التنافس الدولي

حول مشروعات السكك الحديدية

في اليمن (١٩٠٥ - ١٩٣١)

دكتور

خالد محمد نعيم

مدرس التاريخ الحديث والمعاصر

بكلية الآداب - جامعة المنيا

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

لعبت الخطوط الحديدية - حيثما كانت - دورا خطيرا، أساسيا يجدر أن يتذكره كل مشتغل بالسياسة أو الاجتماع أو بالقضية الوحدوية بين الشعوب فالوصل بخطوط السكك الحديدية يصل الشعوب والقوميات والأجناس المختلفة، أكثر مما يتم وصلها بالأماني والخطب أو الأشعار وخط السكه الحديد يفعل أكثر مما يقوم به أكثر الزعماء السياسيين نفوذا أو قوة ، ويحقق في الواقع ماتعجز كثير من الدساتير ان تحققه بالكلام · ومع ذلك يظل خط السكه الحديد ، صامتا لايتكلم الا للمتأمل والمفكر والباحث عن الحقيقة ·

لقد كان خط قطار الشرق السريع (القطار الأزرق) هو المدخل الطبيعي والحقيقي إلى السوق الاوربية المشتركة ، ثم البرلمان الأوربي المشترك ، ثم (الدينار الأوربي) المرتقب · وقد كان خط سكة حديد (موسكو - سيبريا) عاملا ماديا في توحيد القوميات السوفيتية ، التي تزيد عن الماشه قوميه ، ويوما ما كانت بريطانيا العظمى، تحلم بإنشاء الامبراطورية الانجليزية في افريقيا ، عن طريق وصل الخطوط الحديدية من القاهرة الى الكاب ، ولما فشلت في ذلك شاع عليها هذا الحلم ·

ويوم أن ظهر (الحصان الحديدى) [1] في العالم الجديد، عام ١٨٢١ ،

---

(١) حملت امريكا على أول قاطره لها عام ١٨٢٤ في نيويورك وأطلق عليها (الحصان الحديدى) كوسيلة عجيبة للنقل · وفي عام ١٨٣٣ انتهى العمل في أول خط سكة حديدى أمريكي كبير، هو أطول خطوط العالم في ذلك الوقت (٢٢٠ كيلو متر) وهنا عرفت هذه القارة التي كانت في أقصى انطلاقها الاقتصادى، هذه الثورة العظيمة وسرعان ما امتدت في المنطقة شبكة من الخطوط · فكان ثمة أربعة وسبعون قطارا تسير يوميا في عام ١٨٥٤ - الى شيكاغو ·

انظر : الان نيفنز وهنرى ستيل - موجز تاريخ الولايات المتحدة ترجمة (محمد بدر الدين خليل) ، ص (١٧)، دار المعارف، القاهرة ١٩٨٣ ·

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

كانت ثورة ١٨٣٠ وعندما انضم أول خط حديدي عبر الولايات المتحدة الأمريكية بين [illegible] (بين اتوبيورك وسان برانسيسكو) ليربط المحيطين الهادي والاطلنطي، وكانت آخر خطوة تم تركيبها فيه (صنعت من الذهب الخالص). [illegible] لعبت السكك الحديدية في الولايات المتحدة دورا من الدرجة الأولى [illegible] النصف الثاني من القرن التاسع عشر، في غزو الغرب الأوسط والجنوب، [illegible] وشيكاغو وسانت لويس، وهما الملحمة الخرافية لرعاة البقر وجنايات المستوطنين، وساعدت [illegible] تدمير (الرجل الأبيض) في الأراضي المجهولة وبذلك كان للسكك الحديدية دورا كبيرا في توحيد الحياة الأمريكية لشاسعة، وفي التمهيد لانضمام [illegible] لهذه الأمة الشاسعة، بل ويرجع الفضل الى السكك الحديدية في تحول [illegible] أراضي امريكا، الى ولايات خلال الفترة مابين ١٨٣٠ - ١٨٦٠ .

لقد شهدت الفترة مابين عامي ١٨٣٠ - ١٨٦٠ موجة البناء والاختراع [illegible] لم يسبق لها مثيل، في مد وانشاء خطوط السكك الحديدية، في الشمال والغرب الأوسط والغرب الأقصى، والشرق والشرق الجنوبي، ومن المستحيل [illegible] الماضي من الدور الذي لعبته السكك الحديدية خلال القرن التاسع عشر، في الاستراتيجية العسكرية والسياسة الوحدوية، اذ [illegible] لخط الحديدي أكثر [illegible] أوضح . فالت المانيا تفتخر في انشاء الخط الحديدي [illegible] في الشرق عن طريق خط حديد (برلين - الكويت) أو (برلين البصرة) . [illegible] (دمشق - المدينة) لقد حقق قدرا من الوحدة العربية، وخصوصا [illegible] بين سوريا الكبرى، وهو ماتم يتحقق مثله بعد ذلك، في ظل أحسن [illegible] أو دساتير أو جامعة عربية . وكان ذلك هذا الخط بمثابة الجاسوس (لورنس) في الحرب العالمية الأولى، فدمرت مرارات حديدية وجسور [illegible] في غاية الخطورة، لقد سقطت الخلافة، ودخل الاستعمار الغربي في الأراضي العربية، وصدر وعد بلفور، بعد ذلك بقليل، وذلك الأشعار الرأسمالية [illegible] والمباركية وغيرهما الى المنطقة ولهيا .

لقد ظل خط سكة حديد (القاهرة - الخرطوم) [illegible] أهم عوامل الارتباط المصري السوداني وكان من الممكن أن يلعب [illegible]

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

ويتضخم دوره لو لم يكن قد تابع عبد شلالات أسوان بنقل الانجليز أنفسهم[١] - وكان من الممكن أن يحل مشكلة الجنوب السوداني لو أنه كان قد امتد الى جنوب السودان . هكذا كانت السكك الحديدية دورها الجذري في السياسة الدولية ، ودورها الايجابي في تطوير أسلوب حياتنا وحياة العالم كله .

شهدت مصر أول خط سكة حديد ، يشيد في الشرق العربي كله وذلك ، خلال فترة حكم كل من عباس الأول ومحمد سعيد (١٨٤٨ - ١٨٦٣) وهو الذي يصل الاسكندرية بالسويس . وهذا المشروع أنشئ بناء على رغبة بريطانيا في تحقيق وسائل اتصال سريعة وبخاصة بين لندن والهند ، واتخذ هذا الخط وسيلة للانجليز للاتصال بآسيا واوربا وتوسيع نطاق المصالح البريطانية . لقد زاد هذا الخط من أهمية مصر ، لأنه كان في حد ذاته أجنبيه من المتاعب كانت شعرة في الدور الماضي شرا على مصر[٢] ولكن

---

(١) لقد تحددت السياسة البريطانية ، بعدم توصيل الخطوط الحديدية بين القاهرة والخرطوم مع الأخذ في الاعتبار أن الحكومة المصرية هي التي تحملت تدبير الأموال اللازمة لمد هذه الخطوط في السودان ومصر ، وأوصت انجلترا الى الشركات الانجليزية والبلجيكية التي تتعهد الشبكة الحديدية بأن يتم تصميم وتنفيذ سكة حديد الخرطوم ، بمواصفات تختلف كل الاختلاف عن سكة حديد القاهرة حتى يستحيل ، توصل بينهما في المستقبل وقد تمثلت الشركات رغبة بريطانيا ، فقد صممت سكك حديد الخرطوم والقاطرات والعربات وحتى الشريط الحديدي بمواصفات خاصة ، تختلف عن سكة حديد القاهرة من حيث حجم العربات والمسافة بين الشريط الحديدي والآخر الموازي له . وأصبحت سكة حديد الخرطوم تختلف عن سكة حديد القاهرة . وبذلك من المستحيل ان يقوم قطار من الخرطوم ويصل القاهرة مباشرة ، لاختلاف حجم العربات والمسافة بين الخطين لذلك ظلت الخط الحديدي بين الخرطوم والقاهرة بعد شلالات أسوان يبدأ في اتجاه القاهرة بمواصفات أخرى . وقد عاينت هذا التباين الواضح بالعين ، في زيارتي للخرطوم في ديسمبر ويناير ١٩٨٥/٨٦ (المحرر) .

(٢) أمين عصمت - مصر والطرق الحديدية . ص ٩١/ دار الكتب الأهلية القاهرة ، ١٩٢٨ وبخصوص الاتفاق الخاص بهذا الخط الحديدي يرجع اليه في : مجلة السكة الحديد ، عدد مايو عام ١٩٥٤ . ص ٢٢/ ومابعدها .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

كان هذا الخط قد أتيم من البداية للمصلحة الوطنية وباشراف وطني كامل لكنان من آثاره العكسية تدعيم الاستقلال وحماية الوطن ، ولكنه قام بتخطيط وتدعيم من الانجليز ، الذين أشرفوا على تنفيذه ضمن خطتهم الدفينة للسيطرة على مصر .

ولقد نفذ نصف المشروع فقط في عهد عباس ، واكتمل النصف الباقي في عهد سعيد ، الذي تولى من بعده ، حيث مارس أسلوب سريع وتعال في انجازه (١) .

وكان منح الامتياز الخاص بمد خط حديدي الى أنقره ، يعتبر أول مرحلة لتشييد ومد سكة حديد بغداد، بغرض وصل أوربا واستانبول بالخليج العربي ، فقد قامت المجموعات المالية الانجليزية والألمانية والفرنسية بمحاولات منذ عام ١٨٩٠ للحصول على عقود امتياز للسكك الحديدية، وكسبت المصالح الألمانية الجولة ، فقد منحت الدولة العثمانية هذا الامتياز لألمانيا، ممثلا في (البنك الألماني) الذي حصل في عام ١٩٠٢ على عقد امتياز لشبكة خطوط سكك حديدية واسعة، كانت ستغطي الجزء الأكبر من الأناضول وما بين النهرين ، ولها خط رئيسي يصل انيومفور بغداد ثم بالخليج العربي .

ونتج هذا العقد للنشاط الألمان امكانيات واسعة، من وجهة النظر الاقتصادية والسياسية وكان يعني تهديد للمصالح المالية الفرنسية، مع أن الجزء الأكبر من سندات (الدين العثماني) كان في أيدي الفرنسيين، وتهديدا أكبر لبريطانيا وروسيا، لأصبحت بريطانيا مهددة بفقدان المركز المتفوق الذي حصلت عليه، من وجهة النظر الاقتصادية ، منذ قرنيين فيما يبدو

---

(١) دار الوثائق القومية ، بالقلعة : دفتر رقم ١٦٢٢ / ١٩ ، ص ٢٧ .
بشأن تنشيط العمل في مد الخط الحديدي من القاهرة إلى الاسكندرية ، دفتر رقم ٥١٠/(١٢/١٧/١)، بشأن جمع العمال من بعض سويف والدهلية للعمل في مد الخط الحديدي .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

النهرين ، وكانت تفكر بنوع خاص فى أن أمن الهند سيتأثر اذا ما بلغ الخط الحديدى الخليج (الفارسى) ، وقلقت روسيا من هذه الناحية التى ستفيد منها الامبراطورية العثمانية . والتى سيصبح فى وسعها، نتيجة للشبكة الحديدية، أن تنقل بسهولة قواتها الملاحه إلى جميع أجزاء أراضيها[1]. ومع ذلك فان مسألة (خط بغداد) لم تكن تمثل فى أية لحظة تهديدا خطيرا وصداما بين الدول العظمى، ولم تظهر المعوقات الا فى الميدان المالى فأغلقت فرنسا وبريطانيا وروسيا ، أسواق الدين العام المالى، ومصارفها فى وجه القروض التى حاولت الشركة الألمانية ان تمولها، ونجحت فى تأخير بناء وعد خطوط السكة الحديدية لبعض الوقت ، وان كانت لم تتوصل الى وقف المشروع .

لقد كانت الصداقة الألمانية، بالنسبة للدولة العثمانية ، فى ذلك الوقت ، فرصة رحبت بها الأخيرة ، لأنها أمدت السلطان العثمانى بالبعثات العسكرية والخبراء فى الادارة، وساعدته فى تذليل عقد القروض، فى الوقت الذى امتنعت فيه كل البيوتات المالية والأوربية والروسية عن تمويل مشروعاته الاصلاحية، فى الدولة العثمانية لذلك كان هدف الدولة العثمانية من منح المانيا امتياز السكك الحديدية، تقوية وتعزيز مصالحها واهتماماتها فى آسيا .

وما حدث بالنسبة لخط سكة حديد بغداد، حدث فى عام ١٨٩١ بشأن الموافقة على الخط الحديدى (موسكو - سيبريا) ، فكان أمر تدبير الموارد المالية له بيد الفرنسيين، ولم توضع المشروع فى عين الاعتبار كمشروع اقتصادى الا فى عام (١٩٠١، عندما تم توصيل تفريعاته إلى

---

(١) بيير رنوفان - تاريخ العلاقات الدولية (٨١٥ - ١٩١٤) ، ص ٧٠٩/ ٧١٠ ترجمة (جلال يحيى) ، ط ٢ ، دار المعارف ، القاهرة

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

ميناء (آرثر Arthur)، وحتى عام ١٩٠٥ لم يكن استكمل الخط . ولكنه أنجز فيما بعد ، وأصبح ينقل المهاجرين الروس الى الشرق وصار هذا الخط علامة واضحة على سيادة روسيا (١) .

ان تشييد سكة حديد الحجاز، من دمشق الى المدينة المنورة، خلال الفترة من عام ١٩٠٠ وحتى عام ١٩٠٨، كان يهدف زيادة فاعلية التحركات العسكرية العثمانية ، واعطاء القوات المدافعة دفعة ايجابية، لتكون قادرة على بذل أقصى مافي وسعها من جهد ، لاحكام السيطرة على جنوبي سوريه والحجاز . هذا الى جانب اثبات فاعلية سياسة السلطان عبدالحميد الاسلامية، في مواجهة طموحات الائمه الزيود في اليمن، والذين كانوا يحلمون باقامة دولة مستقلة عن الخلافة الاسلامية .

على كل حال ، فان عصر الشك الحديدية، وصل قمته جنوبي شبه الجزيرة العربيه عندما أيد كل من المقيم السياسي البريطاني في عدن . وحكومة بومباي ، المشروع الذى تقدم به الأخوان (كراسجي- دانشي Cowasji Dinshaw)، وهما من رعايا بريطانيا في عدن، والسلطان فضل ، من أجل تشييد خط سكه حديدى من عدن الى لحج وما وراءها . (٢)

---

(١) KURAT.A.N., Tsarist Russia and the Muslims of central Asia,Cambridge,Cambridge History of Islam Cambridge I97c,Vol.I,p.5I7.

(٢) GAVIN,R.J,Aden under British Rule.I839-I967 London,I975, 23I -232 .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

وعلى الرغم من أن مسألة السكك الحديدية ، كإجراء هام فى السياسة الجديدة للتنمية الاقتصادية والتوسع ، بالنسبة لبريطانيا من أجل احتلالها لشمال اليمن ، على وجه السرعة، قد بلغت ذروتها فيما بين عامى ١٩٠٢و١٩٠٤، الا أنها كانت مرفوضة من جانب وزارة الهند فى لندن، وهذا الأمر هو الذى جعل مشروعات السكك الحديدية، موضوعا غير وارد فى الحسبان أو فى التصور ، فى تلك الفترة .

وقبل أن نعرض لمشروعات السكك الحديدية فى اليمن ، وأمر التنافس الدولى حولها . يجب أن نعطى لمحة سريعة عن الأحوال الداخلية لذلك القطر، أثناء فترة الحكم العثمانى ، على اعتبار ان أول فكره ولدت بشأن ذلك المشروع ، وهو السكك الحديدية ، كانت قد تبلورت مع تصاعد المدى الثورى اليمنى ، ضد الوجود العثمانى هناك .

* أحوال اليمن العثمانية :-

ظل اليمن قرابة مائتين وعشرين عاما ، محتفظا بسيادته ، بعد إخلاء القوات العثمانية لأراضيه ، للمرة الثانية .(١) حتى كان عام ١٨٤٩ عندما أعادت القوات العثمانية المحاولة ، للتواجد به ، بمعاونة (الشريف عون) ، أمير مكه .

---

(١) كانت القوات العثمانية قد نزلت أرض اليمن، لأول مرة ، فى الثالث من أغسطس عام ١٥٣٨، بقيادة سليمان باشا الأرناؤطى . وكان اليمن تحت حكم أئمة الزيدين ، عندما إستولى أسطول (سليمان القانونى) على عدن .
أنظر تفاصيل ذلك فى :- احمد حسين شرف الدين - اليمن عبر التاريخ من القرن الرابع عشر قبل الميلاد إلى القرن العشرين . ص / ٢٦٢ . ط١ . مطبعة السنة المحمدية ، القاهرة ، ١٩٦٣ .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

وزحفت القوات العثمانية بقيادة (نوايين باشا) الوالي العثماني، الى صنعاء ، دون أن تلقى مقاومه ، ثم دخل هذا الزحف ، الامام المتوكل (محمد بن يحيى حميد الدين)، الذى اتفق مع الوالي العثماني، على مساعدته بقواته في اخماد بعض القلاقل الداخليه ، واصطحب (محمد بن يحيى) القوات العثمانية حيث أنزلهم بقصر همدان .

ولكن أهل صنعاء ثاروا ضد (محمد بن يحيى) ، لمساعدته العثمانيين في الوصول الى صنعاء وتمكن الأهالي بمساعدة أهالي (الجواز) من ارغام القوات العثمانية على العودة من حيث أتوا ، وألقوا القبض على (محمد بن يحيى) ، وأودعوه السجن في الحديدة، وعينوا (علي بن المهدي) اماما .

وبعد هذه الحوادث عاش اليمن ، حوالي ربع قرن في فوضى شديدة، بين القبائل ، كانت تمزق أوصاله . وكان (الباشا احمد مختار)، قائد القوات العثمانية المرابطه بـ (حديدة) يرضيه حالة الفوضى هذه ، وينتظر الوقت المناسب للهجوم على البلاد، وعندما جاءت الفرصة له في عام ١٨٧١، زحف بقواته الى صنعاء، ودخلها وتحصن

---

(١) في عام ١٥١٧، دخلت السواحل الغربيه جميعها تحت الحكم العثماني، بعد احتلال سليمان القانوني لمصر، وقد اتخذوا صنعاء عاصمة لهم وجعلوا حاكما عاما لذلك البلاد، ثم ثارت القبائل الغربية، واضطر الاتراك العثمانيين الى الجلاء عام ١٦٣٥، ولكنهم عادوا اليها فاتحين في القرن التاسع عشر بعدما اشتد تنافس الاستعمار على تلك المنطقة ، وقد انتصر العثمانيون على الزيدية وجعلوا اليمن وصنعاء وما حولها . ولم يتمكن العثمانيون من اخضاع جبال اليمن الوعرة، بل الوصول الى (صنعاء) ولا الى (جبال التي تحيط

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

على الصراعات والخلافات القبلية الناشبة فيها ، وماحولها غير أنه آخفق في بسط نفوذه على الجهة الشمالية ، الأمر الذى جعل الباب العالى يعزل (احمد مختار) ، ويعين بدلا منه (الباشا مصطفى) فى عام ١٨٧٣م(٢) .

وما ان وصل (الباشا مصطفى) ليتسلم مهام منصبه، حتى أخذ يتبع سياسة جديدة استخدم فيها العنف والقسوة ، فى جمع الضرائب من الأهالى ، لتغطية نفقات الحامية العثمانية فى اليمن ، ومع ذلك فان الجهة الشمالية، بقيت تحت حكم (المتوكل المحسن بن احمد) طوال فترة وجود الوالى العثمانى الجديد (الباشا مصطفى) ، الذى كان قد اعتقل عددا من كبار العلماء اليمنيين من صنعاء ، ووضعهم بسجن الحديده فى محاولة منه لقمع رؤوس الثورة القبلية ، ضد الوجود العثمانى .

وعندما توفى (المتوكل المحسن بن احمد) ، فى عام ١٨٨٨م ، خلفه (الامام الهادى شرف الدين بن محمد) ، وقد شهدت فترة حكمه ، ظلم وعسف غالبية الولاه والمتصرفين العثمانيين، الذين راحوا يستغلون جميع الضرائب لمصلحتهم الشخصية ، واستبدوا فى تحصيلها بشتى الطرق، وأعنف الوسائل ، مما أثار حقد اليمنيين وأشعل فيهم ثورتهم ضد الوجود العثمانى(٢) حتى توفى (الامام الهادى شرف الدين بن محمد) فى عام ١٨٩٠م .

---

(١) احمد حسين شرف الدين - المرجع السابق ، ص / ٢٦٧ .

(٢) نزيه مؤيد العظم (السورى)- رحلة فى بلاد العربية السعيده من مصر الى صنعاء ، سبأ ومأرب - ص / ١٥١ ، مطبعة عيسى الحلبى القاهرة ١٩٢٧ .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

ولقد اجمع أهل (الأهنوم) على مبايعة (محمد بن يحيى حميد الدين) ، اماما [1] حيث تمكن ، من تكوين جيش كبير من القبائل، وقرر أن يتصدى للاستبداد العثماني وقام بجيشه وحاصر صنعاء في عام ١٨٩٢ [2] وظل يحاصرها لمدة شهرين ونصف ، فشلت خلالها القوات العثمانية المحاصره ، في التخلص من الحصار [3] .

وعندما اشتدت وطأة المقاومة على العثمانيين في اليمن ، انهالت البرقيات من الحديده على الاستانه، لطلب الامدادات العسكرية اللازمه، للتصدى للثورة اليمنية واخمادها الأمر الذى جعل السلطان العثماني، يرسل (أحمد فيضي باشا) القائد العسكرى ، الذى كان يتميز بالصرامه والحزم ، الى الحديده لقمع (الاضطرابات) [4] ، فوصل (أحمد فيضى) الى اليمن في عام ١٨٩٢ ، تصحبه قوات عسكرية ضخمه ، تمكنت من فك الحصار عن صنعاء بعد أن خاض بها ، عدة معارك حول صنعاء ودخل صنعاء بعد ان فر منها الثوار الى منطقة (حاشد) وعند هذا ، أصدر السلطان العثماني قرارا ، بتعيين (أحمد فيضى) واليا على اليمن [5] .

---

(١) كان محمد بن يحيى ، قد تمكن من الهروب من سجن الحديده ، ونجح في الفرار الى الأهنوم - انظر - احمد حسين شرف الدين - المرجع السابق ص / ٢٦٧ .

(٢) عبدالله عبدالكريم الجرافى - المقتطف من تاريخ اليمن ، ص / ٢١٩، مطبعة عيسى الحلبي، القاهرة ، ١٩٥٠ .

(٣) عبدالواسع بن يحيى الواسعي - تاريخ اليمن المسمى فرجة الهموم والحزن في حوادث التاريخ اليمن ، ص / ٢٧٥ - المطبعه السلفية ، القاهرة ١٣٤٦ هـ .

(٤) HARRIS,Walter,A Journey through the Yemen and some general remarks upon that country,P.IoI.,London,I893

(٥) هانز هولفرتيز - اليمن من الباب الخلفى، تعريب (خيرى حماد) ص/ ٨٩ المكتب التجارى ، بيروت ١٩٦١ .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

وكان الاعتقاد السائد لدى العثمانيين، في ذلك الوقت ، أن الدسائس البريطانية هي التي حركت الثورة ضدهم في اليمن - وللوهلة الأولى تبدو امكانية الصلة بين الانجليز في عدن والائمة الزيود (١) في شمال اليمن ، وامكانية تدعيم الانجليز للامام ورجاله بالسلاح والعتاد ، قائمة على اعتبار أن العثمانيين كانوا عدوا مشتركا بين الامام والانجليز فالامام الزيدي كان طموحه يدفعه الى محاولة الاستئثار بالسلطة في اليمن في نفس الوقت كان الانجليز يريدون ابعاد خطر المنافسة العثمانية لهم في مناطق الجنوب فلا بأس اذا ما اتفق الطرفان (الامام والانجليز) على ضرورة القضاء على العثمانيين في اليمن حتى يتلاشى آخر ظل لنفوذهم من الجنوب وبطبيعة الحال، يتمكن الأئمة الزيود من اقامة دولة مستقلة عن دولة الخلافة الاسلامية .

وربما دفع هذا العثمانيون الى الاهتمام بتوثيق علاقاتهم بالامارات الواقعة الى الجنوب ، في قعطبه ولحج والضالع وأراضي الحوشبي ، فأخذت السلطات العثمانية في اليمن، تمنح سلاطين وأمراء ومشايخ تلك المناطق اعانات ماليه ، لتحقيق العلاقات الوديه معها، مثلما كانت تفعل بريطانيا (٢) غير ان طمع العثمانيين ورغبتهم في فرض الضرائب ، قد أدى

---

(١) احمد عزت عبدالكريم (دكتور) وآخرين - دراسات تاريخيه في النهضه العربيه الحديثه . ص/٣٥، الادارة الثقافية بجامعة الدول العربية ، القاهرة ١٩٥٨ . حيث يذكر ان زيود اليمن كانوا لايعترفون لآل عثمان بالخلافة الاسلامية ، وكانوا يقولون بأن الخلافة لقرشي عامة ولزيدي خاصة، لذلك كانوا يلقبون امامهم بلقب (أمير المؤمنين) .

(٢) جاد محمد طه (دكتور) سياسة بريطانيا في جنوب اليمن ص / ٢٠٨ - دار الفكر العربي القاهرة ١٩٦٩ .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

الحديده والموانى اليمنيه الأخرى ، قد ترتب عليه أن تحول الجزء الأكبر من التجارة اليمنية الى عدن ، التى كانت ميناء حرا (١) ، فى ذلك الوقت وبطبيعة الحال ، تزايد المد الثورى اليمنى ضد الوجود العثمانى فى كل مكان من اليمن نتيجة للاستبداد والظلم الذى كان يمارسه الولاه العثمانيون .

وفى محاولة من جانب الباب العالى ، لتهدئة الثورات والقلاقل فى اليمن عزل الوالى العثمانى (أحمد فيضى باشا) فى عام ١٨٩٧ وعين مكانه (حسين حلمى باشا) ، فاستبشر اليمنيون خيرا بمقدمه ، حيث كان الرجل قد وعدهم باقامة العدل ثم قام بعملية تطهير لدولاب الموظفين العثمانيين ، الذين كانوا قد أساءوا التصرف فى عهود اسلافه ، كما قام بعديد من الاصلاحات الايجابية (٢) غير انه قد تحول فجأة وخاض عدة معارك شرسه ضد الأهالى فى (عصر) غربى صنعاء ، و(نقم) ، و (الجوف) والجراف .

وكلها قرى بضواحى صنعاء (٣) ولم يلبث أن عزل (حسين حلمى) من منصبه ، ليحل محله (المشير عبدالله باشا) ، الذى تصاعدت فى عهده حركة المد الثورى اليمنى بصوره لم يسبق لها مثيل فى الأعوام السابقة .

---

(١) جريدة المقطم - العدد ٣٩٨٤ ، بتاريخ ٨ مايو عام ١٩٠٢ .

(٢) عبدالواسع بن يحيى الواسعى - المرجع السابق ص / ١٩ - ٣٠ .

(٣) احمد حسين شرف الدين - المرجع السابق . ص / ٢٩ .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

وأمام هذا التصاعد الثورى، طلب المشير من الباب العالى مددا عسكريا (١) لأنه لم يكن لديه القوات الكافية لردع هؤلاء الثوار الذين كانوا يملكون الكثير من الأسلحه الحديثه والتى كانت تصلهم مهربة عن طريق البحر الأحمر (٢) ولم يكن بمقدور الحكومة العثمانية ان ترسل النجدات العسكرية ، التى طلبها المشير ، الأمر الذى أصاب (عبدالله باشا) بالاحباط، وتقاعس عن مقاومة الثوار وبطبيعة الحال، أصبح من الصعب عليه ، حماية الحدود على منطقة (الضالع) فى نهاية عام ١٩٠٢ .

والذى يثير الدهشة ، أن المشير (عبدالله باشا) ، لم يحاول حتى استنكار هذه الاعتداءات البريطانية ، وكان من الطبيعى أن يغضب السلطان العثمانى من سلبيه هذا الوالى، فأصدر أوامره بعزله من منصبه (٣) وعين مكانه (توفيق باشا) ، واليا على اليمن فى عام ١٩٠٤ ، وفى نفس العام توفى المنصور (بالسوده) ، فبويع ابنه (يحيى) بالامامه وأعلن لقبه بالمتوكل ، واتخذ (قفلة عذر) عاصمة مؤقتة له (٤) .

---

(١) طلب المشير عبدالله من الباب العالى أن يمده بأربعين ألف جندى كتجديد - انظر: جريدة المقطم (القاهرة) العدد ٣٩٨٤ بتاريخ ٨ مايو عام ١٩٠٢ .

(٢) جاد محمد طه (دكتور) - المرجع السابق ص / ٢٣٠ .

(٣) حسين بن احمد العرش : بلوغ المرام فى شرح مسك الختام فى من تولى ملك اليمن من ملك وامام ، ص/ ٨٢ ومابعدها . مطبعة الجوائب ، القاهرة ١٩٢٩ .

(٤) احمد حسين شرف الدين - المرجع السابق . ص/ ٢٦٨ - ٢٦٩ .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

بدأ (الامام يحيى) فور توليه الامامه ، فى تنظيم المقاومه ضد العثمانيين ، وأعلن الثورة ضد الوجود العثمانى فى اليمن، فى وقت كانت فيه القوات العثمانيه على أهبة الاستعداد ، وفى غايه القوة . وقد كان قائد القوات العثمانية فى صنعاء مملوء بالحماس، للقضاء على القلاقل والاضطرابات . وعلى حين فجأة، هاجم (الامام يحيى) الحامية العثمانية فى صنعاء ، ودارت بين الفريقين بعض المناوشات، اضطرت على اثرها القوات العثمانية، الى الانسحاب لصنعاء، (١) . واعتبرت القوات العثمانية منهزمه فتضافرت القوى القبلية، من قبائل (همدان، حاشد، الأهنوم) وغيرها ، وساعدت (الامام يحيى) ، ومكنته من حصار صنعاء ، وأرغم العثمانيين على الاستسلام، ودخل صنعاء فى ٢١ أبريل عام ١٩٠٥ بعد أن فر القائد العثمانى الى زبيد .

وعندما وصلت أنباء انسحاب الجيش العثمانى من صنعاء الى الحكومة العثمانية بادر الباب العالى بارسال حملة عسكرية قويه، قوامها (٢٫٧٥٠ جندى) بقيادة (احمد فيضى باشا) - للمره الثانية - مزودة باحدث المعدات من مدفعية ثقيلة وبنادق ومئون (٢) . لتدعيم مركز العثمانيين فى اليمن .

وقرب منتصف عام ١٩٠٥ بدأ للعيان، أن الأمور قد استقرت فى اليمن ، بوصول (احمد فيضى) فى أول مايو، الى الحديده ، قاصدا

---

(١) جاد محمد طه (دكتور) - المرجع السابق ص / ٢٣١ .

(٢) احمد حسين شرف الدين - المرجع السابق . ص/٢٦٩ . استطاع احمد فيضى، بهذه القوات مواصلة تقدمه الى صنعاء ودخلها بعد أن غادرها (الامام يحيى) وقواته، الى (شهاره) .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

عاما لحملة اليمن القاسية (١) ومع نهاية يونيه عام ١٩٠٥ ، كانت الحملة العسكرية العثمانية ، قد وصلت ومكنت احمد فيضي من التمركز بها ، في الحديده ، ثم تقدم بها الى صنعاء ، وفر (الامام يحيى) وظلت الحرب سجالا بين (الامام يحيى) وأنصاره من جانب وبين قوات (احمد فيضي باشا) من جانب آخر حتى الأيام الأولى من سبتمبر عام ١٩٠٥، عندما تمكن العثمانين من استعادة صنعاء وأصبحت سيطرتهم عليها كاملة (٢) . وهكذا كان سقوط صنعاء سببا لفقدان الامام يحيى لاعتباره .

ولكن (الامام يحيى) لم يستسلم للسقوط ، ففي (شهاره) تصدى لقوات احمد فيضي باشا وألحق بها هزيمة قاسية ، فقد خلالها (فيضي باشا) نصف قواته فاضطر الى أن يعود الى صنعاء (٣) مدحورا لقد كانت معركة (شهاره) نقطة تحول خطيرة في تاريخ (الامامة) باليمن . حيث سيترتب عليها عقد هدنه بين اليمنيين والعثمانيين، عرفت باتفاقية (الدعان) (٤) فيما بعد .

ولكن مع استمرار الاضطرابات والقلاقل في اليمن ، حتى نهاية عام ١٩٠٥، رأى الباب العالي ضرورة تقسيم اليمن الى ثلاث مناطق متتابعه ، حتى يسهل على القوات العثمانية حماية الساحل ، ولإعطاء

---

(١) BALDRY,J.Imam Yahya and the Yamani uprising of I9o4 - I9o7,p.8 1 .

مقال منشور بمجلة (عرب نجران) ، العدد ١٤ لسنة ١٩٨٠ ص/٨١ .

(٢) عبدالله عبدالكريم الجرافي – المرجع السابق ص/٢٢٠

(٣) احمد حسين شرف الدين – المرجع السابق ص/٢٧٠ .

(٤) نسبه الى المكان الذي تمت فيه، وهي قرية غربي مدينة عمران انظر: محمد صادق عقل وهيام ابوعافيه – أضواء على ثورة اليمن ص/٢٠–الدار القومية للطباعه والنشر، القاهرة، بدون تاريخ

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

القوات حرية الحركة من الساحل الى الداخل .

وهنا برزت مسألة مد خط سكة حديدى من الحديدة الى صنعاء ، فى ذلك الوقت (١) وان كانت هذه المسألة لم تتضح بصورة جدية ، فى الدوائر الحكومية .

وعلى الرغم من ذلك ، فان (مستر نيكولاس أوكونور) سفير بريطانيا فى القسطنطينية قد أبلغ (مستر جراى) ، وزير الخارجية البريطانية فى يناير ١٩٠٦ (بانه نما الى علمه منذ حوالى شهرين أن (ليون) القنصل التركى فى باريس ، تقدم بمقترحات رسمية، أوشبه رسمية للباب العالى ، بشأن منحه موافقة على تكوين شركة عثمانية لتشييد ومد خط سكة حديدى، من الحديدة الى صنعاء ، وبتفريعات الى تعز وعسير . كما اقترح منح هذه الشركة، الامتياز لمدة ٩٩ سنة، فى مقابل قيامها بتنفيذ مد شبكة من الخطوط الحديدية، يبلغ طولها ٨٥٠ كيلو متر .

ولقد عرض ضمن مقترحاته - كذلك - وبصورة وردية، الأهمية الاستراتيجية والسياسية والتجارية ، لهذه الخطوط الحديدية، بالنسبة لمستقبل الوجود العثمانى فى اليمن (٢) وبذلك تعتبر بريطانيا

---

(١) F.O., 4o5 / 24 . F. 33 .

Col.Surtess to O'conor, 5/II/I9o5.

برقيه من الكولونيل سورتيس، الى مستر أوكونور، سفير بريطانيا فى القسطنطنيه ٥ نوفمبر عام ١٩٠٥ .

(٢) I.O.L,R2o/A2A/2.and F.O,4o6/27 F.4

O'Conorto Grey ,2/I/I9o6.

تقرير من مستر أوكونور الى مستر جراى ، فى ٢/١/١٩٠٦ .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

أول من أماطت اللثام عن تحركات الرأسمالية الفرنسية من أجل الولوج الى اليمن عن طريق مشروعات السكك الحديدية .

ويؤكد مستر أوكونور، أن وراء هذه المقترحات، التي تقدم بها (ليون) للباب العالي، شخصية رأسمالية فرنسية (انه رجل الأعمال المهندس زابروفسكي Zaborovski) كانت تمثل مجموعة رجال الأعمال الفرنسيين (١) . وبطبيعية الحال ، جذب المشروع انتباه واهتمام السلطان العثماني الذي أصدر أوامره ، على الفور للمهندس زابروفسكي ، بضرورة اعداد دراسة شاملة عن طبيعة الأراضي وعمل المجسات اللازمة للذربه ، وادراج كل ذلك في تقرير مبدئي للمشروع (٢) .

وعندما أذيع أمر هذه الصفقة في باريس كان صداها في لندن، قد سبب الانزعاج والقلق للخارجية البريطانية . فأبرق (مستر جراى)، وزير الخارجية البريطانية ، الى سفير بلاده في باريس، السير أوف بيرتي Behtie يستفسر منه عن كل أبعاد هذه العملية . وكان جواب الأخير، في برقيه مؤرخه في أول فبراير ١٩٠٦ يقول فيها (ان ليون يتمتع بسمعه طيبه للغاية، لدى البيوتات المالية الفرنسيه، واذا كان الرجل سوف يجد بعض الصعوبات، في تدبير الأموال اللازمه لتمويل هذا المشروع، الا أنه - ولكونه ينتمي الى المجموعه الرأسمالية الفرنسيه التي تهتم بشئون البنك العثماني من المحتمل ، أن يقفوا بجانبه ويقدمون له التسهيلات المالية اللازمه (٣) .

---

(١) Ibic .

(٢) F.O.4o6- 27- F.4.

(٣) I.O.L,R2o - A2A- 2.

وانظر كذلك :- Sir F.Bertie to Grey,I2/I9o6

F.O.46c/27/F.13.

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

وأضاف السفير البريطاني ، (.....) ، أن رابروفسكي أيضا ، يتمتع هو الآخر بسمعة طيبة وشهرة واسعة في مجال تخصصه لاشتغاله من قبل ، ولعدة سنوات مع كونت ڤيتالي Count Vitale في مشروعاته العديده للسكك الحديدية في تركيا وغيرها من المناطق الأخرى (١) .

وتحتوى ملفات وزارة الهند على تماصات لصحف تتعلق بهذه الفترة، وماتحويه بشأن هذا المشروع ، يتعارض ويتناقض مع ما ورد بالمراسلات المحفوظه بالخارجيه البريطانية ، حيث تعارض هذه القصاصات وجهة نظر (مستر أكونور)، سفير بريطانيا في القسطنطينيه فقد ورد بها (أن السلطان العثماني لم يكن متحمسا لمشروع تشييد وحدد السكك الحديدية ، التي تربط الحديده بصنعاء، على يد مؤسسة أجنبيه ، علاوة على ذلك فان المتعهدين بالمشروع ، لم يفدموا - ولو على سبيل الافتراض - أسعار تكلفه المتر المكعب، مما جعل البعض يعتقد ، بأن هدف هؤلاء المتعهدين كان الصمت والتكتم حتى يتم تشييد وحدد الخطوط، ثم يضعون الدولة أما الأمر الواقع، ويطالبون بأسعار مرتفعه (باعطاء) وبطبيعة الحال، يحققون من وراء ذلك ، مكاسب عاليه، من خزينة الحكومة العثمانية ، مع الأخذ في الاعتبار أن الحكومة العثمانية بمقدورها أن تشيد وتمد السكك الحديدية في اليمن ، وهي في نفس الوقت تفضل أن يتم ذلك دون أى تدخل من جانب الأجانب (٢)

وتذكر القصاصات كذلك ، أن خط سكة حديد الحجاز، الذى يتوقف عند العقبه يعطي للحكومه العثمانية فرصة أفضل ، لمد خط

---

(١) F.O. 406/27/F.13.

(٢) I.O.L.R 20/A 2 A/2/2

ملفات المندوب السامي البريطاني في عدن (من قصاصات الصحف)

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

حديدى بين جده ومكه ، وآخر من الحديده الى صنعاء ، وبالموارد المالية المتاحة لها لأن تكاليف هذه الخطوط سوف تكون مناسبه مع رجـــــل الأعمال الفرنسي صاحب امتياز خط سكه حديد الحجاز، بداية مـــــن العمل العثلى (اليدوى) الذى سيقوم به الجنود والأهالى المحليين والذيـــن سيعملون بأجور معتدلة للغاية (١) . وبذلك تتحرر الحكومة العثمانيـــــة من اشراف وتدخل الأجانب .

ومع هذا فلدينا أيضا مايناقض ، ماتدعيه قصاصـــــات الصحف هذه، إن لم يدحضها ، فعندما تطورت العلاقات بين المانيـــــا والدولة العثمانية فى نهاية القرن التاسع عشر أخذت الأخـــــيرة تستعين بخبراء وأموال من الألمان ، لانشاء سكك حديد البقان ، كمـــا أن السلطان عبدالحميد كان يحيذ مد الخطوط الحديدية، الى ولاياتـــــه الآسيوية ، لتأكيد نفوذه فى ادارة هذه الولايات، والعمل على تنميتهـــــا اقتصاديا (٢)، كما استعان السلطان عبدالحميد برؤوس أموال المانيـــــة بمعاونة (البنك الألماني) ، فقد حصلت الدولة العثمانية على قرض مالى من المانيا لمد الخطوط الحديدية، وعهد السلطان الى نقابة المانيـــــة، باسم (شركة خطوط حديد الأناضول) فى عام ١٨٨٤ بالعمل فى مد السكك الحديدية الى انقره وقد انجز المشروع فى عام ١٨٩٢ . وفى مقابـــــل قرض آخر ، حصلت المانيا على امتياز مد خط حديدى ، مـــــن

---

(١) I bid..

(٢) جمال زكريا قاسم (دكتور) – الخليج العربي (دراسة لتـــاريخ الامارات العربية ١٨٠٠ – ١٩١٤) ، ص ٤١٩ .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

(اسكي شهر) الى (قونيا) في عام ١٨٩٦، وتم افتتاح هذا الخط الأخير في عام ١٨٩٦ (١) وبطبيعة الحال لم يكن الألمان سوى أجانب استفاد بهم السلطان في مد الخطوط الحديدية .

كما يلاحظ ان السلطان عبدالحميد لم يكن أقل حماسا من المانيا في مد شبكة خطوط حديدية عبر ممتلكاته ، حيث كان بواسطة هذه الشبكة يمكنه ان يمارس سيطرة فعلية على رعاياه في سوريا والعراق وكردستان والجزيرة العربية وكذلك كان بمقدوره ان يرغم هذه المقاطعات بالقوة العسكرية . اذا ما دعا الأمر للمحافظة على استقرار امبراطوريته . وكان السلطان يؤيد وبحماس مشروع سكة حديد بغداد وكان يأمل في مد خط حديد الحجاز من دمشق الى الأراضي المقدسة في مكة والمدينة المنورة . وكان عبدالحميد يرى أن في انشاء هذين الخطين مايؤدي الى امتداد القوة العسكرية والروحية للدولة العثمانية من البحر الأسود الى الخليج العربي .

والذي لاجدال فيه ، أن عدم انشاء تلك الخطوط الحديدية في الماضي هو الذي أدى الى عجز الدولة العثمانية ، عن تركيز قوتها العسكرية عند وجود خطر يحيق بممتلكاتها الشمالية، كما كان أحيانا المعوقات الأساسية أمامها ، أثناء حدوث التمردات ضدها في المقاطعات

---

(١) خلال عامي ١٨٩٨، ١٨٩٩ تلقت نظارة الأشغال العثمانية ، عديدة طلبات مقدمة اليها من بعض الدول الأجنبية، لإنشاء خطوط حديدية الى بغداد كما اقترحت النقابة الروسية انشاء خط حديدي من (طرابلس) في سوريا الى منطقة غير معينه في الخليج، على ان يكون لذلك الخط عدة فروع الى بغداد وخانقين غير ان الباب العالي كان يخشى منح روسيا مثل هذا الامتياز ، حيث تتواجد داخل الامبراطورية العثمانية ولذلك رفض الباب العالي هذه الطلبات .
انظر . جمال زكريا قاسم - المرجع السابق ص ١٢٠/ .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

البعيدة ، لان الدولة العثمانية خلال حروبها السابقة في البلقان والدانوب كانت لاتستخدم الا نصف قواتها وكانت هذه المقاطعات البعيده لاتقدم للدولة القوات اللازمه، وانما كانت على العكس من ذلك حيث نجدها تنتهز فرصة انشغال الدولة ، وكانت تعلن العصيان عليها (١) .

ولقد أكد القائد الجنرال الألماني (فون دير جولتز Von Deer Goltz) ان ذلك الوضع سوف يتغير، وبطريقة حتمية ، عندما يتم انشاء خطوط السكك الحديدية الى الخليج والبحر الأحمر، لان تلك الخطوط في هذه الحالة، ستساعد على ارسال الحملات العسكرية الى شبه جزيرة سيناء، وبطبيعة الحال ، يتم تهديد قناة السويس في مصر لطرد الانجليز منها (٢) ولكل ذلك ، لم يكن مستغربا أن يصر السلطان العثماني في عام ١٩٠٣ و١٩٠٦، على أن انشاء الخطوط الحديدية، سيؤدي الى تحقيق بعض مطالبه العسكرية والاستراتيجية في اليمن .

على أية حال، مع بداية عام ١٩٠٦ ، كانت مجموعة الرأسماليين الفرنسيين ، قد نجحت في اقناع السلطان العثماني بجدوى مشروع سكك حديد اليمن ، وبالفعل بدء العمل في تشييد وبناء المرفأ لسكك حديد اليمن . ففي ١٨ ابريل ١٩٠٦ وصل الى صنعاء، (بحثه فنيه) مؤلفه من

---

(١) MEADE(EARLE EDWARD)Turkey the Great Powers and Bagdad Railwey (A study in imperialism) New Yourk 1924.P.P.2o-23

(٢) I bid ...

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

مهندس فرنسي ومهندسان تركيان، موفدة من قبل النقابة الفرنسية، مزوده بمقترحات لعمل الأبحاث حول الأوضاع في الحديده والمجسات والفحوص والمعاينات اللازمه للتربة، بالمنطقة الممتدة بين الحديدة وصنعاء (١) ، ولقد مكثت هذه البعثة في اليمن، خمسة عشر يوما ثم غادرت صنعاء . وحتى بداية عام ١٩٠٧ لم يطرأ أى جديد منذ رحيل البعثة .

ومنذ سبتمبر عام ١٩٠٦ كانت الأحوال في اليمن العثمانية ، تسير نحو الأسوأ حيث أخذ الأهالي يشكون من كثرة الضرائب، وطريقة جبايتها وبأنه اذا لم تلغى المقررات المالية المفروضة من العثمانيين أو تخفف على نحو نظامي في اليمن ويتم بناء ومد السكك الحديدية بأقصى سرعه فان وضعية تركيا في المنطقة سوف تكون مهددة بالانهيار (٢) وهذه ادعاءات من جانب قنصل بريطانيا في الحديده .

ولقد نوقشت نفس الادعاءات في الاوساط الصحفيه البريطانية في لندن، فاحدى القصاصات الموجوده بملف المندوب السامي البريطاني في عدن تدعي، بأن الاتراك لن يكون بمقدورهم الاحتفاظ بوجودهم في اليمن اذا لم يقوموا بمد خط حديدي يصل الحديده بالعاصمه صنعاء. (٣)

---

(١) I.O.L., R 2o/A 2 A /2 / 2 .

حيث ورد ببعض قصاصات الصحف والمؤرخه في ٢٥ مارس عام ١٩٠٦، نبأ وصول بعثه تقنيه الى (الحديده) موفده من جانب النقابات الفرنسية لاعداد الدراسات والابحاث والاجراءات اللازمه نحو بناء الميناء البحرى الذى سوف يستقبل معدات مشروع السكك الحديدية .

(٢) F.O., 195/2224 F.264/269.

برقية من ريتشارد سون ، القنصل البريطاني في الحديده الى اوكرنور السفير البريطاني في القسطنطينية في ٥ سبتمبر عام ١٩٠٦ .

(٣) I.O.L.R 2o/A2 A /2 / 2 .

ورد في ذلك بعض قصاصات الصحف المؤرخه في ٢٥ مارس ١٩٠٦ .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

على أية حال، فان الدكتور ريتشاردسون Richardson قنصل بريطانيا في الحديده قد أبلغ مستر أكونور ، القنصل البريطانـــي في القسطنطينية، يوم ٢٠ ابريل ١٩٠٧، بأن مد وتشييد خط سكة حديـــد بين صنعاء والحديده ، كان على وشك الحدوث، وبتمويل ذاتي من أرباح دخل سكة حديد الحجاز (١) أي على حساب الخزانه العثمانيه . ويبـــدو أن ريتشاردسون كان متفائلا في هذه البرقية ، فقد كان الرجل بأمـــل في أن يتم انجاز مشروع السكة الحديد، على وجه السرعه .

ولكن حتى نشوب الثوره الصغرى في تركيا (يوليو ١٩٠٨) (٢) لم يحدث أي تقدم في شأن مشروع سكة حديد اليمن .

وبعد شهر من الثورة ، اتخذ كامل باشـــــا Kamil الوزير الأكبر الجديد ، في تركيا خطوة جريئة ، نحو نقل الامبراطورية الى دائرة التحديث والتحضـــر (٣) .

---

(١) I.O.L. ,R2o /A2A/ 2 /2 .
برقية من ريتشارد سون الى أوكونور ، مؤرخه في ٢٠ ابريل ١٩٠٧ .

(٢) جلال يحيى (دكتور) العالم العربي الحديث (المدخل) جـ١ ،ص /٢٨١

(٣) رامزور (دكتور) - تركيا الفتاة وثورة ١٩٠٨ ، ترجمة صالـــح العلي ، منشورات دار مكتبة الحياة ، بيروت ، ١٩٠٦ ، ص /٩١ - ٩٢ .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

وفي اليمن لم تقم الدولة العثمانية بعمل ايجابي لاثرار السلام هناك ، سوى عزلة الوالي أحمد فيضي باشا سنة ١٩٠٨ ، وإرسال (حسن تحسين باشا) الضرورة بسياسته المعتدلة ليعمل على تهدئة الموقف في اليمن[1] ، ولكن حسن تحسين الذي كان قائدا عاما للقوات العسكرية التركية في اليمن ، قد زود بتعليمات تخول له تطهير الجهاز الاداري من الموظفين والاتراك الذين ذاع صيتهم في احداث الفساد وأعمال الرشوة والمحسوبية ، وكانت التعليمات تطلب كذلك ، الصلاحية في زيادة عدد المدارس المحلية ، والاهتمام بالتلاميذ المتفوقين ، وارسالهم الى المدارس المدنية والعسكرية في القسطنطينية ، لتشييد خط السكة الحديد بين الحديدة وصنعاء[2] وكان هذا الأمر يعني إحياء مشروع السكة الحديد في اليمن مرة أخرى . وتجدر الاشارة إلى أن الاتحاديين الذين أداروا دفة الحكم في الدولة العثمانية منذ عامي ١٩٠٨ ، ١٩٠٩ كانوا قد بدأوا اهتمامهم بالجزيرة العربية بالقيام برحلتين ، كان لأحدهما أهمية خاصة بالنسبة لمستقبل السكك الحديدية في اليمن حينذاك . أولهما :- افتتاح سكة حديد الحجاز رسميا في سبتمبر عام ١٩٠٩ ، وكان الخط قد بلغ (المدينة المنورة)[3] فامتداد خط سكة الحجاز الى (المدينة) كان يعني تأكيد سيادة وقوة الدولة العثمانية في الحجاز وفي اليمن على السواء ، لأنه ضمن لها وسيلة سهلة لنقل الجنود والمعدات في أسرع وقت وأسلم طريق

---

(١) جاد محمد طه (دكتور) ـ المرجع السابق ، ص ٢٢٢ .

(٢) وقد رأى تحسين باشا أن يعترف للامام يحيى بوضع خاص في اليمن ، وأن يسمح له باقامة أحكام الشريعة الاسلامية بين أتباعه ، وفي المنطقة التي هي حوزته وان يتعاون الجانبان على أن يراعي كلا منهما مصالح الآخر .

أنظر :- عبد الواسع بن يحيى الواسعي اليماني ـ المرجع السابق ص ١١١ .

(٣) كان الخط الثاني ، هو تعيين الشريف حسين بن علي أميرا على مكة .

أنظر :- شاروق عثمان ـ المرجع السابق ، ص / ٥٤ .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

المعاينة الثانية في عام ١٩٠٩ :-

مع بداية نوفمبر عام ١٩٠٨ ، اعتقد القنصل البريطاني في الحديدة، أن مشروع السكك الحديدية سيعاد البحث فيه مرة أخرى ، وكان يرى أن الخط الحديدي يجب أن يمر عبر قرى (بيوت ناجد) و (مفهومك) وعلى طول امتداد (وادى سفقر) وسهام الـــــى (ايبال) و (الحديدي) .(١) .

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

وبعد شهر ونصف تقريبا ، أكد السفير البريطاني في العاصمة التركية ، الى وزيـــر خارجيته في لندن ، (مستر جراى GRAY) بأن السكك الحديدية سوف تكون في غاية الاهمية ، بالنسبة الأتراك وسوف تجعلهم قادرين على أحكام سيطرتهم على المنطقة خاصة بعد أن وضعت نتائج الدراسات الأولية لعام ١٩٠٦ تحت البحث والدراسة لاتخاذ الاجراأت اللازمة لوضعها موضع التنفيذ (٢) والحقيقة أنه بعد بحث ودراسة نتائج المعاينة الأولى ، ثبت إغفالها لعدد من الجوانب الهامه والضرورية لاكتمال المشروع ، ولذا ـــــك اعتبرت نتائج هذه المعاينة غير مجدية وتم استبعادها .

وفي فبراير ١٩٠٩ تكونت لجنه تقنية جديدة ، للقيام بعمل معاينة جديدة وأصـــــدر المهندس زابروفسكي ، ممثل رجال المال والأعمال الفرنسيين ، قرار بتعيين المهنـــــدس (بنيتون) رئيسا للجنة الفحص والمعاينة ، الخاصه بعملية سكك حديد اليمن ، المزمـــع انشاءها . وأخذت اللجنة تباشر أعمالها ، لمدة خمسة شهور ، ثم وضعت التصور النهائي للمشروع بكل جوانبه في يوليو من نفس العام .

---

(١) F.O;424/22/F.4,SEYCHARDSON (sir L.A.lowther;28.1o .19o8

تقرير من ريشاردسون الى لوثر في ٢٨ أكتوبر ١٩٠٨ .

(٢) F.O.;424/217. F.61-62,Lowther to Clay;1.12.19o

تقرير من لوثر الى جراى في ٨ ديسمبر ١٩٠٨ .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

وعندما خلع السلطان عبد الحميد الثاني في عام ١٩٠٩ ، ونصب أخوه (محمد رشاد) مكانه واستولت جمعية الاتحاد والترقي على مقاليد الحكم ، توقع الامام يحيى سياسة أكثر مرونة معه ، غير أن الامر لم يستمر طويلا ، فقد تبين أن الاتحاديين يميلون الى المركزية والى تقريب عناصر دولتهم[١] وهكذا لم تستمر حالة الهدوء النسبي طويلا في اليمن ، فقد عزل (حسن تحسين باشا) وحل محله (كامل بك) متصرف تعز[٢]

وعلى كل حال ، وحتى أغسطس ١٩٠٩ ، فان اجتماع الأطراف المعنية بالمشروع لم يتم ، ولكنه كاد أن يحدث اللقاء بين الحكومة الاتحادية (العثمانية) وبين المجموعة الفرنسية . وكان من السهل الحصول على تصديق مجلس الوزراء العثماني ، على نتائج المعاينة الفنية والدراسة الملحقة بها ، بشأن بناء وتشييد ميناء بحري جديد في منطقة (رأس الكثيب)[٣] من أجل مد خط السكه الحديدي المقترح بين الحديدة وصنعاء .

فقد كان المشروع يلزمه بناء ميناء بحري ، لكي يستقبل معدات السكك الحديدية الثقيلة . وكان ميناء الحديدة البحري ، قليل العمق ، لدرجة أنه لايمكن إستقبال السفن التي تزيد حمولتها على ألف طن (٤) ـ وبينما كانت السفن الصغيرة ، التي لايزيد غاطسها عن خمسة أقدام ، تستطيع الرسو عليه فقط ، كانت السفن الأخرى تضطر الى الرسو بعيدا عن الحديدة بما يقرب من ٤٠ ميلا ، حيث تقوم القوارب الصغيرة بتفريغ شحناتها .

---

(١) السيد مصطفى سالم (دكتور) ـ تكوين اليمن الحديث (اليمن والامام يحيى ١٩٠٤ ـ ١٩٤٨ ، ص / ٧٨ معهد الدراسات العربية ـ القاهرة ، ١٩٦٣ .

(٢) جاد محمد طه (دكتور) ـ المرجع السابق ص / ٢٣٢ .

(٣) F.O; 424/22/. F.64-65.

تقرير الملحق التجاري بالسفارة البريطانية ، في القسطنطينية ، نوفمبر ١٩١٩ .

(٤) I.o.L . R 2o / A 2A / 96 /4 .

ذكر في أحد التقارير التجارية ان السفن التي كانت حمولتها تزيد عن ألف طن كانت ترسو على بعد ثلاثة اميال من الساحل .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

وكانت عملية التفريغ تتم بواسطة الجهد البشرى وحده ، الأمر الذى كان يستغرق وقتا طويلا ثم أن عملية التفريغ هذه كانت تتوقف تماما بمجرد هبوب الرياح [1] ولذلك كان أفضل الأماكن ـ على ما يبدو ـ لرسو السفن الحلاقة التى تحمل معدات السكك الحديدية القبلة هو (رأس الكثيب) "Ra's al Kathib" وليس الحديدة .

ولما كان العمق الشديد الذى يتطلبه رسو السفن التجارية الضخمة ، لايوجد الا بعيدا عن الحديدة ، عند اللسان ، فقد وجه ممثلى المؤسسات الفرنسية ، ومن بينهم مهندس المنجم الذين حاولو أن يقدموا للحكومة العثمانية عروضا لاقامة الميناء ، كل إهتمامهم الى (رأس الكثيب) التى تبعد ١٢ ميلا من الحديدة .

لقد كان هذا الموقع صالحا تماما ، لبناء الميناء الجديد ، حيث كان عمق المياه عند الموقع من ٢٠ ـ ٢٤ قدم ،لإستقبال السفن التجارية الضخمة بحرية تامة . وكان من المقترح أن يبنى الميناء الجديد وفقا للتصميمات ، على أساس أن يكون بطول خمسة كيلومترات وعرضه ثلاثة أميال ، وبعمق (غاطس) تسعة أمتار ، ورصيف بطول ثلاثة أميال ، يكفى لإستقبال ٢٠٠ر٠٠٠ طن من اللوازم الأخرى ، بالاضافة إلى ذلك ، كان يتعين بناء مخازن تكفى لتخزين نصف كمية لوازم السكك الحديدية . *

ولقد أدركت الحكومة العثمانية ، ممثلة (إفراد) رجال المال والأعمال ، من أجل تأييد مثل هذا المشروع ، اذا لم تعطى لهم الضمانات الكافية وبعض من الصعوبات المالية ، خاصة

---

(١) مذكرات خبير سوفيتى فى اليمن (بقلم جورجى بياسشكى) . ص / ٢٩ ـ ٤٠ .

* وكان من المنتظر ، أن تتم كل عمليات التفريغ آليا ، وبواسطة أونش دائمة ، تقام فى الموقع ، كما كان من المقرر ـ كذلك إقامة محطة للفنح ، يتم امدادها بمصدر تحتاج من وقود .

أنظر :ـ F.O .:424 /224. F51-53

مذكرة ريتشاردسون الى السفير البريطانى ، فى القسطنطينية فى ٢٠ / ٦ / ١٨١٠ .

أنظر :كذلك :ـ جورجى بياسشكى ـ المرجع السابق ص / ٢٩ .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

وان الفترة الطويلة التي سبقت ظهور فاعلية السكك الحديدية ، لم تكن تستوجب مثل هذه الضمانات والاعانات المالية . ولكن منذ أن أصبح بناء وتشييد السكك الحديدية أمـــــرا في غاية الأهمية بالنسبة للحكومة العثمانية ، فان منح الضمانات اللازمة والمعونات الماليـــة بات أمرا في حكم المسموح والمعترف به

ومع أن الحكومة العثمانية ، لم تصدر أيه تصريحات تحدد شكل وحجم هذه الضمانـــــات والاعانات فان ما اقترحه الملحق التجاري البريطاني في القسطنطينية ، يؤكد أن وزارة الاشغال العامة سوف تهتم بدرجة متساوية ، في أثناء فحصها لجميع العطاءات المقدمة لهـــا في العاصمة ، والعطاء الذي يمكن أن يحظى بالافضلية ذلك الذي سيقدر بلا شك ، أهميـــة وقيمة الضمانات المساعدات المالية ، التي أصبحت في حكم المسموح بها [1] ان اعادة احيـاء المشروع مرة أخرى ، وبتخطيط جديد بعد اقتراح إنشاء ميناء بحري جديد بدلا مـــــن الحديدة ، لهو أمر بالغ الأهمية .

وكان الاتحاديون قد أرسلوا (محمد علي باشا) في يونيو ١٩١٠ ، واليا على اليمـــن بدلا من كامل بك متصرف تعز لتنفيذ سياستهم التي ترمي الى تتريك عناصر الدولة وقـــد وصل الوالي الجديد في الوقت الذي تجسدت فيه الاضطرابات ، وكان يؤمن بسياسة الصنـف والقسوة وقمع كل اضطراب والقضاء على نفوذ الامام يحيى مهما كلفه الامر ، وحاصرت قـوات الامام صنعاء مرة أخرى ، وبذلك بدأت الثورة من جديد [2] .

ومع بداية الثورة في اليمن ، تم تحويل حق الامتياز في يوليو ١٩١٠ ، الذي سبق الاتفـاق عليه مع (دافيدليون) ووزارة الاشغال العامة الى جاك منشة Gacques Menache [3]

---

(١) F.O .;424 /221 /F.64- 65.
Memc by commercial Attache at Britise Embassy ,Constant inople Novembr; 1919 .
مذكرة الملحق التجاري بالسفارة البريطانية في القسطنطينية .

(٢) جاد محمد طه ـ المرجع السابق . ص / ٢٢٣ .

(٣) F.O .; 195/ 2350 F.268 -278.
مذكرة من ريشاردوسون الى لوثر في ٢٨ يوليو ١٩١٠ .
وأنظر نص المذكرة في :ـ
F .O. ;685/3.F.104-114.

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

الذى أصبح عليه أن يقوم بمعاينة (رأس الكثيب) إبتداء الميناء البحرى ومعاينة وفحص الطريق بطول ١٠٠ مترا من بعد موقع (رأس الكثيب) الى الحديدة والى صنعاء ، لأجل تمهيد هذا الطريق لمد الخط الحديدى على طول امتداده ، وبتقريره الى (عمران) - التى كانت بمثابة أبعد نقطة احتلتها القوات العثمانيه شمالى العاصمة صنعاء .

وقد شرع صاحب الامتياز فى العمل ، وخلال عشرة أشهر من تاريخ استلام الامتياز كان الرجل قد أنجز عمليات المعاينة والفحص والمجسات والمسح ، وفى نهاية المدة كانت قد وضعت النتائج والتقسيمات المدروسة بعناية وبالتفصيل (رسومات كروكيه وتخطيطية ، وخرائط مساحية) وأصبحت جاهزة ، لعرضها على وزارة الاشغال العامة التى ستقوم هى من جانبها ، بدراسة جدواها الاقتصادية ، ثم تبلغ قرارها النهائى لصاحب الامتياز بحلول ٢٥ أكتوبر .

لقد بنى (جاك مانشه) حساباته على أسس أوليه .. كانت لاقناع أى أخصائى خبير متخصص بعمق المياه فى منطقة (رأس الكثيب) كاف الأمر الذى يجعل منها منطقة عالية بغير شك لبناء المرفأ اذا ما أمكن رصف طريق يوصل بين هذا المرفأ والحديدة لكن (جاك مانشه) لم يكن يعلم ان هناك ثمة عوائق فى قاع هذه المنطقة ، تتمثل كان الرجل تنقصه الأجهزه اللازمة لاستكشاف القاع .

وبعد شهر واحد ، كان (داشيدليون) قد سلم وزير الاشغال العامة ، خطة جديدة مسح (عطاء) جديد ، بعد أن عاد دراسة نتائج المعاينة الاولى وطورها وفقا للظروف الجديده وقد طلب (ليون) من الوزير ، التماطف معه لان الاسعار الوارده بالعطاء منخفضة ، وقد أورد (ليون) بعطائه سعر تكلفه كيلو المتر (٧٢٠٠ جنيه استرليني) لتشييد المرفأ وسكه حديد صنعاء ، شاملة تسيير خطوط التليفونات ، على جانب وامتداد الخط الحديدى ، وانشاء مكاتب البريد ومحطات السكة الحديدية الرئيسية ومراكز للشرطة والجمارك ، على رصيف كل محطة رئيسية هذا وقد أضاف بأن المبلغ المذكور لاتدخل

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

لهذه الحسابات الخاصة [1] وقد وجد الوزير العثماني بادة في حالة قبول الحطاء ، ويجب زيادة تقديره ، مبلغ بلاغ (ليون) في ضمون شهر من تاريخ فحص العطاءات ، ليقوم الائتلاف المدني منه ويوقع العقد . واذا ما رفضت الحكومة عطاءه فانه سيتم اخطاره بذلك من خلال شهر ليحضر حتى يتم عرض باقي المقترحات الأخرى عليه ، ليقوم هو من جانبه بتعديل وتطوير عطاءه وفقا لما تضيفه الحكومة من مقترحات أخرى . وفي الحالة الثانية ، اذا لم يوافق (ليون) على مقترحات الحكومة ، فانه سيجرى تعديل العطاء ، وتعاد طرحه ، مرة أخرى في الصحف للسوق العام [2] ولمدة ثلاثة شهور فقط . وفي كلتا الحالتين فان يشتمل كل من المتنافسين على الامتياز ، أحواضه وخططه ورسومات وتصميمات المشروع ، التعديلات الجديدة ، وتلي هذه مقترحات الحكومة ، التي ستمنح للرئيس أكثر من عديد من الدروس المفيدة [3] .

وقد اشترط على كل الذين يدخلون المناقصة تقديم ، مبلغ ١٨ ألف جنيه أسترليني أمين أو كفيل . وبعد ذلك تقوم الحكومة بفحص العطاءات المقدمة لها ويحدد مبلغ (مليون) بأقل عطاء ، ويكون له الأفضلية في تأييد المشروع المشار اليه من قبل مندوب الحكومة ، عدا بأن الحكومة كانت مرتبطة مع وتقدم الدفعة الأولى من المال ، للتمويل الامتياز .

---

(١) F.O. : 195/2350-Lowther to Cray ,28.7. 1910 .

مذكرة السفير البريطاني في القسطنطينية الى جراي وزير الخارجية في ٢٨ يوليو ١٩١٠ F.O.:424/ 224 /.F.51-53.

(٢) مذكرة من ريتشاردسون الى لوثر ، في ٢٨ يوليو ١٩١٠ .

F .O .:424/224. F.51- 53.

(٣) تقرير من لوثر الى جراي ، في ٢٨ يوليو ١٩١٠ .

وانظر كذلك ، مذكرة ريتشاردسون الى لوثر في ٢٠ يوليه ١٩١٠ .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

في حالة عدم موافقة (دنشهد ليون) على هذه الشروط ، فان الحكومة ستضطر لأن تعلن الامتياز لصاحب أقل عطاء ، ورد إليها ، بعد أن تعوض ليون عن المصاريف التي أنفقتها في عمليات المسايحة والفحص والمجسات بحسابها هي ، مافيمته (...) ذلك من كل كيلو متر ، أي ما يعادل ، عن جانبها وعلاوة ذلك من دراستها لمنطقة (رأس الكاميرون) المقترح انشاء الميناء البحري فيها (١) .

يبقى للحكومة بعض التحفظات على صاحب الامتياز ، الذي تقدم بأقل عطاء ، وهذه الشروط تتمثل فيما يلي :-

أولا :- ضرورة تقديم الخطط التفاصيلية لبناء الميناء ومد السكة كيلو متر الاولى للسكة الحديد ، وذلك خلال عشرة شهور .

ثانيا :- من تاريخ موافقة وزارة الاشغال العامة ، على البرامج والخطط التفاصيلية التي قدمها صاحب الامتياز يصبح ملزم بالبدأ في العمل خلال ثلاث 3 شهور .

ثالثا :- يتم تسليم المشروع كاملا ، طبق المواصفات والشروط المتفق عليها ، خلال ثلاث سنوات فقط من تاريخ موافقة الوزارة على الخطط المقدمة من صاحب الامتياز .

رابعا :- لا استثناء من الفترة الزمنية المتفق عليها ، أي تعطيلات أو صعوبات فوق العمل الا غير المتوقع منها (٢) .

---

(١) F .O .;424 /224 /F.51 -53 .

مذكرة من ريتشاردسون الى نوكس في ٢٠ يونية ١٩١٠ .

(٢) F .O .;op. cit.,F.51 -53.

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

ولقد صمم المشروع بحيث تدار كل العمليات الادارية في الميناء بالكهرباء بما في ذلك بناء خط النقل بين الحديد ، والموقع . وبطبيعة الحال ان الميناء الجديد كان بحاجة الى التزويد بالمياه العذبة ولذلك فقد تقرر بناء محطة لتطهير أو تكثيف المياه . وكان المشروع يتضمن بناء ثمانى (٨) مولدات او ثلاثة ، فقام الشركة بالاوشاء المكان في أقصاء دخولها الميناء ، وخزانات للبترول ، ومساكن للعاملين في الميناء)[1]

وهكذا يصبح من الضروري بناء الميناء البحري أولا ، ثم إعداده لاستقبال عربات وقاطرات السكة الحديد .

وقد طلبت وزارة الاشغال ، ضرورة بناء الرصيف من نوع خاص من الخرسانة بتصميم يسمح بإقلاع وإحضار ما من جزيرة ذكيور)[2] وقد كان سعر المتر المكعب من هذه الخرسانة حوالي تسعة جنيهات ، بالنقد الى رأس الكثيب ، أى ما يوازى تقريبا ٨٦ دولار . وتستعمل عربات السكة الحديدية الثقيلة وكان هذا الرصيف مقررا ان يتفرع منه ثلاثة خطوط حديدية تؤدى جميعها الى خط السكة الحديد الرئيسي عند الحديده فقد كان من المتفق عليه ان يستقبل الميناء في وقت واحد عشرون مركبة ، غير سفينتان أخريان مربوطتان على الرصيفكان من المحتم ان يكون (الغاطس) عمق الماء عند الرصيف ثلاثة أمتار وعشرون)[3] .

والحقيقة أن فكرة بناء الميناء عند هذا المكان (رأس الكثيب) ، كانت فكرة طيبة ، كانت التصميمات محكمة وواقعية حتى لقد إدعى البعض ، (أن هذا الميناء

---

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

مذكرة ريشاردسون الى السفير البريطاني في الاسطنبولية في ١٩٦٠/٦/٢٠

(٢) تقع جزيرة ذكيور ، جنوبي غرب الحديدة ، بحوالي ٨٠ كيلو متر .

F .O. ;424/ 224.F .51 - 53.

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

(رأس الكثيب) قد وجد خصيصا من أجل اقامة ميناء عليه)[1] .

كانت أول بعثة وصلت الى اليمن لدراسة المشروع ، في بداية أغسطس عام ١٩٠٩ بعثة مشتركة (فرنسية ـ ايطالية) ، وكانت تتألف من أربعة عشر مهندسا ، كان منهم سبعة فرنسيين والآخرين ايطاليين ، وكانت برئاسة اثنين من المهندسين ، أحدهما فرنسي وهو (بانيتون Beneyton) والآخر ايطالي ، وهو (دي ڤوليني D,violini)[2] .

وقد مكثت هذه البعثة في اليمن حوالي أحد عشر شهرا (من أغسطس ١٩٠٩ وحتى يوليو ١٩١٠)

وعندما وصلت البعثة المشتركة ، الى الحديدة ، بدأت في العمل الذي قام به فريقان فريق من المهندسين الفرنسيين ، وتولى مهمة تحديد مسار خط السكة الحديد ، ومواقع الآبار والبلاد التي سيمر عبرها ، بينما تولى الفريق الايطالي ، معاينة وفحص موقع المرسى البحري المقترح انشاؤه عند (رأس كثيب) ؛ وقد اتخذ الفريق الفرنسي على وجه السرعة اجراء المعاينة والفحص في صنعاء لمسافة ٨٥ كيلو متر حتى (مذمك) ومسافة ٥٧ كيلو متر أخرى ، من صنعاء الى (عمران) وهي المسافة المقترحة لمد الخط الحديدي[3] .

وفي نفس الوقت كان فريق العمل الايطالي ، يقوم بمباشرة اعمال المعاينة والفحص في منطقة (رأس الكثيب) ، الموقع المقترح انشاء المرفأ البحري فيه[4] وكذلك معاينة وفحص الطريق المقترح من (رأس الكثيب) الى (الحديدة) ثم الى (مذمك)

---

(١) جورجي بياسكي ـ المرجع السابق ، ص ص (١ ـ ٤٢) .

(٢) كان دي ڤوليني هو الذي يشيد خط سكة حديد (كيوشان بالصين) بينما كان (بيانيون) هو الآخر مشغولا في مد خطوط سكك حديدية أخرى في تركيا

أنظر : I.O.L,R2o/ A 2 A /96 /4.

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

(٤) يؤكد ريشاردسون في تقريره بتاريخ ١٩١٠/٧/٢٠ أن المسافة بين رأس الكاثب التي تقع شمال الحديدة وبين الحديدة حوالي سبعة عشر كيلو متر .

أنظر :

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

ولمسافة ١٨٦ كيلومتر ٠٠٠ .

وقد ورد بتقارير مجموعتي العمل الفرنسية والايطالية ، توصيات بشأن الخط المقترح من (رأس الكاتب) الى (الحديدة) ، تنص على (وجوب أن يمر الخط عبر قرية (باجل) و (يوبال) ثم من ذلك المكان على طول (وادي سهام) و (نارشة) التي ضاعاء ، مخترقا المرتفعات الجبلية ، بارتفاع ٢٤٥٠ مترا ، الى (سرات ساين) .

ولقد اقترح المهندسين الايطاليين ، في تقاريرهم ، أن السكة الحديد يجب أن يكون مسارها عبر القرى والبلاد التالية ، (ديار سلام)[٢] و (يبال)[٣] و (مرجيحه)[٤] وزجيرة[٥] و (بيوت الشرفاء)[٦] لتكون هذه نقاط اتصال مع الاقليم الشمالي الذي يبعد عن (رأس الكثيب) ، ب ١٨٦ كيلو متر[٧] .

كما ان اللجنة المشتركة اقترحت مبلغ (٧٤٤ ألف جنيه) لبناء ومد مسافة (١٨٦ كيلو متر) من الخطوط الحديدية[٨] على اعتبار ان تكلفة بناء ومد الكيلو متر الواحد منها كانت أربعة الاف جنيه استرليني . كما أوصت التقارير ، بضرورة اقامة وبناء خمسة محطات على طول امتداد الخط الحديدي ، من (ضاعاء) الى (مفهوك) .

---

(١) F .O .;424 /224 /P.51 -53.

(٢) I bid ..

(٣) (ديار سلام) تبعد عن (رأس الكثيب) ب ٨٦ كيلو متر I.O.L.R2o/a2a/96/4

(٤) يبال مجموعة بنصف كتيبه من العشاه ، وهي تبعد عن (رأس الكثيب) ب ١٠٢ كيلو متر

(٥) قرية صغيرة تقع في (وادي سهام) وهي تبعد عن رأس الكثيب ب ١٢٥ كيلو متر

(٦) قرية صغيرة (تبعد عن رأس الكثيب) ب ١٥٠ كيلو متر

(٧) تقع في وادي دنقور ، وبيوت الشرفاء تبعد عن رأس الكثيب ب ١٨٦ كيلو متر

(٨) F.O .; 195/235o F.268 -278 .

(٩) I bid .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

وقد اقترحت اللجنة المشتركة ، أن تبنى المحطات في البلاد التالية ، (سوق الربيع) وحمام جاريف و (سوق الغنم) و (وابيرا) وقد قدرت تكاليف انشاء كل كيلو متر من المنطقة ب ١٤٠ ألف الى ٢٠٠ ألف تركلك (أي ما يعادل ٨٦ الآف جنيه) كما قدرت اللجنة تكاليف التفريعة الحديدية ، الى (عمران) ، بالمحطات المقترحة على طولها الى قرى (المعمار)[١] و (داروان)[٢] بمبلغ ٢٢٨ ألف جنيه[٣] على اعتبار أن تكلفة كل كيلو متر ، كانت أربعة الآف جنيه استرليني .

ولقد قدرت اللجنة اجمالي تكاليف الخطوط الحديدية المقترحة باليمن في عام ١٩١٠ ، وكحد اقصى ٢٫٣٦١٫٠٠٠ جنيه استرليني على اعتبار أن كل كيلو متر واحد منها يتكلف ٧٫٢٠٠ جنيه بينما كانت الحكومة العثمانية قد رصدت مبلغ ١٫٢٣٨٫٠٠٠ جنيه كانت جاهزة للدفع عند توقيع الاتفاق المبدئي[٤] مع صاحب الامتياز الذي سيتولى مهمة انجاز المشروع كله .

واصبح من المتأكد لدى الدوائر الغربية ،أن البرلمان التركي سوف يمنح الامتياز لشركة اجنبية واحدة فقط لتقوم بمهمة بناء المرفأ البحري في (رأس الكثيب) وتشييد ومد خطوط السكك الحديدية في اليمن على ان تتولى السلطات العسكرية التركية مهمة تشغيل وادارة المرفأ البحري والخطوط الحديدية[٥] خاصة وان الدولة العثمانية كانت قد أدركت ان السكك الحديدية ، هدف استراتيجي يتوافق مع طموحاتها وامانيها العسكرية والسياسية قبل كل شئ آخر .

---

(١) قرية صغيرة تبعد عن (عمران) مسافة ٢٦ كيلو متر

(٢) قرية تبعد عن (عمران) مسافة ٢٦ كيلو متر .

(٣) F .O. ; 195/ 2350 F. 268- 278.

(٤) كانت الحكومة العثمانية قد رصدت مبلغ ٦٫٤٨٠ جنيه استرليني فقط تكلفة بناء ومد الكيلو متر الواحد من السكك الحديدية .

(٥) F.o.;195/ 235o. F.268 -278.

I bid. ,.

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

ولذلك فقد أصدر الوزير العثماني للاشغال العامة قرارا بتعيين لجنة خاصة ومسئولة لاستلام مجموعات التقارير والاقتراحات الخاصة بالمشروع فور وصولها الى القسطنطينية وبعد ان تسلمت هذه اللجنة التقارير والمقترحات على تشييد ومد خط حديدى واحد فقط تسمى (بيال) من مجموع المقترحات التى قامت بفحصها . وأعلنت اللجنة أنه من الضرورى تقديم الخطط أولا ، لعرضها على الحكومة من أجل التوسع والامتداد الى (الحريلة) التى تقع بالقرب من (مناخة) أحدى المدن الهامه المحمية ، وفى نفس الوقت رفضت اللجنة ، عرضا قدم لها ، بشأن تشييد ومد الخط الحديدى من (وادى سهام) و (فارش) بينما كانت اللجنة قد أرست عملية انشاء الخط الحديدى ، من (صنعاء) الى (عمران) على (نبيتون) وطبقا للعرض الذى تقدم هو به . ولقد أخطرت هذه اللجنة جميع الذين حصلوا على حق امتياز ، (بأن الحكومة التركية ، لن يكون بمقدورها التعهد بضمان أمن حق الاستغلال والتشغيل)[1] وبذلك يتضح أن الحكومة العثمانية كانت تهدف الى ، تفضيل شركة عن أخرى او جماعة عن غيرهم ، أمر امتياز انجاز مشروع المرفأ وخطوط السكك الحديدية .

وعلى الرغم من ذلك ، فان المصادر البريطانية ، تفترض ـ من جانبها ـ أن السبب فى رفض (عطاء) المجموعة الايطالية ، وخططها كان يرجع الى أن هناك عروض وخطط أخرى ، كانت بشروط أفضل بكثير من شروطها ، قد تقدمت بها النقابات الفرنسية والالمانية[2] وقد تكون هذه الافتراضات معقولة ومقبولة لدى البعض وان كان البعض الآخر يرى عكس ذلك .

---

(١) F.O.,195/2350.F.201; A.Beneyton;Mission d,Etudes au yemen. ملف عن بعثة بنيتيون فى اليمن .

(٢) F.O.,195/2350.F.441. Monahan to charge D,Affairs to constantinople 29. 2. 1910

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

ومع أن الحكومة العثمانية سبق وأن وعدت النقابة الفرنسية ، برئاسة ليون وبنك روفيير (Rouvieris) بمنحهم أمتياز المشروع وتمويله ، فان النقابة والبنك كان عليهما أن يمهدا ويعيدا مناطق جبلية ضخمة وكثيرة ، وكان معنى هذا العمل الضخم ، مزيدا من المصاريف والتكاليف الضخمة ، وبطبيعة الحال ، لا تتناسب هذه المصاريف مع العرض الذى تقدمت به النقابة والبنك الضامن ، لأول مرة ، للحكومة العثمانية . وبدون شك سوف تكون هذه الصفقة غير مربحة للنقابة والبنك ولذلك رأت اللجنة الحكومية ، من العدل ، أن تعطى النقابة الفرنسية ، فرصة أخرى لمحاولة التقدم بعطاء جديد تتوافق مع المعايير العامة المطروحة وتكون بأسعار أقل من المطروحة من الأجانب وبالفعل أعطى الوزير العثمانى للأشغال العامة ، موافقته على ذلك ، (للمسيو ميناشى (Menache) المدير السابق لشركة النحاس والزنك بالحديدة ، والمسيو جراند جان Crand Cean مدير بنك روفيرز[1] .

وهكذا تم استدعاء (بنيتون) فى يناير ١٩١١ ، بحجة القيام بفحص وعمل معاينات لطريق طويل من تعز الى صنعاء يكون أكثر أمنا[2] وواقع الأمر ، أن (بنيتون) استدعى لاعادة عمل الفحوص والمجسات والمعاينات للمرة الثانية من أجل المشروع الكبير كله .

وبالفعل فى يوم أول مارس عام ١٩١١ ، غادر الحديدة فريق من المهندسين الفرنسيين وتوجه الى (بيت الفقيه) لمعاينة المنطقة ، ودراسة أمر بناء ومد السكة الحديد فى هذا الاتجاه[3] وفى نفس الوقت كان (بنيتون) قد تقدم بعدة توصيات ومقترحات كان منها

---

(١) F.O.;424/234/F/51-Lowther to Cray;28.7.1910.
برقية من السفير البريطانى فى القسطنطينية الى وزير الخارجية فى لندن ٢٨ يوليو ١٩١٠ وأنظر كذلك ، تقرير (ريشاردسون) الذى ارسله الى السفير البريطانى فى القسطنطينية فى ٢٠ يونية ١٩١٠ .

(٢) Richarason to Lowther F.O.,424/ 224.F 201
ملف بعثة بنيتون عن اليمن .

(٣) F .O .,195/2379F.1c6 - 106
برقية من (ريشاردسون) الى (لوثر) فى ٣ مارس ١٩١١ .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

يجب ان يخترق الخط الحديدى المقترح بداوه (من صنعاء الى الحديدة) القرى والسلاسل الجبلية (من بيت الحديدة) الى (بيت الفقيه) ، (زبيد) ، (حيس) ، (تعـــز) (ايبـ) ، (يريم) ، (ذمار) وأخيرا (معبر) ثم الى (صنعاء) ، وبذلك يتم تخطى (تحاشى) كثيرا من الشعاب الجبلية العالية ، ولا يتجاوز الانحدار على امتداد الخط اكثر من ١٥ جم لكل متر ، ولن يكون هناك منحنيات بعدة تقل من دائرة نصف قطرها ٢٠٠ متر[1]

وكانت نتائج معاينة (بتيتون) الثانية تؤكد على ضرورة وجود حامية عسكرية مؤلفة من ٨٠٠ جندى ، واصيلة من سلاح الفرسان ، بالمناطق المحروطة للانتداب[2] وكـــــان (بتيتون) ينظر الى مسألة تشييد وحد خطوط سكك حديد اليمن ، على انها ذى غاية الاهمية على الرغم من أن المنطقة كانت تعيش فى حالة من الفقر المدقع والتخلف المرير ، وكـــان من المستبعد أن تصبح اليمن دولة (اكثر تونيقا فى ذلك الوقت) والتغلب على الفقـــر والحالة التى يتردى فيها المجتمع اليمن كان الأمر يتطلب حكومة أهلية قوية ، ووســـائل للنقل والمواصلات [3] .

على أيه حال ، قبلت النقابة الفرنسية برئاسة (بانك روبير) أن يتحول اسم البنك الفرنسى للصناعة والتجارة Bahque Francaise pour le Commerce et L,industa الى اسم (الشركة العثمانية لخطوط سكك ، الحديدة ـ صنعاء وفروعها

The ottoman Hadeidah- Sanaa and Branch Line Railway compeny

---

(١) F .O. ; 424/ 224. F.2o2.

ملف بعثة بتيتون عن اليمـــن .

(٢) F.O.424/ 224. F.2o2.

(٣) I bid.

I bid .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

كان وبير الاشغال العامة العثماني قد اتفق مع الشركة الفرنسية على أن يقسم عبء قيمة نفقات الميناء البحري ، بشبك حكومي لسرعة البدء في تنفيذ المرفأ لاهميته الخاصة لانجاز خطوط السكك الحديدية الى منطقة (الحويلة) ، بالقرب من (مدينة) وكانت الشركة قد وافقت من جانبها على تعويض السعر الذي حددته (٤ الآف دولار) لكل كيلو متر (في التشغيل . وكان هذا المبلغ متضمنا تكاليف المنشآت الضرورية (كالمحطات ومكاتب البريد ومراكز الشرطة والجمارك) التي يجب ان تكون قائمة على امتداد خط السكة الحديد .

وفي ١٧ أبريل ١٩١١ كان تسعة عشر مهندسا ، (فرنسا وايطاليا) قد وصلوا المدينة الحديدة ، للاعداد النهائي للبدء في التنفيذ العملي ، ومع ذلك فان الحكومة التركية كانت قد احتفظت لنفسها بحق اعطاء أمر التشغيل والاشراف في تنفيذ المشروع في أي وقت تراه هي من جانبها [1] مناسبا .

وكان ذلك اليوم ، الثاني من مارس سنة ١٩١١ وفي احتفال رسمي ، حضره القناصل الاجانب ، ورجال المال والصناعة ، وبعض مندوبي الصحف الفرنسية والايطالية افتتح (المشير عزت باشا الالماني) [2] المشروع وضرب أول معول في الاراضي التي سيشيد عليها خط السكة الحديد ، وفي الموقع المقترح عليه بناء محطة السكة الحديد ، خارج

---

(١) جريدة الاهرام (القاهرية) . العدد (١٠٢٠٠ في ٧ يونية ١٩١١ .

(٢) أرسلت الحكومة العثمانية حملة بقيادة المشير احمد عزت باشا الى اليمن لفك الحصار الذي ضربته قوات الامام يحيى ، حول صنعاء . فوصلها في عام ١٩١١ وهو تحول بسلطات واسعة لاقرار الامور في الولاية وقد تبين له أن الحل الامثل لمشكلة اليمن هو عقد صلح مع الامام وبالفعل اجتمع عزت باشا بالامام يحيى في قرية (دمان) واتفقا على شروط الصلح .

انظر :- جاد طه - المرجع السابق . ص / ٣٣٣ - ٣٣٤ .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

مدينة الحديدة . وفي هذا الاحتفال الضخم ظهرت قوات الجيش العثماني ، والموظفين المدنيين ولفيف من السادة والاشراف والجميع شارك في مراسم هذا الاحتفال [1] .

ولقد صرح كبير المهندسين ، خلال الاحتفال بتصريح هام اعترف فيه (بأن المياه البحرية وخط السكه الحديدية حتى منطقة (الحويمه) سوف يتم انجازهما على أكمل وجه خلال ثمانية عشر شهرا فقط [2] والحقيقة ان القيادة العثمانية والشركة المنفذة للمشروع كانت في غاية السعادة والتفاؤل باختتام العمل في المشروع .

وعندما حل شهر يونيو عام 1911 كان الجميع على أهبة الاستعداد للبدء في وضع القواعد الخرسانية والقناطر الخشبية للخط الحديدي ما بين الحديدة والحويمه [3] وكان العمل في الميناء البحري يسير بنشاط وحيوية ، وفي تمهيد وتعبيد الطرق لمد الخط الحديدي ، حتى قدم وساق . وحتى منتصف سبتمبر من نفس العام ، يبرق (ريشاردسون) الى (لوثر) بأن العمل يسير بخطوات واسعة وسريعة في بناء وتشييد المرفأ والخط الحديدي [4] غير ان الظروف الدولية سرعان ما تغيرت الى غير صالح أصحاب الامتياز .

أمثل أصحاب الامتياز في انجاز المشروع :-

لقد نشبت الحرب الايطالية التركية ، في أواخر سبتمبر 1911 ، عندما بدأت القوات الايطالية تنزل الى سواحل طرابلس الغرب بعد قصفها بالقنابل من

---

(1) F.O. 195/2376/F.106- 108.
Richardson to Louther; 2.3.1911

(2) F.O.; 195/ 2376. F.113 - 119.
Richardson to Lowther; 16. 9. 1911.

(3) WAVELL, A.G.B. Amedern pilgrim in Mecca and a seige in Sana;
London; 1912; P.286.

(4) F.O. 195/2376. F.468
Richardson to Lowther 14/9.1911.

وانظر كذلك :- I.O.L.R. 20/A2A/96/3.

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

البحر [1] وبعد خمسة أيام من بدء الحرب توقف العمل فى الميناء ، ومشروع السكك الحديدية فى اليمن ، ثم تتابع القصف بالقنابل فى ٢ أكتوبر وتلاه حصار (ميناء الحديدة) بالسفن الايطالية الحربية . فقد جاءت سفينتان حربيتان لهذا الغرض حتى يشغلوا الدولة العثمانية عن توجيه حملة لاسترداد طرابلس الغرب .

وقد ترتب على ذلك كساد التجارة فى ميناء الحديدة . وقد قام عزت باشا والى اليمن العثمانى ، الذى كان مقيما فى صنعاء فى ذلك الوقت بابلاغ الباب العالى برقيا بانباء ضرب الايطاليين لميناء الحديدة [2] وبطبيعة الحال انعكس هذا القصف والحصار على الاهالى الذين راحوا يفرون وهم عزل الى ارجاء تهامه حرصا على حياتهم .

ولقد حاصرت بعض قطع الاسطول الايطالى ، الموانى اليمنية ماعدا تلك التى كانت فى قبضة الادريس حليفها ، وضربتها من البحر فخربت الحديدة ، وحطمت فعلا بعض قطع الاسطول العثمانى الهزيلة ، التى كانت تحفر هذه السواحل . الامر الذى جعل المهندسين الايطاليين (٢٥ مهندس) والعمال المتقنين والعاملين فى مشروع السكة الحديدية يتركون موقع العمل ، كم تدخلت فى نفس الوقت جماعة المعاينة والفحص الفرنسية (مهندسا ومساحا وجيولوجى) عن عملها هى الاخرى فى الداخل [3] .

---

(١) لمزيد من التفاصيل عن الحرب الايطالية التركية : أنظر :-
جلال يحيى (دكتور) - العالم العربى الحديث جـ ١ ، دار المعارف . القاهرة ١٩٧٥ . ص / ٣٩٩ - ٤٢٠ .

(٢) فاروق عثمان أباظة (دكتور) - عدن والسياسة البريطانية فى البحر الاحمر ١٨٣٩ - ١٩١٨ ، الهئية العامة ، القاهرة ، ١٨٧٦ . ص / ٥٤٥ .

(٣) F.O.,195/2376.F.504.

Richardson to Lowtheri ;25.1c.1911.

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

كما قصف الايطاليون ساحل اليمن ، متخذين من (مصوع) قاعدة بحرية لهجومهم فأصابوا مدينة (الشيخ سعيد) بالقنابل غير انها لم تحدث بها خسائر جسيمة [1] واضطر العثمانيون الى سحب قواتهم الى المناطق الداخلية ، قبل أن يكثف الايطاليون تصفيم على الساحل ، ومع ذلك فان تأثير القصف الايطالى قد وصل الجهيزات التى تمت فى مشروع السكك الحديدية والمرفأ البحرى .

ففى أول يناير عام ١٩١٢ ، طير الطرادات الايطاليان (بيمونتى Piemonte وبيوجلا Puglia) عند (رأس الكثيب) واخذا يقصفان الميناء والتجهيزات الكهربائية التى تمت فيه [2] وفى ٢٦ يناير ، بعث الطراد (بيمونتى) بزورق صغير الى الشاطئ ليبلغ أعضاء ممثلى الشركة الفرنسية ، التى (تورطت) فى تنفيذ مشروع المرفأ وخط السكك الحديدى ، لحساب الحكومة العثمانية ، بأمر الحصار [3] وفى هذه الاثناء كانت الشركة الفرنسية قد قررت وقف العمل فى المشروع وسحب مهندسيها وساحبيها وعمالها الفنيين الى الحديدة ،لأن الحصار الايطالى لسواحل اليمن ، والعمليات الحربية تشوشان الاستمرار فى تنفيذ المشروع تمهيدا لنقلهم من الحديدة الى فرنسا .

---

(١) فاروق عثمان اباظة (دكتور) ـ المرجع السابق ، ص / ٥٤٨ .

ومدينة (الشيخ سعيد) تقع عند الطرف الجنوبى الغربى لليمن ، وتواجه جزيرة بريم التى تتحكم فى مضيق باب المندب حيث المدخل الجنوبى للبحر الاحمر .

(٢) F.O.;195/2376.F.117-119

Richardson to Lowther ; 6 .1 .1912.

(٣) F.O. ;195/2376.F.213-214.

Richardson to Lowther.,28.1.1912.

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

وبالفعل طلبت النقابة من حكومة باريس ، أن تتدخل لدى حكومة روما ، لانقـــــاذ المهندسين والفنيين الفرنسيين المحاصرين في الحديدة . ونجحت الحكومة الفرنسية فـــي الحصول على موافقة الايطاليين ، بالسماح لعدد من السفن الفرنسية تقوم بمهمة ترحيل الرعايا الفرنسيين (المهندسيين والحمال الفنيين) ، الذين كانوا قد تجمعوا في الحديدة [1] خـلال الحصار المضروب حول الساحل اليمني وتم استدعاء المسيو (أرموندبيش) الذي كان يشغل منصب مدير ادارة مربات السفر بالسكك الحديدية الفرنسية ، ايباشـــر مهمة ترحيل الفنيين والمهندسين ورجال النقابة الفرنسية . وقد أبدى (ريشاردســـون) القائم البريطاني في الحديدة ، تأكيده بأن النقابة سوف تتذرع بأن الحرب (الايطالية التركية) هي السبب في توقف العمل في المشروع وهذا عبرر كاف ، وأضاف وانه مـــن المعروف ان (الشركة) بتوقفها عن العمل قد أثارت القلق والانزعاج للحكومة العثمانيـة وأحدثت خللا واربكا ، لنصوص العقد المبرم مع الحكومة العثمانية وان هذا (الامتيـاز) سوف يتعرض لخسائر كثيرة في المستقبل . وبذلك خسرت حكومة استانبول جهد كـــل الذين قاموا بالدراسات الجادة حول المشرع ، وأيضا خسرت المعدات والمواد الخام [2] .

وعندما عادت حالة الهدوء النسبي ، في ١٧ أكتوبر ١٩١٢ الى المنطقة كانت معـــدات السكك الحديدية بالمخازن ، قد أصبحت في حالة يرثى لها بعد طالها الصدأ ، فتآكلت بعض اجزائها ، الأمر الذي جعل الحكومة العثمانية تصرف النظر عن مشروعاتها من اجل المنافسة على سكك حديد اليمن . وماتبقى من معدات في حالة جيدة ، من قضبان حديدية وعربـــات كان يمكن رؤيته مكدسا في الجانب الشرقي لشبه جزيرة (رأس الكثيب) لقد توســـدت بعض العربات ملتاه عند ملتقى الطرق بين تعز وصنعاء كما يمكن رؤيته بعض أجزاء صغيرة وقطع حديدية متناثره حول المدينة القديمة (الحديدة) ، وفي أثناء المحاولات المستمرة

---

(1) F.O.,195/2376.F.204.

Richardson to Lowther; 19.2.1912.

(2) F.O.;195/2395. F.204.

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

لرفع الرمال والطمي من قاع البحر عند ميناء (رأس الكثيب) ، حيث كان يمتد الخط الحديدي ، يمكن رؤيته بعض بقايا القضبان الحديدية [1] .

وفي عام ١٩١١ نقلت كميات ضخمة من قضبان السكك الحديدية ، من (رأس الكثيب) الى قرية (ببيولا) ، وهي أحد القرى الكبيرة في (وادي مور) [2] وشوهدت هذه القضبان مبعثرة في عدة اتجاهات بلا تنظيم وبدون حراسة .

ولم يكن غريبا ان تلتف مسألة السكك الحديدية في اليمن ، نظر السيد محمد بن علي الادريس الذي كان اماما شرعيا على (صبيا) [3] ففي عام ١٩١٠ وبعد مغامرته ضد العثمانيين ، إلتقى ب (سعيد باشا التركي) وطلب منه ضرورة بناء عددا من المدارس ، وانشاء خط سكة حديدي حول منطقة (عسير) [4] وكان الايطاليون قد ظاهروا (الأدريس) بالمال والسلاح حتى تمكن من الاستيلاء على (جزر فارسان) تأصبح في موقف التهديد المباشر للعثمانيين في داخل اليمن ، على انه مما لاشك فيه ان اصرار الدولة العثمانية على عدم الاعتراف للادريس بوضعية خاصة في اليمن ، على النحو الذي اعترفت به للامام يحيى في (صلح دعان) ، هو الذي دفع الأدريس الى توطيد علاقته بايطاليا ، ومواصلته السير نحو تلقي المساعدات منها لمحاربة الدولة العثمانية [5] .

على كل حال ، نجح العثمانيون بعد ذلك ، في إسترداد (جزر فارسان) من الأدريس وبعدما بدا هناك بينهما وبينه شكل من أشكال التفاهم فقد واصلت الدولة العثمانية على تحييد حاكما على عسير .

---

(١) جورجي بياسكي ـ مذكرات خبير سوفيتي في اليمن ، ص / ٢٦ ـ ٢٩ .
حيث يذكر ان اسم (رأس الكثيب) هو (رأس الكاتب) ، ويعرض لمشروع بناء ميناء الحديدة والمحاولات التي بدئت في (رأس الكاتب) .

(٢) احمد شرف الدين ـ المرجع السابق ص / ١٢ .

(٣) تقع مدينة صبيا في الخلاف السليماني .

(٤) F.O. 882/10 F.506.

(٥) تاروق الباطا (دكتور ـ المرجع السابق ص / ٤٨ ـ ٤٩ .
حيث يعرض للعلاقة بين الادريس وايطاليا ، وحجم المساعدات الايطالية التي قدمت له ، من بنادق وذخيرة وكميات من الذهب .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

المشروع الأخيرة لسكك الحديدية في اليمن :-

ظل مشروع السكك الحديدية في اليمن متوقفا حتى عام ١٩١٤ ، عندما طرحت عدة محاولات مختلفة من جانب ايطاليا والمانيا ، وكانت جميعها بهدف اما عسكري او اقتصادي لمالسمح الدولتين . ففي ١٠ يناير عام ١٩١٤ تقدمت شركة محميد عدن ، للاخوان (كواس ودانيش وهما من الرعاية البريطانية) ، بطلب الى السير (لويس ماليت Louis Mallet) سفير بريطانيا في القسطنطينية ، من أجل مساعدتها في الحصول على حق الامتياز ، لبناء وتشييد الميناء البحري في (رأس الكثيب) ، ومد الخط الحديدي بين الحديدة وصنعاء .(١)

وفي نفس الوقت كانت الشركة الالمانية هي الاخرى ، تحاول من جانبها الحصول على هذا الامتياز ولذلك بدأت مرحلة جديدة من التنافس الدولي حول مشروعات السكك الحديدية في اليمن تم خلالها تبادل المراسلات بين لندن والهند وعدن والقسطنطينية في عام ١٩١٤ .

عندما عرف جانب الملك ، بطلب شركة الاخوان كوسي ودانيش أجاب على الفور بحماس منقطع النظير ، بأن منح الامتياز لهذه الشركة أمر هام للغاية من الناحية السياسية للرعايا البريطانيين يمثلون ثروة كبرى ، وهم قادرين على تنفيذ كافة شروط الامتياز كما أن العودة الى اثارة مسألة النفوذ الالماني على الساحل الشرقي للبحر الاحمر بالقرب من محميه عدن ، كان في ذلك الوقت ، أمرا غير مرغوب فيه (٢) ويبدو أن نائب الملك ، كان يشير بقصد أو من غير قصد الى محاولة من تزايد ونمو المصالح الايطالية والالمانية في اليمن .

---

(١) I.O.L; R20/A 2 A /2/2.

Covasji Dinshow yo sir L.Mallet; 10. 1.1914.

Hardinge Papers 96; Telegraphic correspondence

tovicenoy; Jonuary- December 1914

(٢) وانظر ذلك :-

I.O.L.R 20 /A2A/2/2

Pol.sec. Gov,t.(for;Pol.Dept);

Govet, Pol . Dept. ,Bombay, 26.2.1914

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

وقد دعا الحكم السياسي البريطاني في عدن في العام ١٩٣٥ ، والتقرح في برقية عاجلة الى جانب الملك في لندن ، ... ضرورة أن يمنح الامتياز لرعايا بريطانيا العظمى بدلا من الرعايا الايطاليين ، وهذا الأمر اذا تم فسيكون عملا مخيبا ومرفوضا لدى المانية[1] وهكذا توافقت وجهات نظر حكومة بومباي ، مع انظار أحد ممثلي المعتمد السياسي البريطاني في عدن - فقد أشار - وبما ان اليمن متاخمة لمحميات عدن ، ولا توجد هناك على الساحل الشرقي للبحر الاحمر ، أية ممتلكات ايطالية فانه من الواجب على الممتلكات البريطانية ، أن تتفوق وتسود على أولئك الايطاليين في اليمن ، وانني أرى أنه اذا أمكن الحصول على الامتياز للرعايا البريطانيين فان ذلك سيكون انجاز دبلوماسي في غاية الأهمية[2] وبذلك تتعارض المصالح البريطانية مع المصالح الايطالية والألمانية ، بشأن الحصول على امتياز مد خطوط السكك الحديدية في اليمن ، فقد كانت بريطانيا ترى أنها صاحبة المصلحة الكبرى في الاشراف على تنفيذ هذا المشروع .

وحتى النصف الثاني من شهر مارس عام ١٩١٤ ، لم تتقدم شركة الاخوان (C.D.) أية تعليمات أو مصالح من المشير البريطاني في القاهرة ، بشأن الاجراءات التي يجب أن تتبع للحصول على الامتياز ، غير أنه في أواخر مارس ، بعث (مالكولم) نيابة عن شركة الأخوان (C.D.) وأبلغهم بأنه قدم للوزير العثماني (وزير الاشغال العامة) كل المعلومات اللازمة والممكنة للحصول على الامتياز[3] وقد اقترح ضرورة تعيين وكيل أو نائب عنهم في العاصمة التركية ، لكي يتم الانتهاء في طلباتهم (التي ستلقى التأييد والتدعيم والمساندة من جانب المشير البريطاني ، وبشرط أن يكون هذا الوكيل أو النائب من الرعايا البريطانيين ، وتوطن بالعاصمة البريطانية حتى لا يمنح الامتياز لهم بسبب الميناء والسكك الحديدية في أيدي البريطانيين وتحت سيطرتهم[4] فيعتبر أن هذا الرد لم يكن واضحا له كانيا للاخوان (C.D.)[5] .

---

(١) I.O.L. R/20/A2A/2/2.

(٢) Political Resident; Aden-Gov.t. Pol. Dept. Bombay

(٣) Ibid.,

(٤) F.O.,195/2376.F.208-269.

(٥) مختصر لاسم شركة الاخوان (كواسي دنشاو) (Cowasji Dinshaw)

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

وقد دفع ذلك المقيم السياسي البريطاني في عدن ، لكي يؤيد ويحرز طلبات الاخوان (C.D.) بقوله : ان اقتراح مشروع السكك الحديدية ، استراتيجية هامة وضرورة وأدنى أحذر من أن ألمانيا وايطاليا سعيان للحصول على هذا الامتياز[1] ولذلك كانت بريطانيا ترى أنه من الضرورة الحصول على هذا الامتياز وقبل أي شئ آخر ، في أثناء نشوب الحرب العالمية الاولى ، وحتى لا يكون في المستقبل شئ هام للقناصل عليه الدول الأوربية في المنطقة .

وفي أثناء الحرب العالمية الأولى ، كانت مسألة سيطرة بريطانيا على اليمن موضع من جانب البرجادير جنرال والتون (Brigadier- General Walton) القائم بأعمال المقيم السياسي البريطاني في عدن[3] ومن جانب القائد العام للقوات البريطانية في عدن[2] وأيضا من جانب لفيف آخر من المسئولين البريطانيين عندما أعلنت فرنسا وبريطانيا الحرب على الدولة العثمانية في ٥ نوفمبر ١٩١٤ ، أثر هجوم الاسطول العثماني على الموانئ الروسية فان الدولة العثمانية أعلنت بدورها الحرب على الدولتين في ١١ نوفمبر من نفس العام .

ومنذ بداية الحرب حرص الجانبان المتصارعان على اتخاذ الخطوات الحربية والدبلوماسية لكسب المعركة ، فكانت منطقة البحر الأحمر أحد ميادينها ، حيث انحصر الصراع حولها بالدرجة الاولى بين العثمانيين والانجليز نظرا لما كان لكلا الجانبين هناك من قوات ونفوذ ومصالح عديدة . وأصبح كسب المعركة في الشرق الأوسط بوجه عام ، وفي منطقة البحر الاحمر بوجه خاص ، هدف الجانبين . فقد كانت بريطانيا تدرك الخطر الذي يهددها في اليمن حيث توجد الحامية العثمانية التي كانت

---

(١) I.O.L.; R 20/A2A/2/2. Gov,t Pol. Dept; India
وهذا الخطاب (سري) موجود ضمن (سكك حديد الحجاز واليمن) بسجلات وزارة الهند .

(٢) I.O.L. R20/A2A/96/3.

(٣) I bid.,

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

تتألف من فرقتين ، كان يخشى تهديدها للوجود البريطاني في عدن ومن هنا كانت منطقة اليمن على وجه الخصوص مسرحا للمنافسة في المجالين العسكري والدبلوماسي بين بريطانيا والدولة العثمانية (١) .

وكان من المقترح ، في حالة احتلال بريطانيا لليمن ، أن يتعين على الدين ان تأخذ على عاتقها مهمة (الرجل الأبيض) وتتجر مهمتها بالوسائل التدريجية المعروفة عادة ، كما يدعي اليمن . لتستقر في المنطقة وتشييد الطرق وتبني المدارس وتمهيد خطوط السكك الحديدية وقد ظهر ذلك بصورة واضحة ، فيما كتبه الكولونيل هارولد جاكوب H.F.Jacob المساعد الأول للمقيم السياسي البريطاني ، في عدن بمذكرته التي أرسلت الى حكومة بومباي في سبتمبر سنة ١٩١٥ بشأن الخطة السياسية البريطانية في عدن والخاصة بالمناطق المحيطة بها في جنوب اليمن . حيث تحدث فيها عن أهمية انشاء خط للسكك الحديدية في المنطقة المحيطة بعدن في جنوب اليمن ، خاصة ما بين عدن ولحج ، لتسهيل مهمة توصيل المواد الغذائية والاستراتيجية الى عدن وبريطانيا بالمدن الداخلية ، وأن أي مشروع لتزويد عدن بالمياه من تلك المناطق لن يتحقق له النجاح الا باقامة هذا الخط الحديدي (٢)

كما أوضح أن أهمية هذا الخط الحديدي ، انما تظهر من الناحية الاستراتيجية اذ لو كانت لدى البريطانيين في عدن طرق ممهدة الى لحج او خط حديدي لتمكن البريطانيين الانسحاب الذي حدث لهم عند سيطرة الترك عليها في عام ١٩١٨ .

---

(١) طارق عثمان أباظة (دكتور) ـ المرجع السابق ص / ٢٦٢ ـ ٢٦٣ .

(٢) I.O.L.,R/20/A2A/96/3;B.216. No.C694, PP.2;A.

كانت مذكرة الكولونيل جاكوب مع مذكرة اخرى له قد أرسلت الى سكرتير حكومة الهند حول السياسة البريطانية في اليمن عن طريق المجور جنرال السير جيرالد يوجهزباند والمقيم السياسي البريطاني في عدن

Secret From Major General Sir George Younghusband to the secretary to Govt Bombay 23 rd September,1915. I Did

(٣)

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

وأضاف ان مشروع اقامة مستشفى أو مصحة للانجليز في المناطق المرتفعة في الداخل كان يمكن انجازه على الوجه الاكمل اذا ما انشئ خط للسكة الحديد بين عدن وتلك المناطق .

وفي ١٣ مايو عام ١٩١٦ قدم (والتون) ـ القائد العام للقوات البريطانية في عدن وفي خطاب سري ارسله الى سكرتير حكومة الهند البريطانية ، عدد اقتراحات لتدعيم مركز البريطانيين في عدن والمنطقة المحيطة بها ، كان منها ، مد خط السكك الحديدية من عدن في اتجاه الداخل [1] وقد اعتبر (والتون) ذلك الخط الحديدي بداية تحقيق مرحلة تقدم يمكن تدعيمها والاستفادة منها في السيطرة على اليمن .

ولقد أبرز (والتون) خطورة منطقة (الشيخ سعيد)* التي تتحكم في مضيق باب المندب وقال :ـ اذا تعرضت لسيطرة أية قوى منافسة ، وقامت هذه القوى بتحصينها تحصينا قويا ، فلن يكون بمقدور البريطانيين ان يحتفظوا بجزيرة (بريم) على اعتبار ان منطقة (الشيخ سعيد) تعتبر منطقة دفاع طبيعية عن (بريم) وبطبيعة الحال ، سيكون من الصعب القيام بهجوم على (الشيخ سعيد) نظرا لندرة المياه في المنطقة الصحراوية الواقعة الى الشمال الشرقي منها وفي الجهة الغربية من عدن [2] .

وقال :وعندما تصل سكة حديد الحجاز الى (ينبع) على الساحل الشرقي للبحر الاحمر فانها سوف تلتف حول قناة السويس وبذلك ستتزايد الاهمية الاستراتيجية

---

(١) I.O.L.R20/A2A/1182/16,No.C.273; PP. 1- 4.

هذا الخطاب الذى ارسله البرجادير جنرال والتون في ١٣ مايو ١٩١٦ الى سكرتير حكومة الهند بلغت صورته الى كل من رئيس الاركان العامة البريطاني في الهند والى المندوب السامي البريطاني بالقاهرة .

(٢) I bid.,

(٣) I bid.,

* تقع منطقة (الشيخ سعيد) عند الطرف الجنوبي الغربي لليمن ، وتواجة جزيرة بريم المتحكمة في مضيق باب المندب حيث المدخل الجنوبي للبحر الاحمر .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

لمنطقة (الشيخ سعيد) الامر الذى يحتم على البريطانيين الا يسمحوا لاية قوة اجنبية باحتلالها [1] ولذلك قال (والتون) ان الحكمة تقتضى ان نتأكد من ذلك قبل خروج (الاتراك) من هذه الحرب ـ (يقصد الحرب العالمية الاولى) ـ والا دخلنا فى جدل ومتاعب لامبرر لها . [2]

وكان (والتون) يرى ضرورة السيطرة على (تعز) وكبديل للسيطرة على (الشيخ سعيد) ، على اعتبار أن تعز منطقة صالحة وملائمة ، لتمركز القوات بها ، فى حين أن (الشيخ سعيد) كانت لاتصلح لذلك ، واعتبر (والتون) ان الخروج السيطرة على (تعز) من اكثر الاقتراحات جاذبية ، فقد كان تنفيذ ذلك يستلزم قوة بريطانية مؤلفة من ثمانية ، وقوة أخرى دائمة ، قوامها سرية واحدة ، فتقتر بريطا بعد التنفيذ واستقرار الامور ، ورأى (والتون) أنه سيكون من الضرورى مد خط للسكك الحديدية فيما بين (عدن) و (تعز) وانه سيكون من الافضل استمرار الخط الحديدى ليصل الى (رأس الكثيب) [3] الواقعة شمال الحديدة تماما غير ان (والتون) اشار الى : أن مثل هذا المشروع قد يثير بعض المتاعب مع الامام يحيى فى اليمن وان كان فى نفس الوقت سينال كل الرضا من جانب الأدريس ، صديق بريطانيا فى (عسير) .

وقد كان (والتون) يعتقد أن بعد اتمام هذا المشروع ، سوف تقدم حكومة عدن ، منطقة الساحل اليمنى الشمالى ، الممتد من (اللحية) شمالا وحتى (رأس الكثيب) جنوبا ، الى الأدريس فى (عسير) [4] . بذلك تتمكن

---

(1) I bid .,

(2) I bid .,

(3) قرر (والتون) أن هذا الخط ستقام حراسته من التحويض لاى هجوم محتمل من جهة الشمال من طريق اقامة قلعة جبلية يتم بواسطتها السيطرة على حركة المرور .

(4) لقد أعرب والتون فى تصوره حيث اعتقد ان تجارة اليمن سوف تروج وتزدهر بعد ايجاد منفذين لها ، الاول فى (رأس كثيب) من ناحية الشمال والثانى فى (عدن) من ناحية الجنوب .

R 20/A2A/1182/ 16;No? C.273.P.4

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

بريطانيا من إقامة حاجز قوى أمام القوى المنافسة لها ، يحول دون سيطرة أى منها على سواحل جنوب شبه الجزيرة العربية ، كما أن الدفاع عن الحدود الجديدة لتلك المناطق سيكون أمرا سهلا الى حد كبيـــــر .

وقد أشار كذلك الكولونيل ووهوب Colonel R.A.Wauh قائد القوات العسكرية والسياسية البريطانى فى عدن أن الاتراك فكروا فى مشروع إقامـــة خط للسكك الحديدية يربط الحديده بصنعاء [1] وقد ورد ذلك فى التقرير المرفق بخطاب البريجادير جنرال وليم والتون ، القائد البريطانى العام فى عدن الـــى مكتب حكومة الهند البريطانية فى ١٢ مايو ١٩١٦ تحت عنوان (حدود محميـــة عـــدن) .

على أن (والتون) توقع أن الاقتراح الذى تتقدم به لتحقيق غاية بريطانيـــا فى السيطرة على عدن ، سيكون معرضا لجدل كثير ، من جانب السلطـــات البريطانية العليا ، وذلك لأن الوسائل التى اقترحتها لتحقيق تلك الغاية قـــد ثبت اخفاقها فيما مضى ، هذا فضلا عن صعوبة مد خط للسكك الحديدية فـــى مناطق غير خاضعة للنفوذ البريطانى [1] بينما كان (جاكوب) يرى ضرورة تعيين وكيل بريطانى فى تلك المناطق يباشر نفوذا سياسيا ، يتم التوصل اليها عـــن طريق الاتفاقات والأساليب الدبلوماسية ، وفى نفس الوقت لم يوصى حكومته باحتلال المناطق الصحيحة بعدن ، عن طريق القوة ، ولكنه أيدى تفضيله للوسائل الدبلوماسية

---

(1) F 20/A2A/ 1182 /16 .
Enclosure, NO ,I the Bounday of the Aden Protectorate Note be Colorel R.A.Wawhoper. E.C.B.C.B.C.M.G.P.5.

(1) R 20/A2A /1182/ 16; No .C.273. P .4.

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

حتى يتحقق مد الخط الحديدى ما بين عدن جنوبا وتعز شمالا [1] ورغم اعتـــــــراض (جاكوب) على سياية خم مناطق جديدة فى جنوب اليمن بالقوة الا انه استثنى من ذلك ميناء الحديده، حيث أوصى حكومته بضرورة السيطرة عليه · ليكون أداة للمـــاومـــــة مع امام صنعاء من أجل تأمين الوجود البريطانى فى عدن بعد رحيل القوات العثمانيـــة عن اليمن · وبذلك يتضح مدى اهتمام السلطات البريطانية فى عدن ، بأهمية وضرورة مـــد الخطوط الحديدية من أجل تدعيم الوجود البريطانى فى عـــــدن ·

غير أنه لحسن الطالع ان مقترحات عدن بشأن احتلال اليمن قد رفضت ويشكل حاســم ونهائى ، فى كل من لندن والهند ، وبذلك فشلت المحاولات البريطانية للحصول علـــــى امتياز مشروع لمد خط حديدى يربط الحديده بصنعاء بسبب الاطماع البريطانيـــــــــة التوسعية فى المنطقة ·

وفى عام ١٩٢١ كانت آخر المحاولات لمد السكك الحديدية فى اليمن ، وجاءت فـــى شهر فبراير على يد السيد محمد الادريس ، عندما فكر فيها الرجل بصورة جديـــــــه والتحديد بعد شهر واحد من احتلال الحديده [2] فقد كان الرجل يعتقد منذ عـــــام ١٩١١ بأن (رأس الكثيب) هى المكان المناسب باعتبارها أرض بكرا ، ويجـــــب استخدامها فورا لبناء المرفأ عليها ، ومد خطوط السكك الحديدية · لذلك نجـــــدة يطلب من السلطات الايطالية فى (ماسو Massawa) ان تمنـــــــع رعاياها هناك فى (رأس الكثيب) من الاستيلاء على قضبان السكك الحديديـــــــة بالشراء ، لأنهم يأخذون هذه القضبان ثم يقومون ببيعها الى المهندس (مونتانـــــــى Montagne) الذى كان يعمل فى سكك حديد السودان ، ليستخدمها هناك [3] ·

---

(١) R 20/A2A/ 96/3; B.216.NG .C.699,P.4.

(٢) أحمد شرف الديـن ـ المرجـع السابق · ص / ٢٧٨·

(٣) T.O.L.;R20/A2A/2/2.

Government Political Department; Bombay

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

وعلى الرغم من حالة الحماس التي طرأت على الادريس ، بشأن السكك الحديدية الا أن احتمالية بناء وحد الخطوط الحديدية في أراضيه ، كانت ضئيلة للغاية ، وان لم تكن بعيدة المنال ، وخاصة بعد أن فقد الرجل ـ الذي كان حليفا للانجليز أثناء الحرب العالمية الاولى ـ كل تعاطف من جانب بريطانيا بعد عام ١٩٢٢، عندما أصبح الفساد والعجز وعدم الكفاءة في (عسير) ، من الأمور العادية المألوفة . واكثر من ذلك كان حكومة لندن نفسها ، كانت تبحث اتفاقية مع امام صنعاء وبطبيعة الحال ، كان من الممكن أن يحدث هذا ولكن سيكون على حساب يأييد بريطانيا للادريس ، وبذلك ستتخلى بريطانيا عن دوليا ، واخيرا كان دخل بريطانيا المحدود قد فقد في مجاريسة الامام يحيى ، وكان من المستحيل اقتصاديا اعتماد موارد مالية أخرى لمشروع سكك حديد في عسير . وفي عام ١٩٢٥ ، احتل الامام يحيى (الحديدة) ولكن تشييد واقامة نظام جيد للاتصالات في المنطقة ، كان يتعارض مع سياسته (الانغلاقية) التي كانت ترمي الى عزلة المنطقة التي ترض عليها نفوذه ، عن مناطق النفوذ الاجنبي لقد كان الامام يحيى ، يخشى من أن خطوط السكك الحديدية تكون وسيلة فعالة لمساعدة وتسهيل مهمة الاحتلال الاجنبي للمنطقة ، وربما كان هذا الامر الاخير يتوافق مع رغبات البريطانيين والسيد محمد الادريس وحتى حكومة باريس في ذلك الوقت .

وهكذا أصبح ـ وحتى اليوم ـ من العار عدم تحقيق مشروع ربط ووصل العاصمة اليمنية (صنعاء) ، بالحديدة ، بقضيب من قضبان السكك الحديدية[1] .

والذي لاجدال فيه ، أن اعادة فتح (ملف سكك حديد اليمن) ، اليوم أصبح امرا في غاية الاهمية ، بالنسبة لليمن نفسها ، والدول المجاورة لها ـ باعتبار اليمن امتدادا أو عمقا استراتيجيا لميدان المملكة العربية السعودية وللامارات العربية الشرقية

---

(١) نجطان محمد الشعبي ـ الاستعمار البريطاني ومعركتنا العربية في جنوب اليمن (عدن والامارات) ص / ١٢٤ـ١٢٨ ،دار النصر،القاهرة ، ١٩٦٢.

حيث يؤكد انعدام السكك الحديدية تماما في جنوب اليمن ، مع اننا شريان المواصلات الداخلية في العصر الحديث .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

بالجزيرة وبالتالي يمكن للبمن اذا توفرت لها الامكانيات العلمية والتكنولوجية والمعلوماتية وخطوط السكك الحديدية ، ان تتزعم كل المنطقة الجنوبية من الجزيرة ، وأن تخلق منها وحدة متجانسة تماما ، بكل مقومات الاتحاد والانسجام كخطوة أي سبيل الوحدة العربية الكبرى ، بمقابل شبكة الخطوط الحديدية في اليمن هذه الشبكة ستزيد قدرة الاقتصاد اليمني ، وتقوى علاقاتها بالدول الاخرى ، وسيساعد بالتالي هذا الأمر على تزايد أهمية المركز الاستراتيجي لليمن بالنسبة لمجموعة دول البحر الأحمر على الأقل . الأمر الذي يعتبر كتعبير في وضع خطة عربية مشتركة للاستفادة من شبكة خطوط السكك الحديدية التي تحتل الوحدة العربية الكبرى المنشودة . واذا كانت خطوط السكك الحديدية باليمن لم تتحقق حتى الآن ، لهناك خطوط حديدية أخرى قائمة في الوطن العربي كذلك ، ومع ذلك وجدت اليوم أو غدا ، لحققت عملا وحدويا يتجاوز كل حدود الوحد وبين الحكومات والكلام ، اذا ما أضفنا وجود خط سكة حديدية يصل بين القاهرة ودمشق ، ما كانت ترى الوحدة السورية إنفصمت ، واذا كان هناك خط حديدي الشمال الأفريقي ، خط حديدي للنقل بالفعل وحدة المغرب الكبير ،والاستحال قيام الخلافات والنزعات بين دولة وأخرى في كل هذه المنطقة من مصر الى أقصى المغرب .

إن خطا حديديا عربيا ، كفيل بخلق الدعوة الحاضنة ، وشبكة خطوط سكك حديدية عربية ، هي (الجامعة العربية) الحقيقية ، ولن تكون مبالغين إذا قلنا أن هذا الخط الحديدي العربي ، سيكون له أثره الخطير في القوة الدولية وسيكون بلا شك ، قاطرة تحول خطيرة للامة العربية في الاستراتيجية العالمية .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

المصادر والمراجع :-

(أولا) المصادر :-

أ - الوثائق العربية (غير المنشورة) :-

- دار الوثائق القومية بالقلعة ، القاهرة .
- دفتر رقم ١٠ (د/١٢١/١٧٨ .
- دفتر رقم ١٦٢٣ / ١٩ .

ب - الوثائق الأجنبية (غير المنشورة) :-

أ - سجلات وزارة الخارجية البريطانية ، المحفوظة دار المحفوظات العامة بلندن

1- Public Record office; London .(F.O.).

وهي تشتمل على التقارير السياسية والاقتصادية والمراسلات السياسية بين وزارة الخارجية البريطانية في لندن ، وبين سفرائها في كل من القسطنطينية وباريس وصنعاء وهي المختصة بمشروعات سكك حديد اليمن وهذه أرقام المراسلات والتقارير :-

1- 195/2395,195/2224,195/2350,195/2376.

2- 405/24.

3-405/27.

4- 424/217,424/221,424/224.

5- 685/3. 6- 882/10.

ب - سجلات وزارة الهند البريطانية بلندن :-

2- India offic Library and Records(I.O.L.)

وهي تشتمل على ملفات المندوب السامي البريطاني في عدن ، والخاصة (بسكك حديد الحجاز واليمن) كما تحتوي على العديد من الاتفاقيات المعقودة الدوريات الانجليزية والعربية (كالأهرام القاهرية) وتشتمل على التقارير

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

التجارية والمراسلات السياسية بين السفراء والقناصل وتعتبر هذه المجموعة من الوثائق ذي غاية الأهمية بالنسبة لموضوعنا التنافس الدولي حول مشروعات سكك حديد اليمن .

- Political and Secret Department

- R 20/ A2A/ 22.

مجموعة خاصة بخصائص الصحف البريطانية والمصرية ودوريات أخرى .

- R 20/A2A/96/3.

مجموعة خاصة بالمراسلات السياسية ـ والتقارير الخاصة بالرعايا البريطانيين في عدن بين السفراء والقناصل والخارجية البريطانية .

- R 20 /A2A/96 /4.

مجموعة خاصة بالتقارير التجارية والسياسة .

- R 20 /A2A /1182 /16,No.c.273 (secret)

Williamc. Walton the secretary to government

political Department bombay , 14 th March 1916 .

خطاب (سري) من البريجادير جنرال وليم والتون ، القائد العام البريطاني في عدن ، الى سكرتير حكومة بومباي (القسم السياسي) في ١٤ مارس ١٩١٦ ومرفق طيه هذا الخطاب . مذكرة أعدها (الكولونيل جاكوب) المساعد الاول للمقيم السياسي البريطاني في عدن ، في ١٠ مارس ١٩١٦ عن الوضع السياسي الراهن للمنطقة الداخلية المتاخمة لعدن .

- The Aden Protectorate ,Letter from W.C.Walton Ader to the secretary to the government of India; Foreign Department; 13 the May 1916.

خطاب (سري) من وليم والتون الى سكرتير حكومة الهند البريطانية (القسم الخارجي) في ١٢ مايو ١٩١٦ بشأن تحديد الحدود بين منطقتي نفوذ البريطانيين والعثمانيين . وأرفق طيه مذكرتين ، الاول أعدها (الكولونيل ورهوب) ، أحد ضباط المخابرات العسكرية والسياسية في عدن ، حول (حدود محمية عدن) ، (بدون تاريخ) . والمذكرة

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

الثانية :- أعدها (الكولونيل جاكوب) المساعد الاول للمقيم السياسي البريطاني في عدن ، وتدور حول الاوضاع السياسية في اليمن وموقف السلطات البريطانية في عدن ازاء مد خطوط للسكك الحديدية تربط عدن بتعز في اليمن وهي مؤرخة في ١٠ مايو ١٩١٦.

-R 20/A2A/ b.216.NO.695 .

British Policy in the Yemen Memorandum by Major General Sir G.j. Younghusband , K.C. I. E.,C.B. Political Resident, Aden and Lieutenant - colonel H.F. Jacob, Frist Assistant Resident Aden Received at India office as enclosure in Aden Residency covering Letter NO.C.695,22 rd sep ,1915

مذكرة (سرية) أرسلها المقيم السياسي البريطاني في عدن الى الحكومة بومباى في ٢٢ سبتمبر عام ١٩١٥ ، وقد أرفق بها تقريران اعدهما (هارولد جاكوب) المساعد الاول للمقيم السياسي البريطاني عدن . وكان الثاني منهما عن خطة البريطانيين السياسية التي اتبعوها في أراضي اليمن المجاورة عدن حتى عام ١٩١٥ وفي هذا التقرير تعرض (جاكوب) لمسألة خطوط السكك الحديدية في اليمن .

Enclosure NO. 2, Memorandum on the political Policy of our Hinterland

وعموما تقع مذكرة المقيم السياسي البريطاني في عدن ، في حوالي سبع صفحات من حجم الفلوسكاب ، وتقرير (جاكوب) يقع في خمس صفحات كذلك .

جـ - وثائق اخرنجية (منشورة) :-

The Harding Papers, Volume 98.%-

وهذه الاوراق الخاصة بالمستر هاردنج ، حاكم الهند العام ، موجوده بمكتبه جامعة كمبردج ، وهي تحتوى على برقيات المحادثات والمشاورات مع نائب الملك في الهند بشأن مشروعات سكك حديد اليمن خلال الفترة (من يناير - ديسمبر ١٩١٤) وأهم هذه البرقيات رقم (٩٤) ، وهي التي تناولت محادثات آخر المحاولات من جانب شركة عدن للاخوان (كواسي ودانيشو) وهم من رعايا بريطانيا من أجل الحصول على امتياز

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

تشييد وبناء المرفأ البحرى بـ (رأس الكثيب) ومد خطوط السكك الحديدية في اليمن .

NO; 94

Telegraphic carrespondence to viceroy ; Jam-Dec,1914

ثانيا :- المراجع الانجليزية والعربية :-

١ - المراجع الانجليزية :-

- AHMA; F.,The Young Turk, s;London; 1969.

- Cambridge History of Islam ; Vol.I. Cambridege, 1970

- GAVin, R.J. ,Aden Under British hull, 1839- 1967,
London; 1975.

- HARRIS, Walter.,
A Journey through the Yemen and some General remarks upon the country ; London Palach Wood 1893.

- HOSKINS; (Harfardl.)
British Foutes to India; Lordon .1928.

كتاب جيد يحرص لخطوط المواصلات العالمية الى الهند ، وسياسة بريطانيا في حماية هذه الخطوط ، ويعرض لخطة سكة حديد القاهرة الاسكندرية ويوضح أهميته الاستراتيجية لبريطانيا .

- MEADE (EARLE EDWARD,)
Turkey, The Great powers and the Bagdad Railway, Astudy in imperialism, New York, 1934.

كتاب هام جدا يتناول قصة خط سكة حديد بغداد ، وآثاره الاجتماعية والسياسية على المنطقة .

- WAVELL ; A.J.B. ,
Amodern Pilgrim in Mecca and Aseige in Sana ; London; 1912.

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

- WHICHAM (M . J.) .,

The persian problem . London , 1963.

دراسة عن أوضاع الخليج عامة ، يتناول المؤلف كذلك قصة خط سكه حديد بغداد وأوضاع روسيا في الخليج العربي وفارس .

٢ ـ المراجع العربيـــة :ـ

ـ احمد حسين شرف الدين :ـ اليمن عبر التاريخ من القرن الرابع عشر (دراســة جغرافية تاريخية سياسية شاملة) ط١ ، مطبعة السنة المحمدية ، القاهرة ، ١٩٦٣ .

ـ احمد فضل بن علي محسن العبدلي ـ هدية الزمن في أخبار ملــوك لحج وعدن ، المطبعة السلفية ، القاهرة ، ١٣٥١ هـ

ـ احمد عزت عبد الكريم (دكتور) وأخرون ـ دراسات تاريخية في النهضة العربيــة الحديثة ، الادارة الثقافية بجامعة الدول العربية ، القاهرة ، ١٩٥٨ .

ـ أمين الريحاني (اللبناني) ـ ملوك العرب أو رحلة في البلاد العربية الجـــــزء الاول ، المطبعة العلمية ، بيروت ، ١٩٢٥ .

ـ أمين حسونة ـ مصر والطرق الحديدية ، دار الكتب الاهلية مصر ، ١٩٣٨ .

ـ السيد مصطفى سالم (دكتور) ـ تكوين اليمن الحديث (اليمن والامام يحيـــــى ١٩٠٤ـ١٩٤٨) ، معهد الدراسات العربية العالية ، القاهرة ، ١٩٦٣ .

ـ جاد محمد طه (دكتور) ـ سياسة بريطانيا في جنوب اليمن ، دار الفكر العربـــي القاهرة ، ١٩٦٩ .

ـ جلال يحيى (دكتور) ـ العالم العربي الحديث (المدخل) ، دار المعارف بمصـــر ١٩٧٥ .

ـ جمال زكريا قاسم (دكتور) ـ الخليج العربي (١٨٤٠ ـ ١٩١٤) دراسة لتاريـــخ الامارات العربية مطبعة جامعة عين شمس ، ١٩٦٦ .

ـ حسين بن احمد العرش ـ بلوغ المرام في شرح مسك الختام في من تولى ملك اليمـــن من ملك وامام ، مطبعة البرتيري ، القاهرة ١٩٢٩ .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

- عبد الله عبد الكريم الجرافي - المختطف من تاريخ اليمن ، مطبعة عيسى البابي الحلبي وشركاه ، القاهرة ، ١٩٥١ .

- عبد الواسع بن يحيى الواسعي - تاريخ اليمن المسمى نزهة القلوب والمحزون في حوادث وتاريخ اليمن ، المطبعة السلفية القاهرة ، ١٣٤٦ هـ .

- فاروق عثمان أباظة (دكتور) - عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ١٨٣٩ - ١٩١٨) الهيئة العامة ، القاهرة ، ١٩٧٦ .

- ..... - العلاقات البريطانية اليمنية بين الحربين العالميتين ١٩١٩ - ١٩٣٩) الأدوار دراسة وثائقية ، دار المعارف ، الاسكندرية ، ١٩٨٤ .

- ..... - سياسة بريطانيا في اليمن أثناء الحرب العالمية الأولى (دراسة وثائقية) دار المعارف ، الاسكندرية ١٩٨٤ .

- محمد صادق علي وسام أبو حاتية - أضواء على ثورة اليمن ، الدار القومية ، القاهرة ١٩٦٢ .

- محمد بن أحمد عيسى الحبشي - المخلاف السليماني أو الجامع العربي في التاريخ دار الكتاب العربي ، القاهرة ١٩٦١ .

- نجوة مأمون العلام (السوري) - رحلة في بلاد العربية السعيدة من مصر إلى عدن عدا ، مأرب ، مطبعة مصطفى الحلبي القاهرة ، ١٩٢٧ .

- لجنة كتاب الثورة - اليمن ثورة وسلام ، الدار القومية ، عدد (٢١٧) القاهرة القاهرة

- نسائي حشاد وعباية عبد الجواد ، بدون تاريخ .

٢ - الكتب المترجمة والمعربة :-

- آلان مالكر وتوركيل ديتمل - موجز تاريخ الولايات المتحدة ، ترجمة محمد بدر الدين خليل - دار المعارف ، القاهرة ، ١٩٨٢ .

- صدر رشوان - تاريخ العلاقات الدولية (١٨١٥ - ١٩١٤) ، ترجمة جلال يحيى دار المعارف ، القاهرة ، ١٩٧٦ .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com

- جورجي بريامنسكي - مذكرات خبير سوفيتي في اليمن ، وكالة نوفستي للاتصال ، مطابع الطناوي ، عابدين ، القاهرة ، بدون تاريخ .

- رامزور (دكتور) - ثورة الفقاه وثورة ١٩٠٨ ، ترجمة : صالح العلي منشورات مكتبة الحياة ، بيروت ، ١٩٦٠ .

- سلفاتور أبوضي - مملكة الامام يحيى ، رحلة في بلاد العرب السعيدة ترجمة ماه نسوزي القاهرة ، ١٩٤٧ .

- الدوريات :-

- مجلة عرب نجران ، صنعاء ، العدد (١٤) لسنة ١٩٨٠ .

BALIRY, J. Imam Yahya and Yaman Uprising of 1904- 1907.,

- مجلة السكة الحديد ، القاهرة عدد مارس وأبريل عام ١٨٥٤ .

- جريدة المقطم ، عدد ٨ مايو عام ١٩٠٢ (القاهرة) .

- جريدة الاهرام ، القاهرة ، عدد ٧ يونية عام ١٩١١ .

This PDF was created using the Sonic PDF Creator.
To remove this watermark, please license this product at www.investintech.com