

جُهُودُ الْمَلِكِ عَبْدِ الْعَزِيزِ فِي إِصْلَاحِ سِكَّةِ حَدِيدِ الْحِجَازِ (1344 - 1373 هـ / 1926 - 1953 م)

طالبة دكتوراة- قسم التاريخ-كلية اللغة العربية
والدراسات الاجتماعية-جامعة القصيم
المملكة العربية السعودية

أ. أريج فهد علي الرحيلي

المستخلص:

تَنَّاوَلُ الدَّرَاسَةُ جُهُودَ الْمَلِكِ عَبْدِ الْعَزِيزِ فِي إِصْلَاحِ سِكَّةِ حَدِيدِ الْحِجَازِ الممتدة من دمشق إلى المدينة المنورة، وذلك منذ عام 1344هـ / 1926م بَعْدَمَا نَجَحَ فِي ضَمِّ الْحِجَازِ إِلَى حُكْمِهِ، حَيْثُ تَهْدَفُ الدَّرَاسَةُ إِلَى مُنَاقَشَةِ مَسْأَلَةِ إِعَادَةِ تَشْغِيلِ سِكَّةِ حَدِيدِ الْحِجَازِ مَعَ التَّطَرُّقِ لِأَهْمِيَّتِهَا بِالنِّسْبَةِ إِلَى الْمُنْطَقَتَيْنِ الْمُقَدَّسَتَيْنِ: مَكَّةَ الْمُكْرَمَةَ، وَالْمَدِينَةَ الْمُنَوَّرَةَ. وَالْحَالَةَ السِّيَاسِيَّةَ، وَالْإِدَارِيَّةَ، وَالْفَنِيَّةَ لِلْسِّكَّةِ الْحَدِيدِ خَاصَّةً أَنَّ خُطَّ سَيْرِهِ يَخْتَرِقُ الْعَدِيدَ مِنَ الدُّوَلِ الْمُجَاوِرَةِ، وَالتِّي تَحْكُمُهَا الْحُكُومَاتُ الْإِسْتِعْمَارِيَّةُ الْبَرِيطَانِيَّةُ وَالْفَرَنْسِيَّةُ مَعَ التَّفَاوُتِ فِي حُجْمِ الْأَعْطَالِ عَلَى امْتِدَادِ السِّكَّةِ. إِلَّا أَنَّ الْجِزءَ الْأَكْثَرَ تَضَرَّرًا هُوَ ذَلِكَ الْجِزءُ الْوَاقِعُ دَاخِلَ حُدُودِ الْحُكُومَةِ السُّعُودِيَّةِ، وَمِنْ هَذَا الْمُنْطَلِقِ بَدَأَتْ جُهُودُ الْمَلِكِ عَبْدِ الْعَزِيزِ لِإِعَادَةِ تَشْغِيلِهَا بِالتَّبَاحُثِ مَعَ الْحُكُومَتَيْنِ الْبَرِيطَانِيَّةِ وَالْفَرَنْسِيَّةِ ذَاتِ الْعِلَاقَةِ، وَذَلِكَ مِنْ خِلَالِ سُلْسُلَةِ طَوِيلَةٍ مِنَ الْبَرَقِيَّاتِ، وَالْمَرَاثِلَاتِ، وَالْمُؤْتَمَرَاتِ الدَّوْلِيَّةِ وَالْمَحَلِّيَّةِ؛ بِهَدَفِ الْوَصُولِ إِلَى آليَّةٍ مُنَاسِبَةٍ لِتَشْغِيلِهَا وَالتَّفَاقُقِ عَلَى إِدَارَاتِهَا وَمَلَكَتِهَا. وَقَدْ اكْتَسَبَتِ الدَّرَاسَةُ أَهْمِيَّتَهَا فِي مُعَالَجَةِ مَسْأَلَةِ ذَاتِ قِيَمَةٍ حَضَارِيَّةٍ وَدِينِيَّةٍ لِأَهْمِ الْمَقَدَّسَاتِ الْإِسْلَامِيَّةِ فِي مَكَّةَ الْمُكْرَمَةَ، وَالْمَدِينَةَ الْمُنَوَّرَةَ، وَتَأْمِينِ الْوَصُولِ إِلَيْهَا بِأَيْسَرِ وَسَائِلِ النُّقْلِ الْمُتَاحَةِ آنَ ذَاكَ، وَالْمُتَمَثِّلَةِ فِي سِكَّةِ حَدِيدِ الْحِجَازِ، وَالْمَوْضُوعِ الَّذِي تَنَاوَلْتَهُ أَغْلَبُ الدَّرَاسَاتِ السَّابِقَةِ بِالْمُنَاقَشَةِ فِي فِتْرَةِ الْحُكْمِ الْعُثْمَانِي وَالْهَاشِمِيِّ. إِلَّا أَنَّ هَذِهِ الدَّرَاسَةَ جَاءَتْ لِتُكْمِلَ مَا تَوَقَّفَتْ عِنْدَهُ الدَّرَاسَاتُ السَّابِقَةُ، وَذَلِكَ بِدِرَاسَةِ جُهُودِ الْمَلِكِ عَبْدِ الْعَزِيزِ فِي إِصْلَاحِ سِكَّةِ حَدِيدِ الْحِجَازِ، وَنَتِجَ عَنْ تِلْكَ الْجُهُودِ سُلْسُلَةٌ مِنَ الْأَحْدَاثِ التَّارِيخِيَّةِ الَّتِي تَمَّ رَصْدُهَا بِتَتَبُعِ تَارِيخِيٍّ يَعْتمِدُ عَلَى الْوُثَائِقِ الْمَحَلِّيَّةِ وَالْأَجْنِبِيَّةِ. وَلِمُنَاقَشَةِ تِلْكَ الْأَحْدَاثِ بِمَوْضُوعِيَّةٍ اتَّبَعَتِ الدَّرَاسَةُ الْمَنْهَجَ الْوَصْفِيَّ التَّحْلِيلِيَّ، وَقَدْ تَوَصَّلَتْ الدَّرَاسَةُ إِلَى عِدَدٍ مِنَ النُّتَائِجِ مِنْ أَهْمِهَا: أَنَّ الْمَلِكَ عَبْدِ الْعَزِيزِ كَانَ يُنَاقِشُ قِضِيَّةَ جَوْهَرِيَّةٍ مُتَمَثِّلَةٍ فِي الْإِعْتِرَافِ بِمَلَكيَّةِ الْخَطِّ لِلْمُسْلِمِينَ مَعَ اعْتِرَاضِهِ الشَّدِيدِ عَلَى مَعَامَلَتِهِ بِأَنَّهُ مِنْ أَمْلَاقِ الدَّوْلَةِ الْعُثْمَانِيَّةِ، بَلْ هُوَ وَقَفَ إِسْلَامِيٍّ، وَعَلَى هَذَا الْمَبْدِءِ حَرَصَ الْمَلِكُ عَبْدِ الْعَزِيزِ أَنْ يَتِمَّ التَّفَاوُضُ بَيْنَ الْحُكُومَاتِ ذَاتِ الْعِلَاقَةِ، وَالْمُتَمَثِّلَةِ فِي حُكُومَتِهِ،

والحكومتين البريطانية والفرنسية، إلا أنَّ الاختلاف في وجهات النظر بينهما نتج عنه مباحثات مطولة، كما كان للحرب العالمية الثانية دور سَلْبِيٌّ في قطع المباحثات، إلا أنها استؤنفت بَعْدَ انتهائها لتبدأ مرحلة جديدة مختلفة خاصَّة بعد استقلال الدول العربية عن الحكومات الاستعمارية، لتطالب بحقوقها في السُّكَّة إلى جانب الحكومة السعودية.

الكلمات المفتاحية: الملك عبدالعزيز - سكة حديد الحجاز - مؤتمر حيفا - معاهدة جدة - معاهدة لوزان.

Abstract:

The study deals with the efforts of King Abdul Aziz in repairing the Hejaz railway extending from Damascus to Medina, since 1344 AH / 1926 AD, after he succeeded in annexing the Hejaz to his rule, as the study aims to re-operate the Hejaz railways with two holy cities : Mecca and Medina. And the political, administrative, and technical situation of the railway, especially that its route penetrates many neighboring countries, which are governed by the British and French colonial governments, with the varying size of the faults along the railway. However, the most affected part is the part located within the borders of the Saudi government. From this point of view, King Abdul Aziz's efforts to restart it began by debating with the relevant British and French governments, through a long series of telegrams, correspondences, and international and local conferences. With the aim of reaching an appropriate mechanism for its operation and agreement on its management and ownership. The study gained its importance in addressing an issue of cultural and religious value for the most important Islamic sanctities in Makkah Al-Mukarramah and Al-Madinah Al-Munawwarah, and securing access to them by the easiest means of transportation available at the time, namely the Hejaz Railway, and the topic that most of the previous studies discussed in the period of Ottoman and Hashemite rule. However, this study came to complete what the previous studies stopped by, by studying the efforts of King Abdulaziz in reforming the Hejaz

Railway, and these efforts resulted in a series of historical events that were monitored with historical tracking based on local and foreign documents. To discuss these events objectively, the study followed the descriptive analytical approach. The study reached a number of results, the most important of which are: King Abdul Aziz was discussing a fundamental issue represented in recognizing the ownership of calligraphy for Muslims with his strong objection to his treatment of it as a property of the Ottoman Empire; rather it is an Islamic endowment. On this principle, King Abdul Aziz was keen to negotiate between the relevant governments, represented in his government, and the British and French governments, but the difference in views between them resulted in lengthy discussions, and the Second World War had a negative role in cutting off the talks, but they resumed after It ended, and a new, different stage began, especially after the independence of the Arab countries from the colonial governments, to demand their rights to the railway alongside the Saudi government.

Keywords: King Abdulaziz - Hejaz Railway - Haifa Conference - Treaty of Jeddah - Treaty of Lausanne

أهمية الدراسة:

تكمن أهمية الدراسة في عدم وجود دراسة علمية تطرقت لإبراز جهود الملك عبدالعزيز الجادة في مجال تشغيل سكة حديد الحجاز لذلك اقتضت طبيعة البحث استقاء المعلومات من منابعها الأصلية التي تمثلت في الوثائق المنشورة وغير المنشورة، الأجنبية والمحلية التي كانت خير شاهد على جهود الملك عبدالعزيز لإعادة تشغيل سكة حديد الحجاز. ويمكن حصر أهمية الدراسة في الآتي:

- أنها تدرس أهمية وجود السكك الحديدية في المدينتين المقدستين.
- أنها تتعرف على الحالة السياسية والفنية لسكة حديد الحجاز.
- أنها تتحدث عن جهود الملك عبد العزيز في إعادة تسيير سكة حديد الحجاز.
- كما أنّ مشكلة الدراسة تمثلت في الأسئلة الآتية:
- ما أهمية وجود السكك الحديدية في المدينتين المقدستين؟

- ما الحالة السياسيّة والفنيّة لسكة حديد الحجاز؟
- ما جهود الملك عبد العزيز في إعادة تسيير سكة حديد الحجاز؟
- لذا فالدراسة تهدف إلى الإجابة عن الأسئلة السابقة:
- دراسة أهمية وجود السكك الحديدية في المدينتين المقدستين.
- التعرف على الحالة السياسيّة والفنيّة لسكة حديد الحجاز.
- التحدث عن جهود الملك عبد العزيز في إعادة تسيير سكة حديد الحجاز.

الحدود الزمانية والمكانية للدراسة:

أما الزمانيّة: فتبدأ في عام 1344 هـ / 1925 م، وهو العام الذي ضمّ فيه الملك عبد العزيز الحجاز، وتنتهي الدراسة في عام 1373 هـ / 1953 م، وهو العام الذي انتقل فيه الملك عبد العزيز إلى جوار ربه. والمكانيّة: تتمثل في سكة حديد الحجاز الممتد من دمشق إلى المدينة المنورة.

الدراسات السابقة:

ومن خلال البحث الذي أجرته الباحثة تبين عدم وجود دراسات سابقة تتحدث عن جهود الملك عبدالعزيز في إعادة تشغيل سكة حديد الحجاز— حسب ما اطّلت عليها الباحثة — وأنّ معظم الدراسات تحدثت عن إنشاء سكة حديد الحجاز وتشغيلها، منها: دراسة أحمد، علي، الخط الحديديّ الحجازي، مجلة الحج والعمرة، وزارة الحج، السنة 24، ع9، مايو 1970 م، ودراسة الدقن، محمد، سكة حديد الحجاز الحميدية (دراسة وثائقية)، ط2، 1435 هـ / 2014 م، ودراسة السعودون، خالد حمود، مقاومة القبائل لسكة حديد الحجاز أسبابها وتطوراتها خلال عامي (1326-1327 هـ / 1908-1909 م، دار الملك عبدالعزيز.

منهج الدراسة:

واتبعت الدراسة المنهج الوصفيّ التحليليّ في وصف جهود الملك عبدالعزيز في محاولاته لإعادة تشغيل سكة حديد الحجاز طوال مدة حكمه وتحليلها. كما جاءت إجراءات البحث على أسس منهجيّة مبنية على القراءة حول موضوع الدراسة، قراءة متعمقة، فاحصة، ناقدة في مصادر الدراسة من الوثائق المنشورة وغير المنشورة، والمصادر العربية والمعرّبة المعاصرة لموضوع جهود الملك عبدالعزيز لإعادة تشغيل سكة حديد الحجاز خلال فترة حكمه، بالإضافة إلى المراجع العربية والمعرّبة، وكذلك الأبحاث العلمية المحكمة والصحف المطبوعة ممثلة في صحيفة أم القرى وغيرها؛ لانتقاء أفضلها، وبعد ذلك جمع المادة العلمية من مصادرها الأساسيّة في بطاقات، وترتيبها، وصياغة المادة العلمية صياغة منهجية، بعد المقارنة بين تلك المعلومات في المصادر والمراجع من حيث الدقة والصحة ومحاولة الوصول إلى أصلها.

المقدمة:

لقد كانت سكة حديد الحجاز من أهم وسائل النقل الحديثة التي ظهرت في شبه الجزيرة العربيّة، وتحديدًا في بدايات القرن الرابع عشر الهجريّ / القرن العشرين الميلاديّ⁽¹⁾.

كان الهدف من إنشاء سكة حديد الحجاز خدمة حجاج بيت الله الحرام بتأمين وسيلة نقل عصريّة لهم، يتوفر فيها الأمن، والسرعة، والتخفيف من عناء السفر ومشقة الطريق الذي يستغرق مسيرة أربعين يومًا عبر الطرق البريّة الوعرة، الأمر الذي يعرضهم للعديد من الأخطار، في حين كان السفر بحرًا من الشام إلى الحجاز يختصر الزمن في مدة تتراوح ما بين عشرة أيام إلى خمسة عشرة يومًا. إلا أن هناك العديد من المعاناة بالسفر عبر السفن، منها: قلة عدد الرحلات المتوجهة إلى الحجاز مع عدم انتظام مواعيد السفر. وبالمقابل كانت المدة التي يستغرقها وصول القطار من دمشق إلى الأماكن المقدسة عبر السكة الحديد يختصر المسافة في خمسة أيام. فكانت جميع المعطيات السابقة تدعم فكرة إنشاء سكة حديد الحجاز خاصة أن حجاج العالم الإسلاميّ من تركيا، والعراق، وإيران يجتمعون في سوريا لتبدأ رحلة الحج مع قافلة الحج الشامي. في حين كان هناك سبب آخر، وهو محاولة الدولة العثمانيّة لربط جميع الولايات العثمانيّة، وإحكام السيطرة عليها⁽²⁾. وعندما قامت الثورة العربيّة في الحجاز في عام 1334هـ / 1916م بقيادة الشريف الحسين بن علي⁽³⁾ الذي أمر بتدمير الخط الحديديّ، ونسفت أماكن عديدة منه لتعطيل نقل الجنود، وبالفعل تم تعطيل خط سكة الحديد الذي يبلغ طوله حوالي 1130 كم، من قبل جيش الأمير فيصل بن الحسين⁽⁴⁾؛ حيث تم البدء بالأجزاء المهمة الواقعة في شمال المدينة المنورة بحيث تم تخريب أربعة وعشرين عقدًا من عقود الجسور الممتدة عليها قضبان السكة الحديدية في الوديان الكائنة بجهة محطة بواط⁽⁵⁾. كما قضت أحداث، ومعارك الحرب العالميّة على خط سكة حديد الحجاز بسبب الجهود العسكريّة لنسفه، وتدميره بالمتفجرات في أكثر من موضع خاصة عام 1335هـ / 1917م، وتم اشترك سلاح الجو البريطانيّ في تدمير محطاته في هذا العام نفسه⁽⁶⁾.

بعد استقرار الأحوال السياسيّة للملك عبد العزيز بضم الحجاز⁽⁷⁾ وإيمانًا منه بضرورة تسهيل المواصلات إلى المدينتين المقدستين مكة المكرمة، والمدينة المنورة خاصة مع وجود سكة حديد الحجاز التي بحاجة إلى بعض الإصلاحات بالتعاون مع الحكومتين البريطانيّة والفرنسيّة المشتركة بالسكة الحديد، وتنفيذًا لذلك جرت سلسلة من المباحثات الطويلة، و التي تمثلت في

اللقاءات المتكررة، والرسائل المتبادلة بينهما لمناقشة المسائل الإدارية والفنية المتعلقة بإعادة تشغيل سكة حديد الحجاز على الصعيد الإسلامي والعربي.

أهمية وجود السكك الحديدية في المدينتين المقدستين.

كان اهتمام الملك عبدالعزيز منصباً على الحجاز بعد ضمه إلى حكمه لوجود الأماكن المقدسة في مكة المكرمة، والمدينة المنورة والطرق المؤدية إليها، ومن مظاهر هذا الاهتمام التيسير على حجاج بيت الله الحرام بإنشاء سكة للحديد بين جدة الميناء الرئيس لحجاج بيت الله الحرام، ومكة المكرمة التي بها بيت الله الحرام، فكان هذا الاقتراح من القضايا التي تمت مناقشتها في المؤتمر الإسلامي الأول⁽⁸⁾ الذي عُقد في مكة المكرمة بعد ضم الحجاز لحكم الملك عبدالعزيز، بالإضافة إلى طلب الحكومات الاستعمارية في البلاد الإسلامية الدائم من حكومة الحجاز توفير وسائل النقل الحديثة، وتيسير المناسك ونشر الأمن في جميع الدروب التي يسلكها الحجاج. ومن أجل تحقيق هذه المطالب سعت الحكومة السعودية مع الحكومات الأخرى إلى إعادة تشغيل سكة حديد الحجاز وإيصالها إلى المدينة، ومن ثم إلى جدة، ومنها إلى مكة المكرمة، ولحداثة تجربة السكك الحديدية، وأوضاع الحكومة السعودية فهي في مرحلة التأسيس، ومعالم النهضة الحضارية لم تتضح بعد. فكانت أولى هذه المحاولات عندما حضر إلى الملك عبد العزيز مندوباً من شركة مؤلفة برؤوس أموال شرقية عرض على جلالة ملك نجد والحجاز مد سكة حديد ما بين جدة ومكة فرفض طلبهم قائلاً: إنه سيحفظ حق مد هذه السكة للحجازيين أنفسهم، ويعتقد أن هذا حق للحجازيين؛ لأن مواصلات الحجاز مورد رزق لهم، وإذا اقتضى الأمر تطوير وسائل المواصلات فيجب أن يبقى ذلك دائماً بأيدي الحجازيين، وهم قادرون على ذلك⁽⁹⁾.

ظلت الفكرة الخاصة بإنشاء سكة حديد بين جدة ومكة تراود ذهن الملك عبد العزيز خاصة أنها تيسر على الحجاج أداء مناسكهم، وتسهم بنقل البضائع من الميناء إلى داخل مكة المكرمة، وضمان توفر جميع الاحتياجات من المواد والسلع الاستهلاكية خاصة في موسم الحج، لجميع الأسباب السابقة تم توقيع الاتفاقية في 28/10/1351 هـ الموافق 23/2/1933 م بين وزير المالية السعودية، والسيد عبد القادر الجيلاني في مكة المكرمة بشأن إنشاء سكة حديد كهربائية بين جدة ومكة المكرمة، وحرص الملك عبد العزيز في الاتفاقية على المحافظة على حرمة المكان؛ حيث اشترط أن يكون جميع الموظفين من الفنيين والإداريين الأجانب مسلمين. كما اشترط الملك عبد العزيز أن يكون رأس المال من مصدر إسلامي، وأن يكون أصحاب الأسهم فيها مسلمين جميعهم،

وحفظ الملك عبد العزيز للحكومة والمواطنين نصيباً من أسهم الشركة لتحسين الأوضاع الاقتصاديّة. وشدد على ضرورة أن يكون الخط والعربات والقطارات من الطراز الحديث، وأما فيما يخص الخطة التشغيليّة فقد أمر أن تؤمن رحلة قطار الركاب من جدة إلى مكة والعكس كل أربعة وعشرين ساعة على الأقل، بالاتفاق بين الحكومة والشركة على مواعيد الرحلات. وأما فيما يتعلق بمجلس إدارة الشركة فيشترط أن يكون عدد من أعضائها ينتخب من قبل الحكومة، والنصف الآخر من المساهمين مالياً؛ كدعم لمشروع السكة. وقد كان الملك دقيقاً في تحديد موعد البدء في المشروع في شهر رجب من عام 1352هـ / 1933م بشرط إذا انتهى شهر ذي الحجة 1352هـ / 1933م ولم يتم البدء من قبل الشركة بالتنفيذ فللحكومة الحق في إلغاء الامتياز أو إبقائه، وعلى ضوء ذلك ولعدم مبادرة الشركة بالتنفيذ بادرت الحكومة السعوديّة بإلغاء الامتياز لعدم جديّة الشركة بالمشروع بسبب التكلفة الباهظة، واستخدمت الشاحنات والحافلات في النقل⁽¹⁰⁾.

كانت تلك الاتفاقيّة نموذجاً من نماذج اهتمام الملك عبد العزيز بالنهضة الحضاريّة في مجال المواصلات، ومنها السكك الحديديّة بهدف تحقيق جميع وسائل التنمية في دولته حتى تستطيع مواكبة التقدم في الدول العربيّة المجاورة، ومن أجل ذلك سعت الحكومة بالعمل على إيجاد السكك الحديديّة إما عن طريق إصلاح، وترميم، وإعادة تشغيل ما كان قائماً، منها مثل: سكة حديد الحجاز.

الحالة السياسيّة والفنيّة لسكة حديد الحجاز.

بعد ضم الملك عبد العزيز الحجاز في عام 1344هـ / 1925م أصبحت مسألة إصلاح السكة الحديديّة، من المسائل المشتركة بين حكومة الملك عبد العزيز، والحكومات الأخرى ذات العلاقة بالموضوع؛ لأنّ الخط الحديديّ كان يمر في أراضي الدولة العثمانيّة، ولكن بعد خسارتها في الحرب العالميّة الأولى، أصبح يمر في أربع دول، نتيجة لتغيير الخريطة السياسيّة في المنطقة العربيّة بعد أن تعددت الحكومات السياسيّة التي تحكمها. كان القسم الأول من الخط الحديديّ من دمشق إلى درعا تابعاً لحكومة فيصل بن الحسين في سوريا ثم لفرنسا بصفتها دولة الانتداب تحت إدارة شركة دمشق - حماة الفرنسيّة، والقسم الثاني يتبع فلسطين الذي استولت بريطانيا على قسم فلسطين، وسلمته إلى إدارة الخطوط بفلسطين، والقسم الثالث يتبع حكومة شرق الأردن، وعندما انضمت العقبة⁽¹¹⁾ ومعان⁽¹²⁾ إلى شرق الأردن عام 1344هـ / 1925م تسلمت إدارة خطوط فلسطين الخط الحجازيّ حتّى المدورة⁽¹³⁾ عند الكيلو 577 جنوب دمشق، وكل منهما يتبع

بريطانيا، والقسم الرابع والأخير من معان إلى المدينة المنورة ويتبع حكومة المملكة العربيّة السعوديّة⁽¹⁴⁾.

تعد مسألة سكة حديد الحجاز من المسائل ذات الخلاف بين حكومة الملك عبد العزيز، والحكومتين البريطانيّة والفرنسيّة، وتباعدت فيها وجهات النظر حسب المصالح الاقتصاديّة التي تراها الحكومات الاستعماريّة في نطاق أراضيها. خاصة مع تعدد محطاتها نظراً إلى طولها، وتعدد المناطق التي يخدمها، ومنها محطة دمشق التي يوجد بها العديد من الآلات والأدوات الثمينة للسكة الحديد. كما توجد محطة أخرى أكبر من سابقتها في حيفا، وتعد من أعظم محطات الخط، غنى بما فيها من مصنع، ومركبات، وأدوات، ومعنى ذلك أن أجزاء السكة الواقعة تحت سلطة الفرنسيين والإنكليز هي الأجزاء الغنيّة، وبحالة جيدة، ولم تتعرض للتخريب أو الدمار⁽¹⁵⁾.

في حين أن الملك عبد العزيز كان يرى فيها خدمة حجاج بيت الله الحرام، وتيسير الوصول إلى المدينة المنورة، وهو الهدف الأساس الذي أنشئت من أجله. كما أن مصدر تمويل الإنشاء والتشغيل خلال السنوات التي سبقت قيام الحرب العالميّة الأولى كانت بأموال المسلمين ما يعني أنها وقف إسلاميّ خاص بالمسلمين، ولا تعدّ من أملاك الدولة العثمانيّة، أو من غنائم الحرب العالميّة الأولى حتى يتم التنازع عليها، وكانت له إدارة مستقلة بعيداً عن ميزانية الدولة؛ لأنها تعدّه وفقاً إسلامياً، وكان في البداية مرتبطاً بلجنة عليا في الأستانة يُرجع إليها في شؤونه العامّة ثم أصبحت لها إدارة مستقلة في الأوقاف، وعلى هذا الأساس جاءت جهود الملك عبد العزيز من أجل إعادة تشغيلها. أما الحكومتان الفرنسيّة، والإنجليزيّة ترى أحقيتها بالسكة الحديد، وحجتهم في ذلك بيان سان لوزان⁽¹⁶⁾ الذي عُقد في عام 1341هـ / 1923م بين تركيا والحلفاء، وهو أن كل دولة تملك الجزء من الخط الذي يقع في أراضيها، ولم تقرر شيئاً بالنسبة إلى مصير الخط الحجازيّ وتشغيله؛ لأنّ الفرنسيين والإنجليز كانوا متفقين على تأليف لجنة عليا من المسلمين يكون مقرها المدينة المنورة، ومهمتها النظر في شؤون الخط والعمل من أجل إصلاحه⁽¹⁷⁾. وفي مؤتمر باريس الذي عُقد في أول ذو الحجة 1343هـ الموافق أول يوليو سنة 1925م بتنفيذاً للمادة 118 من معاهدة لوزان⁽¹⁸⁾ التي تقضي بعقده بعد مرور شهر من صدور حكم الحكم الدوليّ الذي عهدت إليه عصبة الأمم النظر والحكم في اعتراضات الدول ذات العلاقة بالديون العثمانيّة العامّة، وعندما عقد المؤتمر وحضرته الدول ذات العلاقة بالديون، أرسلت الحكومة الحجازيّة مندوباً عنها إلى الاحتجاج على ما لحق بمملكة الحجاز من ظلم بسبب إقرار هذا المبدأ في توزيع الديون⁽¹⁹⁾.

جهود الملك عبد العزيز في إعادة تسيير سكة حديد الحجاز:

بدأت جهود الملك عبد العزيز في إعادة تشغيل سكة حديد الحجاز بعد ضم الحجاز إلى حكمه، ومما يدلُّ على ذلك محادثاته مع ستانلي روبرت جوردان الوكيل والقنصل البريطانيّ بالنيابة في جدة عام 1344هـ/ 1925م. كما تم مناقشة موضوع إصلاح السكة الحديدية في معاهدة جدة عام 1346هـ/ 1927م وطلبت المشاركة في مراقبة سكة حديد الحجاز (20). وقد استعانت حكومة الحجاز في عام 1346هـ/ 1927م بالمهندس والخبير، ورئيس البعثة الهندسيّة المصريّة التي توجهت إلى الحجاز لمعالجة مسألة المواصلات، وقد أتمت مهمتها خلال شهرين، ورفعت للملك عبد العزيز نتائج عملها، ومن ضمنها سكة حديد الحجاز، وقدرت الأموال اللازمة للإصلاح بأكثر من مائتي ألف جنيه، تنفق على القاطرات والقطارات، كما تحدثت اللجنة عن رأيها فيما يتعلق بهذه القضية، وذكرت أن هذا الخط بكل أجزائه يعدُّ من أوقاف المسلمين، وليس من الغنائم الحربيّة، وأن ما تطلبه الحكومة العربيّة حق صريح لا علاقة له بالسياسة (21).

كما أن أمر إعادة تشغيل خط سكة الحديد كان يشغل علماء المسلمين المؤيدين للحكومة السعوديّة في الرأي بأنه حق للمسلمين لا بد من استرجاعه من القوى الاستعماريّة، ومنهم السيّد محمد أمين الحسينيّ (22) مفتي القدس، ورئيس مجلس فلسطين الذي اقترح في مؤتمر مكة الإسلاميّ العام السعي لإعادة تشغيل سكة الحجاز الحديدية الموجودة ببعض فروعها الآن تحت يد حكومات فلسطين، وشرق الأردن وسوريا إلى حكومة الحجاز؛ لأنّ هذا الخط وقف إسلاميّ خاص بالحجاز، وكان المؤتمر قد اهتم بتوفير وسائل المواصلات، وتسهيل أمر الحج، وإزالة العقبات التي تعترض المسلمين عند أداء فريضتهم، وأكد أن سكة الحديد الحجازية وقفًا إسلاميًا؛ لأنها أنشئت بأموال المسلمين، كما أن وقفية السكة مسجلة في دائرة المشيخة الإسلاميّة في الإسثانة (23)، وفي دائرة الأوقاف العثمانيّة، لذلك دعوا إلى تشكيل لجنة تتسلم المشروع كاملاً من حكومة سوريا، وفلسطين وشرق الأردن، وفي حال تم رفض التسليم من قبل أي دولة لعرقلة مشروع الإصلاح تُرفع دعوى لدى محكمة العدل الدولية في لاهاي للمطالبة بتسليم هذا الوقف الإسلاميّ، كما تدعو لجمع التبرعات النقديّة والعينيّة من الأقطار الإسلاميّة للمشاركة في إصلاحه (24).

كما كان ليوسف ياسين (25) مدير خارجيّة الحجاز بالوكالة دور في المباحثات من أجل إعادة العمل في سكة حديد الحجاز باسم الحكومة عندما ذهب في زيارة خاصة للقنصليّة الفرنسيّة في جدة، وذكر أنّ حكومة مملكة

الحجاز تنوي إعادة التباحث في سكة حديد الحجاز بمناسبة وصول جلبت كلايتون⁽²⁶⁾ لاستئناف المحادثات التي انقطعت في شهر ديسمبر من العام 1345هـ / 1926م في وادي العقيق⁽²⁷⁾ بالمدينة المنورة مع ضرورة الأخذ بالاعتبار توفير الأمن على طول الطريق عن طريق الحراسة، وتنظيم المواصلات عبر السكة الحديد، والتوزيع العادل للمعدات بين الأقسام الفلسطيني، والسوري، والحجازي، وتقديم الخدمات لحجاج بيت الله الحرام⁽²⁸⁾. ومن جهود الملك عبد العزيز، وحرصه على المشاركة في تشغيل السكة الحديدية لأهميتها الدينية، والاقتصادية، والاجتماعية أكد استعداده لاستلام سكة حديد الحجاز بأكملها في إدارتها: البريطانية والفرنسية، وذلك مقابل دفع مبالغ كبيرة تعادل نفقات هذه السكة، ومعداتنا بحدودها الجغرافية من جنوب عمان حتى المدينة بشرط أن يكون تحت سلطته، وأن تتعهد حكومتنا الانتداب في البلاد التي تشاركه خط سكة الحديد، وأن تمدها بالمساعدة المادية والفنية. كما شدد على ضرورة إصلاح سكة حديد الحجاز في أقرب وقت ممكن، وقبل موسم الحج القادم عام 1346هـ / 1928م إن أمكن على اعتبار أنه تم الاعتراف بملكية السكة للعالم الإسلامي، وأن حكومة الحجاز هي السلطة الوحيدة المؤهلة لإدارتها⁽²⁹⁾. ونتيجة لما سبق تم الاتفاق بين الحكومتين الفرنسية والبريطانية على عقد مؤتمر حيفا⁽³⁰⁾ خلال الأشهر الثلاثة الأولى من العام 1347هـ / 1928م؛ لمناقشة موضوع سكة حديد الحجاز، وسيضم المؤتمر مندوبين تقنيين من الدول الأربع المعنية بسكة الحديد، وهي الحجاز، وسوريا، وفلسطين، وشرق الأردن للنظر في المسائل التقنية، وسيدرس المؤتمر الأعمال الضرورية؛ لإصلاح الخط، ووضع كشف تقديري بالنفقات، والنظر في طرق سدادها، وتنظيم القطارات، وتحديد ما يمكن منحه للقسم الحجازي من القاطرات والعربات، وذلك بالتنسيق بين الحكومتين الفرنسية والبريطانية⁽³¹⁾.

شاركت حكومة الحجاز في مؤتمر حيفا، وانتدبت بالنيابة عنها فؤاد حمزة⁽³²⁾ بصفته وكيل وزارة الخارجية، والدكتور عبدالله الدموجي⁽³³⁾ القائم بالشؤون الخارجية في الحجاز، وخالد بك الحكيم⁽³⁴⁾ المختص في شؤون سكة حديد الحجاز الحديدية منذ إنشائها، والمتابع لادخلها والشاهد على حقوق المسلمين فيها⁽³⁵⁾.

في تلك الأثناء جاءت وجهة نظر الحكومة السعودية مختلفة عن وجهة النظر الخاصة بالحكومتين الفرنسية والبريطانية، والذي نتج عنه اختلاف الموقف في كيفية معالجة إصلاح خط السكة الحديد، وإعادة تسييرها بشكل كامل، ولجميع أجزائها. لذلك اتجهت الحكومتان الفرنسية والبريطانية إلى معالجة

المسائل التقنية من الصيانة والتشغيل وغيرها، والحكومة السعودية إلى مناقشة الأمور الجوهرية، وهو اعتراف الدول المشاركة في المؤتمر بإقرارهم بأحقية المسلمين فيه باعتبار أنه وقف إسلامي، بالإضافة إلى معرفة الجهة المكلفة بالإشراف عليه في خدمات الإدارة، والتشغيل، والصيانة والحراسة. والحقيقة أن الأضرار التي تعرضت لها سكة الحديد في الحرب كانت بسبب الحلفاء، وأن على هؤلاء دفع التعويضات، وإصلاح جميع الأضرار خاصة أنها متعلقة فقط بالجزء الذي بين معان والمدينة المنورة⁽³⁶⁾.

كما شارك جماعة من السوريين الوطنيين الموقف ذاته مع الملك عبدالعزيز في المطالبة بإعادة تشغيل سكة الحديد مع ضمان ملكيتها للمسلمين ففي عام 1348هـ / 1929م اجتمع خالد الحكيم موفد الملك عبد العزيز آل سعود إلى سوريا للقائهم، واقترح تسليم إدارة سكة حديد الحجاز للملك عبد العزيز باعتبار أن السكة وقف إسلامي، وأن الملك حاكم دولة إسلامية مستقلة، وهو أحق الحكومات بإدارتها⁽³⁷⁾. وعندما انتهت أعمال مؤتمر حيفا الأول بدون نتيجة تلقت حكومة الحجاز دعوة من مفتي القدس لإرسال ممثل عنها في المؤتمر الإسلامي الذي عُقد في القدس في الفترة من 27 رجب إلى 7 شعبان 1350هـ الموافق -16 6 ديسمبر من العام 1931م، وأكد الطابع الإسلامي لخط سكة حديد الحجاز مع التوصية بالتحرك لاسترداده في أقرب وقت ممكن، وجاء موقف الملك عبد العزيز من المؤتمر بالموافقة على المشاركة، مع ضرورة التأكيد من قبل جميع الأطراف المعنية على تجديد الحقوق الإسلامية⁽³⁸⁾.

كان الملك عبد العزيز قد أعلن استعداده لإصلاح سكة حديد الحجاز في الحدود الجغرافية الواقعة بين تبوك والمدينة المنورة عن طريق مهندسين مصريين وهنود سيقومون بالإشراف على العمل؛ لأن الحكومة السعودية لن تسمح إلا للمهندسين المسلمين بالعمل في الخط في المنطقة الواقعة بين العلا والمدينة، جاء إصرار الملك عبد العزيز على إصلاح السكة الحديد من جديد ومدّها من أجل تسهيل الحج عن طريق البر⁽³⁹⁾. وعلى أساس مبادرة الملك عبد العزيز بالإصلاح جرت المفاوضات بين الملك عبد العزيز والحكومة البريطانية والفرنسية على عقد مؤتمر ثانٍ في حيفا يناقش البحث على إصلاح الخط برئاسة مهندس السكة رشيد الغزي، وبعد الانتهاء من أعمال الكشف توجهت اللجنة إلى حيفا لحضور المؤتمر، وعقد الاجتماع في 12 رجب 1354هـ الموافق 10 أكتوبر 1935م. وتألّف الوفد الفرنسي من ثلاثة أعضاء برئاسة المسيو فاسليه مستشار الأشغال العامة، بالإضافة إلى شركات الاستثمار في المفوضية الفرنسية، كما يرأس الوفد البريطانيّ المستر وب مدير سكك الحديد

في فلسطين، ورئيس المؤتمر، ومعه عدد من الاختصاصيين. من أهم المسائل التي بدأ المؤتمر بمناقشتها كانت تتعلق بتسيير الخط الحديدي بين معان والمدينة المنورة، وهذا يتطلب الكشف عن القسم المعطل لمعرفة مبلغ الإصلاح في مسافة تزيد على 703 كيلو مترات من أراضي المملكة، وقدّم الوفد السعودي تقريراً عن نتائج الكشف على الخط، وتعيين مدى الإصلاح الذي يجب القيام به، وتحديد النفقات المقدرة التي يتطلبها الإصلاح، وهذا الأمر يتطلب النظر في الدخل المدخر سابقاً لدى حكومتي فرنسا وإنكلترا، فإن كان كافياً يتم البدء بالإصلاح على الفور، وإن لم يكن، فلا بد من إيجاد حلول مناسبة في ظل الإمكانيات المتاحة إما بتوفير مبالغ الإصلاحات من الحكومات المشتركة في خط السكة الحديدية، أو الاستدانة باسم الخط وحسابه، إلا أنهم سرعان ما أعلن المندوب الإنجليزي والفرنسي في نهاية المؤتمر عن عجزهم عن توفير النفقات المالية التي يحتاج إليها الخط بحجة عدم وجود صلاحيات لديهم، فكانت نتيجة الاجتماع كسابقه دون نتيجة تذكر⁽⁴⁰⁾.

في عام 1357 هـ / 1938 م طلبت الحكومة السعودية من بريطانيا إصلاح جزء من سكة الحديد، كما طلبت في مذكرة أخرى للمفوضتين البريطانيّة والفرنسيّة بشأن خط سكة حديد الحجاز أن تعامل الخط بأكمله كوحدة واحدة من حيث الإدارة⁽⁴¹⁾. كما استفسرت عن النتائج التي توصل إليها مؤتمر حيفا من المندوب السامي البريطاني في فلسطين حول المؤتمر خاصة بعد اقتراح وزارة المستعمرات البريطانيّة التفكير جدياً في تمويل مشروع إصلاح سكة الحديد، وذلك لأغراض سياسيّة، وليست اقتصاديّة، وكانت النتيجة تطابق وجهات النظر البريطانيّة والفرنسيّة بشأن سلبيات المشروع، وعدم الرغبة في الالتزام بإحيائه، واتفقت الحكومتان على تأخير الرد على الطلب السعودي حتى تتضح الصورة بشكل أفضل⁽⁴²⁾. وأما فيما يخص الموقف السوريّ من هذه المسألة بعد أن اتضحت جميع وجهات نظر الحكومات المشاركة في سكة الحديد تصدر الموقف شكري القوتلي⁽⁴³⁾ بصفته وزير المالية السوريّة، وأبدى للملك عبد العزيز استعداد الحكومة السوريّة للمشاركة في إصلاح خط السكة الحديد، ولقي هذا التصريح قبولاً لدى الملك عبد العزيز الذي أبدى استعداده للمشاركة في إصلاحه. كما شدد الموقف السعوديّ السوريّ على ضرورة إصلاح سكة الحديد مع الحكومات التي تشاركها فيها، في الوقت ذاته جاء رد الحكومة البريطانيّة في صعوبة ترميم الجزء الحجازيّ من الخط، والصعوبات التي تعترض الإنشاء ولكنها ترغب في مناقشة الحكومة السعوديّة في إعادة تسيير السكة في الجزء السعوديّ، وأن حكومة شرق الأردن ستساهم بمبلغ من المال في

عملية الإصلاح، في حين جاءت التكاليف المقدرة للإصلاح حوالي ثلاثمائة ألف جنيه إسترليني، وأن عدد الحجاج، وكمية الشحن لن تغطي تكلفة التشغيل⁽⁴⁴⁾. بعد المواقف السابقة من قبل الحكومات الاستعمارية تكونت لجنة للدفاع عن حقوق المسلمين في سكة حديد الحجاز لعقد مؤتمر في جدة يحضره ممثلون من السعودية، وسورية، وفرنسا، وبريطانيا بغرض التوصل إلى اتفاق فيما يتعلق بإصلاح الجزء المدمر من خطة سكة حديد الحجاز، ومساهمة الحكومة البريطانية بمبلغ ثلاثين ألف جنيه إسترليني فقط؛ حيث إن التكلفة التقريبية لإعادة إنشاء الجزء المار من معان إلى المدورة الذي بدونه سيصبح الجزء المار بالملكة عديم الجدوى تتراوح بين 200 إلى 300 ألف جنيه إسترليني، وعلى الحكومة السعودية اتخاذ التدابير اللازمة للحصول على باقي النفقات من مصادر أخرى⁽⁴⁵⁾.

في عام 1357هـ / 1938م كانت الحكومة البريطانية تسعى لكسب ود الملك عبدالعزيز خاصة مع بداية قيام الحرب العالمية الثانية، وتسعى لوقف التباعد الذي بدأ يظهر بوضوح على العلاقات السعودية البريطانية، والذي يجب اتخاذ العمل لوقفه، رغم أن الإجراء والموضوع الذي يمكن لبريطانيا من خلاله محاولة إرضاء الملك عبدالعزيز هو موضوع سكة حديد الحجاز التي سوف تتكفل بإصلاح الجزء الممتد بين المدورة ومعان، وذلك بالتعاون مع الحكومة الفرنسية في هذا المجال دون فرض أي قيود مالية عليها⁽⁴⁶⁾، لذلك وافقت على المشاركة في مؤتمر جدة الذي ناقش العقبات الاقتصادية، والتكلفة المالية، وشارك في دعم اقتراح الحكومة السورية فيما يتعلق بتقدير تكلفة الإصلاح؛ حيث يجب أن يتم هذا التقدير من قبل المهندسين البريطانيين والفرنسيين⁽⁴⁷⁾. انقطعت الحوادث المتعلقة بسكة حديد الحجاز أثناء الحرب العالمية الثانية، وتجددت بعد الانتهاء منها عام 1364هـ / 1945م. وعندما تقرر استقلال سوريا ولبنان أصدر مجلس الشعب السوري قراراً بمطالبة شركة سكة حديد دمشق / حماة الفرنسية بفسخ الاتفاق الذي عُقد بينها، وبين حكومة الانتداب الفرنسي عام 1342هـ / 1923م، وتسليم ما تحت يدها من قبل من الأمانات المتعلقة بالسكة الحديدية، وتسليمها إلى الإدارة الشرعية المسؤولة عن الأوقاف⁽⁴⁸⁾. وعندما ظهرت على الساحة السياسية جامعة الدول العربية كمنظمة عربية يسهل من خلالها إجراء المباحثات اللازمة لإعادة تشغيل السكة الحديد، تم عقد أول اجتماعاتها في مؤتمر المواصلات في لبنان بتاريخ 4/6/1365هـ الموافق 1/8/1946م، وكان من نتائجه تكليف الدول العربية ذات العلاقة بالخط الحجازي بدراسة أحواله، والاتفاق على إعادة تسييره، فسارعت كلا من السعودية

وسوريا والأردن بتلبية الدعوة، وعلى ضوء ذلك عُقد الاجتماع المتعلق بقضية إعادة تشغيل السكة في دمشق بتاريخ 27 جمادى الأولى 1366 هـ الموافق 18 إبريل 1947 م في مكتب رئيس الوزراء السوري، وضم كلاً من سميح الرفاعي بصفته رئيس الوزراء وزير الخارجية الأردنية، ويوسف ياسين نائب وزير الشؤون الخارجية السعودية، وخرج بعدد من القرارات أهمها: الإقرار على أن الخط وقف إسلامي يجب المحافظة عليه رغم جميع الظروف السياسيّة والاقتصاديّة، والعمل على هذا المبدأ عند الدفاع عنه، وأن الخط بجميع فروعه هو وحدة كاملة، وغير قابلة للتجزئة، وهو المبدأ الذي نادى به الملك عبدالعزيز منذ بدء المسألة، وهذا يدلّ على النظرة الثاقبة في قراءة الأحداث، والإصرار على المبادئ وعدم التنازل عنها⁽⁴⁹⁾. من هنا بدأت الدول الثلاث بالدراسات الفنيّة للطريق، وتقدير النفقات اللازمة للإصلاح، وتم التعاقد مع شركة بكتل الأمريكيّة العالميّة للقيام بعملية المسح، وشكلت شركة سعوديّة بالتعاون مع شركة إسبانيّة ويابانيّة، وذلك للاستعانة بالخبرات المختلفة في تشغيل سكة حديد الحجاز⁽⁵⁰⁾.

بالرغم من تعدد المباحثات بين الحكومات ذات العلاقة بطرق متعددة من الاجتماعات الرسميّة، أو الرسائل والبرقيات الرسميّة المتبادلة السريّة منها، وغير السريّة إلا أنها لم تصل إلى نتيجة تذكر، واستمرت خلال عقدي الستينات والسبعينات الهجريّة مباحثات مطولة بين مسؤولين من حكومات المملكة العربيّة السعوديّة، والمملكة الأردنيّة الهاشميّة، والجمهوريّة السوريّة لإنشاء خط حديديّ جديد من القياس العريض؛ ليكون بديلاً عن الخط الضيق السابق، يصل بين الأقطار العربيّة الثلاثة، ويساهم في تنشيط حركة التجارة بينها، وييسر عملية نقل السكان، والحجاج فيما بينها. ومن أمثلة ذلك جهود الملك سعود⁽⁵¹⁾ الذي أمر بإعادة تسيير الخط، فأدخلته وزارة المواصلات ضمن مشروعاتها، وخصصت الحكومة السعوديّة المبالغ اللازمة للإصلاح، ولكن تلك المباحثات لم تسفر عن نتيجة حتمية⁽⁵²⁾.

الخاتمة:

إن اهتمام الملك عبدالعزيز بإصلاح سكة حديد الحجاز كان من أجل توفير وسائل نقل حديثة للحجاج، وتيسير المناسك، ونشر الأمن في جميع الدروب التي يسلكها الحجاج، ولتحقيق ذلك سعت الحكومة السعوديّة إلى إعادة تشغيل سكة حديد الحجاز. ونظراً إلى امتداد الخط، وتباين أحواله الفنيّة فقد كانت أعظم محطات الخط غني، وبحالة جيدة هو ذلك الجزء الذي يقع تحت سيطرة الحكومتين: البريطانيّة والفرنسيّة.

أما بالنسبة إلى جزء السكة الحديد الواقع ضمن حدود الحكومة السعودية من المدورة إلى المدينة المنورة، فقد دمرت العديد من أجزائه. ولذلك كان لابد من البحث، والوصول إلى نقطة تتوحد فيها الجهود لإعادة تشغيلها، ولكن في تلك الاجتماعات تباعدت فيها وجهات النظر حسب المصالح الاقتصادية التي تراها الحكومات الاستعمارية في الأجزاء الواقعة ضمن نطاق أراضيها. وكان الملك عبدالعزيز يرى فيها خدمة حجاج بيت الله الحرام، وتيسير الوصول إلى المدينة المنورة هو الهدف الذي أنشئت من أجله. إن جهود الملك عبدالعزيز كان له أكبر الأثر في نفوس المسلمين خاصة عندما تصدر الموقف في الدفاع عن قضية سكة الحديد الأولى، والمتمثلة في ملكية الخط قبل البدء في مناقشة الأمور الفنية والهندسية المتعلقة بها.

النتائج:

لقد تم بحمد الله وتوفيقه إكمال هذا البحث الموسوم بجهود الملك عبد العزيز في إصلاح سكة حديد الحجاز في الفترة 1344هـ-1373هـ / 1926-1953م. وتوصل إلى النتائج الآتية:

- تبنى الملك عبدالعزيز مسألة إعادة تشغيل سكة حديد الحجاز، وتعامل معها على أنها مسألة تهتم الأمتين العربية والإسلامية.
- شارك الملك عبدالعزيز عن طريق انتداب ممثلين عنه في العديد من المؤتمرات لرغبته في الوصول إلى اتفاق جاد لحل مسائل السكة الحديد التي تداخلت فيها المصالح السياسية والاقتصادية.
- إن قضية الملك عبدالعزيز كانت جوهرية تتعلق بملكية الخط، والمحافظة على حقوق المسلمين فيها، والتعامل معه على أنها وقف إسلامي، ولا يعتد من أملاك الدولة العثمانية حتى يصبح من غنائم الحرب العالمية الأولى للدول المنتصرة.
- إن أكثر أجزاء السكة تضرراً كانت في الجزء الواقع ضمن نطاق حكم الملك عبدالعزيز بين معان والمدينة المنورة، في حين كانت بقية أجزاء الخط بحالة جيدة وليست بحاجة إلى إصلاحات.
- كان للحرب العالمية الثانية تأثير سلبي في انقطاع المحادثات بين الحكومات ذات العلاقة لانشغالها بشؤونها الداخلية والخارجية للوصول إلى اتفاق يرضي جميع الأطراف.
- تجددت الآمال في إعادة تشغيل سكة حديد الحجاز بعد نهاية الحرب العالمية الثانية، واستقلال الدول العربية المشتركة بالسكة الحديد مع البدء بمرحلة جديدة من المباحثات، والاجتماعات، وكتابة

التقارير الفنيّة المتعلقة بها، ولكن في نهاية المطاف لم تتوصل الحكومة السعودية بالتعاون مع الأطراف ذات العلاقة لنتيجة تذكر. - استمرار المحاولات لإعادة تشغيل سكة حديد الحجاز حتى بعد وفاة الملك عبدالعزيز خاصة في عهد الملك سعود.

المصادر والمراجع:

أولاً: الوثائق.

أ- الوثائق غير المنشورة.

الأرشيف البريطاني.

- (1) وثيقة عنوانها: إصلاحات الجزء المدمر من سكة حديد الحجاز من معان إلى المدينة المنورة، المكتبة البريطانية رقمها: 5/1257/E6260، لندن تاريخها 15 / 9 / 1357 هـ الموافق 7 / 11 / 1938 م.
- (2) وثيقة عنوانها: مباحثات الحكومات المشتركة في خط سكة الحديد لإعادة تشغيلها، المكتبة البريطانية، رقمها: 25/1237/E4 765، لندن تاريخها 22 / 6 / 1357 هـ الموافق 18 / 8 / 1938 م.
- (3) وثيقة عنوانها: مؤتمر جدة، المكتبة البريطانية، رقمها: 7/2768/E4535، لندن تاريخها 26 / 8 / 1357 هـ الموافق 19 / 10 / 1938 م.
- (4) دارة الملك عبدالعزيز.
- (5) وثيقة ألمانية، عنوانها: سكة حديد جدة- مكة، رقم الملف: 13277، بدون تاريخ، دارة الملك عبد العزيز.
- (6) وثيقة ألمانية، عنوانها: مشاريع السكة الحديدية في الحجاز، رقم الملف: 21532، بدون تاريخ، دارة الملك عبد العزيز.
- (7) وثيقة بريطانية، عنوانها: إعادة تشغيل خط سكة حديد الحجاز، رقمها 3380، تاريخها 23 / 11 / 1344 هـ الموافق 3 / 6 / 1926 م، دارة الملك عبد العزيز، الرياض.
- (8) وثيقة هولندية، عنوانها: مشروع السكة الحديدية بين جدة ومكة في عام 1933 م، رقم الملف 24796، تاريخها 1933 م، دارة الملك عبد العزيز.

ب- الوثائق المنشورة:

من كتاب سعد الصويان وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه في الوثائق الأجنبية، ط1، دار الدائرة للنشر والتوثيق، الرياض 1419 هـ / 1999 م.

1 - الوثائق البريطانية:

- (1) وثيقة بريطانية، رقمها 15297 / Fo 371 (4)، موقف الملك عبد العزيز آل سعود تجاه خط سكة حديد الحجاز، تاريخها 5 / 12 / 1348 هـ الموافق 3 / 5 / 1930 م.
- (2) وثيقة بريطانية، رقمها 15297 / FO 371 (5)، عنوانها: مناقشة

- الحجج البريطانيّة والفرنسيّة مع الملك عبد العزيز، تاريخها 2/3 / 1352 هـ الموافق 17/7/1931 م.
- (3) وثيقة بريطانيّة، رقمها FO 371 / 62097 (1)، عنوانها: محضر اجتماع في دمشق بشأن سكة حديد الحجاز، تاريخها 6/7 / 1366 هـ الموافق 26/5/1947 م.
- (4) وثيقة بريطانيّة، رقمها FO371 / 13728 (2)، عنوانها: إصلاح سكة حديد الحجاز من قبل الملك عبدالعزیز، تاريخها 6/6 / 1350 هـ الموافق 17/10/1931 م.
- (5) وثيقة بريطانيّة، رقمها FO371 / 16022 (7)، تاريخها 13/1 / 1351 هـ الموافق 18/5/1932 م.
- (6) وثيقة بريطانيّة، رقمها FO371 / 16024 (17)، عنوانها: المؤتمر الإسلامي المنعقد في القدس، تاريخها: 10/10 / 1350 هـ الموافق 16/2/1932 م.
- (7) وثيقة بريطانيّة، رقمها FO371 / 21905 (12)، عنوانها: موقف سوريا من إعادة تشغيل سكة حديد الحجاز، تاريخها 1/2 / 1357 هـ الموافق 1/4/1938 م.
- (8) وثيقة بريطانيّة، رقمها FO371 / 21905 (13)، عنوانها: المباحثات بين الحكومات بشأن سكة حديد الحجاز، تاريخها 1/12 / 1356 هـ الموافق 1/2/1938 م.
- (9) وثيقة بريطانيّة، رقمها FO371 / 21906 (4)، عنوانها: بريطانيا تطلب ود الملك عبد العزيز بإصلاح سكة حديد الحجاز، تاريخها 22/6 / 1357 هـ الموافق 18/8/1938 م.
- (10) وثيقة بريطانيّة، رقمها FO371 / 21906 (4)، عنوانها: موقف بريطانيا من الموقف السعوديّ السوريّ من إعادة تشغيل خط سكة حديد الحجاز تاريخها: 24/2 / 1357 هـ الموافق 24/4/1938 م.
- (11) وثيقة بريطانيّة، رقمها FO371 / 21906 (6)، عنوانها: التشاور حول المشاركة في مؤتمر جدة، تاريخها: 1/5 / 1357 هـ الموافق 28/6/1938 م.
- (12) وثيقة بريطانيّة، رقمها Fo 371 / 62097 (1)، عنوانها: التقرير السنويّ الاقتصاديّ لعام 1365 هـ / 1946 م، تاريخها 25/7 / 1366 هـ الموافق 14/6/1947 م.

2- الوثائق الفرنسيّة.

- (1) وثيقة فرنسيّة، رقمها (Arab-hedj.139(1/40-E-lev-18)، عنوانها: المباحثات حول سكة حديد الحجاز، تاريخها 1345/10/28 هـ الموافق 1927/4/30 م.
- (2) وثيقة فرنسيّة، رقمها (LECOFJ/B/17(1)، عنوانها: موفد الملك عبد العزيز إلى سوريا، تاريخها 1348/5/14 هـ الموافق 1929/10/16 م.
- (3) وثيقة فرنسيّة، رقمها (LECOFJ/B/6(8)، عنوانها موقف حكومة الملك عبد العزيز من مؤتمر حيفا، تاريخها 1347/3/26 هـ الموافق 1928/9/10 م.
- (4) وثيقة فرنسيّة، رقمها LECOJ/B/6، عنوانها: المحادثات التي دارت بين الملك عبد العزيز والقنصل البريطانيّ في جدة، تاريخها: 1345/9/12 هـ الموافق 1927/3/5 م.

ثانياً: المصادر والمراجع.

أ-المصادر العربيّة والمعربة.

- (1) الزركلي: خير الدين، الأعلام، ط15، دار العلم للملايين، بيروت 1422 هـ/2002 م.
- (2) علي: محمد كرد، خطط الشام، ط3، مكتبة النوري، دمشق 1431 هـ/2011 م.
- (3) الغلامي: عبد المنعم، الملك الراشد جلالة الملك المغفور له عبد العزيز آل سعود، ط2، دار اللواء، الرياض 1400 هـ/1980 م.

ب-المصادر المعربة.

- (1) جارستلي: إسماعيل حقي، أمراء مكة المكرمة في العهد العثمانيّ، ترجمة: خليل علي مراد، ط1، دار العرب، دمشق، 1434 هـ/2013 م.
- (2) رتر: الدون، مدينتا الجزيرة العربيّة المقدستان، مج2، ط1، مركز تاريخ مكة المكرمة، 1433 هـ/2012 م.
- (3) فلبلي: هاري سانت جون، الذكرى العربيّة للمملكة العربيّة السعوديّة، ط1، مكتبة العبيكان، الرياض 1424 هـ/2004 م.

ج- المراجع العربيّة والمعربة.

- (1) آل فائع: أحمد بن يحيى، العلاقة بين الملك عبد العزيز والملك الحسين بن علي وضم الحجاز (1308-1344 هـ/1910-1925 م)، ط1، دار الملك عبد العزيز الرياض، 1433 هـ/2013 م.
- (2) بروكلمان: كارل، تاريخ الشعوب الإسلاميّة، ترجمة: نبيه أمين فارس منير البعلبكي، ط5، دارالعلم للملايين، ط1، بيروت، 1968 م.

- (3) البلادي: عاتق غيث، معجم معالم الحجاز، ج4، ط2، دار مكة للنشر والتوزيع، مكة المكرمة، 1431هـ / 2010م.
- (4) الدقن: محمد، سكة حديد الحجاز الحميدية (دراسة وثائقية)، ط2، 1435هـ / 2014م.
- (5) السماري وآخرون: فهد بن عبد الله، موسوعة تاريخ الملك عبد العزيز الدبلوماسي، ط1، مكتبة الملك عبد العزيز العامة، الرياض 1419هـ / 1999م.
- (6) الشريف: عبد الرحمن صادق، جغرافية المملكة العربية السعودية، ط2، دار المريخ، الرياض 1415هـ / 1995م.
- (7) الشناوي: عبد العزيز محمد، الدولة العثمانية دولة إسلامية مفتري عليها، ط2، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة 1420هـ / 2000م.
- (8) صابان: سهيل، المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية، ط1، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض 1421هـ / 2000م.
- (9) العيسى: عبد العزيز محمد الفهد، أرشيف مملكة الحجاز وسلطنة نجد وملحقاتها من عام (1343-1346هـ / 1924-1928م)، ط1، وزارة الثقافة، الرياض 1436هـ / 2016م.
- (10) اللحياني: فهد مرزوق، المدينة المنورة في عهد الملك عبد العزيز (1343هـ / 1925م إلى 1373هـ / 1953م)، ط1، دار الملك عبد العزيز، الرياض 1434هـ / 2013م.
- (11) الوليعي: عبد الله ناصر، معجم البلدان والقبائل في شبه الجزيرة العربية والعراق وجنوبي الأردن وسيناء، ط1، دار الملك عبد العزيز، الرياض 1435هـ / 2015م.

ثالثاً: الصحف والمجلات والدوريات.

- (1) أحمد: علي، الخط الحديدي الحجازي، مجلة الحج والعمرة، وزارة الحج، السنة 24، ع9، مايو 1970م.
- (2) جريدة أم القرى، سكة حديد الحجاز، العدد 77، السنة الثانية، 7 ذي الحجة 1344هـ الموافق 17 يونيو 1926م.
- (3) السعودون: خالد حمود، مقاومة القبائل لسكة حديد الحجاز أسبابها وتطوراتها خلال عامي (1326-1327هـ / 1908-1909م)، دار الملك عبدالعزيز.
- (4) صحيفة القبلة، العدد 17، السنة الأولى، يوم الخميس 5 ذي الحجة 1334هـ.

- (5) عبد القادر: أحمد، سكة حديد الحجاز رحلة الزمان والمكان، السنة الثالثة عشرة، العدد الثاني، محرم 1408هـ، دار الملك عبدالعزيز.
- (6) العبد لله: يوسف إبراهيم، إنشاء سكة حديد الحجاز (تنفيذ المشروع وسيره)، العدد 26، مجلة بحوث الشرق الأوسط، مارس 2010م.
- (7) مجلة الفتح، اقتراح السيد محمد أمين الحسيني مفتي القدس إعادة سكة الحجاز الحديدية، السنة الأولى، العدد الرابع، 28 ذو الحجة 1344هـ الموافق 8 يوليو 1926م، ص 15.
- (8) مجلة الفتح، السنة الرابعة، العدد 158، الخميس 18 صفر 1348هـ الموافق 25 يوليو 1929م.
- (9) مجلة الفتح، سكة حديد الحجاز والملك ابن السعود، السنة الثالثة، العدد 147، السنة الثالثة، 29 ذو القعدة 1347هـ الموافق 8 مايو 1929م.
- (10) مجلة الفتح، سكة حديد الحجاز، السنة العاشرة، العدد 463، 19 رجب 1354هـ الموافق 16 أكتوبر 1935م.
- (11) مجلة الفتح، عنوان المقال: سكة الحجاز الحديدية، السنة الثالثة، العدد 107، الخميس 16 صفر 1347هـ الموافق 2 أغسطس 1928م.
- (12) مجلة الفتح، مؤتمر سكة الحجاز، العدد 109، السنة الثالثة، غرة ربيع الأول 1347هـ / 16 أغسطس 1928م.
- (13) مجلة الفتح، التقديرات المالية لإصلاح السكة الحديدية الحجازية، العدد 69، السنة الثانية، 9/5/1346هـ الموافق 1/11/1927م.
- رابعاً: الموسوعات.**
- (1) الموسوعة العربية العالمية، ط2، مؤسسة أعمال الموسوعة للنشر والتوزيع، الرياض 1419هـ/1999م.

الهوامش:

- (1) رتر، الدون، مدينتا الجزيرة العربية المقدستان، مج2، ط1، مركز تاريخ مكة المكرمة، 1433هـ/2012م، ص602.
- (2) بروكلمان، كارل، تاريخ الشعوب الإسلامية، ترجمة: نبيه أمين فارس- منير البعلبكي، ط5، دار العلم للملايين، ط1، بيروت، 1968م، ص594؛ الشريف، عبد الرحمن صادق، جغرافية المملكة العربية السعودية، ط2، دار المريخ، الرياض 1415هـ/1995م، ج1، ص398؛ عبد القادر، أحمد، سكة حديد الحجاز رحلة الزمان والمكان، السنة الثالثة عشرة، العدد الثاني، محرم 1408هـ، الدارة، ص93.
- (3) **الحسين بن علي**: حفيد الشريف محمد بن عون. ولد عام 1270هـ/1853م بمكة المكرمة. كان عضواً في مجلس شورى الدولة العثمانية في إسطنبول بمرتبة وزير، تم تعيينه أميراً لمكة المكرمة. أسس للدولة الهاشمية في الحجاز التي استمرت عشر سنوات. جارستلي، إسماعيل حقي، أمراء مكة المكرمة في العهد العثماني، ترجمة: خليل علي مراد، ط1، دار العرب، دمشق، 1434هـ/2013م، ص172.
- (4) **فيصل بن الحسين**: فيصل بن الحسين بن علي الحسني - الهاشمي- كنيته (أبو غازي). ولد بالطائف عام 1300هـ/1883م، تربي في بادية الحجاز. اختير نائباً عن مدينة جدة في مجلس النواب العثماني عام 1913م. زار دمشق عام 1916م، فأقسم على يمين الإخلاص للجمعية العربية الفتاة السرية. ثار والده على الترك، فتولى فيصل قيادة الجيش الشمالي. دخل سوريا عام 1918م بعد خروج الأتراك منها. سافر إلى باريس نائباً عن والده في مؤتمر الصلح، وعاد إلى دمشق في أوائل عام 1920م، فنودي به ملكاً دستورياً على البلاد لشهور قليلة، حتى كانت وقعة ميسلون التي احتل فيها الجيش الفرنسي سوريا، ورحل الملك فيصل إلى أوروبا. وفي عام 1921م تقرر ترشيحه لعرش العراق من قبل الحكومة البريطانية، وفي المؤتمر الذي عُقد في القاهرة برئاسة ونستون تشرشل نودي به ملكاً على العراق، فانصرف إلى الإصلاح الداخلي، ووضع دستور للبلاد، وإنشاء مجلس للأمة، وأقام العلاقات بين العراق وبريطانيا على أسس المعاهدات، ووثق العديد من العلاقات السياسية مع جيرانه، منها: السعودية، وإيران، وتركيا، وغيرها. الزركلي: خير الدين، الأعلام، ط15، دار العلم للملايين، بيروت 1422هـ/2002م، ج5، ص165-166.

(5) **بواط:** وادي بواط يقع على بُعد 70 كيلاً تقريباً غرب المدينة المنورة، توجد به محطة لسكة حديد الحجاز على بُعد 55 كيلاً. البلادي: عاتق غيث، معجم معالم الحجاز، ج4، ط2، دار مكة للنشر والتوزيع، مكة المكرمة، 1431هـ/2010م، ج1، ص236. صحيفة القبلة، العدد17، السنة الأولى، يوم الخميس 5 ذي الحجة 1334هـ، ص2.

(6) فلبلي، هاري سانت جون، الذكرى العربيّة للمملكة العربية السعوديّة، ط1، مكتبة العبيكان، الرياض 1424هـ/2004م، ص. العبد الله، يوسف إبراهيم، إنشاء سكة حديد الحجاز (تنفيذ المشروع وسيره)، العدد26، مجلة بحوث الشرق الأوسط، مارس 2010م، ص429-448، ص444. عبد القادر، سكة حديد الحجاز رحلة الزمان والمكان، ص92.

(7) **ضم الحجاز:** من الأسباب التي دفعت الملك عبد العزيز إلى ضم الحجاز استمرار الشريف حسين في منع حجاج نجد من أداء فريضة الحج حتى سنة 1342هـ/1923م، وسعيه في إفساد مؤتمر الكويت الذي كان يناقش المشكلات الحدوديّة مع العراق، وشرق الأردن التي كان للحكومة الإنجليزيّة دور في حلها في مؤتمر الكويت، وأخفق ذلك المؤتمر في تحقيق الهدف من إقامته. بالإضافة إلى أطماع الأشراف في نجد، وتلقب الشريف بالخلافة، وأصبحت المواجهة أمراً محتماً. كما طلب أشراف الحجاز ووجهائه من الملك عبدالعزيز يشكون فيها من الملك الحسين وتعدياته عليهم ويطالبونه فيها بالتقدم إلى الحجاز ومناصرتهم، وهذا يعني وجود معارضة في الطائف ومكة وجدة للملك حسين وسياسته، و مما ساعد على السيطرة في الحجاز حركة الإخوان التي أصبحت تنتشر داخل الحدود الحجازيّة، ووصلت إلى شمال المدينة المنورة منذ عام 1338هـ/1920م. جاء ضم الحجاز على مراحل، كان آخرها عام 1344هـ/1925م باستسلام جدة، ومغادرة الشريف علي للحجاز في يوم الثلاثاء 29 جمادى الأولى 1344هـ/ 15 ديسمبر 1925م. آل فائع، أحمد بن يحيى، العلاقة بين الملك عبدالعزيز والملك الحسين بن علي وضم الحجاز (1308-1344هـ/ 1910-1925م)، ط1، دار الملك عبدالعزيز الرياض، 1433هـ/2013م، ص245-249.

(8) **مؤتمر مكة الإسلامي:** عُقد بعد ضم الملك عبد العزيز الحجاز بدعوة منه — يرحمه الله — إلى ملوك العالم الإسلامي وأمرائه وشعوبه، تألّف المجلس من تسعة وخمسين عضواً، عُقدت أولى جلسات المؤتمر في يوم

- الاثنين 26 ذي القعدة 1344هـ الموافق 6 يونيو 1926م، تمت مناقشة القضايا التي تهم المسلمين، وأهمها الحجاز، ومكانته الدينيّة، وضرورة الحفاظ على الأمن، وتجنّيبه الحروب؛ لأنه مقصد كل المسلمين في كل عام، واقترح إقامة سكة للحديد بين جدة ومكة المكرمة، كما أقر المؤتمر بقضية العقبة ومعان، وضرورة استرجاعهما إلى الحجاز، كما شدد المؤتمر على ضرورة إعادة تشغيل سكة حديد الحجاز. الغلاميّ: عبد المنعم، الملك الراشد جلالة الملك المغفور له عبد العزيز آل سعود، ط2، دار اللواء، الرياض 1400هـ / 1980م، ص 49، 50
- (9) وثيقة ألمانية، مشاريع السكة الحديدية في الحجاز، رقم الملف: 21532، دار الملك عبد العزيز؛ مجلة الفتح، السنة الرابعة، العدد 158، الخميس 18 صفر 1348هـ الموافق 25 يوليو 1929م، ص 12.
- (10) وثيقة هولندية، مشروع السكة الحديدية بين جدة ومكة في عام 1933م، رقم الملف 24796، تاريخها 1933م، دار الملك عبد العزيز. وثيقة ألمانية، سكة حديد جدة- مكة، رقم الملف: 13277، بدون تاريخ، دار الملك عبدالعزيز. العيسى: عبدالعزيز محمد الفهد، أرشيف مملكة الحجاز وسلطنة نجد وملحقاتها من عام 1343-1346هـ / 1924-1928م، ط1، وزارة الثقافة، الرياض 1436هـ / 2016م، ج3، ص 542-546.
- (11) العقبة: خليج العقبة هي الذراع الشمالي الشرقي للبحر الأحمر، يصل طوله نحو 120 ميلاً، ومتوسط عرضه نحو 12 ميلاً، وهو يفصل شبة جزيرة سيناء عن منطقة الحجاز في شبة الجزيرة العربية. الوليعيّ: عبد الله ناصر، معجم البلدان والقبائل في شبة الجزيرة العربية والعراق وجنوبي الأردن وسيناء، ط1، دار الملك عبد العزيز، الرياض 1435هـ / 2015م ج7، ص 149.
- (12) معان: محطة سكة حديد على طريق الحجاز، تقع على مسافة نحو 460 كم إلى الجنوب من دمشق، وقبل إقامة سكة حديد الحجاز كانت معان مكاناً يتوقف فيه الحجاج، ويخيمون في طريق الحج الشامي، وفيما بعد أصبحت أهميتها بصورة رئيسة إلى كونها مركزاً لسكة الحديد، ومستودعاً للتموين بطريق العقبة. الوليعيّ، معجم البلدان والقبائل، ج9، ص 464.
- (13) ((المُدَوَّرَة: محطة على طريق سكة حديد الحجاز على بُعد نحو 572 كم من دمشق. ويقال: إنّه ممر صخريّ على الطريق بين قلعة المدورة، وذات الحاج. الوليعيّ، معجم البلدان والقبائل في شبة الجزيرة العربية والعراق، مج9، ص 251

- (14) علي: محمد كرد، خطط الشام، ط3، مكتبة النوري، دمشق 1431هـ/2011م، ج5، ص181؛ الشناوي: عبدالعزيز محمد، الدولة العثمانية دولة إسلامية مفتري عليها، ط2، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة 1420هـ/2000م، ص167.
- (15) مجلة الفتح، سكة الحجاز الحديدية، السنة الثالثة، العدد 107، الخميس 16 صفر 1347هـ الموافق 2 أغسطس 1928م، ص1؛ الدقن، سكة حديد الحجاز، ص354؛ محمد كرد علي، خطط الشام، ج5، ص183.
- (16) سان لوزان: مدينة في غربي سويسرا على الساحل الشمالي لبحيرة جنيف. الموسوعة العربية العالمية، ط2، مؤسسة أعمال الموسوعة للنشر والتوزيع، الرياض 1419هـ/1999م، مج21، ص192.
- (17) وثيقة بريطانية، رقمها FO 371/15297(5)، مناقشة الحجج البريطانية والفرنسية مع الملك عبد العزيز، تاريخها 2/3/1352هـ الموافق 7/17/1931م، ضمن كتاب الصويان: سعد وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه في الوثائق الأجنبية، ط1، دار الدائرة للنشر والتوثيق، الرياض 1419هـ/1999م، مج3، ص257؛ الدقن: محمد، سكة حديد الحجاز الحميدية (دراسة وثائقية)، ط2، 1435هـ/2014م، ص353.
- (18) معاهدة لوزان: هي معاهدة الاعتراف باستقلال تركيا في عام 1341هـ/1923م، وأصبح أتاتورك رئيساً لها حتى وفاته عام 1357هـ/1938م. الموسوعة العربية العالمية، مج1، ص116.
- (19) الدقن، سكة حديد الحجاز، ص354؛ محمد كرد علي، خطط الشام، ج5، ص183.
- (20) ((معاهدة جدة: وصلت بعثة بريطانية إلى جدة برئاسة الجنرال كلايتون ممثلاً عن الحكومة البريطانية لبحث الأمور السياسية مع الحكومة السعودية خاصة بعد ضم الحجاز، الأمر الذي انتهى بوضع معاهدة جدة مثلها من الجانب السعودي بالنيابة عن الملك عبدالعزيز نجله، ونائبه في الحجاز الأمير فيصل بن عبدالعزيز آل سعود، ومثلها من الجانب البريطاني، وبتفويض من ملك بريطانيا جلبرت فلكنجهام (كلايتن) في 18 ذي القعدة 1345هـ الموافق 20/5/1927م، وقد احتفظت فيها الملكة العربية السعودية بحق مطالبتها بالعقبة ومعان باعتبارهما تابعتين للحجاز. كما أعيد النظر في معاهدة جدة بعد عشر سنوات من عقدها، وتم تمديدها سبع سنوات

شمسية جديدة، وجمدت الحكومة السعودية الاحتفاظ بحقها في منطقتي العقبة ومعان. الزركلي، الأعلام، ج1، ص 298، 299. وثيقة بريطانية، رقمها Fo 15297/371 (4)، موقف الملك عبد العزيز آل سعود تجاه خط سكة حديد الحجاز، تاريخها 5/12/1348 هـ الموافق 3/5/1930 م، ضمن كتاب الصويان: سعد وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه، مج4، ص60.

(21) مجلة الفتح، التقديرات المالية لإصلاحات السكة الحديدية الحجازية، العدد69، السنة الثانية، 9/5/1346 هـ الموافق 1/11/1927 م، ص14.

(22) السيد محمد أمين الحسيني: محمد أمين، أو الحاج أمين بن محمد بن مصطفى الحسيني، زعيم فلسطين السياسي في عصره. ولد بالقدس عام 1311 هـ / 1893 م، وتعلم بها. تخرج ضابطاً من إسطنبول عام 1334 هـ / 1916 م. انتخب مفتي لفلسطين بعد وفاة أخيه مفتي فلسطين عام 1340 هـ / 1922 م. كانت له جهود في التعريف بخطر اليهود، وكثرتهم في فلسطين بعد وعد بلفور عام 1335 هـ / 1917 م، حارب اليهود في حرب 1366-1367 هـ / 1947-1948 م فقام بتأليف جيش الجهاد المقدس. توفي عام 1394 هـ / 1974 م ودفن في بيروت. الزركلي، الأعلام، ج6، ص46.

(23) الأستانة: هو الاسم القديم لإستانبول، ويعني عتبة الباب والتكية الكبيرة. صابان: سهيل، المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية، ط1، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض 1421 هـ / 2000 م، ص15.

(24) جريدة أم القرى، سكة حديد الحجاز، العدد 77، السنة الثانية، 7 ذي الحجة 1344 هـ الموافق 17 يونيو 1926 م، ص1؛ مجلة الفتح، اقتراح السيد محمد أمين الحسيني مفتي القدس إعادة سكة الحجاز الحديدية، السنة الأولى، العدد الرابع، 28 ذو الحجة 1344 هـ الموافق 8 يوليو 1926 م، ص15.

(25) يوسف ياسين: هو الشيخ يوسف ياسين بن محمد ياسين، ولد باللانقية في سوريا عام 1315 هـ / 1897 م. نشأ نشأة دينية في مصر، والتحق فيها بدار الدعوة والإرشاد، والتي كان مشرفها الشيخ رشيد رضا. التحق بالحسين بن علي في الحجاز، ثم سافر والتحق به ابنه عبد الله في شرق الأردن، ومكث عامًا، ثم توجه إلى دمشق، وقرر الالتحاق بالملك عبد العزيز فسافر من دمشق في شهر محرم عام 1343 هـ / 1924 م إلى بغداد، فالقطف، والأحساء، وأخيراً الرياض. عهد إليه الملك عبد العزيز بإدارة جريدة أم القرى، ورئاسة تحريرها، ثم عينه الملك عبد العزيز رئيساً للشعبة السياسية بالديوان الملكي. يعدُّ يوسف ياسين وزيراً من وزراء الدولة باعتباره قائماً بالأعمال الآتية: مستشاراً في مجلس الملك الخاص، وعضواً طبيعياً في مجلس

الوكلاء، ورئيسًا للشعبة السياسيّة في الديوان الملكي، وسكرتيرًا خاصًا للملك، ونائبًا لوزير الخارجية. السماري وآخرون: فهد بن عبد الله، موسوعة تاريخ الملك عبد العزيز الدبلوماسي، ط1، مكتبة الملك عبد العزيز العامة، الرياض 1419هـ/1999م، ص650

(26) ((**جلبرت كلايتون**: المندوب السامي البريطاني في العراق، ولد عام 1292هـ/1875م، من رجال الجيش البريطاني، شغل وظيفة عسكريّة في الشؤون قبل الحرب العالميّة الأولى برتبة ماجور، ثم نُقل إلى مصر. وفي أثناء الحرب الأولى كان مدير قلم استخبارات الحملة المصريّة، ثم عُين مستشارًا لوزارة الداخليّة المصريّة. وقد اشتهر بمفاوضاته المعروفة مع الملك عبد العزيز حول العديد من المسائل، من أبرزها العلاقات البريطانيّة السعوديّة. السماري، موسوعة تاريخ الملك عبد العزيز الدبلوماسي، ص513.

(27) **وادي العقيق**: وادي من أودية الحجاز، وهو من الأشهر والأكثر ذكرًا في التاريخ. يأخذ أعلى مساقط مياهه من قرب وادي الفرع ثم ينحدر شمالًا، وترفده أودية عظيمة إلى أن يصل إلى بئر المشي، ثم يتجه غربًا إلى الشمال إلى أن يصل إلى بئر علي (ذي الحليفة)، ثم يتجه شمالًا حتى يجتمع بوادي بطحان قرب مسجد القبليين. البلادي، غيث، معجم معالم الحجاز، ج6، ص1173.

(28) ((وثيقة محليّة، إعادة تشغيل خط سكة حديد الحجاز، رقمها 3380، تاريخها 11/23/1344هـ الموافق 6/3/1926م، دارة الملك عبد العزيز، الرياض؛ وثيقة فرنسيّة، رقمها Arab-hedj.139(1/40-E-lev-18)، المباحثات حول سكة حديد الحجاز، تاريخها 10/28/1345هـ الموافق 30/4/1927م، ضمن كتاب الصويان: سعد وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه، مج17، ص268.

(29) ((مجلة الفتح، سكة حديد الحجاز والملك ابن السعود، السنة الثالثة، العدد 147، السنة الثالثة، 29 ذو القعدة 1347هـ الموافق 8 مايو 1929م، ص12؛ وثيقة فرنسيّة، رقمها LECOFJ/B/6، المحادثات التي دارت بين الملك عبد العزيز والقنصل البريطاني في جدة، تاريخها: 12/9/1345هـ الموافق 3/5/1927م، ضمن كتاب الصويان: سعد وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه، مج17، ص226.

(30) **مؤتمر حيفا**: مؤتمر دولي يضم حكومة الحجاز والحكومتين الإنجليزيّة والفرنسيّة، تمت الموافقة على اقتراح حكومة الحجاز بتمديد الخط الحجازي إلى المدينة المنورة، ومكة المكرمة. مجلة الفتح، مؤتمر سكة الحجاز، العدد 109، السنة الثالثة، غرة ربيع الأول 1347هـ/16 أغسطس 1928م، ص12

(31) وثيقة فرنسيّة، رقمها 18 Lev/E.139 (2/Arab.Hedj.40)، تحديد تاريخ إقامة مؤتمر سكة حديد الحجاز، تاريخها 7/7/1346 هـ الموافق 12/31/1927 م، ضمن كتاب الصويان: سعد وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه، مج17، ص337؛ وثيقة فرنسيّة، رقمها 2/9/LECOFJ/B)، عقد اجتماع حيفا، تاريخها 17/7/1346 هـ الموافق 10/1/1928 م، ضمن كتاب الصويان: سعد وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه، مج17، ص286.

(32) **فؤاد حمزة**: فؤاد بن أمين بن علي حمزة (1317-1371 هـ / 1899-1915 م). كاتب وباحث لبنانيّ، قدمه السيد شكري القوتلي للملك عبدالعزيز، شارك في سياسة الملك عبدالعزيز ربع قرن، عُين مترجمًا خاصًا للملك عبدالعزيز في الرياض عام 1345 هـ / 1926 م، ثم تولى أعمال مديرية الشؤون الخارجيّة خلال الفترة من 1347-1349 هـ / 1928-1930 م، ثم وكيلاً للشؤون الخارجيّة في عام 1349 هـ / 1930 م حتى عام 1358 هـ / 1940 م، ثم أصبح مستشارًا للملك، قام برحلات ومهمات دبلوماسية عديدة، منح لقب سفير، ثم وزير دولة، توفي — رحمه الله — وهو على رأس عمله في بيروت في عام 1371 هـ / 1952 م. السماري، موسوعة تاريخ الملك عبد العزيز الدبلوماسي، ص588.

(33) **عبد الله الدملوجي**: عراقيّ الأصل، موصليّ المولد، أرسلته لجنة المنتدى الأدبيّ عام 1332 هـ / 1914 م، ومقرها الأستانة إلى الملك عبدالعزيز لدعوته إلى الحركة القوميّة الجديدة. تولى أعمال وزارة الخارجية رسمياً عام 1344 هـ / 1926 م في منصب مدير الشؤون الخارجيّة، وأنّ معرفته بالفرنسيّة إلى تحمل مسؤوليات سياسية تجاه زوار الملك الأجانب، فعين ممثلاً خاصاً للملك في جدة، ثم أصبح بعد ذلك نائباً لوزير الخارجيّة الأمير فيصل، ومثّل المملكة في مؤتمر حيفا للبحث في مصير سكة حديد الحجاز سنة 1347 هـ / 1928 م، السماري، موسوعة تاريخ الملك عبدالعزيز الدبلوماسي، ص573.

(34) **خالد بك الحكيم**: خالد بن ياسين بن محمد الحكيم، ولد بجمص عام 1295 هـ / 1878 م، درس وتعلم في إستانبول، مهندس عسكريّ، من مفكري العرب ومجاهديهم، تولى العديد من أعمال إنشاء الخط الحجازيّ ابتداءً من العمل فيه إلى انتهائه. اشترك في الثورة العربيّة الكبرى. وعندما توحدت المملكة العربيّة السعوديّة دعي للعمل في الحكومة السعوديّة، فكان من مستشاري الملك عبد العزيز، وأقام في خدمته للملك فترة طويلة. توفي عام 1363 هـ / 1944 م في دمشق ودفن بها. الزركلي، الأعلام، ج2، ص300.

(35) مجلة الفتح، اقتراح السيد الحسيني مفتي القدس إعادة سكة الحجاز الحديدية، السنة الثالثة، العدد 147، 29 ذو القعدة 1347هـ الموافق 8 مايو 1929م، ص12؛ العيسى، أرشيف مملكة الحجاز ونجد وملحقاتها، ج2، ص129.

(36) وثيقة فرنسية، رقمها 8/6/LECOFJ/B، موقف حكومة الملك عبد العزيز من مؤتمر حيفا، تاريخها 26/3/1347هـ الموافق 10/9/1928م، ضمن كتاب الصويان: سعد وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه، مج17، ص531

(37) وثيقة فرنسية، رقمها 17/1/LECOFJ/B، موفد الملك عبد العزيز إلى سوريا، تاريخها 14/5/1348هـ الموافق 16/10/1929م، ضمن كتاب الصويان: سعد وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه، مج17، ص686.

(38) وثيقة بريطانية، رقمها 16024/FO371(17)، المؤتمر الإسلامي المنعقد في القدس، تاريخها: 10/10/1350هـ الموافق 16/2/1932م، ضمن كتاب الصويان: سعد وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه، مج4، ص344؛ وثيقة بريطانية، رقمها 16022/FO371(7)، تاريخها 13/1/1351هـ الموافق 18/5/1932م، ضمن كتاب الصويان: سعد وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه، مج4، ص386.

(39) وثيقة بريطانية، رقمها 13728/FO371(2)، عنوانها: إصلاح سكة حديد الحجاز من قبل الملك عبدالعزيز، تاريخها 6/6/1350هـ الموافق 17/10/1931م، ضمن كتاب الصويان: سعد وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه، مج4، ص621؛ العبدالله، إنشاء سكة حديد الحجاز (تنفيذ المشروع ومسيره)، ص446.

(40) مجلة الفتح، السكة الحديدية السعودية - العراقية، السنة العاشرة، العدد 463، 19 رجب 1354هـ الموافق 16 أكتوبر 1935م، ص12؛ اللحياني: فهد مرزوق، المدينة المنورة في عهد الملك عبد العزيز (1343هـ / 1925م إلى 1373هـ / 1953م)، ط1، دار الملك عبد العزيز، الرياض 1434هـ / 2013م، ص380.

(41) وثيقة بريطانية، رقمها 21905/FO371(13)، عنوانها: المباحثات بين الحكومات بشأن سكة حديد الحجاز، تاريخها 1/12/1356هـ الموافق 1/2/1938م، ضمن كتاب الصويان: سعد وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه، مج6، ص190.

(42) وثيقة بريطانية، رقمها FO371/21905 (13)، عنوانها: المباحثات بين الحكومات بشأن سكة حديد الحجاز، تاريخها 1/12/1356 هـ الموافق 1/2/1938 م، ضمن كتاب الصويان: سعد وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه، مج6، ص 236.

(43) **شكري القوتلي**: شكري بن محمود عبد الغني القوتلي. ولد في دمشق عام 1308 هـ / 1891 م. تخرج في المدرسة الملكية في إستانبول. اشترك في جمعية العربية الفتاة السرية القائمة على تحرير العرب من الأتراك. عندما احتل الفرنسيون سورية عام 1338 هـ / 1920 م حكم عليه غيابياً بعد أن أقام في مصر ثم في حيفا إلى أن قامت الثورة السورية 1343 هـ / 1925 م فكان من العاملين عليها. استقر في دمشق عام 1348 هـ / 1930 م بعد سقوط حكم الإعدام عنه، في عام 1355 هـ / 1936 م تآلف مجلس النواب السوري، فكان من أعضائه، وتولى وزارة المالية، واستقال منها عام 1357 هـ / 1938 م، انتخب في عام 1362 هـ / 1943 م رئيساً للجمهورية السورية للفترة الأولى بسبب ثورة حسني الزعيم فأكرهه على الاستقالة، واعتقل وسافر إلى الإسكندرية، إلا أنه عاد إلى دمشق، وانتخب رئيساً للجمهورية السورية مره ثانية في عام 1374 هـ / 1955 م. توفي في دمشق، ودفن بها في عام 1387 هـ / 1967 م. الزركلي، الأعلام، ج3، ص173.

(44) وثيقة بريطانية، رقمها FO371/21905 (12)، موقف سوريا من إعادة تشغيل سكة حديد الحجاز، تاريخها 1/2/1357 هـ الموافق 1/4/1938 م، ضمن كتاب الصويان: سعد وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه، مج 6، ص 256؛ وثيقة بريطانية، رقمها FO371/21906 (4)، موقف بريطانيا من الموقف السعودي السوري من إعادة تشغيل خط سكة حديد الحجاز، تاريخها: 24/2/1357 هـ الموافق 24/4/1938 م، ضمن كتاب الصويان: سعد وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه، مج6، ص 280.

(45) وثيقة عنوانها: مباحثات الحكومات المشتركة في خط سكة الحديد لإعادة تشغيلها، المكتبة البريطانية، رقمها: E4 765 /1237/25، لندن تاريخها 22/6/1357 هـ الموافق 18/8/1938 م؛ وثيقة بريطانية، رقمها FO371/21906 (6)، التشاور حول المشاركة في

- مؤتمر جدة، تاريخها: 1/5/1357 هـ الموافق 28/6/1938م، ضمن كتاب الصويان: سعد وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه، مج6، ص 316.
- (46) وثيقة بريطانية، رقمها 21906/FO371(4)، بريطانيا تطلب ود الملك عبد العزيز بإصلاح سكة حديد الحجاز، تاريخها 22/6/1357 هـ الموافق 18/8/1938م، ضمن كتاب الصويان: سعد وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه، مج6، ص 339؛ إصلاحات الجزء المدمر من سكة حديد الحجاز من معان إلى المدينة المنورة، المكتبة البريطانية رقمها: 5/1257/E6260، لندن تاريخها 15/9/1357 هـ الموافق 7/11/1938م.
- (47) وثيقة عنوانها: مؤتمر جدة، المكتبة البريطانية، رقمها: 7/2768/E4535، لندن تاريخها 26/8/1357 هـ الموافق 19/10/1938م.
- (48) وثيقة بريطانية، رقمها 62097/FO 371(1)، محضر اجتماع في دمشق بشأن سكة حديد الحجاز، تاريخها 6/7/1366 هـ الموافق 26/5/1947م، ضمن كتاب الصويان: سعد وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه، مج6، ص 535؛ الدقن، سكة حديد الحجاز، ص 351.
- (49) وثيقة بريطانية، رقمها 62097/FO 371(1)، محضر اجتماع في دمشق بشأن سكة حديد الحجاز، تاريخها 7/6/1366 هـ الموافق 26/5/1947م، ضمن كتاب الصويان: سعد وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه، مج7، ص 535.
- (50) وثيقة بريطانية، رقمها 62097/FO 371(1)، التقرير السنوي الاقتصادي لعام 1365هـ/1946م، تاريخها 25/7/1366 هـ الموافق 14/6/1947م، ضمن كتاب الصويان: سعد وآخرون، الملك عبد العزيز سيرته وفترة حكمه، مج7، ص 544. أحمد، علي، الخط الحديدي الحجازي، مجلة الحج والعمرة، وزارة الحج، السنة 24، ع9، مايو 1970م، ص 579-582.
- (51) الملك سعود بن عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود: ولد في الكويت عام 1319هـ/1902م. تولى إدارة نجد عام 1343هـ/1924م مدة غياب أبيه في الحجاز، شهد العديد من المعارك مع أبيه؛ حيث كان في جبال اليمن أيام الحرب السعودية - اليمنية عام 1353هـ/1934م. بويغ بولاية العهد

عام 1352هـ / 1933م، تولى الحكم بعد وفاة أبيه في 5 ربيع الأول 1373هـ الموافق 12/11/1953م. توفي أثينا عام 1388هـ / 1969م، وحمل جثمانه إلى مكة حيث صلى عليه أخوه الملك فيصل مع جمع من الأمراء والمسلمين صلاة الجنازة، ثم نقل إلى مقابر العائلة بالرياض. الزركلي، شبة الجزيرة، ج4، ص 1404.

(52)الغلامي، الملك الراشد، ص250؛ الشريف، جغرافية المملكة، ج1، ص 399.