

## مشروع سكة حديد العقبة ١٩٠٣-١٩٠٩ دراسة تاريخية

م. د. اراس حسين الفت

الجامعة العراقية / كلية التربية للبنات

### المقدمة :

حظي تاريخ الدولة العثمانية ، بالتنافس الدولي على ممتلكاتها ، الأمر الذي أثار اهتمام عدد كبير من الباحثين ، وهذا لم يمنع من وجود بعض الموضوعات المهمة التي لم تبحث ، ومنها مشروع سكة حديد العقبة الذي تقدمت به بريطانيا للدولة العثمانية .

إن اختيار عنوان البحث مشروع سكة حديد العقبة ١٩٠٣-١٩٠٩ دراسة تاريخية جاء نظراً لأهمية الموضوع من جوانب عدة سواء أكانت اقتصادية أم سياسية أم عسكريه وإن تحديد عام ١٩٠٣ كبدائية للبحث لان في ذلك العام تم تقديم المشروع لأول مرة وبشكل رسمي للدولة العثمانية ، اما اختيار عام ١٩٠٩ كنهاية للبحث ، إذ في ذلك العام غلق فيه موضوع سكة حديد العقبة بعد أن حققت بريطانيا أهدافها من المشروع .

وفقاً لأشكالية اختيار موضوع البحث يمكن تحديد المسارات التي سار بها ، ومنها : هل توجد جذور تاريخية لفكرة مشروع سكة حديد العقبة ؟ هل استطاعت بريطانيا تحقيق اهداف سياسية واقتصادية من مشروع سكة حديد العقبة ؟ هل كان مشروع سكة حديد العقبة بمثابة العصا الغليظة تستعملها بريطانيا للضغط على الدولة العثمانية من اجل الحد من تزايد المصالح الالمانية فيها ؟ هل كان المشروع امتداداً لسياسة بريطانيا الهدافه الى اضعاف الدولة العثمانية في مصر وشبه الجزيرة العربية، وإثارة الزعماء العرب ضدها ؟

---

### Abstract

The history of the Ottoman Empire and the international competition over its properties were of great interest for researchers; however, there are still some important topics that have not been discussed yet. One of these topics is Aqaba Railway project, proposed to the Ottoman Empire by Great Britain.

The research's title, Aqaba Railway Project 1903-1909: a historical study, was selected in view of the subject's importance in various aspects, whether economic, political or military. The year 1903 is selected as the starting point of this paper because the project was first officially presented to the Ottoman Empire in that year, while the year 1909 was selected to mark the end of the period covered hereby because the Aqaba Railway Project file was closed that year, after Britain had achieved its objectives of the project.

### المبحث الاول : فكرة انشاء المشروع ومساره :

تعود الجذور الاولى لمشروع سكة حديد العقبة الى فكرة بريطانية هدفت الى ربط القارة الاوربية بالخليج العربي والهند ، بواسطة طريق بري يمتد عبر الاراضي الاسيوية باتجاه مياه الخليج العربي ، بدلاً من الطريق البحري الطويل حول افريقيا، وتعود هذه الافكار الى اوائل القرن التاسع عشر ، اذ شهد عام ١٨٢٥ تدشين اول سكة حديد لنقل البضائع في بريطانيا <sup>(١)</sup> ، وفي عام ١٨٢٩ اقترح مجلس ادارة الهند على الحكومة البريطانية فكرة انشاء طريق سريع نحو الهند عبر سوريا ووادي الرافدين لربط الهند ببريطانيا <sup>(٢)</sup> .

امتاز النصف الاول من القرن التاسع بتقديم العديد من المشاريع التي هدفت الى ربط قارة اوربا بالهند عبر الجزيرة العربية ومصر ، وكان من ابرز تلك المشاريع مشروع وليم بير في عام ١٨٤٢ ، عندما اقترح مشروع سكة حديد يمتد من كاليه الى القسطنطينية ، وفي العام التالي قدم الكسندر كامبل مقترحاً لانشاء سكة حديد من اوستند على الساحل البلجيكي عبر فينيا وبلغراد عبر القسطنطينية ، كما اتفق السير وليم اندرو رئيس شركة دلهي البنجاب والسند للخطوط الحديدية على مد سكة حديد من السويداء على خليج الاسكندرونة حتى قلعة جابر في اعالي الفرات ومده نحو بغداد والبصرة ، وصولاً الى الكويت <sup>(٣)</sup> .

شهد منتصف القرن التاسع عشر تنافساً اوروبياً حاداً على ممتلكات الدولة العثمانية ، من اجل الظفر بالعديد من الامتيازات الاقتصادية ، وكان التنافس على اشده بين القوى الثلاثة ( بريطانيا ، فرنسا ، روسيا ) في منطقة الخليج العربي <sup>(٤)</sup> ، ولاسيما ان الاخيرة سعت الى الحصول على امتياز مشروع لسكة حديد تربط بحر قزوين بالخليج العربي <sup>(٥)</sup> .

على اثر ذلك ، كلف المهندس البريطاني روبرت ستيفنسون Robert Stephenson في الثاني عشر من تموز عام ١٨٥١م ، بوضع دراسة لمشروع ينافس قناة السويس عن

طريق مد سكة حديد من الاسكندرية الى القاهرة ، ومن القاهرة الى السويس ثم يمتد الى البصرة <sup>(٦)</sup> .

ومع حصول فرنسا عام ١٨٥٤ على الموافقات الاولى من والي مصر محمد سعيد باشا (١٨٥٤-١٨٦٣) على حفر قناة السويس بعد موافقة الحكومة العثمانية <sup>(٧)</sup> ، شعرت بريطانيا بخطر وقوع طريق مختصر يصل الى الهند ذرة التاج البريطاني بيد الفرنسيين ، وعدته تهديداً كبيراً لمصالحها، لذا رأت بريطانيا ان من الضروري ايجاد طريق بديل لقناة السويس ، وهنا فكرت بجدية بربط قارات العالم القديم بواسطة سكك الحديد والوصول الى الهند برا و ازلت اي منافسة دولية عن طرق تجارتها <sup>(٨)</sup> .

وفي عام ١٨٥٧ منح السلطان العثماني عبد المجيد الاول ( ١٨٣٩ - ١٨٦١ ) امتيازاً لشركة الفرات للسكك الحديدية ، المتضمن تقديم ضمانات من الحكومة العثمانية ٦% كفاءة على رأس المال المستغل ، لانشاء مشروع سكة حديد يربط الهند بالخليج العربي ، وعلى الرغم من تأييد بعض اعضاء مجلس العموم البريطاني للمشروع ، الا انه فشل بسبب رفض الحكومة البريطانية تقديم ضمانات للمستثمرين <sup>(٩)</sup> .

وفي العاشر من اب عام ١٨٥٧ برر رئيس الحكومة البريطانية اللورد بالمرستون Lord Palmerstone <sup>(١٠)</sup> ، سبب الرفض والمتعلق بجوانب اقتصادية ، اذ كان يعتقد بعدم وجود جدوى اقتصادية من المشروع كونه غير مربحاً <sup>(١١)</sup> ، وعدم استطاعة الشركة توفير المال الكافي لتنفيذ ذلك المشروع <sup>(١٢)</sup> ، كما ان مجلس العموم البريطاني رفض المشروع بحجة ان طريق قناة السويس كافي لنقل البضاعة ، وان بريطانيا حصلت على اسهم فيها، وكما ان اعضاء مجلس العموم البريطاني بررو الرفض بحجة عدم القدرة على تأمين هكذا طريق طويل من اعتداءات السكان المحليين ، واذا ما فكرت الحكومة بحماية الطريقة عليها توفير

مراكز للحماية وستكون مكلفة <sup>(١٣)</sup> ، ولاسيما ان بريطانيا كان لها صراع طويل مع القراصنة في الموانئ العربية <sup>(١٤)</sup> .

فضلاً عن ذلك كان الجانب السياسي حاضراً ايضاً ، فان الصراع مع فرنسا كان يعد ابرز اسباب رفض الحكومة البريطانية ، ولاسيما ان الاخيرة سعت الى الحفاظ على العلاقة الطيبة مع نابليون الثالث Napoleon III <sup>(١٥)</sup> ، بعد دخولهم حرب القرم <sup>(١٦)</sup> الى جانب الدولة العثمانية وانعكاسها ايجاباً على العلاقات البريطانية -الفرنسية وما نتج عنها من تقارب بينهما ، ولاسيما ان فرنسا رفضت مشروع لسكة حديد تبدأ من سكوتاري Scutari - ازميز Izmir - سيفي Sivai - حसार Hisar - اكسري Aksaray الى ان يصل وادي الفرات بغداد ، بلاد فارس ، بلوچستان ، فكلكتا في الهند ، الامر الذي ادى الى تأجيل عرض مشروع سكة حديد العقبة <sup>(١٧)</sup> .

في الواقع ، انتهت مشاريع الربط القاري البريطانية بالفشل ولم تر النور ، لانها لم تتل اهتماماً من لدن الحكومات البريطانية المتعاقبة ، اذ كانت تعتقد بعدم جدوى تلك المشاريع وقلة ارباحها بسبب ماتحتاجه من اموال طائلة <sup>(١٨)</sup> .

ينبغي ان نشير هنا، ان مشاريع سكك الحديد التي تمتد من اوربا الى الخليج العربي ، ومن ثم استخدام البواخر الى الهند ( مشاريع الربط القاري ) هي في الاساس افكار بريطانية ، الا ان تلك المشاريع لم يكتب لها النجاح ، بسبب احتياجها الى تمويل كبير وضمانات حكومية ، فضلاً عن سيطرة بريطانيا على قناة السويس بعد اكتمالها فضلاً عن الارباح المضمونة التي كانت تجنيها بريطانيا نتيجة استخدام النقل النهري ، كما سعت بريطانيا الى عدم التصادم مع فرنسا داخل اراضي الدولة العثمانية من اجل البقاء على علاقات الصداقة بينهما وبين الباب العالي ، وعدم اقحام مناطق النفوذ الاستعمارية في صراعات قد لا تخدم

مصالح البلدين مما يسبب في اختلال التوازن الدولي ، وهو الامر الذي فوت عليها فرصة كبيرة لاحتكار مثل هكذا مشاريع مهمه <sup>(١٩)</sup>.

على الرغم من ذلك ، استمر بعض المهندسين البريطانيين في تقديم مشروعات لسكك حديد داخل الاراضي العثمانية ، ففي عام ١٨٧٠ قدم مهندسون للحكومة البريطانية مشروع سكة حديد من الاسكندرية الى البصرة عبر حلب والموصل وبغداد ، كما درست بريطانيا امكانية مد سكة حديد من السويداء على الشاطئ السوري الى الكويت ، ومشاريع اخرى لسكك حديد لربط الاسماعيلية على قناة السويس بالكويت على الخليج العربي <sup>(٢٠)</sup>.

وفي عام ١٨٧٢ شكل مجلس العموم البريطاني لجنة برئاسة السير نورث كوت ، كان الهدف من اللجنة وضع دراسة لربط البحر الابيض المتوسط ، والبحر الاسود بالخليج العربي ، وقد توصلت اللجنة الى ضرورة مد سكة حديد تربط اوربا بالهند عن طريق شبه جزيرة العرب والخليج العربي ، وكان رأي اللجنة ان يتم تنفيذ مشروع سكة حديد وادي الفرات ، التي يمكن استخدامها لاجراض اقتصادية وعسكرية من بريطانيا الى الهند ، وكما انها تكون بمثابة حاجز لايفاف التوسع الروسي نحو الخليج العربي ، وأحتوى التقرير على تفاصيل تكلفة المشروع التي كان مقرر ان تتجاوز عشر ملايين جنيه استرليني ، لكن الحكومة البريطانية رفضت اعطاء ضمانات للمشروع كما فعلت من قبل لذلك بقي المشروع حبراً على ورق ولم يتم تنفيذه <sup>(٢١)</sup>.

لم تر النور مشاريع سكك الحديد ، التي مخطط لها ان تقطع شبه الجزيرة العربية وصولاً الى الهند ، المقدمة من قبل البريطانيين سواء كانوا تجاراً ام مهندسين ، لان الحكومة البريطانية لم تبذل جهوداً حثيثة من اجل تطبيق تلك المشاريع وتحويلها الى واقع عملي ، وكان السبب في ذلك خشيتها اثاره مشاعر القوى الاستعمارية الاخرى ، كل من فرنسا و المانيا و روسيا ، الذين كانت لهم مصالح اقتصادية داخل الدولة العثمانية <sup>(٢٢)</sup> ،

فضلاً عن ذلك استطاعت بريطانيا الهيمنة على قناة السويس عن طريق شراء اسهم القناة وبذلك وقعت تحت سيطرتها ، كما ان مصر نفسها قد خضعت للسيطرة البريطانية عام ١٨٨٢ ، وبذلك قطعت بريطانيا الطريق امام كل المشاريع العثمانية والاوربية الهادفة الى تهديد طريق الهند البري ، وفي الوقت نفسه استطاعت بريطانيا عقد مجموعة من الاتفاقيات السرية مع حكام الخليج وبذلك امنّت الجزيرة العربية من اي تهديد لمصالحها (٢٣).

اشارت الحقائق التاريخية الى ان عام ١٩٠٣ هو العام الذي تم فيه عرض فكرة مشروع سكة حديد العقبة على السلطات العثمانية ، وكان بمثابة رد فعل على تطور المصالح الالمانية في الدولة العثمانية ، وحصولهم على عدد من الامتيازات الاقتصادية والسياسية ، وقد صرح فيما بعد القنصل البريطاني الكولونيل لوك LOCK ، الى نائب القنصل الفرنسي في بغداد ، بهذا الخصوص قائلاً " بريطانيا لن تغفر لعبد الحميد صداقته مع قيصر المانيا " ، وقد رحبت الاوساط السياسية البريطانية بهذا المشروع ولاسيما حكومة الهند البريطانية التي عدته مشروعاً كونياً ، ورأته خطأ جدياً ممكن تنفيذه لربط الهند بمصر ، ويحد من المحاولات الالمانية الساعية للوصول الى شبه الجزيرة العربية (٢٤) .

شهدت الاعوام التي تلت عام ١٩٠٣ تنافساً كبيراً بين الدول الاوربية الكبرى على تقديم عروض انشاء سكك الحديدية داخل ممتلكات الدولة العثمانية ، ولاسيما ان الاخيرة سعت وبجدية كبيرة لانشاء مشروع سكة حديد برلين - بغداد ، الذي مثل قمة المصالح الالمانية الطامحة في الوصول الى الخليج العربي ، وتهديد المصالح البريطانية ، وبالخصوص طريق الهند ، لذا سعت المانيا الى ربط الدولة العثمانية بها عن طريق تلك السكة ، وقد دخلت الدوائر البريطانية في نقاشات معمقة حول ذلك المشروع ، بعد حصول الالمان على الامتياز وبشكل رسمي عام ١٩٠٣ ، وتم الاتفاق على تحديد نقطة ما على الخليج العربي تكون نهاية لسكة حديد برلين - بغداد ، مما اثار مخاوف البريطانيين على

مصالحهم في الخليج العربي وشبه الجزيرة العربية ، ولاسيما كانت هناك افكار ومخططات ساعية لايصال السكة الى الكويت ، ومن ثم الى اليمن عبر اراضي شبه الجزيرة العربية<sup>(٢٥)</sup>.

على اثر ذلك قامت بريطانيا بنشاط دبلوماسي وعقد مجموعة حوارات مع كل من (المانيا - فرنسا - روسيا) ، من اجل تهدئة الاجواء السياسية بينهم بسبب التنافس حول سكك الحديد داخل اراضي الدولة العثمانية ، وقد تولى بلوك مهمة الاتصال بالسفير الالمانى في اسطنبول ، وابلغه بضرورة اشراك اطراف دولية في مجلس ادارة سكة حديد برلين - بغداد ، وان تحصل بريطانيا على حصة عادلة بالمشروع ، مقابل الموافقة عليه ، وقد ابدى الالمان استعدادهم لذلك<sup>(٢٦)</sup> .

الى ان بريطانيا أجلت المطالبة بمشروع سكة حديد العقبة نتيجة للتطورات الدولية ، كان ابرزها انشغالها بعقد الوفاق الودي مع كل من فرنسا وروسيا خلال الاعوام (١٩٠٤-١٩٠٧) وعلى التوالي ، والذي تم فيه تقاسم مناطق النفوذ في الشرق الاوسط ، كما ان تدويل مشروع سكة حديد برلين بغداد وحصول بريطانيا على اسهم فيه ، الامر الذي مهد لمرحلة جديدة لمشروع سكة حديد العقبة<sup>(٢٧)</sup>.

على اثر تلك التطورات سعت بريطانيا في الثاني من نيسان عام ١٩٠٧ الى الحصول على امتياز لخط سكة حديد يمتد من بور سعيد - العقبة - الجوف - البصرة ، وبدأت تتشاور مع فرنسا كي تمد سكة حديد تدمر - حمص - دير الزور وربطها بسكة بور سعيد - البصرة<sup>(٢٨)</sup> ، في محاولة للضغط على المانيا والدولة العثمانية والمساومة على بعض القضايا في الشرق الاوسط ، مقابل رفع التعريفات الكمركية وعدم عرقلة بناء سكة حديد برلين - بغداد ، لذا لم يتم الاتفاق بين اطراف الصراع<sup>(٢٩)</sup> .

وخلال المدة من ١٩٠٧ الى ١٩٠٩ بعثت الحكومة البريطانية اكثر من بعثة سرية من مصر الى العراق ، عن طريق ارسال ضباط بزي عربي سالكين طريق شبه الجزيرة العربية ،



من اجل دراسة الواحات الموجودة في طريق السكة من العقبة الى الكويت ، وقد وضعوا دراسة بينوا فيها ان ربط الاسماعيلية بالكويت بواسطة خط لسكة الحديد اصبح ممكناً في الوقت الحالي ، ولاسيما ان شبه الجزيرة العربية ستكون منطقة للنموذج البريطاني بالكامل اذا تمكنت بريطانيا من مد السكة ، وستسيطر على طريق الهند قناة السويس (٣٠).

وبعد خلع السلطان عبد الحميد الثاني عام ١٩٠٨، ونتيجة للتقارب الكبير بين الاتحاديين والالمان ، بدأت بريطانيا تفكر من جديد بانشاء سكة حديد العقبة ، وسارت هنا بمسارين : المسار الاول ، تقديم طلب في عام ١٩٠٩ ، الى مجموعة من الزعماء العرب وعلى رأسهم خديوي مصر عباس حلمي الثاني (٣١) ، واقترحت عليهم مشروع سكة حديد دولية تمر بمحاذات ساحل شمال افريقيا ( المغرب والجزائر وتونس وطرابلس ومصر ) وتمتد الى الاسماعيلية أو بور سعيد الى شبه الجزيرة العربية حتى تصل الى الكويت ، وكان مخطط للمشروع ان يربط الاسكندرية او بورسعيد بالهند عبر وسط شبه الجزيرة العربية ، و اشار مخطط مشروع سكة حديد العقبة بالتفصيل ، أنه يبدأ من المغرب – الجزائر – تونس – ليبيا – مروراً بمصر بميناء الاسكندرية او بورسعيد المطل على البحر المتوسط مروراً بميناء العقبة المطل على خليج العقبة والبحر الاحمر وصولاً الى الكويت على الخليج العربي مروراً بشبه الجزيرة العربية ، وكان مخطط له ان يصل الى اليمن ، بهذا سوف تتكون شبكة من خطوط النقل التي تربط اسيا وافريقيا وشرق الهند واوروبا ، وتكون العقبة عقدة الوصل فيها (٣٢).

اما المسار الثاني تمثل باستمرار الحكومة البريطانية بضغطها على حكومة الانقلاب من خلال طلبها سرا من وزير الحربية محمود شوكت عن طريق سفير الدولة العثمانية في لندن ، عندما بعث في الرابع والعشرين من ايلول ١٩٠٩ (٣٣) ، وتضمن البرقية مقترح بريطاني لانشاء سكة حديد من بور سعيد او الاسماعيلية وتمتد الى راس خليج العقبة في طريقها الى الجوف داخل شبه جزيرة العربية ومن ثم تصعد الهضبة في اتجاه البصرة حيث

يمتد فرع منها الى ميناء الكويت وكان المقترح مزوداً بخارطة تشير الى اماكن مد السكة بعد ذلك من البصرة شرقاً الى حوض نهر السند (٣٤) .

في الواقع ابدى حلمي باشا الصدر الاعظم عن قلق حكومته من اصرار البريطانيين على انشاء مشروع سكة الحديد العقبة ، وان حكومته غير قادرة على منح هكذا امتياز لأسباب سياسية ، وبذلك الخصوص كتب السفير الالمانى مارشال فون Marshal Von (١٩٨٧-١٩١٢) الى حكومة برلين يعلمها بالحرج الذي وقعت فيه الحكومة الاتحاديين من جراء زيادة النشاط البريطاني في العراق وشبه الجزيرة العربية ، في محاولة للسيطرة او ابطال اهمية نهاية سكة حديد برلين - بغداد من خلال استعمار تلك البلاد عن طريق نشاط شركة لنج في نهري دجلة والفرات او انشاء سكة حديد جديدة تكون العقبة عقدة وصل فيها ، فضلاً عن مشاريع الري (٣٥) .

في الواقع أدرك البريطانيون صعوبة الحصول على امتياز مشروع سكة حديد العقبة ، بسبب الوضع السياسي غير المستقر داخل الدولة العثمانية ، الا انهم حاولوا استغلال تلك الظروف ، من خلال عرقلة مشروع سكة حديد برلين بغداد ، عندما بين مارلنغ القائم باعمال السفارة البريطانية ان من الصعوبة الحصول على امتياز سكة حديد العقبة ، بسبب رفض مجلس المبعوثان العثماني منح هكذا امتياز في ظل تلك الظروف المربكة والصعبة التي كانت تمر بها الدولة العثمانية آنذاك ، ولاسيما ان الرأي العام العثماني كان وقع تحت تأثير الدعاية الالمانية التي تشير الى ان بريطانيا تنوي استعمار الدولة العثمانية والسيطرة عليها عن طريق هكذا مشاريع استعمارية (٣٦) .

ومن اجل ايجاد حل للموضوع اتصل الوزير الاعظم بالسفارة الالمانية في اسطنبول والنقى الدكتور غوينز رئيس المصرف الالمانى في الاول من تشرين الثاني ١٩٠٩ ، وتفاوض معه بخصوص سكة حديد برلين - بغداد ، ومشروع سكة حديد العقبة ، وقد طلب

منهم اشراك بريطانيا في مشروع سكة حديد برلين - بغداد ، من اجل التنازل عن مشروع العقبة ، وبعد مرور اسبوع ابلغت السفارة الالمانية الحكومة العثمانية بان المانيا مستعدة للتفاوض مع بريطانيا واعطائهم جزء الجنوبي من سكة حديد برلين -بغداد الممتد من بغداد الى الخليج العربي<sup>(٣٧)</sup> .

#### المبحث الثاني : الاهداف المتوخاة من المشروع :

سعت بريطانيا الى جعل منطقة شبه الجزيرة العربية مركزا لتواصل لممتلكاتها في اسيا ، ومركزاً لسياساتها الخارجية ، لذا كان يتعين عليها أن تؤمن سيطرتها على كل الطرق الرابطة بين تلك الممتلكات ، وفي مقدمتها درة التاج البريطاني الهند ، لذا كانت تعارض اي مشروع لطرق النقل سواء كان برياً او نهرياً ، وكان مشروع قناة السويس من ابرز المشاريع الذي هدد المصالح البريطانية في ذلك الوقت ، وكان يتعين على بريطانيا ايجاد مشروع بديل يقلل من خطر قناة السويس على المصالح البريطانية<sup>(٣٨)</sup> .

في الواقع كانت منطقة شبه الجزيرة العربية في نظر البريطانيين تمثل باباً للسيطرة على كل المسالك البرية والبحرية بين اوربا والهند ، فقد بادرت بريطانيا الى تطويقها من كل الجهات ، فمن جهة الشمال تقع شبه جزيرة سيناء والتي تمتد بين خليجي السويس والعقبة ، ويتميز خليج العقبة بأهميته التجارية والعسكرية وموقعه المطل على ثلاثة اقطار عربية هي مصر والسعودية والاردن<sup>(٣٩)</sup> ، ومن هذا المنطلق خططت بريطانيا لمشروع يربط مصر بالخليج العربي ، فكان مشروع العقبة خير اداة لتطبيق تلك الخطط ؛ اما من جهة الجنوب فهناك ميناء عدن قاعدة الدخول الى اليمن ، فسعت بريطانيا الى ربطه بخط حديدي يصل الى حدود صنعاء من خلال ايجاد مشروع سكة حديد العقبة لها<sup>(٤٠)</sup> .

وفي تلك الفترة ولد مشروع سكة حديد الحجاز، الذي تبناه وتولى بناءه السلطان عبد الحميد الثاني انطلاقاً من سعيه لتعزيز التضامن الاسلامي من جهة، ولتدعيم قوة الدولة العثمانية وقدرتها الاستراتيجية من جهة اخرى<sup>(٤١)</sup>، فسعت بريطانيا الى عرقلة المشروع من خلال اىصال فكرة الى المسلمين في شبه الجزيرة العربية والهند أن مشروع سكة حديد الحجاز لا يمكن انجازه بأموال المسلمين وحدها، بل يحتاج الى تخطيطاً وتعاوناً بين الدولة العثمانية وبريطانيا وبين المسلمين انفسهم، لذا قدمت بريطانيا مشروع سكة حديد العقبة لزعماء شبه الجزيرة العربية والدولة العثمانية في ان واحد كمشروع موازي لسكة حديد الحجاز، لكي لا يحصل المشروع الاخير منفذاً على البحر، عن طريق ربطه بخط حديدي الى حدود صنعاء، للسيطرة على ميناء عدن جنوب الجزيرة العربية، وبذلك يتم افشال جزءاً مهماً من هدف المشروع<sup>(٤٢)</sup>.

بناء على ذلك حاولت بريطانيا افشال مشروع الجامعة الاسلامية<sup>(٤٣)</sup> الذي روج له السلطان عبد الحميد الثاني، الذي عمل كثيراً على تطبيقه من خلال ربط العرب المسلمين بالرابطة الدينية عن طريق الترويج الى فكرة مفادها انه زعيماً للعالم الاسلامي، وحامي الحرمين الشريفين، ومن اجل تلك الفكرة انشأ مشروع سكة حديد الحجاز، الذي كان اسلامياً في ظاهره لتسهيل عملية انتقال الحجاج من اسطنبول وبلاد الشام الى الحجاز<sup>(٤٤)</sup>، اما هدفه الحقيقي كان لسهولة نقل القوات العسكرية من اسطنبول الى الجزيرة العربية، التي كانت تشهد اضطرابات وتمردات مستمرة ضد السلطات العثمانية، كما هدف الى تطويق التواجد البريطاني في مصر وسهولة نقل القوات العثمانية لضرب المصالح البريطانية في السويس والخليج العربي<sup>(٤٥)</sup>.

ولابد من الاشارة إلى أن مشروعي سكة حديد الحجاز، و سكة حديد العقبة كانا احد اوجه الصراع العثماني - البريطاني من اجل السيطرة على شبه الجزيرة العربية ولاسيما

الحجاز والاماكن المقدسة ، اذ كان هدف المشروع الاول اضعاف البدو، والتدخل ضد المحاولات الرامية لانشاء اي خلافة عربية او مصرية لضم البحر الاحمر والحجاز ، وضد أي حركة استقلالية في اليمن ، لان المشروع سيفتح الطرق البرية امام القوات العثمانية ، والتقليل من اهمية استخدام الاسطول البحري الذي كان لا يستطيع مواجهة الاسطول البريطاني<sup>(٤٦)</sup>، وعندما حقق المشروع تقدماً في انشائه بدأت السلطات العثمانية في عام ١٩٠٦ تفكر بجدية في امكانية ربط الحجاز بخط فرعي الى العقبة ومن ثم الى السويس ، و هنا ادركت بريطانيا ان سكة الحجاز هدفها اضعاف مركز بريطانيا في مصر ولاسيما ان المصريين في تلك الفترة كانوا متعاطفين مع محاولات عبد الحميد الاصلاحية وفكرة الجامعة الاسلامية التي لقت ردود أفعال كبيرة لدى المصريين ، بالمقابل من ذلك ، قدمت بريطانيا مشروع سكة حديد العقبة لكي لا يستطيع العثمانيون الوصول الى مصر وقناة السويس<sup>(٤٧)</sup>.

وفي اطار تلك السياسة أبدت الدولة العثمانية اهتماماً كبيراً حول انشاء سكة حديد من معان الى طابا القريبة من العقبة عام ١٩٠٦ ، وأرسلت قواتاً عسكرية لها بحجة انها جزء من سنجق العقبة التي ادعت بأنه تابع لها حينذاك<sup>(٤٨)</sup> ، لكن بريطانيا احتجت على ذلك ، فأرسلت انذاراً الى الدولة العثمانية بضرورة سحب قواتها ، كما بينت فيه ، ان طابا هي جزء من شبه جزيرة سيناء التابعة الى باشوية مصر ، وجاء حرصها هذا لابعاد اي منافسة لها قرب قناة السويس ، وخصوصا المانيا صديقة الدولة العثمانية<sup>(٤٩)</sup> ، وانتهى ذلك النزاع بعقد اتفاقية بين الدولة العثمانية وبريطانيا لتحديد وتثبيت الحدود ، وقد رسمت على خط مستقيم تقريبا من رفح على البحر المتوسط الى راس طابا على بعد ستة اميال جنوب العقبة<sup>(٥٠)</sup>.

في الواقع سعت بريطانيا وبشكل جدي الى الحد من النفوذ العثماني في مصر ومنطقة الخليج العربي وابعادها عن طريق الهند ، ولاسيما بعد زيادة التقارب العثماني - الالاماني

انذاك <sup>(٥١)</sup> ، أثارت تلك العلاقة قلق الحكومة البريطانية ، بسبب مصالحها في الخليج العربي والهند ، نظراً لتأييد الالمان لمشروع سكة حديد الحجاز و الجامعة الاسلامية ، فضلاً عن سعيهم المستمر للوصول الى الخليج العربي وضرب المصالح البريطانية في الهند ، عن طريق ائصال سكة حديد برلين - بغداد الى الكويت <sup>(٥٢)</sup> .

بناء على ذلك قررت الحكومة البريطانية انشاء سكة حديد تربط الخليج العربي وميناء العقبة بقناة السويس عبر خط حديدي يصل الى الكويت ، لاسيما ان مخطط سكة حديد العقبة بوصله الى الكويت واليمن سوف يقطع الطريق على الجزء الجنوبي لسكة حديد برلين - بغداد وبذلك سوف تقطع الطريق على الالمان والعثمانيين ، لان الالمان كانوا يضغطون على السلطان عبد الحميد الثاني من اجل ائصال سكة حديد برلين - بغداد الى ميناء الحديد في اليمن ، وكان بإمكانهم انجاز السكة من دون دعم بريطاني <sup>(٥٣)</sup> ، وهذا ما يبرر زيارة ممثلين ودبلوماسيين روس وفرنسيين الى الكويت ومناقشة موضوع مسالة مشروع سكة حديد العقبة - الكويت كبديل لسكة حديد برلين - بغداد ، وقد اعرب الشيخ مبارك عن معارضته لسكة حديد برلين - بغداد ، لكن ليس ضد البديل اذا كان عملاً مشتركاً بين روسيا وفرنسا وبريطانيا <sup>(٥٤)</sup> ، ويتمثل هذا العمل بسكة حديد العقبة التي نالت موافقة كل من فرنسا وروسيا نظراً لتطور العلاقات بينهما على اثر عقد اتفاقية ١٩٠٧ ، اذ بدت الاطراف الثلاثة تتبادل المذكرات للتسوية الممكنة لمشروع سكة حديد برلين - بغداد وحل جميع المسائل العالقة بينهما في تلك المنطقة ، وبموجب ذلك الاتفاق امسى لبريطانيا حرية مطلقة للتعاون مع العثمانيين في الخليج العربي ولم يبق اي عائق بوجه المخططات البريطانية سوى المانيا والتي كانت مستعدة للمساومة من اجل انجاز سكة حديد برلين - بغداد بأي ثمن <sup>(٥٥)</sup> .

مما سبق يبدو واضحا ان مشروع سكة حديد العقبة كان له اهداف عدة ، منها اقتصادية واخرى عسكرية ، ففي الجانب الاقتصادي هدفت الحكومة البريطانية الى انشاء سكة حديد العقبة ، والتي تمتد من ( الاسكندرية - بورسعيد المطله على البحر المتوسط مروراً بميناء العقبة المطل على خليج العقبة والبحر الاحمر وصولا الى الكويت على الخليج العربي مروراً بشبه الجزيرة العربية ) ، وكان مخطط له ان يصل الى اليمن ، فضلاً عن المغرب والجزائر وتونس وليبيا ، وبهذا تتكون شبكة من خطوط النقل التي تربط قارتي اسيا وافريقيا ، فضلاً عن ربط الهند بأوروبا ، وتكون العقبة عقدة الوصل فيها ، وتكون بريطانيا مهيمنة على حركة النقل في الناطق التي يمر بها المشروع<sup>(٥٦)</sup>.

اما في الجانب العسكري ، فقد سعت بريطانيا الى الهيمنة على المنطقة التي تمر بها سكة حديد العقبة ، و بشكل كامل ، لانها احتفظت بقوات عسكرية داخل الاراضي المصرية وعن طريق مشروع السكة ، يكون بإمكانها نقل قوات عسكرية الى اية منطقة تشعر بوجود خطر على مصالحها من اي قوه سواء كانت محلية متمثلة بمشاخ المنطقة ، ام كانت قوى اجنبية، ولاسيما ان معالم الوضع الدولي ومنذ اوائل القرن العشرين كانت واضحة بأن العالم قد انقسم على محورين ، فأرادت بريطانيا من المشروع استعماله في اي حرب مستقبلية يمكن ان تحدث بالمنطقة<sup>(٥٧)</sup>.

وحرصا من بريطانيا على سيطرتها الفعالة على الخليج العربي هدفت الى تعزيز علاقاتها مع مشايخ الخليج العربي وربطهم بمشاريعها الاقتصادية والسياسية ، ولاسيما ان العثمانيين في اكثر من مناسبة سعوا الى استخدام القوة من اجل فرض هيمنتهم على منطقة شبه الجزيرة العربية ، فقد دخلت الدولة العثمانية في صراع مع الشيخ مبارك الصباح حول السيادة على الكويت ، ولاسيما ان الشيخ مبارك قد عقدة اتفاقية سرية مع بريطانيا ضمن فيها الحماية من اي اعتداء عثماني عليه . وكذلك الحال لبعض شيوخ الخليج العربي الذين عقدوا مجموعة اتفاقيات منذ منتصف القرن التاسع عشر، وبموجب تلك الاتفاقيات والمعاهدات

التي وقعت تخلى شيوخ الخليج عن اقامة اي علاقات دبلوماسية وقنصلية مع دول خارجية باستثناء بريطانيا ، وأن لايتنازلوا عن اي قطعة ارض لاي دولة اجنبية سواء بيع او ايجار او رهن دون موافقة بريطانيا ، بالمقابل من ذلك نعهدت بريطانيا بحمايتهم من اي اعتداء خارجي واستمرار حكمهم الفردي بالداخل ، وضمان مصالحهم الاقتصادية <sup>(٥٨)</sup>.

كان امراً طبعياً ان تعرض الحكومة البريطانية مشروع سكة حديد العقبة عندما سيطرة الاتحاديين للحكم في الدولة العثمانية ، ويمكننا تفسير ذلك الامر بأنه كان نكاية بميل الاتحاديين نحو الالمان ، اذ اتخذ الجانبان خطوات كبيرة من اجل تعزيز علاقتهما ، وتكللت تلك العلاقة بمجموعة من الامتيازات التي حصل عليها الالمان ، وكان في مقدمتها سعيهم الحثيث الى انجاز سكة حديد برلين - بغداد ، وحصولهم على موطن قدم في الخليج العربي ، فأرادت بريطانيا من مشروع سكة حديد العقبة ان يكون موازياً لمشروع سكة برلين - بغداد ، وكان بمثابة اداة للضغط على الاتحاديين ، من اجل الضغط على الالمان كي يتنازلوا عن الجزء الجنوبي من سكة برلين - بغداد لصالح بريطانيا <sup>(٥٩)</sup>.

تجدر الاشارة هنا الى ان في اوائل القرن العشرين كان في شبه الجزيرة العربية خمسة امارات عربية مستقلة استقلالاً ذاتياً داخل الدولة العثمانية ، وتلك الامارات هي : ال رشيد في الحائل ، والاشراف الهاشميين في الحجاز ، وال سعود وسط نجد ، وال حميد الدين في اليمن ، والادارة في عسير ، وكان هنالك صراعاً على الزعامة بين ال سعود والهاشميون في الحجاز ، لذا سعت بريطانيا الى توحيدهم وربطهم بها سياسياً واقتصادياً ، عن طريق مشروع سكة حديد العقبة <sup>(٦٠)</sup>.

وفي الحقيقة ان فكرة انشاء سكة حديد العقبة والتي كانت ستربط شمال افريقيا والمغرب والجزائر وتونس ومصر ثم يمتد الى الاسماعيلية و بور سعيد وصولاً الى شبه الجزيرة العربية حتى يصل الى الكويت ، هدفت الى تشجيع هؤلاء الزعماء العرب لتكوين كونفدرالية



مستقلة تمنع العرب من الانصهار في القومية العثمانية التي روج لها الاتحاديون كثيرا من خلال اتباعهم سياسة التتريك ، لذا دعمت بريطانيا الكونفدرالية العربية من اجل اضعاف الحكومة المركزية في اسطنبول واقتطاع جزءاً من اراضيها<sup>(٦١)</sup> ، في ظل تصاعد وتيرت التيارات القومية في مصر وبلاد الشام التي جاءت بمثابة رد على سياسة التتريك<sup>(٦٢)</sup> ، وبالفعل قد تشجع الخديوي عباس حلمي الثاني على القيام بخطوات عدة ، بعد ان قدم له البريطانيون المشروع ووعده بأنه سيكون زعيماً للعالم العربي ولاسيما ان مصر ولفترة قريبة كانت تحكم الجزيرة العربية<sup>(٦٣)</sup>.

اشارت الوثائق الفرنسية الى ان الخديوي عباس حلمي الثاني قد سافر الى الحجاز في الثالث والعشرين من تشرين الاول عام ١٩٠٩ ، لاداء فريضة الحج ، واجتمع مع امراء ال سعود، وحضر الاجتماع ممثلاً عن ال رشيد في نجد، وشريف مكة ، كما حضر كلاً من امام اليمن يحيى حميد الدين ، والمهدي محمد الادريسي من اليمن ، واحمد خالد العبدلي امير الحج ، و غالب بن عوض القعيطي من حضر موت ، وفيصل بن سلطان تركي سلطان مسقط وعمان ، والشيخ عيسى ال خليفة من البحرين ، فضلا عن الشيخ مبارك ، والشيخ خزعل من المحمرة ، وقد بين لهم ان بريطانيا تعترم انشاء سكة حديد من مصر مروراً بالعقبة لتصل الى الكويت مروراً باراضي شبه الجزيرة العربية ، كما تناقش الزعماء المذكورون اختيار خليفة من بينهم فضلاً عن التحالف فيما بينهم للوقوف ضد اي شخص يحاول المساس بتلك الكونفدرالية حتى لو كانت الدولة العثمانية نفسها<sup>(٦٤)</sup> .

وفي ضوء ذلك استغل الخديوي عباس الثاني تزايد نمو الفكر القومي العربي عند بعض المثقفين العرب من اجل دعم مشروعه وعلى راسهم الشيخ عبد القادر المغربي<sup>(٦٥)</sup> الذي كان قد تآثر كثيرا بفكرة الجامعة الاسلامية وضرورة توحيد المسلمين ، وقد تولى نشر مقالات في الصحف المصرية كان من ابرزها صحيفة المؤيد ، التي نشر فيها عام ١٩٠٩ مقالات

عدة منها " مصر والسياسة " بين فيها اولوية مصر لزعامة العالم العربي والاسلامي ، نظراً لما تمتلكه من ثروات وامكانيات مادية ومعنوية منحها الله تعالى لها ، وجاء المقال الاخر بعنوان " مصر والاقطار العربية " ذكر فيها ان مصر تتوسط الاقطار العربية في الشرق والغرب ، وكان لها دور مهم في حياة العرب المسلمين ، وأشار في تلك المرحلة التاريخية الى ان شمس النهضة العربية يجب ان تشرق من مصر ، و يجب على المسلمين العرب التوحد والحفاظ على استقلالهم من اجل التخلص من الجهل والفقر تحت الزعامة المصرية (٦٦) .

لكن مشروع الكونفدرالية العربية المرتبط بسكة حديد العقبة لم ير النور ، بسبب اعتراض بعض الزعماء على القيادة المصرية للعرب ، وكان من ابرز المعترضين شريف مكة ، عندما اعلن عن عدم ايمانه بجدية المشروع ، وانه سوف يمهد لاقطاع جزء من الاراضي العربية ، وكما وصفه بأنه مزيف للغاية ، ويعتمد على مقالات للجرائد الاوروبية التي تدعو الى اثاره العرب ضد الدولة العثمانية ، من اجل استغلالهم سياسياً واقتصادياً ، وقام بإبلاغ الحكومة العثمانية بتفاصيل الاجتماع الذي دار في محورين هما سكة حديد العقبة ، و الكونفدرالية العربية (٦٧) .

الامر الذي دفع بالدولة العثمانية الضغط على الحكومة الالمانية ، ففي الاول من تشرين الثاني عام ١٩٠٩ اتصل الصدر الاعظم بالسفارة الالمانية باسطنبول ، وطلب منه التنازل على الجزء الجنوبي من سكة حديد برلين - بغداد لصالح الحكومة البريطانية ، فضلاً عن اعترافها بالاتفاقية الموقعة بين الشيخ مبارك والبريطانيين ، وبهذا اغلق مشروع سكة حديد العقبة نهائياً بعد ان حصل البريطانيون على ضمانات بعدم تهديد مصالحهم في مصر والخليج وشبه الجزيرة العربية (٦٨) .

### الخاتمة

من خلال استعراض موضوع البحث مشروع سكة حديد العقبة ١٩٠٣-١٩٠٩ دراسة تاريخية ، يتضح لنا ان فكرة المشروع استمدت من الفكرة البريطانية المسماة بالربط القاري ، وان المشروع بالاصل كان ردة فعل بريطانية على مشروع قناة السويس ، الا انه قدم رسمياً للدولة العثمانية ثلاث مرات ، كان تقف خلف المشروع دوافع مختلفة ، اذ يعد المشروع بمثابة عصى تلوح بها بريطانيا من اجل الحصول على مكاسب سياسية واقتصادية فضلاً عن حفاظها على هدفها الاستراتيجي والمتمثل بالحفاظ على طريق الهند وشبه الجزيرة العربية ومصر من اي تغلغل سواء كان عثمانياً ام اجنبياً ، والهيمنه على المنطقة بشكل كامل .

قدم المشروع لأول مرة بشكل رسمي عام ١٩٠٣ ، كردة فعل على مشروع سكة حديد برلين - بغداد ، والتي مثلت قمة المصالح الالمانية التي تهدف الى مزاحمة بريطانيا في خليج العربي ، عندما تم اختيار الكويت كنهاية للمشروع ، لكن بريطانيا غضت النظر عن مشروع سكة حديد العقبة بعد ان تم تدويل موضوع سكة حديد برلين - بغداد ، وامست لدى بريطانيا قناعة بعدم انجاز المشروع ، واعيد عرض المشروع عام ١٩٠٧ نتيجة للتطورات الدولية وعقد الاتفاق الودي وتقررت بريطانيا بالهيمنة على منطقة الخليج العربي بعد ان تقاسمت النفوذ مع فرنسا وروسيا ، فارادت بريطانيا ايضاً الحصول من المانيا على ضمانات بعدم التمدد نحو الخليج العربي ومصر ، فضلاً عن حل ازمة طابا مع الدولة العثمانية وترسيم حدود مصر ، اما المرة الاخيرة التي عرض فيها المشروع فهو عام ١٩٠٩ ، وكان نتيجة لعدة تطورات منها محاولة بريطانيا استغلال اوضاع الدولة العثمانية ، فقد اتبع الاتحاديون سياسة التتريك ، فهدفت بريطانيا من المشروع اثارة الشعور القومي لدى العرب

وربطهم بها سياسياً واقتصادياً ، كما انها استغلت المشروع من اجل الحصول على الجزء الجنوبي من سكة حديد برلين – بغداد .

ويمكن القول ان بريطانيا لم تكن جادة فعلاً بانجاز المشروع ، وان الهدف منه هو سياسي بالدرجة الاساس ، وقد استطاعت بريطانيا الحصول على مكاسب سياسية واقتصادية من المشروع ، بمقدمتها تثبيت حدود مصر والتفرد بحكمها ، واضعاف النفوذ العثماني في شبه الجزيرة العربية ، والحصول على الجزء الجنوبي لسكة حديد برلين – بغداد ، وبذلك حققت اهدافها من المشروع .

### الهوامش

١ - تم افتتاح اول سكة حديد في بريطانيا عام ١٨٢٥ ، عندما تمكن روبرت ستيفنسون صاحب منجم فحم كلينجورث مد سكة حديد يمتد من ستوكتون الى دارلنجتون وصولا الى شيلدون . للمزيد ينظر :

Earle , E,M , The Great powers and The Baghdad Railway , Turkey , 1924, p.177.

٢ - لؤي بحري ، سكة حديد بغداد - دراسة في تطور ودبلوماسية قضية سكة حديد برلين - بغداد حتى عام ١٩١٤ ، شركة الطبع والنشر الاهلية ، بغداد ، ١٩٦٧ ص ٧

٣ - ينظر : المصدر نفسه ، ص ١٠ .

٤ - للمزيد ينظر : جمال محمود حجر ، القوى الكبرى والشرق الاوسط ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، ١٩٨٩ ، ص ٩ - ص ١١ .

٥ - في عهد ناصر الدين شاه ( ١٨٤٨ - ١٨٦٩ ) ، حصل الروس على امتياز خط سكة حديد يربط بحر قزوين بالخليج العربي عبر الاراضي الايرانية ، وكانت الهدف منه ضرب المصالح البريطانية في الخليج العربي وتهديد طريق الهند ، الا المشروع لم ينفذ بسبب المشاكل بينهما . للمزيد ينظر : فرح صابر ، مدخل الى تاريخ الامتيازات الغربية في الشرق الاوسط نظام الامتيازات الاجنبية في ايران امودجا ، مؤسسة الصفاء للطبوعات ، بيروت ، ٢٠١١ ، ط ١ ، ص ٣٥ - ٣٦ .

(٦) Earle , E,M , Op Cit. , p.177.

٧ - محمد مصطفى صفوة ، انجلترا وقناة السويس ١٨٥٤-١٩٥٦ ، شركة فن الطباعة ، مصر ، ١٩٥٦ ، ص ١٨ ؛ أنجلو ساماركو ، قناة السويس تاريخها ومشكلاتها وفقاً للوثائق المصرية والاوروبية غير المنشورة ، ترجمة ولاء عفيفي عبد الصمد وآخرون ، المركز القومي للترجمة، القاهرة ، ٢٠١٥ ، ص ١٨٣ .

(٨) Earle , E,M , Op Cit. , p.178 .

٩ - زكي صالح ، مجمل تاريخ العراق الدولي في العهد العثماني ، معهد الدراسات العربية العالية - جامعة الدول العربية ، القاهرة ، ١٩٦٦ ، ص ١٣٩ .

١٠ - Lord Palmerstone هو هنري جون تمبل ، سياسي بريطاني ولد في لندن عام ١٧٨٤ ، شغل مناصب حكومية وسياسية عد منها ، تولى وزارة الخارجية ثلاث مرات ، وكان له شان كبير في توسيع دائرة بريطانيا الدبلوماسية الخارجية ، اصبح رئيسا للوزراء مرتين بين الاعوام ( ١٨٥٥-١٨٥٨ ) و ( ١٨٥٩-١٨٦٥ ) ، توفي عام ١٨٦٥ اثناء

وجوده في المنصب ، ينظر : اياد ترکان ابراهيم الدليمي ، اللورد هنري جون تمبل بالمرستون ودوره في السياسة الخارجية البريطانية ( ١٨٣٠-١٨٦٥ ) ، اطروحة دكتوراه ، غير منشورة ، الجامعة المستنصرية ، كلية التربية ، ٢٠١٢ .

١١ - زكي صالح ، المصدر السابق ، ص ١٣٩ .

١٢ - لؤي بحري ، المصدر السابق ، ص ١٠-١١ .

(13) Shereen Khairallh , Railways in the Middle –East 1856–1948 , Beirut , Librairie Du Liban , 1991, p.49

١٤ - مثلت ظاهر القرصنة احد اكبر التهديدات الامنية لطريق الهند الخليج العربي حتى اوائل القرن العشرين ، وكان عرب الخليج يصفون القرصنة بالمقاومة ، اما بريطانيا فكانت تصفها بلصوص البحر . للمزيد ينظر : ج.ج لوريمر ، دليل الخليج ، القسم التاريخي ، قطر ، ص ١٤٨٢ - ١٤٩٣ .

١٥ - ولد عام ١٨٠٨ ، وهو شارل لويس والملقب بنابليون الثالث ، اصبح رئيساً الجمهورية الفرنسية للاعوام ( ١٨٤٨-١٨٥٢ ) ، ولقب بلقب الامراطور الفرنسي من عام ١٨٥٢ وحتى عام ١٨٧٠ ، عندما وقع اسيرا بعد ان تورط في حربه مع بروسيا ( ١٨٧٠-١٨٧١ ) ، توفي في منفاه في بريطانيا عام ١٨٧٢ للمزيد ينظر :

The New Encyclopedia Britannica , Vol.II , p.190.

١٦ - اندلعت حرب القرم بين الدولة العثمانية وروسيا خلال الاعوام ( ١٨٥٣ - ١٨٥٦ ) بسبب اطماع الاخير في ممتلكات الدولة العثمانية ، وقد وقعت ( بريطانيا وفرنسا والنمسا - المجر ) الى جانب الدولة العثمانية واجبروا روسيا على توقيع معاهدة باريس للسلام في الثلاثين من اذار عام ١٨٥٦ ، والتي نصت على اعلان حياد البحر الاسود للمزيد ينظر : حمزة ملغوث فعل البديري ، الدبلوماسية الاوربية في حرب القرم ١٨٥٣-١٨٥٦ ( دراسة تاريخية ) ، اطروحة دكتوراه ، غير منشورة ، كلية التربية ابن رشد ، جامعة بغداد ، ٢٠١٤ .

(17) F. O.371/148/2490/No. 8568, General Railway Development in Asia Minor up to 1903 , part 1 .

(18) H .Charles Wood , The Baghdad Railway and Tributaries , Geographic Journal , No . 50 , 1917 , p32–33.

١٩ - اراس حسين الفت ، سكة حديد برلين - بغداد ١٩٨٠-١٩١٤ دراسة في العلاقات الدولية ، اطروحة دكتوراه ، غير منشورة ، كلية التربية للبنات ، جامعة بغداد ، ٢٠١٦ ، ص ٥٨ .

(20)H.Charles Wood ,OP.,Cit., p. 35.

(<sup>21</sup>) F.O. 371\148\2490-No. 8568, General Railway Development in Aisa Minor up to 1903 , part I ( The Anatolion Railway Compuny ) .

(22) The Historical Journal, Cambridge university , Vol .5. (1972) ,p.71.

(23) Shereen Khairallh , Railways in the Middle –East 1856–1948 , Beirut , Librairie Du Liban , 1991 , p. 109–113

٢٤ - أيمن فؤاد سيد ، الكويت في عهد الشيخ مبارك الصباح ( مختارات من الارشيف الفرنسي ١٨٩٦-١٩١٥ ) ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، الكويت ، ٢٠١١ ، ص ١١٤-١١٥ .

٢٥ - اراس حسين الفت ، المصدر السابق ، ١٠٩-١١٢ .

٢٦ - لؤي بحري ، المصدر السابق ، ص ١٤٣-١٤٤ .

(27) F.O. 371/148 /2490/ Prospects Of Completion Of The Line Without British Co Operation, 1905 , part I .

٢٨ - ستيفن همسلي لونكر ، العراق الحديث من سنة ١٩٠٠ الى سنة ١٩٥٠ ، ترجمة : سليم طه التكريتي ، مطبعة الفجر ، ١٩٨٨ ، ج ١ ، ص ١٠٧ .

٢٩ - احمد ربحي يوسف ربيع ، التنافس الالاماني - البريطاني في مناطق المشرق العربي حتى بداية الحرب العالمية الاولى ، رسالة ماجستير ، غير منشورة ، الجامعة المستنصرية ، كلية التربية ، ٢٠٠٠ ، ص ١١٩ .

٣٠ - أيمن فؤاد سيد ، المصدر السابق ، ص ١١٦ - ١١٧ .

٣١ - عباس حلمي الثاني بن محمد توفيق بن اسماعيل ، خديوي مصر من عام ١٨٩٢ حتى عام ١٩١٤ ، انتهج سياسة اصلاحية في مصر ، شهدت فترة توليه للعرش حوادث عدة ، جاء في مقدمتها حادثة دنشواي عام ١٩٠٦ ، قاوم الاحتلال الانكليزي لمصر ، الا انه انقلب على الضباط والمتقنين المصريين واطهر موالاته للانكليز ، تم خلعه من قبل الانكليز عام ١٩١٤ ، توفي عام ١٩٤٤ . للمزيد من التفاصيل عن حياته وسياسته ينظر : عهدي مذكرات عباس حلمي الثاني خديو مصر الاخير ١٨٩٢ - ١٩١٤ ، دار الشروق ، بيروت ، ١٩٩٣ ؛ عبد المنعم الجميعي ، الخديوي عباس الثاني والحزب الوطني ١٨٩٢ - ١٩١٤ ، دار الكتاب العربي ، القاهرة ، ١٩٨٢ .

٣٢ - أيمن فؤاد سيد ، المصدر السابق ، ص ١١٠ - ١١٤ .

- ٣٣ - الباب العالي ، دائرة الخارجية ، القلم الخاص ، سري من السفارة السنية في لندن ، رقم الوثيقة ٣٢٥ ، ٢٤ ايلول ١٩٠٩؛ الباب العالي ، نظارة الخارجية ، المديرية العامة للشؤون السياسية ، برقية الى نظارة الداخلية العلية ، رقم البرقية ٨٠٤ ، ٥ كانون الاول ١٩٠٩ .
- ٣٤ - اراس حسين الفت ، المصدر السابق ، ص ١٦٢ .
- ٣٥ - عبد الفتاح ابراهيم ، على طريق الهند ، مطبعة الاهالي ، بغداد ، ١٩٣٥ ، ص ١٢٩ - ١٣٠ .
- (36) Robert O . Davies .B. A. The Britiude Toward The Bagdad Railway 1903-1910 , A Thesis Presented for the Degree of Master of Arts , The Ohio State University 1937,p.70 .
- (37) Ibid., p.89.
- ٣٨ - محمد المرزوقي سعيد ، مشروعات السكك الحديدية في الشرق الاوسط في نهاية القرن التاسع عشر واولائل القرن العشرين " وثائق فرنسية " ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، الكويت ، ٢٠١٨ ، ص ١٤٦ .
- ٣٩ - محمود طه ابو العلا ، جغرافية شبه جزيرة العرب ، مكتبة الانجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٥٦ ، ج ١ ، ص ٥ - ٧ ؛ عاطف السيد ، البحر الاحمر والعالم المعاصر دراسة تاريخية سياسة استراتيجية ، دار عطوة للطباعة ، القاهرة ، ١٩٨٥ ، ط ٢ ، ص ١٦ - ٢١ .
- ٤٠ - محمد المرزوقي سعيد ، المصدر السابق ، ص ١٤٧ .
- ٤١ - نزار علوان عبد الله ، سكة حديد الحجاز وأشرف مكة المكرمة ( ١٩٠٠ - ١٩١٤ ) ، مجلة كلية التربية ، الجامعة المستنصرية ، العدد ٦٥ ، ٢٠١٤ ، ص ٢ ؛ شيماء محمد بدوي ، اثر السكك الحجازية على رحلات الحج بين مصر وبلاد الحجاز ١٨٦١ - ١٩٢٠ ، مؤتمر طرق الحج في افريقيا ، مركز البحوث والدراسات الافريقية ، جامعة افريقيا العالمية ، ٢٠١٦ ، ص ١٢٥ .
- ٤٢ - متين هولكو ، الخط الحديدي الحجازي المشروع العملاق للسلطان عبد الحميد الثاني ، ترجمة : محمد صواش ، دار النيل للطباعة والنشر ، القاهرة ، ٢٠١١ ، ص ٢٦ - ٢٨ .
- ٤٣ - الجامعة الإسلامية: اطلق السلطان عبد الحميد الثاني فكرة الجامعة الاسلامية عام ١٨٨٦ ، من اجل مواجهة التحديات الغربية كان تحت شعار ( يا مسلمي العالم اتحدوا ) ، وكان يهدف من هذه السياسة أيضا محاولة الحفاظ على إرجاء الإمبراطورية العثمانية الواسعة عن طريق إثارة الشعور الديني لدى المسلمين الخاضعين تحت حكم الغرب في أوربا وإفريقيا والهند وإعطاء نفسه نوعاً من القدسية باعتباره خليفة المسلمين منطلقاً من الآية القرآنية( وأطيعوا الله وأطيعوا الرسول وأولي الأمر منكم) . للمزيد من التفاصيل ينظر: علي الوردي، لمحات من تاريخ العراق الحديث، بغداد ، ٢٠٠٥ ، ج ٣ ، ص ٢٨ -



٣١- توفيق علي برو ، العرب والترك في العهد الدستوري العثماني ١٩٠٨ - ١٩١٤ ، جامعة الدول العربية ، دار الهناء للطباعة ، د. ت ، ص ٣٤-٣٦ .

٤٤ - محمد عبد الرحمن العبيدي ، السلطان عبد الحميد الثاني والجامعة الاسلامية ١٨٧٦ - ١٩٠٩ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة الموصل ، كلية التربية ، ٢٠٠٠ ، ص ٦٣-٦٤ .

45- Bernard Lewis , Istanbul and Civilization of the Ottoman Empire , University of Oklahoma Press , Mormon , 1963 , p . 206.

٤٦ - عبد العزيز سليمان نوار ورائدا عبد العزيز سليمان نوار ، وثائق تاريخ العرب الحديث ، ج ١ ، الجزيرة العربية في الوثائق البريطانية ، عين للدراسات الانسانية والاجتماعية ، مصر ، ٢٠٠١ ، ص ٦٧ .

٤٧ - عبد الرؤوف سنو ، السلطان عبد الحميد الثاني والعرب الجامعة الاسلامية وأثرها في احتواء القومية العربية ، بحث منشور في مجلة حوار العرب ، العدد ٤ ، بيروت ، ٢٠٠٥ ، ص ١٢ .

٤٨ - محمد عبد الرحمن برج ، قناة السويس اهميتها السياسية والاستراتيجية وتأثيرها على العلاقات المصرية البريطانية ، دار الكاتب العربي ، القاهرة ، ١٩٦٨ ، ص ٢٨ .

٤٩ - عماد عبد العزيز يوسف ، الحجاز في العهد العثماني ، ١٨٧٦-١٩١٨ ، رسالة ماجستير ، غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ٢٠٠٥ ، ص ٧١-٧٢ .

٥٠ - عبد اللطيف بن محمد الحميد ، البحر الاحمر والجزيرة في الصراع العثماني البريطاني خلال الحرب العالمية الاولى ١٩١٤ - ١٩١٨ ، جامعة الامام محمد بن سعود الاسلامية ، الرياض ، ١٩٩٤ ، ص ٧٢ ؛ درويش مصطفى ، تاريخ المشكلة الحدودية في طابا ، مجلة الدوحة ، ١٩٨٦ ، ص ٢ ؛ سهى سليمان علي عيسى ، بريطانيا وأزمة طابا ١٩٠٦ ، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية ، مركز صلاح الدين الايوبي للدراسات الحضارية ، مجلد ٥ ، العدد ١٦ ، ٢٠١٣ ، ص ٢٤٥ - ٢٤٨ .

٥١ - للمزيد من التفاصيل عن الاسباب والدوافع التي أدت الى التقارب العثماني - الالمانى ينظر : بان غانم احمد حياوي ، العلاقات العثمانية - الالمانية ١٨٨٢ - ١٩١٨ دراسة تاريخية ، رسالة ماجستير ، غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ٢٠٠١ ، ص ٥٤ - ٦٢ .

The Reecords of India on the Berlin-Baghdad Railway Queslion Author(s) : Ravindar Kumar , Cambridge University Press , The Historical Journal . vol .5. (1962), p.235 .

- ٥٣ - ايمن فؤاد سيد ، المصدر السابق ، ص ٩٨ .
- ٥٤ - ب . ج . سلوت ، مبارك الصباح مؤسس الكويت الحديث ١٨٩٦-١٩١٥ ، ط١ ، الكويت ، مركز الدراسات والبحوث الكويتية ، الكويت ، ٢٠٠٨ ، ص ٣٢٤.
- 2- Elissa Jarvis , Anglo – Diplomacy and Eyre Grove 1905-1914, Carolina University, 2010 , p.34-35.
- ٥٦ - ايمن فؤاد سيد ، المصدر السابق ، ص ٩٩ .
- (57) J . A . Suldanha, precis of Correspondenca Regarding the Affairs of the (Persian) Gulf , No1, VIII , 1872-1905, Calcutta,1906, Rerinted in 1986 ,p.23-27
- ٥٨ - عبد الرؤوف سنو ، اتفاقيات بريطانيا ومعاهداتها مع امارات الخليج العربية ( ١٧٩٨ - ١٩١٦ ) فصول من الهيمنة والتفتيت ، بحث منشور في مجلة تاريخ العرب والعالم ، بيروت ، ١٩٩٨ ، ص ٢١ .
- ٥٩ - للمزيد ينظر : اراس حسين الفت ، المصدر السابق ، ص ١٥٠-١٦٣ .
- ٦٠ - احمد احمد الارامي ، دور بريطانيا في الصراع الهاشمي السعودي في الحجاز ١٩٠٨-١٩٢٥ ، مجلة الاندلس للعلوم الانسانية والاجتماعية ، جامعة الاندلس للعلوم التقنية ، مجلد ١١ ، العدد ٧ ، ٢٠١٥ ، ص ٢٥٤ .
- ٦١ - ايمن فؤاد سيد ، المصدر السابق ، ص ٩٩ .
- ٦٢ - للمزيد من التفاصيل عن تطور الفكر القومي عند العرب ينظر : ألبرت حوراني ، الفكر العربي في عصر النهضة ١٧٩٨-١٩٣٩ ، ترجمة : كريم عزقول ، دار النهار للنشر ، بيروت ، ١٩٦٨ ، ص ٣١٧-٤٣٥ .
- ٦٣ - ايمن فؤاد سيد ، المصدر السابق ، ص ٩٩ .
- ٦٤ - المصدر نفسه ، ص ٩٩ - ١٠٠ .
- ٦٥ - هو عبد القادر بن مصطفى بن احمد بن عبد الرحمن بن عبد القادر بن عبد الرحمن بن عبد الله بن احمد المغربي التونسي ، ولد في اللاذقية بدمشق عام ١٨٦٧ ، من اسرة علمية وعريقة ، كان متأثراً في بداية شبابه بالشيخين جمال الدين الافغاني و محمد عبده ، من خلال صحيفة العروة الوثقى التي كانا يصدرانها في باريس ، كان يدعو الى الاصلاح الديني والاجتماعي و اصبحت عضواً في المجمع العلمي العربي ، درس اللغة والادب في جامعة الحقوق في سوريا عام ١٩٣٣ ، وفي العام التالي اصدر الملك فؤاد مرسوماً بتسميته عضواً في مجمع اللغة العربية في مصر ، ترأس المجمع العلمي في دمشق عام ١٩٣٥ ، أصبح عضواً في المجمع العلمي العراقي في بغداد عام ١٩٤١ ، توفي



عام ١٩٥٦ تاركاً مؤلفات عدة . للمزيد ينظر : اسماعيل عباس حسين ، البحث الدلالي عند الشيخ عبد القادر المغربي ،  
مجلة كلية الاداب ، الجامعة المستنصرية ، العدد ٧٣ ، ٢٠١٦ ، ص ١٩٧ - ٢٠٠ .

٦٦ - محمد أسعد طلس ، محاضرات عن الشيخ عبد القادر المغربي ، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة ، القاهرة ، ٢٠١٢ ،  
ص ٤٠ - ٤١ .

٦٧ - ايمن فؤاد سيد ، المصدر السابق ، ص ٩٩ - ١٠٠ .

٦٨ - اراس حسين الفت ، المصدر السابق ، ص ١٦٣ .

### ثبت المصادر

أولاً : الوثائق غير المنشورة

أ- الوثائق البريطانية :

1. F. O.371/148/2490/No. 8568, General Railway Development in Asia Minor up to 1903 , part 1 .
2. F.O. 371/148 /2490/ Prospects Of Completion Of The Line Without British Co Operation, 1905 , part I .
3. F.O. 371\148\2490-No. 8568, General Railway Development in Asia Minor up to 1903 , part I ( The Anatolian Railway Company ) .

ب - الوثائق العثمانية

١. الباب العالي ، دائرة الخارجية ، القلم الخاص ، سري من السفارة السنية في لندن ، رقم الوثيقة ٣٢٥ ، ٢٤ ايلول ١٩٠٩ .

٢. الباب العالي ، نظارة الخارجية ، المديرية العامة للشؤون السياسية ، برقية الى نظارة الداخلية العلية ، رقم البرقية ٨٠٤ ، ٥ كانون الاول ١٩٠٩ .

ثانياً : الوثائق المنشورة :

1. The Rerecords of India on the Berlin-Baghdad Railway Question Author(s) : Ravindar Kumar , Cambridge University Press , The Historical Journal . vol .5. 1962 .

ثالثاً : المصادر الاجنبية :

1. Robert O . Davies .B. A. The Britiude Toward The Bagdad Railway 1903-1910 , A Thesis Presented for the Degree of Master of Arts , The Ohio State University 1937 .

2. Bernard Lewis , Istanbul and Civilization of the Ottoman Empire , University of Oklahoma Press , Mormon , 1963.
3. Earle , E,M , The Great powers and The Baghdad Railway , Turkey , 1924,
4. Elissa Jarvis , Anglo – Diplomacy and Eyre Grove 1905-1914, Carolina University, 2010 .
5. H .Charles Wood , The Baghdad Railway and Tributaries , Geographic Journal , No . 50 , 1917 .
6. J .A . Suldanha, precis of Correspondence Regarding the Affairs of the (Persian) Gulf , No1, VIII , 1872-1905, Calcutta,1906, Reprinted in 1986 .
7. Shereen Khairallh , Railways in the Middle –East 1856-1948 , Beirut , Librairie Du Liban , 1991 .
8. Shereen Khairallh , Railways in the Middle –East 1856-1948 , Beirut , Librairie Du Liban , 1991 .
9. The Historical Journal, Cambridge university , Vol .5. (1972) .

رابعاً : الكتب العربية والمعرّبة :

١. ألبرت حوراني ، الفكر العربي في عصر النهضة ١٧٩٨-١٩٣٩ ، ترجمة : كريم عزقول ، دار النهار للنشر ، بيروت ، ١٩٦٨ .
٢. أنجلو ساماركو ، قناة السويس تاريخها ومشكلاتها وفقاً للوثائق المصرية والاوربية غير المنشورة ، ترجمة ولاء عفيفي عبد الصمد واخرون ، المركز القومي للترجمة، القاهرة ، ٢٠١٥ .
٣. أيمن فؤاد سيد ، الكويت في عهد الشيخ مبارك الصباح ( مختارات من الارشيف الفرنسي ١٨٩٦-١٩١٥ ) ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، الكويت ، ٢٠١١ .
٤. ب . ج . سلوت ، مبارك الصباح مؤسس الكويت الحديث ١٨٩٦-١٩١٥ ، ط١ ، الكويت ، مركز الدراسات والبحوث الكويتية ، الكويت ، ٢٠٠٨ .
٥. توفيق علي برو ، العرب والترك في العهد الدستوري العثماني ١٩٠٨ - ١٩١٤ ، جامعة الدول العربية ، دار الهناء للطباعة ، د. ت .

٦. ج.ج. لوريمر ، دليل الخليج ، القسم التاريخي ، قطر ، د. ت .
٧. جمال محمود حجر ، القوى الكبرى والشرق الاوسط ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، ١٩٨٩ .
٨. زكي صالح ، مجمل تاريخ العراق الدولي في العهد العثماني ، معهد الدراسات العربية العالية - جامعة الدول العربية ، القاهرة ، ١٩٦٦ .
٩. ستيفن همسلي لونكر ، العراق الحديث من سنة ١٩٠٠ الى سنة ١٩٥٠ ، ج ١ ، ترجمة : سليم طه التكريتي ، مطبعة الفجر ، ١٩٨٨ .
١٠. عاطف السيد ، البحر الاحمر والعالم المعاصر دراسة تاريخية سياسة استراتيجية ، دار عطوة للطباعة ، القاهرة ، ١٩٨٥ ، ط ٢ .
١١. عبد العزيز سليمان نوار ورائدا عبد العزيز سليمان نوار ، وثائق تاريخ العرب الحديث ، ج ١ ، الجزيرة العربية في الوثائق البريطانية ، عين للدراسات الانسانية والاجتماعية ، مصر ، ٢٠٠١ .
١٢. عبد الفتاح ابراهيم ، على طريق الهند ، مطبعة الاهالي ، بغداد ، ١٩٣٥ .
١٣. عبد اللطيف بن محمد الحميد ، البحر الاحمر والجزيرة في الصراع العثماني البريطاني خلال الحرب العالمية الاولى ١٩١٤ - ١٩١٨ ، جامعة الامام محمد بن سعود الاسلامية ، الرياض ، ١٩٩٤ .
١٤. عبد المنعم الجمعي ، الخديوي عباس الثاني والحزب الوطني ١٨٩٢ - ١٩١٤ ، دار الكتاب العربي ، القاهرة ، ١٩٨٢ .
١٥. علي الوردي ، لمحات من تاريخ العراق الحديث ، ج ٣ ، بغداد ، ٢٠٠٥ .
١٦. فرح صابر ، مدخل الى تاريخ الامتيازات الغربية في الشرق الاوسط نظام الامتيازات الاجنبية في ايران نموذجا ، مؤسسة الصفاء للمطبوعات ، بيروت ، ٢٠١١ ، ط ١ .
١٧. لؤي بحري ، سكة حديد بغداد - دراسة في تطور ودبلوماسية قضية سكة حديد برلين - بغداد حتى عام ١٩١٤ ، شركة الطبع والنشر الاهلية ، بغداد ، ١٩٦٧ .
١٨. متين هولوكو ، الخط الحديدي الحجازي المشروع العملاق للسلطان عبد الحميد الثاني ، ترجمة : محمد صواش ، دار النيل للطباعة والنشر ، القاهرة ، ٢٠١١ .
١٩. محمد أسعد طلس ، محاضرات عن الشيخ عبد القادر المغربي ، مؤسسة هندواي للتعليم والثقافة ، القاهرة ، ٢٠١٢ .

٢٠. محمد المرزوقي سعيد ، مشروعات السكك الحديدية في الشرق الاوسط في نهاية القرن التاسع عشر واولئ القرن العشرين " وثائق فرنسية " ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، الكويت ، ٢٠١٨ .
٢١. محمد عبد الرحمن برج ، قناة السويس اهميتها السياسية والاستراتيجية وتأثيرها على العلاقات المصرية البريطانية ، دار الكاتب العربي ، القاهرة ، ١٩٦٨ .
٢٢. محمد مصطفى صفوة ، انجلترا وقناة السويس ١٨٥٤-١٩٥٦ ، شركة فن الطباعة ، مصر ، ١٩٥٦ .
٢٣. محمود طه ابو العلا ، جغرافية شبه جزيرة العرب ، ج ١ ، مكتبة الانجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٥٦ .
- خامساً : الاطروحات والرسائل الجامعية :
١. احمد ربحي يوسف ربيع ، التنافس الالمانى - البريطانى في مناطق المشرق العربي حتى بداية الحرب العالمية الاولى ، رسالة ماجستير ، غير منشورة ، الجامعة المستنصرية ، كلية التربية ، ٢٠٠٠ .
٢. اراس حسين الفت ، سكة حديد برلين - بغداد ١٩٨٠-١٩١٤ دراسة في العلاقات الدولية ، اطروحة دكتوراه ، غير منشورة ، كلية التربية للبنات ، جامعة بغداد ، ٢٠١٦ .
٣. اياد تركان ابراهيم الدليمي ، اللورد هنري جون تمبل بالمرستون ودوره في السياسة الخارجية البريطانية ( ١٨٣٠-١٨٦٥ ) ، اطروحة دكتوراه ، غير منشورة ، الجامعة المستنصرية ، كلية التربية ، ٢٠١٢ .
٤. بان غانم احمد حياوي ، العلاقات العثمانية - الالمانية ١٨٨٢ - ١٩١٨ دراسة تاريخية ، رسالة ماجستير ، غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ٢٠٠١ .
٥. حمزة ملغوث فعل البديري ، الدبلوماسية الاربية في حرب القرم ١٨٥٣ - ١٨٥٦ ( دراسة تاريخية ) ، اطروحة دكتوراه ، غير منشورة ، كلية التربية ابن رشد ، جامعة بغداد ، ٢٠١٤ .
٦. عماد عبد العزيز يوسف ، الحجاز في العهد العثماني ، ١٨٧٦-١٩١٨ ، رسالة ماجستير ، غير منشورة ، كلية الاداب ، جامعة الموصل ، ٢٠٠٥ .
٧. محمد عبد الرحمن العبيدي ، السلطان عبد الحميد الثاني والجامعة الاسلامية ١٨٧٦ - ١٩٠٩ ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة الموصل ، كلية التربية ، ٢٠٠٠ .

سادساً : كتب المذكرات الشخصية :

١. مذكرات عباس حلمي الثاني خديو مصر الاخير ١٨٩٢ - ١٩١٤ ، دار الشروق ، بيروت ، ١٩٩٣ .

سابعاً : الدوريات :

١. احمد احمد الارامي ، دور بريطانيا في الصراع الهاشمي السعودي في الحجاز ١٩٠٨-١٩٢٥ ، مجلة الاندلس للعلوم الانسانية والاجتماعية ، جامعة الاندلس للعلوم التقنية ، مجلد ١١ ، العدد ٧ ، ٢٠١٥ .
٢. اسماعيل عباس حسين ، البحث الدلالي عند الشيخ عبد القادر المغربي ، مجلة كلية الاداب ، الجامعة المستنصرية ، العدد ٧٣ ، ٢٠١٦ .
٣. درويش مصطفى ، تاريخ المشكلة الحدودية في طابا ، مجلة الدوحة ، ١٩٨٦ .
٤. سهى سليمان علي عيسى ، بريطانيا وأزمة طابا ١٩٠٦ ، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية ، مركز صلاح الدين الايوبي للدراسات الحضارية ، مجلد ٥ ، العدد ١٦ ، ٢٠١٣ .
٥. شيماء محمد بدوي ، اثر السكك الحجازية على رحلات الحج بين مصر وبلاد الحجاز ١٨٦١ - ١٩٢٠ ، مؤتمر طرق الحج في افريقيا ، مركز البحوث والدراسات الافريقية ، جامعة افريقيا العالمية ، ٢٠١٦ .
٦. عبد الرؤوف سنو ، اتفاقيات بريطانيا ومعاهداتها مع امارات الخليج العربية ( ١٧٩٨ - ١٩١٦ ) فصول من الهيمنة والتقنيت ، بحث منشور في مجلة تاريخ العرب والعالم ، بيروت ، ١٩٩٨ .
٧. عبد الرؤوف سنو ، السلطان عبد الحميد الثاني والعرب الجامعة الاسلامية وأثرها في احتواء القومية العربية ، بحث منشور في مجلة حوار العرب ، العدد ٤ ، بيروت ، ٢٠٠٥ .
٨. نزار علوان عبد الله ، سكة حديد الحجاز وأشرف مكة المكرمة ( ١٩٠٠ - ١٩١٤ ) ، مجلة كلية التربية ، الجامعة المستنصرية ، العدد ٦٥ ، ٢٠١٤ .

ثامناً : الموسوعات

1. The New Encyclopedia Britannica , Vol.II , p.190.