

## مشروع سكة حديد كربلاء

الأستاذ الدكتور

عماد عبد السلام رؤوف

كلية الآداب - جامعة صلاح الدين

[imad.raouf48@yahoo.com](mailto:imad.raouf48@yahoo.com)

## الملخص

كان أول طرح لفكرة لإنشاء سكة حديد تصل بين بغداد و خانقين و كربلاء المقدسة جرى على يدي والي بغداد مدحت باشا سنة ١٨٦٩، إلا أن هذه الفكرة لم يكتب لها أن تخرج الى الوجود لعدم توفر التمويل الكافي فيما يظهر، وفي سنة ١٨٧٨ اتفق عدد من كبار تجار بغداد على إحياء هذا المشروع نظراً لما سيؤدي اليه من فوائد اقتصادية مهمة تتمثل في تنشيط نقل المحاصيل الزراعية التي تزرع في وسط العراق، لا سيما الحبوب، إلى بغداد وغيرها من المدن، بعد أن كان جانب من هذه المواد يتعسّر نقله من مناطق إنتاجه مباشرة، فضلاً عن تيسير نقل الجثامين والزوار من إيران إلى كربلاء المقدسة ومدن العتبات الأخرى.

وقد وافقت الحكومة العثمانية على طلبهم، وجرى توقيع الامتياز في ١٧ شعبان ١٢٩٧هـ / ١٨٨٠م، وعهد بإدارة المشروع الى لجنة مؤلفة من خمسة أعضاء منتخبين وجعل لها مجلس عمومي، أي جمعية عامة، تتألف من سائر الأعضاء المساهمين بينما جعل للحكومة حق الإشراف على المشروع من خلال إدارة النافعة (دائرة الأشغال). وتمثل المفاوضات التي جرت بين لجنة إدارة المشروع والحكومة أنموذجاً للأسلوب البيروقراطي البطيء في مثل هكذا مشاريع، حتى انتهت المفاوضات بالتوقف التام، ولم تجدي المحاولات التالية لإحيائه، وحينما اتفقت الحكومة العثمانية مع الحكومة الألمانية على إنشاء خط حديد بين يخرق العراق طولاً حتى يصل إلى البصرة جنوباً، وكان مقرراً أن يمر هذا الخط بكربلاء، توقف العمل قبل أن تمتد السكة الى جنوب العراق، وذلك بسبب اندلاع الحرب العالمية الأولى.

الكلمات المفتاحية: سكة، حديد، كربلاء.

## Karbala Railway Project

Prof. Dr.

*Emad Abdul-Salam Raouf*

College of Arts – University of Salahuddin

### Abstract

The first proposal of establishing a railway net that links Baghdad with Khaneqeen and the holy city of Karbala was submitted by the governor of Baghdad; Midhat Pasha in 1869, but this project didn't come into existence because of the lack of sufficient funding. In 1878, he made a deal with the supreme traders in Baghdad to revive this project due to its important economic benefits of activating the transfer of crops grown in central Iraq, especially grain, to be distributed in Baghdad and other cities when these materials could not be transferred from the areas of production directly. Besides, the trains could facilitate carrying the coffins and visitors from Iran to Karbala and to the other holy cities.

The Ottoman authority agreed and thus the concession was signed on the 17 of Shaaban 1297 AH / 1880 AD. The project was entrusted to a committee of five elected members with a general assembly, composed of all other contributing members, while the government was given the right to supervise the project through Beneficiary Department (Labor Department). The negotiations between the project management committee and the government represented a model of the slow bureaucratic style that led the negotiations to a complete halt. The next attempts to revive the project were all unsuccessful. When the Ottoman government signed an agreement with the German government to establish a railway in Iraq, it was scheduled to go through Karbala toward the south, but unfortunately the work was seized when the First World War broke out.

**Keywords:** railway, iron, Karbala.

أول سكة للحديد في فلسطين من يافا الى القدس لنقل الحجاج الأوربيين إليها، إلا أن دخول الدولة العثمانية الى عالم سكك الحديد أخذ خطوات أوسع حينما أمر السلطان بإنشاء سكة حديد تصل الى المدينة المنورة لتسهيل أداء الحجيج مناسك حجهم، وكان هذا مشروعاً كبيراً ومهماً استلزم أموالاً ضخمة جاء جانبٌ غير يسير منها من خلال التبرعات التي انهالت عليه من العالم الإسلامي، واعتمد فيه على الإمكانيات المحلية وحدها، وقد استغرق إنشاؤه ثمان سنوات (من ١٩٠٠ الى ١٩٠٨). ونَبّه القيام بهذا المشروع الى التوسع بإنشاء سكك حديد في أنحاء أخرى من الدولة، وكان السلطان عبد الحميد الثاني قد منح إحدى الشركات الألمانية إمتيازاً لإنشاء سكة حديد تمتد من برلين إلى بغداد سنة ١٨٩٩<sup>(٣)</sup> ثم إمتيازاً آخر لشركة بريطانية لمد السكة من البصرة الى الكويت.



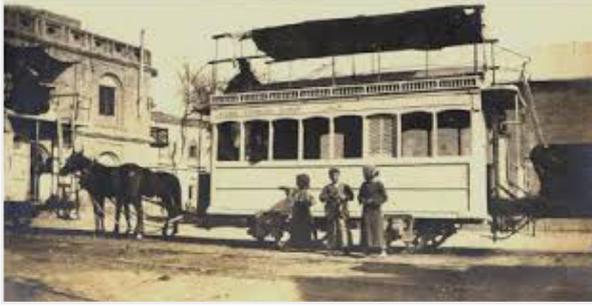
سكة حديد الحجاز ١٩٠٨

## مقدمة

يعد القرن التاسع عشر عصر السكك الحديدية في العالم، فقد شهد مطلع هذا القرن أول الاختراعات في مجال تطوير محاولات سابقة لإنشاء سكك من الحديد يمكن أن تسير عليها المركبات، بعد أن كانت تسير على الأرض مباشرة، وقد وفر هذا التطوير كثيراً من الوقت والأمان الذي كانت تلك المركبات تحتاج إليه في انتقالها بين المدن على طرق بدائية غير معبدة. على أن المركبات نفسها ظلت قريبة مما كانت عليه من حيث أنها كانت تعتمد على قوة الخيل في سحبها على تلك السكك، بيد أن التطوير المستمر الذي شهدته سكك الحديد أدى بالتبعية إلى التفكير بتطوير المرجل البخاري الذي لم تكن قد مضت على اختراعه إلا عقود قليلة ليكون مصدر الطاقة الجديد الذي يحل محل طاقة الخيل السابقة. وبذلك بدأ عصر القطار البخاري إذ سار أول قطار من هذا النوع سنة ١٨٢٥ لغرض نقل الأحمال، وخلال خمس سنوات أخرى جرى تطويره لنقل الركاب<sup>(١)</sup>.

تأخر دخول سكك الحديد الى الممتلكات العثمانية نحواً من نصف قرن في أقل تقدير، وأول مشروع لإنشاء خط سكة حديد في الدولة العثمانية بدأ حينما منح السلطان عبد الحميد الثاني (١٨٧٦ - ١٩٠٩) إمتيازاً لإنشاء سكك حديد الأناضول سنة ١٨٨٦ لتكون تحت إشراف مجلس حكومي من (أركان السلطنة السنوية)<sup>(٢)</sup>، وبعد ذلك بستين تم إنشاء

هذا التاريخ، ونعتقد أن سبب ذلك يكمن في قصر المسافة التي أريد أن تقطعها تلك المركبات، والكلفة المرتفعة التي سيكلفها المشروع في حال استعمال طاقة البخار بديلاً للطاقة الحيوانية<sup>(٨)</sup>.



ترامواي الكاظمية

وعلى أية حال أثبت المشروع - على علاته - كفاءته، وسدّه الحاجة الى خدماته بسرعة، والأهم أنه أثبت قدرته على تسديد كلفته، بل ودرّ ربحاً مشجعاً على المساهمين في تأسيسه<sup>(٩)</sup>، فأدى ذلك إلى التفكير بتأسيس مشاريع أخرى مشابهة في السنين اللاحقة. منها التفكير في مد سكة حديد من بغداد إلى راوة وتكرت بهدف أن تكون الأخيرة عقدة اتصال بين ألوية الموصل وشهرزور (ومركزه كركوك) والسليمانية، وذلك (لوقوع قصبه تكرت بمقام السرة بالنسبة إلى هذه الأمكنة الثلاثة) ثم تركت هذه الفكرة بسبب ارتفاع كلفة المشروع وإمكانية الاستعاضة عنه بطرق نهرية، والربط بين النهرين بقناة أو نهر، ليكون وسيلة نقل بين هذه مدن هذا الإقليم وصولاً إلى حلب. وبالفعل فقد جرى توصيل دجلة بالفرات عن طريق شق قناة سميت (الكنعانية) ومهدت بعض المسافات لتكون طرقاً بديلة لذلك المشروع<sup>(١٠)</sup>.

دخلت أولى مشاريع سكك الحديد الى العراق حينما دعا والي بغداد المصلح مدحت باشا سنة ١٨٦٩ الى تأسيس شركة أهلية يساهم فيها عدد من الموسرين، وكلهم من البغداديين<sup>(٤)</sup>، لتقوم بإنشاء مشروع جديد لم تكن بغداد، بل العراق، تعرفه من قبل، يتمثل بمد سكة حديد بين الكرخ والكاظمية تسير عليه عربات للركاب، وعرف في يومها باسم الترامواي<sup>(٥)</sup>، وكان هذا المشروع على تواضعه يمثل تجربة مهمة من أكثر من وجه، وألها أنها علمت العراقيين قيمة اختزال الوقت عن طريق تحسين طرق المواصلات، وثانيها أنها كانت التجربة الاولى في مجال الاستثمار عن طريق إنشاء شركات خاصة ذات نفع عام كالتي تولت إنشاء وإدارة خط الترامواي المذكور، وذلك بعد صدور قانون التجارة البرية العثماني في ١٨ رمضان سنة ١٢٨٦هـ / ٢١ أيلول ١٨٨٦م<sup>(٦)</sup> وثالثها أنها نجحت في الاستفادة من تجارب دول أخرى تقدمت في هذا المجال، وذلك في طريقة إدارة المشروع بتفاصيله العديدة، عرباته، محطاته، ومظهره، وتذاكره، وجباته، وموظفيه، وغير ذلك. وزاد من أهمية المشروع جدّته المطلقة، إذ لم تعرف البلاد وسيلة برية للانتقال، حتى ذلك الوقت غير ركوب الدواب، بل حتى العربة التي تجرها الدواب لم تكن مستعملة - فيما يظهر - إلا في نطاق محدود<sup>(٧)</sup>، ولسبب غير واضح لنا الان لم يفكر القائمون على المشروع باستعمال الماكينة البخارية لجر مركبات الترامواي، مفضلين استعمال الخيل للقيام بهذه المهمة، هذا مع ان استعمال هذه الماكينة جرى في أنحاء أخرى من العالم قبل عدة عقود من السنين من

هذه الشبكة الحديثة من الطرق أن تؤدي إلى تنشيط تجارة المحاصيل الزراعية التي تزرع في وسط العراق، لا سيما الحبوب، إلى بغداد وغيرها من المدن، بعد أن كان جانب من هذه المواد يتعسّر نقله من مناطق إنتاجه مباشرة<sup>(١٢)</sup>.

ومن المعقول أن تاريخ الفكرة يرقى إلى السنين التي أثبت فيها مشروع سكة حديد ترامواي الكاظمية نجاحه، ونمو أرباحه، وبالتحديد سنة ١٢٨٧هـ / ١٨٧٠م إذ طرحت فكرة «تمديد خط الترامواي من نفس بغداد إلى قسبة كربلاء»<sup>(١٣)</sup>.

وسرعان ما تحولت الفكرة الى مشروع من خلال تكوين شركة من كبار التجار في بغداد، تعمل على تأسيسه، وهؤلاء التجار هم:

١. الحاج عبدالرحمن سليم الباجه جي
٢. الحاج أحمد سليم الباجه جي
٣. الحلج محمود سليم الباجه جي
٤. الحاج مصطفى كبة
٥. السيد حسن كبة
٦. السيد حسن السيد يحيى
٧. يوسف عزره قوجي
٨. مناحيم سلمان دانيال

وقد وافقت الحكومة العثمانية على طلبهم، وجرى توقيع الامتياز في ١٧ شعبان ١٢٩٧هـ / ١٨٨٠م، ووقعه من طرف الحكومة ناظر (وزير) النافعة (الأشغال) حسن فهمي أفندي، أما الطرف الثاني فجميع التجار المتقدمين بالطلب<sup>(١٤)</sup>.

وصادف في ذلك العام، أن قصد الشاه ناصر الدين القاجاري بغداد، من أجل زيارة العتبات المقدسة، فاستقبل بحفاوة كبيرة، وشيد لإقامته قصر كبير في بستان واسع يقع خارج أسوار بغداد، سمي بالقصر الناصري (حيث تقع مدينة الطب اليوم)، وأقيمت الاحتفالات والاستعراضات العسكرية في ساحته لهذا الغرض، وقد انتهز مدحت باشا المناسبة، فعرض على ضيفه مشروعاً طموحاً يقضي بمد سكة حديد من خانقين على الحدود الى بغداد، ومنها الى كربلاء والنجف، ينفق على إنشائها من قيمة بيع بعض الموجودات النفيسة التي تحتفظ بها خزانة مرقد الإمام علي عليه السلام في النجف الاشراف<sup>(١١)</sup>، ولسبب غير معروف لم يلق هذا المشروع كربلاء ومن ثم سرعان ما نسي المقترح كله ولم يعد موضوعاً لحديث، لا سيما بعد انتهاء مدة حكم مدحت باشا نفسه.

على أن فكرة المشروع لم تمت، فقد جرى إحيائها بعد سنوات قليلة، ففي آخر سنة ١٢٩٥هـ / ١٨٧٨م، أعلنت جريدة الزوراء عن فكرة يجري تداولها منذ مدة بين عدد من كبار التجار في بغداد لإنشاء سكة حديد تبدأ من بغداد وتصل إلى كربلاء، ومنها إلى النجف، وتمتد من الطرف الآخر إلى خانقين، وبذا يربط وسط العراق بشبكة من خطوط الحديد. ومن الواضح أن من أهداف إنشاء هذه الشبكة كان تيسير زيارة الوافدين إلى العتبات المقدسة في مدينتي كربلاء والنجف، ونقل الجثامين لدفنها في النجف، سواء من إيران أو من بغداد والمدن الأخرى التي تمر بها تلك السكة بين بغداد وكربلاء، وبين الأخيرة وخانقين، ومن ناحية أخرى فأن من شأن

أنه بتأثير (التشويقات الواقعة لدى الحكومة) أي تشجيعها (كانت شركة من أهل بلدنا التجار القاطنين فيها، ومن تبعة الدولة العلية، قد تعهدت بخصوص إنشاء سكة الحديد من بغداد إلى كربلاء، وإخراج شعبتين، ومد إحداهما إلى النجف، والأخرى إلى خانقين)<sup>(١٩)</sup>، ورَوَّجت للمشروع بوصفه سيكون سبباً رئيساً لنهضة البلاد، لأن من شأنه أن (يمحو أيضاً سائر الأسباب الباعثة لبقائها متقهقرة عن الترقيات من كل جهة إنما هو طريق الحديد، وإذا يمدد وينشأ هكذا طرق حديد فإن عدد الفوائد المدنية التي تحصل في مملكتنا حائذ مادة ومعنى وإحصائها مُشكل، ولكن نستطيع أن نقول هذا القدر، وهو أنه من بعد أن يصنع هذا الطريق أن سوق المحصول إلى كل طرف يكسب سهولة، ويكتسب الزراع الأهالي لذة من هذا، فالذي الجهة تحصل الرغبات العمومية لتربية كل نوع من المحصول شيئاً فشيئاً وتحصل المعمورية المطلوبة في العراق إلى درجة الكمال.. وبهذه الوساطة تنحصر تجارة الهند أيضاً، وتنتقل إلى هذا الطريق، وكذلك موضع جَوْلان العشائر والعربان يدخلون تحت التأمين، فالعشائر والقبائل الذين هم الآن يعيشون في حال البدوية (البدوة) يذهبون إلى الزراعة ويدخلون في دائرة المدنية بالتدريج.. ولوجود تسهيلات مثل الطريق المذكور تترقى الحرف والصناعات أيضاً كذلك، هذا ودَع الواردات التي ستأخذها الخزانة الجليلة أزيد من وارداتها الآن.. الخ)<sup>(٢٠)</sup>.

وعلى الرغم من التشجيع الرسمي لفكرة المشروع، وتفهم دواعيه وفوائده، فإن المفاوضات

وذكرت الشركة، في مقال لها نشرته في جريدة الزوراء، أن تشكيلها كان أمراً غير مسبوق في معظم الممتلكات العثمانية، فقالت أنه (لم يسبق حتى في المحال القريبة لمركز السلطنة بأمثال هذا القبيل من الشركات، على أن يكون أهلها من التبعة العلية (أي العثمانية) لأجل إنشاء مثل سكة الحديد هذه التي هي ذات مسافة (سابقة) على قدرها)<sup>(١٥)</sup>، ونعتقد أنها قصرت حديثها على (المحال القريبة لمركز السلطنة) لتستثني مصر، التي عُرفت سكك الحديد منذ سنة ١٨٥٣ وهو وقت مبكر، سبقت فيه أكثر دول العالم، ومنها الدولة العثمانية نفسها<sup>(١٦)</sup>.

ويفهم مما ورد في الزوراء أن عمدت إلى تشجيع الجمهور من أصحاب المال على استثمار أموالهم في شراء ما سيطرح من حصص. اذ جاء في المادة ٢٨ - ولما كان قانون الشركات العثماني قد نص على أن الشركة غير المسماة (بعد ان يعطى الإذن أولاً في عقدها وتنظيمها بموجب فرمان ينبغي ان يقدم سند المقاوله الذي يترتب بين الشركاء)<sup>(١٧)</sup> وأنه (ما لم يصدر أرادة سنوية سلطانية بإجراء تلك الشركة فلا يجوز تنظيمها وإجراؤها). لذا صرحت الشركة بأنها تعمل منتظرة صدور (الفرمان) السلطاني اللازم، وأن المخابرات (اي المفاوضات) تجري مع حكومة الباب العالي من أن (يجتهد من طرف أيضاً بتشكيل الشركة بصورة ذات أساس) وهي عبارة قد توحى بأنها أرادت، او اشترطت، تشكيل الشركة او تعديل نظامها في أقل تقدير لتلائم (الصورة المبحوث عنها التي هي سبب التأخير)<sup>(١٨)</sup>. وتشير الزوراء الى

ولاحظت الشركة انه بموجب شروط عقدها مع الحكومة سيتوجب أن يكون عرض هذه السكة متراً واحداً وخمسة وأربعين سنتيمتراً (أو ٤٤ سنتمتر)، وهو عرض قريب من العرض القياسي المتبع في ذلك العصر، وهو متر وخمسة وثلاثين سنتمتر، بينما طلبت الشركة أن تكون سكة الحديد بعرض ثمانين سانتيمتر فقط، تقيلاً للكلفة، مما يمكن ان يحقق لها ربحاً بخلاف ما ستعرض اليه من خسارة إذا ما اعتمد العرض السابق<sup>(٢٣)</sup>. ومن ناحية أخرى فإنها أعلنت صراحة أن الشروط التي وضعتها الحكومة ستؤدي إلى الحاجة «إلى مصاريف كلية توجد في خارج اقتدار الشركة المحلية»، بما يفهم منه التلويح باضطرارها إلى الاستعانة بأموال غير محلية، وقدرت تكاليف المشروع بـ(٢٠٠,٠٠٠) ليرة، قسمت على (٤٠٠٠) سهم، وقيمة كل سهم (٥٠) ليرة، بينما اشترت الحكومة العثمانية ربع الأسهم، وترك للشركة أن تبيع الأرباع الثلاثة الأخرى إلى سائر الراغبين في شرائها بغض النظر عن أن يكونوا من التبعة العثمانية أم لا<sup>(٢٤)</sup>، وواضح من إطلاق أمر شراء الأسهم ليشمل غير ذوي التبعية العثمانية كان يراد به الإسراع في عملية جمع الأموال اللازمة لتغطية رأسها المذكور.

وعهد بإدارة المشروع إلى لجنة مؤلفة من خمسة أعضاء منتخبين من المساهمين بعشرة أسهم في الأقل، وجعل لها مجلس عمومي، أي جمعية عامة، تتألف من سائر الأعضاء المساهمين بمثل ذلك العدد من الأسهم، وهو أمر لافت للنظر لأنه لا يبق مزية لأعضاء اللجنة على أعضاء الهيئة العامة، بينما جعل

شهدت تعثراً استغرق عاماً كاملاً، بل (قد حصل لها سكتة!) على حد تعبير الزوراء، (لحصول تحالف أفكار في بعض نقاط رقيم المقاوله)<sup>(٢١)</sup>، ولم توضح الزوراء طبيعة تلك النقاط، ولكن من الواضح أنها لم تكن تمثل اختلافات جوهرية، لأنها سرعان ما جرى تذليلها بتدخل والي بغداد يومذاك، وهو قدرى باشا (ربيع الآخر ١٢٩٥ - ١٧ ذي الحجة ١٢٩٥ هـ/ اذار ١٨٧٨ - تشرين الثاني من السنة نفسها) بوصف المشروع (من أسباب عمران الولاية) وأنها (مُسلمٌ منافعها للعموم، وهي أول سبب للمعمورية)، وقد استطاع الوالي المذكور أن يوفق بين مصالح المؤسسين وبين وجهة نظر الدولة المركزية، وتذليل (النقاط الموجبة للاختلاف، وفي النهاية أضحى موفقاً لتنحية الإختلاف الحاصل وإزالته إلى طرف، بظل الحضرة المملوكية المستظلة به المعمورية). ثم أنها أضافت ((وقد علم بالنظر إلى مسموعاتنا الموثوق بها أن المقاوله المرسله من دار السعادة (يقصد استانبول) ورقيم (يريد: لائحة) النظام حصل لهما القبول من طرف المؤسسين بتعديلات جزئية للغاية، وجرى التعهد بمندرجاتها وتمديد الطريق إلى كربلاء لمضي سنتين اعتباراً من تاريخ فرمان الإمتياز العالي، الذي يصدر بالشرف، وإلى النجف بعد ذلك بستتين، وتعليق شعبة خانقين إلى ما بعد ذلك على هذا السياق، وجاء على هذا حصل العرض والإشعار من جانب ملاذ الولاية الجليل إلى طرف الباب العالي الأشرف بتسريع الإرسال لفرمان الامتياز العالي)). وتذكر الشركة أنها لما تزل (أنونيم) أي من دون تسمية، ووعدت باختيار اسم لها في المستقبل<sup>(٢٢)</sup>.

وأما المدة التي ألزمت بها أصحاب الامتياز بانجاز المشروع كله، فهي لا تتجاوز السنتين فقط، أي ربع المدة التي خصصت لدراسة المشروع من الناحية النظرية البحتة، وهو أمر غير متوازن زمنياً ولم يفهم له تفسيراً مقنعاً.

وقامت الشركة من ثم بحملة دعائية لصالح مشروعها ونشرت مقالات تدعو فيها لإنقاذه من كبوته المبكرة، مما أدى بوالي بغداد عهد ذاك، الى الاقتناع بوجاهة ما ذكرته من حجج، فوقف الى جانب مساندة المشروع وفتح باب المذاكرة مع حكومة الباب العالي من جهة و «المخابرة مع مؤسسيه» من جهة أخرى، بشأن العمل على إزالة ما في طريقه من معوقات، فضلاً عن «استحصال لوازم المعمورية»، أي العمران، بهدف «الإتيان به إلى الوجود».

دفع تلكؤ المفاوضات، ومن ثم تلكؤ الشركة في تنفيذ مشروعها، ببعض المساهمين إلى بيع ما لديهم من أسهمها، منهم تاجر يهودي من أسرة سوميخ المعروفة في بغداد يدعى باروخ، كان قد اشترى عشرين حصة، وهي المرقمات ٧٢٤ إلى ٧٤٣، وثلاث حصص أخرى مرقمات من ٢٥٠٧ إلى ٢٥٠٩، فيكون مجموع حصصه ٢٣ حصة، ويفهم مما أوردته جريدة الزوراء أن عدد ما طرحته الشركة من أسهم كان يتجاوز العدد الأخير بكل تأكيد، و أن باروخ المذكور أضع أسهمه هذه فكان أن أعطته الشركة ٢٣ حصة بدلها، وبالأرقام نفسها، فما كان منه إلا أن باع هذه الأسهم إلى عبد القادر باشا بن محمد باشا متصرف العمارة آنذاك ألف روية عيناً، واعتبر البيع من ابتداء شهر (مايس - آذار) من سنة ١٢٩٥ رومية

للحكومة حق الإشراف على المشروع من خلال إدارة النافعة (دائرة الأشغال)، فأعلنت هذه أن الذين يرغبون في شراء الأسهم أن يجتمعوا في مدتهم ويسجلوا عدد أسهمهم في سجل خاص تحتفظ به تلك الإدارة<sup>(٢٥)</sup>.

وحددت مدة الامتياز بـ ٩٩ سنة، تؤول ممتلكات الشركة بعدها الى الحكومة العثمانية دونما مقابل. واشترطت أن يكون عرض السكة متر واحد و ٤٤ سم، وهذا ما أثار اعتراض أصحاب الامتياز كما تقدم بنا، كما شرطت على أصحاب الامتياز تقديم لائحة الكشف والخرائط الخاصة بالطرق التي ستقام عليها سكك الحديد، ومواعيد انجازها، على النحو الآتي

أ. خط بغداد - كربلاء المقدسة خلال سنة واحدة (يمر بالمحمودية فالمسيب).

ب. خط كربلاء المقدسة - النجف الأشرف خلال ٣ سنوات.

ج. خط بغداد - خانقين خلال ٤ سنوات (يمر بشهربان فخان بني سعد).

على أن تقوم إدارة النافعة بتدقيق اللائحة المذكورة والخرائط المرفقة خلال ٣ شهور من تاريخ تقديم الطلب، ومن ثم تصادق عليها. وأن يقوم أصحاب الامتياز بتنفيذ المشروع خلال سنتين من تاريخ البدء بالعمل. ومن الملفت للنظر ذلك التفاوت الواضح في المدد المقدر لانجاز هذه اللوائح والخرائط، (على الرغم من تقارب المسافات وتشابه البيئات الجغرافية للطرق نفسها)، وتبلغ نحو ثماني سنوات كاملة،

التجارية وأسباب الترقى والحاصل أن تحري حد تام لأجل تعريف خيره ومنافعه... فإن شاء الله تعالى أن طريق كربلاء هذا يجد وجوداً بوجه التثبيت العالي وذلك الوقت تسلم إجابة إفاداتنا هذه».

وأشارت إلى ما سيديره مثل هذا المشروع من أرباح على المستثمرين، وإن الإقبال على الاستثمار سيزيد من الثروة المتدفقة، ليس عليهم فحسب، وإنما على البلاد بوجه عام، وهذا ما ترغب به الدولة وتشجعه، فقالت: «ألا وإن المقصد من هذا هو تعميم الثروة التي تحصلها الشركة التي تشكل هذا الطريق، وذلك أيضاً يستطيع أن يحصل بأخذ الحصص، وهذه الطرق تسهل تأسيسها وتشكيلها، ألا وإن ملكاً كانت به الشركات كثيرة فإن المنفعة العمومية توجد وتحصل في ذلك الموضع أسرع منها في غيره، وهذه القاعدة هي من أحكام فن الثروة وهي مثبت بأثاره الباهرة، فإن ذوي الحصص الذين يركبون هذه الشركة بأي قدر يكونون كثيرين فإن المنفعة تتعمم بذاك القدر، أي قدر ما يصيرون قليلين فبتلك الدرجة تحصل انحصاراً<sup>(٢٨)</sup>، ألا وإن منفعة العموم مرجحة لدى الحكومة على الخصوص»<sup>(٢٩)</sup>.

وعلى الرغم من الحملة الإعلامية التي قامت بها الشركة من أجل الترويج لمشروعها الرائد، والمساعي التي اضطلعت بها من أجل إنجاحه، من مد سكك الحديد، وتمهيد الطرق، إلا أن المشروع نفسه لم ير النور فعلاً، فقد قررت نظارة النافعة (وزارة الأشغال) في استانبول سنة ١٨٨٠م رفض المصادقة على النظام الداخلي للشركة دفعة واحدة، بحجة اعتراضها على بعض مواد هذا النظام، فأسقط في أيدي أصحاب الامتياز، وكانوا قد أنفقوا الأموال الكثيرة عليه، ولم

وذكرت الجريدة أنه «بموجب ذلك (١٢٩٦هـ). يصحح قيدها وقوجانها<sup>(٢٦)</sup> اللازم باسم المومى إليه، فسندات الحصص الثلاثة والعشرون المذكورة الضائعة إذا تظهر في المستقبل بيد كل من كان فإنها لا تقبل ولا تعتبر»<sup>(٢٧)</sup>.

ومع كل ذلك، مضت الشركة في الترويج لمشروعها الطموح مُدكِّرة بمزاياه الكثيرة، من حيث أنه يؤدي إلى رفع مستوى الإنتاج في العراق ليعود كما كان في عصوره الزاهرة حينما كان في مستوى تحسده عليه أمم العالم، ورأت ان سبب ذلك الانخفاض يكمن في قلة منافذ التصدير، وفقدان وسائل النقل، فقالت: «... إن العراق الذي كانت آثار عمرانه في وقته مغبوطة البلدان بينما كانت مناسبتة التي هي في الموقع بدرجة لا تكاد تقبل قياساً لنقطة من نقاط كرة الأرض، إذا به وهو مضطر لعدم الاستطاعة على صرف محصوله الطبيعي، وهذا التأثير لا شبهة فإنه يحصل من النقائص المخصوصة كعدم المخرج وفقدان الوسائط الثقيلة...».

وانتقلت الى الحديث عن التجارة، فنبهت مرة أخرى إلى أهمية وجود طرق نقل صالحة لنقل البضائع من شرق البلاد إلى غربها، وربما أرادت الإشارة الى موقع العراق الرابط بين الخليج العربي والبحر المتوسط، وتشجيع مختلف النشاطات الاقتصادية المتمثلة بالتبادل التجاري خاصة، فقالت: «فأما التجارة فلا يشك في أنها وقتئذ تترقى بدرجة المائة في الواحد لأن هذه الطريق في ذلك الوقت يستحصل وسائل الإكمال كإيصال المحصولات من الشرق إلى الغرب في خمسة عشر يوماً وتسهيل الاختلاط الذي يستطيع أن يحصل به الخلق الوقوف على المعاملات

ونتيجة للعلاقات القوية التي ربطت بين الدولة العثمانية والمانيا، فقد صدرت في نهاية تشرين الثاني سنة ١٨٩٩ ارادة سلطانية منح بموجبها امتياز مد سكة الحديد من قونية الى بغداد، ومنها الى البصرة، الى شركة سكة حديد الاناضول الألمانية على أن يمر قريباً، من مدينتي كربلاء والنجف، وذلك ادراكاً من الحكومة العثمانية للقيمة الاستراتيجية السياسية لربط سريع للمركز مع اقصى الحدود الشرقية للدولة<sup>(٣٣)</sup>. غير ان هذا المشروع لم يكتمل بسبب نشوب الحرب العالمية الأولى<sup>(٣٤)</sup>. وبذا انتهى اخر آمال أهالي كربلاء المقدسة في أن يرون سكة الحديد المنشودة تمر في أرضهم حتى انتهاء عهد الدولة العثمانية في العراق.



خارطة لمشروع السكك الحديدية في ولايتي بغداد والبصرة سنة ١٨٩٣. (مركز كربلاء للدراسات والبحوث: موسوعة كربلاء الحضارية، الوثائق العثمانية، ج ٨ ص ١١١، عن الأرشيف العثماني في استانبول).

تُجد التماساتهم وعرائضهم شيئاً في إقناع الحكومة بجدوى تحقيقه، والمنافع التي يمكن أن تحصل من ورائه، إلا أن وزارة النافعة لم تُجد عن رأيها في رفضه بصفة قاطعة، ومن الصعب معرفة الأسباب الحقيقية من وراء هذا الرفض، إلا أن تكون أسباباً سياسية لم يرد المسؤولون الإفصاح عنها في حينه، لأنه لو كانت هذه الأسباب فنية او مالية لأمكن معالجتها بإدخال التعديلات على النظام الداخلي<sup>(٣٥)</sup>.

ومن اجل إنقاذ المشروع اضطرت الشركة الى تقديم مقترح بديل هو الافادة من السكك الحديدية التي تم نصبها عن طريق تحويلها الى خطوط ترامواي بدلا من ان تكون خطوطاً للقطار، فلم تحصل الموافقة على هذه أيضاً، كما جرت محاولة اخرى تقدم بها بعض التجار، لإقناع المسؤولين بالسماح لهم بتنفيذها، إلا ان هذه المحاولات فشلت جميعاً ومات المشروع ضحية تردد الحكومة في تنفيذه، وشكوكها في تداعياته، والبيروقراطية التي أدت إلى اختناقه، ولم نعد نسمع عنه شيئاً بعد ذلك شيئاً.

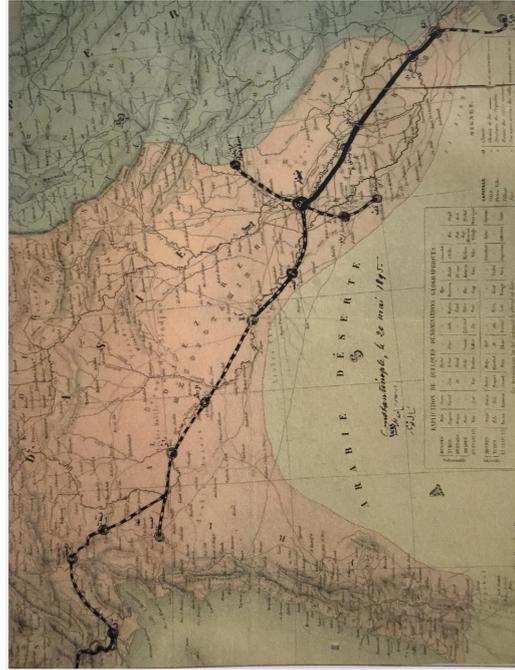
وهكذا فإننا نقرأ فيما نشرته الزوراء في محرم من سنة ١٣٠٤ هـ/ ايلول ١٨٨٤م أن والي بغداد أجرى تعديل الطريق من الحلة إلى كربلاء، وقام بإصلاح المعابر وصرف ضياعها «فجعل في كل واحدة منها طريق (شوسه)<sup>(٣٦)</sup>، وشغل من بغداد إلى كربلاء على الطريق التي سعى بتعديلها عربات أحمال عادية وما أشبهها، وبذل المساعي المشكورة»<sup>(٣٧)</sup>، ولم يتطرق الخبر الى سكك حديد تقوم بهذه المهام، وغيرها، كما كان مأمولاً من قبل، مما دل على أن المشروع الطموح طوي في مدارج النسيان.

## خاتمة

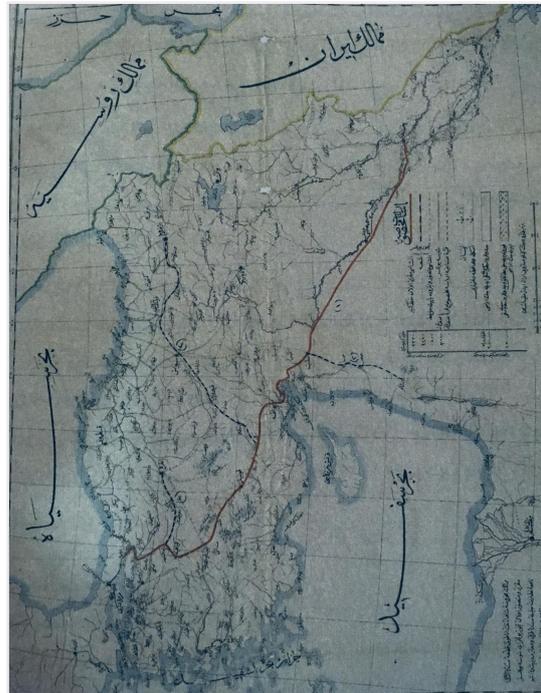
مر مشروع انشاء سكة حديد يصل مدينة كربلاء المقدسة بمدينة بغداد، وبكل من مدينتي خانقين، والنجف الاشرف، بجملة من التطورات والإحباطات شغلت الحقبة الممتدة من ستينات القرن التاسع عشر وحتى نهاية عهد الدولة العثمانية في العراق، وكان مدحت باشا قد طرح فكرة المشروع على الشاه ناصر الدين القاجاري عند زيارته للعراق سنة ١٨٦٩، الا انها لم تلق الاستجابة المطلوبة في حينه، ولكن لم يمض الا عقد واحد حتى أعيد التفكير باحياء المشروع، حين شكل عدد من تجار بغداد شركة مساهمة لهذا الغرض، وطرحت أسهمها على الجمهور الذي أقبل على شرائها متأثراً بالحملة الاعلامية التي روجت له، الا ان المشروع دخل من بعد ذلك في نفق مظلم من المفاوضات المطولة مع الحكومة العثمانية أدت الى توقفه، وأخيرا منحت هذه الحكومة موافقتها على امتياز سكة حديد ألمانية تربط الاناضول بساحل الخليج العربي فجرى وضع المدينة المقدسة على هذا الخط لتكون واحدة من محطات المهمة، إلا أن المشروع توقف مرة أخرى بسبب اندلاع الحرب العالمية الاولى.

## الهوامش

- (١) لابد من الإشارة هنا إلى أننا اعتمدنا بصفة رئيسة، في كتابه هذا البحث، على جريدة الزوراء البغدادية، في اعدادها الصادرة من سنة ١٨٦٩ إلى ١٩١٥.
- (٢) الزوراء، العدد ١٣٩٦ في ١٥ جمادى الآخرة ١٣٠٤.
- (٣) كان ذلك الاتفاق قد تحقق اثر الزيارة التي قام بها



خارطة سكك الحديد في ولايتي بغداد والبصرة سنة ١٨٩٥ (موسوعة كربلاء الحضارية، الوثائق العثمانية، ج ٨ ص ١١٢، عن الأرشيف العثماني في استانبول).



خارطة لسكك الحديد في الدولة العثمانية سنة ١٨٧٨ (مركز كربلاء للدراسات والبحوث: موسوعة كربلاء الحضارية، الوثائق العثمانية، ج ٨ ص ١١٠، عن الأرشيف العثماني في استانبول).

بمقدار متر واحد» (الزوراء، العدد ٢٠٠ في ١٥ رمضان ١٢٨٨).

(٨) في سنة ١٩١٤ حصل محمود جلبي الشابندر، احد كبار تجار بغداد، على امتياز لإنشاء ترام كهربائي في بغداد، واستقدم مهندسين بريطانيين لعرض هندسة الشارع الذي يسير فيه الترام المذكور، وكان من المتفق عليه ان يجتاز الترام نهر دجلة على جسر حديدي يحل محل الجسر العتيق القائم انذاك (الذي شيد في مكانه جسر المأمون، المسمى جسر الشهداء فيما بعد) الا ان نشوب الحرب العالمية الاولى آنذاك حال دون تنفيذ هذا المشروع. جريدة صدى بابل، العدد ٢٤٧ في ٢١ شعبان ١٣٣٢ هـ/ ١٥ تموز ١٩١٤ م.

(٩) بلغت أرباح الشركة ١٨٪ إلى ٢٠٪. نوار: مصدر سابق ص ٣٨١.

(١٠) الزوراء، العدد ٤٨ في ٢٣ صفر ١٢٨٧ وكمال حتاتة: مذكرات مدحت باشا، ص ٢٣١.

(١١) قايا، ديلك، كربلاء في الارشيف العثماني، ترجمه عن التركية حازم سعيد ومصطفى زهران، بيروت، ٢٠٠٨، ص ٢٤٩.

(١٢) جريدة الزوراء، العدد ٧٦٢ في ٣٠ جمادى الأولى ١٢٩٦.

(١٣) الزوراء، العدد ٩٨ في ٢ رمضان ١٢٨٧.

(١٤) حسن ويس التلعفري، النجف في الارشيف العثماني دراسة تحليلية (١٢٨٦-١٣٣٤هـ)، بيروت، الدار العربية للموسوعات، ٢٠١٦ م، ص ٢٨٨.

(١٥) الزوراء العدد ٨٦٥ في ٢٠ شوال ١٢٩٦.

(١٦) موقع سكك حديد مصر، اطلع عليه في ٨/٨/٢٠١٨.

(١٧) المادة ٢٥ من القانون.

(١٨) الزوراء، العدد ٧٦٢ في ٣٠ جمادى الأولى ١٢٩٦.

امبراطور المانيا فريديريك وليم الثاني الى الدولة العثمانية في تشرين الأول سنة ١٨٩٨. ينظر: عبد الرؤوف سنو، رحلة امبراطور ألمانيا وليم الثاني إلى الشرقي في مرآة الصحافة العربية المعاصرة، مجلة تاريخ العرب والعالم، بيروت، ١٩٩٩، ١٨٠.

(٤) بلغ عدد أسهم الشركة ٩٠٠٠ سهماً، تبلغ قيمتها ١٥٠٠٠ ليره، اشترها جميعا تجار بغداديون، وكانت قيمة السهم الواحد ٢٥٠ قرشاً، وبلغت كلفة المشروع ١٨٠٠٠ جنيه، بينما بلغ مجموع عربات الشركة ٤٠ عربة، كل منها بطابقين، وتستوعب كل منها ٥٠ راكباً، واتخذت هذه الشركة من خان البرزلي مقراً لها (حيث شيدت عمارة الدامرجي فيما بعد)، ومن أبرز من تولى رئاستها التاجر عبدالمهدي الاسترابادي (ولد ١٢٢١ هـ وتوفي سنة ١٣١٦ هـ/ ١٨٠٦ - ١٨٩٨ م). ينظر: كمال حتاتة: مذكرات مدحت باشا، بيروت، ٢٠٠٢، ص ٢٣٤ وعبد العزيز سليمان نوار: تاريخ العراق الحديث، القاهرة ١٩٦٨، ص ٣٨١.

(٥) من الفرنسية Train، وتعني القطار، والقطار لغة الابل اذا سارت على نسق واحد واستعيرت لتعني مركبات سكك الحديد.

(٦) في ٨ محرم سنة ١٣٣٤ هـ/ ١٩١٦ م صدر قانون خاص بالغاء المواد من ٤٠ الى ٥١ من هذا القانون.

(٧) من التركية (أزبه) وهي بالعربية (عجلة)، وعُربت بد(عربة) وعُرفت في عامية العراق بد(عربانه) وفي مصر (عربية)، وعرفتھا الزوراء بأنها «آلة من الخشب تجرھا الدواب وهي تندرج» (العدد ٣ في ١٩ ربيع ٢، ١٢٨٦) وبعد عام أطلقت الجريدة اسم (عربة) على ما عرف فيما بعد بالسيارة، فذكرت أن جون هادن الانكليزي قد اخترع بهذه الاثناء عربة في حلب وتلك العربة تسير بالقوة النارية مرتفعة عن سطح الأرض

- ترجمة محمود كيبو، بيروت ٢٠٠٩، ص ٣٠١.
- (١٩) الزوراء، العدد ٨١٥ في ٢٠ شوال ١٢٩٦.
- (٢٠) الزوراء، العدد ٧٧٥، في ١٨ شعبان ١٢٩٥.
- (٢١) الزوراء، العدد نفسه.
- (٢٢) بموجب قانون التجارة البرية العثماني، في المادة ٢٠ فإن الانونيم اسم للشركات الواقعة على الأسهم من دون ان يذكر فيها اسم أحد من أصحاب الحصص اصلاً.
- (٢٣) الزوراء، العدد ٧٦٢، جمادى الاخرة ١٢٩٥.
- (٢٤) الزوراء، العدد ١٥٥، ٥ ربيع الاخر ١٢٨٨.
- (٢٥) التلعفري: النجف في الارشيف العثماني، ص ٢٨٩.
- (٢٦) من التركية دفتر الوصولات، محمد علي الانسي، وفي الدراري اللامعات في منتخبات اللغات، ١٣٢٠ هـ، ص ٤٤٦: صك. وهو في الزوراء يختص بتجارة التبغ قالت «على كل تاجر يدخر الدخان في مغازته لا بد من إعطائه تذكرة القوجان المطبوعة من جانب الإدارة» وذلك حتى يدون فيها «مقدار الدخان الذي باعه واسم المشتري وشهرته وتاريخ تسليمه ويكتب تذكرة رخصية» (الزوراء، العدد ٤١٣ في ٢٥ ربيع ٢، ١٢٩١).
- (٢٧) الزوراء، العدد ٨٧٦ في ٢٩ ذي القعدة ١٢٩٦.
- (٢٨) يريد: احتكاراً.
- (٢٩) الزوراء، العدد ٧٦٢ في جمادى الاولى ١٢٩٥.
- (٣٠) التلعفري، النجف في الارشيف العثماني، ص ٢٩١.
- (٣١) كلمة من أصل فرنسي، تعني الجادة، طريق العربية (الدراري اللامعات ات ص ٣٢٢) وفي الزوراء «جادة قوية مستوية» (العدد ٤٣ في ١٨ محرم ١٢٨٧) وأيضاً «تعمير هذا الطريق وجعله أرضاً مستوية (شوسه)» (العدد ١٠ جمادى ١، ١٣١٩).
- (٣٢) الزوراء، العدد ١٢٨٦ في ٢٠ محرم ١٣٠٤.
- (٣٣) ماكس فون اوبنهايم: من البحر المتوسط الى الخليج،

Nicholson.J.. The Hejaz Railway. Stacey (٣٤) ينظر: International Publishers 2005