

## The Hijazi Railway 1318 – 1326 / 1990 – 1908

Dr. Mazen Alboudi\*

(Received 4 / 11 / 2019. Accepted 11 / 12 / 2019)

### □ ABSTRACT □

The Hijazi Railway is considered one of the many attempts by the Ottoman Empire to link the Arab states with it, and to stop the disintegration and collapse of the Ottoman Empire, through which it wanted to show its keenness on the feelings of Muslims and provide comfort for practicing their religious rites. But the line was not only important in terms of religion for the state, but a way to ensure the rapid presence of the state in the areas of the Arabian Peninsula in terms of the rapid transfer of forces and control of disturbances that may be by the tribes There, especially with the state's fear of the ambitions of Sharif Hussein, and the line is different from the rest of the railway lines in the state of being the only line by the Ottoman engineers without the use of European countries with privileges in this area .

**Keywords:** Ottoman Empire, Arabian Peninsula, Al Hadidiya, Abdul Hamid II, Bedouins

---

\* professor - Faculty of Arts History Department- University Tishreen, Lattakia, Syria.

## الخط الحديدي الحجازي 1318 . 1326 هـ / 1900 . 1908م

د. مازن البودي\*

(تاريخ الإبداع 4 / 11 / 2019. قبل للنشر في 11 / 12 / 2019)

### □ ملخص □

يعد الخط الحديدي الحجازي إحدى المحاولات العديدة التي أرادت بها الدولة العثمانية ربط الولايات العربية بها، ووقف حالات التفكك والانحيار في الدولة العثمانية، فمن خلاله أرادت إظهار حرصها على مشاعر المسلمين وتوفير سبل الراحة لممارسة أهم شعائهم الدينية، فهو يوفر المال والجهد ويرضي المسلمين جميعاً ويدعم فكرة بقاءهم في ظل حكم السلطان العثماني، إلا أن الخط لم يكن مهماً فقط من الناحية الدينية بالنسبة للدولة، بل شكل وسيلة تؤمن التواجد السريع للدولة في مناطق الجزيرة العربية من حيث النقل السريع للقوات والسيطرة على الاضطرابات التي قد تقوم بها القبائل هناك، خصوصاً مع تخوف الدولة من طموحات الشريف حسين، والخط يختلف عن بقية خطوط السكك الحديدية في الدولة بأنه الخط الوحيد الذي قام به المهندسون العثمانيون دون الاستعانة بالدول الأوروبية صاحبة الامتيازات في هذا المجال.

**الكلمات المفتاحية:** الدولة العثمانية، الجزيرة العربية، الحديدية، عبد الحميد الثاني، البدو

\* مشرف على الأعمال . قسم التاريخ - كلية الآداب - جامعة تشرين - اللاذقية - سورية.

## مقدمة

شكلت السكك الحديدية العثمانية جزءاً من شبكة عالمية دائمة التوسع لبناء السكك الحديدية، وهي لم تكن عثمانية المنشأ، بل انطلقت من غربي أوروبا التي هي المخترع الأول لها، وعندما تشعبت هذه الشبكات، تحول المستثمرون إلى الأقاليم التي تفتقر إلى أنظمة السكك الحديدية، ومنها بلاد الشام، متجاوزة بصعوبة عائق الجبال ومضطرة لتسلقها نتيجة عدم توافر الآلة لحفر الأنفاق، وبدورها الدولة العثمانية وجدت فرصة في هذا النوع الجديد من وسائل النقل، للوصول بسرعة إلى أماكن التمرد وضبط حدود دولتها، خصوصاً في الأماكن البعيدة مثل الجزيرة العربية والأماكن المقدسة، فجاءت فكرة الخط الحديدي الحجازي بتصميم ومثابرة لتحقيق العديد من الأهداف الدينية والسياسية والعسكرية، تضمن بها استقراراً شعبياً وضبطاً أمنياً وتفوقاً عسكرياً على كل القوى التي قد تتحرك في مواجهتها أو تهدد بالانفصال عنها، لكن ارتباط الخط بالأماكن المقدسة أدى الدور الأكبر في شهرته واندفاع المسلمين من كل البلدان للمساهمة في إنشائه.

## 2 - نشوء السكك الحديدية في الدولة العثمانية

لم تكن الدولة العثمانية من الدول السبّاقة في مجال السكك الحديدية، فقد تأخر وصولها إليها حتى عام 1282هـ/ 1865م<sup>1</sup>، غير أن العمل بها ما لبث أن تسارع لتحلّ مراتب متقدمة في هذا المجال، نظراً لحاجتها في العمليات العسكرية خصوصاً وعملية النقل عموماً، إضافة لتعدد الشركات الأوروبية الراغبة في دخول هذا السوق، فكان قد تم حتى عام 1292هـ/ 1875م مد 4632 كيلو مترا من الخطوط الحديدية احتلت بها الدولة العثمانية المرتبة التاسعة بين الدول العظمى<sup>2</sup>.

وللسكك الحديدية فوائد عديدة إضافة لتنشيط التجارة، كمساهمتها في استعادة هيئة الدولة بتشديد قبضتها، فتحصل الضرائب وتنتشر الأمن وتثبت الاستقرار<sup>3</sup>. ولهذا كان السفير الفرنسي في الأستانة يرى أن السكك الحديدية لم تكن مجرد الأداة الجوهرية للتغلغل الاقتصادي الأوربي إذ أنها سهلت التجارة داخل حدود الإمبراطورية أيضاً<sup>4</sup>. ربما نتيجة الخوف من هذا التغلغل الغربي جاءت معارضة محمد علي باشا، والي مصر، بصورة قاطعة بإنشاء طريق انكليزي مائي عبر الفرات لنقل البريد والبضائع من مصب نهر العاصي إلى الفرات بطريق القوافل، أو بشق قناة خاصة تنقل هذه المواد إلى البصرة عبر الفرات<sup>5</sup>؛ فعده الانكليز معيقاً للتجارة الناجحة في الإمبراطورية<sup>6</sup>.

يعد وزير الخارجية فؤاد باشا (1230هـ . 1814م / 1286هـ . 1869م) المسؤول الأول عن إدخال الخطوط الحديدية، حيث قال: "إن تأسيس الخطوط الحديدية بأموال أجنبية تعد بمثابة مساعدة للدول الشرقية ومن باب العطف عليها"<sup>7</sup>. ويبدو أنه كان من الداعمين لإقامة السكك الحديدية رغم المخاطر التي قد تتجم عنها من تدخل خارجي تحت ستار مد السكك في أراضي الدولة، بينما يورد السفير الفرنسي انكه لهارد تخوفاً لدى بعض العثمانيين من خطورة الموافقة على عبور الأوربيين من خلال السكك الحديدية قائلاً: "في عام 1869م قال لي احد أعضاء المجلس

(1) غرابية، عبد الكريم: سوريا في القرن التاسع عشر 1740م - 1876م، معهد الدراسات العربية العالمية، بيروت، 1961، ص 155.

(2) اوزتونا، يلماز: تاريخ الدولة العثمانية، ترجمة عدنان سليمان، م2، منشورات مؤسسة فيصل، استانبول ص 55.

(1) الروسان، ممدوح: العراقيون والاحتلال البريطاني للعراق، مجلة دراسات تاريخية، دمشق، العددان 47 - 48، 1993، ص 141.

(2) لهارد، انكة: تاريخ الإصلاحات والتنظيمات في الدولة العثمانية، ترجمة محمود عامر، دار الزمان، المدينة المنورة، 2008م، ص 200.

(3) الروسان: العراقيون والاحتلال البريطاني للعراق، ص 141.

(4) لوتسكي، فلاديمير: تاريخ الأقطار العربية الحديث، دار الفارابي، دمشق، 1985م، ص 137.

(5) لهارد: الإصلاحات والتنظيمات، ص 199.

النيابي في صربستان والمسؤول الحربي هناك "إن طوق السكك الحديدية سينقلب على تركيا وسيكون سببا في حشد القوات والمدافع في منطقة الشرق وسببا في ضياعها، أليست التنظيمات بالنسبة لأوروبا تعد انتصارا لها؟<sup>1</sup>. كان السلطان محمود الثاني (1223هـ/ 1808م . 1255هـ . 1839م) لإدراكه أهمية سكة الحديد قد أجرى إصلاحات في المواصلات وإنشاء الطرق والسكك الحديدية لإحكام قبضة السلطة المركزية على البلاد<sup>2</sup>. كما شرع بإعطاء التراخيص إلى الشركات الأجنبية بمد الخطوط الحديدية في عهد السلطان عبد العزيز، الذي امتد من عام (1278هـ/ 1861م) حتى (1293هـ/ 1876م)، في كل أنحاء السلطنة. لكن الفائدة والانطلاقة الحقيقية تأخرت حتى عهد السلطان عبد الحميد (1293هـ / 1876م . 1326هـ/ . 1908م) الذي فتح الباب واسعاً أمام الاستفادة من الامتيازات الأجنبية، ففي عهده جرى في ميدان المواصلات مد عدة خطوط سكك حديد ربطت أجزاء الدولة بعضها ببعض وبأوروبا أيضاً<sup>3</sup>، وقد حققت للسلطان العديد من الأهداف التي كان يسعى إليها كربط أجزاء الدولة، وإجبار الولايات على الاندماج بالدولة والخضوع لقوانينها العسكرية، وتسهيل مهمة الدفاع في مختلف الجبهات<sup>4</sup>. كما ساهمت بنقل الجنود بالسرعة المطلوبة للمساعدة في تعزيز السيطرة على المناطق المحيطة بالمدن أو المراكز أو بالوصول إلى المناطق البعيدة<sup>5</sup>.

هناك من يؤكد أن السكك الحديدية دخلت سورية في العهد العثماني لغايات استعمارية عسكرية بالدرجة الأولى، وكانت الدول الغربية وراء مختلف مشاريعها<sup>6</sup>. فقد قامت شركة فرنسية اسمها "الشركة العامة لمشاريع الدولة العثمانية" بإنشاء الطرق التي تسلكها المدافع ووسائل النقل العسكرية، لكن الأهالي تمكنوا من الاستفادة منها رغم طبيعتها العسكرية<sup>7</sup>. فمع بدايات القرن التاسع عشر الميلادي ظهرت حاجة ماسة للحبوب في الأسواق الأوربية، وكنيجة لهذه الحاجة ولاستتباب الأمن في المنطقة زرعت مساحات واسعة من سهول حوران والغور بالحبوب، وهكذا عادت الحياة للطرق وخصوصاً درب القفول، بعد ركود استمر لزمان طويل.

يعد درب القفول طريقاً تجارياً يربط الشام ببلاد الحجاز ماراً بغور الأردن حيث يطلق عليه هناك هذا الاسم، وتم استعمال الطريق للوصول إلى سكة الخط الحديدي الحجازي لنقل الحبوب من سهول حوران وجبل عجلون إلى موانئ حيفا وعكا، إذ كانت القوافل تنقل عليها ما بين ثمانون إلى مئة طن من الحبوب سنوياً<sup>8</sup>.

يرى كروزيه إن مسألة السكك الحديدية عموماً لم تسر دون اعتراضات ومتاعب، حيث عارض الناس مشروع السكك الحديدية لأنه يجر الخراب على أصحاب عربات النقل ويقضي بلا رجعة على أحلامهم، ويدهك الأراضي الصالحة للزراعة ويدخل الرعب على الماشية والحيوانات ويجفها<sup>9</sup>. لكن ذلك يبقى ثانوياً إذا ما قورن بالفائدة المحققة، فلم تعد

(6) اينالچك، خليل: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للدولة العثمانية، ترجمة عبد اللطيف الحارس، م2، دار المدى، طرابلس، لبنان، 2007م، ص 595.

(7) الزيدي: مفيد: موسوعة التاريخ الإسلامي " العصر العثماني "، دار أسامة، عمان، 2003، ص 252.  
(1) موسى، سليمان: الحركة العربية، سيرة المرحلة الأولى للنهضة العربية الحديثة 1908م - 1924م، دار النهار، بيروت، 1986م، ص 19.

(2) الصلابي، علي: الدولة العثمانية عوامل النهوض وأسباب السقوط، دار التوزيع والنشر، مصر، 2004م، ص 722.  
(3) اقبیق، عزة: الخطوط الحديدية في ولاية مصر 1852 - 1914، جامعة دمشق، دمشق، 2009، ص 158.  
(4) عبد السلام، عادل: جغرافيا سورية الإقليمية، جامعة دمشق، مطبعة الروضة، دمشق، 1981م، ص 447-448.  
(5) البسيسيف، نيكيتا: طرق المواصلات في بلاد الشام ج1، جامعة دمشق، 1939م، ص 293.  
(6) جمعة، محمود: اثر تجارة المحاصيل على نشوء الطرق التجارية في غور الأردن، مجلة دراسات تاريخية، دمشق، العددان 55 - 56، دمشق، 1996م، ص 157.

(7) كروزيه، موريس: تاريخ الحضارات العام، م6، عويدات للطباعة، بيروت، 2003م، ص 46.  
(1) أوغلو، أكمل الدين: الدولة العثمانية تاريخ وحضارة، ترجمة صالح سعادوي، ج2، منظمة المؤتمر الإسلامي، استانبول، 1999م، ص 307.

التجارة تخضع لتقلبات الجو، والشتاء القارس، وتراكم ثلوج الأناضول حيث تتعدم القدرة على المسير<sup>1</sup>. فمع ظهور السكك الحديدية بدا الطقس عاملاً ثانوياً في إعاقة عمليات التجارة على مدار العام. كان من الطبيعي أن تنقل السكك الحديدية كميات كبيرة من السلع وبأسعار تقل عن أسعار المنافسين الذين ينقلون بضائعهم على عربات تجرها الحيوانات، وهو ما سينعكس بشكل طبيعي على الموائئ السورية في الاستيراد والتصدير، وسيزيد في انفتاح المدن على العالم الخارجي نتيجة دخول السكك والعربات بشكل منتظم، حاملة البضائع والأفكار معاً. فرضت الشركات التي قامت بإنشاء الخطوط الحديدية أجوراً مرتفعة على البضائع والسلع التي كانت تنقل بواسطة هذه الخطوط<sup>2</sup>. لكنها كانت منخفضة إذا ما قورنت بأسعار عربات النقل البرية التقليدية، ولاحقاً وجد بناء السفن أنفسهم يخضعون لنفس الواقع الجديد مع أصحاب القوافل زمنياً طويلاً، فعندما بدأت، على سبيل المثال، خدمة سكك الحديد، هددت أعمال القوافل المسافرة بين المدن، واستجابة لذلك خفض أصحاب القوافل أجورهم إلى أكثر من النصف، ولفترة محدودة كانت أسعارهم أقل من أسعار النقل بالسكك الحديدية بحوالي 10 في المائة، ووجد رجال القوافل عملاً جديداً وازدهر نقل البضائع ولا سيما الحبوب على مسافات قصيرة من النواحي الزراعية النامية إلى محطات السكك الحديدية<sup>3</sup>. وهناك من يلاحظ زيادة المواصلات العسكرية ودرجة كبيرة من مداخل شركات السكك الحديدية<sup>4</sup>، ولعل السبب في ذلك يعود لكثرة تنقلات الجيش وكثرة الاضطرابات في أراضي الدولة خلال تلك المرحلة، وهو ما يؤكد أيضاً أن النقل العسكري لم يكن معفى من أجور المرور، كما اعفي من الضرائب وغيرها، وقد يعود ذلك إلى شروط الامتياز التي تفرض قانوناً موحداً للضريبة.

بد من الإشارة هنا إلى مسألة العمالة في مشاريع السكك الحديدية، حيث كانت قوة العمل مصنفة تصنيفاً حاداً بحسب الديانة والعرق والقومية، فقد كان الأوروبيون من موظفي السكك الحديدية يتولون الوظائف العليا وكان الأوروبيون والمسيحيون العثمانيون يشغلون المستوى الأوسط على حين أن المسلمين سواء من الأتراك أو من العرب بحسب موقع الخط يشغلون الوظائف الأدنى، وكان هذا التصنيف بقوة رأس المال الذي خصص المناصب الإدارية للأوروبيين<sup>5</sup>. وقد أدخلت الخطوط الحديدية على الحياة الاجتماعية معارف جديدة فقد اكتسب العمال من السكان المحليين عادات وثقافات اجتماعية جديدة من خلال تعاملهم مع الشركات الأوروبية<sup>6</sup>.

يمكننا عد السكك الحديدية ثورة حقيقية داخل السلطنة العثمانية، كما كانت داخل أوروبا، وإن اختلفت الأهداف وتوعدت أحياناً، من اقتصادية وسياسية وعسكرية ودينية، كتتبع نتائج بروزها على مسرح المواصلات، فارتفعت مهن وانحطت مهن أخرى، كان أبرزها عربات النقل التقليدية

### 3 . الخط الحديدي الحجازي :

#### أ . مبررات إنشاء الخط :

احتاج موكب الحج الشامي أن يقطع 28 مرحلة بين دمشق والمدينة المنورة، تستغرق ثلاثمائة وتسع وسبعون ساعة، بالإضافة إلى 107 ساعات يحتاج إليها الموكب لقطع المسافة بين المدينة ومكة المكرمة والبالغة 10 مراحل. وهكذا

(2) معطي، علي: تاريخ لبنان السياسي والاجتماعي 1908 - 1918، مؤسسة عز الدين، بيروت، 1992م، ص 166.

(3) اينالجبك: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي، م2، ص 574.

(4) اينالجبك: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي، م2، ص 576.

(5) اينالجبك: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي، م2، ص 559 - 560.

(1) اقبيق، عزة: الخطوط الحديدية في ولاية مصر 1852 - 1914، جامعة دمشق، دمشق، 2009م، ص 181.

كانت رحلة الموكب تستغرق نحو أربعة أشهر<sup>1</sup>. بينما اضطر مسلمو الدول الأخرى لعبور مسافات أطول، ولذلك حاز الخط الذي استغرق بناؤه حوالي 9 سنوات، ما بين سنة 1318هـ/ 1900م وسنة 1326هـ/ 1908م، على تبرعات المسلمين في مختلف أقطار العالم بحوالي ثلث النفقات البالغة ثلاثة ملايين ليرة تركية<sup>2</sup>.

كان الخط الحديدي من أهم أعمال السلطان العثماني عبد الحميد الثاني، معززا مكانته في العالم الإسلامي، ويمكننا أن نلاحظ أهمية للخط في أكثر من اتجاه، فهو من جهة يربط العالم الإسلامي ببعضه البعض، ومن جهة ثانية يفيد لنقل المعدات الحربية إلى قناة السويس والبحر الأحمر والخليج الفارسي في فترات الخطر<sup>3</sup>. وقد يكون عبد الحميد رأى فيه وسيلة لربط إقليم اليمن والمناطق الحجازية النائية بالعاصمة، بعد انغماسه في حروب دموية طويلة في اليمن<sup>4</sup>. وهناك من اعتبر أن من أهداف الخط ربط العرب بالترك<sup>5</sup>.

كل تلك الاحتمالات واردة في إنشاء الخط، لأنه مشروع استراتيجي بأغراض متعددة، يتقدمها بكل وضوح الهدف الديني والعسكري.

## ب . فكرة إنشاء الخط :

تعود فكرة إنشاء الخط إلى سنة 1281هـ/ 1864م، وكان أول من طرح الفكرة مهندس ألماني يدعى "زامبل" لمد خط بين دمشق وساحل البحر الأحمر، وفي سنة 1298هـ/ 1880م قدم وزير الأشغال العثماني إلى حكومته مشروعاً أوسع من السابق ويقضي بمد خط حديدي إلى الأراضي المقدسة<sup>6</sup>. ويبدو ان الدولة بدأت تشعر ببعض التملل في أراضيها، وارتدت إعادة الانسجام مع اقاليمها، من خلال الخط الحديدي الحجازي وما يحمله من مشاعر التقارب بين المسلمين ومن يرفع شعار الدفاع عنهم. وحالت الصعوبات المالية من ناحية، والتخوف من اعتداءات البدو وسهولة المواصلات بالوسائل البحرية ورخصها من ناحية أخرى دون إقرار المشروع، وبقي مشروع الخط الحديدي مهملاً، إلى أن عاد للواجهة مع وصول السلطان عبد الحميد الذي تحمس له، لتماشيه مع فكرة الجامعة الإسلامية<sup>7</sup> ودعمها لها<sup>8</sup>. ولذلك سعى للنجاح في مد هذا الخط من دمشق للمدينة المنورة بطول 1327 كم<sup>9</sup>، فعندما قيل له أن الريح الذي يحصل من نقل الحجاج أثناء الموسم لا يكفي للقيام بجميع النفقات السنوية لهذا الخط العظيم، رأى السلطان أن هذه الصعوبات هي اخف مما يتصوره البعض، ويدعم رأيه قائلاً : "إن إدارة الحج ونفقات السفر كانت تستنزف من موازنة

(2) كان على هذه الرحلة أن تقطع 76 مرحلة بين استانبول ومكة المكرمة، تستغرق في قطعها 802 ونص ساعة، وعليه فإن رحلة الحجاج الأتراك تستغرق نحو ثمانية اشهر.

عوض، عبد العزيز: الإدارة العثمانية في ولاية سورية 1864 - 1914، دار المعارف، القاهرة، 1964م، ص 281.

(3) بروكلمان، كارل: تاريخ الشعوب الإسلامية، ترجمة نبيه فارس، دار العلم للملايين، بيروت، 1998، ص 594.

(4) ملزباتريك، ماري: صفحات من تاريخ تركيا الاجتماعي والسياسي والإسلامي، مكتبة عز الدين، بيروت، 1986، ص 140.

(5) اينالجك: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي، ص 557.

(6) فلاح، محمد خير: الدولة العثمانية من المهم إلى اللحد، بدون دار طباعة، 2005، ص 71.

(1) سركو، ماري: دمشق فترة السلطان عبد الحميد الثاني، الهيئة السورية العامة للكتاب، دمشق، 2008م، ص 331.

(2) الجامعة الإسلامية دعا لها السلطان عبد الحميد فقرب إليه كثيراً من رجالات الإسلام مثل جمال الدين الأفغاني والشيخ أبو الهدى الرفاعي من حماة واحمد عزة العبد من دمشق ومحمد ظافر من الجزائر والشيخ سعيد من حمص، وأجرى على الجميع مرتبات، كما أجرى مرتبات على غيرهم ممن تخلف في بلده وكان له نفوذ إسلامي، وقرب إليه العناصر غير التركية. وهدفت هذه الجامعة لانتعاف الشعوب الإسلامية حول الخلافة، توطيد الصلة بين مركز الخلافة و سائر الولايات.

المحامي، محمد فريد بك، تاريخ الدولة العلية العثمانية، ص 745. لمزيد من التفاصيل انظر بني المرجة، موفق: صحوة الرجل المريض، مؤسسة صقر الخليج للطباعة والنشر، الكويت، 1984، ص 126.

(3) عوض: الإدارة العثمانية، ص 283.

(4) مسعود، جمال. و جمعة، و فاء. و لبن، علي: الدولة العثمانية أخطاء يجب أن تصحح، دار الوفاء للطباعة والنشر، المنصورة، 1995، ص 44.

الحكومة مبلغ 150 ألف ليرة عثمانية على الأقل، والهدايا التي ترسل إلى البدو تقدر بـ 60 ألف ليرة عثمانية<sup>1</sup>، وقد وقد يكون هو من أراد إنهاء هذا العمل في 31 اب عام 1326هـ/ 1908م وهو يوم عيد جلوسه على العرش<sup>2</sup>. في العام 1318هـ / 1900م صدرت الإرادة السلطانية لبناء الخط، وشكلت لجننتين، الأولى مقرها استنبول، سميت اللجنة العامة لإنشاء سكك حديد الحجاز برئاسة الصدر الأعظم، لإجراء المفاوضات الخاصة بالحصول على الأراضي، وتعيين المهندسين والموظفين، والثانية للجنة المحلية لإنشاء سكك حديد الحجاز ومقرها دمشق، وبرئاسة واليها، لفحص خطط المدير العام، وصرف الأجور والرواتب، وتم إجراء مسح للخط لتحديد المسار، وتولى ذلك مهندس تركي يدعى مختار بك، رافق قافلة الحج وسجل الملاحظات والقياسات<sup>3</sup>.

لكن فرحة عبد الحميد بالمشروع لن تكتمل في ظل خوفه الدائم من عرب الجزيرة، فيقدر ما كان الخط انجازا للدولة والسلطان، كان قد شكل ضربة قاضية على مصالح البدو القاطنين على طول امتداده، فالخط سيحرم أصحاب الإبل موردا من موارد رزقهم عندما يخسرون دورهم في نقل الحجاج، وبالتالي سيمنع عنهم الإتاوات والهدايا التي كانوا يتلقونها سنويا لقاء تركهم قوافل الحجاج تمر نحو الأراضي المقدسة، ولذلك كان من الطبيعي أن تكون ردة فعل البدو عنيفة نحو الخط ومعداته في مناطقهم، في محاولة لإظهار غضبهم من الزائر الجديد غير المرغوب.

### ج. التبرعات ومصادر التمويل :

علق السلطان آماله على العالم الإسلامي لجمع ثلاثة ملايين ونصف مليون ليرة عثمانية، حتى انه لم يبدأ العمل بالمشروع إلا بعد إعلان الحكومة ذلك، وبينت للمسلمين أهمية ما سيقدمه الخط للحجاج. وفعلا بدأت التبرعات تصل للمشروع، وبرر كرد علي غزارة التبرعات لكون المشروع دينيا محضا!، وقد افتتح السلطان هذه الاكتتابات بثلاثمائة وعشرون ألف ليرة عثمانية، وتابعه في ذلك الملوك والأمراء المسلمون، فشاء العجم أرسل خمسين ألف ليرة عثمانية، وخبوي مصر تعهد بإرسال كمية عظيمة من مواد البناء والإنشاء، والفت في البلاد الإسلامية الخارجة عن حدود الدولة العثمانية كثير من الجمعيات لجمع الأموال، فألف الهنود مئة وستة وستون جمعية، وأرسلو وحدهم ثلاث وسبعون ألف ليرة، وأرسل الميرزا علي احد أغنياء كلكتوتا في الهند خمسة آلاف ليرة، وأرسل مدير جريدة الوطن في لاهور خمسة آلاف ليرة، والأغرب أن احد النمساويين دفع ألفان ومئة ليرة عثمانية ليحصل على لقب باشا، فقد جعلت شارات وأوسمة لمن يدفع الإعانات. ثم وضعت بعض الضرائب لإعانة الخط ونزل بعض الموظفين عن راتب شهر كامل في بادئ الأمر، ثم اكره الموظفون على دفع عشر رواتبهم، وأحدثت طوابع الخط الحجازي وبعض الضرائب الجمركية لمنفعة هذا الخط<sup>4</sup>. ولا ننسى تباري موظفو الشركات في التبرع مثل موظفي البواخر العثمانية وكذلك موظفو الدولة العموميين والولايات مثل ولاية بيروت ودمشق وحلب وبورصة وغيرها<sup>5</sup>. كما جمعت الإعانات من وجهاء حلب وتجارها، ونشرت في جريدة الفرات ما دفعه أهالي حلب فبلغ ألفي ليرة عثمانية<sup>6</sup>. ولا شك أن الإعانات المتواصلة تدل على وجود روح تضامنية في الشعوب الإسلامية.

(1) كرد علي: خطط الشام، ج5، المطبعة الحديثة، دمشق، 1925، ص 187.

(2) ملزباتريك، ماري: صفحات من تاريخ تركيا الاجتماعي والسياسي والاجتماعي، مكتبة عز الدين، بيروت، 1986م، ص 141.

(3) عيساوي، شارل: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للهلل الخصب، ترجمة رؤوف حامد، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1990م، ص 369 - 372.

(1) كرد علي: خطط الشام، ص 187-188.

(2) الصلابي: الدولة العثمانية عوامل النهوض، ص 724.

(3) الحلبي، محمد راجب بن محمود: أعلام النبلاء بتاريخ حلب الشهباء، دار القلم العربي، حلب، 1988، ط2، ص 398.

واللافت أن مسلمي الصين والهند واندونيسيا الذين يعرفون حق المعرفة أنهم لن يستخدموا هذا الطريق الحديدي من أجل القيام بالحج إلى مكة أبدوا كرماً كبيراً فقاموا بتقديم تلك التبرعات<sup>1</sup>. والملاحظ أيضاً أن الدولة استخدمت لتمويل الخط، جلود الخرفان التي كان يضحى بها المسلمون في عيد الفطر بعد شهر رمضان<sup>2</sup>. ومن وسائل التمويل للحكومة كان وقف سكة حديد الحجاز، حيث كانت أملاك وعقارات هذا الوقف تقع في ساحة البرج في بيروت وهو أكبر عقار منفرد في الساحة، وكان الهدف من إيجاد هذا الوقف العقاري تأمين أموال سنوية للإنفاق على هذا الخط<sup>3</sup>، ومن التبرعات المميزة لفئة متقفي الدولة، كان تخصيص، إبراهيم بك حلیم، لثمن كتابه "التحفة الحليمية في تاريخ الدولة العلية"، لإعانة السكة الحديدية الحجازية<sup>4</sup>. وتشير إحدى الوثائق من سجلات المحاكم س 1271، و 95، سنة 1320هـ / 1903م، إلى تحويل الدولة لبعض النفقات الاجتماعية الصادرة عن المحاكم وتسخيرها لصالح تمويل إنشاء الخط، فنقرأ فيها :

" فرض الحاكم الشرعي على طالب اللحام نفقة ابنة ولده محمود الغائب عن دمشق في سلك العسكرية في طريق السكة الحجازية والمقيم في قرية عمان"<sup>5</sup>.

طبعاً هناك من يخالف فكرة تبرع المسلمين للخط لسبب إنشاءه الديني المحض، وبالتالي تهامل المساعدات إليه من كل بلاد المسلمين كما ادعى محمد كرد علي، فيلماز أوزتونا في كتابه "الدولة العثمانية عوامل النهوض وأسباب السقوط" يذكر أسباباً أخرى ربما تكون منطقية أكثر فيقول: "ولم يكن الغرض من إنشاء هذا الخط مجرد خدمة حجاج بيت الله الحرام وتسهيل وصولهم إلى مكة والمدينة، وإنما كان السلطان عبد الحميد يرمي من وراءه أيضاً إلى أهداف سياسية وعسكرية"<sup>6</sup>. والأرجح أن يلماز أوزتونا أكثر قرباً من الحقيقة، وخصوصاً في دولة عسكرية حربية كالقوة العثمانية، لكن المسلمين تبرعوا للخط مندفعين بتأثرهم بالدين، دون النظر إلى غير ذلك من الأمور السياسية والعسكرية والدليل أن تلك الإعانات توقفت مع خلع السلطان عبد الحميد.

#### د . عمليات الإنشاء وما رافقها من صعوبات :

تم بناء هذا الخط الذي يبلغ طوله ثمانمائة ميل، دون استعانة برأس المال الأوربي، بعكس السكك الحديدية الأخرى التي أنشئت في داخل الإمبراطورية العثمانية. وانتهى مده حتى المدينة المنورة على أيدي مهندسين ألمان، ويعد بناء هذا الخط المناسبة الأولى التي يبني فيها مهندسون أتراك خطأً حديدياً، إذ أن الخطوط السابقة كانت تقوم عليها وتمولها مؤسسات أجنبية<sup>7</sup>. ورغم احتياج المشروع لبعض الفنيين الأجانب الخبراء في إقامة الجسور والأنفاق، فإنهم لم يستخدموا يستخدموا إلا إذا اشتدت الحاجة إليهم وذلك لأن لجنة المشروع استغنت عنهم واستبدلتهم بفنيين مصريين<sup>8</sup>.

(<sup>1</sup>) ZIMMERMANN, Maurice: Le chemin de fer de Damas à la Mecque ou chemin de fer du Hedjaz, in Annales de Geographie, t. 13, n 69, 1904, p. 281-282.

(<sup>2</sup>) BONIN, Charles-Eudes: Le chemin de fer du Hedjaz, in Annales de Geographie, t. 102, 1909, p. 429.

(6) حلاق، حسان: التاريخ الاجتماعي والاقتصادي والسياسي في بيروت والولايات العثمانية في القرن التاسع عشر، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1987، ص 27.

(7) حلیم، إبراهيم بك: التحفة الحليمية في تاريخ الدولة العلية، مؤسسة الكتب الثقافية، بيروت، 1988م، ص 5.

(8) سركو: دمشق فترة السلطان عبد الحميد، ص 332.

(1) الصلابي: الدولة العثمانية عوامل النهوض، ص 724.

(2) مصطفى: احمد: في أصول التاريخ العثماني، دار الشروق، بيروت، 1986، ص 251-252.

(3) الصلابي: الدولة العثمانية عوامل النهوض، ص 724.



وقد اعترضت طريق الحكومة الكثير من الصعوبات قبل إنشاء الخط وبعده، لكن السلطنة جندت كل إمكانياتها في سبيل إنجاح المشروع وتنفيذه ونجحت في ذلك حيث قام الجيش السلطاني الهمايوني<sup>1</sup> الرابع بمعظم العمل الحقيقي إذ عمل فيه ثلاثة آلاف جندي. كما أن الدولة كانت قد خصصت الكثير من العسكر لحماية القطارات من البدو واللصوص الذين انتشر في طريقه، بالإضافة لمثني مهندس كانوا يعملون بصورة دائمة<sup>2</sup>.

وكان على الحكومة أن تقوم بصد هجمات البدو الذين اخذوا يغيرون على منشآت الخط بغية إحباط المشروع الذي يهدد مكتسباتهم، كما تعرض الخط لجرف السيول في المنطقة الصحراوية<sup>3</sup>. فقد واجهت الشركة صعوبات كثيرة نتيجة انعدام الأمن في أراضي البدو، حيث اجبر المهندسون على القيام بالدراسات بشكل مجزئ، إضافة إلى عقبات جديدة تمثلت بالعواصف الصحراوية ونقصان الماء في تلك المناطق<sup>4</sup>. وكانت الحكومة العثمانية مطالبة بان تزود المحطات بالمواد اللازمة للحجاج، وتشير الوثائق إلى مصادفة الخط لصعوبات أخرى تمثلت بالشكاوى التي رفعها أصحاب المواد الأولية المستخدمة في الخط ضد المشرفين على التنفيذ بحجة تلاكهم في دفع مستحقاتهم كما تشير هذه الوثيقة من سجلات المحاكم س تجارة، 100، و28، سنة 1331هـ / 1914م:

"ادعى محمد ثابت مهندس التعميرات بالخط الحجازي المقيم بدرعا من تبعة الدولة العلية، على سعدي الدمشقي المتعهد بالسكة الحديدية الحجازية من التجار بالشام انه " كان قد تعهد للمدعي عليه بالنظر والقيام بكافة أعمال القسمين الملتزمين / 76 . 79 / من طرف إدارة الخط الحجازي مقابل 30 ليرة عثمانية مشاهرة مع مصروف الأكل وأجرة خادم لمدة ستة أشهر بموجب مقاوله ولم يدفع له المدعي عليه، وقد جرى الحجز الاحتياطي على ما يعادل هذا المبلغ الموجود عند هيئة السفن في إدارة حيفا الحجازية"<sup>5</sup>. والواضح أن الخلاف كان كبيراً، لدرجة أن الدفع لم يتم حتى بعد مضي أعوام على افتتاح الخط الحديدي.

حاولت الدولة شراء خط دمشق مزيريب لإكماله إلى المدينة، لكن السعر المرتفع الذي طلبته الشركة الفرنسية منع ذلك<sup>6</sup>. فكانت بداية العمل في مشروع الخط من مزيريب، وبعد أن قررت الحكومة العثمانية مد الخط من دمشق إلى المدينة باشرت بالعمل من دمشق ومزيريب دفعة واحدة، وقد جرى افتتاح القسم الأول من الخط الحجازي دمشق . درعا في أيلول 1321هـ / 1903م، وبعد ذلك بشهر افتتح قسم درعا . عمان، وبلغت المسافة بين دمشق وعمان 223 كيلو متراً، وفي أول أيلول 1322 هـ / 1904م جرى افتتاح القسم الثالث من الخط بين عمان ومعان، وفي 1 أيلول 1325هـ / 1907م تم القسم الرابع من الخط الحجازي وهو القسم الواقع بين معان وتبوك وبلغ طوله ثلاثمائة وإحدى وثلاثون كيلو متراً، وجرى في نفس التاريخ افتتاح قسم جديد بين تبوك ومدائن صالح التي تبعد تسعمائة وخمس وخمسون كيلو متراً عن دمشق. ثم استمر العمل في الخط مدة سنة أخرى، وقد وصل أول قطار إلى المدينة المنورة في 23 اب 1326هـ / 1909م، لكنه فشل في الوصول إلى مكة لان شريف مكة وهو حسين بن علي خشي على سلطاته في الحجاز من بطش الدولة العثمانية فنهض لعرقلة مد المشروع<sup>7</sup>. فالخط يتجه بعد خروجه من دمشق نحو الجنوب

(4) كلمة تعظيم خاصة لسلطين الدولة العثمانية، وتعني طائراً أسطوريا ذا حظ وقدرة وقد اتخذها السلطين العثمانيين رمزا لهم فيقال : الذات الهمايوني، الجيش الهمايوني.

صايبان، سهيل: المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية، مكتبة الملك فهد، الرياض، 2000م، ص 226.

(5) سركو: دمشق فترة السلطان عبد الحميد، ص 333.

(6) عوض: الإدارة العثمانية، ص 285.

(4) ZIMMERMANN, Maurice: Le chemin de fer de Damas, Op. cit., p. 282.

(1) سركو: دمشق فترة السلطان عبد الحميد، ص 333-334.

(2) عيساوي: التاريخ الاقتصادي، ص 342.

(3) الصلابي: الدولة العثمانية عوامل النهوض، ص 725.

الشرقي في استقامة سهل حوران فيمر بالمسمية أهم قرى اللجاة، ثم يقطع هذا الخط سهل حوران برمته، ويصل إلى محطة درعا الواقعة في وسط السهل وهي على مئة وثلاثة كيلو مترا عن دمشق، ومن درعا يتفرع فرع حيفا متجها صوب الغرب فيصل البحر<sup>1</sup>. وفي رياق يتناول المسافرون الطعام، وكانت المسافة من هذه المحطة إلى مدينة بعلبك اقرب مسافة بين المحطات<sup>2</sup>.

أما على الصعيد المالي فقد صادفت الحكومة العثمانية صعوبات في هذا المجال بعد الانتهاء، فلم يعمل الخط بصورة منتظمة إلا في موسم الحج، ثم يبقى استعمال الخط بعد ذلك للأمور العسكرية، لان التبادل التجاري بين الشام والحجاز قليل نسبيا، ولذلك نرى القسم الأعظم من الخط من معان إلى المدينة المنورة. كان شبه معطل. في معظم أيام السنة خلا موسم الحج، وأما الخط بين درعا ودمشق فكان يعمل بانتظام على مدار السنة، وقد عالجت الحكومة ذلك بان خصصت للخط دخل نوع من الطوابع ومنحته بعض الامتيازات، وقد بلغت إيرادات الخط في سنة 1325هـ/ 1907م ( 512، 174 ) ليرة عثمانية ووصلت إلى ( 962 ، 188 ) ليرة في سنة 1327هـ/ 1909م<sup>3</sup>. ورغم تلك السلبات فقد عد البعض أن التفكير في رسم شبكة حديدية خطوة جريئة، تدل على حسن تخطيط<sup>4</sup>.

جرى تسيير القطارات بين دمشق ومعان ثلاث مرات اسبوعيا في كل اتجاه ، وقد كانت تغادر دمشق في الساعة العاشرة صباحا وتصل إلى معان حوالي الساعة الحادية عشرة قبيل ظهر اليوم التالي، وباتت البضائع المشتراة من دمشق ليعاد بيعها في شرق الأردن ترسل جنوبا بالقطار، حيث قام المهندس الألماني مايسنر باشا ببناء المستودعات ومرافق الإصلاح، بل وحتى مسكن له<sup>5</sup>. وهو دليل على التغير الديمغرافي الذي حققه الخط، ويشير أمر سلطاني إلى بناء مسجد في معان وهو كدليل على الأهمية التي أعطاها إياها الخط الحديدي:

" كتاب قاضي دمشق إلى دار الدولة العلية يتعلق بقرار مجلس الشرع الشريف بتعيين المعلم الشيخ عبد القادر في وظيفة لخطابة على وقف مسجد قرية تبوك في صنجق معان، على الخط الحديدي في الشام والمخصص له راتبا 100 قرش<sup>6</sup>. فالخط الحديدي كان محط أنظار الجميع، من فلاحين وتجار وعمال وإداريين وغيرهم، كل حسب حاجته، حيث أن زيادة الكثافة السكانية على أطرافه ومحطاته، تشبه ما كانت تحققه الأنهار في جذب الأمم إلى أطرافها سعيا وراء تأمين حاجياتها.

لقد تمكن مهندسو عبد الحميد من عمل خطالخط الحجازي، وتمكنوا من الوصول إلى درعا نقطة اتصال هذين الخطين بأقل من ثلاث سنوات بالرغم مما اعترضهم من الصعوبات العظيمة أثناء عملهم، وقد كلف هذا الخط من سبعة إلى ثمانية أضعاف المعدل المتوسط لنفقات الخط الحجازي، ويبتدئ هذا الخط من حيفا على ساحل البحر فيرتفع ثمانين مترا في مرج ابن عامر بعد سير أربعين كيلو مترا، ثم يهبط من أعلى هذا السهل إلى أسفل وادي الشريعة ليمر فوق جسر ينخفض مقدار 246 مترا عن سطح البحر، وذلك بعد قطع مسافة أربعين كيلو مترا، ثم يصل إلى سهل درعا المرتفع خمسمائة وثلاثون مترا عن سطح البحر<sup>7</sup>. وللخط تفرع آخر عند درعا هو خط درعا - بصرى الشام<sup>8</sup>.

(4) كرد علي، خطط الشام، ج5، ص 190.

(5) علي باشا، محمد: الرحلة الشامية، دار الرائد العربي، بيروت، 1981، ص 62.

(1) عوض: الإدارة العثمانية، ص 285.

(2) درويش، هدى: الإسلاميون وتركيا العثمانية، دار الأفاق العربية، القاهرة، 1998م، ص 42 - 43.

(3) ولسن، ماري: عبد الله وشرق الأردن بين بريطانيا والحركة الصهيونية، جامعة كامبردج، بريطانيا، 2000، ص 64.

(4) الحكيم، دعد: الأوامر السلطانية لولاية دمشق في تعيين القضاة والولاة والموظفين، منشورات وزارة الثقافة، دمشق، 2002، ص 389.

(1) كرد علي: خطط الشام، ج5، ص 192.

(2) عبد السلام: جغرافيا سوريا الإقليمية، ص 448.

لما بدأت المنافسة بين السكة الحجازية والسكة الافرنسية شعر السلطان عبد الحميد ومهندسوه بشدة الحاجة إلى اتصال الخط الحجازي بمرافق بحري يستمد منه لوازمه وأدواته، ويكون منفذاً للأقطار الواسعة التي سيمتد فيها فقرر إنشاء خط حديدي جديد بين حيفا ودرعا<sup>1</sup>. فأهمية القطار تزداد عندما يكون قادراً على توزيع ما ينقله، فيخرج من إطار الحدود الداخلية المقتصرة على وظيفة نقل الحجاج من خلال ربطه بالمرافق، ليترك لوسائل النقل الأخرى مهمة إيصال البضائع من نقاط الإنتاج إليه.

وبشكل عام كان عبد الحميد يرى أن الوحدة بين الشعوب الإسلامية المختلفة تعوض تخلفها التقني والعلمي والعسكري، فقام بإنشاء الخطوط الحديدية المختلفة، فجمع بذلك أطراف الدولة المتفرقة، ويسر على المسلمين أداء أهم فرائضهم، وهو الحج<sup>2</sup>. لكن بالرغم من أهمية الخط فقد بلغ عدد الحجاج الذين ركبوا قطار الحجاز في عام 1324هـ . 1325هـ / 1907م . 1906م حوالي أربعة أو خمسة آلاف حاجاً، بينما كان المجموع العام للحجاج مئتان وإحدى وثمانون ألفاً، معظمهم سافر إلى الحج عن طريق البحر أو الطرق البرية، لكن الوضع تحسن عام 1326هـ / 1908م ونقل الخط حوالي خمسة عشر ألف من الحجاج، وقد أطلق السكان المحليين عليه " الطريق المعجزة"<sup>3</sup>.

وإذا أدركنا أبعارنا نحو الخارج لكشف مشاعر الدول الأوربية، نجد أن بريطانيا رأت أن هذا الخط إنما مد بهدف منع تدخلها في الأقطار العربية، إذ أن خط بغداد الذي سيمتد إلى خليج البصرة ويصل حتى الكويت كان من تصميم السلطان عبد الحميد أيضاً<sup>4</sup>. لذلك عارضت بريطانيا فكرة إنشاءه منذ البداية معارضة غريبة وهي التي دمّرت بعد سنوات، مستغلة مشاعر العرب في ثورتهم ضد الأتراك، فموت سكة حديد الحجاز كان أهم لدى بريطانيا ولورنس من موت مئات الجنود الأتراك.

كان السفير البريطاني في القسطنطينية في تقريره السنوي العام 1325هـ / 1907م قد وصف أهمية الخط الحجازي قائلاً: " خطة السلطان الماهرة التي استطاع أن يظهر بها أمام ثلاثمائة مليون من المسلمين في ثوب الخليفة الذي هو الرئيس الروحي للمسلمين، وإن يقيم لهم البرهان على قوة شعوره الديني، ببناء سكة حديد الحجاز التي ستهد الطريق في القريب العاجل أمام كل مسلم للقيام بفرصة الحج إلى الأماكن المقدسة في مكة والمدينة"<sup>5</sup>. لكن تلك الخطة لم يكتب لها النجاح، ولم يهنأ السلطان بالخط، فقد كانت بريطانيا تشعر خطورة هذا المشروع على طريق الهند، ودعمت القوى التي أطاحت بالسلطان العثماني.

## خاتمة

إن افتتاح سكة الحديد الحجازية أفسح المجال أمام توسيع إمكانيات الذهاب لزيارة القدس والحج إلى الأماكن المقدسة الدينية والسياحة وغيرها، وكان من الطبيعي أن يسعد المسلمون بتخلصهم من خطر البدو الذي كان يحيق بقوافل الحج ويقضي عليها بكاملها أحياناً، أو يفرض على الدولة تكلفة مرتفعة لتأمين الطريق ذهاباً وإياباً، كما جذبت محطات القطار المباني لتحيط بها من كل اتجاه، لتتشط حركة التبادل التجاري في داخلها وفي محيطها، إلا أن أكثر ما ساهم الخط به بشكل أساسي كان تسهيل وصول جيوش السلطان إلى أرض الحجاز بتوفير الوقت والجهد، وقد برز أيضاً من خلال المواقف، حجم التبرعات التي تدل على قوة الروابط بين الدول الإسلامية، كما يظهر أيضاً رغبة بريطانيا القوية

(3) كرد علي: خطط الشام، ص 190.

(4) الجاسر، محمد طه: تركيا ميدان الصراع بين الشرق والغرب، دار الفكر، دمشق، 2002، ص 105.

(5) BONIN, Charles-Eudes: Le chemin de fer, Op. cit., p. 430-431.

(6) اورتونا: تاريخ الدولة العثمانية، م2، ص 817.

(1) بني المرجة، موفق: صحوة الرجل المريض، مؤسسة صقر، الكويت، 1984م، ص 114.

في تفريق تلك الروابط ومنع أي وسيلة التقاء بين الدول الإسلامية. وأيا كان فان الخط يعتبر نقطة مضيئة في تاريخ الدولة لما قدمه من خدمات دينية أو عسكرية أو تجارية، وأيضاً فنية، من خلال بروز قدرات المهندسين الأتراك ونجاحهم في هذا المشروع.



<https://upload.wikimedia.org/>

## Reference

- 1 - Abdul Salam, Adel: Geography of Syria, Damascus University, Rawda Press, Damascus, 1981.
- 2 - Al-Hakim, Daad: Royal Orders of the State of Damascus in the Appointment of Judges, Governors and Employees, Publications of the Ministry of Culture, Damascus, 2002.
- 3 - Ali Pasha, Mohammad: The Journey of the Levant, Dar Al-Raed Al-Arabi, Beirut, 1981.
- 4 - Al-Jasser, Mohammad Taha: Turkey, the field of conflict between East and West, Dar Al-Fikr, Damascus, 2002.
- 5 - Al-Rousan, Mamdouh: Iraqis and the British Occupation of Iraq, Journal of Historical Studies, Damascus, Nos. 47-48, 1993, 141 / 15.
- 6 - Al-Sallabi, Ali: The Ottoman Empire Factors of the Rise and Causes of the Fall, Distribution and Publishing House, Egypt, 2004.
- 7 - Aqiq, Azza: Railways in the State of Egypt 1852-1914, Damascus University, Damascus, 2009.
- 8 - Awad, Abdul Aziz: The Ottoman Administration in the State of Syria, 1864-1914, Dar Al-Maarif, Cairo, 1964.
- 9 - Bani Al-Marjah, Muwaffaq: Awakening of the Sick Man, Saqr Institution, Kuwait, 1984.
- 10 - BONIN, Charles-Eudes: Le chemin de fer du Hedjaz, in Annales de Geographie, t. 102, 1909.
- 11- Brocklmann, Carl: A History of the Islamic Peoples, Translation by Nabih Fares, Dar Al-Ilm to the Millions, Beirut, 1998.
- 12 - Crozier, Maurice: General History of Civilizations, AD 6, Oweidat for Printing, Beirut, 2003.
- 13 - Darwish, Huda: The Islamists and the Ottoman Turkey, Dar Al Afaq Al Arabiya, Cairo, 1998.
- 14 - Eliseev, Nikita: Transportation Methods in the Levant Part I, Damascus University, 1939.
- 15 - Enalajk, Khalil: The Economic and Social History of the Ottoman Empire, Translated by Abdul Latif Al-Haris, M2, Dar Al-Mada, Tripoli, Lebanon, 2007.
- 16 - falaha, Muhammad Khair: The Ottoman Empire is important to the grave, without a printing house, 2005.
- 17 - Gharaibeh, Abdul Karim: Syria in the 19th century, 1740-1876, Institute of International Arab Studies, Beirut, 1961.
- 18 - Halabi, Mohammed Ragheb bin Mahmoud: flags of the nobles in the history of Aleppo Shahba, Dar al-Qalam al-Arabi, Aleppo, 1988.
- 19 - Halim, Ibrahim Bey: The Antiquities of Halimism in the History of the Upper State, Cultural Books Foundation, Beirut, 1988.
- 20 - Hallak, Hassan: Social, Economic and Political History of Beirut and Ottoman States in the Nineteenth Century, University House, Alexandria, 1987.
- 21 - Hard, Inc: History of Reforms and Organizations in the Ottoman Empire, Translated by Mahmoud Amer, Dar Al-Zaman, Medina, 2008.
- 22 - Issawi, Charles: The Economic and Social History of the Fertile Crescent, Translated by Raouf Hamed, Center for Arab Unity Studies, Beirut, 1990.
- 23 - Juma, Mahmoud: The impact of crop trade on the emergence of trade routes in the Jordan Valley, Journal of Historical Studies, Damascus, Nos. 55-56, Damascus, 1996.

- 24 - Lotsky, Vladimir: The History of the Modern Arab Countries, Dar Al-Farabi, Damascus, 1985.
- 25 - Masoud, Jamal And Laban, Ali: The Ottoman Empire Errors Must Be Corrected, Dar Al-Wafaa for Printing and Publishing, Mansoura, 1995.
- 26 - Melzpatrick, Mary: Pages of Turkey's Social, Political and Islamic History, Ezzedine Library, Beirut, 198.
- 27 - Moses, Suleiman: The Arab Movement, Biography of the First Phase of the Modern Arab Revolt, 1908-1924, Dar El Nahar, Beirut, 1986.
- 28 - Mustafa: Ahmad: In the Origins of Ottoman History, Dar Al-Shorouk, Beirut, 1986.
- Muti, Ali: The Political and Social History of Lebanon 1908-1918, Ezzedine Foundation, Beirut, 1992.
- 29 - oglu, Akmaluddin: Ottoman State History and Civilization, Translated by Saleh Sadawi, Vol. 2, Organization of the Islamic Conference, Istanbul, 1999.
- 30 - Oztuna, Yilmaz: History of the Ottoman Empire, translated by Adnan Suleiman, vol. 2, Faisal Foundation Publications, Istanbul.
- 31 - Saban, Suhail: Encyclopedic Dictionary of Ottoman Terminology, King Fahd Library, Riyadh, 2000.
- 32 - Sarko, Mary: Damascus Period of Sultan Abdul Hamid II, Syrian General Book Organization, Damascus, 2008.
- 33 - Wilson, Mary: Abdullah and East Jordan between Britain and the Zionist Movement, University of Cambridge, Britain, 2000.
- 34 - Zaidi:moufed: Encyclopedia of Islamic history, "the Ottoman era," Dar Osama, Amman, 2003.
- 35 - ZIMMERMANN, Maurice: Le chemin de fer de Damas à la Mecque ou chemin de fer du Hedjaz, in Annales de Geographie, t. 13, n 69, 1904.