



كلية التربية للعلوم الانسانية  
College of Education for Human Sciences

ISSN: 1817-6798 (Print)

Journal of Tikrit University for Humanities

available online at: <http://www.jtuh.tu.edu.iq>

**JTUH**  
مجلة جامعة تكريت للعلوم الانسانية  
Journal of Tikrit University for Humanities

.Prof. Dr .Taha Khalaf  
Mohammad Al Jubory<sup>1</sup>

Mahmood Salih Abd Al  
Jubory

1- College of Education for Humanities  
Sciences University of Tikrit

\* Corresponding author: E-mail :

[Tha372172@gmail.com](mailto:Tha372172@gmail.com)

**Keywords:**

History  
Bilad al-Sham  
Palestine  
economy  
transport  
Ottoman Empire

**ARTICLE INFO**

**Article history:**

Received 27 Dec. 2019

Accepted 5 Feb 2020

Available online 26 June 2020

E-mail

[journal.of.tikrit.university.of.humanities@tu.edu.iq](mailto:journal.of.tikrit.university.of.humanities@tu.edu.iq)

**The Jaffa-Jerusalem Railway and  
Its Economic and Social Impact  
on the Levant  
1888 – 1914**

**A B S T R A C T**

The Study aims to highlight the Jaffa-Jerusalem railway and its economic and social impact, especially after the line facilitated the transport of European goods to Jaffa port. It is also contributed to the economic development of Jerusalem and Palestine in general through transporting goods and crops throughout Palestine. The line also contributed to the development of the lives of Palestinians, especially after the trains set off on one journey a day and that made transporting and traveling large numbers of visitors and pilgrims, who visited Palestine at different times easier. Additionally, the line had an important role in settling large numbers of people who came to the region hoping to find a better opportunity to improve their lives comparing with their former places of living .

© 2020 JTUH, College of Education for Human Sciences, Tikrit University

DOI: <http://dx.doi.org/10.25130/jtuh.27.2020.11>

خط حديد يافا-القدس وتأثيره الاقتصادي والاجتماعي على بلاد الشام ١٨٨٨-١٩١٤

ا.د طه خلف محمد خلف الجبوري /جامعة تكريت/كلية التربية للعلوم الانسانية

محمود صالح عبد الجبوري

**الخلاصة**

تهدف الدراسة إلى تسليط الضوء على خط حديد يافا - القدس ١٨٨٨ - ١٩١٤ وتأثيره الاقتصادي والاجتماعي على بلاد الشام ١٨٨٨ - ١٩١٤ ، ولاسيما بعد الدور الذي أداه ذلك الخط في تسهيل نقل البضائع الأوروبية الواردة إلى ميناء يافا ليتم توزيعها عبر ميناء القدس ، وقام ذلك الخط بدور في إحداث تطور اقتصادي للقدس بشكل خاص وفلسطين بشكل عام وذلك عن طريق نقله للبضائع والمحاصيل في جميع أنحاء فلسطين ، فضلا عن ذلك فقد أسهم الخط في حدوث تطور في حياة

الفلسطينيين ، لاسيما بعد أن أصبحت القطارات تنطلق في رحلة يومية واحدة ، مما سهل ذلك في نقل وسفر أعداد كبيرة من الزوار والحجاج الذين زاروا فلسطين في مختلف الأوقات ، كذلك كان للخط دور مهم في توطين أعداد من السكان القادمين إلى المنطقة بعد أن وجدوا فرصة للحياة بشكل أفضل من مناطقهم السابقة .

## المقدمة

يعد قطاع النقل والمواصلات احد المرتكزات الأساسية لعمليات التنمية الاقتصادية والاجتماعية وهو العمود الفقري للبنى التحتية التي ، وكثيراً ما تتحدد درجة تطور في أي من الدول والأقاليم من خلال تطور وسائل النقل وطرق المواصلات لأنها تعد انعكاساً لمستوى التطور الاقتصادي والاجتماعي ، وبلاد الشام بلاد موعلة في القدم تعكس بنيتها العمرانية الفترات التاريخية التي عاشتها وهي تشهد توسعاً عمرانياً مستمراً .

شهدت الولايات التابعة لدولة العثمانية بعد منتصف القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين أنشاء شبكة واسعة من السكك الحديدية الهدف منها تغطية أجزاء الدولة ، باعتبار أن تلك الشبكة وسيلة فعالة لتوحيد أطراف الدولة وتنشيط الحركة التجارية فيها .

وفي الوقت الذي كانت فيه الدولة العثمانية تعاني من الضعف في النواحي العسكرية والاقتصادية ، عزم السلطان عبد الحميد الثاني على أنشاء خطوط سكك حديدية في بلاد الشام من اجل تحقيق العديد من الأهداف الاستراتيجية ، وكان خط يافا القدس اهم تلك الخطوط التي سعى السلطان عبدالحميد الثاني إلى إنشائها ويعد من اكبر واهم المشاريع في الوطن العربي طيلة مدة السيطرة العثمانية والتي استمرت نحو أربعة قرون .

تعد الخطوط الحديدية في بلاد الشام من أهم وسائل النقل عموماً والنقل البري خصوصاً كونها تشكل شرياناً حيويًا واستراتيجياً فاعلاً في عمليات التطوير والتنمية ويمتاز استعمالها بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى بالأمان والراحة والسرعة والدقة .

كانت بلاد الشام منذ أقدم العصور طريقاً تجارياً هاماً تمر عبره قوافل الحرير والعطور والتوابل وموطناً للحضارات إذ تنوعت فيها الثقافات وازدهرت العلوم والفنون ، ومنذ أواخر القرن التاسع عشر برزت أهمية شبكة الخطوط الحديدية في المنطقة لإعادة الحيوية للطرق التجارية التاريخية واسهم الواقع السياسي والاقتصادي للدولة العثمانية وعلاقتها الدولية على تنفيذ تلك الفكرة لأسباب عسكرية وسياسية واقتصادية .

أعطت محاولات الإصلاح العثماني للأخذ بأسباب التحضر الغربي فرص كبيرة لتغلغل الاستعمار الأوربي فيها ، وكانت مشاريع خطوط السكك الحديدية أهم الاستثمارات التي أغرى بها المراقبون الأجانب المصلحين العثمانيين الذين سارعوا إلى الاستعانة بالخبرات ورؤوس الأموال الأجنبية .

أدت القطارات التجارية دورا مهما في أحداث ثورة اقتصادية واجتماعية وسياسية وثقافية في المجتمعات كافة ، منذ أن دخلت القطارات في دعم الحياة وإسنادها ، وقد أصبحت تشكل شبكة مواصلات سهلة الاستعمال معتدلة التكاليف ودقيقة في توقيتها ، إذ تم اختصار المسافة زمنيا ، وبالتالي سهلت عمليات تنقل الناس وتحركاتهم ، وقادت إلى التعرف على عوالم جديدة وتبادل الثقافات بين الشعوب .

ولقد سعد الحظ في بلاد الشام بأن بدت تباشير نهضتها ، فمدت الخطوط الحديدية في كثير من إرجائها ومن أبرزها خط يافا - القدس والذي يعد من أهم خطوط تلك المنطقة . وعلى وفق تلك المعطيات أرتى الباحث دراسة خط حديد يافا - القدس وتأثيره الاقتصادي والاجتماعي على بلاد الشام ١٨٨٨-١٩١٤م ، لما يحمله من تطورات جسيمة من خلال تقسيمه على عدد من الموضوعات التي تناولت جوانب متعددة ضمن المدة المقدره وانتهت بخاتمة استنتاجيه حصيلة البحث .

### خط حديد يافا-القدس وتأثيره الاقتصادي والاجتماعي على بلاد الشام:

بدأت الدولة العثمانية بعد النصف الثاني من القرن التاسع عشر ببناء شبكة واسعة من الخطوط الحديدية في جميع الولايات التابعة لنفوذها ، بهدف ربط أجزاءها البعيدة بعضها مع بعض الآخر ، وإحكام السيطرة الكاملة على الولايات وتطبيق القوانين التي تنص على وجوب اشتراك الجميع في الدفاع عن الدولة من خلال تقديم الرجال والمال ، وتسهيل مهمة الدفاع عن أية منطقة تتعرض للعدوان لان مد الخطوط الحديدية يساعد على سرعة نقل القوات العسكرية ووصولها إلى تلك المنطقة ومعالجة أوضاعها (١) .

كانت أعوام النصف الثاني من القرن التاسع عشر والسنوات التي سبقت الحرب العالمية الأولى حافلة بالتحركات الأوروبية والمعاهدات الاقتصادية مع الدول العثمانية ، وكان موضوع هذه التحركات والمعاهدات يدور حول امتيازات السكك الحديدية في مناطق الدولة العثمانية (٢) .

لقد أسهمت السكك الحديدية في حدوث نقلة نوعية في مجال النقل البري ، لاسيما أنها خفضت خلال مدة قصيرة لا تتجاوز العقدين من الزمن تكاليف النقل إلى سدس قيمتها التي كانت عليها من قبل ، وبعد ذلك أصبح الاستغلال كامل للحديد المنتج في المصانع بعد زيادة استخدامه في السكك الحديدية ، لهذا اشتدت المنافسة بين الدول الأوروبية على المناطق ذات الثروات غير المستغلة من الحديد (٣) ، لهذا اتسم الاقتصاد العثماني منذ منتصف القرن التاسع عشر بظاهرة جديدة في تاريخه تمثلت في تغلغل واسع النطاق للرأسمال الأجنبي على شكل استثمارات في مجالات مختلفة داخل الدولة العثمانية بعد إن كانت تلك الاستثمارات شيئا لا يكاد يذكر قبل خمسينيات ذلك القرن (٤) .

وقد شهد النصف الثاني من القرن التاسع عشر عروض كثيرة من قبل الدول والشركات الأجنبية ولاسيما الفرنسية والبريطانية على الدولة العثمانية لتنفيذ المشاريع الاقتصادية (٥) ، فبعد مدة قصيرة من

تعرف الغرب على السكك الحديدية قام المستثمرون الفرنسيون بإعداد المخططات وعرضها على الدولة العثمانية ، لان إنشاء خط حديدي يعد من ارباح الأعمال التجارية ، فضلا عن ذلك الجانب التجاري (٦)

كانت السكك الحديدية العثمانية جزء من شبكة دائمة تعمل على التوسع لبناء السكك الحديدية الولايات العربية التابعة لدولة العثمانية ، وهي لم تكن عثمانية الأصل إذ انطلقت من غرب أوروبا لاسيما أن الاختراع الأول لها كان هناك ، وعندما تشعبت الشبكات قام المستثمرون بالاتجاه إلى المناطق والأقاليم التي تقتقر إلى السكك الحديدية ، ومنها بلاد الشام متجاوزة ومتحدية كل الصعوبات من عوائق الجبال ومضطرة إلى تسلقها وذلك بسبب عدم توفر الآلة لحفر الإنفاق (٧).

تقاس أهمية البلاد اقتصاديا بمدى ارتباطها مع أجزائها ومدى ارتباطها مع العالم ، وطرق المواصلات على اختلاف أنواعها هي الصلة التي تربط أجزاء الوطن والعالم ببعضه ببعض ، حتى أن بعض الكتاب أطلقوا عليها اسم (شرايين البلاد) (٨) .

لم تهدف الخطوط الحديدية الأولى التي أنشئت في بلاد الشام إلى فتح طرق جديدة للمبادلات التجارية ، وإنما استهدفت تحسين مردودية الطرق الموجودة ، فمنذ منتصف القرن التاسع عشر لم يبحث البريطانيون ولا الفرنسيون الذين اهتموا بخطوط الحديد في مناطق المشرق العربي العثمانية ، إلا بتوصيل تجارتهم البحرية نحو الداخل ، لذلك عملوا على إنشاء خطوط قصيرة للتغلغل عبر ممرات الحزام الجبلي من المرفأء الكبيرة والصغيرة إلى العواصم الداخلية ، فقد كان على الخط الحديدي أن يخترق الحزام الساحلي فيحمل البضائع إلى الداخل ويعود إلى الشاطئ بالمحاصيل والمواد المنجمية (٩) .

تعد بلاد الشام منطقة عبور وحلقة وصل بين أقاليم منتجة ومستهلكة (١٠) ، وبعد أن كانت القوافل التجارية تعبرها وهي تحمل البضائع إلى البحر المتوسط (١١) .

كانت وسائل النقل المعروفة في ولايات المشرق العربي إلى منتصف القرن التاسع عشر تتمثل باستعمال الدواب من جمال وخيول وبغال وحمير ، وبقيت القوافل التجارية وقوامها الجمال هي السائدة حتى تلك المدة ، والتي كانت تستغرق وقتا طويلا في عملية النقل ، وعلى اثر حركة الإصلاح التي شهدتها الدولة العثمانية وصدور الأنظمة الخاصة بالتنظيمات المسؤولة عن المواصلات أدى ذلك إلى انفتاح ولايات المشرق العربي إمام رؤوس الأموال الأجنبية ، ففي ولايات الشام كانت رؤوس الأموال الفرنسية الأكثر استثمارا فيها (١٢) كانت يافا (١٣) التي تعد أهم موانئ البلاد ، ومركزا ومرفأء مهما ، وهي في كل أدوارها كانت ولا تزال وجهة للزوار القاصدين الأماكن الدينية في مدينة القدس (١٤) .

إذ يوجد فيها الرهبان من طائفة آباء الأرض المقدسة الذين يعملون على استقبال الحجاج الأوربيين ومرافقتهم إلى بيت المقدس ، وعندما اخذ عددهم بالازدياد نظمت لهم رحلات منتظمة ، وعمل على تنظيم أمورهم قنصل أقام في مدينة الرملة ، ثم كثر عدد القناصل الأوربيين فاستقروا في القدس كممثلين لدولهم فيها (١٥) .

ونظرا للنمو السكاني في القدس وفلسطين عموما ، مع الزيادة الملحوظة لتدفق الحجاج والسياح

، وغدة فكرة إنشاء خط حديدي يربط بين المدينتين من الأمور المتفق على صحتها وجلال شأنها (١٦) . كانت فلسطين تعيش في القرن التاسع عشر لاسيما في نصفه الأول حالة من التخلف الاقتصادي والإداري وانتشار مظاهر الإهمال العمراني والتعليمي ، أسوة بأجزاء أخرى من الولايات التابعة العثمانية ، لكن أحوال فلسطين بدأت تتغير ، وبفعل عوامل عديدة من أبرزها وليس من باب الحصر ، بداية التأثير الأوربي ، بعد الاستيطان الأجنبي في مواقع عدة من فلسطين ، لاسيما في حيفا إذ عمل هؤلاء في إدخال مركبات حديثة على مستوطناتهم في الأساس ، لكنها انعكست في أوساط المجتمعات الفلسطينية المحيطة بهم بشكل مباشر أو غير مباشر ، ولاشك أن مشاريع مد طرق برية بين بعض المدن مثل طريق يافا - القدس ثم مد سكة حديد بين هاتين المدينتين ، كان له مساهمة في تحسين الأحوال العامة للفلسطينيين ولو بشكل محدود في بداية الأمر (١٧) .

وكان من نتيجة زيادة حجم التبادل التجاري بين بلاد الشام وأوروبا أن تغيرت الاتجاهات في الحياة الاقتصادية لتتماشى مع متطلبات السوق الأوروبية ، إذ تحولت المدن في بلاد الشام ومنها يافا والقدس من مراكز للإنتاج الحرفي مع حيوية التبادل التجاري الداخلي إلى مركز لخدمة التجارة الخارجية الأوروبية ، وقد كان لها حق الأولوية على التجارة الداخلية ، إذ صار يتم توزيع السلع والمواد المستوردة من أوروبا على السوق الداخلي المحلي وبالمقابل شراء المواد والمنتجات المحلية المعدة للتصدير كالحامات كانت فكرة إنشاء خط حديدي بين يافا والقدس من الأمور المتفق عليها ، لكن بعض المشتغلين بهذه القضية كانوا يعتقدون صعوبة تنفيذها ، ويرجع إنشاء خط الزراعية (١٨) .

إن شبكة الخطوط الحديدية وشبكة الطرق التي بننها الرساميل الأوروبية لم تكن تربط مدن بلاد الشام بعضها ببعض الآخر ، وإنما كانت تهدف لتكوين اقتصاد مندمج ومتكامل لاسيما أنها كانت تربط المناطق المنتجة للمواد الأولية بالموانئ المخصصة للتصدير والاستيراد مباشرة ، وعبر هذه الموانئ بالمراكز الصناعية الغربية بواسطة أساطيلها البحرية ووكالاتها (١٩) .

كانت فكرة إنشاء خط حديدي بين يافا والقدس من الأمور المتفق عليها ، لكن بعض المشتغلين بهذه القضية كانوا يعتقدون صعوبة تنفيذها ، ويرجع إنشاء خط ترامواي لقلّة المواصلات التجارية في فلسطين ، لأن كثرة الزوار لا تكون إلا في موسم معين من السنة (٢٠) .

كان السلطان عبد الحميد الثاني قد أعلن عن رغبته في مد المزيد من الخطوط الحديدية داخل الدولة العثمانية ، إذ أيدت كل من فرنسا وبريطانيا ودول أوربية أخرى ذلك واهتمت بمد تلك الخطوط داخل الدولة العثمانية ، لذلك فقد كان هناك تنافس شديد وقوي بين القوى الأوروبية الكبرى حول مسألة الفوز بامتياز إنشاء الخطوط ، حيث أن أهمية هذه الخطوط لم تكن متعلقة بالمصالح الاقتصادية فقط ، بل تعدتها إلى المصالح السياسية أيضا ، أن اهتمام بريطانيا بذلك لأنه سيختصر طريقها إلى الهند من جهة ويشجع التجارة البريطانية مع بلدان المشرق العربي من جهة أخرى فضلا عن ذلك فقد سعت بريطانيا إلى إيجاد منطقة عازلة بين مناطق نفوذها والإطماع الأوروبية ولاسيما الروسية ، إما فرنسا فقد كانت لها مصلحة خاصة بها وبمشاريع أخرى بشأن سكك حديدية سهلت الدولة العثمانية أمر التغلغل

الاقتصادي وعملت على تشجيعه لما لها فيه من فائدة تدخل إلى خزينة الدولة ، لهذا أصبحت بلاد الشام هدفا استعماريا توصلها الى سوريا (٢١) .

سهلت الدولة العثمانية أمر التغلغل الاقتصادي وعملت على تشجيعه لما لها فيه من فائدة تدخل إلى خزينة الدولة ، لهذا أصبحت بلاد الشام هدفا استعماريا لأوروبا لاسيما كل من بريطانيا وفرنسا ، وكان التنافس قويا بين الدول الأوروبية الاستعمارية على بلاد الشام ، إذ أن ذلك التنافس سيؤدي إلى مرحلة نزاع فيما بعد (٢٢) .

ومن بوادر التحول في مفهوم الامتيازات ، ونتيجة المنافسة القوية بين الدول الأوروبية للحصول على مصالح وامتيازات داخل الدولة العثمانية ، ظهرت مصطلحات جديدة تشير بشكل واضح إلى ذلك التنافس وانعكست فيما بعد وضغطت بقوة الإحداث والأوضاع المعاصرة (٢٣) .

أدى الرأسمال الأجنبي والخبراء والمهندسين الأجانب الدور الحاسم في تشييد معظم السكك الحديدية العثمانية والتشغيل الأولي لها ، وقد طرح بناء السكك الحديدية مشكلات مالية وتكنولوجية غير عادية إمام الدولة العثمانية ، وكانت التكنولوجيا غريبة تماما ، لذلك كان لا بد أولا من استيرادها بكاملها ، كذلك كان بناء السكك الحديدية يتطلب عمالا على معرفة بهذه التكنولوجيا ، وهذا ما يعني عمالة مستوردة لفترة من الزمن على الأقل ، فضلا عن ذلك كان بناء السكك الحديدية يتطلب مبالغ طائلة لمد الخطوط وشراء القاطرات والعربات حتى قبل بدء العمل (٢٤) .

وفي ٢٨ تشرين الأول من عام ١٨٨٨ م منحت الدولة العثمانية خط حديد يافا - القدس (٢٥) إلى رجل الأعمال اليهودي الفلسطيني يوسف نافون وهو احد أثرياء مدينة القدس ، وحددت مدة الامتياز بإحدى وسبعين عام من تاريخ الفرمان السلطاني ، ومن شروط الامتياز أن الدولة العثمانية لها حق استرجاع الخط المذكور وإدارته لحسابها بعد مرور خمسة وعشرون عاما وفي إي وقت أرادت ومتى انقضت تلك المدة ، كما تضمن شروط هذا الامتياز أيضا الحق بمد خطوط فرعية إلى نابلس وغزة (٢٦) ، وقد باع صاحب الامتياز امتيازه بمبلغ مليون فرنك إلى شركة الخطوط الحديدية العثمانية الفرنسية ليافا والقدس ( Societehechemindeferjaffa-Jerusalem ) (٢٧) ، والتي أسست في عام ١٨٨٩ م برأسمال قدره أربعة ملايين فرنك وعشره ملايين فرنك سندات وتكلفة الإنشاءات ١١٠ آلاف فرنك لكل كيلومتر واحد (٢٨) ، ويعد خط حديد يافا القدس أوائل الخطوط الحديدية في منطقة وفي الشرق الأوسط (٢٩) . اشتمل عقد الامتياز بنودا أشارت إلى عرض الخطوط الحديدية ومواقع إقامة المحطات والكيفية التي يجب بها صيانة الخط وما يتبع ، وتم تحديد تعريفه الأسعار الخاصة بالمسافرين والبضائع ، فضلا عن ذلك فقد حققت الشركة انجازاً ، إذ نالت إعفاء جمركي خاص بمواد البناء والآلات والتجهيزات الخاصة بهذا القطاع ، أي المستعملة مستقبلا في السكك الحديدية (٣٠) .

كان أول امتياز للفرنسيين في ميدان السكك الحديدية هو مد سكة حديد يافا - القدس الذي أبرم في كانون الثاني ١٨٨٩ م لمدة ٧١ عاما ، وأوكل البناء إلى الشركة الفرنسية ( Sociere de travaux publics ) بموجب عقد في ٢٤ كانون الأول ١٨٨٩ م ودشن العمل في

الخط (٣١) . اشتمل عقد الامتياز بنودا أشارت إلى عرض الخطوط الحديدية ومواقع إقامة المحطات والكيفية التي يجب بها صيانة الخط وما يتبع ، وتم تحديد تعريفه الأسعار الخاصة بالمسافرين والبضائع (٣٢) .

كان عملاء الاحتكارات الأجنبية في الدولة العثمانية يصورون مد الخطوط الحديدية بمثابة تطور للمدينة والترقي ودعمه للنهوض الاقتصادي ، وسبيل ارتفاع معيشة الجماهير الشعبية ، وعامل قوة في الدولة العثمانية ، لكن الواقع اثبت أن مد الخطوط الحديدية هذا وعلى الشكل المبين كان الأداة الفعالة في استعباد الجماهير العثمانية وفي إخضاع الدولة لسلطان الرأسمال الأجنبي (٣٣) .

وفي ٣١ آذار ١٨٩٠ بدأ العمل في شق السكة بالقرب من يازور باحتفال مهيب تحت إشراف مجموعة من المهندسين الفرنسيين ، واعتمدت المواصفات الفرنسية للسكك الصغيرة في المشروع وكان اختيار المقاس الصغير بعرض ١٠٠ سنتيمتر لخفض تكاليف الإنشاء ، وحفر على قضبان السكة رقم يعود للسنة التي صنعت فيها القضبان في عام ١٨٩١ م ، وهذا ما ينفي ما هو متداول في بعض الأدبيات بان قضبان السكة تم شرائها مستعملة (٣٤) ، وفي ٢٧ آب عام ١٨٩٢ م وصل إلى القدس أول قطار مكون من محرك وعربة واحدة ، على الخط الحديدي بين يافا والقدس في الساعة العاشرة صباحا في مرحلة تجريبية ، وفيما بعد أصبح عدد العربات خمسة ، وأطلق على بعض العربات أسماء بعض المحطات التي يمر فيها وهي : يافا ، القدس ، الرملة ، سجد (٣٥) .

وفي ٢٥ أيلول ١٨٩٢ م افتتح خط الحديد رسميا (٣٦) ، ورفعت الراية العثمانية على القطار الفرنسي ، وكانت السيادة تتحقق برفع الراية ، وبدأت القطارات تنطلق في رحلة يومية واحدة في كل اتجاه ، من يافا في الساعة الثانية والثلاث إلى القدس التي تصلها في الساعة السادسة مساءً ، ومن القدس في الساعة السابعة والرابع صباحا إلى يافا التي تصلها في الساعة الحادية عشر تقريبا ، وبيعت تذاكر الدرجة الأولى ب ٤ دولارات والثانية ب ٣٣ سنت ، ومن الواضح أن هذه الأسعار كانت أسعارا سياحية ولعلية القوم ، وفي يوم الأحد كانت تسير رحلة ترفيهية للنخبة المقدسية والخوارج ما بين القدس وبتير للتمتع بالمشهد الريفى (٣٧) . هذا وقد أدى خط يافا - القدس دورا بارزا في تسهيل نقل البضائع الأوروبية الواردة إلى ميناء يافا ليمت توزيعها عبر مدينة القدس على المناطق الفلسطينية الأخرى (٣٨) .

حاول سائقو الجمال والخيول منافسة القطار ، لكن بلا جدوى تذكر من خلال التسويق لخدماتهم في النقل السياحي بالقول أن الوصول إلى القدس على ظهر الجمال والخيول في العربات المجرورة بقوة الحيوان تحافظ على الروحية الأصلية التقليدية للحج إلى المدينة المقدسة بالمقابل أن الحج بالقطار ينزع الروحية الدينية ، وقد وجد هذا الهرج بعض الآذان الصاغية ، كما ذلك تلاقى مع ما كتبه بعض الرحالة الأوروبيين حول إفساد الحداثة المتمثلة بالقطار البخاري أصالة التجربة الروحية في الحج ، وإن الحداثة تنافي المشهد الريفى الرعوي للأرض المقدسة الذي احتضن قصص الكتاب المقدس ، فقد كانت الرحلة ما بين يافا والقدس عندهم تعني الرجوع بالزمن من الحداثة إلى زمن الكتاب المقدس ،

وستتحول المفارقة ما بين حادثة المحرك البخاري والمدينة المقدسة (٣٩) .

واعتبر افتتاح الخط الحديدي بين يافا والقدس حدثاً بالغ الأهمية لسكان المدينتين ، وتطور في حياة الفلسطينيين بصفة عامة ، بالإضافة الى المناطق المجاورة (٤٠) ، ولا بد من الإشارة إلى إن يافا والقدس قد سبقتا دمشق وبيروت بثلاث سنوات في مجال استخدام السكك الحديدية (٤١) .

أدت التطورات والإحداث الدولية في نهاية القرن التاسع عشر إلى تغيرات جوهرية في السياسة الدولية ، وكانت الدولة العثمانية بما لديها من إمكانيات بشرية ومادية واحدة من المناطق المهمة في ذلك الصراع ، لهذا كان هناك اتجاه أوربي للحصول على ممتلكات الدولة العثمانية (٤٢) ، وهو ما فسح المجال لحدوث تنافس شديد بين الدول الكبرى حول بعض المشاريع الخدمية ، وأهمها إنشاء خطوط السكك الحديدية في الدولة العثمانية ، وهو أمر مستغرب يدعو إلى الشك لاسيما إن أهمية خطوط الحديد ليست حصراً على الناحية الاقتصادية بل تتعداها إلى الناحية السياسية أيضاً (٤٣) .

كان لرؤوس الأموال الفرنسية الحصة الأكبر في عملية الاستثمار داخل الأراضي العثمانية ، ولاسيما في مجال تعبيد الطرق ومد الخطوط الحديدية بين القدس وبقية المدن في بلاد الشام ، وقد شكل خط حديد يافا القدس وسيلة وصل الساحل بالداخل ، إذ بدأت البواخر تأتي بالحجاج إلى يافا فيسافرون بالقطار إلى القدس (٤٤) ، وقد أدى ذلك إلى تراجع عمليات النقل عبر الطرق البرية ( طريق القوافل ) بشكل ملحوظ ، إذ أخذ السكان يفضلون السكك الحديدية على هذه الطرق ، ولاسيما من قبل الحجاج الوافدين على مدينة القدس ، والتي كانت تتعرض أحيانا لبعض المتاعب لاسيما في أيام الأعياد والمناسبات والزيارات بسبب الازدحام هناك (٤٥) .

وخلال الحرب العالمية الأولى استولت الحكومة العثمانية على الخط الحديدي الحجازي في القدس واقتلعت الخطوط العثمانية ، في تلك الإثناء اقتلع قسماً من خط حديد يافا اللد ، إي مسافة ١٢ ميلاً ١٩ كم واستعملت القضبان في إنشاء عدد من الخطوط العسكرية في فلسطين ، ولكن لم يجر اقتلاع بقية الخط وتم وصله بخط العفولة - القدس من اللد إلى وادي صرار ، أي مسافة ١١ ميلاً ١٨ كم (٤٦) .

مما سبق يتبين أن خط حديد يافا - القدس قدم خدمة للمصالح الفرنسية بتعاون يهودي ، وهذا ما يدل على أن اليهود كانوا من الفئات الاجتماعية المميزة في المجتمع العثماني ، من جانب آخر أدى مد خط حديد يافا - القدس الى تطور في النواحي الاجتماعية ، حيث ساعد على نقل وسفر أعداد كبيرة من الزوار والحجاج المسيحيين الذين زاروا البلاد في مختلف الأوقات ، كذلك توطين أعداد من القادمين إلى المنطقة بعد أن وجد فيها فرصاً للحياة بشكل أفضل من مناطقهم السابقة (٤٧) ، ناهيك عن الفائدة التي جنتها القدس خاصة وفلسطين عامة من شبكة المواصلات في مجال الاستغلال الاقتصادي ، من خلال نقل المحاصيل والبضائع في جميع أنحاء فلسطين (٤٨) .

أن إنشاء الخط الحديدي كان الغاية منه تقوية الحكم المركزي والقضاء على الثورات وتوطيد الأمن والاستقرار ، فضلاً عن الاستغلال الاقتصادي على الرغم من أن بعض الخطوط الحديدية قد أقيم

من اجل خدمة أغراض عسكرية بحتة ، إلا لان ذلك لم يمنع الأهالي من الاستعادة منها في نقل حاصلاتهم (٤٩) .

لقد كان تأثير الخط ايجابيا في جميع مناطق امتداده ، إلا أن المستفيدين الفعليين كانوا أصحاب الاستثمار وهم وكلاء الشركة الفرنسية المؤسسة للخط (٥٠) .

### الخاتمة

١. كان نظام الامتيازات الأجنبية وما تبعه بمثابة بوابة دخلت منها الدول الأوربية إلى الدولة العثمانية ، ورسخت نفوذها سياسيا واقتصاديا واجتماعيا في جميع مناطق هذه الدولة .

٢. أعطى نظام الامتيازات فرصة لهجرة أعداد كبيرة من اليهود إلى فلسطين ، إذ كان احد العوامل التي أدت إلى قيام الدولة اليهودية في فلسطين إذ ازدادت أعداد اليهود من (٢٩٦٠) نسمة عام ١٨٩٠م إلى نحو (٥٢١٠) نسمة عام ١٩٠٠م .

٣. في ظل حالة الضعف التي كانت تشهدها الدولة العثمانية والاعتداءات الغربية المتكررة والمحاولات الإصلاحية المستمرة ، بدأت التغيرات الصناعية والتكنولوجية بالتغلغل في منطقة بلاد الشام وبأشكال مختلفة ، لعل أبرزها وأهمها مشاريع الخطوط الحديدية .

٤. عندما زاد اهتمام أوروبا الصناعية بالمتاجرة مع بلاد الشام ازداد الاهتمام بمنطقة يافا وبالطريقة التي تصل يافا بالقدس وذلك من اجل تصريف المنتجات الأوربية داخل البلاد .

٥. كان للخطوط الحديدية في بلاد الشام دور مهم في تزويد المدن التي تحتاج إلى المياه لاسيما إن خط حديد يافا- القدس قام بتزويد القدس بالمياه من خلال العيون والينابيع من المناطق الأخرى .

٦. أن إنشاء الخط الحديدي كان الغاية منه تقوية الحكم المركزي والقضاء على الثورات وتوطيد الأمن والاستقرار ، فضلاً عن الاستغلال الاقتصادي على الرغم من ان بعض الخطوط الحديدية قد أقيم من اجل خدمة أغراض عسكرية بحتة ، إلا أن ذلك لم يمتنع الأهالي من الاستعادة منها في نقل حاصلاتهم .

## الهوامش

- (١) طالب عبد الغني جار الله صقلاوي الجبوري ، مشروع سكة حديد الحجاز ، رسالة ماجستير ( غير منشورة ) ، كلية التربية ، جامعة الموصل ، ٢٠٠٣ م ، ص ٢٥ .
- (٢) وجيه كوثراني ، المشروع الفرنسي ( مشروع اقتصادي : مشاريع السكك الحديدية والمرافئ ) ، دار الاجتهاد للأبحاث والترجمة والنشر ، مجلد ( ٩ ) ، عدد ( ٣٦ ) ، ١٩٩٧ م ، ص ١٨٥ .
- (٣) طه خلف محمد خلف الجبوري ، بريطانيا وبلاد الشام دراسة اقتصادية سياسية ، اطروحة دكتوراه ( غير منشورة ) ، كلية التربية ، جامعة تكريت ، ٢٠١٣ م ، ص ٢٠٧ .
- (٤) خليل علي مراد ، تغلغل الرأسمال الأجنبي في الدولة العثمانية ١٨٥٤ - ١٩١٤ ، مجلة دراسات تركية ، العدد ( ٢ ) ، جامعة الموصل ، ١٩٩١ م ، ص ١٢١ .
- (٥) أحمد خير عابورة ، الخط الحديدي الحجازي الأصالة والحداثة ، ط ٣ ، المؤسسة العامة للخط الحديدي الحجازي ، دمشق ، ١٩٩٨ م ، ص ٢١ .
- (٦) متين هولكو ، الخط الحديدي الحجازي المشروع العملاق للسلطان عبدالحميد الثاني ، ترجمة : محمد حواش ، دار النيل ، القاهرة ، ٢٠١١ م ، ص ٩ .
- (٧) روبرت شنيرب ، تاريخ الحضارات العام القرن التاسع عشر ، ط ٢ ، ترجمة يوسف أسعد داغر ، فريد داغر ، منشورات عويدات ، بيروت - باريس ، ١٩٨٧ م ، المجلد السادس ، ص ٤٤ - ٤٦ .
- (٨) عبد العزيز عثمان ومحمد التقي عبد الرحمن ، سورية ولبنان دراسة شاملة للجغرافية الطبيعية والحياة البشرية والحياة الاقتصادية ، مكتبة ربيع ، حلب ، ١٩٥٤ م ، ص ٢٥٧ .
- (٩) طه خلف محمد خلف الجبوري ، المصدر السابق ، ص ٢٠٩ .
- ( وجيه كوثراني ، بلاد الشام في مطلع القرن العشرين السكان والاقتصاد وفلسطين والمشروع \* )  
الصهيوني قراءة في وثائق الدبلوماسية الفرنسية ، ط ٣ ، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات ، بيروت ، ٢٠١٣ ، ص ١٣٧ .
- ( محمد محمود الصياد ، النقل في البلاد العربية ، معهد الدراسات العربية العالية ، القاهرة ، ١٩٥٦ م \* )  
ص ٩٣ - ٩٤ .
- ( محمد عصفور سلمان الاموي ، حركة الإصلاح في الدولة العثمانية وأثرها في المشرق العربي \* )  
١٨٣٩-١٩٠٨ ، اطروحة دكتوراه ( غير منشورة ) ، كلية الآداب ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٥ ، ص ١٤٧ .
- ( يافا : مدينة ساحلية تقع غرب فلسطين على البحر المتوسط ، لهذا كانت ميناء فلسطين الجنوبي ، \* )  
دخلها نابليون عام ١٧٩٩ م ، والبريطانيون في الحرب العالمية الأولى ، غالبية سكانها من العرب عندما احتلها اليهود ، وهي من المدن التجارية المهمة . للمزيد ينظر : سهام محمد هندواوي ، تاريخ دمشق في عهد السلطان عبد

الحميد ، دار رسلان ، دمشق ، ٢٠١٢ م ، ص ٣٥ .

( القدس : سماها اليهود اورشليم ، وهي عاصمة فلسطين ، سلمت للخليفة عمر بن الخطاب ( رضي \* (٤) الله عنه ) عام ٦٣٨ م ، ودعاها العرب القدس ، احتلها الصليبيون عام ١٠٩٩ م ، واسترجعها صلاح الدين الايوبي بعد معركة حطين عام ١١٧٨ م ، بقيت بيد العثمانيين من عام ١٥١٦ حتى عام ١٩١٧ م . للمزيد من التفاصيل ينظر : احمد حسين عبد الجبوري ، القدس في العهد العثماني ١٥١٦-١٦٤٠م دراسة سياسية-عسكرية-إدارية-اقتصادية-اجتماعية-ثقافية ، دار الحامد للنشر والتوزيع ، عمان ، ٢٠١٠ ، ص ٢١ ؛ الموسوعة الفلسطينية ، دمشق ، ١٩٨٤ ، ج٣ ، ص ٥٠٨ .

( عزة علي آق بيق ، تاريخ السكك الحديدية في البلاد الشامية أواخر الحكم العثماني وأثارها السياسية \* (٥) والعسكرية والاجتماعية والاقتصادية ١٨٩١ - ١٩١٨ ، دار العراب ، دمشق ، ٢٠١٨ م ، ص ١٣٩ .  
(٦) ابراهيم محمد عبد اللطيف نعمة الله ، الرملة في اواخر العهد العثماني ١٨٦٤ - ١٩١٤ من خلال سجلات المحاكم الشرعية ، رسالة ماجستير ( غير منشورة ) ، كلية الآداب ، الجامعة الإسلامية - غزة ، ٢٠٠٤ م ، ص ٢٠٤ .

(١٧) جوني منصور ، الخط الحديدي الحجازي تاريخ وتطور قطار درعا - حيفا ، مؤسسة الدراسات القدسية ، القدس ، ٢٠٠٨ م ، ص ٥٤ .

(١٨) عبدالله حنا ، أحوال بلاد الشام في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر العامة مدن بلاد الشام والحكم العثماني الإقطاعي ، مجلة المعرفة ، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، العدد ( ١٩٩ ) ، ايار ١٩٧٨ م ، ص ٥١ .

(١٩) رزق الله هيلان ، الثقافة والتنمية الاقتصادية في سورية والبلدان المختلفة ، دار ميسلون ، دمشق ، ١٩٨٠ م ، ص ٣٢ .

(٢٠) فريدة شرفة ، العلاقات بين الخلافة العثمانية وبلاد الشام إثناء حكم السلطان عبد الحميد الثاني ١٨٧٦ - ١٩٠٩ ، اطروحة دكتوراه ( غير منشورة ) ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية ، جامعة باتنة ( ١ ) ، ٢٠١٦ م ، ص ١١٠ .

(٢١) يوسف حسين يوسف عمر ، موقف بريطانيا من سكة حديد بغداد ١٨٩٨ - ١٩١٤ ، المجلة الأردنية للتاريخ والآثار ، الأردن ، المجلد ( ٦ ) ، العدد ( ٤ ) ، ٢٠١٢ م ، ص ١٧٤ .

(٢٢) عبد الكريم رافق ، الاقتصاد الدمشقي في مواجهة الاقتصاد الاوربي في القرن التاسع عشر ، بحوث في التاريخ الاقتصادي والاجتماعي لبلاد الشام في العصر الحديث ، مكتبة اطلس ، دمشق ، ١٩٨٥ م ، ص ١١٧ - ١١٨ .

(٢٣) اميل خوري ، عادل اسماعيل ، السياسة الدولية في الشرق ، دار النشر السياسية والتاريخ ، بيروت ،

- ١٩٩٠ م ، ج ١ ، ص ١٨ ؛ ليلي الصباغ ، الجاليات الأوروبية في بلاد الشام في العهد العثماني في القرنين السادس عشر والسابع عشر ، مؤسسة الرسالة ، بيروت ، ١٩٨٩ ، ج ١ ، ص ١٦٢ .
- (٢٤) ثريا فاروقي وآخرون ، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للدولة العثمانية ، المجلد ١٦٠٠-١٩١٤ ، ترجمة قاسم عبده قاسم ، المجلد الثاني ، دار المدار الإسلامي ، بيروت ، ٢٠٠٧ ، ص ٥٥٣ .
- (٢٥) ناجي علوش وآخرون ، الحركة العربية القومية في مائة عام ١٨٧٥-١٩٨٢ ، دار الشروق للنشر والتوزيع ، عمان ، ١٩٩٧ ، ص ١٣٠ ؛ محمد كرد علي ، مجلة المقتبس ، المجلد الأول ، ١٩٠٦ - ١٩٠٧ م ، ص ٤٠٣ .
- (٢٦) عزة علي آق بيق ، المصدر السابق ، ص ١٤٢ .
- (٢٧) عبد العزيز محمد عوض ، الإدارة العثمانية في ولاية سورية ١٨٦٤-١٩١٤ ، دار المعارف ، القاهرة ، ١٩٦٩ ، ص ٢٧٦ .
- (٢٨) شارل عيساوي ، التاريخ الاقتصادي للهِلال الخصب ١٨٠٠-١٩١٤ ، ترجمة : رؤوف عباس حامد ، مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت ، ١٩٩٠ ، ص ٣٤١ .
- (٢٩) عبد العزيز محمد عوض ، فلسطين في اواخر العهد العثماني : ملامح اجتماعية اقتصادية ، مجلة كلية الآداب ، جامعة الرياض ، المجلد ( ٤ ) ، السنة الرابعة ١٩٧٥ - ١٩٧٦ م ، ص ٣٥ .
- (٣٠) جوني منصور ، المصدر السابق ، ص ٦٦ .
- (٣١) علي محافظة ، موقف فرنسا والمانيا وايطاليا من الوحدة العربية ١٩١٩-١٩٤٥ ، مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت ، ١٩٨٥ ، ص ٢١ .
- (٣٢) جوني منصور ، المصدر السابق ، ص ٦٦ .
- (٣٣) بدر الدين السباعي ، أضواء على الرأسمال الأجنبي في سورية ١٨٥٠-١٩٨٥ ، دار الجماهير ، دمشق ، ١٩٦٧ ، ص ٥٠ .
- (٣٤) خالد وعد الله ، يافا - القدس تاريخ موجز لسكة الاستعمار ، موقع باب الود ، ١٧ - ١٠ ٢٠١٨ م ، ص ١١ .
- (٣٥) نوف بنت رزق الروضان ، ظهور الخطوط الحديدية واثارها في المشرق العربي في القرن التاسع عشر الميلادي ، مؤسسة عبدالرحمن الديري الخيرية ، ٢٠٠٦ ، ص ١٥١ .
- (٣٦) محمد محمود الصياد ، المصدر السابق ، ص ١٠٥ .
- (٣٧) خالد وعد الله ، المصدر السابق ، ص ١٤ - ١٥ .
- (٣٨) عارف باشا العارف ، تاريخ القدس ، دار المعارف ، مصر ، ١٩٥١ ، ص ٢٠٢ .
- (٣٩) خالد وعد الله ، المصدر السابق ، ص ١٥ .

- (٤٠) هدى علي بلال الحميد ، متصرفية القدس في العهد العثماني ١٨٧٤ - ١٩١٧ دراسة في أوضاعها السياسية والإدارية ، رسالة ماجستير ( غير منشورة ) ، كلية الآداب ، جامعة الموصل ، ٢٠٠٠ ، ص ١٩٩ .
- (٤١) محمد محمود الصياد ، المصدر السابق ، ص ١٠٥ .
- (٤٢) زينب عبد المطلب طاهر ، دخول الدولة العثمانية في الحرب العالمية الاولى ١٩١٤ - دراسة في الظروف والأسباب ، رسالة ماجستير ( غير منشورة ) ، كلية التربية ، الجامعة المستنصرية ، ٢٠١٤ م ، ص ٤٩ - ٥٠ .
- (٤٣) السلطان عبد الحميد ، مذكراتي السياسية ١٨٩١ - ١٩٠٨ ، مؤسسة الرسالة ، بيروت ، ١٩٧٧ م ، ص ٨١ .
- (٤٤) نوار حسين مصطفى الجبوري ، النشاط القنصلي الفرنسي في القدس الشريف ١٨٤٠ - ١٩٠٠ ، دار الحامد للنشر والتوزيع ، عمان ، ٢٠١٥ ، ص ١٨١ - ١٨٢ .
- (٤٥) جريدة السفير ، العدد ٨٧٧٧ ، ٨ / ١٢ / ٢٠٠٠ م ، ص ١١ .
- (٤٦) محمد كرد علي ، خطط الشام ، مكتبة النوري للنشر ، دمشق ، د.ت ، ج ٥ ، ص ١٨٦ .
- (٤٧) عزة علي آق بيق ، المصدر السابق ، ص ١٤٧ .
- (٤٨) ابراهيم اسود وآخرون ، وصف فلسطين أواخر أيام العثمانيين ١٨٦٨ - ١٩١٦ ، رحلات ومذكرات ، دار كنعان ، دمشق ، ٢٠١٠ م ، ص ٨٨ .
- (٤٩) سعيد حمادة ، النظام الاقتصادي في سوريا ولبنان ، منشورات جامعة بيروت الامريكية ، بيروت ، ١٩٣٦ ، ص ١٩٩ .
- (٥٠) هدى علي بلال الحميد ، المصدر السابق ، ص ١٩٩ - ٢٠٠ .

## Sources

### First: Books of notes

1. Sultan Abdul Hamid, My Political Memoirs 1891-1908, Al-Risala Foundation, Beirut, 1977 CE.

### Second: Arabic and Arabized books

1. Ibrahim Aswad et al., Description of Palestine at the End of the Ottomans, 1868-1916, Travels and Memoirs, Dar Kanaan, Damascus, 2010.

2. Ahmad Hussein Abd al-Jabburi, Jerusalem in the Ottoman Era 1516-1640 CE, Political-Military-Administrative-Economic-Social-Cultural Study, Dar Al-Hamid for Publishing and Distribution, Amman, 2010.

3. Ahmed Khair Aboora, The Hijaz railway, originality and modernity, 3rd floor, The General Organization for the Hijaz railway, Damascus, 1998.

4. Emile Khoury, Adel Ismail, International Politics in the East, Political Publishing House and History, Beirut, 1990, Part 1.

5. Badr Al-Din Al-Sibai, Spotlight on Foreign Capital in Syria, 1850-1985, Dar Al-

Jamaheer, Damascus, 1967 AD.

6. Soraya Faruqi et al., *The Economic and Social History of the Ottoman Empire, Volume 1600-1914*, translated by Qasim Abdo Qasim, Volume Two, Dar Al-Madar Al-Islami, Beirut, 2007 AD.
7. Khaled Waad Allah, *Jaffa - Jerusalem, a brief history of the colonial railroad*, Bab al-Wad website, 17-10-2018.
8. Johnny Mansour, *the Hijaz railway, history and development of the Daraa-Haifa train*, Jerusalem Studies Foundation, Jerusalem, 2008 CE.
- 9 - Rizkallah Helan, *Culture and Economic Development in Syria and Different Countries*, Dar Maysaloun, Damascus, 1980.
10. Robert Schnierbe, *General History of Civilizations, Nineteenth Century*, 2nd Edition, translated by Youssef Asad Dagher, Farid Dagher, Aouidat Publications, Beirut - Paris, 1987, Volume VI.
- 11 Saeed Hamadeh, *The Economic System in Syria and Lebanon*, Publications of the American University of Beirut, Beirut, 1936.
- 12 Saham Muhammad Hindawi, *History of Damascus in the Era of Sultan Abdul Hamid*, Raslan House, Damascus, 2012 AD.
- 13 Charles Issawi, *The Economic History of the Fertile Crescent, 1800-1914*, translated by Raouf Abbas Hamid, Center for Arab Unity Studies, Beirut, 1990.
14. Aref Pasha Al-Aref, *History of Jerusalem*, Dar Al-Maarif, Egypt, 1951.
- 15th . Abdul Aziz Othman and Muhammad Al-Taqi Abdul Rahman, *Syria and Lebanon, A Comprehensive Study of Natural Geography, Human Life, and Economic Life*, Rabea Library, Aleppo, 1954 AD.
- 16 Abdel Aziz Muhammad Awad, *the Ottoman Administration in the Syrian State, 1864-1914*, Dar Al-Maarif, Cairo, 1969.
17. Abdel-Karim Rafiq, *The Damascene Economy in the Face of the European Economy in the Nineteenth Century*, Researches in the Economic and Social History of the Levant in the Modern Age, Atlas Library, Damascus, 1985 AD.
18. Azza Ali Ak Baiq, *the history of railways in the Levantine region during the late Ottoman rule and its political, military, social, and economic implications 1891-1918*, Dar Al-Arab, Damascus, 2018.
- 19- Ali Mohafaza, *the position of France, Germany, and Italy towards Arab unity 1919-1945*, Center for Arab Unity Studies, Beirut, 1985.
- 20.Laila Al-Sabbagh, *European Communities in the Levant in the Ottoman Era in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, Al-Risala Foundation, Beirut, 1989, Part 1.
- 21.Matin Hawlaku, *the Hijaz railway, the giant project of Sultan Abdul Hamid II*, translation: Muhammad Hawash, Dar Al Nil, Cairo, 2011.
22. Muhammad Kord Ali, *The Plans of Levant*, Al-Nuri Publishing Library, Damascus, d. V, c 5.
23. Muhammad Mahmoud Al-Sayyad, *Transport in the Arab Countries*, Institute of Higher Arab Studies, Cairo, 1956.
24. Naji Alloush and others, *The Arab National Movement in the Hundred Years, 1875-1982*, Dar Al-Shorouk for Publishing and Distribution, Amman, 1997.
25. Nawar Hussain Mustafa Al-Jubouri, *French Consular Activity in Al-Quds Al-Sharif 1840-1900*, Dar Al-Hamid for Publishing and Distribution, Amman, 2015.
- 26.Nouf Bint Rizq Al-Roudhan, *The emergence of railways and their effects in the Arab East in the nineteenth century AD*, Abdul Rahman Al-Dairi Charitable Foundation, 2006 AD.
27. Wajih Kawtharani, *Bilad al-Sham in the Beginning of the Twentieth Century Population, Economy, Palestine and the Zionist Project Read in the documents of French diplomacy*, 3rd edition, Arab Center for Research and Policy Studies, Beirut, 2013.

### **Third: University theses and dissertations**

1. Ibrahim Muhammad Abd Al-Latif Neamat Allah, *Ramla in the late Ottoman period 1864-*

- 1914 through Sharia court records, Master Thesis (unpublished), College of Arts, Islamic University - Gaza, 2004 AD.
2. Zainab Abdul-Muttalib Taher, Entry of the Ottoman Empire in World War I 1914 - A Study of Conditions and Reasons, Master Thesis (unpublished), College of Education, Al-Mustansiriya University, 2014 AD.
3. Student Abdul-Ghani Jarallah Saqlawy Al-Jubouri, The Hijaz Railway Project, Master Thesis (unpublished), College of Education, University of Mosul, 2003 AD.
4. Taha Khalaf Muhammad Khalaf al-Juburi, Britain and the Levant, Political Economic Study, PhD thesis (unpublished), College of Education, Tikrit University, 2013.
5. Farida Shorfa, Relations between the Ottoman Caliphate and the Levant during the rule of Sultan Abdul Hamid II 1876-1909, PhD thesis (unpublished), College of Humanities and Social Sciences, University of Batna (1), 2016 CE.
6. Muhammad Asfour Salman Al-Umawi, The Reform Movement in the Ottoman Empire and its Impact on the Arab Mashreq 1839-1908, PhD thesis (unpublished), College of Arts, University of Baghdad, 2005 AD.
7. Hoda Ali Bilal Al-Hamid, Al-Mutasarifiyyat Al-Quds in the Ottoman Era 1874-1917: A Study of Its Political and Administrative Status, Master Thesis (unpublished), College of Arts, University of Mosul, 2000 CE.

**Fourth: Newspapers and magazines**

1. As-Safir Newspaper, No. 8777, 8/12/2000.
2. Al-Muqtasib Magazine, Volume I, 1906 - 1907 CE.

**Fifth: Encyclopedias**

1. The Palestinian Encyclopedia, Damascus, 1984, Part 3.

**Sixth: published research**

1. Khalil Ali Murad, The Infiltration of Foreign Capital in the Ottoman Empire, 1854-1914, *Majal*
2. Abdul Aziz Muhammad Awad, Palestine in the late Ottoman period: socioeconomic features, *Journal of the College of Arts, University of Riyadh*, volume(4), the fourth year 1975-1976.
3. Abdullah Hanna, The State of the Levant in the Eighteenth and Nineteenth Centuries, *General Cities of the Levant and Ottoman Feudal Rule*, Al-Maarefah Magazine, Riyadh, Saudi Arabia, No. (199), May 1978.
4. Wajeeh Kawtharani, The French Project (Economic Project: Railways and Harbors Projects), *Ijtihad Research, Translation and Publishing House*, Volume (9), No. (36), 1997 AD.
5. Yusef Hussein Yusef Omar, Britain's position on the Baghdad Railway 1898-1914, *Jordanian Journal of History and Archeology*, Jordan, Volume (6), No. (4), 2012 AD.