

## القضايا الدولية حول مشروعات السكك الحديدية في اليمن

١٩٠٥ - ١٩٢١

دراسة من خلال الوثائق البريطانية

د. سوسن سليم اسماعيل

تمهيد:

من المعروف أن مشكلة النقل ترتبط ارتباطاً وثيقاً بمشكلة الإنتاج والاستهلاك فعندما قامت الثورة الصناعية في النصف الأول من القرن الثامن عشر، تزايد حجم الإنتاج الصناعي زيادة هائلة، فكان من الطبيعي والضروري العناية بمشكلة النقل حتى يمكن الحصول على المواد الخام اللازمة للصناعة وحتى يمكن تصريف المنتجات الصناعية في الأسواق الخارجية بصفة خاصة.

وكان أعظم اختراع في وسائل النقل والمواصلات هو اختراع جورج ستيفنس عام ١٨٢٤م لأول قاطرة بخارية وفي عام ١٨٢٦ صرح له البرلمان الإنجليزي بإنشاء أول خط حديدي في المسالم وكان يربط بين مدينتي استكتون stockton ودارلنجتون Darlington، وقد تم افتتاحه عام ١٨٢٥م بقطار بخاري قاده استيفنس بنفسه وكان هذا الخط يستخدم لنقل البضائع فقط.

أما أول خط حديدي في العالم لنقل الركاب فقد افتتح في عام ١٨٢٥م في إنجلترا أيضاً وضمّان يربط بين مدينتي (ليفربول) ومانشستر ثم توالي بعد ذلك إنشاء خطوط كثيرة في إنجلترا وبقية الدول الأوروبية الأخرى.

على أية حال لعبت الخطوط الحديدية دوراً خطيراً وأساسياً لدى أوساط المستغلين بالسياسة أو القضية أو عدوية بين الشعوب فخطوط السكك الحديدية تضلّ الشعوب والقوميات والأجناس المختلفة.

لقد كان خط قطار الشرق السريع (القطار الأزرق) هو المدعى الحقيقي إلى السوق الأوروبية المشتركة ثم إلى البرلمان الأوروبي المشترك ثم (البرلمان الأوروبي) فكان خط سكة حديد (موسكوسبيريا) عاملاً مادياً في توحيد القوميات السوفيتية التي تزيد عن المائة قومية.

وكانت بريطانيا العظمى تعلم بإنشاء الإمبراطورية الإنجليزية في أفريقيا وذلك عن طريق وصل الخطوط الحديدية من القاهرة إلى الكاب وبعندما فشلت في تحقيق ذلك ضاع حلمها.

ويوم أن ظهر (الحصان الحديدي)<sup>(١)</sup> في العالم الجديد عام ١٨٢١م كانت ثورة وعندما افتتح أول خط حديدي عبر القارة الأمريكية عام ١٨٦٩م (بين نيويورك وسان فرانسيسكو) ليربط المحيطين الهادي والأطلسي، (كانت آخر فلنكة تم تركيبها وقد صنعت من الذهب الخالص).

ولعبت السكك الحديدية في الولايات المتحدة دوراً في النصف الثاني من القرن التاسع عشر في غزو الغرب الأوسط والغرب الأقصى وتنشيطهما وكان لذلك أثره علي تقدم الرجل الأبيض في الأراضي المجهولة وبذلك كان للسكك الحديدية دوراً حكيماً في توحيد القارة الأمريكية وفي التقدم الاقتصادي، بل ويرجع الفضل لها في تحويل ثمانين أقاليم أمريكية إلى ولايات خلال الفترة من ١٨٢٠-١٨٩٠م.

وشهدت الفترة ما بين ١٨٩٠-١٩١٠م موجة امتداد واتساع مد وإنشاء خطوط السكك الحديدية في الشمال والغرب الأوسط، والشرق العربي، ولهذا لا يمكن التفاوض عن الدور الذي لعبته السكك الحديدية خلال القرن التاسع عشر في الإستراتيجية العسكرية والتنافس الدولي إذ كان للخط الحديدي أثر واضح.

كانت ألمانيا تطمح في إنشاء إمبراطوريتها في الشرق عن طريق خط حديد (برلين - الصكيت) أو (برلين - البصرة) ، أما خط (دمشق - لدمشق) فقد حقق قدراً من الوحدة العربية وخصوصاً بين سوريا الكبرى، وهو ما لم يتحقق مثله بعد ذلك في ظل أحزاب أو دساتير أو جامعة عربية.

وكان نفس هذا الخط بمعرفة العباسوس (لورانس) في الحرب العالمية الأولى نذيراً بتجولات سياسية واجتماعية خطيرة حيث سقطت الخلافة ودخل الاستعمار الغربي الأراضي العربية وصدر وعد بلفور ودخلت الأقطار الرأسمالية والماركسية وغيرها إلى المنطقة كلها.

(١) حصلت أمريكا علي أول قاطرة لها ١٨٢٤م في نيويورك وأطلق عليها الحصان الحديدي كوسيلة للنقل وفي عام ١٨٣٢م انتهى أول خط سكة حديدي أمريكي هو أطول خطوط العالم في ذلك الوقت وامتدت في المنطقة شبكة من الخطوط حيث كان يوجد (٧٤) قطاراً تسير يوماً في عام ١٨٥٤م إلى شيكاغو.

انظر: ألن نيفينز ومنري ستيل : موجز تاريخ الولايات المتحدة ، ترجمة (محمد بدر الدين خليل) دار المعارف ، القاهرة، ١٩٨٢م ص ١٧١.

ولقد ظل خط سكة حديد ( القاهرة - الخرطوم ) من أهم عوام الارتباط المصري السوداني وكان من الممكن أن ينمو ويتزايد دوره لو لم يقطعه الانجليز عند شلالات أسوان<sup>(١)</sup> وكان من الممكن أن يعل مشككة الجنوب السوداني.

وشهدت مصر أول خط سكة حديد يشيد في الشرق العربي كله وذلك خلال فترة حكم حكل من عباس الأول ومحمد سعيد (١٨٤٨-١٨٦٢) وهو البنى يصل الإسكندرية بالسويس. وهذا المشروع أنشء بناء على رغبة بريطانيا في تحقيق وسائل إتصال سريعة وفعالة بين لندن والهند واتخذ هذا الخط وسيلة للانجليز للاتصال بكسيا وأفريقيا وتوسيع نطاق المصالح البريطانية.

وزاد هذا الخط من أهمية مصر ولأنه كان في يد أجنبية منذ البداية لهذا كانت شهرته شرا على مصر<sup>(٢)</sup> ولو كان هذا الخط قد أقيم من أجل المصلحة الوطنية وبإشراف وعلمي لكان من آثاره تدعيم الاستقلال وحماية الوطن ولكن قام بتخيليط وتدعيم من الانجليز، وقد نفذ نصف المشروع فقط في عهد عباس وإكتمل النصف الباقي في عهد سعيد حيث مارس أسلوب فعال في إنجازة<sup>(٣)</sup>.

وكان منح الامتياز الخاص بمد خط حديدي إلى انقره يعتبر أول مرحلة لتشييد ومد سكة حديد بحداد، بهدف وصل أوربا واستانبول بالخليج العربي فقد قامت المجموعات المالية الانجليزية والألمانية والفرنسية بمحاولات منذ عام ١٨٩٠م للحصول على عقود امتياز للسكك الحديدية وليست للمصالح الألمانية الجولت. فقد منحت الدولة العثمانية هذا الامتياز لألمانيا ممثلا في (البنك الألماني) الذي حصلت في عام ١٩٠٢م على

(١) تعددت السياسة البريطانية عدم توصيل الخطوط الحديدية بين القاهرة والخرطوم مع الأخذ في الاعتبار أن الحكومة المصرية هي التي كانت تدير الأموال اللازمة لمد هذه الخطوط في السودان ومصر، وأوعزت انجلترا إلى الشركات الإنجليزية والبلجيكية التي تنفذ الشبكة الحديدية بأن يتم تصميم وتنفيذ سكة حديد الخرطوم بمواصفات تختلف عن سكة حديد القاهرة حتى يستحيل الوصول بينهما، وبالفعل نفذت الشركات رغبة بريطانيا بتصميم سكة حديد الخرطوم بمواصفات تختلف عن تلك في القاهرة من حيث حجم التريات والمسافة بين الشريط الحديدي والأخر.

(٢) أمين حسونة مصر والطرق الحديدية، دار الكتب الأهلية، القاهرة ١٩٢٨م، ص ٩١.

ونصون الإتفاق الخاص بهذا الخط الحديدي يرجع إلى:

مجلة السكك الحديدية، عدد مايو ١٩٥٤، ص ٥٢.

(٣) دلو الوثائق القومية بالعلمة، دفتر رقم ١٩٠١٦٢٢، ص ٣٧، بشأن تشييد العمل في مد الخط الحديدي من القاهرة إلى الإسكندرية، دفتر رقم ١٧٨٠١٢١/٥١٠، بشأن جمع العمال من بنى سويف والدقهلية للمعمل في مد الخط الحديدي.

عقد امتياز لشبكة خطوط سلك حديدية واسعة كانت ستغطي الجزء الأكبر من الاناضول وما بين النهرين ولها خط رئيسي يصل البسفور ببغداد ثم بالخليج العربي. وفتح هذا العقد لنشاط الألمان إمكانات واسعة من وجهة النظر الاقتصادية والسياسية وكان يعنى هذا تهديدا للمصالح المالية الفرنسية، مع الأخذ في الاعتبار أن الجزء الأكبر من سندات الدين العثماني كان في أيدي الفرنسيين، ولهذا أصبحت بريطانيا مهددة بفقدان المركز المتفوق الذي حصلت عليه، وكانت تفكر في أن أمن الهند سيتأثر إذا ما بلغ الخط الحديدي الخليج الفارسي.

وقلقت روسيا من هذا الوضع الذي سيفيد الإمبراطورية العثمانية والتي سيصبح في وسعها، نتيجة للشبكة الحديدية أن تنقل بسهولة قواتها المسلحة إلى جميع أجزاء أراضيها<sup>(١)</sup>. ومع ذلك فإن مسألة خط بغداد لم تكن تمثل في أي لحظة تهديدا وصداما بين الدول العظمى، ولم تظهر الصعوبات إلا في الميدان المالي، ومصارفتها في وجه القرض التي حاولت الشركة الألمانية أن تمولها، ونجحت في تأخير بناء ومد خطوط السكك الحديدية لبعض الوقت، وكان ذلك بداية التنافس الدولي والصدام بين ألمانيا من جهة وبريطانيا وفرنسا من جهة أخرى مما دعا كلاً من الأسباب إلى عقد الاتفاق الودي ١٩٠٤م.

لقد كانت الصداقة الألمانية بالنسبة للدولة العثمانية في ذلك الوقت فرصة رحبت بها، لأنها أمدت السلطان العثماني بالعشرات العسكرية والخبراء في الإدارة ومساعدته في تدليل عقد القرض في الوقت الذي امتنعت فيه كل البنوك المالية الأوروبية والروسية عن تمويل مشروعاته الإصلاحية في الدولة العثمانية، لذلك كان هدف الدولة العثمانية من منح ألمانيا امتياز السكك الحديدية، هو تقوية وتعزيز مصالحها ولهيمنتها في آسيا.

وما حدث بالنسبة لخط سكة حديد بغداد، حدث في عام ١٨٩٦م بشأن الموافقة على الخط الحديدي (سيبريا - موسكو) فكان أمر تدبير الموارد المالية له بيد الفرنسيين، ولم يوضع المشروع في عين الاعتبار كمشروع اقتصادي إلا في عام ١٩٠١م عندما تم توصيل تفرعاته إلى ميناء آرثن (Arthur) وحتى عام ١٩٠٥م لم يكن استكمال الخط، ولكنه أنجز فيما بعد وأصبح علامة بارزة على سيادة روسيا على المنطقة<sup>(٢)</sup>.

(١) بيور زوفان، تاريخ العلاقات الدولية (١٨١٥) ترجمة (جلال يحيى)، ط١، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧١، ص ٧٠٩ - ٧١٠.

(٢) KURAT, A.N.;

Tsarist Russia and the Muslims of Central Asia; Cambridge, Cambridge History of Islam Cambridge. 1670. Vol. (1); p. 517.

وخلال الفترة من ١٩٠٠-١٩٠٨م كان تشييد سكة حديد الحجاز من دمشق إلى المدينة المنورة، وكان يهدف زيادة فاعلية التحركات العسكرية العثمانية، وإعطاء القوات المسلحة دفعة إيجابية لتتكون قادرة على بذل أقصى ما في وسعها لإحكام السيطرة على جنوبي سوريا الحجاز. إلى جانب إثبات فاعلية سياسة السلطان عبد الحميد الإسلامية من مواجهة طموحات الأتمة الزيود في اليمن، والذين كانوا يعلمون بإقامة دولة مستقلة عن الخلافة الإسلامية.

على أية حال فإن عصر السكك الحديدية وصل قمته جنوبي شبه الجزيرة العربية عندما أهد ككل من المقيم السياسي البريطاني في عدن وحكومة بومباي، المشروع الذي تقدم به الأخوان (كواس - دانشي) (Cowasii - Danshe) وهما من رعابا بريطانيا في عدن، والسلطان فضل، من أجل تشييد خط سكة حديد من عدن إلى لحج وما وراءها<sup>(١)</sup>.

وعلى الرغم من أن مسألة السكك الحديدية، كجزء هام من السياسة الجديدة للتنمية والتوسع قد بلغت ذروتها فيما بين ١٩٠٢-١٩٠٥م إلا أنها كانت مرفوضة من جانب وزارة الهند في لندن من أجل احتلال بريطانيا لشمال اليمن، وهذا الأمر جعل السكك الحديدية عبر واردة في الصبان والتصوير في تلك الفترة.

وقيل أن نعرض لمشروعات السكك الحديدية في اليمن نشوه في عجالة عن أحوال اليمن الداخلية تحت الحكم العثماني، على اعتبار أن أول فكترة ولدت بشأن سكة حديد اليمن كانت مع تصاعد المد الثوري اليمني ضد الوجود العثماني. أحوال اليمن العثمانية:

ظل اليمن قرابة مائتين وعشرين عاماً، محتفظاً بسيادته بعد جلاء القوات العثمانية للمرة الثانية<sup>(٢)</sup>، حتى كان عام ١٩٤٨م عندما أعادت القوات العثمانية المحاولة بمعاونة الشريف بن عون (أمير مكة) وزعت القوات العثمانية بقيادة (توفيق باشا) الوالي العثماني إلى صنعاء دون أن تلقي مقاومة، ودعم الزحف الأمام (محمد بن يحيى

(1) GAVIN, R. J.

Aden under British Rule 1839-1967, London; 1975; p. 231-232.

(2) كانت القوات العثمانية قد نزلت إلى أرض اليمن لأول مرة بقيادة سليمان باشا الأرناؤطي في ١٢ أغسطس ١٥٢٨م وكانت اليمن تحت حكم أئمة الزيديين عندما استولى أسطول سليمان القانوني على عدن.

انظر: أحمد حسين شرف الدين، اليمن عبر التاريخ من القرن ١٤ إلى القرن ٢٠، ط١، مطبعة السنة للحمدية، القاهرة ١٩٦٢م، ص ٢٦٢.

حميد الدين) الذي اتفق مع والي العثماني علي مساعدته بقواته في إخماد بعض القلاقل الداخلية.

ثار أهل صنعاء ضد (محمد بن يحيى حميد الدين) لمساعدته العثمانيين في الوصول إلى صنعاء وتمكن الأهالي بمساعدة أهالي (الحواد) من إرغام القوات العثمانية علي العودة من حيث أتوا، وألقوا القبض علي (محمد بن يحيى) وأودعوه في السجن في الحديدة ونصبوا (علي بن المهدي) إماماً<sup>(١)</sup>.

وعاش اليمن حوالي ربع قرن في خلافات شديدة بين القبائل كادت تمزق أوصاله وكان (الباشا أحمد مختار قائد القوات العثمانية المرابطة في (عسير) يرقب هذه الصراعات القبلية وينتظر الوقت المناسب للهجوم علي البلاد.

وفي عام ١٨٧٦م حانت الفرصة له وزحف بقواته إلي صنعاء فدخلها وقضى علي الصراعات والخلافات القبلية فيها غير أنه أخفق في بسط نفوذه علي الجهة الشمالية، الأمر الذي جعل الباب العالي يعزل (أحمد مختار) ويعين بدلاً منه (الباشا مصطفى) عام ١٩٧٢م<sup>(٢)</sup>.

واتبع الباشا مصطفى سياسة جديدة استخدم فيها العنف والقوة في جمع الضرائب من الأهالي لتغطية نفقات العامية العثمانية في اليمن ومع ذلك فإن الجهة الشمالية بقيت تحت حكم المتوكل العسن بن أحمد، طوال فترة وجود الوالي العثماني الجديد الباشا مصطفى، الذي حكان قد أعتقل عدداً من كبار العلماء اليمنيين من صنعاء ووضعهم بسجن الحديدة في معاملة منه لجمع رؤوس الثورة القبلية ضد الوجود العثماني.

وفي عام ١٨٧٨م توفي للمتوكل العسن بن أحمد وخلفه الامام الهادي شرف الدين بن محمد وشهدت فترة حكمه ظلم وعسف غالبية الولاة والمتطرفين العثمانيين الذين راحوا يستغلون جمع الضرائب لمصلحتهم الخاصة الأمر الذي أثار حقد اليمنيين واشعل نيران ثورتهم ضد الوجود العثماني حتى توفي في عام ١٨٩٠م<sup>(٣)</sup>.

وأجمع أهل الامتوم علي مبايعة (محمد بن يحيى حميد الدين) إماماً حيث تمكن من تكوين جيش كبير من القبائل وقرر أن يتصدى للعثمانيين فحاصر صنعاء

(١) أحمد حسين شرف الدين: المرجع السابق، ص ٢٦٧.

(٢) أحمد حسين شرف الدين: المرجع السابق، ص ٣٦٨.

(٣) نزيه مؤيد القطم السوري: رحلة بلاد العربية السعيدة من مصر إلى صنعاء، مطبعة عيسى العلي،

في عام ١٨٩٢م<sup>(١)</sup> لمدة شهرين ونصف فشلت خلالهما القوات العثمانية لمحاصلره من التخلص من الحصار<sup>(٢)</sup>.

وعندما اشتدت وطأة المقاومة على العثمانيين في اليمن، انهالت البرقيات من العديدة على الاستانه لطلب الامدادات العسكرية اللازمة للتصدي للشورة اليمينية وإعدادها الأمر الذي جعل السلطان العثماني يرسل (أحمد فيضي باشا) القائد العسكري الذي كان يتميز بالحزم والصرامة إلى العديدة لقمع الاضطرابات<sup>(٣)</sup>.

وتمكن أحمد فيضي باشا من فك الحصار عن صنعاء بعد أن خاض بها عدة معارك ودخلها بعد أن فر منها الشوار إلى منطقة (حاشد) وهنا أصدر السلطان العثماني قراراً بتعيين أحمد فيضي واليا على اليمن<sup>(٤)</sup>.

وكان الاعتقاد السائد لدى العثمانيين في ذلك الوقت أن الدسانس البريطانية هي التي حركت الثورة ضدهم في اليمن، للوهلة الأولى تبدوا إمكانية الصلاة بين الإنجليز في عدن والأئمة الزيود<sup>(٥)</sup> في شمال اليمن وإمكانية تدعيم الإنجليز للإمام ورجاله بالسلاح والعتاد على اعتبار أن العثمانيين عدواً مشتركاً بين الإمام والإنجليز فالإمام الزيدي كان طموحه يدفعه إلى محاولة الاستئثار بالسلطة في اليمن وفي نفس الوقت كان الإنجليز يريدون إبعاد خطر المنافسة العثمانية لهم في مناطق الجنوب، ولهذا فلا بأس أن يتفق الطرفان (الإمام والإنجليز) على ضرورة القضاء على العثمانيين في اليمن ويتمكن الأئمة من إقامة دولة مستقلة عن دولة الخلافة الإسلامية.

وقد دفع هذا العثمانيون إلى الالتمام بتوثيق علاقاتهم بالامارات الواقعة إلى الجنوب في قعطية ولحج والضالع وأراضى الحوشين، فأخذت السلطات العثمانية في اليمن، تمنح سلاطين وأمرأء ومشايخ تلك المناطق اعانات مالية لتحقيق العلاقات الودية معها مثلما كانت تفعل بريطانيا<sup>(٦)</sup>.

(١) عبد الله عبد الحكيم الجرافي: لتشتغل من تاريخ اليمن، مطبعة عيسى الحلبي، القاهرة ١٩٥١، ص ٢١٩.  
(٢) عبد الواسع بن يحيى الواسعي، تاريخ اليمن المسمى فرصة الهجوم والحصن في حوادث التاريخ، اليمن، المطبعة السلطانية، القاهرة، ١٢٤٦ هـ ص ٢٧٥.

(3) HARRIS, Walter.

A journey through the yemen and some general remarks upon that country.  
London, 1893, p. 101.

(٤) هانز هولفرتيز: اليمن من الباب الخلفي، تعريب خيرى حماد، المكتب التجاري، بيروت، ١٩٦١، ص ١٨٩.  
(٥) أحمد عزت عبد الحكيم (دكتور): دراسات تاريخية في النهضة العربية الحديثة، الإدارة الثقافية، جامعة الدول العربية، القاهرة، ١٩٥٨، ص ٢٥.

(٦) جاد محمد طه (دكتور): سياسة بريطانيا في جنوب اليمن، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٦٩، ص ٢٠٨.

غير أن طمع العثمانيين ورغبتهم في فرض الضرائب في المدينة والموانئ اليمنية الأخرى تروى عليه أن تعمل الجزء الأكبر من التجارة اليمنية إلى عدن والتي كانت ميناء حراً<sup>(١)</sup> في ذلك الوقت وبطبيعة الحال تزيد المد الثوري اليمني ضد الوجود العثماني في كل مكان من اليمن نتيجة للاستبداد والظلم الذي كان يمارسه الولاة العثمانيون.

وحاول الباب العالي تهدئة الشورات والقلقل في اليمن فعزل الوالي العثماني (أحمد فيضى باشا) عام ١٨٩٧م وعين مكانه (حسين حلمى باشا) فاستبشر اليمنيون خيراً بمقدمه حيث كان قد وعدهم بإقامة العدل والقيام بعملية تطهير لدولاب الموظفين العثمانيين الذين كانوا قد أساءوا التصرف في عهد أسلافه وكما قام بالعبيد من الإصلاحات الايجابية إلا أنه تحول فجأة وخاض عدة معارك شرسة ضد الأهالي<sup>(٢)</sup> عزل (حسين حلمى) من منصبه ليحل محله (المشير عبد الله باشا) الذى تصاعدت في عهده حركة المد الثوري اليمني بصورة لم يسبق لها مثيل<sup>(٣)</sup>.

وأمام هذا التصاعد الثورى، طلب المشير من الباب العالي مدداً عسكرياً لأنه لم يكن لديه القوات الكافية لردع مولاة الثوار الذين كانوا يملكون الكثير من الاسلحة الحديثة والتي كانت تصفهم مهرة عن طريق البحر الأحمر<sup>(٤)</sup> لم يكن بمقدور الحكومة العثمانية أن ترسل النجيدات العسكرية التى طلبها المشير الذى أصاب (عبد الله باشا) بالإحباط وتقاعس عن مقاومة الثوار وأصبح من الصعب عليه حماية الحدود على منطقة (الضالع) فى نهاية عام ١٩٠٢م.

ومما يثير الدهشة أن (المشير عبد الله) لم يحاول حتى استنكار هذه الاعتداءات البريطانية وكان طبعها أن يخضب السلطان العثماني من سلبية هذا الوالى فأصدر أوامره بعزله من منصبه<sup>(٥)</sup> وعين مكانه (توفيق باشا) والياً على اليمن فى عام ١٩٠٤م وفى نفس العام توفى المنصور (بالسودة) فيبيع ابنه يحيى بالإمامه وأعلن لقبه المتوسل واتخذ (قفلته) عاصمة مؤقتة له<sup>(٦)</sup>.

(١) جريدة القطم - العدد ٢١٨٤، بتاريخ ٨ مايو ١٩٠٢م.

(٢) صيد الواسع بن يحيى الواسع، مرجع سابق، ص ٢٠٣.

(٣) طلب المشير عبدالله من الباب العالي أن يمدّه بأربعين ألف جندي.

انظر: جريدة القطم القاهرة العدد ٢٩٨٤، بتاريخ ٨ مايو ١٩٠٢.

(٤) جاد محمد حله (دكتور)، المرجع السابق، ص ٣٢.

(٥) حسين بن أحمد العرشى: بلوغ اللام فى شرح مسك الختام فى من تولى ملك اليمن من ملك وإمام، مصطفى البرزورى، القاهرة ١٩٢٩، ص ٨٢.

(٦) أحمد حسين شرف الدين، مرجع سابق، ص ٣٩٢٦٨.

### فكرة أول مشروع لسكك حديد اليمن:

بدأ (الإمام يحيى) فور توليته الامامة في تنظيم المقاومة ضد العثمانيين وأعلن الثورة ضد الوجود العثماني في اليمن، في وقت كانت فيه القوات العثمانية على أهبة الاستعداد. وعلى حين فجاه هاجم (الإمام يحيى) العامية العثمانية في صنعاء ودارت بين الفريقيين بعض المناوشات اضطرت القوات العثمانية على أثرها إلى الاتسحاب إلى صنعاء<sup>(١)</sup>.

واعتبرت القوات العثمانية منهزمة فتصافرت قبائل (همدان ، حاشد ، الاهنوم) وغيرها وساعدت الامام يحيى ومكنته من حصار صنعاء وأرغم العثمانيين على الاستسلام ودخل صنعاء في ٢١ أبريل ١٩٠٥م وفر القائد العثماني إلى (زبيد).

وعندما وصلت أنباء انسحاب الجيش العثماني من صنعاء إلى الحكومة العثمانية بادر الباب العالي بإرسال حملة عسكرية قوية قوامها (٤٢,٧٥٠) جندي بقيادة (أحمد فيضي باشا) للمرة الثانية مزودة بأحدث المعدات من مدفعية ثقيلة ومعدات ومؤون لتدعيم موقف العثمانيين في اليمن<sup>(٢)</sup>.

وقرب منتصف ١٩٠٥م بدأ للعيان أن الامور قد استقرت في اليمن بوصول (أحمد فيضي) إلى العديده قائد عام لحملة اليمن القاسية ومع نهاية يونيو ١٩٠٥م كانت الحملة العسكرية العثمانية قد وصلت ومكنت (أحمد فيضي) من التمرکز بها، ثم تقدم بها إلى صنعاء.

فرز الأمام يحيى) وظلت العرب سجالاته وبين قوات (أحمد فيضي باشا) حتى الأيام الأولى من سبتمبر ١٩٠٥م وتمسكن العثمانيون من استعادة صنعاء وأصبحت سيطرتهم عليها كاملة وهكذا كان سقوط صنعاء سبباً لفقدان الامام يحيى لاعتباره ومكنته<sup>(٣)</sup>.

ثم يستسلم (الإمام يحيى) ، ففي (شهاره) تصدى لقوات (أحمد فيضي) والحق بها هزيمة قاسية فقد خلالها (فيضي باشا) نصف قواته فاضطر للعودة إلى صنعاء مدحوراً<sup>(٤)</sup>.

(١) جاد محمد طه (دكتور): مرجع سابق، ص ٣٢١.

(٢) أحمد حسين شرفه الدين: مرجع سابق، ص ٣٦٩.

(٣) عبد الله عبد الحكيم الجرافي، مرجع سابق، ص ٢٢٠.

(٤) أحمد حسين شرفه الدين. مرجع سابق، ص ٢٧٠.

فكانت ممرسكة (شهازه) نقطة تحول خطيرة في تاريخ (الامامة) باليمن سيترتب عليها عقد هدنة بين اليمنيين والعثمانيين عرفت باتفاقية (الدعان)<sup>(١)</sup>.

ومع استمرار القلاقل والاضطرابات في اليمن حتى نهاية ١٩٠٥م، رأى الباب العالي ضرورة تقسيم اليمن إلى ثلاث مناطق متتابعة حتى يسهل على القوات العثمانية حماية الساحل، وإعطاء القوات حرية الحركة من الساحل إلى الداخل.

من هنا برزت مسألة مد خط سكك حديدية من الحديد إلى صنعاء وإن كانت هذه المسألة لم تتضح بصورة جدية في الدوائر الحكومية<sup>(٢)</sup>.

ومع ذلك فإن سفير بريطانيا في القسطنطينية (مسترفيكولاس أوكونون) قد أبلغ وزير الخارجية (مستر جراي) في يناير ١٩٠٦م بأنه نما إلى علمه منذ حوالي شهرين أن القنصل التركي في باريس (ليون) تقدم بمقترحات رسمية أو شبه رسمية للباب العالي بشأن منح موافقة علي تكوين شركة عثمانية لتشييد ومد خط سكة حديدية من الحديد إلى صنعاء بتفريعات إلى (تمن) و (عسير) ومنح هذه الشركة الامتياز لمدة (٩٩ سنة) في مقابل قيامها بتنفيذ مد شبكة من الخطوط الحديدية يبلغ طولها (٨٥٠كم).

وعرض ضمن مقترحاته وبصورة وديسة الأهمية الاستراتيجية والسياسية والتجارية (هذه الخطوط الحديدية بالنسبة لمستقبل الوجود العثماني في اليمن<sup>(٣)</sup>) وذلك تعتبر بريطانيا أول من أفاض اللثام عن تعركات الرأسمالية الفرنسية من أجل التسرب إلى اليمن عن طريق مشروعات السكك الحديدية.

ويؤكد مستر (أوكونون) أن وراء هذه المقترحات التي تقدم بها (ليون) للباب العالي شخصية رأسمالية فرنسية وهو (رجل الأعمال للمهندس / زايروفسكي) Zaborovski كان يمثل مجموعة رجال الأعمال الفرنسيين<sup>(٤)</sup>.

(١) (الدعان) نسبة إلى المكان الذي تمت فيه وهي قرية غربي مدينة (صمران).

المطر: محمد صادق عقل وهيام أبو عافية. أضواء على ثورة اليمن، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، بدون تاريخ، ص ٢٠.

(4) F.O.; / 24, F.33,

Col. Surtess to O'conor 5/11/1905.

- برقية من الكولونيل سورتيس إلى مستر أوكونون (سفير بريطانيا في القسطنطينية)، في ٥ نوفمبر ١٩٠٥م.

(1) I.O.L. R20 / A2A / 2, and F.O.; 406/27 F.4.

O'Conor to Grey, 2/1/1906.

وهو تقرير من مستر (أوكونون) إلى مستر (جراي) في ١٢/١/١٩٠٦م.

(2) Op. Cit.

وطبيعة الحال جذب المشروع انتباه وأهتمام السلطان العثماني الذي أصدر أوامره للمهندس العثماني بضرورة إعداد دراسة شاملة عن طبيعة الأراضي وعمل الحسابات اللازمة للتربة وإدراج ككل ذلك في تقرير مبدئي للمشروع<sup>(١)</sup>. وعندما أذيع أمر هذه الصفحة ساد الانزعاج والقلق الخارجية البريطانية، فأبرق (مستر جراي) وزير الخارجية البريطانية إلى سفير بلاده في باريس (السير أوف بيرتي) Behtie ليستفسر منه عن ككل أبعاد العملية.

وكان رده في برقية مؤرخة في أول فبراير ١٩٠٦م يقول فيها أن ليون يتمتع بسمعة طيبة للغاية لدى البيوتات المالية الفرنسية وإذا كان الرجل سوف يجد بعض الصعوبات في تدبير الأموال اللازمة لتمويل هذا المشروع إلا أنه ولكونه ينتمي إلى المجموعة الرأسمالية الفرنسية التي تهتم بشؤون البنك العثماني، فمن المحتمل أن يتفوا بجانبه ويقدموا له التسهيلات المالية اللازمة<sup>(٢)</sup>.

وأضاف السفير البريطاني أن (زابروفسكي) يتمتع هو الآخر بسمعة طيبة وشهرة واسعة في مجال تخصصه لإشتغاله لعدة سنوات مع (ككونت فيتالي) Count vitale في مشروعات عديدة للسكك الحديدية في تركيا وغيرها من الدول الأخرى<sup>(٣)</sup>.

وتحتوي ملفات وزارة الهند علي قصاصات لصحف تتعلق بهذه الفترة وما تحويه بشأن هذا المشروع، هذه القصاصات تتعارض وتتناقض مع ما ورد بالمراسلات المحفوظة بالخارجية البريطانية حيث تعارض وجهة نظر (مستر أكونون) سفير بريطانيا في القسطنطينية فقد ورد بها أن السلطان العثماني لم يكن متحمساً لمشروع مد السكك الحديدية التي تربط العديده بصنعاء على يد مؤسسة أجنبية، وليقينها أنهم سوف يحققون من وراء هذا المشروع مكاسب عالية من خزنتهما. مع العلم بأن الحكومة العثمانية في مقدورها أن تشيد السكك الحديدية وفي نفس الوقت تفضل ان يتم ذلك دون تدخل من الدول الأجنبية<sup>(٤)</sup>.

(1) F.O.; 406 / 27 / F. 4.

(2) I.O.L. R20 - A2A - 2.

ونظر كذلك:

- Sir F. Bertie to Grey; 12 / 1906.

- F.O.; 460 / 27 / F. 13.

وتذكر القصاصات أيضا ان خط سكة حديد الحجاز الذي يتوقف عند العقبة يعطى للحكومة العثمانية فرصة افضل لمد خط حديدي بين جدة ومكة واخر من الحديد إلى صنعاء وبالموارد المالية المتاحة لها لان تكاليف هذه الخطوط سوف تكون مناصفة مع رجل الأعمال الفرنسي صاحب امتياز خط سكة حديد الحجاز وبذلك تتحدر الحكومة العثمانية من تدخل الأجانب<sup>(١)</sup>.

ومع هذا فلدينا ما يناقض ما تدعيه قصاصات الصحف هذه ان لم يدحضها فعندما تطورت العلاقات بين ألمانيا والدولة العثمانية في نهاية القرن التاسع عشر أخذت الدولة العثمانية تستعين بخبراء وأموال من الألمان لإنشاء سكة حديد البلقان، كما أن السلطان عبد الحميد كان يهبط مد الخطوط الحديدية إلى ولاياته الآسيوية لتأكيد نفوذه في إدارة هذه الولايات والعمل على تنميتها اقتصاديا<sup>(٢)</sup>.

واستعان السلطان عبد الحميد برؤوس أموال ألمانية بمعاونة (البنك الألماني) فحصلت الدولة العثمانية على قرض مالي من ألمانيا لمد الخطوط الحديدية وعهد السلطان إلى نقابة ألمانيا باسم (شركة خطوط حديد الأناضول) في عام ١٨٨٤م. للمعمل في مد السكك الحديدية إلى أنقرة وقد أُنجز المشروع في عام ١٨٩٢م.

وفي مقابل قرض أخر حصلت ألمانيا على امتياز مد خط حديدي من (اسكي شهر) إلى (قونية) في عام ١٨٩٢م وتم اجتياز هذا الخط الأخير في عام ١٨٩٦م<sup>(٣)</sup> ويعليصة الحال لم يكن الألمان سوى أجناب استعان بهم السلطان في مد الخطوط الحديدية.

وبلاحظ أن السلطان عبد الحميد لم يكن أقل حماسا من ألمانيا في مد شبكات خطوط حديدية عبر ممتلكاته فبواسطة هذه الشبكة يمكنه أن يمارس سيطرة فعلية على رعاياه في سوريا والعراق وكرديستان والجزيرة العربية وكان بمقدوره أن

ملفات المندوب الساسي البريطاني في عدن (من قصاصات الصحف).

(1) Ibid.

(٢) جمال زكريا قاسم (مكتوب).

الطليح العربي (دراسة لتاريخ الإمارات العربية ١٨٤٠-١٩١٤)، ص ٤١٩.

(٣) خلال عام ١٨٩٨ و ١٨٩٩ قلقت نظارة الأشغال العثمانية عدة طلبات مقدمة إليها من بعض الدول الأجنبية لإنشاء خطوط حديدية إلى بغداد، كما اقترحت النقابة الروسية إنشاء خط حديدي من طرابلس في سوريا إلى منطقة غير معينة في الطليح على أن تكون لذلك الخط عدة فروع في بغداد و خانقين، على أن الباب العالي كان يخشى منح روسيا مثل هذا الامتياز فيعتد نفوذها وأجل الإمبراطورية العثمانية ولذلك رفض الباب العالي هذه الطلبات.

انظر: جمال زكريا قاسم، للرجع السابق، ص ٤٢٠.

يرغم هذه المقاطعات بالقوة العسكرية إذا ما دعا الأمر للمحافظة على استقرار امبراطوريته.

وكان السلطان يؤيد ويحماس مشروع سكة حديد بغداد وكان يأمل في مد خط حديد العجاز من دمشق إلى الأراضي المقدسة في مكة والمدينة وكان عبد الحميد يرى أن في إنشاء هذين الخطين ما يؤدي إلى امتداد القوة العسكرية والروحانية للدولة العثمانية من البحر الأسود إلى الخليج العربي.

والذي لا جدال فيه أن عدم إنشاء تلك الخطوط الحديدية في الماضي هو الذي أدى إلى عجز الدولة العثمانية عن تركيز قوتها العسكرية عند وجود خطر يحيط بممتلكاتها الشمالية، ويعتبر أيضاً أحد المعوقات الأساسية أثناء حدوث التمردات ضدها في المقاطعات البعيدة لأن الدولة العثمانية خلال حروبها السابقة في البلقان والدانوب كانت لا تستخدم إلا نصف قواتها وكانت هذه المقاطعات البعيدة تتمتع فرصة انشغال الدولة وتعلن العصيان عليها<sup>(١)</sup>.

ولقد أكد الجنرال الألماني (فون ديرجولنز) von deer Goitze أن ذلك الوضع سوف يتغير بطريقة حتمية عندما يتم إنشاء خطوط السكك الحديدية إلى الخليج والبحر الأحمر لأن هذه الخطوط ستساعد على إرسال الحملات العسكرية إلى شبه جزيرة سيناء ويطيعة الحال يتم تهديد قناة السويس في مصر لطرد الأنجليز منها ولكل هذا لم يكن من المستغرب أن يصر السلطان العثماني في عام ١٩٠٢م و١٩٠٦م على إنشاء الخطوط الحديدية سيؤدي إلى تحقيق بعض المطالب العسكرية والاستراتيجية في اليمن<sup>(٢)</sup>.

ومع بداية عام ١٩٠٦م كانت مجموعة الرأسماليين الفرنسيين قد نجحت في إقناع السلطان العثماني بجدي مشروع سكة حديد اليمن وبالفعل بدأ العمل في تشييد وبناء المرفأ لسكة حديد اليمن.

ففي ٨ أبريل ١٩٠٦م وصل إلى صنعاء بعثة فنية مكونة من مهندس فرنسي ومهندسان تركمانيان، موفدة من قبل النقابة الفرنسية ومزودة بمقترحات لعمل الأبحاث

(1) MEADE (EARLE EDWARD):

Turkey The Great Powers And Bagdad (A Study In I Mperial New Yourk, 1994, P.P 20-23.

(2) MEADE (EARLE EDWARD), Op. Cit.

حول الأوضاع الجديدة والمجسات والفصوص ولعابيات اللازمة للتهيئة بالمنطقة الممتدة بين  
الحديدة وصنعاء .. ومكثت هذه البعثة في اليمن خمستا عشر يوماً ثم غادرت صنعاء<sup>(١)</sup>.

ومنذ سبتمبر ١٩٠٦م كانت الأحوال في اليمن العثمانية تسير نحو الأسوأ حيث  
أخذ الأهالي يظهون بالشكوى من كثرة الضرائب ومن طريقته جبايتها وبأنه لم تلغى  
القررات المالية المفروضة من العثمانيين أو تحقق ذلك علي نحو نظامي ويتم بناء ومد  
السكك الحديدية بأقصى سرعة فإن وضعية تركيا في المنطقة سوف تكون مهددة  
بالانهيار<sup>(٢)</sup> وهذه إدعاءات من جانب قنصل بريطانيا في الحديدة.

ونوقشت نفس الإدعاءات في الأوساط الصحفية البريطانية في لندن، فاحدي  
القصاصات الموجودة بملف المندوب السامي البريطاني في عدن تدعي بأن الأتراك لن  
يكون بمقدورهم الاحتفاظ بوجودهم في اليمن إذا لم يقوموا بمد خط حديدي يصل  
الحديدة بصنعاء<sup>(٣)</sup>.

علي أية حال فإن دكتور (ريتشاردستون) Richardson قنصل بريطانيا في  
الحديدة قد أبلغ مسافر (ألكوتون) القنصل البريطاني في القسطنطينية يوم ٢٠ أبريل  
١٩٠٧م بأن مد وتشبيد خط سكة حديد بين صنعاء والحديدة كان علي وشك العدوث  
ويتمويل ذاتي من أرباح ودخل سكة حديد العجاز أي على حساب الغزاة العثمانية<sup>(٤)</sup>.  
ولكن حتي تشوب الثورة الصفري في تركيا (يوليو ١٩٠٨م) لم يحدث أي تقدم  
في شأن مشروع سكة حديد اليمن<sup>(٥)</sup>.

(1) I.O.L. R20 / A2A / 2 / 2.

- حيث ورد ببعض قصاصات الصحف والمؤرخة في ٢٥ مارس ١٩٠٦م بدأ الوصول بنشة تقنيه إلى الحديدة موفدة  
من جانب التبايت الفرنسية لإعداد الدراسات والأبحاث والإجراءات اللازمة نحو بناء لينة البحري الذي  
سوف يستقبل معدات مشروع السكك الحديدية.

(2) F.O., 195 / 224 f 64 / 269.

- برقية من ريتشاردسون، القنصل البريطاني في الحديدة إلي ألكوتون السفير البريطاني في القسطنطينية  
في ٥ سبتمبر ١٩٠٦م.

(3) I.O.L. R20 / A2A / 2 / 2.

- ورد في ذلك بعض قصاصات الصحف المؤرخة في ٢٥ مارس ١٩٠٦م.

(4) I.O.L. R20 / A2A / 2 / 2.

برقية من ريتشاردسون إلي ألكوتون مؤرخة في ٢٠ أبريل ١٩٠٧م

(٥) جلال يحيى (دكتور)، العالم العربي الحديث (الداخل) ط ١، ص / ٢٨١.

وبعد شهر من الثورة، اتخذ ككاميل باشا Kiamil الوزير الأكبر الجديد في تركيا خطوة جريئة نحو نقل الامبراطورية إلى دائرة التحديث والتطوير<sup>(١)</sup>. ولم تقم الدولة العثمانية بحمل أيها في اليمن لإقرار السلام هناك، سوى عزلها الوالي (أحمد فيض باشا) عام ١٩٠٨م وإرسال (حسن تحسين باشا) المعروف بسيامته المعتدلة ليحل علي تهدة الموقف في اليمن<sup>(٢)</sup>.

ولكن (حسن تحسين باشا) الذي كان قائدا عاما للقوات المسلحة التركية في اليمن قد زود بتعليمات تفوق له تطهير الجهاز الإداري من الموظفين والأتراك الذين ذاع صيتهم في أحداث الفساد وأعمال الرشوة والمخسوبة، وكانت التعليمات تعطيه الصلاحية في زيادة عدد المدارس المدنية والعسكرية في القسطنطينية وتشبيد خط السكة الحديد بين الحديدة بين وصنعاء<sup>(٣)</sup> وكان الأمر يعني إحياء مشروع السكة الحديد في اليمن مرة أخرى.

وتجدر الإشارة إلى أن الاتحاديين الذين أداروا دفعة الحكم بالدولة العثمانية منذ عامي ١٩٠٨-١٩٠٩م كانوا قد بدأوا علاقاتهم بالجزيرة العربية والقيام بعملين كان لأحدهما أهمية خاصة بالنسبة لمستقبل السكك الحديدية في اليمن وهو افتتاح سكة حديد الحجاز رسميا في سبتمبر ١٩٠٨م وكان الخط قد بلغ (المدينة المنورة)<sup>(٤)</sup> فامتداد خط سكة حديد الحجاز إلى المدينة كان يعني تأكيد سيادة ونفوذ الدولة العثمانية في الحجاز وفي اليمن على السواء لأنه ضمن لها وسيلة فعالة لنقل الجنود والمعدات في أسرع وقت.

### المحاينة الثانية لمشروعات السكك الحديدية ١٩٠٩:

مع بداية نوفمبر ١٩٠٩م اعتقد القنصل البريطاني في الحديدة أن مشروع السكك الحديدية سيعاد البحث فيه مرة أخرى وكان يرى أن الخط الحديدي يجب أن

(١) رامزور دكتورون، تركيا القناة وثورة ١٩٠٨م، ترجمة (صالح العلي)، منشورات، دار مكتبة الحياة، بيروت، ١٩٦٠م - ص ٩٢، ٩١.

(٢) هاد محمد طه (دكتورون)، مرجع سابق، ص ٣٣.

(٣) وقد رأى تحسين باشا يعترف (للإمام يحيى) بوضع خاص في اليمن وأن يسمح له بإقامة أحكام الشريعة الإسلامية بين أتباعه وفي المنطقة، منهما مصالح الأخر.

انظر: عبد الواسع بن يحيى الواسعي اليمني، مرجع سابق ص ٢١١.

(٤) فاروق عثمان أباطة (دكتورون)، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ١٨٢٩-١٩١٨م، ص ٥٤٢.

ويذكر أن العمل الثاني هو يقين الشريف حسن بن علي أمير علي حكة.

يمر عبر قرى (بيوت ناخذ) و(مفهونك) وعلي طول امتداد وادي (سنفر) إلى (إيبال) و(الحديدي) <sup>(١)</sup>.

وربما جاءت هذه التوقعات من جانب دكتور (ريشاردسون) بناء على التوصيات التي وضعتها اللجنة الفنية بعد المعاينة الأولى في عام ١٩٠٦م.

ولقد أكد السفير البريطاني في العاصمة التركية، إلى وزير خارجيته في لندن (مستر جراي) جري، بأن السكك الحديدية سوف تكون في غاية الأهمية بالنسبة للأتراك وسوف تجعلهم قادرين على إحكام السيطرة على المنطقة بعد أن خضعت نتائج الدراسات الأولية لعام ١٩٠٦م تحت البحث والدراسة لإتخاذ الإجراءات اللازمة لوضعها موضع التنفيذ <sup>(٢)</sup>.

والحقيقة أنه بعد بحث ودراسة نتائج المعاينة الأولى، ثبت إغفالها لعدد من الجوانب الهامة والضرورية لاكتمال المشروع، ولذلك اعتبرت نتائج هذه المعاينة غير مجدية وتم استبعادها.

وفي فبراير ١٩٠٩م تكونت لجنة فنية جديدة للقيام بعمل معاينة جديدة وأصدر المهندس (زايريسكي) ممثل رجال المال والأعمال الفرنسيين قرار بتعيين المهندس (بنتون) رئيساً للجنة الفحص والمعاينة الخاصة بعملية سكك حديد اليمن المزمع إنشاؤها وأخذت اللجنة تباشر أعمالها لمدة خمسة شهور، ثم وضعت التصور النهائي للمشروع بكل جوانبه في يوليو من نفس العام.

وعندما خلع السلطان عبد الحميد الثاني عام ١٩٠٩ ونصب أخوة (محمد رشاد) مكانة واستولت جمعية الاتحاد التركي على مقاليد الحكم، توقع الإمام يحيى سياسة أكثر مرونة معه، غير أن الأمر لم يستمر طويلاً فتبين أن الاتحاديين يميلون إلى المركزية والتي تتريك عناصر دولتهم <sup>(٣)</sup>.

(1) F.O.; 424 / 22 / F. 4, S. Richardson To Sir L.A Lowther; 28-10-1908.

- تقرير من ريشاردسون إلى لوثر في ٢٨ أكتوبر ١٩٠٨م.

(2) F.O.; 424 / 217 / F.61 - 62.

Lowther To Gray. 8-12-1908.

- تقرير من لوثر جري في ٨ ديسمبر ١٩٠٨م.

(٣) السيد مصطفي سالم (دكتور):

تكوين اليمن الحديث (اليمن والإمام يحيى) (١٩٠٤-١٩٤٨) معهد الدراسات العربية، القاهرة، ١٩٦٢، ص ٧٨.

ومكثراً لم يستمر حالة الهدوء النسبي طويلاً في اليمن فقد عزل (حسن حسين باشا) وحل محله (صكامل بك) متصرفاً (تفن) (١).

على أية حال وحتى أغسطس ١٩٠٨م لم يتم اجتماع الاطراف المعنية بالمشروع وكعادته يحدث اللقاء بين الحكومة العثمانية وبين المجموعة الفرنسية ويمكن من السهل الحصول على تصديق مجلس الوزراء العثماني على نتائج المعاينة الثانية والدراسة الملحقة بها بشأن بناء ميناء بحري حديد في منطقة (راس الكشيب) (٢) من أجل مد خط السكك الحديدية المقترح بين الحديدية وصنعاء.

لقد كان المشروع يلزمه بناء ميناء بحري لكي يستقبل معدات السكك الحديدية الثقيلة، وكان ميناء الحديدية البحري قليل العمق بدرجته لانه يمن استقبال السفن التي تزيد حمولتها عن ألف طن (٣) فكانت السفن تضطر إلى الرسو بعيداً عن الحديدية بما يقرب من (٤٠) ميل حيث تقوم القوارب الصغيرة بتفريغ شحناتها.

وكانت عملية التفريغ تتم بواسطة الجهد البشري الامر الذي كان يستغرق وقتاً طويلاً وكانت عملية التفريغ هذه تتوقف تماماً بمجرد هبوب الرياح (٤). ولذلك كان افضل الاماكن لرسو السفن العملاقة التي تعمل معدات السكك الحديدية الثقيلة هو (راس الكشيب) وليس الحديدية.

وبما كان العمق الشديد الذي يتطلبه رسو السفن التجارية الضخمة لا يوجد إلا بعيداً عن الحديدية، فقد وجه ممثلو المؤسسات الفرنسية ومن بعدهم مهندسو ألمانيا الذين حاولوا ان يقدموا للحكومة العثمانية عروضاً لاقامة الميناء عند (راس الكشيب).

وأدرجت الحكومة العثمانية صمومية اغراء رجال المال والأعمال من أجل تنفيذ مثل هذا المشروع اذا لم تعطى لهم الضمانات الكافية وبعض المونيات المالية خاصة وأن الفترة الطويلة التي سبقت ظهور فاعلية السكك الحديدية لم تكن تستوجب مثل هذه الضمانات والاعانات المالية ولكن عندما اصبح بناء وتشيد السكك الحديدية امراً في

(١) جاد محمد طاه (٢٠ أكتوبر)، مرجع سابق، ص ٣٢٢

(٢) F.O.; 424 / 22 / F. 64-65.

- تقرير للعلق التجاري بالسفارة البريطانية في القسطنطينية، نوفمبر ١٩١٩م

(٣) I.O.L. R20 / A2A / 96 / 4.

ذَكَرَ فِي أَحَدِ التَّقَارِيرِ التِّجَارِيَّةِ أَنَّ السَّفِينَ الَّتِي كَانَتْ حَمُولَتُهَا تَزِيدُ عَنِ أَلْفِ طَنٍّ كَانَتْ تَرْسُو عِنْدَ مَرَمَاتِ تَرْسُو عِنْدَ بَعْدِ ثَلَاثَةِ أَمْيَالٍ مِنَ السَّاحِلِ.

(٤) مذكرات خير سويفتي في اليمن (مطعم جورجي بإستسكي)، ص ٢٩-٣٠.

غاية الأهمية بالنسبة للحكومة العثمانية، فإن منح هذه الضمانات والمساعدات المالية أمراً مسموحاً ومعتاداً به.

ومع أن الحكومة العثمانية لم تصدر أي تصريحات تعدد أشكال وحجم هذه الضمانات والإعانات، فإن ما اقترحه اللحق التجاري البريطاني في القسطنطينية يؤكد أن وزارة الأشغال العامة سوف تهتم بدرجة متساوية في أثناء فحصها لجميع العطاءات المقدمة لها في العاصمة والعطاء الذي يمكن أن يحظى بالأفضلية ذلك الذي سيقدّر بلا شك أهمية وقيمة الضمانات والمساعدات المسموح بها.<sup>(١)</sup>

وسكان الاتحاديون قد أرسلوا (محمد علي باشا) في يونيو ١٩١٠م وأتيا على اليمن لتنفيذ سياستهم التي ترمي إلى تترك عناصر الدولة، ووصل الوالي الجديد في الوقت الذي تجسدت فيه الاضطرابات وكان يؤمن بسياسة العنف والقسوة وقمع كل اضطراب والمضاء على نفوذ الإمام يعين، فحاصرت قوات الإمام صنعاء وبدأت الثورة.<sup>(٢)</sup>

ومع بداية الثورة في اليمن تم تحويل حق الامتياز في يوليو ١٩١٠م الذي سبق الاتفاق عليه مع (دافيدليون) ووزارة الأشغال العامة إلى (جاك منشه) Jacques Menache الذي أصبح عليه أن يقوم بمعاينة (رأس الكشيب) لبناء الميناء البحري ومعاينة وفحص الطريق بطول ١٠٥ متر من موقع رأس الكشيب إلى العديده وإلى صنعاء لأجل تمديد هذا الطريق لمد الخط العديدي على طول امتداده.<sup>(٣)</sup>

لقد بنى (جاك منشه) حساباته على أسس أولية كافية لاقتناع أي إنسان غير متخصص فعمق المياه في منطقة (رأس الكشيب) كاف الأمر الذي يجعل منها منطقة صالحة لبناء المرفأ ولكنه لم يكن يعلم أن هناك ثمة عوائق في قاع هذه المنطقة حيث كانت تنقصه الأجهزة اللازمة لاستكشاف القاع.

وسلم (دافيدليون) وزير الأشغال العامة خطة جديدة مع عطاء جديد بعد أن أعاد دراسة نتائج المعاينة الأولى وطورها وفقاً للظروف الجديدة وقد طلب (ليون) من الوزير

(1) F.O.; 424 / 22 / F. 64-65.

Memo by commercial attaché at british Embassy, contantinople, November, 1919.

- مذكرة للحق التجاري بالسفارة البريطانية في القسطنطينية.

(٢) جاد محمد طه، مرجع سابق ص ٢٢٢.

(3) F.O.; 195 / 2350. F. 268-278.

- مذكرة من ريشارد وسون إلى لوثر في ٢٨ يوليو ١٩١٠م.

- انظر أيضاً للمذكرة في

- F.O.; 685/3 – F. 104-114.

- مذكرة السفير البريطاني في القسطنطينية إلى جاري وزير الخارجية في ٢٨ يوليو ١٩١٠م.

التعاقد معه لأن الأسعار الواردة بالمعطاء منخفضة فقد اورد (ليون) بمعطائه سعر تكلفة الكيلو متر (٧٢٠٠ جنيه استرليني) لتشييد المرصأ وسكة حديد صنعاء شاملة تسيير خطوط التليفونات وإنشاء مكاتب البريد ومحطات السكك الحديدية الرئيسية ومراكز للشرطة والجمارك وأن المبلغ المذكور لا تدخل فيه حسابات الغامات.

ووعد الوزير العثماني بأنه في حالة قبول المعطاء وبمجرد الموافقة عليه سيتم إبلاغ (ليون) في خلال شهر من تاريخ فحص المعطائات ليتم الاتفاق معه، وإذا ما رفضت الحكومة عطاءه فإنه سيتم إخطاره بذلك خلال شهر ليحضر حتى يتم عرض ما في المقترحات الأخرى ليقوم بتعديل وتطوير عطاءه وفقاً لتضيفه الحكومة من مقترحات أخرى.

وفي الحالة الثانية إذا لم يوافق (ليون) على مقترحات الحكومة فإنه سيجري تعديل المعطاء وسيعاد طرحه مرة أخرى في الصحف للسوق العام<sup>(١)</sup>، وبمدة ثلاث شهور فقط وهي كافية لكي يستكمل كل من المتنافسين على الامتياز فحوصه وخططه ورسومات وتصميمات المشروع لتقديم المعطائات الجديدة وعلى ضوء مقترحات الحكومة التي ستمنح فرص أكثر لعديد من العروض الجديدة<sup>(٢)</sup>.

واشترط على كل الذين يدخلون المناقصة تسديد مبلغ (١٨ ألف جنيه استرليني) كتأمين وبعد ذلك تقوم الحكومة بفحص المعطائات المقدمة لها وبعدما تبلغ (ليون) بأقل عطاء وسيكون له الخيار في تنفيذ المشروع بنفس قيمة أقل سعر ورد لها وعلماً بأن الحكومة كانت ستعاطف معه وتقدم له الدفعة الأولى من الأموال لتمويل الامتياز.

وفي حالة عدم موافقة (دافيدليون) على هذه الشروط فإن الحكومة ستضطر لأن تمنح الامتياز لصاحب أقل عطاء بعد أن تعوض (ليون) عن المصاريف التي أنفقها على عمليات الفحص والمعاينة بما قيمته ٥٠٠ فرنك عن كل كيلو متر أي ما يعادل ستون

(1) F.O.; 424 / 224. F. 51-53.

- مذكرة من ريشاردسون إلى لوثر في ٢٨ يونيو ١٩١٠م.

(2) F.O.; 424 / 224. F. 51-53.

- تقرير من لوثر إلى جراي في ٢٨ يوليو ١٩١٠م.

ولنظر: كذلك مذكرة ريشاردسون إلى لوثر في ٢٠ يونيو ١٩١٠م.

جنيه ٥٠ ألف فريك عن دراسته لمنطقة (رأس العكشيب) المقترح انشاء الميناء البحري فيها<sup>(١)</sup>.

ويبقى للحكومة بعض التحفظات على صاحب الامتياز الذي تقدم باقل عمله وهذه الشروط تتمثل في:

أولاً: ضرورة تقديم المخطط النهائية وبناء الميناء ومد المائة كيلو متر الأولى للسكة الحديد وفي خلال عشرة شهور.

ثانياً: من تاريخ موافقة وزارة الاشغال العامة على البرامج والمخطط النهائية التي قدمها صاحب الامتياز يصبح ملزماً بالبدء في العمل خلال ثلاث شهور.

ثالثاً: يتم تسليم المشروع كاملاً طبقاً للمواصفات والشروط المتفق عليها خلال ثلاث سنوات فقط من تاريخ موافقة الوزارة على المخطط المقترحة من صاحب الامتياز.

رابعاً: ولا تستثنى من الفترة الزمنية المتفق عليها اي عقبات او صعوبات تعوق العمل الا غير المتوقع منها.

ولقد سمم المشروع بحيث تدار ككل العمليات الاساسية في الميناء بالكهرباء بما في ذلك بناء خط النقل بين الحديده والتوقع وبطبيعة الحال فإن السفن والميناء نفسه كانت بحاجة إلى التزود بالمياه العذبة ولذلك فقد تقرر بناء محطة لتقطير المياه، وكان المشروع يتضمن بناء ثماني (عوامات أو منارات أو نظام للإشارة) لإرشاد السفن في أثناء دخولها الميناء وخزانات للبتروول ومساكن للعاملين في الميناء<sup>(٢)</sup> وهكذا يصبح من الضروري بناء الميناء البحري أولاً ثم إعداده لاستقبال معدات وقاطرات السكة الحديد .

وظلبت وزارة الأشغال، ضرورة بناء الرصيف من نوع خاص من الاحجار يتميز بصلابته يتم احضارها من جزيرة (ذكيون)<sup>(٣)</sup> فقد كان سعر المتر المكعب من هذه الاحجار حوالي تسعة جنيهات بنقله إلى (رأس العكشيب أي ما يوازي (٨٦) فرنك وذلك لتحمله معدات السكة الحديدية الثقيلة وكان هذا الرصيف مقروراً ان يتفرغ فيه ثلاثة خطوط حديدية تؤدي جميعها إلى خط السكة الحديد الرئيسي عند (الحديده) .

(1) F.O.; Op. Cit. F. 51-53.

(2) F.O.; 424 / 224. F. 51-53.

- مذكرة ريشاردسون إلى السفير البريطاني في القسطنطينية في ١٩٢٠-١٩٢١.

(٣) تقع جزيرة (ذكيون) جنوبي غرب الحديده بموالي ٨٠ كيلو متر.

وكان من المتفق عليه أن يستقبل الميناء، في وقت واحد، عشرون سفينة غير سفينتان أخرتان مريوطتان على الرصيف، فكان من المعتاد أن تكون عمق الماء عند الرصيف لا يقل عن سبعة أمتار ونصف<sup>(١)</sup>.

والحقيقة أن فكرة بناء الميناء عند هذا اللسان (رأس الكثيب) كانت فكرة طيبة وكانت التصميمات معقولة وواقعية حتى لقد ادعى البعض أن هذا اللسان (رأس الكثيب) قد وجد خصيصاً من أجل إقامة ميناء عليه<sup>(٢)</sup>.

وكانت أول بعثة وصلت إلى اليمن لدراسة المشروع في بداية أغسطس في ١٩٠٩م وهي بعثة مشتركة (فرنسية إيطالية) وكانت تتألف من أربعة عشر مهندساً، كان منهم سبعة فرنسيين والأربعين إيطاليين وكانت برئاسة اثنين من المهندسين أحدهما فرنسي وهو (بنيتون) Beneyton والأخر إيطالي وهو (دي فيوليني) D'violini وقد مكثت هذه البعثة في اليمن حوالي إحدى عشر شهراً (من أغسطس ١٩٠٥م وحتى يوليو ١٩١٠م)<sup>(٣)</sup>.

وعندما وصلت اللجنة المشتركة إلى المدينة بدأت في العمل الذي قام به فريقان، فريق من المهندسين الفرنسيين وفريقي مهمة تحديد مسار خط السكة الحديد ومواقع القرى والبلاد التي سيمر عبرها، بينما تولي الفريق الإيطالي معاينة موقع المرفأ البحري المقترح لإنشائه عند (رأس الكثيب) واتخذ الفريق الفرنسي إجراء المعاينة والفحص في صنعاء لمسافة ٨٥ كم حتى (مفك) ومسافة ٥٧ كم من صنعاء إلى (عمران) وهي المسافة المقترحة لخط الحديد<sup>(٤)</sup>.

وفي نفس الوقت كان فريق العمل الإيطالي يقوم بمباشرة أعمال المعاينة والفحص في منطقة رأس الكثيب للموقع المقترح لإنشاء المرفأ البحري فيه<sup>(٥)</sup> وكذلك

(1) F.O.; 424 / 224. F. 51-53.

(٢) جورجس بيستسكي: مرجع سابق، ص/ ٤١، ٤٢.

(٣) كان (دي فيوليني) هو الذي يشهد خط سكة حديد (كبيسان بالصين) بينما كان (بنيتون) مشغولاً في مد خطوط سكة حديدية أخرى في تركيا.

انظر: I.O.L., R20 / A2A // 96 / 4.

(٤) يلاحظ أن المسافة بين صنعاء وعمران حوالي ٤٩ كيلو متر.

(٥) يوكند ريشارد مون في تقريره بتاريخ ١٩١٠/٧/٢٠، أن المسافة بين رأس الكاثب التي تقع شمال المدينة وبين المدينة حوالي سبعة عشر كيلو متر.

محاينة الطريق المفتوح من رأس الكشيب إلى (العديدة) ثم إلى (مفهوك) لمسافة ١٨٦ كيلومتر<sup>(١)</sup>.

ولقد ورد بتقارير مجموعتي العمل الفرنسية والإيطالية توصيات بشأن الخط المقترح من (رأس الكشيب) إلى (العديدة) تنص على (وجوب أن يمر الخط عبر قري (باجل) وريوبال) ثم بين ذلك المكان على طول (وادي سهام) و(فارشة) إلى صنعاء مخترقا المرتفعات الجبلية بارتفاع ٢٤٥٠ مترا إلى (سرات ساين).

واقترح المهندسين الإيطاليين في تقاريرهم أن السكة الحديد يجب أن يكون مسارها عبر القري والبلاد التالية (ديار السلام)<sup>(٢)</sup> و(ريوبال)<sup>(٣)</sup> و(مرجيحة)<sup>(٤)</sup> و(جيرة)<sup>(٥)</sup> وريوت الشرفاء<sup>(٦)</sup> لتكون هذه نقاط اتصال مع الأقليم الشمالي الذي يبعد عن (رأس الكشيب) بـ ١٨٦ كيلومتر<sup>(٧)</sup>.

واقترحت اللجنة المشتركة مبلغ ٢٤٤ ألف جنيه لبناء ومد مسافة ١٨٦ كم<sup>(٨)</sup> من الخطوط الحديدية على اعتبار أن تكلفة بناء ومد كيلو متر الواحد منها كانت أربعة آلاف جنيه استرليني وأوصت التقارير أيضا بضرورة بناء خمسة محطات على طول امتداد الخط الحديدي من (صنعاء) إلى (مفهوك).

واقترحت اللجنة المشتركة أيضا ، أن تبني المحطات في البلاد التالية (سوق الريح) (حمام جاريف) و(علي ساري)، (سوق العفش) (إيبر) وقدرت تكاليف إنشاء كل كيلو متر من المنطقة بـ ١٥ ألف إلى ٢٠ ألف فرنك أي ما يعادل من (٨٦) ألف جنيه.

وقدرت اللجنة تكاليف التفرعة الحديدية إلى (عمران) بالمحطات المقترحة على طولها في قري (العمان)<sup>(٩)</sup> و(اروان)<sup>(١٠)</sup> بمبلغ (٢٢٨ ألف جنيه)<sup>(١١)</sup> على اعتبار أن تكلفة كل كيلو متر أربعة آلاف جنيه استرليني.

(1) F.O.; 424 / 224 / F. 51-53.

(٢) ديار سلام تبعد عن (رأس الكشيب) بحوالي ٨٦ كيلومتر.

(٣) ريوبال معممة بنصف كشمية من المشاه وهي تبعد عن (رأس الكشيب) بـ ١٠٢ كيلومتر.

(٤) مرجيحة قرية صغيرة تقع في (وادي سهام) وتبعد عن رأس الكشيب بـ ١٢٥ كيلومتر.

(٥) قرية تبعد عن (رأس الكشيب) بـ ١٥٠ كيلومتر.

(٦) قرية تبعد عن (رأس الكشيب) بـ ١٥٥ كيلومتر.

(6) F.O.; 195 / 2350 / F. 268-278.

(7) F.O.; 195 / 2350, F. 268-278.

(٩) قرية صغيرة تبعد عن (عمران) مسافة ٢٦ كيلومتر.

(١٠) قرية تبعد عن (عمران) مسافة ٢٦ كيلومتر.

(11) F.O.;, 195 / 2350, F. 268 – 278.

وقدرت اللجنة أيضا إجمالي تكاليف الخطوط الحديدية المقترحة بالثمان سنّة ١٩١٠م وحسب أقصى ٢,٣٦١,٠٠٠ جنيه استرليني علي اعتبار أن كل كيلومتر واحد منها يتكلف ٧,٢٠٠ جنيه بينما كانت الحكومة العثمانية قد رصدت مبلغ (٢,١٢٥,٠٠٠) جاهزة للدفع عند توقيع الاتفاق المبدئي مع صاحب الامتياز الذي سيتولي مهمة انجاز المشروع كله<sup>(١)</sup>.

وأصبح من المعتقد لدي الدوائر القريبة، أن البرلمان التركي سوف يمنح الامتياز لشركة أجنبية واحدة فقط لتقوم بمهمة بناء المرفأ البحري في (رأس الكشيب) وتشبيد ومد خطوط السكك الحديدية في اليمن علي ان تتولي السلطات العسكرية التركية مهمة تشغيل وإدارة المرفأ البحري والخطوط الحديدية<sup>(٢)</sup> خاصة وأن الدولة العثمانية كانت قد أدركت أن السكك الحديدية هدف استراتيجي يتفق مع طموحاتها وأمانها العسكرية والسياسية قبل أي شئ آخر.

ولهذا أصدر الوزير العثماني للاشغال العامة قرار بتعيين لجنة خاصة ومسئولة لاستلام مجموعات التقارير والمقترحات الخاصة بالمشروع فور وصولها إلى القسطنطينية. وبعد أن تسلمت اللجنة التقارير والمقترحات على تشبيد ومد خط حديدي واحد فقط في (بيوبال)، أعلنت انه من الضروري تقديم الخطط اولا لعرضها على الحكومة من أجل التوسع والامتداد إلى (العويله) التي تقع بالقرب من (مناخة) إحدى المدن الهامة للحمية.

وأخطرت اللجنة جميع الذين حصلوا على حق امتياز بأن الحكومة التركية لن يكون بمقدورها التمسك بضمان أمن حق الاستغلال والتشغيل وبذلك يتضح أن الحكومة العثمانية كانت تهدف إلى تفضيل شركة عن أخرى أو جماعة عن غيرها.

وعلى الرغم من ذلك، فإن المصادر البريطانية تقترح من جانبها أن السبب في رفض عطاء المجموعة الايطالية، وخططها يرجع إلى أن هناك عروض وخطط أخرى كانت بشروط أفضل بكثير من شروطها، وقد تقدمت بها النقابات الفرنسية

(١) كانت الحكومة العثمانية قد رصدت مبلغ ٦.١٨٠ جنيه استرليني فقط لتكلفة بناء ومد الكيلومتر الواحد من السكك الحديدية.

انظره، F.O.; 195 / 2350. F. 268 - 278.

(2) F.O.; 195 / 2350. F. 268 - 278.

والألمانية<sup>(١)</sup> وقد تكون هذه الاقتراحات مقبولة ومقبولة لدى البعض وإن كان الأخير يرمي عكس ذلك.

ومع أن الحكومة العثمانية سبق وإن وصدت النقابة الفرنسية برئاسة (ليون روفير) Rouvieris بمنحهم امتياز للمشروع وتمويله فإن النقابة والبنك كان عليهما أن يهدوا ويعددا مناطق جبلية ضخمة وكثيرة وكان معنى هذا العمل الضخم، مزيداً من المصاريف والتكاليف الضخمة والتي لا تتناسب مع العرض الذي تقدمت به النقابة والبنك الضامن للحكومة العثمانية.

ويبدو شك سوف تكون هذه الصفقة غير مريحة للنقابة والبنك ولذلك رأت اللجنة الحكومية من العدل، أن تملأ النقابة الفرنسية فرصة أخرى لمحاولة التقدم بمطاء جديد وخطوط جديدة، تتوافق مع المعايير العامة المطروحة وتكون بأسماء أقل قليلاً من المطروحة من الأجانب وبالفعل اعطى الوزير العثماني للأشغال العامة موافقته على ذلك للمسيو (منياشي) Menache المدير السابق لشركة النحاس والزنك بالحديدة، وللسيو (جراند جان) Grand Jean مدير بنك (روفير)<sup>(٢)</sup>.

وفي يناير ١٩١١م تم استدعاء (بنيتون) بعجة القيام بفحص وعمل معاينات لطريق طويل من تغزل إلى صنعاء يكون أكثر أمناً<sup>(٣)</sup>، وواقع الأمر أن (بنيتون) استدعى لاعاده عمل الفحوص والمجسات والمعاينات للمرة الثانية من أجل المشروع الكبير كله.

وفي أول مارس ١٩١١م، غادر الحديدة فريق من المهندسين الفرنسيين، وتوجهوا إلى (بيت الفقيه) لمأينة للمنطقة ودراسة أمر بناء ومد السكك الحديدية في هذا الاتجاه<sup>(٤)</sup> وفي نفس الوقت كان (بنيتون) قد تقدم بعدة توصيات ومقترحات كان منها يجب أن يخترق الخط الحديدي المقترح بناؤه (من صنعاء إلى الحديدة) القرى والبلاد التالية (من جهة الحديدة) إلى (بيت الفقيه)، (زويد)، (حبسي)، (تغن)، (ايب)، (برهي)، (زمان) وأخيراً

(1) F.O.; 195 / 2350. F. 201;

A. Beneyton; Missior. d' Etudes au yemen. في اليمن.

(2) F.O.; 424 / 234 / F. 51;

Lowther to Gray, 28-7-1910.

- برفقية من السفير البريطاني في القسطنطينية إلى وزير الخارجية في لندن ٢٨ يوليو ١٩١٠.

وانظر: كذلك تقرير (روشاردسون) الذي أرسله إلى السفير البريطاني في القسطنطينية في ٢٠ يونيو ١٩١٠.

(3) F.O.; 424 / 224. F. 201.

- ملف بعقية بنيتون عن اليمن.

(4) F.O.; 195 2379. F. 106 – 106.

- برفقية من (روشاردسون) إلى لوثر في ٢ مارس ١٩١١.

(معبّر) ثم إلى صنعاء وبذلك يتم تجنب كثير من الشغاب الجبلية العالية واللا يتجاوز الانحدار على امتداد الخط أكثر من ٢٥م لكل متر، ولن يكون هناك منحنيات صعبة لأقل من دائرة نصف قطرها ١٠٠متر<sup>(١)</sup>.

وكانت نتائج معاينة (بنتيون) الثانية تؤكد على ضرورة وجود حامية عسكرية مكونة من (٨٥٠ جندي)، وقصيلة من سلاح الفرسان بالمناطق المعرضة للالتهاك<sup>(٢)</sup>.

وكان (بنتيون) ينظر إلى مسألة تشييد ومد خطوط سكة حديد اليمن على أنها في غاية الأهمية على الرغم من أن المنطقة كانت تعيش في حالة من الفقر المدقع والتخلف، وكان من المستبعد أن تصبح اليمن دولة أكثر توفيقاً وتقدماً، وللتغلب على الفقر والحالة المتردية للمجتمع اليمني كان الأمر يتطلب حكومة أهلية قوية ووسائل للنقل والمواصلات<sup>(٣)</sup>.

على أنه حاله قبلت النقابة الفرنسية برئاسة بنك رويير أن يتحول اسم البنك الفرنسي للصناعة والتجارة L. Banque Francaise pour le commerce et l. industrie.

إلى اسم الشركة العثمانية لخطوط سكة حديد الحديد - صنعاء وفروعها<sup>(٤)</sup> The ottoman Hadeidah sanaa and Branch line Railway company.

التنفيذ العملي للمشروع في ٢ مارس ١٩١١:

كان وزير الأشغال العامة العثماني قد اتفق مع النقابة الفرنسية على أن يتم صرف قيمة نفقات البناء البحري بشيك حكومي لسرعة البدء في تنفيذ المرفأ لأهميته الحيوية لانجاز خطوط السكة الحديدية إلى منطقة (الحويلة) بالقرب من (مناخه).

وكانت النقابة قد وافقت من جانبها على تعويض السعر الذي حددته (أربعة) آلاف دولار لكل كيلومتر في التشغيل، وكان هذا المبلغ متضمناً تكاليف المنشآت الضرورية (كالمحطات ومكاتب البريد ومراكز الشرطة

(1) F.O.; 424 / 224. F. 202.

- ملف بعثة (بنتيون) عن اليمن.

(2) F.O.; 424 / 224. F. 202.

(3) Ibid.

(4) Ibid.

والجمارك) التي يجب أن تكون قائمة على امتداد خط السكك الحديدية. في ١٧ أبريل ١٩١١ وصل تسعة عشر مهندسا فرنسيا وإيطاليا إلى (العديد) للاعداد النهائية للبدء في التنفيذ العملي، ومع ذلك فإن الحكومة التركية كانت قد احتفظت لنفسها بحق إعطاء أمر التشييد والإشراف في تنفيذ المشروع في أي وقت تراه مناسبة<sup>(١)</sup>.

وفي احتفال رسمي حضره القناصل الأجانب ورجال المال والصناعة وبعض مندوبي الصحف الفرنسية والإيطالية افتتح (المشير عزت باشا الألباني)<sup>(٢)</sup> المشروع وضرب أول معول في الأراضي التي ستشيد عليها خط السكك الحديدية، وفي هذا الاحتفال الضخم ظهرت قوات الجيش العثماني والوظوفيين المذيعين ولغيف من السادة والإشراف وشارك الجميع في مراسم هذا الاحتفال<sup>(٣)</sup>.

وخلال الاحتفال صرح كبير المهندسين بتصريح هام اعترف فيه بأن لبناء البحري وخط السكك الحديدية حتى منطقة (العويطة) سوف يتم إنجازهم على أكمل وجه خلال ثمانية عشر شهرا فقط<sup>(٤)</sup>، وكانت القيادة العثمانية والشركة المنفذة للمشروع في غاية التفاؤل ببدء العمل في المشروع.

ومع بداية شهر يونيو ١٩١١م كان الجميع على أهبة الاستعداد للبدء في وضع القواعد الفرنسية والألمانية الخشبية للخط الحديدية ما بين (العديدة) و(العويطة)<sup>(٥)</sup> وكان العمل في الميناء البحري يسير بنشاط وجرؤية، وتؤكد هذا من البرقية التي أرسلها (ريشاردسون) إلى (سكوتس) والمتضمنة سير العمل بخطوات واسعة وسريعة في بناء وتشيد

(١) جريدة الأهرام (القاهرة) العدد (١٠١٤) في ٧ يونيو ١٩١١.

(٢) أرسلت الحكومة العثمانية حملة بقيادة (المشير أحمد عزت باشا) إلى اليمن لذلك الحصار الذي ضربته قوات الإمام يحيى حول صنعاء فوصلها في ١٩١١ وهو موصول لسلطان وسعه لإقرار الأمر في الولاية وقد تبين له أن العمل الأسهل لسكك الحديدية اليمن هو عقد صلح مع الإمام وبالفعل اجتمعا في قرية (دعان) واتفقا على شروط الصلح.

انظر: جاد طه (مكتوب)، مرجع سابق، ص ٣٢٢، ٣٢٤.

(3) F.O.; 195 / 2376 / F. 106 - 108.

Richardson To Louthur; 2 - 3 - 1911.

(4) F.O.; 195 / 2376 / F. 113 - 119.

Richardson To Louthur; 16 - 9 - 1911.

(5) WAVELL, A. J. B; A modern pilgrim in Mecca and a Seige in Sanaa, London, 1912 - p. 286.

المرفأ والضغط الحديدي<sup>(١)</sup> : غير أن الظروف الدولية سرعان ما تغيرت إلى غير صالح أصحاب الامتياز.

**فشل أصحاب الامتياز في إنجاز المشروع:**

في أواخر سبتمبر ١٩١١م نشبت الحرب الإيطالية \_ التركية، عندما بدأت القوات الإيطالية تنزل إلى سواحل طرابلس الغرب بعد قصفها بالقتابل من البحر<sup>(٢)</sup> وبعد خمسة أيام من بدء الحرب توقف العمل في الميناء ومشروع السكة الحديدية في اليمن وأعقب ذلك حصار (ميناء الحديد) بالسفن الإيطالية العريية حتى يشغلوا الدولة العثمانية عن توجيه حملته لاسترداد طرابلس الغرب.

وقد ترتب على ذلك كساد التجارة في ميناء الحديد، وقام (عزت باشا) وإلى اليمن العثماني بإبلاغ الباب العالي بقرية بأبناء ضرب الإيطاليين ميناء (الحديد)<sup>(٣)</sup> انعكس هذا القصف بالحصار على الأمالي الذين راحوا يفرون حرصاً على حياتهم.

وحاصرت بعض قطع الأسطول الإيطالي الموانئ اليمنية ما عدا تلك التي كانت في قبضة الإدريسي حليفها، فخربت الحديد وحطمت بعض قطع الاسطول العثماني الهزيلة التي كانت تحرس السواحل الامر الذي جعل المهندسين الإيطاليين (٢٥ مهندسا) والعمال والفنيين والعمالين في مشروع السكك الحديدية يتركون موقع العمل وتخلت أيضا جماعة (المعينة والفحص) الفرنسية، (٢٥ مهندس ومساح وجيولوجي) عن عملها<sup>(٤)</sup>.

وقصف الإيطاليون ساحل اليمن متخذين من (مصوع) قاعدة بحرية لهم فأصابوا مدينة (الشيخ سعيد) بالقتابل ولكن لم تحدث بها خسائر قيمة<sup>(٥)</sup> واضطر العثمانيون إلى سحب قواتهم إلى المناطق الداخلية قبل أن يكتشف الإيطاليون قصفهم على الساحل

(1) F.O.; 195 / 2376 - F. 468.

Richardson To Lowther, 14 - 9 - 1911.

(٢) لمزيد من التفاصيل عن الحرب الإيطالية التركية، انظر:

جلال يحيى (دكتور) العالم العربي الحديث ط١، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٥، ص١، ٢٩٩-٤٢٠.

(٣) فاروق عثمان أبانطة (دكتور)، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر، ١٨٢٩ - ١٩١٨، الهيئة العامة للقاهرة، ١٩٧٦، ص٥٤٥.

(4) F.O.; 195 / 2376 - F. 405.

Richardson To Lowther, 25 - 10 - 1911.

(٥) فاروق عثمان أبانطة (دكتور)، مرجع سابق، ص١، ٥٤٨.

- ومدينة (الشيخ سعيد) تقع عند الطرف الجنوبي الغربي لليمن وتواجه جزيرة بريم التي تشتمك في مضيق باب المندب حيث للدخل الجنوبي للبحر الأحمر.

ومع ذلك فإن تأثير القصف الإيطالي قد وصل التجهيزات التي تمت في مشروع السكك الحديدية والمرافق البحرية.

في أول يناير ١٩١٢م ظهر الطرادان الإيطاليان (بيمونتى) piernonte (بيوجلا) Puglia، عند (رأس الحكثيب) وأخذ يتصفان الميناء والتجهيزات الكهربائية التي تمت فيه<sup>(١)</sup>.

وفي ٢٦ يناير بعث الطراد (بيمونتى) بزورق صغير إلى الشاطئ ليبلغ أعضاء وممثلى النقابة الفرنسية التي تورطت في تنفيذ مشروع المرفأ وخط السكة الحديدى لحساب الحكومة العثمانية بأمر الحصار<sup>(٢)</sup>.

وفي هذه الاثناء كانت النقابة الفرنسية قد قررت وقف العمل في المشروع وسحب مهندسيها ومساحيها وعمالها الفنيين إلى الحديده لأن الحصار الإيطالى لسواحل اليمن والعمليات العربية تعوقان الاستمرار في المشروع تهيدا لنقلهم من الحديده إلى فرنسا.

وبالفعل طلبت النقابة من حكومة باريس ان تتدخل لدى حكومة روما لانقاذ المهندسين والفنيين الفرنسيين للعاصرين في الحديده ونجعت الحكومة الفرنسية فى الحصول على موافقة الإيطاليين بالسماح لعدد من السفن الفرنسية تقوم بمرحلة ترحيل الرعايا الفرنسيين الذين كانوا قد تجمعوا في الحديده<sup>(٣)</sup> خلال الحصار المضروب حول الساحل اليمنى

وتم استدعاء الميسور (أرموندبيش) Armond Behic الذى كان يشغل منصب مدير ادارة عربات السفن بالسكك الحديدية الفرنسية ليباشر مهمة ترحيل الفنيين والمهندسين ورجال النقابة الفرنسية.

وقد أبدى (ريشاردسون) المتصل البريطانى في الحديده ناكه انه بان النقابة سوف تتذرع بان الحرب (الإيطالية التركية) هى السبب فى توقف العمل فى المشروع وهذا غير كافه، وأضاف انه من المعروف أن الشركة بتوقفها عن العمل قد أثارت القلق والانزعاج للحكومة العثمانية وأحدثت خللا وإرباكاً لنصوص العقد البرم مع

(1) F.O.; 195 / 2376, F. 117 - 119.

Richardson To Lowther, 6 - 1 - 1912.

(2) F.O.; 195 / 2376, F. 213 - 214.

Richardson To Lowther; 28 - 1 - 1912.

(3) F.O.; 195 / 2376 . F. 204.

Richardson To Lowther; 19 - 2 - 1912.

الحكومة العثمانية وبذلك خسرت حكومة أستانبول جهود كل الذين قاموا بالدراسات الجادة حول المشروع وخسرت المعدات والمواد الخام<sup>(١)</sup>.

في ١٧ أكتوبر ١٩١٢، عادت حالة الهدوء النسبي إلى المنطقة وكانت معدات السكة الحديدية بالمخازن قد أصبحت بحالة سيئة بعد أن طالها الصدأ فتأكلت بعض أجزائها الأمر الذي جعل الحكومة العثمانية تصرف النظر عن مشروعاتها من أجل المنافسة على سكة حديد اليمن.

وما تبقى من معدات في حالة جيدة من قضبان حديدية وعربات كان مكسداً على الجانب الشرقي لشبه جزيرة رأس الكشيب.

وخلال المحاولات المستمرة لرفع الرمال والطيني من قاع البحر عند ميناء رأس الكشيب حيث كان سيمد الخط الحديدي يمكن رؤية بعض بقايا القضبان الحديدية<sup>(٢)</sup>.

ونقلت كميات ضخمة من قضبان السكة الحديدية من رأس الكشيب إلى قرية ميولا وهي إحدى القرى الكبيرة في (وادي مون)<sup>(٣)</sup> وشهدت هذه القضبان مبعثرة في عدة اتجاهات بلا تنظيم ولا حراسة.

ولم يكن غريباً أن تلفت مسألة السكة الحديدية في اليمن فطر السيد محمد بن علي الإدريس الذي كان إماماً شرعياً على (صبيها)<sup>(٤)</sup> ففي عام ١٩١٠م بعد مغامرته ضد العثمانيين، التقى بسعيد باشا الشركسي وطلب منه ضرورة بناء عدد من المدارس وإنشاء خط سكة حديد حول منطقة (عسير)<sup>(٥)</sup>.

وكان الإيطاليون قد أمدوا الأدريس بالمال والسلاح حتى تمكن من الاستيلاء على جزر فارسان فأصبح في موقف التهديد المباشر للعثمانيين داخل اليمن وبما لا شك فيه أن إصرار الدولة العثمانية على عدم الاعتراف للأدريس بوضعيته خاصة في اليمن على النحو الذي اعترفت به للإمام يحيى في صلح دعان هو الذي دفع الإدريس إلى توطيد علاقة بإيطاليا ومواصلة السير في تلقي المساعدات منها لمعاوية الدولة العثمانية<sup>(٦)</sup>.

(1) F.O.; 195 / 2395 – F. 204.

(٢) جورج بياستسكي: مذكرات خبير متقي في اليمن، ص ٢٩-٤٠.

(٣) أحمد مشرف الدين، مرجع سابق، ص ١٢.

(٤) تقع مدينة حبيا في انخلاف السليمان.

(5) F.O.; 882 / 0 F. 506.

(٦) فاروق أهاظة، (دكتور)، مرجع سابق، ص ٥٤٩، ٥٤٨.

علي أية حال نجح العثمانيون بعد ذلك في استرداد جزر القارسان من الأدريس ثم بدأ بينهم شكل من أشكال التفاهم حيث وافقت الدولة العثمانية علي تعيينه حاكما علي عسير.

### المشروعات الأخيرة للسكك الحديدية في اليمن:

ظل مشروع السكك الحديدية في اليمن متوقفا حتى عام ١٩١٤م عندما طرحت عدة محاولات مختلفة من جانب إيطاليا وألمانيا وكان جميعها إما بهدف عسكري أو هدف اقتصادي لصالح الدولتين ففي ١٠ يناير ١٩١٤م تقدمت شركة من محمية عدن، للإخوان (كواس و دانيش) وهما من الرعايا البريطانية، بطلب إلي السير لويس مالين، سفير بريطانيا في القسطنطينية من أجل مساعدتها في الحصول علي حق الامتياز كبناء وتشهيد الميناء البحري في رأس الحكثيب، ومد الخط الحديدي بين الحديدة وصنعاء<sup>(١)</sup>.

وفي نفس الوقت كانت النقابة الألمانية هي الأخرى تحاول من جانبها الحصول علي هذا الامتياز وبذلك بدأت مرحلة جديدة من التنافس الدولي حول مشروعات السكك الحديدية في اليمن تم خلالها تبادل المراسلات بين لندن والهند وعدن والقسطنطينية في عام ١٩١٤م وعندما عرف نائب الملك بطلب شركة الإخوان (كواس و دانيش) أجاب إلي لندن بأن منح الامتياز لهذه الشركة أمر هام من الناحية السياسية فالرعايا البريطانيون يمثلون ثروة كبرى وهم قادرون علي تنفيذ كافة شروط الامتياز، كما أن العودة إلي إثارة مسألة فاعلية النفوذ الأجنبي علي الساحل الشرقي لليمن الأحمر بالقرب من محمية عدن كان في ذلك الوقت أمر غير مرغوب<sup>(٢)</sup> فيه وكان نائب الملك يريد أن يشير إلي مخاوفه من تزايد ونمو المصالح الإيطالية والألمانية في اليمن

- حيث يفترض، للعلاقة بين الأدريس وإيطاليا وحجم المساعدات الإيطالية التي قدمت له من بنادق وذخيرة وكميات من الذهب.

(1) I.O.L., R20 / A2A / 2 / 2.

Cowasji Dinshow yo sir l. mallet . 10.1.1914.

- انظر أيضا:

- Hardinge papers, 98, Telegraphic Correspondence, Tovicenoy, January, December 1914.

(2) I.O.L., R20 / A2A / 2 / 2.

Pol. Sec Gov, T. (for, Pol Dep); Govet , pol . dept . bombag, 26-2-2019

وشارك المقيم السياسي البريطاني في عدن المناقشة واقترح في برقية عاجلة إلى نائب الملك في الهند، ضرورة أن يمنح الامتياز لرعايا بريطانيا العظمى بدلا من الرعايا الإيطالية وهذا الأمر إذا تم تحقيقه فيكون عملا ماما ومرغوب فيه.<sup>(١)</sup>

وهكذا توافقت وجهات نظر حكومة بمباي، مع اقتراحات المقيم السياسي البريطاني في عدن حيث أضاف وبما أن اليمن متاخمة لمحمية عدن ولا توجد هناك علي الساحل الشرقي للبحر الأحمر أية ممتلكات إيطالية، فإنه من الواجب علي الممتلكات البريطانية أن تتفوق وتتسود علي أولئك الإيطاليين في اليمن وأنني أرى أنه إذ أمكن الحصول علي الامتياز للرعايا البريطانيين فإن ذلك سيكون إنجاز دبلوماسي في غاية الأهمية.<sup>(٢)</sup>

وبذلك تضاربت المصالح البريطانية مع المعاولات الإيطالية والألمانية بشأن الحصول علي امتياز مد خطوط السكك الحديدية في اليمن، فكانت بريطانيا ترى أنها صاحبة المصلحة الكبرى في الإشراف علي تنفيذ هذا المشروع.

وحتى التصف الثاني من مارس ١٩١٤م، لم تتسلم شركة الأخوان (C.D) أية تعليمات من السفير البريطاني من القسطنطينية بشأن الإجراءات التي يجب أن تتبع للحصول علي الامتياز.

وفي أواخر مارس بمث مالت الرد علي شركة الأخوان (C.D) وأبلغهم بأنه قدم للوزير العثماني ككل الضمانات اللازمة للحصول علي الامتياز<sup>(٣)</sup>. واقترح ضرورة تعيين وكيل أو نائب عنه في العاصمة التركية لكي يتم النظر في طلباتهم التي ستلقى المساندة من السفير البريطاني وشرط أن يكون هذا الوكيل من الرعايا البريطانية وموظفا بالعاصمة البريطانية حتى إذا منح الامتياز لهم يصبح الميناء والسكك الحديدية في أيدي البريطانيين وتحت حكمهم وتحت سيطرتهم<sup>(٤)</sup>.

ولقد أهد المقيم السياسي البريطاني في عدن طلبات شركة الأخوان (C.D) بقوله (إن اقتراح مشروع السكك الحديدية) استراتيجية عامة وضرورية وأنني أحذر من أن تسعى ككل من ألمانيا وإيطاليا علي هذا الامتياز<sup>(٥)</sup> ولذلك كانت بريطانيا ترى أنه من

(1) I.O.L, R20 / A2A / 2.

Political resident ; Aden-govt .pol dept bomby.

(2) I bid.

(3) F.O.; 195 / 2376. F. -208 - 209.

(4) Ibid.

(5) I.O.L, R20 / A2A /

الضروري الحصول على هذا الامتياز حتى لا يكون هناك شئ تنافس عليه القوى الأوروبية في المنطقة مستقبلا.

وخلال الحرب العالمية الأولى كانت مسألة سيطرة بريطانيا على اليمن موضوع تقاس من جانب (البرجاديير - جنرال - والتون) Brigadier - General - Walton.

القائم بأعمال المقيم السياسي البريطاني في عدن<sup>(١)</sup> ومن جانب ليفيف من المسؤولين البريطانيين وأيضا القائد العام للقوات البريطانية في عدن.

ومنذ بداية الحرب حرص الجانبان المتصارعان على اتخاذ الخطوات العربية والدبلوماسية لكسب المعركة، فكانت منطقة البحر الأحمر آخر ميادينها حيث انحصر الصراع حولها بين العثمانيين والآنجليز نظرا لما كان لكل الجانبين هناك من نفوذ ومصالح عديدة. وأصبح كسب المعركة في الشرق الأوسط بوجه عام ومنطقة البحر الأحمر بوجه خاص هدف الجانبين.

وكانت بريطانيا تدرك الخطر الذي يهددها في اليمن حيث توجد الحامية العثمانية التي كانت تتألف من فرقتين، فكان يخشى تهديدها للوجود البريطاني في عدن، ومن هنا كانت منطقة اليمن على وجه الخصوص مسرحا للمنافسة في المجالين العسكري والدبلوماسي بين بريطانيا والدولى العثمانية<sup>(٢)</sup>.

وكان من المقترح في حالة احتلال بريطانيا لليمن أن يتعين على لندن أن تأخذ على عاتقها مهمة (الرجل المريض) وتنجز مهمتها بالوسائل التدريجية البارة لتستقر في المنطقة وتشييد الطرق وتبنى المدارس وتمد خطوط السكك الحديدية.

وظهر ذلك بصورة واضحة فيما كتبه الكولونيل (هارولد جاكوب) H.f.jacob المساعد الأول للمقيم السياسي البريطاني في عدن بمذكرته التي أرسلت إلى حكومة بومباي في ٩ سبتمبر ١٩١٥م بشأن القطة السياسية البريطانية في عدن والخاصة بالمناطق المحيطة بها في جنوب اليمن.

وتحدث فيها عن أهمية إنشاء خط للسكك الحديدية في المنطقة المحيطة بعدن في جنوب اليمن وخاصة ما بين عدن ولحج التسهيل مهمة توصيل المواد القذائية

R 20 / A2A/2/2. Gov, T POL., DEPT: JNDIA.

- وهذا الخطاب سرى بوجود ضمن ملف (سكك حديد الحجاز واليمن) بـمجلات وزارة الهند.

(1) I.O.L, R20 / A2A / 96 / 3.

(٢) فلوق عثمان أياظة (دكتور)، مرجع سابق، ص ٥٦٢ - ٥٦٣.

والاستراتيجية إلى عدن وربطها بالمناطق الداخلية وأن أي مشروع لتزويد (عدن) بالمياه لن يتمق إلا بإنشاء هذا الخط العديدي<sup>(١)</sup>.

وأوضح أن أهمية وخطورة هذا الخط العديدي من الناحية الاستراتيجية إذ ولو كانت لدى البريطانيين في عدن طرق ممهدة إلى (الحج) أو خط حديدي لتضادي البريطانيين الانهيار الذي حدث لحمية الحج بسيطرة الأتراك عليها عام ١٩١٥م<sup>(٢)</sup>.

وفي ١٢ مايو ١٩١٦م قدم (التون) القائد العام للقوات البريطانية في عدن وفي خطاب سري أرسله إلى سكرتير حكومة الهند البريطانية عدة اقتراحات لتدعيم مركز البريطانيين في عدن والمنطقة المحيطة وكان من بينها مد خط السكة الحديدية من عدن في اتجاه الداخل<sup>(٣)</sup> واعتبر والتون ذلك الخط الحديدي بداية تحقيق مرحلة تقدم يمكن تدعيمها والاستفادة منها في السيطرة على اليمن

وأبرز والتون خطورة منطقة (الشيخ سعيد) التي تتحكم في مضيق باب المندب وقال: إذا تعرضت لسيطرة أي قوى منافسة وقامت هذه القوى بتحصينها قويًا فلن يكون بمقدور البريطانيين أن يحتفظوا بجزيرة بريم على اعتبار أن منطقة الشيخ سعيد تعتبر منطقة دفاع طبيعية عن بريم ولهذا سيصعب القيام بهجوم على الشيخ سعيد لندرة المياه في المنطقة الصحراوية الواقعة إلى الشمال الشرقي فيها وفي الجهة الغربية من عدن<sup>(٤)</sup>.

وذكر أيضا عندما تصل سكة حديد العجاز إلى (ينبع) على الساحل الشرقي للبحر الأحمر فإنها سوف تلف حول قناة السويس وبذلك ستزيد الأهمية الاستراتيجية لمنطقة (الشيخ سعيد) الأمر الذي يتحتم على البريطانيين ألا يسمحوا لأي قوة أجنبية باحتلالها.

(1) I.O.L, R20 / A2A / 96 / 3, B. 216. NO. C 694. P.P. 2, A .

كانت مذكرة الكولونيل (جاسكوب) مع مذكرة أخرى له قد أرسلت إلى سكرتير حكومة الهند حول السياسة البريطانية في اليمن عن طريق ليجور جنرال (السير جون يونجهيتد) والمقيم السياسي البريطاني في عدن.

- Secret, From Major General Sir George Younghusband To The Secretary to Gov, T. Bombay, 23, Septemles, 1915.

(2) Ibid.

(3) I.O.L.R 20 / A2A / 1182 / 16. NO. C. 273; P.P, 1 - 4.

هذا الخطاب الذي أرسله جنرال والتون في ١٢ مايو ١٩١٦ إلى سكرتير حكومة الهند، بلغت صورته إلى ككل من رئيس الأركان العامة البريطاني في الهند وإلى المندوب السامي البريطاني في القاهرة.

(4) I.O.L, R20 / A2A / 1182 / 16; NO. C. 273, P. 3 - 4 .

ويري (والتون) ضرورة السيطرة على (تفن) ككبديل للسيطرة على الشيخ سعيد، ورأي أيضا أنه سيكون من الأفضل استمرار الخط الحديدي ليصل إلي (رأس الكثيب) الواقعة شمال (الحديدة)<sup>(١)</sup>.

وأشار (والتون) أن مثل هذا المشروع قد يثير بعض المتاعب مع الإمام يحيى في اليمن وفي نفس الوقت سينال كل الرضا من جانب الإديس صديق بريطانيا في (عسير).

وأشار الكولونيل (وهوب) Colonel R.A. Waub ضابط المخابرات العسكرية والسياسية البريطاني في عدن - أن الأتراك فكروا في مشروع إقامة خط للسكك الحديدية يربط بين الحديدة وصنعاء<sup>(٢)</sup> وقد ورد ذلك في التقرير المرفق بخطاب جنرال (والتون) القائد العام البريطاني في عدن إلي سكرتير حكومة الهند البريطانية ١٢ مايو ١٩١٦م تحت عنوان (حدود محمية عدن).

وتوقع (والتون) أن الاقتراح الذي تقدم به لتحقيق هدف بريطانيا في السيطرة على عدن ، سيكون معرضاً لجدل كثير من جانب السلطات البريطانية العليا، وذلك لأن الوسائل التي اقترحتها لتحقيق تلك الغاية قد ثبت إخفاقها هذا بالإضافة إلي صعوبة مد خط للسكك الحديدية في مناطق غير خاضعة للنفوذ البريطاني<sup>(٣)</sup>.

وكان (جاسكوب) يري ضرورة تمييز وتهيئة بريطانيا في تلك المناطق يباشر حقوقاً سياسية يتم التوصل إليها عن طريق الأساليب الدبلوماسية وأبدي تفضيله للوسائل الدبلوماسية حتى يتحقق مد الخط الحديدي ما بين عدن جنوباً وتعز شمالاً.<sup>(٤)</sup>

ورغم اعتراض جاسكوب على سياسة ضم مناطق جديدة في جنوب اليمن بالقوة إلا أنه استثنى من ذلك ميناء الحديدة حيث أوصى حكومته بضرورة السيطرة عليه لتكون أداة للمساومة مع إمام صنعاء من أجل تأمين الوجود البريطاني في عدن بعد رحيل القوات العثمانية عن اليمن. وبذلك يتضح مدى اهتمام السلطات البريطانية في عدن بأهمية وضرورة مد الخطوط الحديدية من أجل تدعيم الوجود البريطاني في عدن.

(١) قرر (والتون) أن هذا الخط سيتم حراسته من التعرض لأي هجوم معارض من جهة الشمال، عن طريق إقامة قلعة جليظة يتم بواسطتها السيطرة على حركة المرور.

(2) R 2 C / A2A / 1182 / 16.

Enclosure ; No . 1 The Bounday of the Aden Protetrate Note . be Colonel R.A. Wahope R.E.C.B.P.S.

(3) R 2 C / A2A / 1182 / 16; No. C. P.4 .

(4) R 2 C / A2A / 96 / 3; B. 216. No. x-g 99. p.4.

الجدير بالذكر أن مقترحات عدن بشأن احتلال اليمن قد رفضت وبشكل حاسم ونهائي في كحل من لندن والهند ، وبذلك فشلت المحاولات البريطانية للحصول علي امتياز مشروع مد خط حديدي يربط العديدة بصنماء بسبب الأطماع البريطانية التوسعية في المنطقة.

وفي عام ١٩٢١م كانت آخر المحاولات مد السكك الحديدية في اليمن علي يد ( السيد محمد الأدرسي ) عندما فكر فيها بصورة جدية وبالتحديد بعد شهر واحد من احتلال العديدة .<sup>(١)</sup>

كان الرجل يعتقد ومنذ عام ١٩١١ بأن رأس الكشيب هي المكان المناسب باعتبارها أرض بكر لبناء المرفأ ومد الخطوط الحديدية ولهذا طلب من السلطات الإيطالية في ماسو Massawd أن تمنع رعاياها هناك في رأس الكشيب من الاستيلاء علي قضبان السكك الحديدية عن طريق شرائها وبيعها إلي المهندس (مونتجان) montague الذي كان يعمل في سكك حديد السودان<sup>(٢)</sup>

وعلي الرغم من حالة الحماس التي طرأت علي الأدرسي بشأن السكك الحديدية إلا أن احتمالية بناء ومد الخطوط الحديدية في أراضيه كانت ضئيلة وإن لم يمكن بمعدة المال وخاصة بعد أن فقد الرجل الذي كان حليفاً للإنجليز خلال الحرب العالمية الأولى -ككل تحالف منها بعد عام ١٩٢٢م عندما أصبح الفساد والعجز وعدم الكفاءة في (عسير) من الأمور المألوفة -أضف إلي ذلك أن حكومة لندن كانت تبحث عن اتفاقية مع إمام صنماء وكان من الممكن أن يحدث ذلك ولكن علي حساب تأييد بريطانيا للإدرسي وبذلك ستتخلي بريطانيا عنه دولياً.

أضف إلي ذلك أن دخل بريطانيا المحدود قد نفذ في محاربة الإمام يحيى وكان من المستحيل اقتصادياً اعتماد مولد مالية لمشروع سكك حديد (عسير). وهكذا أصبح من الشئ المؤسف حقاً عدم تحقيق مشروع ربط ووصل العاصمة اليمنية (صنماء) بالعديدة ، بقضيب من قضبان السكك الحديدية<sup>(٣)</sup>.

١) أحمد شرف الدين - مرجع سابق ، ص / ١٧٨

(2) I.O.L; R20 / A2A / 2 / 2,

Government Politicial Departement Bombay.

(٣) قطان محمد الشحي ، الاستعمار البريطاني ومركزتنا العربية في جنوب اليمن ، دار النصر ، القاهرة،

١٩٦٢، ص ١٢٤، ١٢٥.

### الخاتمة

من المعروف أن السكك الحديدية هدف استراتيجي يتفق وطموحات والأمان السياسية والعسكرية لحكول الدول.

فمنذ عام ١٩٠٥م برزت مسألة خط سكة حديدية من الحديدية إلى صنعاء وذلك عندما رأي الباب العالي ضرورة تقسيم اليمن إلى ثلاث مناطق حتى يسهل علي القوات العثمانية حماية الساحل وإعطائها الحركة من الساحل إلى الداخل.

وقد رأينا أنه منذ عام ١٩٠٥م بلغ اهتمام بريطانيا بمسألة السكك الحديدية ذروته كإجراء فاعل من أجل احتلالها شمال اليمن وبدأت بريطانيا منذ ذلك الوقت تهيئ اللثام بين تعريكات الرأسمالية الفرنسية من أجل التهرب إلى اليمن عن طريق مشروعات السكك الحديدية .

ورأينا أيضا كيف تضاربت المصالح البريطانية مع المحاولات الإيطالية والألمانية بشأن الحصول علي امتياز مد خطوط السكك الحديدية في اليمن في الوقت الذي كانت فيه بريطانيا ترى أنها صاحبة المصلحة الكبرى في الإشراف علي تنفيذ المشروع .

وقد زادت أهمية الموضوع بعد نشوب العرب العالمية الأولى حيث كانت بريطانيا تدرك الخطر الذي يهددها في اليمن حيث توجد الحامية العثمانية وكان يخشى تهديدها للوجود البريطاني في عدن ومن هنا كانت منطقتة اليمن خصوصا مسرحا للمنافسة في المجالين العسكري والدبلوماسي بين بريطانيا والدولة العثمانية

والذي لا جدال فيه أن فتح ملف سكك حديد اليمن أمرا في غاية الأهمية بالنسبة للدول المجاورة ولليمن نفسها علي اعتبار أن اليمن تمثل امتدادا وعمقا استراتيجيا لميدان المملكة العربية السعودية للإمارات العربية الشرقية.

ومن هنا يمكن لليمن إذا توفرت لها الإمكانيات المادية والعسكرية والمعنوية وخطوط السكك الحديدية أن تدعم كل المنطقة الجنوبية من الجزيرة وأن تغلق فيها وحدة متجانسة تماما بكل مقومات الاتحاد كخطوة في سبيل تحقيق الوحدة العربية الكبرى بتنفيذ شبكة الخطوط الحديدية في اليمن .

هذه الشبكة ستزيد بلا شك قدرة الاقتصاد اليمني وتقوي علاقاتها بالدول الأخرى وسيؤدي هذا إلى تزايد أهمية المركز الاستراتيجي لليمن - علي الأقل - بالنسبة لمجموعة دول البحر الأحمر . الأمر الذي يهدد كثيرا في وضع خطة عربية مشرشرة للإفادة من شبكة خطوط السكك الحديدية تحقق الوحدة العربية الكبرى المنشودة .

هكذا لعبت السكك الحديدية دورها الجذري في السياسة الدولية ودورها الإيجابي في تطوير أسلوب حياتنا وحياة العالم بأسره ففعلنا حديديا عربيا كفيل بخلق الدعوى العاطفية ومكفيل بعدم إيجاد خلافات ونزاعات بين دولة وأخرى في كل المنطقة العربية.

إن شبكة خطوط سكك حديدية عربية هي (الجامعة العربية) الحقيقية وستكون لها أثر خطير في اللعبة الدولية ونقطة تحول الأمة العربية في الاستراتيجية العالمية.

## المصادر والمراجع

الوثائق العربية غير المنشورة:

- دار الوثائق القومية بالقلمة، القاهرة.

- دفتر رقم ١٧٨/١٣١/٥١٠.

- دفتر رقم ١٩/١٦٢٢.

الوثائق الأجنبية (غير المنشورة):

- Public Record Office London (F. O.).

أرشفات وزارة الخارجية البريطانية المحفوظة بدار المحفوظات العامة بلندن.

وهي تشمل على التقارير السياسية والاقتصادية والمراسلات السياسية

المتعلقة بمشروعات سكة حديد اليمن من وزارة الخارجية وسفرائها في القسطنطينية

وباريس وصنعاء وأرقامها:

- 195 / 2350 ، 195 / 2224 ، 195 / 2395

- 405 / 24.

- 405 / 27.

- 424 / 224 ، 424 / 22 ، 424 / 217

- 685 / 3.

- 882 / 10.

٢- India office Library and Records

سجلات وزارة الهند البريطانية بلندن، وتشمل:

- R 20 / A2A / 22.

- R 20 / A2A / 96 / 3.

- R 20 / A2A / 96 / 4.

- R 220 / A2A / 1182 / 16.

- R 20 / A2A / B. 216. No. 695.

## وثائق أجنبية منشورة:

- The Harding papers Volume 98.

وهي أوراق خاصة بمستر هاروتج حاكم الهند العام وموجود بمكتبة كمبرج وتحتوي على بريقيات المعاهدات والمشاورات مع نائب الملك في الهند بشأن مشروعات سكة حديد اليمن خلال الفترة من يناير وحتى ديسمبر ١٩١٤م وأممها البرقية رقم (٩٤).

## المراجع الأجنبية :

- AHMA; F, The young Turk's, London, 1969.
- Cambridge history of Islam; Vol. 1. , Cambridge, 1970.
- GAVIN, R, J, Aden under British rule, 1939 – 1967, London, 1975.
- **Harris, walter ;**  
A journey Through the Yemen and some general remarks upon the country; London 1983.
- **Hoskios; (HarffardI);**  
British Routes to India; London, 1928.
- **MEADE (EARLE EDWARD);**  
Turkey, the Great powers and Bagdad Railway; A study in imp New York. 1934.
- **WAEI; A.J.B,**  
A modern pilgrim in Mecca and Aseige in Sana, London ,1912.
- **WHIGHAM, N.J,**  
The persian problem, London, 1903.

المراجع العربية:

- أحمد حسين شرف الدين:

اليمن عبر التاريخ من القرن ١٤ (دراسة جغرافية تاريخية سياسية) ط١ ، مطبعة السنة المحمدية، القاهرة ١٩٦٢.

- أحمد فضل بن علي محسن العبدلي:

هدية الزمن في أخبار ملوك لحيج وعدن، المطبعة السلفية، القاهرة، ١٢٥١م.

- أحمد عزت عهد الكريم (دكتور) وآخرون:

دراسة تاريخية في النهضة العربية العديدية، الإدارة الثقافية بجامعة الدول العربية، القاهرة ١٩٥٨.

- أمين الريحاني:

ملوك العرب أو رحلة في البلاد العربية، ط١ ، المطبعة العلمية، بيروت، ١٩٢٥.

- أمين حسونة:

مصر والعراق العديديتين، دار الكتب الأهلية، مصر ١٩٢٨.

- السيد مصطفي سالم (دكتور):

تكوين اليمن الحديث (اليمن والإمام يحيى ١٩٠٨-١٩٤٨) معهد الدراسات العربية ، القاهرة ١٩٦٢.

- جاد محمد طه (دكتور):

سياسة بريطانيا في جنوب اليمن ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، ١٩٦٩ .

- جلال يحيى (دكتور):

العالم العربي الحديث (المدخل) ، دار المعارف مصر ١٩٧٥م.

- جمال زكريا قاسم (دكتور):

الخليج العربي (١٨٤٠-١٩١٤) دراسة لتاريخ الإمارات العربية مطبعة جامعة عين شمس، ١٩٦٦م.

- حسين بن أحمد العرش:

بلوغ اللرام في شرح مسك الختام في فن تولي ملوك اليمن مطبعة البرتيزي، القاهرة/١٩٣٩م

- عبد الله عبد الكريم الجرافي:

المقتطف من تاريخ اليمن، مطبعة عيسى الحلبي، القاهرة  
١٩٥١م.

- عبد الواسع بن يحيى الواسعي:

تاريخ اليمن المسمي فرصة الهموم والعزى في حوادث وتاريخ  
اليمن للمطبعة السلفية، القاهرة ١٣٤٦هـ.

- فاروق عثمان أياظة (دكتور):

عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ١٨٣٩-١٩١٨ الهيئة  
العامة، القاهرة ١٩٧٦.

- فاروق عثمان أياظة (دكتور):

العلاقات البريطانية اليمنية بين الحربين العالميتين ١٩١٩-١٩٢٩  
دراسة وثائقية، دار المعارف الإسكندرية ١٩٨٤م.  
سياسة بريطانيا في عسير أثناء الحرب العالمية الأولى (دراسة  
وثائقية)، دار المعارف، الإسكندرية ١٩٨٤.

- محمد صادق عقل وهيام أبو عافية:

أضواء على ثورة اليمن، الدار القومية، القاهرة، ١٩٦٢.

- محمد بن أحمد عيسى العتملي:

المحلاف السليمانى في أو الجنبوب العربى في التاريخ، دار  
المكتب العربى، القاهرة ١٩٦١م.

- نزيه فويد العظيم:

رحلة في بلاد العربية السعيدة من مصر إلى صنعاء، سبأ،  
مأرب، مطبعة عيسى الحلبي، القاهرة ١٩٧٧م.

المراجع المعريسة:

- آلان نيفتنز وهنري ستيل:

موجز تاريخ الولايات المتحدة، ترجمة محمد بدر الدين خليل، دار  
للمعارف القاهرة ١٩٨٢.

- بيبروفوفان:

تاريخ العلاقات الدولية ١٨١٥-١٩١٤، ترجمة يحيى جلال يحيى  
ط٢، دار المعارف، القاهرة ١٩٧١م.

- جورجى بياستسكى:

منكرات خير سوفيتي في اليمن، وكالة نوفستي للأنباء  
مطابع الطناوى، عابدين، القاهرة (د.ت).

- رامزور (دكتور):

تركيبا القناة وتورة ١٩٠٨م، ترجمة صالح العلي منشورات  
مكتبة الحياة، بيروت ١٩٦٠م.

- سلفاتور أبونتي:

مملكة الإمام يحيى، رحلة في بلاد العرب السعيدة، ترجمة طه  
فوزي، القاهرة ١٩٤٧م.

الدوريات:

- مجلة عرب نجران، صنعاء، العدد ١٤ عام ١٩٨٠.
- مجلة السكبة الجديد، القاهرة، عند مارس أبريل ١٨٥٤ القاهرة.
- جريدة للمطم القاهرة، عدد ٨ مايو ١٩٠٢م.
- جريدة الأهرام، القاهرة، عدد ٧ يونيو ١٩١١م.