البحوث

جهود المملكة العربية السعودية لإحياء سكة حديد الحجاز ١٣٤٤ - ١٤٠٢هـ/١٩٢٥ - ١٩٨٢م

د. محمد بن عبدالرحمن السلامة

يتناول هذا البحث محاولات الدولة السعودية لإحياء سكة حديد الحجاز الممتدة من مدينة دمشق إلى المدينة المنورة، التي دُمِّرت في أثناء أحداث الثورة العربية عام ١٣٣٤هـ/١٩١٥م منذ عهد الملك عبدالعزيز حتى توقفت تلك المحاولات في عهد الملك خالد، فيسلّط البحث الضوء على الجهود الرسمية التي بذلتها الدولة السعودية مع الدول المعنية بالسكة والسلطتين البريطانية والفرنسية وأهم الاجتماعات والمؤتمرات التي عُقدت لتحقيق ذلك ونتائجها، وفي نهاية البحث جاءت الخاتمة التي تضمنت النتائج التي توصل إليها الباحث.

Saudi Arabia's Efforts to Revive the Hejaz Railway from 1925 to 1982

Dr. Mohammed ibn Abdulrahman Al-Salamah

This study addresses the attempts of the Kingdom of Saudi Arabia to restore Hejaz Railway that extended from Damascus to Medina. Hejaz Railway was demolished during the events of the Arab Revolution in 1915 from the time, and King Abdul Aziz attempted to restore it and so did his sons the kings after him. This study sheds light on the formal great efforts made by the Saudi kings and the discussions done with countries concerned with the railway including the British and French authorities. Moreover, the research has revealed the most important meetings and conferences that were held to achieve the restoration of the Hejaz Railway and their outcomes.

(قدم للنشر في ١٤٤١/١١/١٨هـ، وقبل للنشر في ١٤٤٢/٤/٢٣هـ)

قسم التاريخ - كلية اللغة العربية والدراسات الاجتماعية - جامعة القصيم

Department of History - College of Arabic Language and Social Studies - Qassim University

M0510@hotmail.com

من المشروعات الحضارية الضخمة التي أنشئت في العالم الإسلامي في القرن الرابع عشر الهجري/ العشرين الميلادي مشروع سكة حديد الحجاز الممتد من مدينة دمشق إلى المدينة المنورة، الذي أنشئ لعدة أهداف سياسية وعسكرية واقتصادية ودينية، من أبرزها تدعيم النفوذ العثماني في المنطقة.

وكان لهذا المشروع أثره الإيجابي في كثير من المجالات للبلدان التي يمر بها خاصة وللأمة العربية والإسلامية عامة، ومن تلك الآثار ما قدمه المشروع من خدمات دينية جليلة للأمة الإسلامية تمثلت في تسهيل نقل الحجاج والزوار من كثير من البلدان الإسلامية إلى الأماكن المقدسة في مكة المكرمة والمدينة المنورة دون مشقة وبوسيلة عصرية تتوافر فيها الراحة والسرعة والأمان، وتعزيز الروابط بين المسلمين، لكنَّ هذا المشروع أصبح بعد قيام الحرب العالمية الأولى والثورة العربية بقيادة الشريف الحسين بن علي هدفًا عسكريًّا للحلفاء ولقوات الثورة، فعملوا لتدمير أجزاء كبيرة منه، وخصوصًا الجزء المار منه بالأراضي التي أصبحت تابعة للملك عبدالعزيز بعد ضمه الحجاز.

واهتمامًا من الملك عبدالعزيز بقضايا الأمة العربية والإسلامية وإدراكًا منه لأهمية سكة حديد الحجاز وما تقدمه من خدمات دينية جليلة للأمتين العربية والإسلامية، وتحقيقًا لرغبات العالم الإسلامي فقد قام بمحاولات وجهود كبيرة لإحياء السكة بعد أن أصبح أطول أجزائها داخلاً في نفوذه، وأصبح مخولاً للمطالبة بذلك بعد ضمه الحجاز عام

١٣٤٤هـ/١٩٢٥م، إذ بدأ مفاوضاته مع السلطتين البريطانية والفرنسية المنتدبتين على البلدان العربية المعنية بالسكة بعد زوال الحكم العثماني عنها، ونتج من تلك المفاوضات عقد عدد من الاجتماعات والمؤتمرات لمناقشة ذلك الأمر، لكنَّ السلطتين البريطانية والفرنسية وقفتا عائقًا أمام إتمام محاولات الملك عبدالعزيز وجهوده لتحقيق ذلك. وبعد وفاة الملك عبدالعزيز أكمل أبناؤه من بعده ما بدأه، فاستمرت تلك الجهود في عهد الملوك سعود وفيصل وخالد، وعُقدت المزيد من المؤتمرات والاجتماعات التي نتج منها عدد من التوصيات لإحياء السكة، غير أن الأحداث السياسية والعسكرية التي ألمت بالبلدان العربية بعد استقلالها من الاستعمار الأجنبي كالحروب العربية الإسرائيلية والخلافات بين بعض الدول العربية المعنية بالسكة حالت دون إتمام ذلك.

ويستمدّ هذا الموضوع أهميته من حداثته، فهو موضوع جديد لم تخصّه الدراسات السابقة بدراسة أكاديمية شاملة وكافية، ولأن الدراسات التي تناولت موضوع السكة عُنيت بالتركيز في إنشائها ومراحلها وأهدافها، إضافة إلى أعمال تدميرها ونتائج ذلك، فإن هذا الموضوع يستعرض مرحلة مهمة من مراحل إسهام الملك عبدالعزيز وأبنائه في خدمة قضايا الأمة العربية والإسلامية، وقد اختار الباحث هذا الموضوع لأنه ما زال يشكل مجالاً للبحث والدراسة، وسيسهم في توثيق جزء قليل من صور عناية الملك عبدالعزيز وأبنائه من بعده بقضايا الأمة العربية والإسلامية، إضافة إلى أنه

محاولة لسد النقص في المكتبة التاريخية لأنه لم يُدرس رسالة علمية، وإثراء للمكتبة العربية بمادة علمية جديدة، وقد أتى هذا البحث ليبرز محاولات الدولة السعودية وجهودها في إحياء السكة بعد تدميرها.

أولاً: مؤتمرات مناقشة مسألة السكة قبل ضم الملك عبدالعزيز الحجاز

١- مؤتمر الشرق الأوسط:

عُقد مؤتمر الشرق الأوسط في القدس والقاهرة بعد نهاية الحرب العالمية الأولى في المدة ٤-١٢ من رجب ١٣٣٩هـ/١٣-٣٠ مارس ١٩٢١م برئاسة وزير المستعمرات البريطاني ونستون تشرشل لبحث شؤون الشرق الأوسط، وبحثت إحدى لجان المؤتمر مسألة خط سكة حديد الحجاز، ووضعت قرارات بشأنها وُثقت في كتاب طُبع في دار الطباعة في لندن، ووسم بوصفه سريًّا، ومما جاء فيه أن هربرت صموئيل افتتح الكلام في مؤتمر القاهرة بشأن سكة الحديد، وطالب بتعيين هيئة تأخذ على عاتقها تنظيم شؤون السكة، واقترح أن تكون هذه الهيئة مجلسًا مشتركًا، وفي مؤتمر القدس الذي عُقد بعد مؤتمر القاهرة شُكّلت لجنة خاصة لبحث المسألة، وأوصت اللجنة بأنه إذا كانت السكة تعد وقفًا إسلاميًّا فينبغي أن تكون إدارتها مستقلة، وأن يُعهد بالرقابة عليها للبلاد التي تمر بها (الواقعة تحت الانتداب البريطاني والفرنسي، إضافة إلى الحجاز) إلى ممثلين مسلمين من أهل البلاد، ويؤلف مجلس لذلك تسند إدارته إلى ثلاثة مديرين تُعينهم حكوماتهم، ويكون

كل مدير مسؤولًا أمام حكومته، وأوصت اللجنة بتوحيد مالية السكة، وتوزيع الدخل والنفقات على الأوجه المطلوبة بقرار من المجلس وبموافقة الحكومات طبقًا لشروط الوقف[١].

٢- مؤتمر لوزان:

استولت السلطات الفرنسية بعد صدور قرار الانتداب الفرنسي على بلاد الشام، على السكة وعرباتها لاستعمالها في سكة حديد بيروت، واستولت على إيراداتها من دمشق إلى درعا، وحيفا، وعزمت على تسليم السكة إلى إحدى الشركات دون مراعاة لوقفيتها، ومتجاهلة احتجاجات المسلمين وحكومة الشريف الحسين بن علي على تلك الممارسات[٢].

وقد قوبلت تلك السياسة برفض واحتجاج شعبيين ورسميين من العرب، وظهرت فكرة الدعوة لإحياء وحدة سكة حديد الحجاز بوصفها وقفًا إسلاميًّا، وإزاء الضغط العربي والإسلامي المستمر على حكومتي الانتداب (فرنسا وبريطانيا) فقد اتفقت الحكومتان على محاولة إرضاء عواطف المسلمين، وعدم إثارة مشاعر الغضب ضدهما بتشكيل لجنة عليا من المسلمين لإدارة السكة، مهمتها النظر في إعادة السكة

(١) **مجلة الفتح**، الخط الحديدي الحجازي وقف إسلامي (القرارات السرية التي وضعتها اللجنة البريطانية لمؤتمر الشرق الأوسط، السنة السابعة، العدد ٣٣٠، الخميس ٧ شوال ١٣٥١هـ، ص٩.

(٢) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (٥) FO 11/77/371؛ رسالة الشريف الحسين بن علي إلى رئيس وزراء بريطانيا، مرفقة طي رسالة الشريف الحسين إلى القنصل البريطاني بالنيابة في جدة، مؤرخة في ٣٠ يناير ١٩٢٢م،

ومقرها المدينة المنورة، وأُعلن ذلك في مؤتمر لوزان الذي عُقد لحل المشكلات المعلقة بين الدولة العثمانية والحلفاء في السادس من شهر جمادى الآخرة عام ١٣٤١هـ/ ٢٧ يناير ١٩٢٣م، إذ أعلن المسيو بومبار رئيس اللجنة المالية والاقتصادية في المؤتمر أن فرنسا وبريطانيا قبلتا تشكيل مجلس استشاري مهمته اتخاذ التوصيات اللازمة لصيانة السكة، وتحسين أوضاع نقل الحجاج وتقديم التوصيات إلى الحكومات التي تمر السكة بأراضيها وهي: (سوريا، فلسطين، شرق الأردن، الحجاز)[٣].

ويدل ذلك على اعتراف دولتي الانتداب بالصفة الدينية للسكة ووحدتها لكنهما كانتا عازمتين على تقسيمها لكي تقضيا على اتصال العرب بعضهم ببعض، إذ نص مؤتمر لوزان على عقد مؤتمر في إستانبول عام ١٣٤٠هـ/١٩٢٤م يحضره ممثلو الدول التي انفصلت عن الدولة العثمانية، وممثلو مجلس الديون العامة من أجل معرفة موارد تلك الدول ومعرفة إمكاناتها في تسديد الديون في الأقسام الخاصة بها، وعندما

(٣) يضم المجلس أربعة أعضاء مسلمين، واحد من كل دولة من الدول التي تمر بها السكة وعضوان من الدول الإسلامية الأخرى، ومقره في المدينة المنورة. ينظر: نص التصريح البريطاني الفرنسي في **صحيفة أم القرى**، السنة الثانية، العدد ٧٧، الجمعة ٧ من ذي الحجة ١٣٤٤هـ/ ١٨ يونيو ١٩٢٦م، ص٣؛ **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) LECOFD/B/6، نص بيان بومبار حول سكة حديد الحجاز الذي أُدلي به باسم فرنسا وبريطانيا في مؤتمر لوزان بتاريخ ٢٧ يناير ١٩٢٣م، مضمن في رسالة رئيس مجلس الوزراء وزير الخارجية الفرنسي إلى القنصل العام الفرنسي في جدة رقم (٩)، مؤرخة في ٢٠ فبراير ١٩٢٣م.

عُقد المؤتمر تقرر تقسيم السكة بصورة نهائية، وعد كل قسم منها ملكًا للمناطق التي تمر بها وتخضع لها[٤]. وبعد عام من عقد مؤتمر الآستانة أيدت عصبة الأمم المتحدة ذلك التقسيم، وأقرته في البند رقم (٢٢)، عادَّة أنها وقف خاص، وليس من ممتلكات الحكومة العثمانية[٥]، فبادرت قوات الانتداب الفرنسي بالاستيلاء على القسم الواقع تحت سلطتها، وسلمته للشركة الفرنسية لسكة حديد دمشق وحماة وفروعها (D.H.P)، وخولت الشركة حق التصرف بممتلكات السكة في سوريا تعويضًا لها - كما تزعم - عن خسائرها التي تكبدتها في أثناء الحرب[٦]، متجاهلة بذلك ما أقره مؤتمر لوزان، وصادقت عليه عصبة الأمم، الذي ينص على وقفية السكة، وهو ما أدى إلى احتجاج العرب والمسلمين على ذلك من طريق اللجان والعلماء والأفراد، إذ تُبودلت الرسائل وأُبرقت البرقيات إلى عصبة الأمم، وإلى وزارات الدول العظمى موضحة الأضرار الناشئة عن تلك الإجراءات[٧]، ومطالبة بإرجاع السكة إلى أيدي المسلمين واستمرار صفة الوقف لها[٨].

(٤) عابورة، أحمد خير، **الخط الحديدي الحجازي** الأصالة والحداثة، د. ن، ص٥٠؛ الدقن، السيد محمد، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، د. ن، ١٤٠٥هـ/١٩٨٥م، ص٣٥٣.

(٥) شلدريك، خالد، اغتصاب الفرنسيين للسكة الحديدية الحجازية، **مجلة الفتح**، العام التاسع، العدد ٤٤٦، الخميس ٢٠ صفر ١٣٥٤هـ، ص٤؛ الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٥٣.

(٦) شلدريك، خالد، اغتصاب الفرنسيين، ص٤.

(٧) **بيان لجنة الدفاع عن الخط الحديدي الحجازي إلى العالم الإسلامي**، مطبعة الترقي، دمشق ١٣٤٩ه/١٩٣١م، ص١٠.

(٨) شلدريك، اغتصاب الفرنسيين، ص٤.

ثانيًا: المحاولات في عهد الملك عبدالعزيز

تمثل سكة حديد الحجاز أهمية لكل المسلمين لما اكتسبته من صفة دينية منذ إنشائها، وكان الملك عبدالعزيز مدركًا تلك الأهمية لكنَّ الأوضاع المحيطة به قبل ضمه الحجاز لم تتح له التدخل في أمرها لأمور، هي:

١- عدم استقرار الأوضاع السياسية المحيطة به بعد الحرب العالمية الأولى، ومحاولة تدعيم مركزه الخارجي، إضافة إلى انشغاله بمشكلات الحدود مع دول أخرى في الشمال والشرق، وعدم اطمئنانه للسياسة البريطانية في العراق وشرق الأردن(٩).

٢- أن سكة حديد الحجاز ليست داخلة في نفوذه قبل ضم الحجاز، الذي كان تحت نفوذ الشريف الحسين بن علي، وعند تدخل الملك عبدالعزيز بأمر السكة سيُعد تدخلاً في نفوذ الحكومة الهاشمية(١٠)، وخصوصًا أن علاقة الملك عبدالعزيز بالشريف الحسين وابنيه عبدالله في شرق الأردن وفيصل بالعراق غير ودية(١١).

---

(٩) العثيمين، عبدالله صالح، **تاريخ المملكة العربية السعودية**، ط١١، العبيكان للنشر، الرياض، ١٤٣٥هـ/٢٠١٤م، ٢/٢٦٢-٢٧٢.

(١٠) العبادي، محمد يونس، **الرحلة الملوكية الهاشمية من مكة المكرمة إلى عمان، والبيعة الكبرى بالخلافة للشريف حسين بن علي**، منشورات وزارة الثقافة الأردنية، عمان ١٩٩٦م، ص٥٨؛ السويد، وفاء عبدالله، **العلاقات السعودية الفرنسية في عهد الملك عبدالعزيز ١٣٤٣-١٣٧٣هـ/١٩٢٥-١٩٥٣م**، رسالة دكتوراه لم تنشر، جامعة القصيم، ١٤٢٧هـ/٢٠١٥م، ص٤٠٦.

(١١) العثيمين، **تاريخ المملكة**، ٢/١٨٨، ٢٦٨.

وبعد أن أصبحت سكة حديد الحجاز داخلة من ضمن نفوذه بعد دخوله جدة في الثامن من شهر جمادى الآخرة عام ١٣٤٤هـ/١٩٢٥م أصبح بإمكانه المطالبة بها وإصلاحها، وهنا ظهرت أولى محاولات الملك عبدالعزيز لإحيائها عندما اقترح على القنصل البريطاني في جدة ستانلي روبرت جوردن، إصلاح السكة وإعادة تشغيلها بكاملها، فأرسل جوردن بالمقترح إلى حكومته، فأبلغته بأهمية إعطاء تصور للملك عبدالعزيز عن الاتفاق البريطاني الفرنسي في مؤتمر لوزان بشأن السكة، وأنه لا بد من التنسيق مع الحكومة الفرنسية بهذا الشأن(١٢)، وزودت الوكالة البريطانية في جدة الملك عبدالعزيز بنص إعلان لوزان المتعلق بالسكة، موضحة أن الحكومة البريطانية تدرس مقترحه لإصلاح السكة(١٣).

ولأن فرنسا شاركت في إعلان لوزان، وأن جزءًا من السكة تمر بالأراضي السورية المنتدبة عليها فقد أرسلت السفارة البريطانية في باريس بمقترح الملك عبدالعزيز إلى وزارة الخارجية الفرنسية لبحث المقترح وللتنسيق بإجراء مشاورات

(١٢) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) FO 11440/371، برقية وزارة الخارجية البريطانية إلى ستانلي روبرت جوردن القنصل البريطاني في جدة حول مقترح الملك عبدالعزيز لإصلاح سكة حديد الحجاز وتشغيلها، مؤرخة في ٥ فبراير ١٩٢٦م.

(١٣) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) FO 371 /62097، رسالة الوكالة البريطانية في جدة إلى النائب العام للملك عبدالعزيز في الحجاز حول مقترح الملك عبدالعزيز لإصلاح سكة حديد الحجاز وتشغيلها، مؤرخة في ٨ فبراير ١٩٢٦م.

أوليه تشترك فيها الحكومتان مع الملك عبدالعزيز[١٤]، فردت الحكومة الفرنسية بأنها ترغب في تنفيذ إعلان لوزان والتعاون مع الحكومة البريطانية في ذلك[١٥]، واستمر تبادل المذكرات والمراسلات بين الحكومتين البريطانية والفرنسية للوصول إلى اتفاق للبدء في محادثات مع الملك عبدالعزيز حول إصلاح السكة وتشغيلها[١٦].

(١٤) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) FO 371/ 11440، مذكرة السفارة البريطانية في باريس إلى وزارة الخارجية الفرنسية حول مقترح الملك عبدالعزيز لإصلاح سكة حديد الحجاز وتشغيلها، مؤرخة في ١٠ فبراير ١٩٢٦م، وينظر: مركز الوثائق والدراسات التاريخية، لندن، **مجموعة الوثائق البريطانية الخاصة بالملك عبدالعزيز المحفوظة في دارة الملك عبدالعزيز**، الرياض، وثيقة رقم وتصنيف: 91/306/981 FO 371/ 11440 -E، مذكرة اللورد كرو السفير البريطاني في باريس إلى وزير الخارجية الفرنسية حول اقتراح الملك عبدالعزيز إصلاح سكة حديد الحجاز وتشغيلها، مؤرخة في ١٠ فبراير ١٩٢٦م، ٧٤٩/٢.

(١٥) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) FO 371/ 11440، رسالة وزارة الخارجية الفرنسية إلى السفارة البريطانية في باريس حول مقترح الملك عبدالعزيز لإصلاح سكة حديد الحجاز وتشغيلها، مؤرخة في ١٧ أبريل ١٩٢٦م.

(١٦) اقترحت وزارة الخارجية البريطانية للتعامل مع مقترح الملك عبدالعزيز أهمية التنسيق مع وزارة المستعمرات البريطانية في شرق الأردن وفلسطين، إضافة إلى التنسيق مع الفرنسيين لضمان تعاونهم في سوريا بحيث يمكن للحكومتين البريطانية والفرنسية طرح خطة موحدة على الملك عبدالعزيز تقوم على ضمان استعداده لتمويل عمليات الإصلاح في الجزء الحجازي من السكة، ومطالبة سوريا بإعادة توزيع العربات، وحث الملك عبدالعزيز على تفعيل المجلس الاستشاري الذي نص عليه مؤتمر لوزان. ينظر: **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (٤) FO 371/ 11440، مذكرة داخلية موقعة من ماليت بوزارة الخارجية البريطانية حول مقترح الملك عبدالعزيز لإصلاح سكة حديد الحجاز =

وفي الوقت الذي كانت فيه المباحثات دائرة بين الحكومتين البريطانية والفرنسية، يظهر أن الملك عبدالعزيز أراد كسب تأييد العالم الإسلامي حول مقترحه لإصلاح السكة وإحيائها، إذ طُرح المقترح وبُحث في المؤتمر الإسلامي الذي دعا إليه الملك[١٧]، وعُقد في مكة المكرمة كما سيأتي.

= وتشغيلها، مؤرخة في ٢٢ أبريل ١٩٢٦م؛ **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف: E- 11440 /371 FO 2946، مذكرة مكتب الخارجية البريطانية حول الخطة المقترحة لتطبيق مبادىء إعلان لوزان، مؤرخة في ١١ أبريل ١٩٢٦م، ٢/٧٦١-٧٦٣. ولذا أرسل وزير الخارجية البريطانية إلى سفيره في باريس بطلب إبلاغ الحكومة الفرنسية بترحيب الحكومة البريطانية باستعداد فرنسا للتعاون معها حول مسألة السكة، ورغبتها بالتوصل إلى خطة محددة وموحدة قبل الاتصال بالملك عبدالعزيز. ينظر: **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) FO 371 /11440، رسالة أوستين تشمبرلين وزير الخارجية البريطانية إلى السفير البريطاني في باريس حول وضع خطة موحدة للتعامل مع مقترح الملك عبدالعزيز بشأن السكة، مؤرخة في ١٨ مايو ١٩٢٦م. وردت فرنسا على ذلك بأنها تتفق تمامًا مع وجهة النظر الداعية إلى اتفاق مسبق بين بريطانيا وفرنسا حول احتمال البدء بمحادثات مع الملك عبدالعزيز بهدف إصلاح السكة وإعادة تشغيلها، إضافة إلى الشروط التي سيجري التفاوض عليها مع الملك وصلاحيات اللجنة المنصوص عليها في إعلان لوزان وتوزيع القاطرات بين فلسطين وسوريا وديًّا. ينظر: **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) FO 371 /11440، نسخة من مذكرة وزارة الخارجية الفرنسية إلى وزارة الخارجية البريطانية، مؤرخة في ٣ يونيو ١٩٢٦م؛ **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف: E- 11440 /371 FO 91/305/3421، مذكرة السفير البريطاني في باريس حول الموافقة البريطانية الفرنسية على بدء المحادثات مع الملك عبدالعزيز والأهداف والتعليمات المتعلقة بذلك، مؤرخة في ٥ يونيو ١٩٢٦م، ٢/٧٦٥.

(١٧) بعد بدء الملك عبدالعزيز خطواته لاسترداد الحجاز وجه دعواته =

المطالبة بإحياء السكة في المؤتمر الإسلامي بمكة المكرمة عام ١٣٤٤هـ/١٩٢٦م:

عُقد المؤتمر الإسلامي الذي دعا إليه الملك عبدالعزيز في مكة المكرمة يوم الاثنين ٢٦ من ذي القعدة عام ١٣٤٤هـ/ ٧ يونيو ١٩٢٦م لشرح خططه وأهدافه لخدمة الأماكن المقدسة والمسلمين في الحجاز[١٨]، ولأن مسألة السكة من المسائل

= لكثير من الحكومات الإسلامية لعقد مؤتمر إسلامي، وطلب إرسال مندوبين عن تلك الحكومات لحضور المؤتمر، وكانت أولى دعواته للحكومات الإسلامية قبل مغادرته الرياض إلى الحجاز في منتصف شهر ربيع الأول عام ١٣٤٣هـ/١٩٢٤م. ينظر: الريحاني، أمين، **تاريخ نجد الحديث**، دار الجيل، بيروت، د. ت، ص٣٥٩. وكرر الدعوة في البلاغ العام الذي أصدره بتاريخ ٢٨ من ذي الحجة ١٣٤٣هـ/١٩٢٥م بعد انتهاء موسم حج ذلك العام. ينظر: **صحيفة أم القرى**، السنة الأولى، العدد ٣٠، ٢ المحرم ١٣٤٤هـ/٢٤ يوليو ١٩٢٥م، ص١. ومع استمرار الحرب بين الملك عبدالعزيز والأشراف وحصار جدة ووصول كثير من الوفود والرسائل من بعض الجهات للبحث في موضوع الحجاز رأى أن الفرصة مواتية لتوجيه الدعوة مرة أخرى لعقد مؤتمر إسلامي، فجدد الدعوة لعدد من زعماء العالم الإسلامي لحضور المؤتمر وإرسال من يمثلهم في المؤتمر المزمع عقده، وتحديد الموعد المناسب، وكانت تلك الدعوة بتاريخ ١٠ من ربيع الآخر عام ١٣٤٤هـ/١٩٢٥م. ينظر: **صحيفة أم القرى**، السنة الأولى، العدد ٤٥، ١٩ ربيع الآخر ١٣٤٤هـ/٦ نوفمبر ١٩٢٥م، ص١؛ الريحاني، **تاريخ نجد الحديث**، ص٤٢٧. وعزز من دعواته تلك بعد دخوله جدة في الثامن من شهر جمادى الآخرة عام ١٣٤٤هـ/١٩٢٥م. ينظر: **صحيفة أم القرى**، السنة الثانية، العدد ٥٤، الجمعة ٢٣ جمادى الآخرة ١٣٤٤هـ/٨ يناير ١٩٢٦م، ص١.

(١٨) **صحيفة أم القرى**، السنة الأولى، العدد ٧٥، الجمعة ٣٠ من ذي القعدة ١٣٤٤هـ/١١ يونيو ١٩٢٦م، ص٤.

المهمة التي حرص الملك عبدالعزيز على إحيائها لأهميتها للمسلمين لما تقدمه من خدمة جليلة لهم، ولكونها وقفًا إسلاميًّا يجب النظر فيه وما يتعلق به، فقد بُحثت في المؤتمر[١٩]، وبعد مناقشات طويلة حولها قرر المؤتمر وجوب المطالبة باسترجاعها لأنها حق للمسلمين، ووقف إسلامي لا يجوز التفريط فيه، ومطالبة العالم الإسلامي بمساندة حكومة الملك عبدالعزيز واللجنة التنفيذية للمؤتمر للمطالبة بإعادتها[٢٠].

وبناءً على ذلك اقترح رئيس الوفد الفلسطيني في المؤتمر أمين الحسيني - بعد أن أشار إلى أهمية السكة للمسلمين ووقفيتها واعتراف مؤتمر لوزان بالصفة الدينية لها - ما يأتي:

١- أن يُعهد إلى اللجنة التنفيذية للمؤتمر وحكومة الملك عبدالعزيز بتوكيل من المؤتمر مراجعة حكومتي الانتداب في سوريا وفلسطين وشرق الأردن لتسليم أقسام السكة المارة في تلك البلاد.

٢- إن لم تنجح تلك الخطوة تُراجع عصبة الأمم.

٣- رفع دعوى لدى محكمة لاهاي الدولية في حال عدم الوصول إلى نتيجة مرضية.

---

(١٩) **صحيفة أم القرى**، ص٤؛ درويش، مديحة، **تاريخ الدولة السعودية حتى الربع الأول من القرن العشرين**، دار الشروق، ١٤٠٠هـ/١٩٨٠م، ص١٤٥؛ السلمان، محمد عبدالله، **المواصلات في المملكة العربية السعودية في عهد الملك عبدالعزيز**، مكتبة الملك عبدالعزيز العامة، الرياض، ١٤١٨هـ، ص٣٤.

(٢٠) **صحيفة أم القرى**، السنة الثانية، العدد ٧٧، الجمعة ٧ من ذي الحجة ١٣٤٤هـ/ ١٨ يونيو ١٩٢٦م، ص١.

٤- يؤلف مجلس إسلامي عام يشرف على إدارة جميع أقسام السكة عند تسلمها[٢١].

وقد قُبل المقترح، ورُفع إلى اللجنة التنفيذية والملك عبدالعزيز لاعتماده[٢٢]، وبناءً على ذلك فوَّض المؤتمر حكومة الملك عبدالعزيز بمطالبة سلطات الانتداب في سوريا وفلسطين وشرق الأردن برد السكة إلى المسلمين عملاً بحجج الوقف والمستندات التي تثبت ملكيتها لهم[٢٣].

بدء مفاوضات الملك عبدالعزيز لإحياء السكة:

أصبح الملك عبدالعزيز وحكومته مخولين بالتفويض الذي أقره مؤتمر مكة الإسلامي بالمطالبة بسكة حديد الحجاز، وقد أشار أحد المسؤولين البريطانيين إلى ذلك بقوله: إن الملك عبدالعزيز وحكومته حقق من المؤتمر أهم أهدافه بتفويضه بالمطالبة بسكة حديد الحجاز[٢٤].

بدأ الملك عبدالعزيز المفاوضات بشأن سكة حديد الحجاز

---

(٢١) **صحيفة أم القرى**، السنة الثانية، العدد ٧٧، الجمعة ٧ من ذي الحجة ١٣٤٤هـ/١٨ يونيو ١٩٢٦م، ص١؛ **مجلة الفتح**، السنة الأولى، العدد ٤، الخميس ٢٨ من ذي الحجة ١٣٤٤هـ/٨ يوليو ١٩٢٦م، ص١٥.

(٢٢) **صحيفة أم القرى**، السنة الثانية، العدد ٨٣، الجمعة ٦ المحرم ١٣٤٥هـ/١٦ يوليو ١٩٢٦م، ص٤.

(٢٣) **مجلة الفتح**، السنة السادسة عشرة، العدد ٧٧٥، ٢٥ رمضان ١٣٦٠هـ، ص١٣؛ **صحيفة أم القرى**، السنة الرابعة، العدد ٩٠، ٢٤ صفر ١٣٤٧هـ/١٠ أغسطس ١٩٢٨م، ص٣.

(٢٤) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) FO 371 /11433، برقية القنصل البريطاني بالنيابة في جدة إلى وزارة الخارجية البريطانية حول مؤتمر مكة المكرمة، مؤرخة في ١٩٢٦/٦/١٨م.

مع دولتي الانتداب (بريطانيا وفرنسا) بعد أن خوله المؤتمر الإسلامي بذلك، وكان الملك عبدالعزيز مدركًا أهمية إعادة إحياء السكة في تدعيم نفوذه السياسي والديني لدى الدول الإسلامية والأجنبية بعد إشرافه على المقدسات الإسلامية في الحجاز، وبعدم قبوله بأي تدخل أجنبي أو منح امتياز لأي دولة أجنبية في الحجاز[٢٥]، إضافة إلى أن العمل لتأمين راحة الحجاج سيدعم ذلك التوجه، وإذا كانت السكة وقفًا إسلاميًّا وحكومته حكومة إسلامية فإنه يعز عليها أن تتساهل في أمرها، وتقوم بالواجب تجاهها بالسعي لإنقاذ الوقف فيما وقفت له، وإصلاحها وتنظيمها وحفظ حقوقها[٢٦].

وستسهم السكة في إعادة الروابط الاقتصادية بين بلاد الشام والحجاز وازدهار النقل التجاري، إذ توفر السكة وسيلة نقل رخيصة وآمنة لنقل البضائع التجارية، إضافة إلى أثرها في الازدهار العمراني والنمو السكاني في المناطق القريبة من محطاتها الواقعة بمناطق نفوذ الملك عبدالعزيز والأقطار الأخرى ذات الصلة بها[٢٧].

الجدير بالذكر أن أطول مسافات السكة داخلة تحت نفوذ

(٢٥) الغلامي، عبدالمنعم، **الملك الراشد جلالة الملك المغفور له عبدالعزيز آل سعود**، دار اللواء للنشر، الرياض، ١٤٠٠هـ/١٩٨٠م، ص٤٩-٥٠؛ الهميل، خالد، **العلاقات بين الملك عبدالعزيز آل سعود والأشراف وضم الحجاز**، دار اليراع للنشر، الرياض، ١٤١٣هـ، ص٢٧٥.

(٢٦) **صحيفة أم القرى**، السنة الخامسة، العدد ٢١٦، الجمعة ٦ رمضان ١٣٤٧هـ/١٥ فبراير ١٩٢٩م، ص١.

(٢٧) الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٧١، ٣٧٩.

الملك عبدالعزيز ومدمرة في الأغلب ومهملة، وتحتاج إلى ما يقارب (٢٠٠,٠٠٠) جنيه إسترليني لإصلاحها وإصلاح معداتها، والجزء العامر منها يقع في سوريا وفلسطين وشرق الأردن، وتستفيد الحكومتان الفرنسية والبريطانية المنتدبتان على تلك البلاد من واردات السكة في الأقسام الواقعة تحت نفوذهما، وحكومة الملك عبدالعزيز ترى أنه من الغبن أن تتمتع الحكومتان الفرنسية والبريطانية بواردات الجزء العامر من السكة مع أن أجزاء السكة واحدة، لذا فقد تركزت مطالب الملك عبدالعزيز في أثناء المفاوضات بشأنها على ضرورة عد السكة وحدة واحدة لا تتجزأ، مع أهمية تشكيل إدارة عليا تشرف على جميع الأقسام وإنفاق أرباح الأقسام العامرة منها على إصلاح القسم الحجازي المدمر والمهمل، ودفع الحكومتين البريطانية والفرنسية لحكومة الملك عبدالعزيز نصيبها من أرباح الأجزاء العامرة منذ الاستيلاء عليها من قبلهما لأنها وقف عام للمسلمين، وليست غنيمة حربية ولا علاقة لها بالسياسة[٢٨].

مفاوضات وادي العقيق:

بدأ الملك عبدالعزيز مفاوضاته مع السلطات البريطانية بعد المؤتمر الإسلامي الذي عُقد في مكة المكرمة بعدة أشهر عندما التقى مرة أخرى بوكيل القنصل البريطاني في جدة ستانلي روبرت جوردن، للتباحث في مسألة تثبيت الحدود

(٢٨) **مجلة الفتح**، السنة الثانية، العدد ٦٩، الخميس ٩ جمادى الأولى ١٣٤٦هـ/٣ نوفمبر ١٩٢٧م، ص١٤.

بين مملكة الحجاز ونجد وملحقاتها والعراق وشرق الأردن، وطالب الملك عبدالعزيز في تلك المباحثات الحصول على ريع أوقاف الحرمين الشريفين في البلاد الأخرى لإنفاقها في صيانة الأماكن المقدسة، ودمج مسألة سكة حديد الحجاز في المعاهدة الجديدة المزمع عقدها مع بريطانيا، فأوضح المسؤول البريطاني أن هذه المسائل تحتاج إلى تفصيل، ومن غير المناسب ذكرها في معاهدة عامة، وانتهت تلك المباحثات بوعد المسؤول البريطاني بإبلاغ الحكومة البريطانية بمقترحات الملك عبدالعزيز حول السكة على ألا يعني ذلك أي التزام مسبق من جانب الحكومة البريطانية بشأنها، وتقرر تأجيل المباحثات[٢٩].

وتورد صحيفة أم القرى تفاصيل أكثر لتلك المفاوضات موضحة أنها جرت في وادي العقيق[٣٠] بعد ضم الملك عبدالعزيز جدة، إذ طالبت حكومة الملك عبدالعزيز بوضع نص رسمي في المعاهدة المزمع عقدها بين الطرفين (معاهدة جدة) بأن تتعهد الحكومة البريطانية بتسليم ما

(٢٩) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) L/P &S/1166/10، تقرير (ستانلي روبرت جوردن) وكيل القنصلية البريطاني في جدة إلى وزير الخارجية البريطاني حول محادثاته مع الملك عبدالعزيز، مؤرخ في ٢٦ يناير ١٩٢٧م.

(٣٠) جرت مفاوضات بين الملك عبدالعزيز والحكومة البريطانية في وادي العقيق قرب المدينة المنورة من أجل وضع أسس عملية لمعاهدة جديدة بين الطرفين، ونتج عن تلك المفاوضات الاتفاق على معاهدة جدة. ينظر الزركلي، خير الدين، **شبه الجزيرة في عهد الملك عبدالعزيز**، د. ن، بيروت، ١٣٩٠هـ، ٢/٢٩٨.

تحت يدها من أقسام سكة حديد الحجاز إلى أصحابها لينفذ فيها شروط الوقف، وتشير إلى أن تلك المباحثات تناولت تصريح الحكومتين البريطانية والفرنسية في مؤتمر لوزان حول السكة، إذ أوضحت حكومة الملك عبدالعزيز للجانب البريطاني أن ذلك التصريح أو البيان مبهم لم يتضح المقصود منه بصورة واضحة، وخصوصًا ما يتعلق بالحقوق والمطالب للسكة، فوعد المفوض البريطاني بمراجعة حكومته، وأن مسألة السكة لا يمكن حلها بين الطرفين، ولا بد من إشراك الحكومة الفرنسية لتُحل المسألة بصورة ودية بين الأطراف المعنية بها[٣١].

وبناءً على تلك المحادثات قامت وزارة المستعمرات البريطانية بدراسة مطالب الملك عبدالعزيز حول ملكية سكة حديد الحجاز وإعادة إحيائها، ورأت أهمية التنسيق مع الحكومة الفرنسية قبل الرد على الملك عبدالعزيز[٣٢]؛ لأن الحكومة الفرنسية لم تكن راضية عن البحث في مسألة سكة حديد الحجاز دونها، وكانت متحفظة على ما يتعلق بعائدات السكة، وترى أن البحث لا يمكن أن يكون بمعزل عنها، وفي إطار اللجنة الإسلامية التي اتفقت مع بريطانيا على تشكيلها في مؤتمر لوزان[٣٣]، وإذا كانت أجزاء من السكة داخلة في

(٣١) **صحيفة أم القرى**، السنة الخامسة، العدد ٢١٦، الجمعة ٦ رمضان ١٣٤٧هـ/١٥ فبراير ١٩٢٩م، ص١.

(٣٢) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (٣) FO 12250/371، مذكرة وزير المستعمرات البريطانية بشأن مقترحات الملك عبدالعزيز حول سكة حديد الحجاز مؤرخة في ٢٦ يناير ١٩٢٧م.

(٣٣) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٣) E-Lev.18-40/Arab Hedj 23،=

نفوذها وتعدها مرفقًا حيويًّا تجني منه أرباحًا طائلة فإنها لم تكن مستعدة للتخلي عن تلك الأرباح رغم اعترافها مسبقًا بوقفية السكة[٣٤]، ولذا حرصت على تذكير الملك عبدالعزيز بأنها تسيطر على أول السكة، وبإمكانها التأثير في واردات الحجاز الأساسية من الحج والزيارة[٣٥].

ولهذا الموقف الفرنسي أبلغت السفارة البريطانية في باريس وزارة الخارجية الفرنسية بما دار بينها وبين الملك عبدالعزيز من محادثات حول السكة وإعادة تشغيلها، موضحة أن الملك عبدالعزيز طالب بضرورة إصلاح السكة وإعادة تشغيلها في أقرب وقت، وقبل موسم حج عام ١٣٤٦هـ/ ١٩٢٨م، إضافة إلى مقترحاته ومطالبه بأحقيته في إدارة أقسام السكة في سوريا وفلسطين وشرق الأردن للاعتراف بملكيتها للدول العربية التي يمر فيها، وأن حكومته السلطة الوحيدة المخولة للمطالبة بها وإدارتها، مشيرة إلى أن قنصلها في جدة أوضح للملك عبدالعزيز أن الحكومة الفرنسية

= رسالة رقم (١٦٠) موقعة من إبراهيم ديوي وكيل القنصلية الفرنسية في جدة إلى وزير الخارجية الفرنسي حول محادثات الملك عبدالعزيز ووكيل القنصلية البريطانية في جدة، مؤرخة في ١٧ ديسمبر ١٩٢٦م؛ **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) E-Lev.18-40 Arab 30 Hedj، مذكرة بعنوان ابن سعود والسياسة الفرنسية بالمشرق، مؤرخة في ١ مارس ١٩٢٧م.

(٣٤) الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٥٥؛ السويد، **العلاقات السعودية الفرنسية**، ص٤٤١.

(٣٥) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٥) E-Lev.18-40 Arab 37، رسالة رقم (١٥٢) من المفوض الفرنسي في بيروت إلى وزير الخارجية الفرنسي مؤرخة في ٨ مارس ١٩٢٦م.

معنية بالمسألة شأنها شأن الحكومة البريطانية، ولفت نظره إلى مؤتمر لوزان، وأن إدارة حكومته للأقسام الواقعة تحت سلطة الانتداب غير ممكنة، لكن الملك عبدالعزيز أوضح أن حكومته لم تكن طرفًا في مؤتمر لوزان ويتحفظ على تصريحه، وطالب بضرورة تزويد حكومته بمبلغ كاف من المال والمعدات المتنقلة لإصلاح القسم الحجازي دفعة من الحساب لحين التسوية الكاملة للمسألة[٣٦].

مفاوضات جدة:

بعد المفاوضات التمهيدية بين الملك عبدالعزيز والحكومة البريطانية في وادي العقيق لعقد معاهدة جديدة قدمت إلى جدة بعثة بريطانية برئاسة الجنرال جلبرت كلايتون، ودارت المفاوضات مع الملك عبدالعزيز لعقد (معاهدة جدة) بينه وبين الحكومة البريطانية في شهر ذي القعدة عام ١٣٤٥هـ/ مايو ١٩٢٧م[٣٧]، وفي أثناء المفاوضات أعاد الملك عبدالعزيز طلب البحث في مسألة سكة حديد الحجاز، فأوضح رئيس البعثة البريطانية كلايتون للملك أن بحث المسألة خارج عن المعاهدة المزمع الاتفاق عليها، ووعده ببحث المسألة في مؤتمر يُعقد ويجمع ممثلين من الدول المعنية بها[٣٨].

---

(٣٦) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٣) LECOFJ/B/6، مذكرة السفارة البريطانية في باريس إلى الخارجية الفرنسية، مؤرخة في ٥ مارس ١٩٢٧م.

(٣٧) الزركلي، **شبه الجزيرة**، ١/٢٩٨؛ سعيد، أمين، **تاريخ الدولة السعودية، (الملك عبدالعزيز)**، دار الكاتب العربي، د. ت، ٢/١٩٥.

(٣٨) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (٥) L/p &s /1166/10، =

ولمطالبات الملك عبدالعزيز ببحث مسألة إعادة سكة حديد الحجاز سعت الحكومة البريطانية بالاتفاق مع الحكومة الفرنسية للدخول في مفاوضات معه، وخصوصًا أن بعض مسؤوليها لديهم وجهة نظر متوافقة مع وجهة نظر الملك بشأن إعادة السكة وإصلاح القسم الحجازي منها غير الصالح للعمل، وتحديدًا الواقع بين العُلا والمدورة بعد أن اتفقت الحكومتان البريطانية والفرنسية على حل المسائل المعلقة والمتعلقة بأقسام السكة التابعة لهما وتوزيع معداتها[٣٩].

وبعد أن حُلت المسائل المعلقة بين الحكومتين البريطانية والفرنسية اتفقتا على الدخول في مفاوضات مع الملك عبدالعزيز بعقد مؤتمر يجمع خبراء من سوريا وفلسطين وشرق الأردن وحكومة الملك عبدالعزيز لبحث مسألة إصلاح السكة وإعادتها للعمل قبل حج عام ١٣٤٦هـ/١٩٢٨م، واقتُرح عقد المؤتمر إما في مدينة عمان وإما في مدينة معان في شرق الأردن، لكن السلطات الفرنسية رأت عقده في مدينة حيفا بفلسطين، واقترحت أن يناقش المؤتمر الأمور التقنية الفنية المتعلقة بإصلاح القسم الداخل ضمن نفوذ الحجاز، بحيث تتضمن الأعمال اللازمة للإصلاح ومقدار النفقات

= تقرير من جلبرت كلايتون إلى أوستين تشيمبرلين وزير الخارجية البريطانية، مؤرخ في ٦ يونيو ١٩٢٧م.

(٣٩) مركز الوثائق والدراسات التاريخية، لندن، **مجموعة الوثائق البريطانية الخاصة بالملك عبدالعزيز المحفوظة في دارة الملك عبدالعزيز**، الرياض، وثيقة رقم وتصنيف: FO 371/ 91/119/827E 12244 رسالة أوستين تشمبرلين وزير الخارجية البريطانية إلى السفير البريطاني في باريس، مؤرخة في ١ مارس ١٩٢٧م، ٢/٥٣٠.

وطرق تسديدها وتنظيم القطارات وتزويد القسم الحجازي بالمعدات اللازمة، وألا يتضمن المؤتمر مناقشة مطالب الملك عبدالعزيز بامتلاك السكة كاملة، وبهذا تتفق مع بريطانيا في عدم قبولها[٤٠].

مؤتمر حيفا الأول:

اتفقت الحكومتان البريطانية والفرنسية على عقد مؤتمر في حيفا تلبية لمطالبات الملك عبدالعزيز ورغبته في بحث مسألة سكة حديد الحجاز، إذ اتُّفق أن يُعقد المؤتمر في الربع الأول من عام ١٩٢٨م/١٣٤٦هـ، ويضم ممثلين من الدول ذات العلاقة بالسكة وهي: سوريا، فلسطين، شرق الأردن، مملكة الحجاز ونجد وملحقاتها[٤١]، فأرسل قنصلا بريطانيا وفرنسا في جدة رسالة مشتركة إلى مدير خارجية مملكة الحجاز ونجد وملحقاتها عبدالله الدملوجي بطلب إيفاد مندوب خبير لحضور المؤتمر لبحث المسائل التقنية، وتكاليف إصلاح السكة وتنظيم القطارات، وتحديد ما يمكن منحه للقسم الحجازي من معدات[٤٢]، فرفع الدملوجي بطلبهما إلى الملك

(٤٠) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٣) LECOFJ/B/6، نسخة من رسالة وزير الخارجية الفرنسية إلى السفير البريطاني في باريس، مؤرخة في ١٣ يونيو ١٩٢٧م.

(٤١) **صحيفة أم القرى**، السنة الرابعة، العدد ١٨٧، الجمعة ٣ صفر ١٣٤٧هـ/ ٢٠ يوليو ١٩٢٨م، ص٢؛ الوثائق الفرنسية، وثيقة رقم وتصنيف (٢) LECOFJ/B/6، رسالة مشتركة باللغة العربية موقعة من القنصلين البريطاني والفرنسي في جدة إلى مدير خارجية مملكة الحجاز ونجد وملحقاتها حول عقد مؤتمر حيفا، مؤرخة في ١٠ يناير ١٩٢٨م.

(٤٢) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) LECOFJ/B/6، رسالة =

عبدالعزيز للتوجيه بما يراه، وأبلغ القنصلين بتقدير حكومته للجهود التي أظهرتها الحكومتان البريطانية والفرنسية لإعادة السكة لما في ذلك من التسهيل لانتقال الحجاج إلى الأماكن المقدسة[٤٣]، وبعد مدة وافقت حكومة الملك عبدالعزيز على المشاركة في المؤتمر المزمع عقده في حيفا، لكنها طلبت تأجيله إلى أواخر شهر ذي الحجة عام ١٣٤٦هـ/١٩٢٨م أو أوائل شهر المحرم عام ١٣٤٧هـ/١٩٢٨م لانشغالها بأمور الحج، ولعدم كفاية المدة المتبقية على الموعد المقترح للاستعداد للمشاركة بإعداد ما يلزم من وثائق لعرضها في المؤتمر[٤٤]، فحدد يوم ٢٦ يوليو ١٩٢٨م الموافق ١٠ من صفر

= مشتركة باللغة العربية موقعة من القنصلين البريطاني والفرنسي في جدة إلى مدير خارجية مملكة الحجاز ونجد وملحقاتها حول عقد مؤتمر حيفا، مؤرخة في ١٠ يناير ١٩٢٨م. والجدير بالذكر أن إيرادات السكة منذ الحرب قد أودعت في خزائن الدول المنتدبة (بريطانيا وفرنسا)، ولم توزع القاطرات توزيعًا عادلاً. ينظر: **مجلة الفتح**، السنة الثالثة، غرة ربيع الأول ١٣٤٧هـ/١٦ أغسطس ١٩٢٨م، ص١٣.

(٤٣) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) LECOFJ/B/6، رسالة بالعربية رقم خ/٨/١٩ من مدير خارجية مملكة الحجاز ونجد وملحقاتها إلى المعتمد البريطاني ووكيل القنصلية الفرنسية في جدة، مؤرخة في ٢٦ رجب ١٣٤٦هـ.

(٤٤) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) LECOFJ/B/6، رسالة خ/٨/١٩ من وزير خارجية مملكة الحجاز ونجد وملحقاتها عبدالله الدملوجي إلى المعتمد البريطاني ووكيل القنصلية الفرنسية في جدة، حول موافقة حكومة الحجاز المشاركة في مؤتمر حيفا وطلب تأجيل انعقاده، مؤرخة في ٢٩ شعبان ١٣٤٦هـ/٢١ فبراير ١٩٢٨م؛ **الوثائق الفرنسية**، برقية بخط اليد رقم (٩) من إميليان أرمان مترجم وكيل القنصلية الفرنسية في جدة إلى وزارة الخارجية الفرنسية حول =

١٣٤٧هـ لانعقاد المؤتمر، وقبيل الموعد المحدد أوفد الملك عبدالعزيز مدير خارجيته عبدالله الدملوجي، وخالد بك الحكيم، ممثلين له لحضور المؤتمر(٤٥)، فسافرا على إحدى السفن الإيطالية ووصلا إلى القدس، وبسبب تأخر مندوبي فرنسا وبريطانيا تأخر انعقاد المؤتمر عن الموعد المحدد عدة أيام(٤٦).

ومنذ أن سافر ممثلا الملك عبدالعزيز وشاع خبر مشاركتهما في المؤتمر بدأت بعض الصحف السورية والفلسطينية بنشر المقالات المقرونة بالوثائق المتعلقة بالسكة ووحدتها ووقفيتها، وطالبت حكومة الملك عبدالعزيز وممثليها في المؤتمر عبر صفحاتها بالمحافظة على الوقف، وعدم التساهل في التفريط بالسكة لمصلحة الدول المنتدبة، فردت حكومة الملك عبدالعزيز عبر صحيفة أم القرى بأنها لن تقبل أي مساومة لا تنسجم مع الوقف وشرعيته، مشيرة إلى أن المؤتمر سيبحث المسائل المتعلقة بالسكة كحصر الأدوات والمعدات الموجودة، والأضرار

= قبول حكومة الحجاز ونجد وملحقاتها المشاركة بمؤتمر حيفا وطلب تأجيله، مؤرخة في ٢ فبراير ١٩٢٨م.

(٤٥) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) Arab Hedj 40- 39 18 E-LEV.، برقية مترجم وكيل القنصلية الفرنسية في جدة رقم ٣٧ إلى وزارة الخارجية الفرنسية حول تمثيل حكومة الحجاز في مؤتمر حيفا وموعد انعقاده، مؤرخة في ٩ يوليو ١٩٢٨م؛ **صحيفة أم القرى**، السنة الرابعة، العدد ١٨٧، الجمعة ٣ صفر ١٣٤٧هـ/ ٢٠ يوليو ١٩٢٨م، ص٢؛ **صحيفة صوت الحجاز**، السنة الثانية، العدد ٧٢، الثلاثاء ٨ جمادى الأولى ١٣٥٢هـ/ ٢٩ أغسطس ١٩٣٣م، ص١.

(٤٦) **صحيفة أم القرى**، السنة السابعة، العدد ١٨٩، الجمعة ١٧ صفر ١٣٤٧هـ/ ٣ أغسطس ١٩٢٨م، ص٢.

التي لحقت بها من جراء الحرب، ووحدة السكة وإدارتها وفق شروط الوقف(٤٧).

وبالعودة إلى مجريات المؤتمر فقد عقد جلسته الأولى بتاريخ ١٩ من صفر ١٣٤٧هـ/٦ أغسطس ١٩٢٨م برئاسة مندوب حكومة فلسطين، وقد مثّل البلاد المشمولة بالانتداب الفرنسي المسيو هوبينو والمسيو فاسيليه، وآخرون(٤٨).

في أول الجلسة طرح ممثل الملك عبدالعزيز البحث أولاً في الموضوعات التي تتعلق بملكية السكة ووقفيتها وبعمل اللجنة الإسلامية التي اتفقت بريطانيا وفرنسا على تشكيلها في مؤتمر لوزان، وطالب بوقفية السكة للعالم الإسلامي وعدِّها وحدة كاملة، ورفض مناقشة المسائل التقنية للسكة في المؤتمر قبل بحث ملكية السكة ووحدتها، برغم إلحاح الوفدين البريطاني والفرنسي على بحث المسائل التقنية التي عُقد المؤتمر لمناقشتها(٤٩)، لكن ممثل حكومة الحجاز أوضح

(٤٧) **صحيفة أم القرى**، السنة الرابعة، العدد ١٩٠، الجمعة ٢٤ صفر ١٣٤٧هـ/١٠ أغسطس ١٩٢٨م، ص١.

(٤٨) **مجلة الفتح**، السنة الثالثة، العدد ١٠٩، غرة ربيع الأول ١٣٤٧هـ/١٦ أغسطس ١٩٢٨م، ص١٢. وينظر: **صحيفة صوت الحجاز**، السنة الثانية، العدد ٧٢، الثلاثاء ٨ جمادى الأولى ١٣٥٢هـ/٢٩ أغسطس ١٩٣٣م، ص١.

(٤٩) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) Arab Hedj 40- 39 18 E-LEV، برقية المفوض الفرنسي في بيروت، رقم ٦/٣٩٢ إلى وزارة الخارجية الفرنسية حول مجريات الجلسة الأولى لمؤتمر حيفا، مؤرخة في ٩ أغسطس ١٩٢٨م؛ **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٣) LECOFJ/B/6، رسالة وكيل القنصلية الفرنسية في جدة إلى وزير خارجية مملكة الحجاز ونجد وملحقاتها رقم ٧١، مؤرخة في ٤ سبتمبر ١٩٢٨م.

أنه لا يمكن بحث المسائل التقنية قبل معرفة ملكية السكة ووحدتها والجهة المسؤولة عن وارداتها، وبعد أن تُبحث تلك المسائل يمكن البحث في المسائل التقنية الفنية[٥٠]، فأصر الممثلان البريطاني والفرنسي على موقفهما، موضحين أن البحث في ملكية السكة ووحدتها خارجة عن صلاحياتهما واختصاصهما، ولا بد من الرجوع لحكومتيهما بهذا الشأن[٥١]، وتأجل إكمال المحادثات. وانتهت هذه الجولة من المحادثات دون تحقيق نتائج إيجابية لمصلحة السكة ومرضية لجميع الأطراف، بل إن الحكومتين البريطانية والفرنسية عملتا منذ البداية لإخفاق المؤتمر بتهربهما من الاعتراف بوحدة السكة التي نص عليها مؤتمر لوزان[٥٢]، وعلقتا إخفاق المحادثات - كما زعمتا - على تشدد ممثلي الملك عبدالعزيز، مشيرتين إلى أن المؤتمر قد عُقد تلبية لرغبة الملك عبدالعزيز في إصلاح السكة، وأن برنامج المؤتمر قد أرسل إليه ولم يبد عليه أي اعتراض[٥٣]. واتفقت الحكومتان البريطانية والفرنسية على

(٥٠) **صحيفة أم القرى**، السنة الرابعة، العدد ١٩٤، الجمعة ٣٠ ربيع الأول ١٣٤٧هـ/١٤ سبتمبر ١٩٢٨م، ص١.

(٥١) **مجلة الفتح**، السنة الثالثة، العدد ١٠٩، غرة ربيع الأول ١٣٤٧هـ/١٦ أغسطس ١٩٢٨م، ص١٣؛ الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٥٦.

(٥٢) المصدر نفسه، ص٣٥٥؛ عابورة، **الخط الحديدي الحجازي**، ص٥٠.

(٥٣) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) Arab Hedj 40-18. 39 E-LEV، برقية وزارة الخارجية الفرنسية إلى القنصلية الفرنسية في جدة رقم ٢٧-٢٨ بشأن ما دار في مؤتمر حيفا، مؤرخة في ٣١ أغسطس ١٩٢٨م؛ برقية وزارة الخارجية الفرنسية رقم ٣٦٩ إلى المفوض السامي الفرنسي في بيروت مؤرخة في ٣١ أغسطس =

أهمية توحيد موقفيهما تجاه مطالب حكومة الملك عبدالعزيز، إذ أبلغت الحكومتان وكلاءهما في جدة بإحاطة حكومة الملك عبدالعزيز بأنها إذا أصرت على مناقشة مسائل سياسية في المؤتمر فإن الممثلين الفرنسي والبريطاني سيعدان المؤتمر منتهيًا(٥٤)، وأُرسلت مذكرة مشتركة من الجانبين الفرنسي والبريطاني بهذا الشأن(٥٥).

وقد أوضحت حكومة الملك عبدالعزيز موقفها من ذلك، مشيرة إلى أنها كانت تعتقد أن الدعوة للمؤتمر ستكون وفق طلبها، وأن الغرض من المؤتمر مناقشة مسألة السكة من جميع الوجوه؛ لأن الدعوة للاجتماع لمناقشة المسألة كاملة وحلها، وليست لأجل البحث في بعض المسائل دون غيرها، ولم ترفض الحكومة المشاركة في المؤتمر لاعتقادها أن أسباب الدعوة معروفة لدى الحكومتين البريطانية والفرنسية، ولا يخفى عليها حق حكومة الحجاز في مطالبها، لذا أرسلت ممثليها للمشاركة في المؤتمر، وطالبا ببحث مسألة السكة

= ١٩٢٨م، حول ما دار في مؤتمر حيفا والاتفاق مع الحكومة البريطانية تجاه توحيد موقفهما.

(٥٤) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) Arab Hedj 40-18. 39 E-LEV، نسخة من برقية وزارة الخارجية الفرنسية إلى المفوض السامي في بيروت رقم ٣٦٩ حول موقف الحكومة الفرنسية من مباحثات مؤتمر حيفا، مؤرخة في ٣١ أغسطس ١٩٢٨م.

(٥٥) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٣) LECOFJ/B/6، رسالة وكيل القنصلية الفرنسية في جدة إلى وزارة خارجية مملكة الحجاز ونجد وملحقاتها رقم ٧١ حول الموقف الفرنسي والبريطاني من مباحثات مؤتمر حيفا، مؤرخة في ٤ سبتمبر ١٩٢٨م.

كاملة لا في جزئياتها[٥٦]، وأوضح وكيل خارجية حكومة الملك عبدالعزيز فؤاد حمزة وجهة نظر حكومته في ذلك برده على المذكرة المشتركة السابقة، مشيرًا إلى أسباب إنشاء السكة، والتبرعات التي قدمها المسلمون لإنشائها وتحويلها إلى وقف، وبقائها على تلك الحال حتى بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى. وأشار إلى عدد من المعاهدات التي عُقدت بين الحلفاء والدولة العثمانية ومؤتمر لوزان، مؤكدًا أن معظم الأضرار التي طالت السكة كانت بفعل الحلفاء في أثناء الحرب، وأن عليهم دفع تعويضات لإصلاح تلك الأضرار، موضحًا أن حكومته دعت الحكومتين البريطانية والفرنسية إلى مناقشة وضع السكة وإصلاحها بعد أن أصبحت مسؤولة عنها، وأن مناقشة المسائل التقنية للسكة التي طالبت بها الحكومتان الفرنسية والبريطانية في مؤتمر حيفا وحلها قبل غيرها سيكون عديم الجدوى، إذ لم يكن شاملاً ودون تحديد للجهة المكلفة بالإشراف عليها، مطالبًا الحكومتين البريطانية والفرنسية إيفاد مفوضين يملكون صلاحيات لمناقشة الأمور الأساسية والبدء بالأعمال الضرورية لإصلاح السكة[٥٧]، فأرسل وكيل القنصلية الفرنسية في جدة بخطاب

(٥٦) **صحيفة أم القرى**، السنة الخامسة، العدد ٢١٦، ٦ رمضان ١٣٤٧هـ/ ١٥ فبراير ١٩٢٩م، ص١.

(٥٧) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٨) LECOFJ/B/6، رسالة بالعربية رقم ٢٢/٧/١٩ موقعة من فؤاد حمزة وكيل خارجية مملكة الحجاز ونجد وملحقاتها إلى القنصل البريطاني ووكيل القنصلية الفرنسية في جدة، مؤرخة في ٢٦ ربيع الأول ١٣٤٧هـ/ ١٠ سبتمبر ١٩٢٨م.

فؤاد حمزة إلى الحكومة الفرنسية[٥٨] التي كلّفت بعد الاتفاق مع الحكومة البريطانية وكيلها في جدة بإبلاغ فؤاد حمزة بأن عقد مؤتمر جديد يبحث في مجمل مسائل سكة الحديد لا يبدو مجديًا ما لم تكن حكومة الملك عبدالعزيز مستعدة للقبول دون تحفظ بتصريح لوزان، وأن الحكومة الفرنسية مستعدة من جانبها على الموافقة بالمشاركة في أي مؤتمر يكون موضوعه محددًا قبل الدعوة إليه، على أن تكون هناك ضمانات أكيدة من حكومة الملك عبدالعزيز بعدم البحث في ملكية السكة ووحدتها في المؤتمر[٥٩]، فأُبلغت حكومة الملك عبدالعزيز بأن الحكومتين الفرنسية والبريطانية لا تنويان تغيير موقفهما ولا تريان عقد مؤتمر ثلاثي ما دامت حكومة الملك عبدالعزيز غير مستعدة للقبول بما ورد في تصريح المندوبين الفرنسي والبريطاني في مؤتمر لوزان، وأُحيطت بأن حكومات فرنسا وفلسطين وشرق الأردن مستعدة لإرسال مندوبيها لحضور مؤتمر يعالج المسائل التي طُرحت في مؤتمر حيفا سابقًا شريطة ألا تُدرج حكومة الملك عبدالعزيز المسائل المتعلقة بملكية السكة في المؤتمر[٦٠]، فرد فؤاد

(٥٨) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) LECOFJ/B/6، رسالة رقم ٧٤ من وكيل القنصلية الفرنسية في جدة، إلى وكيل خارجية مملكة الحجاز ونجد وملحقاتها، مؤرخة في ١٢ سبتمبر ١٩٢٨م.

(٥٩) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢٦) LECOFJ/B/6، تقرير عن سكة حديد الحجاز مضمن رسالة من هيلو المندوب العام للمفوض السامي الفرنسي في بيروت إلى القنصل الفرنسي في جدة، مؤرخة في ٢٣ أغسطس ١٩٣٢م.

(٦٠) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٤) LECOFJ/B/6، رسالة =

حمزة بأن الطلب من حكومته الموافقة على ما جاء في تصريح لوزان يرمي إلى مواجهتها بأمر واقع يتعلق بمسألة دينية مهمة، وهي غير ملزمة بما صدر عن سلطات أخرى، وإذا كانت الحكومتان البريطانية والفرنسية راغبتين في تسوية عادلة للمسألة فيجب عليهما القبول باقتراح حكومته ببحث المسألة من جميع جوانبها حتى يتحقق الهدف الذي أنشئت السكة من أجله، ولضمان حقوق الدول التي تمر بها، ويأمل ألا تفرض الحكومتان البريطانية والفرنسية على حكومته رغباتهما بالموافقة على مسألة تحرمها الشريعة، مؤكدًا أن السكة أقيمت لأهداف دينية لا اقتصادية أو تجارية مما يعطيها صفة دينية أقرت بها الحكومتان البريطانية والفرنسية، ومشيرًا إلى موقف حكومته من مؤتمر لوزان، ومبديًا تحفظه على البيان أو التصريح الذي صدر عنه؛ لأنه لم يأخذ في الحسبان المحافظة على الوقف الديني، ولأنه صدر دون مشاركة جميع الأطراف المعنية بالسكة، ويدعو إلى تقسيمها، وهذا مخالف للوقف الديني، وفي ختام الرد أعرب عن أمله بأن تعيد الحكومتان البريطانية والفرنسية النظر في موقفهما السابق والموافقة على مناقشة المسألة جميعها للتوصل إلى تسوية عادلة ترضي جميع الأطراف[٦١].

= وكيل القنصلية الفرنسية في جدة إلى وكيل خارجية حكومة مملكة الحجاز ونجد وملحقاتها، مؤرخة في ٢ يناير ١٩٢٩م.

(٦١) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (٤) FO 5297/371، رسالة وكيل خارجية مملكة الحجاز ونجد وملحقاتها إلى كل من الوكيل والقنصل البريطاني بالنيابة والقنصل الفرنسي بالنيابة في جدة، مؤرخة في ٦ شوال ١٣٤٧هـ/١٦ مارس ١٩٢٩م.

الجدير بالذكر أن إخفاق محادثات مؤتمر حيفا الأول أحدث ردود فعل لدى بعض الصحف والمجلات العربية التي حمّلت بعضها بريطانيا إخفاق المحادثات بسبب عدم جديتها في الخروج بقرارات لمصلحة السكة، وإنها هدفت من الدخول في المفاوضات لتخلق لنفسها العذر أمام الرأي العام العربي والإسلامي(٦٢)، ونشرت إحدى الصحف مقالاً لأحد المسؤولين في السكة في سوريا يزعم فيه أن السكة أنشئت بأموال الألمان، وينكر امتلاك المسلمين إياها، وأن الملك عبدالعزيز أراد من مطالبته بالسكة لاستثمارها لمصلحته باسم المسلمين(٦٣)، وقد تصدت بعض الشخصيات الإسلامية للرد على تلك المزاعم كالأديب والمفكر السياسي شكيب أرسلان الذي رفع عريضة احتجاج إلى اللجنة الدائمة للانتداب في لوزان، ووجه نسخًا منها إلى أعضاء اللجنة وإلى الحكومتين الفرنسية والبريطانية، ينفي بها مزاعم تصريح المسؤول في إحدى الصحف حول عدم ملكية المسلمين للسكة، وسعي الملك عبدالعزيز لاستثمارها باسم المسلمين، ويوضح ما دار في مؤتمر حيفا، وموقف ممثلي الملك عبدالعزيز بالمؤتمر، وردة فعل المندوب البريطاني والفرنسي، مشيرًا إلى أن تدمير السكة وتوقفها قد ألحق

(٦٢) **مجلة الفتح**، السنة الثالثة، العدد ١١٠، الخميس ٨ ربيع الأول ١٣٤٧هـ/ ٢٣ أغسطس ١٩٢٨م، ص٥؛ السويد، **العلاقات السعودية الفرنسية**، ص٤١٥.

(٦٣) **مجلة الفتح**، السنة الثالثة، العدد ١٢٣، الاثنين ١٤ جمادى الثانية ١٣٤٧هـ/ ٢٦ نوفمبر ١٩٢٨م، ص٦. وتشير المجلة إلى أن المقال نشر في جريدة العهد الجديد في بيروت نقلاً عن جريدة (لاسيري).

أضرارًا بالغة بالبلدان التي تمر بها وبسبب رفض السلطتين البريطانية والفرنسية ملكية المسلمين لها[٦٤]، ويوضح في عريضته أنه التقى برئيس لجنة الانتدابات وممثل فرنسا لدى اللجنة، ولم ينكر ملكية المسلمين للسكة، وأن الإدارة غير الملكية، وجميع أملاك السكة وارداتها محفوظة لا تتصرف فيها السلطة[٦٥].

(٦٤) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٤) Arab Hedj 40- 39 .18. E-LEV، نص عريضة شكيب أرسلان إلى رئيس اللجنة الدائمة للانتداب، مؤرخة في ٥ نوفمبر ١٩٢٨م.

(٦٥) **مجلة الفتح**، السنة الثالثة، العدد ١٢٣، الاثنين ١٤ جمادى الثانية ١٣٤٧هـ/ ٢٦ نوفمبر ١٩٢٨م، ص٦. وقد أرسل أمين عصبة الأمم العريضة التي تقدم بها شكيب أرسلان إلى الحكومة البريطانية، وردت على ذلك بضرورة اعتماد البيان والتصريح البريطاني الفرنسي الموقع في مؤتمر لوزان، وحملت ممثلي حكومة الملك عبدالعزيز مسؤولية توقف المباحثات في مؤتمر حيفا، ومضيفة أن الملك عبدالعزيز أعلن أن حكومتي فلسطين وشرق الأردن مستعدتان لإرسال خبراء إلى مؤتمر جديد يبحث في الأمور الفنية دون الخوض بالوضع القانوني للسكة، وتقترح على الحكومة الفرنسية أن يتضمن ردها على عريضة شكيب أرسلان النقاط الأساسية التي أوردتها. ينظر: **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) Arab Hedj 40-18. E-LEV 39، مذكرة بريطانية رقم ٦٢ من السفارة البريطانية في باريس إلى وزارة الخارجية الفرنسية، مؤرخة في ٢٣ يناير ١٩٢٩م. وقدم الوفد الفرنسي في عصبة الأمم إلى السكرتير العام للعصبة مذكرة مشفوعة بنسخة من تصريح لوزان، يشير فيها إلى عريضة شكيب أرسلان، ويورد الملحوظات عليها بغرض عرضها على اللجنة الدائمة للانتداب، وتنفي المذكرة الاتهامات التي قدمها شكيب أرسلان في عريضته. ينظر: **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٤) (39) Arab Hedj 14-18. E-LEV، مذكرة الوفد الفرنسي في عصبة الأمم إلى السكرتير العام لعصبة الأمم، مؤرخة في ٢٦ يونيو ١٩٢٨م.

ويتضح من تصريحات بعض المسؤولين بالسكة وبالسلطتين البريطانية والفرنسية تحميل إخفاق مؤتمر حيفا إلى تمسك ممثلي حكومة الملك عبدالعزيز بمطالبهم، حتى إن وزير المستعمرات البريطاني صرح بذلك، فردت حكومة الملك عبدالعزيز بأن وزير المستعمرات أدلى بذلك التصريح، وهو يعي أن إخفاق المؤتمر يعود إلى عدم اتفاق الدول المعنية بالسكة على الإجراءات اللازمة، وأنه لا بد أن يجري تعيين الجهة المشرفة عليها، وتنفيذ سائر الأعمال من إصلاح وتعمير ومحاسبة، وغير ذلك من المسائل المتعلقة بها، مبدية تعجبها من أن يطلب من ممثليها بحث المسائل المختلفة للسكة دون أن يتعرفوا المسائل الأساسية كملكيتها وأقسامها وممتلكاتها وعائداتها، والتدابير المؤقتة التي اتخذت لإدارة بعض أقسامها، ورأت أنه من الطبيعي أن يطالب ممثلوها بتعيين الجهة المشرفة عليها، وغير ذلك من المسائل الأساسية قبل البدء ببحث المسائل التقنية(٦٦)، وخصوصًا أنها أوفدت ممثليها للمشاركة في بحث مسألة السكة دون تجزئتها، وعندما طالب ممثلوها ببحث المسائل الأخرى ادعى المفاوضان الفرنسي والبريطاني أن ذلك لم يُعهد إليهما، ولا يملكان صلاحيات البحث في تلك المسائل، وطلبا الرجوع إلى حكومتيهما، وأمَّلت الحكومة من السلطتين البريطانية والفرنسية إعادة النظر في المسألة، والموافقة على الدخول في مفاوضات لأساس المسألة، ورفضت تصريح

(٦٦) **صحيفة أم القرى**، السنة الخامسة، العدد ٢٠٦، الجمعة ٢٥ جمادى الثانية ١٣٤٧هـ/٧ أكتوبر ١٩٢٨م، ص١.

وزير المستعمرات وطلبه التفاوض في المسائل الفرعية دون الأساسية؛ لأن ذلك دليل على عدم الجدية في المفاوضات لابتعادها عن أصل المسألة(٦٧).

وعلى أي حال استمرت المراسلات قائمة بين أخذ ورد في مسألة إحياء سكة حديد الحجاز بين السلطتين البريطانية والفرنسية وحكومة الملك عبدالعزيز للاتفاق على عقد مؤتمر جديد لبحث المسألة وتسويتها(٦٨).

وفي إطار ذلك صرح أحد المسؤولين بالشركة العاملة في سكة الحديد في حيفا (وكيل شركة خريبرس) أن مفاوضات سكة حديد الحجاز ستبدأ مرة أخرى، مشيرًا إلى أن الملك عبدالعزيز أعرب عن استعداده لتسلم سكة الحديد كاملة من إدارتها الفرنسية والبريطانية لقاء مبالغ كبيرة تعادل نفقات السكة بمعداتها، لكن الفرنسيين والبريطانيين لم يقبلوا ذلك لرغبتهم في أن تبقى الأقسام التي داخل الحدود السورية وفلسطين تحت إدارتهما، ويكون القسم الحجازي تحت سلطة الملك عبدالعزيز مع تعهدهما بالمساعدة ماديًّا وتقنيًّا(٦٩)، ويستبعد ما ذكره المسؤول حول استعداد الملك لتسلم سكة الحديد مقابل مبالغ مالية، ولو كان شيء من

(٦٧) **صحيفة أم القرى**، السنة الخامسة، العدد ٢١٦، الجمعة ٦ رمضان ١٣٤٧هـ/١٥ فبراير ١٩٢٩م، ص١؛ السويد، **العلاقات السعودية الفرنسية**، ص٤١٧.

(٦٨) **مجلة الفتح**، السنة الرابعة، العدد ١٩٨، الخميس ٩ من ذي الحجة ١٣٤٨هـ/٨ مايو ١٩٣٠م، ص١.

(٦٩) **مجلة الفتح**، السنة الثالثة، العدد ١٤٧، الخميس ٢٩ من ذي القعدة ١٣٤٧هـ/٩ مايو ١٩٢٩م، ص١٢.

ذلك قد حصل لأورد ضمن المراسلات بين حكومة الملك عبدالعزيز والسلطتين البريطانية والفرنسية، ولم تشر إلى ذلك المصادر التي تناولت المسألة، حسب اطلاع الباحث، يضاف إلى ذلك أن حكومة الملك عبدالعزيز كانت ترى أن إصلاح السكة يجب أن يكون من واردات السكة في سوريا وفلسطين، وتتشارك الدول المعنية بإصلاحها كما سبقت الإشارة إليه، والأوضاع الاقتصادية لحكومة الملك عبدالعزيز آنذاك لا تساعده على تقديم هذا العرض.

مطالبة لجنة الدفاع عن الخط الحديدي والوطنيين السوريين الملك عبدالعزيز برد سكة حديد الحجاز:

في عام ١٣٤٩هـ/١٩٣٠م قدّم أهالي دمشق طلبًا إلى الملك عبدالعزيز من أجل تجديد المطالبة برد سكة حديد الحجاز، فرحب الملك عبدالعزيز بذلك، وحرص أكثر على الاتفاق مع الحكومتين البريطانية والفرنسية للوصول إلى حل عادل حول السكة لتحقيق رغبات العالم الإسلامي(٧٠).

ويظهر أن حكومة الملك عبدالعزيز كان لها إسهام في حث الدمشقيين وتوجيه رأيهم في المطالبة بإحياء سكة حديد الحجاز، إذ كان لممثلي الملك عبدالعزيز في دمشق إسهام في بحث السُّبل الممكنة لنيل الدمشقيين استقلالهم، وتقديم الدعم والنصح لتحقيق ذلك، إذ أشارت بعض التقارير الفرنسية إلى أن خالد الحكيم الموفد من الملك عبدالعزيز للاجتماع

(٧٠) **مجلة الفتح**، السنة الخامسة، العدد ٢٠١، الخميس غرة المحرم ١٣٤٩هـ، ص١١.

بالوطنيين السوريين من أجل توحيد صفوفهم قد اقترح في الاجتماع بهم تسليم إدارة سكة الحديد للملك عبدالعزيز بوصفها وقفًا إسلاميًّا، وأن الملك عبدالعزيز هو القادر على انتزاعها من أيدي الفرنسيين والبريطانيين المستثمرين لها[٧١].

وفي العام نفسه تأسست في دمشق لجنة إسلامية للدفاع عن سكة حديد الحجاز برئاسة سعيد الجزائري، وأرسلت تقريرها الأول في بيان عام طبع على شكل كتيب إلى العالم الإسلامي يحوي تاريخ السكة ووقفيتها، وما لحق بها من أضرار وتعدٍّ من الدول المستعمرة لبلاد الشام والأردن وفلسطين، داعية زعماء العالم الإسلامي لمعاضدتها في مسعاها لإرجاع السكة إلى أصحابها المسلمين، إذ رأت أن من واجبها لفت أنظار العالم الإسلامي إلى ما آلت إليه حالة السكة من تعدي الشركة الفرنسية التي أنيطت بها إدارتها[٧٢]، وما يمكن اتباعه من الوسائل لإنقاذها بعد أن عبث الفرنسيون بمقدراتها، وتصرفوا بوارداتها ومعداتها دون مسوغ قانوني[٧٣]. ومن الزعماء المسلمين الذين خاطبتهم اللجنة بشأن ذلك الملك عبدالعزيز الذي أيد أعمال اللجنة، وحثها على مواصلة

---

(٧١) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) LECOFJ/B/17، مذكرة أمنية حول خالد الحكيم موقعة من المفتش العام للشرطة بالوكالة، مؤرخة في ١٦ أكتوبر ١٩٢٩م.

(٧٢) **بيان لجنة الدفاع** ص١؛ **مجلة الفتح**، السنة السادسة، العدد ٢٦٠، ٨ ربيع الأول ١٣٥٠هـ، ص١٥.

(٧٣) **بيان لجنة الدفاع**، ص١-٢؛ **مجلة الفتح**، السنة السادسة، العدد ٢٤٧، الخميس ١٧ جمادى الآخرة ١٣٥٠هـ، ص٥؛ والعدد ٢٥٦، الخميس ٩ صفر ١٣٥٠هـ، ص١٣.

الجهد لإعادة سكة الحديد إلى ملكية المسلمين، والحفاظ على حقوقها خدمة لحجاج بيت الله الحرام، ولما لها من منافع أخرى تعود على الأمة الإسلامية(٧٤).

وكانت اللجنة قد أرسلت مندوبًا عنها لمقابلة الملك عبدالعزيز، فاحتفى به الملك ووعده بالعمل لإعادة إحياء السكة وملكيتها للمسلمين(٧٥)، فأرسلت اللجنة خطاب شكر إليه لمساعيه وجهوده الحثيثة في إعادة السكة لأصحابها، ولما لقيه مندوبها من حفاوة وإكرام(٧٦).

وقد واجه بيان لجنة الدفاع عن السكة بعض ردود الفعل من بعض الهيئات الإسلامية التي تحفظت على البيان، وتناولت بعض الصحف ردود الفعل، مشيدة بموقف الملك عبدالعزيز المؤيد لأعمال اللجنة، وشكرته عبر صفحاتها(٧٧).

(٧٤) **مجلة الفتح**، السنة السادسة، العدد ٢٦٥، الخميس ١٣ ربيع الثاني ١٣٥٠هـ، ص٣.

(٧٥) **مجلة الفتح**، السنة السادسة، العدد ٤٠٦، الخميس ٢١ ربيع الثاني ١٣٥٣هـ، ص١٧.

(٧٦) **مجلة الفتح**، السنة التاسعة، العدد ٤٠٧، الخميس ٢٨ ربيع الثاني ١٣٥٣هـ، ص١١.

(٧٧) **مجلة الفتح**، السنة السادسة، العدد ٢٧٤، الخميس ١٧ جمادى الآخرة ١٣٥٠هـ، ص١٥. وتشير المجلة إلى أن حسن أفندي كتب في صحيفة الأهرام مقالاً أثنى فيه على موقف الملك عبدالعزيز بتأييد اللجنة وأعمالها، وتعجب من عدم اهتمام الهيئات المصرية بالبيان. وقد قامت بعض الجمعيات الإسلامية بعقد اجتماعات احتجاجية حضرها كثير من العلماء والأدباء والمفكرين الإسلاميين وغيرهم يناقشون فيها ما آل عليه وضع السكة من التقسيم والتعدي على حقوقها، وطالبوا برفع احتجاجاتهم إلى الجهات المعنية. ينظر: **مجلة الفتح**، السنة السادسة، العدد ٢٨٨، الخميس ١٨ شوال ١٣٥٠هـ، ص١٤.

مؤتمر القدس:

دعا مفتي القدس أمين الحسيني إلى مؤتمر إسلامي بغرض البحث في حالة المسلمين، وصيانة الأماكن المقدسة، وتأليف جبهة إسلامية لمواجهة الصهيونية العالمية ومخططاتها في المنطقة العربية، ووجهت الدعوة إلى كثير من زعماء العالم الإسلامي والسياسيين والعلماء والمفكرين الإسلاميين، وعُقد المؤتمر في بيت المقدس بتاريخ ٢٧ من رجب ١٣٥٠هـ/ ٧ ديسمبر ١٩٣١م[٧٨]، وحضره وفد من حكومة الملك عبدالعزيز من بين اثنين وعشرين وفدًا من مختلف البلاد الإسلامية لتكوين تكتل إسلامي عربي للوقوف أمام المطامع الصهيونية[٧٩].

ومن الموضوعات التي بُحثت في المؤتمر موضوع سكة حديد الحجاز والدفاع عنها[٨٠]، وتوصل المؤتمر بشأنها إلى تشكيل لجان خاصة في سوريا والحجاز وفلسطين وشرق الأردن باسم (لجان السكة الحديدية الحجازية) للعمل لاسترداد السكة لأصحابها الشرعيين، واستثمارها لمصلحة المسلمين[٨١]، إضافة إلى دعوة زعماء المسلمين الذين تمر السكة بأراضيهم،

---

(٧٨) **مجلة الفتح**، السنة السادسة، العدد ٢٧٥، الخميس ٢٤ جمادى الآخرة، ١٣٥٠هـ، ص١.

(٧٩) ياغي، إسماعيل، **موقف الملك عبدالعزيز من قضية فلسطين**، مكتبة العبيكان، الرياض، ١٤٢٣هـ/٢٠٠٢م، ص٢٧.

(٨٠) **صحيفة أم القرى**، السنة السادسة، العدد ٣٦٩، الجمعة ٢٩ شعبان ١٣٥٠هـ/٨ يناير ١٩٣٢م، ص٣؛ **مجلة الفتح**، السنة السادسة، العدد ٢٧٥، الخميس ٢٤ جمادى الآخرة، ١٣٥٠هـ، ص١.

(٨١) **مجلة الفتح**، السنة السادسة، العدد ٣٠٠، الخميس ٣ ربيع الأول، ١٣٥١هـ، ص١٥.

ومنهم الملك عبدالعزيز، إلى توحيد جبهة الدفاع عنها، والعمل المشترك لإنقاذها بالمساعي الرسمية القانونية والشرعية(٨٢)، ورفعت اللجنة التنفيذية للمؤتمر احتجاجًا بشأن السكة إلى عصبة الأمم المتحدة، والمفوض السامي الفرنسي في سوريا، والمفوض البريطاني في فلسطين(٨٣). وقد أيدت حكومة الملك عبدالعزيز القرارات التي انبثقت عن مؤتمر القدس بشأن السكة ومطالبة السلطتين البريطانية والفرنسية بإعادتها للمسلمين الذين مولوا إنشاءها(٨٤).

لم تؤد قرارات مؤتمر القدس إلى نتائج إيجابية حاسمة لمصلحة السكة(٨٥)، لكن قراراته زادت من تنديد وتهجم بعض الأوساط الإسلامية على سياسة الدول المنتدبة على البلاد العربية، وخصوصًا فرنسا وموقفها من السكة(٨٦).

---

(٨٢) **مجلة الفتح**، السنة السابعة، العدد ٣٢٥، الخميس غرة رمضان، ١٣٥١هـ، ص٣٨٨.

(٨٣) **مجلة الفتح**، السنة السادسة، العدد ٢٩٤، الخميس ٢٦ صفر، ١٣٥١هـ، ص٣.

(٨٤) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (١٧) LECOFJ/B/16، تقرير القنصل الفرنسي العام في القدس إلى وزير الخارجية الفرنسي حول مؤتمر القدس، مؤرخ في شهر ديسمبر ١٩٣١م؛ السويد، **العلاقات السعودية الفرنسية**، ص٤١٩.

(٨٥) الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٥٦.

(٨٦) أدى الهجوم والتنديد بسياسة فرنسا وموقفها من مسألة السكة إلى قيامها بدعاية مضادة لتبرير موقفها من السكة بتقديم حجج القصد منها تزييف الحقائق لتبرئة موقفها أمام الرأي العام الإسلامي، ينظر: **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢٦) LECOFJ/B/6، رسالة رقم ١٦٤١ من المندوب العام للمفوض السامي الفرنسي في بيروت =

وبالعودة إلى جهود الملك عبدالعزيز في المفاوضات بشأن السكة فقد دارت المفاوضات بين الملك عبدالعزيز والسلطتين البريطانية والفرنسية بعد مؤتمر القدس لإعادة إحياء السكة، وإصلاح الأجزاء المدمرة منها[٨٧]، واستئناف سير القطارات دون أن يؤثر ذلك في وجهة نظر الحكومة السعودية تجاه ملكية السكة ووحدتها، وتبودلت المذكرات تمهيدًا للاتفاق[٨٨]، واستبشرت بعض المجلات والصحف خيرًا ببدء المفاوضات[٨٩]. وبلغ من اهتمام الملك عبدالعزيز بمسألة إحياء سكة حديد الحجاز أنه شاع في أندية بلاد الشام في تلك الحقبة أنه في حال نجاح المفاوضات، وتيسّر للملك عبدالعزيز إعادة السكة وتجديدها بين دمشق والمدينة فإنه سيتخذ من المدينة المنورة عاصمة له لعدة اعتبارات[٩٠].

وقد كانت لجنة الدفاع عن الخط الحديدي الحجازي مهتمة كثيرًا بمساعي الملك عبدالعزيز لإعادة إحياء السكة، فعقدت اللجنة اجتماعًا لبحث مسألة المفاوضات القائمة

= إلى القنصل الفرنسي في جدة حول موقف بعض الأوساط الإسلامية من فرنسا بعد مؤتمر القدس، مؤرخة في ٢٣ أغسطس ١٩٣٢م.

(٨٧) **مجلة الفتح**، السنة الثامنة، العدد ٣٥٩، الخميس ٣ جمادى الأولى ١٣٥٢هـ، ص١٨.

(٨٨) **مجلة الفتح**، السنة الثامنة، العدد ٣٧٥، الخميس ٢٦ شعبان ١٣٥٢هـ، ص١٤.

(٨٩) المصدر نفسه، ص١٤.

(٩٠) **مجلة الفتح**، السنة التاسعة، العدد ٤٠٨ جمادى الأولى ١٣٥٣هـ، ص٢٠. ومن تلك الاعتبارات التي ذكرت توقف الخط في المدينة المنورة.

بين الملك عبدالعزيز والسلطتين البريطانية والفرنسية، وقررت إرسال خطاب شكر للملك عبدالعزيز تقديرًا لمساعيه الإيجابية المستمرة لإعادة إحياء السكة، والمحافظة على وحدتها وملكيتها الإسلامية[٩١]، بل إنها أوفدت إليه بشير السعداوي مندوب لجنة المطالبة بحقوق سكة حديد الحجاز لبحث آخر المستجدات بأمر السكة، فلقي كل حفاوة وتكريم من الملك، وعند انتهاء لقائه به أرسل السعداوي إلى رئيس اللجنة يبشره بأن مهمته التي أوفد من أجلها لبحث أمر السكة ستنجح لأنها مقرونة بهمة الملك عبدالعزيز[٩٢].

مؤتمر حيفا الثاني:

إيمانًا من الحكومة السعودية بأهمية إحياء سكة حديد الحجاز لما في ذلك من منافع تعود على الأمتين العربية والإسلامية، ولتعليق كثير من المسلمين واللجان والهيئات الإسلامية آمالهم في تحقيق تلك الغاية على الجهود والمساعي التي يقوم بها الملك عبدالعزيز ألحت الحكومة السعودية في مفاوضاتها على أهمية بحث مسألة سكة حديد الحجاز، مقترحة عقد مؤتمر جديد في حيفا لبحثها، ومبدية تحفظها

(٩١) **مجلة الفتح**، السنة الثامنة، العدد ٣٧٧، الخميس ١١ رمضان ١٣٥٢هـ، ص٨.

(٩٢) **مجلة الفتح**، السنة الثامنة، العدد ٣٩٨، ٢٥ صفر ١٣٥٣هـ، ص٨. وأرسلت اللجنة إلى الأمير شكيب أرسلان خطابًا تطلب منه أن يشكر الملك عبدالعزيز لجهوده ومساعيه في مسألة السكة، وتسأله مضاعفة تلك المساعي لإحياء السكة بأقصى سرعة ممكنة. ينظر: **صحيفة صوت الحجاز**، السنة ٣، العدد ١١٢، يوم الاثنين ٦ ربيع الأول ١٣٥٣هـ/١٨ يونيو ١٩٣٤، ص٢.

على ملكية السكة رسميًّا[٩٣]، وداعية الحكومتين البريطانية والفرنسية إلى إرسال ممثلين متعددي الصلاحيات لعقد المؤتمر بعد إخفاق مؤتمر حيفا الأول، وتجاوز الإشكالات التي أثيرت فيه، وحتى لا يكون موقفها السابق حجر عثرة في سبيل إصلاح السكة وتسيير القطارات فقد رأت العدول عنه والقبول بحل وسط يرضي جميع الأطراف، إذ أرسل الأمير فيصل بن عبدالعزيز وزير الخارجية السعودي إلى القائم بالأعمال الفرنسي والمفوض البريطاني في جدة لإبلاغ حكوماتهما بذلك، مشيرًا إلى أن الحكومة السعودية ما زالت متحفظة على المسائل غير التقنية المتعلقة بالسكة وملكيتها ووحدتها وامتيازاتها وتركها للوقت المناسب، وينتظر رأي الحكومتين في الزمان والمكان المقترح لعقد المؤتمر[٩٤]،

(٩٣) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٥) LECOFJ/B/6، رسالة باللغة الإنجليزية رقم ٤١١ من السفارة البريطانية في باريس إلى وزارة الخارجية الفرنسي حول الرد على مذكرة الحكومة السعودية للمفوض البريطاني والفرنسي بشأن عقد مؤتمر جديد لبحث مسألة سكة حديد الحجاز، مؤرخة في ٣١ مايو ١٩٣٥م، وقد صرح وكيل الخارجية السعودية فؤاد حمزة بأن حكومات فلسطين وسوريا وشرق الأردن وحكومته قد اتفقت على عقد مؤتمر جديد للبحث في أمر السكة في أقرب وقت. ينظر: **مجلة الفتح**، السنة التاسعة، العدد ٤١٨، ١٦ رجب ١٣٥٣هـ، ص٨. العدد ٤٢٢، ١٤ شعبان ١٣٥٣هـ، ص١١.

(٩٤) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (١٥) LECOFJ/B/6، مذكرة بالعربية رقم ٧/١/١١ موقعة من وزير الخارجية السعودية الأمير فيصل بن عبدالعزيز إلى القائم بالأعمال الفرنسي في جدة، مؤرخة في ١٣ شوال ١٣٥٣هـ/ ١٨ يناير ١٩٣٥م؛ **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) FO 20/905، ترجمة إلى اللغة الإنجليزية لمذكرة الأمير فيصل بن عبدالعزيز وزير الخارجية السعودية إلى الوزير =

ولتهيئة الأجواء المناسبة لقبول المقترح السعودي داخل الدوائر الرسمية الفرنسية كلفت الحكومة السعودية وكيل خارجيتها فؤاد حمزة لبحث مسألة إعادة النظر من الناحية العملية لإحياء السكة مع المسؤولين الفرنسيين دون تأخير في أثناء جولته الأوروبية برفقة الأمير سعود بن عبدالعزيز(٩٥).

أبلغ المفوض البريطاني في جدة حكومة بلاده بفحوى مذكرة الأمير فيصل، موضحًا أن هناك تغيرًا في الموقف السعودي تجاه إعلان لوزان الذي تحفظوا عليه في مؤتمر حيفا الأول دون تنازل عن موقفهم الثابت الذي يشدد على كون

= البريطاني المفوض في جدة، مؤرخة في ١٣ شوال ١٣٥٣هـ/١٨ يناير ١٩٣٥م.

(٩٥) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) E-Lev.18-14/ /52 Arab Hedj، برقية رقم ٤٥-٤٦ من القائم بالأعمال الفرنسي في جدة إلى وزارة الخارجية الفرنسية حول تكليف فؤاد حمزة ببحث مسألة السكة، مؤرخة في ٢٣ مايو ١٩٣٥م؛ **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٩) Arab/ 14-18 E-Lev 0042 مذكرة صادرة عن إدارة الشؤون السياسية والتجارية في وزارة الخارجية الفرنسية حول زيارة الأمير سعود بن عبدالعزيز لباريس والمحادثات التي جرت في أثناء الزيارة، مؤرخة في ٨ يونيو ١٩٣٥م. وقد أشارت الاستخبارات الفرنسية إلى أن الملك عبدالعزيز أكد في أثناء لقائه بعدد من التجار السوريين الذين استقبلهم بأنه سيواصل جهوده في الدعوة لعقد مؤتمر يحضره ممثلو بريطانيا وفرنسا لمعالجة مسألة سكة الحديد بمجرد عودة ابنه سعود من رحلته. ينظر: **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) Fonds Beyrouth 1664/، نشرة معلومات صادرة عن جهاز الاستخبارات الفرنسية حول رحلة قام بها عدد من التجار السوريين من دمشق إلى المدينة المنورة، وقابلوا في أثنائها الملك عبدالعزيز، مؤرخة في ١٥ مايو ١٩٣٥م.

السكة وقفًا إسلاميًّا، ويرى المفوض أن الحكومتين البريطانية والفرنسية ليس بمقدورهما ولا من مصلحتهما اشتراط قبول الحكومة السعودية بإعلان لوزان للمشاركة في مؤتمر تقني عن السكة، ويقترح على حكومته أن يشتمل الرد على المذكرة عددًا من النقاط، منها عدم الإصرار على ضرورة قبول الحكومة السعودية بإعلان لوزان، وعدم ممانعة توثيق التحفظ السعودي على أنه تحفظ لا غير، وعدم قبول الحكومتين الفرنسية والبريطانية الادعاءات المضمنة في التحفظ، وأنه في حال عادت الحكومة السعودية إلى البحث في ملكية السكة فإن الحكومتين لهما الحق في الاعتراض[٩٦]، فأبلغ وزير الخارجية البريطاني مضمون ذلك للسفير البريطاني في فرنسا، مؤيدًا رأي المفوض البريطاني في جدة بشأن عدم اشتراط قبول الحكومة السعودية بما جاء في مؤتمر لوزان للمشاركة في المؤتمر الذي اقترحته، موضحًا أن الحكومة البريطانية لا ترى مانعًا من الإقرار رسميًّا بوجود التحفظات السعودية، ولكنها تقابلها بإثبات تحفظات بريطانية فرنسية، وتوافق أيضًا على المقترح السعودي بعقد المؤتمر في حيفا أواخر شهر سبتمبر ١٩٣٥م/ جمادى الآخرة ١٣٥٤هـ، ويأمل أن توافق الحكومة الفرنسية على وجهة النظر البريطانية

(٩٦) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) FO 20/905، رسالة الوزير البريطاني المفوض في جدة إلى وزير الخارجية البريطاني بشأن مذكرة وزير الخارجية السعودي حول عقد مؤتمر جديد لبحث مسألة سكة الحديد، مرفق لمذكرة الأمير فيصل، مؤرخة في ٢٧ يناير ١٩٣٥م.

بدقة حتى يقدم رأي موحد للحكومة السعودية[٩٧].

وتبودلت المذكرات بين الحكومتين البريطانية والفرنسية بشأن ذلك، فأرسلت السفارة البريطانية في باريس إلى وزارة الخارجية الفرنسية بطلب توحيد الرد على المقترح السعودي، وعدم الإصرار على قبول الحكومة السعودية بما جاء في تصريح لوزان بوصفه شرطًا أوليًّا لعقد المؤتمر، طالبة أن يكون رد الحكومتين متماثلاً، وموضحة بأن ردها على المذكرة السعودية سيكون بالاكتفاء بأن الحكومة البريطانية تلقت رسميًّا تحفظ الحكومة السعودية، وهي تقدم تحفظًا مضادًّا شريطة موافقة الحكومة الفرنسية، ومقترحة جدول أعمال للمؤتمر، ومستوضحة عن رأي الحكومة الفرنسية فيما إذا كانت ستتبنى الصيغة الجوابية نفسها للرد[٩٨]، فأيدت الحكومة الفرنسية وجهة النظر البريطانية، ورأت أيضًا أن يكون رد الحكومتين على الحكومة السعودية بصيغة موحدة وفي وقت واحد، وإبلاغ ممثلي الحكومتين بجدة بذلك[٩٩].

(٩٧) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) FO 19015/1/371 رسالة وزير الخارجية البريطاني إلى السفير البريطاني في فرنسا، مؤرخة في ٢٨ مايو ١٩٣٥م.

(٩٨) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٥) LECOFJ/B/6، رسالة رقم ٤١١ من السفارة البريطانية في باريس إلى وزارة الخارجية الفرنسية، مؤرخة في ٣١ مايو ١٩٣٥م.

(٩٩) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٦) LECOFJ/B/6، رسالة وزارة الخارجية الفرنسية إلى السفارة البريطانية في باريس ردًّا على رسالة السفارة لها بشأن المقترح السعودي، مؤرخة في ١٧ يوليو ١٩٣٥م. وقد أرسل الوزير البريطاني في جدة إلى الأمير فيصل يفيد بأن حكومته نظرت في مقترحه حول عقد مؤتمر جديد لبحث =

وبعد اتفاق الحكومتين البريطانية والفرنسية على صيغة الرد على المقترح السعودي أبلغ القائم بالأعمال البريطاني في جدة وزير الخارجية السعودي الأمير فيصل بن عبدالعزيز بموافقة الحكومتين على المقترح السعودي، والمشاركة في المؤتمر والإقرار بالتحفظ السعودي حول ملكية السكة، والاستناد في ذلك إلى ما أقره تصريح لوزان مع أهمية الاتفاق مقدمًا على جدول أعمال للمؤتمر يتضمن ما يأتي:

١- تقدير التكاليف اللازمة للإصلاح وإعداد كشوف بذلك.

٢- تغطية النفقات اللازمة للإصلاح.

٣- تنظيم القطارات على طول السكة.

٤- توزيع المعدات.

واقترح أن يعقد المؤتمر في العاشر من شهر أكتوبر عام ١٩٣٥م/ ١٣ من رجب ١٣٥٤هـ برئاسة الوفد الفلسطيني[١٠٠]،

= مسألة السكة، وأحيطت علمًا بالتحفظ السعودي حول ملكية السكة، ويوضح أن موقف حكومته المبني على تصريح لوزان لم يتغير واقترح جدول أعمال، وفي حال موافقة الجانب السعودي يمكن للمؤتمر أن ينعقد في حيفا. ينظر: **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٥) LECOFJ/6، مذكرة الوزير البريطاني المفوض في جدة إلى وزير الخارجية السعودي الأمير فيصل بن عبدالعزيز مضمنة رسالة السفارة البريطانية في باريس إلى وزارة الخارجية الفرنسية مؤرخة في ٣١ مايو ١٩٣٥م.

(١٠٠) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) FO 20/905، مذكرة القائم بالأعمال البريطاني في جدة إلى وزير الخارجية السعودي الأمير فيصل مؤرخة في ١٥ أغسطس ١٩٣٥م. وقد رد الأمير فيصل على رسالة القائم بالأعمال البريطاني أن الموضوع قيد الدراسة مع حكومته. ينظر: **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) FO 406 /71، =

وأرسل القائم بالأعمال الفرنسي في جدة إلى الأمير فيصل بمضمون رسالة القائم بالأعمال البريطاني في جدة[١٠١].

وبعد دراسة الموضوع من الحكومة السعودية أبلغت القائمين بالأعمال البريطاني والفرنسي في جدة بالموافقة على ما جاء في مذكرتيهما وجدول أعمال المؤتمر، وأنه سيجري تزويدهما بأسماء المندوبين السعوديين الذين سيمثلون الحكومة في أقرب فرصة[١٠٢]، وأكدت الحكومة السعودية رأيها في مسألة ملكية السكة ووحدتها وعدها جزءًا واحدًا ووقفًا إسلاميًّا[١٠٣].

وبعد اتفاق جميع الأطراف على عقد المؤتمر في حيفا أبلغت الحكومة السعودية الجانب الفرنسي أنها انتدبت وفدًا لحضور المؤتمر برئاسة فؤاد حمزة[١٠٤] الذي عبر عن أمله

= رسالة الأمير فيصل بن عبدالعزيز إلى القائم بالأعمال البريطاني في جدة، مؤرخة في ٢٠ جمادى الأولى ١٣٥٤هـ/ ٢٠ أغسطس ١٩٣٥م.

(١٠١) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٣) LECOFJ/B/6، مذكرة القائم بالأعمال الفرنسي في جدة إلى وزير الخارجية السعودي الأمير فيصل بن عبدالعزيز، مؤرخة في ١٤ أغسطس ١٩٣٥م.

(١٠٢) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) FO 20/905، مذكرة الأمير فيصل بن عبدالعزيز إلى القائم بالأعمال البريطاني في جدة، مؤرخة في ٢ جمادى الثانية ١٣٥٤هـ/ ٣١ أغسطس ١٩٣٥م؛ الوثائق الفرنسية، وثيقة رقم وتصنيف (١) LECOFJ/B/6، رسالة بالعربية رقم ١٠/١/١٩، من الأمير فيصل بن عبدالعزيز إلى القائم بالأعمال الفرنسي في جدة، مؤرخة في ٢ جمادى الثانية ١٣٥٤هـ/٣١ أغسطس ١٩٣٥م.

(١٠٣) **صحيفة أم القرى**، السنة الثالثة عشرة، العدد ٥٦١، الجمعة ٨ جمادى الآخرة ١٣٥٤هـ/٦ سبتمبر ١٩٣٥، ص٢.

(١٠٤) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) LECOFJ/B/6، رسالة باللغة العربية رقم ١٧/١/١٩، من يوسف ياسين إلى القائم بالأعمال الفرنسي في جدة، مؤرخة في ٢ رجب ١٣٥٤هـ/١ أكتوبر ١٩٣٥م.

في الوصول إلى تسوية عادلة لمسألة السكة، إذ صرح لبعض الصحف بقرب عقد المؤتمر طمأنة للعالم الإسلامي[١٠٥].

وفي إطار استعدادات الحكومة السعودية للمشاركة في المؤتمر، ورغبة في إعداد تقرير عن حالة السكة قبل انعقاد المؤتمر أوفدت لجنة فنية تتكون من مهندس السكة رشيد الغزي يرافقه عبدالمجيد أفندي حطاب[١٠٦] لمعاينة السكة من المدينة المنورة حتى المدورة، وتقديم تقرير مفصل عن حالتها، وتقرير النفقات اللازمة للإصلاح في الأراضي السعودية[١٠٧].

---

(١٠٥) **مجلة الفتح**، السنة التاسعة، العدد ٤٢٢، ١٤ شعبان ١٣٥٣هـ، ص١١؛ **الوثائق الأمريكية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) F. 890 23/014 مقتطف من تقرير رقم ١٧٨ من القنصل الأمريكي بالقدس إلى وزير الخارجية الأمريكي حول تصريح فؤاد حمزة لمراسل صحيفة المقطم عن مؤتمر حيفا، مؤرخ في ٦ سبتمبر ١٩٣٥م. ونشرت صحيفة بالستاين بوست التي كانت تصدر باللغة الإنجليزية بالقدس خبرًا يفيد أن الحكومة السعودية طلبت من فؤاد حمزة الموجود في بيروت بعد عودته من أوروبا الاتصال بالسلطات السورية والفلسطينية للتنسيق للإعداد للمؤتمر. ينظر: **الوثائق الأمريكية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) F. 890 16/077، مقتطف من صحيفة بالستاين بوست، الصادرة في ٤ سبتمبر عام ١٩٣٥م.

(١٠٦) **صحيفة صوت الحجاز**، السنة الرابعة، العدد ١٧٥، الثلاثاء ٢٦ جمادى الآخرة ١٣٥٤هـ/ ٢٤ سبتمبر ١٩٣٥م، ص٢.

(١٠٧) **صحيفة أم القرى**، السنة الثانية عشرة، العدد ٥٨٢، الجمعة ٢٢ جمادى الآخرة ١٣٥٤هـ/٢٠ سبتمبر ١٩٣٥م، ص٢؛ **مجلة الفتح**، السنة العاشرة، العدد ٤٦٥، ٥ رجب ١٣٥٤هـ، ص٢٢. وقد سافر أعضاء اللجنة على الجمال وحين وصولهم إلى المدورة سافر رئيسها إلى حيفا لتقديم تقريره إلى رئيس وفد الحكومة السعودية.

الجدير بالذكر أن بعثة من خمسة مهندسين بينهم ثلاثة من الجنسية الهندية قدموا إلى مدينة معان، وبدؤوا بدراسة السكة بالكشف عن الأماكن والجسور التي تحتاج إلى إصلاح، وبعد انتهاء مهمتهم قابلوا الملك عبدالعزيز، وتفاوضوا معه في إصلاحها من أموالهم مقابل منحهم بعض الامتيازات[١٠٨]، ولا تفيد المصادر التي اطلع عليها الباحث عن نتيجة تلك المفاوضات، ويظهر أن ذلك الاقتراح لم يجد قبولاً لدى الملك عبدالعزيز لرغبته أن يكون الإصلاح من إيرادات الأجزاء الشمالية للسكة كما مر.

انعقاد المؤتمر:

عُقد المؤتمر بتاريخ ١٠ أكتوبر عام ١٩٣٥م/ ١٢ من رجب ١٣٥٤هـ[١٠٩] وحضره من الجانب السعودي رئيس الوفد وكيل وزارة الخارجية فؤاد حمزة وخالد الحكيم وعدد من الموظفين، ومن الجانب الفرنسي وفد مكون من ثلاثة أعضاء يرأسهم المسيو فاسيليه مندوبًا عن سوريا، ومن الجانب البريطاني وفد يرأسه المدير العام لسكة حديد فلسطين المستر روب مندوبًا عن فلسطين[١١٠].

(١٠٨) **مجلة الفتح**، السنة التاسعة، العدد ٤١٢، ٤ جمادى الآخرة ١٣٥٣هـ، ص٢١.

(١٠٩) **مجلة الفتح**، السنة العاشرة، العدد ٤٨٤، ٢٠ من ذي القعدة ١٣٥٤هـ، ص٢١؛ **صحيفة أم القرى**، السنة الثانية عشرة، العدد ٥٨٢، ٧ من ذي العقدة ١٣٥٤هـ/ ٣١ يناير ١٩٣٦م، ص٢.

(١١٠) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (١٨) LECOFJ/B/6، محاضر جلسات مؤتمر حيفا المنعقد بتاريخ ١٠ أكتوبر ١٩٣٥م، موقعة من ممثلي الحكومات المشتركة بالمؤتمر، ومضمنة رسالة =

وقد تضمن المؤتمر خمس جلسات نوقشت فيها جميع الموضوعات المدرجة على جدول أعماله، وخُصصت الجلسة الأولى لبحث درجة إصلاح السكة والكشوف التقديرية للإصلاحات اللازمة، إذ قدم الممثل السعودي كشفًا تقديريًّا بالنفقات اللازمة لإصلاح الجزء الجنوبي منها، وطالب أن يُعاد إحياء السكة إلى ما كانت عليه قبل الحرب العالمية الأولى، مكتفيًا بأن يجري إصلاح السكة لتسيير القطارات في المرحلة الأولى، وتأجيل إصلاح المحطات بين المدورة والمدينة المنورة رغبة في إنجاح البحث في هذه المسألة والتوصل إلى اتفاق، وفي الجلسة الثانية بُحث تنظيم سير القطارات واتفق المجتمعون في البدء أن يُسير قطار مشترك أسبوعيًّا على طول السكة، وأن يزاد عدد الرحلات حسب الحاجة في أشهر رجب ورمضان وموسم الحج، واتفقوا على دراسة توقيت قيام الرحلات في اجتماع يُعقد لاحقًا بين إدارات السكة المعنية، ثم نوقشت مسألة توزيع القاطرات على أجزاء السكة، فاقترح المندوب الفرنسي أن توزع وفق الأسس التي حددتها معاهدة لوزان بين أجزاء السكة في كل من سوريا وفلسطين وشرق الأردن، فقبل الممثل السعودي هذا المبدأ في التوزيع على الرغم من أن الحكومة السعودية لم تكن طرفًا في معاهدة لوزان، لكنه خشي أن ينتج عن ذلك تقسيم غير عادل للجزء السعودي من السكة، لذا علّق موافقته الكاملة إلى حين تحديد حصص التوزيع لكل

= المندوب السامي الفرنسي في بيروت إلى القائم بالأعمال الفرنسي في جدة، مؤرخة في ١٨ مارس ١٩٣٦م.

جزء، وتلقيه جوابًا من حكومته بهذا الشأن، وبعد أن قُدمت إحصائية تقديرية لتوزيع القاطرات على السكة في جلسة أخرى تحفظ الممثل السعودي على ما ورد فيها.

ثم تطرق المؤتمر إلى مسألة الشروط التي سيجري بموجبها تغطية التكاليف، فأشار رئيس الوفد الفرنسي إلى أن كل طرف يواجه الإصلاحات الخاصة به، ويقوم بإعادة إصلاحه، وأنه يصعب تقديم اقتراح بشأن تكاليف إعادة الإصلاح لما يعانيه الجزء السوري والفلسطيني وشرق الأردن من عجز، والحاجة إلى مبالغ ضخمة لتجديدها بسبب قِدم عمر السكة، وعدم وجود مبالغ مالية للقيام بذلك، فأشار فؤاد حمزة إلى وحدة السكة حين إنشائها، ولهذا فإنه يجب التعامل معها على هذا الأساس، ويجب أن تتكفل الشركة المستثمرة للسكة في فلسطين وسوريا وشرق الأردن بنفقات إصلاح السكة في الجزء الممتد من معان إلى المدينة المنورة، لكن رئيس الوفد الفرنسي أصر على أن كل حكومة تتكفل بالجزء الواقع في حدودها، وأن أي تعديل يطرأ على هذا المبدأ يجب أن يُعتمد رسميًّا، ولم يتوصل المجتمعون إلى اتفاق بشأن ذلك، ونوقشت تكاليف إصلاح الجزء الواقع بين المدورة والمدينة المنورة، وبناء الجسور والمحطات اللازمة، واتفق على بناء الضروري منها، وقُدّرت التكلفة الإجمالية للعمل بـ (١٩٢,٠٠٠) جنيه إسترليني، مضافًا إليها تكاليف الإصلاح في الجزء الواقع بين معان والمدورة، وذلك بناء على واقع السكة آنذاك وتوافر المعلومات.

أما مسألة تغطية تكاليف الإصلاح فقد عاد المجتمعون للبحث فيها مرة أخرى، ولم يتوصلوا إلى اتفاق بشأنها، وتقرر تأجيل البحث إلى حين اتصال الممثلين بحكوماتهم وتلقي تعليماتها، وقد طالب ممثل الحكومة السعودية فؤاد حمزة من الممثلين أن يستوضحوا من حكوماتهم إذا كانت مستعدة لقبول مبدأ عد السكة وحدة كاملة لا تتجزأ، وتوفير الاعتمادات اللازمة لإصلاحها بين معان والمدينة المنورة(١١١)، وقد أكد وزير الخارجية السعودي الأمير فيصل ما طلبه فؤاد حمزة، فقد كان الأمير فيصل بن عبدالعزيز يتابع باهتمام مجريات جلسات المؤتمر، وعندما بلغته نتائج المباحثات بخصوص نفقات الإصلاح أرسل إلى المفوض السامي الفرنسي في بيروت، مشيرًا إلى تصريح رئيس الوفد الفرنسي، ومفيدًا أن الحكومة السعودية تقدر الفوائد الاقتصادية العائدة من إصلاح السكة للبلاد التي تمر بها، ولافتًا نظر الحكومتين البريطانية والفرنسية إلى أن الحل الوحيد الذي يساعد عمليًّا على إعادة إحياء السكة من جديد هو عدها وحدة لا تتجزأ، وتحمل نفقات إصلاح الأجزاء المخربة منها جنوب معان كاملة، وطالبًا من الحكومة الفرنسية قبول هذا المبدأ الأساس(١١٢).

(١١١) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) FO 20/905، محضر أعمال مؤتمر حيفا لإصلاح سكة حديد الحجاز، مرفق لرسالة هيثورن هول، نيابة عن المندوب السامي البريطاني في فلسطين إلى توماس وزير المستعمرات البريطانية، مؤرخة في ٢٩ نوفمبر ١٩٣٥م.

(١١٢) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) LECOFJ/B/6، رسالة باللغة العربية من وزير الخارجية السعودي الأمير فيصل بن عبدالعزيز إلى المفوض السامي الفرنسي في بيروت، مؤرخة في =

ولما عاد المؤتمر إلى بحث مسألة تحمل نفقات الإصلاح طرح فؤاد حمزة مجددًا رأي الحكومة السعودية بأن تتحمل جميع الدول التي تمر بها السكة النفقات[١١٣]، لكن المندوبين الفرنسي والبريطاني رأيا أن الإسهام في مصروفات إصلاح الأجزاء خارج حدودهما نص عليه مؤتمر لوزان الذي تحفظت عليه الحكومة السعودية[١١٤]، وأن الشروط التي وضعت لذلك لا تنطبق على الأوضاع الراهنة، واعتذر المندوبان عن اقتراح حل خارج صلاحياتهما، وتُركت مسألة توفير المبالغ اللازمة للإصلاح للحكومات المعنية لتقرير ما تراه مناسبًا[١١٥]، وانتهى الأمر بتسجيل مقترح الممثل السعودي[١١٦]، وتأجيل

= عام ١٩٣٥م، وأرسل الأمير فيصل رسالة بالمضمون نفسه إلى رئيس الوفد البريطاني في المؤتمر.

(١١٣) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (١٨) LECOFJ/B/6، محاضر جلسات مؤتمر حيفا موقع من ممثلي الدول المعنية بالسكة، ومضمنة رسالة المندوب السامي الفرنسي في بيروت إلى القائم بالأعمال الفرنسي في جدة، مؤرخة في ١٨ مارس ١٩٣٦م.

(١١٤) **صحيفة أم القرى**، السنة الثانية عشرة، العدد ٥٨٢، الجمعة ٧ من ذي القعدة ١٣٥٤هـ/٣١ يناير ١٩٣٦م، ص٢؛ **مجلة الفتح**، السنة العاشرة، العدد ٤٨٤، ٢٠ من ذي القعدة ١٣٥٤هـ، ص٢١.

(١١٥) **صحيفة أم القرى**، السنة الثانية عشرة، العدد ٥٨٢، الجمعة ٧ من ذي القعدة ١٣٥٤هـ/٣١ يناير ١٩٣٦م، ص٢؛ **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) FO 20/905، محضر أعمال مؤتمر حيفا، مرفق لرسالة هيثورن هول، نيابة عن المندوب السامي البريطاني في فلسطين إلى وزير المستعمرات البريطاني، مؤرخة في ٢٩ نوفمبر ١٩٣٥م.

(١١٦) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (١٨) LECOFJ/B/6، محاضر جلسات مؤتمر حيفا، مضمنة رسالة المندوب السامي =

المؤتمر لأجل غير مسمى دون تحديد جهات تمويل النفقات لإصلاح السكة[١١٧].

وعلى الرغم من انتهاء المؤتمر بعدم التوصل إلى اتفاق بشأن تحمل نفقات الإصلاح فإن التقارير الأمريكية أشارت نقلاً عن إحدى الصحف العربية إلى أن الحكومات المعنية بالسكة طُلب منها تأمين الأموال اللازمة لبدء عمليات الإصلاح التي قُدّرت بـ (٢٠,٠٠٠) جنيه إسترليني، على أن تتحمل الحكومة السعودية وإمارة شرق الأردن إصلاح الأجزاء داخل حدودهما[١١٨]، غير أن ما أشارت إليه المفاوضات السابقة في مؤتمر حيفا والمراسلات التي جرت بين الحكومات المعنية، كما سيأتي، لا تثبت ذلك.

مفاوضات ما بعد مؤتمر حيفا الثاني:

بعد أن تلقى وزير الخارجية السعودي الأمير فيصل بن عبدالعزيز تقرير الوفد السعودي عن مداولات مؤتمر حيفا ومحاضر جلساته بعث بمذكرة إلى القائم بالأعمال الفرنسي

= الفرنسي في بيروت إلى القائم بالأعمال الفرنسي في جدة، مؤرخة في ١٨ مارس ١٩٣٦م.

(١١٧) **مجلة الفتح**، السنة العاشرة، العدد ٤٦٩، الخميس ٣ شعبان ١٣٥٤هـ، ص٢٠.

(١١٨) **الوثائق الأمريكية**، وثيقة رقم وتصنيف (٠٠) 19/77 F. 890، تقرير القنصلية الأمريكية بالقدس إلى وزارة الخارجية الأمريكية، مؤرخة في ١٥ نوفمبر ١٩٣٥م؛ وثيقة رقم (١) 2/77. I. 890، مقتطف من تقرير القنصلية الأمريكية في القدس رقم ٢٠٠ إلى وزير الخارجية الأمريكية يتضمن خبرًا نشر في صحيفة (ألف باء) الدمشقية حول قرارات مؤتمر حيفا، مؤرخ في ١٥ نوفمبر ١٩٣٥م.

في جدة يعرب فيها عن أسفه لعدم التوصل إلى اتفاق بشأن مسألة تحمل نفقات إصلاح السكة، والاكتفاء بتسجيل مقترح الممثل السعودي في المؤتمر دون العمل به، وعبر أيضًا عن أسفه لما توصل إليه المؤتمر بترك هذه المسألة للحكومات المعنية دون اتخاذ قرار بشأنها، مفيدًا أن الحكومة السعودية تقدر الفوائد الاقتصادية التي تعود على جميع البلاد التي تمر بها السكة عند إعادة الأقسام المعطلة للعمل، وأن الحل الوحيد الذي يساعد عمليًّا على إعادة إحياء الأجزاء المعطلة من السكة هو عدها وحدة كاملة غير مجزأة، وتحمّل الأقسام كلها تكاليف إصلاح القسم المعطل جنوب معان، وفي حال موافقة الحكومتين البريطانية والفرنسية على هذا المبدأ سيكون هناك مجال أرحب للبحث عن وسائل أخرى لتحمل نفقات الإصلاح سواء بالاستدانة أو غيرها[١١٩].

(١١٩) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (١٩) LECOFJ/B/6، مذكرة رقم ٤٣/١/١٨ بالعربية من الأمير فيصل بن عبدالعزيز وزير الخارجية السعودي إلى القائم بالأعمال الفرنسي في جدة، حول موقف الحكومة السعودية من قرار مؤتمر حيفا، مؤرخة في ٤ من ذي القعدة ١٣٥٤هـ/٢٨ يناير ١٩٣٦م. وقد تابع الجانب السعودي مع الفرنسي المقترح السعودي لكن الحكومة الفرنسية تلكأت في الرد، ورأت ألا تتخذ قرارًا بشأنه قبل البحث مع الحكومة البريطانية. ينظر: **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) LECOFJ/B/6، رسالة وزير فرنسا في جدة إلى وزير الخارجية الفرنسي حول استفسار يوسف ياسين عن أمر سكة الحديد، مؤرخة في ١٠ أبريل ١٩٣٧م؛ رسالة وزير الخارجية الفرنسي رقم (٢٠) إلى وزير فرنسا في جدة حول ذلك، مؤرخة في ٥ يونيو ١٩٣٧م، ٤٦/٢٠؛ **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) Fonds Beyrouth 662، برقية المفوض السامي الفرنسي في بيروت إلى وزارة الخارجية الفرنسية =

وبعد مباحثات متعددة داخل الدوائر الرسمية البريطانية والفرنسية بشأن دراسة جدوى تمويلها لعمليات الإصلاح لأغراض سياسية قرر وزير الخارجية البريطاني بالاتفاق مع الحكومة الفرنسية التسويف في الرد على المذكرة السعودية حتى تتضح الصورة أكثر[١٢٠]. وبعد أن تأخر الرد على المذكرة السعودية قرابة عامين بعث الأمير فيصل إلى الوزير الفرنسي في جدة يشعره بتأخر الرد، مشيرًا إلى أن النقطة الأساسية التي حالت دون التوصل إلى اتفاق بشأن الإصلاح ليست في صعوبة إيجاد المال اللازم، وإنما في طريقة الدفع، وموضحًا أن الحكومة السعودية تقدمت باقتراح عملي للتغلب على ذلك بعدّ السكة وحدة على طراز الشركات الدولية، وهو ما يسهل إيجاد المال اللازم بالاستدانة أو بإصدار سندات أو تبرعات أو بأي شكل يمكن الاتفاق عليه، واقترح الأمير فيصل إجراء مباحثات تمهيدية بين ممثلي الحكومات المعنية بالسكة لبحث المسألة من جديد وإيجاد تسوية عادلة، راجيًا أن ترحب الحكومتان الفرنسية والبريطانية بالفكرة وتوافقا على بدء المباحثات[١٢١]. لكن لم يحدث تطور ملموس تجاه المقترح

= حول المحادثات مع يوسف ياسين، مؤرخة في ٢٢ أكتوبر ١٩٣٧م، ٦٣/٢٠.

(١٢٠) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف FO 371 /219082557، رسالة الوزير المفوض البريطاني في جدة إلى وزير الخارجية البريطاني تتضمن المباحثات حول مقترح الحكومة السعودية وتقرير سنوي عن المملكة لعام ١٩٣٦م، مؤرخة في ٢٨ فبراير ١٩٣٧م.

(١٢١) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف LECOFJ/B/6 (٢)، رسالة باللغة العربية رقم ٩/١/١١ من وزير الخارجية السعودي الأمير =

السعودي من الحكومتين البريطانية والفرنسية لأنهما كانتا اتفقتا على التسويف في الرد وعدم الخروج بقرار إيجابي تجاه المقترح السعودي وإصلاح السكة عمومًا، فاستمرتا بوضع العراقيل لعدم نجاح المفاوضات منذ أن بدأت، وخصوصًا بما يتعلق بمسألة وحدة السكة وملكيتها، ويظهر أنهما خشيتا من أنه إذا فتح المجال لمناقشة تلك المسألة أن تؤول إدارتها أو الإشراف عليها للملك عبدالعزيز بحكم أن الجزء الأكبر من السكة يمر في أراضيه، ولتأييد العالم الإسلامي جهوده في المطالبة بإعادتها إلى ملكية المسلمين وإحيائها، ومما يؤيد ذلك رأي أحد المسؤولين الفرنسيين بأن الملك يسعى من وراء إصلاح السكة إلى الاعتراف بوضع قانوني يسمح له بالإشراف على إدارة موحدة لها[١٢٢].

وقد رأت الحكومة السعودية بعد عدم جدوى المفاوضات مع الحكومتين البريطانية والفرنسية في إصلاح السكة البحث عن وسائل أخرى تعينها في ذلك، بعيدًا عن المفاوضات غير المجدية، فمالت إلى اقتراح بعض التجار السوريين بأن تتولى الحكومة السعودية إصلاح الجزء الداخل في حدودها من السكة والممتد من معان إلى المدينة المنورة، والاستفادة من السُّبل والوسائل التي تمكنها من توفير المال اللازم لتحمل

= فيصل بن عبدالعزيز إلى وزير فرنسا في جدة، مؤرخة في ١١ من ذي القعدة ١٣٥٦هـ/١٢ يناير ١٩٣٨م.

(١٢٢) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) LECOFJ/B/6، رسالة رقم ٣٣٧ من دو مارتل المفوض السامي الفرنسي في بيروت إلى وزير الخارجية الفرنسي بشأن رسالة وزير الخارجية السعودي الأمير فيصل بن عبدالعزيز، مؤرخة في ١١ أبريل ١٩٣٨م.

نفقات الإصلاح[١٢٣]، وأشير إلى أن الحكومة السعودية قد تلجأ إلى الدعوة إلى عقد مؤتمر إسلامي في موسم حج عام ١٣٥٤هـ/ ١٩٣٥م في مكة لبحث ذلك المقترح، والعمل لتوفير المال اللازم لتحقيقه إما بفتح باب التبرع ماليًّا[١٢٤] وإما بافتتاح اكتتاب في أسهم تشتري الحكومة السعودية الجزء الأكبر منها، وقد لاقى مقترح الاكتتاب بأسهم تأييد بعض تجار سوريا وفلسطين وشرق الأردن الذين رغبوا في شراء نسبة من الأسهم، لكن ذلك لم يتحقق[١٢٥]. ولعل الحكومة السعودية أرادت من ذلك لفت نظر الحكومتين البريطانية والفرنسية إلى أهمية مسألة إصلاح السكة للعالم الإسلامي وضرورة إشراك الدول المعنية في إصلاحها حتى لا يؤثر ذلك في مسير السكة مستقبلاً، وهذا ما جعل القنصل الفرنسي بالقدس يشكك في نجاح ذلك[١٢٦].

ثالثًا: اتفاق الحكومتين السعودية والسورية على إصلاح السكة

في عام ١٣٥٥هـ/١٩٣٦م عُقدت معاهدة بين فرنسا وسوريا تعترف فرنسا بموجبها بسيادة سوريا ووحدتها واستقلالها[١٢٧]،

(١٢٣) **مجلة الفتح**، السنة العاشرة، العدد ٤٧٣، الخميس ٢ رمضان ١٣٥٤هـ، ص١٩.

(١٢٤) المصدر نفسه، ص١٩.

(١٢٥) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) LECOFJ/B/6، رسالة رقم ٢٠١ من دومال، القنصل الفرنسي العام في القدس إلى وزير الخارجية الفرنسي حول المساعي التي تبذلها الحكومة السعودية لإصلاح الخط بعد إخفاق مؤتمر حيفا، مؤرخة في ٢٩ نوفمبر ١٩٣٥م.

(١٢٦) المصدر نفسه الوثيقة نفسها.

(١٢٧) عبدالرحيم، عبدالرحمن عبدالرحيم، **تاريخ العرب الحديث والمعاصر**، ط٦، دار الكتاب الجامعي، القاهرة ١٤٢٠هـ/٢٠٠٠م، ص٣٦٦.

فاستغل شكري القوتلي وزير المالية والدفاع السوري ذلك الاستقلال وناقش عند قدومه المملكة العربية السعودية لأداء فريضة الحج ومقابلة الملك عبدالعزيز مسألة سكة حديد الحجاز[١٢٨]، فتباحث مع وكيل وزير الخارجية السعودي فؤاد حمزة بشأن إمكان التعاون بين الحكومات الصديقة لإيجاد المال اللازم لإصلاح السكة وإحيائها[١٢٩]، فتوصل إلى اقتراح جمع التبرعات من الهيئات والأفراد على أن يبدأ بذلك التبرع الملك عبدالعزيز والحكومة السورية بمبلغ ثلاثين ألف جنيه إسترليني من المال المقدر لإصلاح السكة البالغ مئة وعشرين ألف جنيه إسترليني[١٣٠]، فوافق الملك عبدالعزيز على التبرع، وجمع الأموال اللازمة على أن يحصل ذلك قبل موسم الحج[١٣١]، وتوالت الأخبار في بعض الصحف العربية

(١٢٨) **صحيفة أم القرى**، السنة الرابعة عشرة، العدد ٦٨٧، الجمعة ٤ من ذي الحجة ١٣٥٦هـ/٤ فبراير ١٩٣٨م، ص٤؛ **صحيفة صوت الحجاز**، السنة السابعة، العدد ٢٩٥، الثلاثاء ٢٢ من ذي الحجة ١٣٥٦هـ/٢٢ فبراير ١٩٣٨م، ص٢.

(١٢٩) **صحيفة أم القرى**، السنة الرابعة عشرة، العدد ٦٩٠، الجمعة ٢٥ من ذي الحجة ١٣٥٦هـ/٢٥ فبراير ١٩٣٨م، ص٤.

(١٣٠) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) LECOFJ/B/6، رسالة سرية باللغة العربية من فؤاد حمزة وكيل وزارة الخارجية السعودية إلى وزير فرنسا في جدة، حول مقترح شكري القوتلي لإصلاح السكة، مؤرخة في ٩ المحرم ١٣٥٧هـ/١٠ مارس ١٩٣٨م؛ **مجلة الفتح**، السنة الثانية عشرة، العدد ٥٩٢، الخميس ٨ المحرم ١٣٥٧هـ، ص١٩. وأشارت المجلة أن المتبقي من المبلغ سيجمع من العالم الإسلامي ببيع طوابع بريدية خاصة.

(١٣١) لمبر، بيتر، **اللجنة التنفيذية لإعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي** (تقرير التصميم)، المؤسسة الهندسية للموارد الدولية والاستثمار، شوال ١٣٧٦هـ/١٩٥٧م، ص٩.

ابتهاجًا بتلك المحادثات لما فيها من فوائد إيجابية يعم نفعها العالم الإسلامي[١٣٢].

وبدءًا بالخطوات العملية لتحقيق ذلك رغبت الحكومة السعودية إطلاع الحكومة الفرنسية على أمر تلك المحادثات مع الحكومة السورية خشية على ما يبدو أن تقف الحكومة الفرنسية عائقًا، وخصوصًا أن سوريا لم تكن مستقلة استقلالاً كاملاً، إذ نقل فؤاد حمزة أمر تلك المحادثات إلى الوزير الفرنسي في جدة ليطلع حكومته على نتائجها، معبرًا عن أمله في التعاون لإصلاح السكة وإحيائها لما في ذلك من فائدة في دعم العلاقات المشتركة بين الطرفين[١٣٣]، فأرسل الوزير الفرنسي في جدة إلى المندوب السامي الفرنسي في بيروت[١٣٤] الذي أطلع وزير الخارجية الفرنسي على أمر تلك المباحثات، موضحًا أنه ناقش المسألة مع فؤاد حمزة وأحاله إلى قرارات مؤتمر حيفا، وأن مشاركة الحكومة السورية في

(١٣٢) **صحيفة أم القرى**، السنة الرابعة عشرة، العدد ٦٩٠، الجمعة ٢٥ من ذي الحجة ١٣٥٦هـ/٢٥ فبراير ١٩٣٨م، ص٤؛ **مجلة الفتح**، السنة الثانية عشرة، العدد ٥٩٠، الخميس ٢٣ من ذي الحجة ١٣٥٦هـ، ص١٣.

(١٣٣) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) LECOFJ/B/16، رسالة بالعربية من فؤاد حمزة وكيل وزارة الخارجية السعودية إلى وزير فرنسا في جدة، مؤرخة في ٩ المحرم ١٣٥٧هـ /١٠ مارس ١٩٣٨م.

(١٣٤) المصدر والتصنيف نفسه، رسالة رقم ٧٣٥ موقعة من المندوب السامي الفرنسي في بيروت إلى الوزير الفرنسي في جدة، مؤرخة في ١٩ أبريل ١٩٣٨م، ٩٢/٢٠.

إصلاح الجزء الواقع داخل الأراضي السعودية يعود إليها لأنها ستصبح مالكة للجزء الموجود في أراضيها من السكة، ولا علاقة للحكومة الفرنسية بالأمر(١٣٥).

ولتلك المباحثات بين الحكومة السعودية والسورية بدأ العمل الفعلي لتطبيق ما توصلت إليه الحكومتان على أرض الواقع، فتقدم شكري القوتلي بتقرير عن سير محادثاته مع الحكومة السعودية إلى البرلمان السوري، وطلب تبني المقترح والمشروع لما له من فوائد اقتصادية وسياسية سيعود نفعها على سوريا، ويرفع من مكانتها الاقتصادية والإسلامية، فوافق البرلمان على مشاركة الحكومة السورية في عمليات الإصلاح، وأصدرت الحكومة السورية قانونًا حمل الرقم (٥٣) لفتح اعتماد خارج ميزانيتها بقيمة مئتين وسبعين ألف ليرة سورية لتحقيق ذلك، وقبلت باقتراض مبلغ قدره تسعون ألف ليرة سورية من المصرف السوري، وصدر قرار جمهوري برقم (٨٨٨) بالتصديق على القرض المذكور(١٣٦). واتفقت

(١٣٥) المصدر والتصنيف نفسه، رسالة رقم ٣٣٧ من المندوب السامي الفرنسي في بيروت إلى وزير الخارجية الفرنسي، مؤرخة في ١١ أبريل ١٩٣٨م، مضمنة رسالة المندوب السامي في بيروت إلى وزير فرنسا في جدة ٢٠/٩١-٩٢. رسالة رقم ٦١٦ موقعة من المندوب السامي الفرنسي في بيروت إلى وزير الخارجية الفرنسي حول مشاركة الحكومة السورية في تكاليف إعادة إصلاح سكة حديد بالحجاز، مؤرخة في ٢٨ يونيو ١٩٣٨م، ٢٠/١٠٠-١٠١.

(١٣٦) **مجلة الفتح**، السنة الثانية عشرة، العدد ٦١٨، ١٣ رجب ١٣٥٧هـ، ص١٧؛ **صحيفة صوت الحجاز**، السنة السابعة، العدد ٣٢٥، الثلاثاء ٢٦ رجب ١٣٥٧هـ/ ٢٠ سبتمبر ١٩٣٨م، ص١؛ **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٤) LECOFJ/B/6، مذكرة سرية رقم ٤٤٦، من =

الحكومتان على آلية العمل وفق ما يأتي:

١- تشكيل لجنة دائمة تتكون من ستة أعضاء (سوريان وسعوديان) ينتخبون ممثلين اثنين من البلاد الإسلامية.

٢- تكون مهمة اللجنة مراقبة عمليات إصلاح السكة.

٣- تقوم اللجنة الدائمة بتشكيل لجنة أخرى تكون مهمتها تقنية لدراسة مشروع الإصلاح، وتقدم دراسة عن ذلك بعد ثلاثة أشهر.

٤- تلتزم الحكومتان (السعودية والسورية) بتخصيص مبلغ (٦٠,٠٠٠) جنيه إسترليني مناصفة للجنة لتقوم بالمهمات المسندة إليها، تدفع على ثلاث أقساط.

٥- تتولى اللجنة الدائمة تحديد الموارد لاستمرار إصلاح السكة[١٣٧].

وبعد أن اتفقت الحكومتان على آلية العمل أرسل وزير الخارجية السعودي الأمير فيصل بن عبدالعزيز إلى الوزير الفرنسي في جدة لإحاطته بأمر الاتفاق، موضحًا أن ذلك أتى بعد أن أجرت الحكومة السعودية عددًا من المباحثات مع

= المستشار المالي لدولة سوريا إلى مندوب المفوض السامي الفرنسي في دمشق بالنيابة حول إسهام سوريا في إصلاح سكة حديد الحجاز، مؤرخة في ٢١ أغسطس ١٩٣٩م، ومضمنة رسالة رقم ١٨٥٣ من المندوب السامي الفرنسي في بيروت إلى وزير فرنسا في جدة، المؤرخة في ٥ سبتمبر ١٩٣٩م.

(١٣٧) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) LECOFJ/B/6، رسالة رئيس الوزراء السوري جميل مردم بك إلى مندوب المفوض السامي الفرنسي في دمشق حول اتفاق الحكومتين السعودية والسورية لإصلاح سكة حديد الحجاز، مؤرخة في ٢٨ يوليو ١٩٣٨م.

الحكومتين البريطانية والفرنسية لإصلاح السكة دون تحقيق نتائج عملية، ويستوضح عن مدى استعداد فرنسا للإسهام المالي لإنجاز عمليات الإصلاح لكون التخريب الذي طال السكة كان بسبب أعمال الحلفاء في أثناء الحرب العالمية الأولى، ودعا إلى عقد اجتماع في جدة يحضره ممثل من فرنسا وبريطانيا والحكومتين السعودية والسورية للاتفاق على إصلاح السكة وفق الآلية المتفق عليها مع الحكومة السورية، موضحًا أن حكومته ما زالت تحتفظ برأيها في ملكية السكة(١٣٨)، وأرسل الأمير فيصل بالشأن نفسه إلى الحكومة البريطانية(١٣٩).

وقد تباينت ردود الفعل لدى المسؤولين البريطانيين تجاه طلب الأمير فيصل ومقترحاته، إذ رأى الوزير المفوض البريطاني في جدة ضرورة إسهام حكومته في إصلاح الخط ونصحها بذلك(١٤٠)، ويظهر أن المفوض البريطاني رأى أنه من الأنسب لحكومته أن تسهم بتكلفة الإصلاح بعد أن علم باستعداد

(١٣٨) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) LECOFJ/B/6، مذكرة بالعربية رقم ٨/١/٧، موقعة من الأمير فيصل بن عبدالعزيز وزير الخارجية السعودي إلى وزير فرنسا في جدة حول ما اتفقت عليه الحكومتان السعودية والسورية لإصلاح سكة الحجاز، مؤرخة في ١٢ ربيع الثاني ١٣٥٧هـ/ ١٠ يونيو ١٩٣٨م.

(١٣٩) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (٤) FO 21906/371، رسالة وزارة الخارجية البريطانية إلى سفارة بريطانيا في باريس، مؤرخة في ١٨ أغسطس ١٩٣٨م.

(١٤٠) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (١٢) FO 21905/371، تقرير من ريدر وليم بولارد الوزير المفوض البريطاني في جدة إلى وزير الخارجية البريطاني، مؤرخ في ١ مارس ١٩٣٨م.

الحكومتين السعودية والسورية للقيام بذلك، ورأى المسؤولون في وزارة الخزانة البريطانية عدم وجوب الإسهام لأسباب تتعلق بجدوى نجاح المشروع والنفقات، والعجز الذي قد يطرأ على تنفيذه(١٤١).

وبعد مباحثات داخل الدوائر الرسمية البريطانية رأت الحكومة البريطانية الأخذ بنصيحة مفوضها في جدة، وعُرض الموضوع على مجلس الوزراء البريطاني فوافق على التوصيات التي تقدمت بها لجنة الدفاع التي تضمنت الموافقة على المشاركة في مؤتمر جدة الذي دعا إليه الأمير فيصل للاتفاق على إصلاح الجزء المدمر من سكة حديد الحجاز، وإسهام الحكومة البريطانية بمبلغ ثلاثين ألف جنيه إسترليني بشرط أن تتدبر الحكومة السعودية توفير بقية تكاليف الإصلاح، مع الأخذ في الحسبان أن إسهام بريطانيا لن يكون قاصرًا على إصلاح الجزء المار بالأراضي السعودية، وإنما ستتكفل من السكة بإصلاح الجزء من معان إلى المدورة(١٤٢). وأبلغت وزارة الخارجية البريطانية سفارتها في باريس بما توصل إليه مجلس الوزراء البريطاني، مشيرة إلى أن ذلك سيسهم في كسب ود الملك عبدالعزيز، ويوقف التباعد الذي قد يطرأ

(١٤١) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (٤) FO 21906/371، رسالة وزارة الخزانة البريطانية إلى وكيل وزارة الخارجية البريطانية حول إسهام بريطانيا في إصلاح سكة حديد الحجاز، مؤرخة في ١٤ مايو ١٩٣٨م.

(١٤٢) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (٢) FO 21906/371، مقتطف من النتائج التي توصل إليها مجلس الوزراء البريطاني بتاريخ ٢٨ يونيو ١٩٣٨م.

على العلاقات بين الطرفين، وطلبت إبلاغ الحكومة الفرنسية بأهمية التعاون في هذا المجال والموافقة على مشاركتها في مؤتمر جدة، وضرورة الحصول على رد سريع منها في ذلك(١٤٣)، وردًّا على ذلك أبلغت الحكومة الفرنسية سفارة بريطانيا في باريس باستعدادها وموافقتها على المشاركة في المؤتمر، مشيرة إلى أن الحكومة السورية هي وحدها صاحبة الحق في تحديد مدى مشاركة سوريا في عمليات الإصلاح(١٤٤)، وعلى إثر ذلك أبلغت وزارة الخارجية البريطانية القائم بأعمالها في جدة بموافقة الحكومة البريطانية على المشاركة في المؤتمر وإبلاغ الحكومة السعودية بذلك، مع ضرورة الإشارة إلى احتفاظ الحكومة السعودية والبريطانية بوجهة نظرهما حول ملكية السكة(١٤٥)، فأبلغ القائم بالأعمال البريطاني في جدة الحكومة السعودية بموافقة الحكومة البريطانية على المشاركة في مؤتمر جدة، وأنها ستعلن في أثناء انعقاد المؤتمر دعمها للمشروع، على الرغم من

(١٤٣) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (٤) FO 21906/371، رسالة ليسي باجلي، نيابة عن وزير الخارجية البريطانية إلى السفارة البريطانية في باريس، مؤرخة بتاريخ ١٨ أغسطس ١٩٣٨م.

(١٤٤) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) FO 21906/371، رسالة باللغة الفرنسية من دائرة الشؤون السياسية والتجارية بوزارة الخارجية الفرنسية إلى السفارة البريطانية في باريس حول مشاركة فرنسا بمؤتمر جدة، مؤرخة في ١٥ سبتمبر ١٩٣٨م.

(١٤٥) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) FO 21906/371، برقية وزارة الخارجية البريطانية إلى القائم بالأعمال البريطاني في جدة حول موافقة الحكومة البريطانية المشاركة في مؤتمر جدة، مؤرخة في ٧ أكتوبر ١٩٣٨م.

عدم ثقتها بجدواه الاقتصادية واعتقادها أن المبالغ المقدرة لإتمامه لن تفي بمتطلبات الإصلاح[١٤٦]، وردًّا على ذلك أبلغت الحكومة السعودية شكرها للحكومة البريطانية على عرضها لتقديم المساعدة وتفهمها للتحفظات التي أبدتها الحكومة البريطانية، واقترحت الحكومة السعودية ضرورة تشكيل لجنة فنية لتقدير التكلفة الفعلية لأعمال الإصلاح المطلوبة، مؤيدة اقتراح الحكومة السورية بترشيح مهندسين بريطانيين وفرنسيين للقيام بعملية التقدير، وهل يحصل ذلك قبل انعقاد المؤتمر أو بعده، واقترحت بأن يعقد المؤتمر بتاريخ ٢٠ من ذي القعدة عام ١٣٥٧هـ/١١ يناير ١٩٣٩م، أو اقتراح موعد آخر[١٤٧]، فردت الحكومة البريطانية بأنها لن تقدم إسهامها في أعمال إصلاح الجزء الذي ما بين معان والمدورة إلا بعد توفير المال اللازم لإصلاح الجزء السعودي من السكة، وأن فحص السكة من المهندسين لا بد أن يحصل قبل انعقاد المؤتمر مع تأكيد أن الإسهام البريطاني في أعمال الإصلاح لن يتجاوز ثلاثين ألف جنيه إسترليني، وعلى الحكومة السعودية توفير المبلغ المتبقي لأعمال الإصلاح[١٤٨]، وقبلت

(١٤٦) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) FO 21906/371، رسالة المفوض البريطاني في جدة إلى وزير الخارجية السعودي الأمير فيصل بن عبدالعزيز حول الموافقة على المشاركة في مؤتمر جدة، مؤرخة في ١٢ أكتوبر ١٩٣٨م.

(١٤٧) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) FO 21906/371، رسالة وزير الخارجية السعودي موقعة بالنيابة من حمد السليمان إلى المفوض البريطاني في جدة ردًّا على رسالة المفوض بشأن الموافقة على المشاركة في مؤتمر جدة، مؤرخة في ١٧ أكتوبر ١٩٣٨م.

(١٤٨) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (٥) FO 21906/371، =

أن يُعقد المؤتمر في الموعد الذي اقترحته الحكومة السعودية بتاريخ ٢٠ من ذي القعدة عام ١٣٥٧هـ/١١ يناير ١٩٣٩م[١٤٩].

ولقرب موعد عقد المؤتمر المقترح فإن الحكومة السعودية لم تتلقَّ جوابًا واضحًا وصريحًا من الحكومة الفرنسية بشأن رأيها بالمقترح السعودي بعقد المؤتمر، على الرغم من أن الحكومة الفرنسية قد أبلغت الحكومة البريطانية بموافقتها واستعدادها للمشاركة في المؤتمر كما مر، لذا فقد حرصت الحكومة السعودية على معرفة رأي الحكومة الفرنسية[١٥٠]، لكنها لم تتلقَّ ردًّا في ذلك، ويظهر أن فرنسا لم تكن راغبة في أن تشارك الحكومة السعودية في أعمال الإصلاح أو تُتخذ قرارات بهذا الشأن دونها حتى إن أبلغت الجانب البريطاني بأن ذلك يعود إلى الحكومة السورية كما مر، ويؤيد ذلك

= رسالة وزير الخارجية البريطاني إلى المفوض البريطاني في جدة، مؤرخة في ٢٨ نوفمبر ١٩٣٨م.

(١٤٩) **الوثائق البريطانية**، وثيقة رقم وتصنيف (٠) FO 23274/371، التقرير السنوي عن المملكة العربية السعودية لعام ١٩٣٨م، مرفق طي رسالة الوزير البريطاني في جدة إلى وزير الخارجية البريطاني، مؤرخ في ١٢ فبراير ١٩٣٩م. ويذكر الدقن أن الحكومة البريطانية اقترحت على الملك عبدالعزيز عقد مؤتمر لبحث مسألة السكة إرضاءً له. ينظر: الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٥٦. والثابت أن الحكومة السعودية هي من اقترحت المؤتمر ووافقت عليه بريطانيا كما مر.

(١٥٠) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (١) LECOFJ/B/16، رسالة فؤاد حمزة وكيل وزارة الخارجية السعودية إلى شكري الطويل وكيل المفوضية الفرنسية في جدة حول طلبه رد الحكومة الفرنسية بشأن إصلاح السكة، مؤرخة في ٢ من ذي القعدة ١٣٥٧هـ/٢٣ ديسمبر ١٩٣٨م.

ما أوضحه أحد المسؤولين الفرنسيين الذي أشار إلى أن استمرار مخطط الوجود الفرنسي وممارسته للسلطة بشكل مباشر أو من طريق دولة موجهة ومحمية ربما تكون فكرة مجدية، مشيرًا إلى الفوائد الاقتصادية والمعنوية التي ستجنيها سوريا من السكة، وموضحًا أن السلطات السياسية الفرنسية هي التي تقرر إن كان الوقت ملائمًا لتطبيق الفكرة وجعلها فاعلة، وإذا كان الوقت مناسبًا لوجهة النظر الفرنسية فإن الإسهام السوري يمكن طرحه للبحث(١٥١).

ومع استمرار الضغط الفرنسي على الحكومة السورية، وعدم مصادقتها على معاهدة استقلال سوريا تبدد ما كان مؤملاً، فأعلنت فرنسا أنه لا يمكنها المصادقة على المعاهدة لأن ذلك يفقدها مراكزها العسكرية في الشرق الأوسط(١٥٢)، إضافة إلى استقالة شكري القوتلي المتحمس لمشروع إصلاح السكة في الحكومة السورية(١٥٣)، وبدء بوادر الحرب العالمية الثانية تلوح في الأفق، فانشغلت فرنسا داخليًّا وخارجيًّا، وهو ما أسهم في عدم انعقاد المؤتمر(١٥٤)، وتوقفت المحاولة السعودية السورية لإحياء السكة، ولم تسحب الحكومة السورية الاعتماد

(١٥١) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٤) LECOFJ/B/6، مذكرة سرية رقم ١٤٤٦ من المستشار المالي لدولة سوريا إلى مندوب المفوض السامي الفرنسي في دمشق بالنيابة حول الاتفاق السعودي السوري لإصلاح السكة، مؤرخة في ٢١ أغسطس ١٩٣٨م.

(١٥٢) عبدالرحيم، **تاريخ العرب الحديث**، ص٣٦٧.

(١٥٣) منسي، محمود صالح، **الشرق العربي والمعاصر**، القسم الأول، ١٩٩٠م، ص١٦٠.

(١٥٤) الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٥٦.

المخصص لإنجاح تلك المحاولة، وسقط بالتقادم، وأصبح القانون الذي أصدرته ملغًى عمليًّا(١٥٥).

وعلى الرغم من العوائق التي منعت إعادة العمل بسكة حديد الحجاز فإن الآمال كانت تراود العرب والمسلمين في إحيائها، وخصوصًا الجزء المار بالأراضي السعودية الذي ظل مدمرًا ومهملاً لمدة طويلة، بل مدها إلى مكة المكرمة وربطها بفروع مع جدة وينبع وغيرها لتصبح بفروعها مصدر ازدهار لحركة التجارة في المناطق التي تمر بها، فضلاً عن الخدمات الكبيرة التي ستقدمها لخدمة الحجاج(١٥٦)، وكانت تلك الآمال معقودة على حكمة الملك عبدالعزيز وبُعد نظره وجهوده ومساعيه في تحقيق ذلك، لكن عدم تجاوب المستعمر البريطاني والفرنسي، واستمرار وضع العقبات أعاق تلك الجهود(١٥٧).

دعم الحكومة السعودية لقرارات جامعة الدول العربية لإحياء السكة:

بعد بدء انحسار الانتداب الفرنسي على سوريا منذ عام ١٣٦٥هـ/١٩٤٥م أعيد تسليم القسم الواقع في الأراضي السورية من السكة إلى الحكومة السورية الوطنية بعد مفاوضات

(١٥٥) **الوثائق الفرنسية**، وثيقة رقم وتصنيف (٤) LECOFJ/B/6، مذكرة سرية رقم ١٤٤٦ من المستشار المالي لدولة سوريا إلى المندوب المفوض السامي الفرنسي في دمشق بالنيابة حول الاتفاق السعودي السوري لإصلاح السكة، مؤرخة في ٢١ أغسطس ١٩٣٩م.

(١٥٦) كرد علي، محمد، **خطط الشام**، ط٣، مكتبة النوري، دمشق، ١٤٠٢هـ/١٩٨٣م، ٥/١٨٤.

(١٥٧) الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٥٧.

مع الشركة الفرنسية المستثمرة لها[١٥٨]، وتحسنت الأوضاع السياسية بعد الحرب العالمية الثانية، وقيام جامعة الدول العربية منظمة عربية يسهل عبرها إجراء المباحثات اللازمة لإحياء السكة، فدعت الجامعة إلى عقد مؤتمر للمواصلات وعُقد في لبنان بتاريخ ٣ من رمضان ١٣٦٥هـ/ ١١ أغسطس ١٩٤٦م، وقرر المؤتمر تكليف الدول ذات العلاقة بالسكة: (المملكة العربية السعودية، سوريا، الأردن) بدراسة أحوال السكة والاتفاق على إحيائها وإعادة سير القطارات، فلبت الدول المعنية القرار، وعلى رأسها المملكة العربية السعودية، وعقدت اجتماعًا لها في دمشق بتاريخ ٢٧ من جمادى الأولى عام ١٣٦٦هـ/ ١٨ أبريل ١٩٤٧م، واتفقت على ما يأتي:

١- عد السكة وقفًا إسلاميًّا يُحافظ عليه كبقية الأوقاف الإسلامية الأخرى.

٢- أن السكة بفروعها وحدة كاملة غير قابلة للتجزئة.

٣- العمل لإعادة ما للسكة من حقوق وممتلكات.

٤- صرف واردات السكة على إصلاحها وصيانتها بفروعها المختلفة.

٥- تشكيل لجنة ثلاثية مركزها دمشق للقيام بمهمة الكشف عن أقسامها المدمرة والمعطلة، وتقديم تقرير شامل عن السكة بأكملها.

٦- دعوة حكومة فلسطين للإسهام بأعمال اللجنة[١٥٩].

---

(١٥٨) عابورة، **الخط الحديدي الحجازي**، ص٥٢.

(١٥٩) المصدر نفسه، ص٧٥؛ الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٥٨.

وقد توالت اجتماعات اللجنة المشكلة في عامي ١٣٦٦-١٣٦٧هـ/١٩٤٧-١٩٤٨م، وقامت هيئة فنية بالكشف عن السكة، وأعدت دراسة عن إصلاحها وتقرير عن التكاليف الأولية التي قُدرت بمبلغ (١١,٤) مليون ليرة سورية، منها (٣,٥) مليون ليرة نفقات الجزء المار بالأراضي الأردنية و(٧,٩) مليون ليرة نفقات إصلاح الجزء داخل الأراضي السعودية[١٦٠]، وبعد تقديم الدراسة وتقرير التكاليف وافقت الدول الثلاث على ذلك على أن تدفع التكاليف على شكل قرض يُسترد بعد تشغيل السكة واستثمارها[١٦١]. واستمرت اللجان المشكلة في عقد اجتماعاتها واستعداداتها لإتمام أعمال الإصلاح[١٦٢]، لكن قيام الحرب العربية الإسرائيلية في فلسطين عام ١٣٦٧هـ/١٩٤٨م أدت إلى توقف العمل[١٦٣]، وبعد انتهاء الحرب استؤنفت الاستعدادات والعمل، إذ شكلت لجان أخرى، ولم تكد تبدأ بأعمالها حتى توقفت على إثر الانقلاب الذي قام به أديب الشيشكلي مع بعض زملائه في سوريا عام ١٣٦٩هـ/١٩٤٩م[١٦٤]، وفي عام ١٣٧٣هـ/

(١٦٠) عابورة، **الخط الحديدي الحجازي**، ص٧٥-٧٦؛ الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٥٩.

(١٦١) **صحيفة أم القرى**، السنة الخامسة والعشرون، العدد ١٢٥٠، الجمعة ٢٧ ربيع الثاني ١٣٦٨هـ/ ٢٥ فبراير ١٩٤٩م، ص١.

(١٦٢) **صحيفة أم القرى**، السنة الخامسة والعشرون، العدد ١٢٤٧، الجمعة ٦ ربيع الثاني ١٣٦٨هـ/٤ فبراير ١٩٤٩م، ص٣.

(١٦٣) عابورة، **الخط الحديدي الحجازي**، ص٧٦؛ الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٥٩.

(١٦٤) عابورة، **الخط الحديدي الحجازي**، ص٧٦.

١٩٥٣م قبل وفاة الملك عبدالعزيز بعدة أشهر زار ولي العهد السعودي الأمير سعود بن عبدالعزيز سوريا في شهر شعبان عام ١٣٧٢هـ/ أبريل ١٩٥٣م[١٦٥]، وقابل بعض الوفود من العلماء والتجار والمزارعين السوريين وغيرهم، وطلبوا منه العمل لإحياء سكة حديد الحجاز، وبذل المزيد من المساعي لدى والده لإتمام ذلك، لما فيه من تسهيل وصولهم إلى الأماكن المقدسة في المدينة المنورة ومكة، والقضاء على المشاق التي تواجههم لبلوغها[١٦٦]، وتلبية لهذه المطالب والنداءات وبوساطة سعودية عادت الاتصالات بين الدول المعنية بالسكة، واتفقت على عقد مؤتمر في الرياض لبحث المسألة، وإكمال الجهود لتحقيق ذلك، وعُقد في دمشق في المدة ٧-١٠ مايو ١٩٥٣م/٢٤-٢٧ من شعبان ١٣٧٢هـ مؤتمر الغرف الاقتصادية العربية، واتخذ المؤتمر عددًا من القرارات من بينها مناشدة الحكومات العربية المعنية بالسكة بسرعة العمل لإصلاح السكة وإحيائها[١٦٧].

ولم يتمكن الملك عبدالعزيز من مواصلة ما بدأه من جهود ومساع لإحياء سكة حديد الحجاز، إذ وافته المنية في شهر ربيع الأول ١٣٧٣هـ/١٩٥٣م[١٦٨] بعد جهود بذلها قرابة أربعين سنة على أوقات متقطعة بين مفاوضات ومشاركة بمؤتمرات

---

(١٦٥) الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٥٩.

(١٦٦) المارك، فهد، **صدى زيارة شبل الجزيرة إلى سوريا**، المطبعة الدمشقية، دمشق، د. ت، ص١٤.

(١٦٧) الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٥٩.

(١٦٨) العثيمين، **تاريخ المملكة** ٢/٣٥٥.

مع الحكومات المعنية بالسكة، وحرص في تلك المدة أشد الحرص على المحافظة على ممتلكاتها في الأراضي التابعة له وعدم التفريط فيها[١٦٩]، لكن القوى المستعمرة لبلاد الشام والعراق وقفت عائقًا أمام إتمام جهود الملك عبدالعزيز كما مر، رغبة في تنفيذ مخططاتها الاستعمارية التي من أهمها تقطيع أوصال الوحدة بين البلاد العربية.

ومع أن الأوضاع أصبحت مواتية بعد نهاية الحرب العالمية الثانية واستقلال بلاد الشام وقيام جامعة الدول العربية، لكن الأحداث السياسية والعسكرية أو الاقتصادية التي حدثت ببعض البلدان العربية وقفت عائقًا أمام تحقيق ذلك، على الرغم من الجهود والمساعي التي بذلها الملك سعود كما سيأتي.

رابعًا: المحاولات في عهد الملك سعود بن عبدالعزيز

١- اجتماع الرياض ١٣٧٣هـ/١٩٥٤م:

تولى الملك سعود حكم البلاد بعد وفاة والده الملك عبدالعزيز عام ١٣٧٣هـ/١٩٥٣م[١٧٠]، وأكمل بذل الجهود التي بدأها والده لإحياء سكة حديد الحجاز، إذ وجه بعد توليه

(١٦٩) حرص الملك عبدالعزيز على المحافظة على ممتلكات سكة حديد الحجاز لأنها ملك للمسلمين، إذ رفض اقتراح كارل تويتشل، رئيس البعثة الزراعية الأمريكية بالمملكة بإعطاء بعض أنقاض سكة حديد الحجاز دول الحلفاء، والاستفادة من ثمنها لإنشاء خط سريع يوازي السكة. ينظر: **الوثائق الأمريكية**، وثيقة رقم وتصنيف (٣) 890 F.61A/72، مذكرة محادثات سرية جدًّا بين القائم بالأعمال الأمريكية بالنيابة في جدة و(كارل تويتشل، مؤرخة في ١٨ أكتوبر ١٩٤٢م.

(١٧٠) الريحاني، **تاريخ نجد الحديث**، ص٦٠.

الحكم ممثلي حكومته لدى سوريا والأردن بالاتصال بالحكومتين السورية والأردنية لإبلاغهم برغبته الأكيدة في إعادة إحياء السكة، وتأليف هيئة من ممثلي الحكومات المعنية بها لبحث المسألة من جميع الجوانب[١٧١]، وبعد موافقة الحكومتين السورية والأردنية طلب انتداب من ينوب عنهما لحضور اجتماع ثلاثي يُعقد في الرياض لبحث المسألة، واستئناف العمل لتحقيق ذلك[١٧٢].

ومن الإجراءات التي وجه بها الملك سعود لتهيئة الإمكانات لذلك تكليف مدير المواصلات في حكومته بتأليف هيئة فنية من كبار مهندسي وزارة المواصلات وخبرائها للبدء بدراسة المشروع دراسة هندسية شاملة، والكشف عن السكة كشفًا فنيًّا دقيقًا بفحص الجسور والعربات والمحطات والقضبان وتأمين المياه اللازمة للمحطات[١٧٣].

وقد عُقد اجتماع الرياض بتاريخ ١٥ من جمادى الأولى عام ١٣٧٣هـ/ ٢٠ يناير ١٩٥٤م برئاسة نائب وزير الخارجية السعودي يوسف ياسين، وفي بدء الاجتماع قدم الممثلان السوري والأردني شكرهما للملك سعود على مبادرته لإتمام المشروع الذي يتطلع إليه العالم الإسلامي والعربي[١٧٤].

---

(١٧١) **صحيفة أم القرى**، السنة الثلاثون، العدد ١٤٩٤، الجمعة ١٢ ربيع الثاني ١٣٧٣هـ/١٨ ديسمبر ١٩٥٣م، ص١.

(١٧٢) **صحيفة أم القرى**، السنة الثلاثون، العدد ١٤٩٦، الجمعة ٢٦ ربيع الثاني ١٣٧٣هـ/١ يناير ١٩٥٤م، ص٢.

(١٧٣) **صحيفة أم القرى**، السنة الثلاثون، العدد ١٤٩٥، الجمعة ١٩ ربيع الثاني ١٣٧٣هـ/٢٥ ديسمبر ١٩٥٣م، ص١.

(١٧٤) **صحيفة أم القرى**، السنة الثلاثون، العدد ١٤٩٩، الجمعة ١٧ جمادى الأولى ١٣٧٣هـ/٢٢ يناير ١٩٥٤م، ص٣.

ونتج من هذا الاجتماع الذي استمر عدة أيام عدد من القرارات، من أهمها الاتفاق على البحث في تنفيذ المشروع وفق ما أقره اجتماع دمشق المنعقد بتاريخ ٢٧ من جمادى الأولى عام ١٣٦٦هـ/١٨ أبريل ١٩٤٧م، الذي عد السكة وقفًا إسلاميًّا ووحدة واحدة لا تتجزأ[١٧٥]، وصدر عن الاجتماع قرارات (بروتوكلات) أخرى للعرض على الحكومات المعنية لإبداء الرأي حولها، ومما جاء في البروتوكول رقم (١) في مادته الرابعة ما يأتي:

١- أن شركة الخطوط الحديدية الحجازية المعروفة باسم الخط الحديدي الحجازي بجميع ما تملكه من فروع للسكة ومنشآت وحقوق وامتيازات، سواء كانت تحت إشراف الحكومات الثلاث الموقعة على النظام أو خارجه[١٧٦] تكون وقفًا إسلاميًّا وعده مؤسسة دولية ذات شخصية حقوقية مستقلة ماليًّا.

٢- يتولى إدارة المؤسسة والإشراف على السكة مجلس دولي يتألف من عضوين من كل حكومة من الحكومات الثلاث، إضافة إلى المدير العام للمؤسسة.

وخارج هذا البروتوكول تقرر إعادة الكشف عن السكة من جديد وتشكيل لجنة تنفيذية في شهر للعمل لتنفيذ الإصلاحات المطلوبة.

واتُّفق على بروتوكول آخر يتضمن الحقوق والامتيازات للسكة وأوقافها في مختلف البلدان التي تمر بها، وبقيت بعض المسائل

(١٧٥) المصدر نفسه، ص٣.

(١٧٦) المقصود بذلك أقسام السكة في فلسطين المحتلة.

التي لم تحسم في اجتماع الرياض، وتحتاج إلى مزيد من البحث والدراسة لأن الأوضاع السياسية في بعض البلدان العربية وقفت عائقًا أمام استكمال المحادثات، إذ حدث بعد شهر من اجتماع الرياض انقلاب في سوريا أطاح بحكومة أديب الشيشكلي، فتوقف البحث والعمل في المشروع[١٧٧].

وبعد أن هدأت الأمور عادت المباحثات مرة أخرى بين الدول الثلاث، وتوالت الاجتماعات لاستكمال ما يتعلق بتنظيم الاستثمار المشترك للسكة بعد إصلاحها وتحديد حصص كل جزء منه، وتوزيع نفقات الإصلاح بين الدول الثلاث[١٧٨]، وكان الملك سعود متفائلاً جدًّا بإتمام المشروع، ويأمل أن يتمكن حجاج الأردن من القدوم إلى مكة لأداء الحج لعام ١٣٧٤هـ/١٩٥٤م من طريق قطار الحجاز، إذ بحث ذلك في أثناء زيارته الأردن في شهر رمضان عام ١٣٧٣هـ/١٩٥٤م مع الملك الحسين بن طلال[١٧٩].

واستمر بقاء بعض المسائل التي لم يتفق عليها، ولم تحسم باجتماع الرياض وتحتاج إلى مزيد من البحث والدراسة كتمويل المشروع وتوزيع نسبة العجز في موازنة السكة على الدول، إضافة إلى بحث أوضاع السكة في سوريا[١٨٠].

---

(١٧٧) الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٦٢.

(١٧٨) **صحيفة أم القرى**، السنة الثانية الثلاثون، العدد ١٥٤٨، الجمعة ٢٠ جمادى الأولى ١٣٧٤هـ/١٤ يناير ١٩٥٥م، ص٣.

(١٧٩) درادكة، فتحي محمد، العلاقات السعودية الأردنية في عهد الملك سعود بن عبدالعزيز، ضمن كتاب **الملك سعود بن عبدالعزيز بحوث ودراسات**، دارة الملك عبدالعزيز، الرياض، ١٤٢٩هـ، ٦٢٤/٤.

(١٨٠) الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٦٢.

٢- اجتماع وزراء المواصلات بالرياض عام ١٣٧٤هـ/١٩٥٥م:

دعا الملك سعود وزراء المواصلات في الدول الثلاث لاجتماع يُعقد في الرياض تلبية لنداء بعض الهيئات الإسلامية ومناشدتها له لاستكمال العمل في المشروع[١٨١]، والاتفاق على بعض المسائل المعلقة، وتلبية للدعوة حضر إلى الرياض وفود وزراء المواصلات[١٨٢]، واستقبلهم الملك سعود، ورحب بهم، وحثهم على مواصلة العمل لإنجاح المشروع الذي دعا إليه، مشيرًا إلى ما يجب أن يكون عليه العرب من التآلف والتقارب، وموضحًا أهمية المشروع وما سيترتب عليه من فوائد للأمة العربية والإسلامية من تقدم وازدهار، فأبدت الوفود شكرها للملك سعود على ما بذله ويبذله في سبيل إحياء السكة، مؤكدة أن اهتمامه وجهوده لن ينساها التاريخ[١٨٣].

بدأ الاجتماع بتاريخ ٢٢ من جمادى الأولى عام ١٣٧٤هـ/١٦ يناير ١٩٥٥م، واستمر حتى تاريخ ٢٦ من الشهر نفسه/٢٠ يناير، برئاسة وزير المواصلات السعودي الأمير طلال بن عبدالعزيز آل سعود[١٨٤]، وتوصل إلى عدد من القرارات من أهمها:

(١٨١) المرجع نفسه، ص٣٦٢.

(١٨٢) **صحيفة أم القرى**، السنة الثانية والثلاثون، العدد ١٥٥٠، الجمعة ٤ جمادى الثانية ١٣٧٤هـ/٢٨ يناير ١٩٥٥م، ص٣. ينظر: الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٦٢.

(١٨٣) **صحيفة أم القرى**، السنة الثانية والثلاثون، العدد ١٥٤٩، الجمعة ٢٧ جمادى الأولى ١٣٧٤هـ/ ٢١ يناير ١٩٥٥م، ص٣.

(١٨٤) **صحيفة أم القرى**، السنة الثانية والثلاثون، العدد ١٥٥٠، الجمعة ٤ جمادى الثانية ١٣٧٤هـ/٢٨ يناير ١٩٥٥م، ص٣.

١- تأكيد الارتباط باتفاق دمشق عام ١٣٦٦هـ/١٩٤٧م.
٢- تأمين الدول الثلاث: (السعودية، الأردن، سوريا) نفقات إصلاح السكة المقدرة بـ(٤٠) مليون ليرة سورية.
٣- إعفاء السكة من جميع الرسوم الجمركية[١٨٥].

وفور انتهاء الاجتماع صادق الملك سعود على قراراته، وأعلن عن تبرعه بمبلغ مليوني ليرة سورية لتأمين النفقات وإعداد دراسات فنية لأعمال الإصلاح، وأرسلت قرارات الاجتماع إلى الحكومتين السورية والأردنية، وجرت المصادقة عليها[١٨٦]. وتأكيدًا لأهمية ما يقوم به الملك سعود في سبيل إعادة إحياء السكة فقد أبلغ المسؤولين في حكومته عن رغبته الأكيدة في تأمين المواصلات بين بلاده والدول العربية، ومجريات التنسيق والعمل مع الدول المعنية بالسكة في كلمته التي ألقاها في مجلس الوزراء في شهر رجب عام ١٣٧٤هـ/١٩٥٥م، مشيرًا إلى أنه دعا الحكومتين السورية والأردنية لبحث ذلك فاستجابتا للدعوة وعُقد اجتماع الرياض الذي اتُّفق فيه على أسس إحياء السكة، وإرسال هيئة فنية لدراسة وضعها، وتقديم تقرير عن تكاليف الإصلاح بالتنسيق مع الحكومتين الشقيقتين[١٨٧].

---

(١٨٥) الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٦٣.
(١٨٦) **صحيفة أم القرى**، السنة الثانية والثلاثون، العدد ١٥٥٠، الجمعة ٤ جمادى الثانية ١٣٧٤هـ/٢٨ يناير ١٩٥٥م، ص٣؛ والعدد ١٥٧٣ الجمعة ٢٥ من ذي القعدة ١٣٧٤هـ/١٥ يوليو ١٩٥٥م، ص١.
(١٨٧) وهبة، حافظ، **خمسون عامًا في جزيرة العرب**، دار الآفاق العربية، القاهرة، ١٤٢١هـ/٢٠٠١م، ص١٩٠؛ علي، أحمد، **آل سعود**، د. ن، مكة المكرمة، ١٣٧٦هـ/١٩٥٧م، ص١٦٧.

وقد لقيت الجهود التي بذلها الملك سعود في الخروج بهذه القرارات والتبرع الذي قدمه أطيب الأثر لدى الحكومتين السورية والأردنية[١٨٨].

٣- اجتماع اللجنة التنفيذية للمشروع في عمان عام ١٣٧٤هـ/ ١٩٥٥م:

اتفق وزراء المواصلات باجتماعهم في مدينة الرياض أن تُعقد بعد شهر من اجتماع الرياض اللجنة التنفيذية للمشروع في مدينة عمان بالأردن لمتابعة الأعمال ودراسة طرح المشروع على شركات عربية وأجنبية[١٨٩]، فعقد الاجتماع بتاريخ ١٣٧٤/١١/٣هـ (١٩٥٥/٦/٢٢م)، ونتج منه القرارات الآتية:

١- قبول التعديلات التي طلبتها المملكة العربية السعودية حول اللجنة التنفيذية ونظامها.

٢- استمرار العمل وفق ما أقره اتفاق الرياض.

٣- تحويل القروض المقررة على الدول الثلاث إلى اللجنة التنفيذية لبدء الإنفاق على أعمالها.

٤- تعديل شروط طرح المشروع للمناقصة العالمية وترجمتها إلى اللغتين الإنجليزية والفرنسية.

٥- طرح المشروع في مناقصة دولية[١٩٠].

---

(١٨٨) **صحيفة أم القرى**، السنة الثانية والثلاثون، العدد ١٥٧٣، الجمعة ٢٥ من ذي القعدة ١٣٧٤هـ/١٥ يوليو ١٩٥٥م، ص١.

(١٨٩) المصدر نفسه، ص٣.

(١٩٠) الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٦٣-٣٦٤.

وانبعثت آمال الأمة العربية والإسلامية من جديد بما نتج من اجتماعَي الرياض وعمان، لكن عددًا من الأحداث والاضطرابات التي ألمت ببعض البلدان العربية أوقفت العمل بالمشروع، إذ كان الأردن عرضة لهجمات يهودية على أراضيه عام ١٣٧٥هـ/١٩٥٥م، وتوترت العلاقات بين سوريا والأردن، وما أعقب ذلك من أحداث العدوان الثلاثي على مصر عام ١٣٧٦هـ/١٩٥٦م[١٩١]، ومع ذلك استمرت جهود الملك سعود لإكمال المشروع الذي دعا إليه، فعند زيارته الأردن في العاشر من شهر ذي القعدة عام ١٣٧٦هـ/٨ يونيو ١٩٥٧م اتفق مع الملك الحسين بن طلال على كثير من الأمور العربية والدولية، ومنها الاهتمام بمسألة إكمال مشروع إحياء سكة حديد الحجاز إلى المدينة المنورة، وبذل المزيد من الجهود لتحقيق ذلك خدمة للأمة العربية والإسلامية[١٩٢]، فعادت اللجان إلى أعمالها، ورست مناقصة مشروع إصلاح السكة على شركة أمريكية، لكن المناقصة أخفقت لأن الشركة أرادت وضع مقدرات السكة بين أيديها أساسًا للتعاقد[١٩٣].

وبحث الملك سعود عام ١٣٧٩هـ/١٩٥٩م مع رئيس الجمهورية العربية المتحدة جمال عبدالناصر مسألة السكة، وأهمية

---

(١٩١) سعيد، أمين، **تاريخ الدولة السعودية (عهد سعود بن عبدالعزيز)**، دار الكتاب العربي، ١٣٨٥هـ، ٣/٢٠٨-٢١٠.

(١٩٢) سعيد، **تاريخ الدولة السعودية**، ٣/٢١٥؛ درادكة، **العلاقات السعودية الأردنية**، ص٦٣٨.

(١٩٣) عابورة، **الخط الحديدي الحجازي**، ص٧٦. ويذكر أن اسم الشركة (إنترافي).

التنسيق بين الدول المعنية لتنفيذ المشروع[١٩٤]، على الرغم من الخلافات بين الحكومتين عقب قيام الوحدة المصرية السورية، فطرحت مناقصة المشروع مرة أخرى، وقدم عدد من الشركات العالمية عروضها، وفازت بالمناقصة شركة ماروبيني اليابانية، لكن أحداث الانقلاب العسكري في سوريا، وانتهاء الوحدة بينها وبين مصر عام ١٣٨١هـ/١٩٦١م أدى إلى انقطاع المفاوضات بشأن إكمال المشروع، وأحجمت الشركة عن تنفيذ تعهدها لشعورها بعدم استقرار الأوضاع في المنطقة[١٩٥].

وقد عانت سوريا عدم الاستقرار السياسي بعد الانفصال عن مصر وانتهاء الوحدة معها إلى أن تسلم حزب البعث العربي الاشتراكي مقاليد الأمور في البلاد عام ١٣٨٢هـ/١٩٦٣م[١٩٦]، فأُعيد تشكيل الوفد السوري في اللجنة التنفيذية للمشروع، وطالبت سوريا وفدها بتكثيف الجهود للعمل لإنجازه، فعقدت اللجنة التنفيذية اجتماعين في دمشق وعمان جرى فيهما مراسلة عدد من الشركات العالمية التي تقدمت بعروضها لإصلاح السكة[١٩٧]. وفي شهر رجب من عام ١٣٨٢هـ/ ديسمبر ١٩٦٣م اتفقت الدول الثلاث على توقيع عقد إصلاح السكة مع شركتين بريطانيتين بعد المشاورات والدراسات،

(١٩٤) **صحيفة أم القرى**، السنة السادسة والثلاثون، العدد ١٧٨٤، الجمعة ٨ ربيع الأول ١٣٧٩هـ ١٠ سبتمبر ١٩٥٩م، ص٢.

(١٩٥) عابورة، **الخط الحديدي الحجازي**، ص٧٦.

(١٩٦) منسي، **الشرق العربي المعاصر**، ١/ ٢١٠.

(١٩٧) عابورة، **الخط الحديدي الحجازي**، ص٨٠.

على أن تبدأ أعمال الإصلاح أوائل عام ١٩٦٤م/١٣٨٣هـ، وتنتهي بعد ثلاثين شهرًا، وأعلنت اللجنة للعالم الإسلامي أمر الاتفاق[١٩٨]، وبدأ عمل الشركتين، وبعد مضي عامين اتضح وجود مخالفات في تنفيذ الأعمال، فأوقف العقد معها[١٩٩].

خامسًا: المحاولات في عهد الملك فيصل بن عبدالعزيز

عمل الملك فيصل قبل توليه الحكم إلى جانب والده لمحاولة إحياء السكة، وكان على تواصل مع السلطتين البريطانية والفرنسية كما مر، وبعد توليه مقاليد الحكم بالبلاد استكمل جهود والده وأخيه الملك سعود لتحقيق ذلك، ففي عهده اشتركت المملكة في اجتماع وزراء المواصلات في الدول المعنية بالسكة لمناقشة المسألة.

اجتماع وزراء المواصلات في سوريا عام ١٣٨٤هـ/١٩٦٥م:

لعدم التزام الشركات بضوابط تنفيذ المشروع وشروطه التي اتُّفق عليها في عهد الملك سعود توقف المشروع، فأُعيد تشكيل اللجان وأنشئت لجان أخرى عقدت اجتماعات متعددة توجت باجتماع وزراء المواصلات في الدول الثلاث عام ١٣٨٤هـ/١٩٦٥م في سوريا، وصدرت عنه اتفاقية موحدة بتاريخ ١٤/١٠/١٣٨٤هـ (١٥/٢/١٩٦٥م)[٢٠٠] أكدت كثيرًا من

(١٩٨) **صحيفة أم القرى**، السنة الحادية والأربعون، العدد ٢٠٠٠، الجمعة ٢٧ رجب ١٣٨٣هـ/١٣ ديسمبر ١٩٦٣م، ص٤.

(١٩٩) عابورة، **الخط الحديدي الحجازي**، ص٨٠. ويذكر أنه جرى تحويل أعمال المشروع إلى شركة أردنية جديدة متضامنة مع المتعهد الأول.

(٢٠٠) **صحيفة الرياض**، العدد ٧٥، الاثنين ٢٨ ربيع الأول ١٣٨٥هـ/ ٢٦ تموز ١٩٦٥م، ص١.

المواد والأحكام التي اتُّفق عليها في الاجتماعات السابقة، وأقرت ضوابط ومواد جديدة من أهمها:

١- المحافظة على حقوق السكة وامتيازاتها بوصفها وقفًا إسلاميًّا.

٢- تأكيد وحدة السكة وأنها غير قابلة للتجزئة وذات مالية مستقلة، ووجوب محافظة الدول المعنية بأقسام السكة الواقعة في أراضيها على أملاكها.

٣- التزام الدول المعنية بالسكة مجتمعة أو منفردة بالوسائل الدبلوماسية من طريق جامعة الدول العربية بالمطالبة بأملاك السكة خارج حدودها والعمل لاستعادتها واستغلالها.

٤- تتعهد الدول المعنية بالسكة بتمويل مشروع إحياء السكة، وتحمل نفقات الإصلاح بما في ذلك القسم الممتد من معان إلى المدينة المنورة بالتساوي بينهما[٢٠١].

واتُّفق على تأليف هيئة عليا للسكة، إذ ورد في الفصل الرابع من الاتفاقية ما يأتي:

١- تشكيل الهيئة العليا للسكة من وزراء المواصلات المختصين في الدول الثلاث[٢٠٢] يتبعهما مجلس إدارة يتكون من ستة أعضاء، عضوان من كل دولة، وإناطة إدارة المشروع بجهاز يرأسه مدير عام[٢٠٣].

---

(٢٠١) الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٦٤.

(٢٠٢) المرجع نفسه، ص٣٦٤؛ **صحيفة الرياض**، العدد ٧٥، الاثنين ٢٨ ربيع الأول ١٣٨٥هـ/ ٢٦ تموز ١٩٦٥م، ص١.

(٢٠٣) عابورة، **الخط الحديدي الحجازي**، ص٨٥.

٢- تمثل الهيئة الدول الثلاث بكل ما يتعلق بتنفيذ المشروع، والإشراف على إدارة استثمار السكة وأوقافها.

٣- يكون مقر الهيئة الرسمي مدينة دمشق، وتعقد اجتماعاتها فيها أو في أي مدينة أخرى باتفاق أعضاء الهيئة[٢٠٤].

٤- تجتمع الهيئة اجتماعًا دوريًّا لا يقل عن مرتين في العام الواحد لمتابعة أعمال تنفيذ المشروع، ودراسة ما يتطلب دراسته من الأعمال والبت فيه[٢٠٥].

ولم تظهر أي نتائج إيجابية تجاه تقدم المشروع، إذ حدثت حرب عام ١٣٨٧هـ/١٩٦٧م أو ما تسمى حرب الأيام الستة بين إسرائيل من جهة ومصر وسوريا والأردن من جهة أخرى[٢٠٦]، وأعقب ذلك خلافات بين الدول الثلاث حول تمويل المشروع والنفقات اللازمة لإصلاحه فتوقف العمل به[٢٠٧]، وأصبحت فكرة إنجاز المشروع تائهة أمام تلك الأحداث التي خيمت على المنطقة العربية، بل أوجد ذلك بعض الدعوات التي تتعارض مع الاتفاقيات السابقة التي تدعو إلى ترابط الأمة العربية واستغلال السكة بوصفها مرفقًا حيويًّا لتحقيق ذلك، إذ أثيرت في سوريا بعد تولي حافظ الأسد رئاسة الجمهورية السورية عام ١٣٩٠هـ/١٩٧٠م مسألة تصفية السكة، والدعوة إلى حل مؤسستها التي تتولى إدارتها، واستثمارها في نطاق

---

(٢٠٤) الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٦٥.

(٢٠٥) **صحيفة الرياض**، العدد ٧٥، الاثنين ٢٨ ربيع الأول ١٣٨٥هـ/ ٢٦ تموز ١٩٦٥م، ص١.

(٢٠٦) عبدالرحيم، **تاريخ العرب الحديث والمعاصر**، ص٤٥١.

(٢٠٧) عابورة، **الخط الحديدي الحجازي**، ص٨٥.

سوريا، ولم تنجح تلك الدعوات لأنها تفقد سوريا حقها الشرعي في السكة في جميع مناطق امتدادها في الأردن والسعودية، إضافة إلى ما ستؤدي إليه من آثار سلبية في مبدأ ترابط البلاد العربية ووحدة شعوبها ومصالحها[٢٠٨].

سادسًا: المحاولات في عهد الملك خالد بن عبدالعزيز

استكمل الملك خالد ما بناه ملوك البلاد بالمطالبة بإحياء سكة حديد الحجاز، ففي عهده عادت المباحثات لإنجاز المشروع ومعالجة القضايا الناجمة عن توقفه، ففي عام ١٣٩٥هـ/١٩٧٥م حدث أن اتفقت سوريا والأردن منفردتين على تشكيل لجان للعمل لتطوير المشاريع الاقتصادية والثقافية والاجتماعية بين البلدين، ونتج من ذلك تأليف لجنة عليا سورية أردنية مشتركة انبثقت عنها لجان كثيرة، من ضمنها لجنة للنقل عملت لطرح مناقصة لإعادة تأسيس السكة بين البلدين ليكون عرضها (١٤٠) سم بدلاً من (١٠٥) سم، وتقدمت شركات استشارية عالمية لدراسة الجدوى الفنية والاقتصادية[٢٠٩]، وعندما علمت الحكومة السعودية بتلك الخطوة أجرت اتصالات كثيرة مع وزيري المواصلات في الحكومتين السورية والأردنية، ونتج منها عدة اجتماعات في عمان والرياض في عامي ١٣٩٩-١٤٠٠هـ/١٩٧٨-١٩٧٩م، واتُّفق على تأسيس خط عريض للسكة يربط الدول الثلاث[٢١٠]، وإعداد دراسة الجدوى

(٢٠٨) عابورة، **الخط الحديدي الحجازي**، ص٨٣.

(٢٠٩) عابورة، **الخط الحديدي الحجازي**، ص٨٧؛ الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٦٦.

(٢١٠) عابورة، **الخط الحديدي الحجازي**، ص٨٨.

الاقتصادية والفنية على أسس حديثة، فتقدمت عدد من الشركات العالمية بعروضها لدراسة المشروع، فوقع الاختيار على شركة (دورش كنسولت) الألمانية التي أعدت الدراسة، وقدمتها إلى الهيئة العليا للسكة[٢١١]، وبعد عدة اجتماعات للجان والهيئة العليا قررت الهيئة في اجتماعها الذي عقد في الرياض بتاريخ ١٤٠١/٤/٢٥هـ (١٩٨١/٣/٢م) اعتماد الدراسة على أن تنفذ كل دولة ما يمر بها في أراضيها وعلى نفقتها حسب الأولوية[٢١٢]، وتدرج المشروع في خطتها التنموية، على أن يستمر الاتصال والتنسيق بين الدول الثلاث لتنظيم العمل وضمان تكامل جميع أجزاء السكة[٢١٣].

وعند هذا الحد توقفت المفاوضات حول إحياء سكة حديد الحجاز، ولم يحدث أي تطور، ويمكن القول إن تلك الجهود عادت إلى ما بدأته الدول باجتماع مدينة دمشق عام ١٣٦٦هـ/ ١٩٤٧م كما مر، وواقعيًّا لم تحظ تلك الدراسات والتوصيات بالاهتمام الكافي من بعض الدول المعنية بالسكة، على الرغم من الفوائد الاقتصادية والتجارية التي ظهرت عند استعمال الجزء الممتد من مدينة دمشق إلى الأردن، إذ ارتفعت حركة نقل البضائع والركاب ارتفاعًا ملحوظًا، أما الجزء الأطول من السكة الواقع في أراضي المملكة العربية السعودية فقد ظل معطلاً حتى

(٢١١) الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٦٦.

(٢١٢) عابورة، **الخط الحديدي الحجازي**، ص٨٩؛ الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٦٧.

(٢١٣) عابورة، **الخط الحديدي الحجازي**، ص٨٩.

اليوم[٢١٤]، علمًا أن المملكة العربية السعودية عملت بتوصيات اجتماع الرياض الأخير، فأدرجت مسألة دراسة جدوى إحياء سكة حديد الحجاز في خطتها التنموية الثالثة ١٤٠٠-١٤٠٥هـ/١٩٧٩-١٩٨٤م في الخمس السنوات[٢١٥]، وذلك بعد أن بدأت التوسع في استعمال السكك الحديدية في النقل والمواصلات، فشجعت تجربة سكة حديد الدمام الرياض على إعادة إحياء سكة حديد الحجاز، وربطها بميناء ينبع وجدة وغيرها من الموانئ، لكنّ لم يُنفذ ذلك[٢١٦]، ولم تدرج مسألة إحياء السكة في الخطة الرابعة والخامسة للمملكة[٢١٧]. ويظهر أن ذلك يعود إلى تقلص أهمية السكة عما قبل فيما يتعلق بنقل الحجاج إلى الأماكن المقدسة بعد ظهور وسائل النقل الجوي، والاعتماد على وسائل النقل البري كالشاحنات والبحري كالسفن، لكن أهمية السكة وإعادة إحيائها لا تزال قائمة للدول المعنية بها عامة وللمملكة العربية السعودية خاصة، وإن تفاوتت تلك الأهمية من مجال لآخر كما يأتي:

١- إن سكة الحديد ستوفر وسيلة مواصلات سريعة ورخيصة،

(٢١٤) الدقن، **سكة حديد الحجاز**، ص٣٧٣؛ الدقن، **سكة حديد الحجاز**، ص١٦٨.

(٢١٥) وزارة التخطيط السعودية، **الخطة التنموية الثالثة ١٤٠٠-١٤٠٥هـ/ ١٩٧٩-١٩٨٤م**، الفصل السابع، ص٣٤٤-٣٤٧.

(٢١٦) المصدر نفسه، ص٣٤٧.

(٢١٧) وزارة التخطيط السعودية، **الخطة التنموية الرابعة ١٤٠٥-١٤١٠هـ/ ١٩٨٤-١٩٨٩م**، الفصل السابع، ص٣٤٤-٣٤٧؛ الخطة الخامسة ١٤١٠-١٤١٥هـ/١٩٨٩-١٩٩٤م، الفصل الرابع عشر، ص٣٩٣.

وخصوصًا للحجاج وزوار الأماكن المقدسة الذين قد لا يستطيعون توفير تكاليف النقل الجوي.

٢- أنها ستؤدي إلى تنمية التبادل التجاري بين البلدان وتنشيطه.

٣- أن استخدام السكة في النقل التجاري يحل كثيرًا من مشكلات النقل، ويخفض من تكاليف البضائع المستوردة.

٤- أنها ستنشط حركة السياحة إلى المناطق الأثرية في شمال المملكة[٢١٨].

الخاتمة:

توقف العمل بسكة حديد الحجاز منذ إنشائها على إثر تدمير أغلب أجزائها بعد قيام الثورة العربية التي قادها الشريف الحسين بن علي ضد الدولة العثمانية عام ١٣٣٤هـ/ ١٩١٥م.

وبدأت محاولات الدولة السعودية لإحياء سكة حديد الحجاز بعد ضم الملك عبدالعزيز الحجاز عام ١٣٤٤هـ/١٩٢٥م، ثم توقفت محاولات الدولة السعودية لإحياء سكة حديد الحجاز في عهد الملك خالد بن عبدالعزيز.

ولم تقف جهود الدولة السعودية على مسألة إحياء سكة حديد الحجاز، وإنما حافظت على أملاكها ومعداتها الواقعة في أراضيها ولم تفرط بها، وكان الاستعمار الأجنبي لسوريا وشرق الأردن وفلسطين بعد نهاية الحرب العالمية الأولى

(٢١٨) الدقن، **سكة حديد الحجاز الحميدية**، ص٣٨٥.

سببًا في إعاقة مشروع إحياء سكة حديد الحجاز، ووقفت بعض الأحداث السياسية والعسكرية التي ألمت بالبلدان العربية بعد استقلالها من الاستعمار الأجنبي كالحروب العربية الإسرائيلية، والخلافات بين بعض الدول العربية المعنية بالسكة عائقًا أمام إتمام مشروع إحياء سكة حديد الحجاز.

وقد رمت الدولة السعودية من محاولاتها لإحياء سكة حديد الحجاز بعد تدميرها إلى خدمة المسلمين والسعي لراحة الحجاج بتسهيل وصولهم إلى الأماكن المقدسة في الحجاز دون مشقة، وإلى تعزيز الروابط الأخوية والاقتصادية بين الدول العربية.

واستمرت محاولات الدولة السعودية لإحياء سكة حديد الحجاز ما يقارب (٥٦) سنة على أوقات متقطعة، وأسهمت محاولات الملك عبدالعزيز وأبنائه من بعده لإحياء سكة حديد الحجاز في زيادة مكانتهم في الأمة العربية والإسلامية، وتبين أن عمل الخير للأمة العربية والإسلامية نابع من أصالة شخصية الملك عبدالعزيز وأبنائه من بعده، فلم تغير المحن والأوضاع السياسية والعسكرية التي مرت بها الأمة العربية والإسلامية موقفهم الثابت تجاه مسألة إحياء سكة حديد الحجاز حتى توقفت المحاولات.

وبقي الجزء المار بالأراضي السعودية من السكة مخربًا، وغير صالح للعمل منذ تدميره في أثناء الثورة العربية حتى الآن، مع أن أطول فروع السكة وأجزائها هو الجزء المار

بالأراضي السعودية، الممتد من مدينة معان بالأردن حتى المدينة المنورة.

وعلى الرغم من عدم اتفاق الدول المعنية بالسكة على إحيائها فإن الدولة السعودية أعادت تأهيل عدد من محطات السكة وترميمها، ومنها محطة المدينة المنورة التي حوّلت إلى متحف إسلامي يعرض فيه تاريخ السكة والقطارات القديمة وما يتعلق بها.