

خطوط السكك الحديدية في شرق ووسط أفريقيا (1859-1968)

غادة ضاحي محمد (*)

أ.د. عبد الله عبد الرازق (***)

أ.د. السيد فليفل (**)

• ملخص:

تعد خطوط السكك الحديدية واحدة من أهم السمات المميزة للقارة الأفريقية كأحد آثار الاحتلال الأوروبي؛ ففي عصر لم تكن فيه وسائل الاتصال قد وصلت لجزء مما نحن عليه اليوم، كانت السكك الحديدية هي آخر ما وصل له التقدم العلمي كنتيجة من نتائج الثورة الصناعية آنذاك في مجال النقل.

وعند استعراض تاريخ القارة الأفريقية يمكن استخلاص أنه لو لم تتمكن القوى الاستعمارية من تطوير وسائل مواصلاتها وربط مستعمراتها داخل القارة وخارجها؛ لما تمكنت من السيطرة على تلك المساحات الشاسعة من الأراضي الأفريقية.

وبرغم الأهمية القصوى للسكك الحديدية كوسيلة ربط بين الجهات البعيدة والأطراف النائية ومد العمران الى أماكن لم تكن مأهولة من قبل، وأثر ذلك على الأوضاع الاقتصادية، إلا أن النشأة الأولى لتلك الخطوط في القارة لم تكن مصممة لخدمة التنمية داخل البلاد وإنما لأغراض إما عسكرية كتوطيد السيطرة على تلك الأماكن أو اقتصادية حيث التمكّن من استغلال ثرواتها وتصديرها. لذا كانت تمتد من الداخل باتجاه الساحل ويتم بناؤها بتكلفة بخسة ويتم استحداث مسارات جديدة كلما دعت الضرورة أو انتقلت السيطرة من قوة محتلة لأخرى.

(*) باحثة دكتوراه بكلية الدراسات الأفريقية العليا - جامعة القاهرة

(**) أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر، بكلية الدراسات الأفريقية العليا، جامعة القاهرة

(***) أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر، بكلية الدراسات الأفريقية العليا، جامعة القاهرة

• **Abstract:**

The Railways in East and Central Africa (1859-1968)

Railroads are one of the most important distinguishing features of the African continent as one of the effects of the European occupation. In an era when the means of communication had not reached a significant proportion of what we are today, the railways were the highest scientific progress reached as a result of the industrial revolution at that time in the field of transport.

When reviewing the history of the African continent can be concluded that if the colonial powers were not able to develop their transportation system and link their colonies inside and outside the continent; would not be able to manage and control these vast areas of African lands.

Despite the paramount importance of railways as a tool of linking places and remote destinations, extending urbanization to areas that were not inhabited before, and the impact of this on the economic conditions, the first emergence of these lines on the continent was not designed to serve development within the country, but rather for military purposes such as consolidating control over Those places, or economic ones, where their wealth could be exploited and exported, so they extended from the inside towards the coast and were built at a low cost and they used to develop new paths whenever necessary or when authority was transferring from one occupying power to another.



• مقدمة:

تتناول هذه الورقة نشأة خطوط السكك الحديدية في منطقة شرق ووسط أفريقيا حيث بدأت في فترة الاستعمار وقد بنيت الخطوط جزئياً لأسباب عسكرية وللاستفادة من استغلال الثروات المعدنية وتصدير المنتجات الزراعية واستيراد السلع المصنعة، ولم تكن تلك الخطوط مصممة للتجارة الداخلية بين البلدان كما لم تكن مثالية للتنمية الاقتصادية الداخلية للبلاد ولم ترع فيها مصالح سكان القارة حتى أنها كانت تكلف المحتل ثمن بخس وتقام بمقياس ضيق جدا يبلغ 1.067 متر (3.5 قدم) في المستعمرات البريطانية (وكانت آنذاك أكثرها تطورا) ومترا واحدا فقط في معظم المستعمرات الأخرى.

وقد كانت فكرة مد خط حديدي من القاهرة للكيب هي أشهر فكرة تم الترويج لها في عالم النقل والسكك الحديدية في فترة الاستعمار للربط بين مستعمرات بريطانيا في القارة من الشمال للجنوب، سبقها وتلاها إنشاء خطوط عدة طوال الحقبة الاستعمارية وبنيت الوصلات لربط المنطقة فبدأ العمل في أولى الخطوط عام 1859م.

أما بعد الاستقلال فقد تم بناء خط رئيسي واحد هو (TAZARA) للربط بين زامبيا وتنزانيا، وقد نشأت الحاجة له بعدما استقلت روديسيا الشمالية تحت اسم زامبيا عن اتحاد وسط أفريقيا اتحاد روديسيا ونياسالاند عام 1964، ودعت إليه الضرورة حتى تتمكن زامبيا من تمرير تجارتها إلى المحيط دون الاضطرار للوقوع تحت ضغط أو سيطرة روديسيا الجنوبية الواقعة تحت حكم الأقلية البيضاء خاصة وأن زامبيا دولة حبيسة لا تملك سواحل أو منافذ مائية.

ولذلك نعرض في هذه الورقة صورة تاريخية مختصرة لما كانت عليه خطوط السكك الحديدية في منطقة شرق ووسط أفريقيا، وكيف دعت الضرورة لنشأة فكرة مد خط سكك حديد تازارا مروراً بفكرة خط سكك القاهرة الكيب كأشهر مشروع استعماري فيما يخص قطاع النقل والاتصال آنذاك، وذلك من خلال المحاور التالية:

أولاً- فكرة خط سكك حديد الكيب القاهرة

ثانياً- خطوط السكك الحديدية في المنطقة قبل تازارا

ثالثاً- فكرة خط تازارا وعلاقتها بخط الكيب القاهرة

أولاً: فكرة خط سكك حديد الكيب القاهرة

من بين كل المشروعات الخاصة بالسكك الحديدية التي طرحت على الساحة في أفريقيا وقت الاستعمار يعد مشروع الكيب القاهرة هو أكثرها إثارة للجدل والدهشة، وأكثرها طموحا وربما تطرفا وبعدا عن الواقع وهو المشروع الذي ظل رمزا في كتب التاريخ للأحلام المستحيلة التي لم تصل لمرحلة التنفيذ رغم ما هبىء لها من ظروف ومن تمويل.⁽¹⁾

كان سيسيل رودس⁽²⁾ Cecil Rhodes هو الأب الروحي لفكرة مد خط سكك حديد يربط بين مستعمرة الكيب⁽¹⁾ في جنوب القارة وبين مدينة القاهرة في شمال القارة.⁽²⁾

¹⁾ Ewart S. Grogan and Arthur H. Sharp: From the Cape to Cairo, the first travers of Africa from South to North, England 1900, p.1.

²⁾ ولد سيسيل جون رودس في الخامس من يوليو عام 1853 في بيشوب ستورتفورد (هيرتفوردشاير)، وفي سن 17 سنة، انضم إلى شقيقه الأكبر هيربرت في جنوب أفريقيا أولاً في مزرعة قطن في ناتال، ثم في حقول الماس في كيمبرلي. وفي سن العشرين، عاد إلى إنجلترا لبدء دراسته الجامعية في أكسفورد لكنه انقطع عن الجامعة بعد فصل دراسي واحد فقط للعودة إلى كيمبرلي. وعندما حصل على درجة البكالوريوس بعد سبع سنوات، كان بالفعل رجلاً ثرياً وعضواً في البرلمان في مستعمرة كيب. وبحلول سن السابعة والثلاثين، أنشأ شركة De Beers، وهي شركة تسيطر على 90 في المائة من إنتاج الماس في العالم، وترأس شركة تعدين رئيسية أخرى (Consolidated Gold Fields)، وأدار شركة جنوب أفريقيا البريطانية - التي كانت الحكومة البريطانية قد أذنت لها باستيطان مناطق شاسعة من وسط وجنوب أفريقيا - وكان رئيساً لوزراء مستعمرة الكيب. في الاثني عشر عاماً الأخيرة من حياته، أضاف رودس ما يُعرف الآن بزمبابوي وزامبيا وملاوي (750 ألف ميل مربع) إلى الإمبراطورية البريطانية. توفي في عام 1896 عن عمر يناهز 48 عاماً. للمزيد:

- Robert Calderisi: The Life and Legacy of Cecil Rhodes, Quebec & St Peter's 1968, p1.

- Major A. V. Langton: Cecil John Rhodes, 1853-1902, African Affairs, Volume 43, Issue 170, January 1944, P. 8-9.

- سوزان عبد المحسن عبدالقوي: مشروع سيسيل رودس وأثره على الهوية الأفريقية (من الكيب للقاهرة) 1871-1924، سلسلة تاريخ المصريين، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2015، ص53.



وكانت خطة سيسيل رودس تتمثل في مد خط سكة حديد من الكيب إلى القاهرة لتعزيز الهيمنة البريطانية على القارة، غير أن هذا الحلم لم يتحقق أبداً، كان أحد الأسباب هو الاستحواذ الألماني على تنجانيقا التي كانت تقع في منتصف المسار المقترح⁽³⁾ لكن هذا لا ينفي وجود عوامل أخرى كما سيتضح لاحقاً.

ففي عام 1890م أعلن سيسيل رودس فكرته لإنشاء خط سكة حديد من مدينة الكيب إلى مدينة القاهرة وطرح الفكرة للمناقشة ورغم ذلك لم يتقدم المشروع خطوة واحدة حتى عام 1952⁽⁴⁾ عندما تم إعداد مسح للمشروع قام به السير البريطاني ألكسندر جيب⁽⁵⁾ Sir Alexander Gibb حيث قامت شركة لندن للاستشارات الهندسية السير

⁽¹⁾ مستعمرة الكيب أو رأس الرجاء الصالح كانت مستعمرة هولندية في 1652 ثم احتلتها بريطانيا عام 1795 وما لبثت أن انسحبت منها بعد عقد معاهدة اميان 1803، ثم تجدد الصراع بين إنجلترا وفرنسا وردا على نجاح فرنسا في احتلال هولندا استولت بريطانيا على مستعمرة الرأس 1806 وأصبحت المستعمرة تحت سيطرة المستوطنين البريطانيين وكان لها شأن كبير بين مستعمرات بريطانيا. للمزيد انظر السيد علي أحمد فليفل: التاريخ السياسي والعنصري لمستعمرة رأس الرجاء الصالح (1853-1910)، القاهرة 1998، ص 1-16.

⁽²⁾ كان رودس مؤمناً بضرورة الضغط الاقتصادي مع الممارسة السياسية لتحقيق الأهداف الاستعمارية فحاول مد خط سكك حديدية من مستعمرة الرأس نحو نهر الزمبيزي، حيث رأى في المنطقة امكانات ضخمة ومنفذاً لتسويق المنتجات، ولكن كروجر حاكم أورانج الحرة رفض فحلم رودس بخط القاهرة الكيب لكن كروجر رفض السماح للخط بعبور بلاده فبحث رودس عن بديل. للمزيد الرجوع الى السيد علي أحمد فليفل: المرجع السابق ص 171-170.

⁽³⁾ Wei Liang-Tsai: Africa and The Two Chinas. Submitted To the Faculty of The Graduate College of The Oklahoma State University in Partial Fulfillment of The Requirements for The Degree of Doctor of Philosophy. July, 1978, P. 268-269.

⁽⁴⁾ FCO 31/705: Three men who shared a dream, Research Department Report, 3/7/1970.

⁽⁵⁾ ولد ألكسندر جيب في 12 فبراير 1872 في فورفارشيرياسكوتلاندا ووالده مهندس مدني يدعى ألكسندر إيستون جيب، وقد عمل جيب الابن مهندساً في سكة حديد العاصمة ثم انضم إلى شركة والده، إيستون Easton, Gibb & Son، في عام 1900. وفي عام 1916 تم تعيينه رئيساً

خطوط السكك الحديدية في شرق ووسط أفريقيا (1859-1968)

جيب وشركاؤه⁽¹⁾ بتقديم تقرير يستند على المسح القديم يفيد بأن النفقات التي ستبذل في سبيل اتمام المشروع لن تكن ذات جدوى إن لم تتخذ خطوات مؤثرة وجادة نحو تطوير المناطق المحيطة بالمشروع⁽²⁾.

ويعد مصطلح FROM CAIRO TO CAPE⁽³⁾ من المصطلحات التي ولدت لتصنع تاريخا وأغلب الظن أن سيسل رودس لم يجد صعوبة لإيجاد مسمى خاص

لمهندسي إنشاء الموانئ للجيش البريطانية في فرنسا وبلجيكا ثم انضم إلى وزارة النقل في عام 1919 كمدير عام للهندسة المدنية، وفي السنوات التالية رأس عددا من اللجان منها اللجنة الفنية لحركة المرور في لندن واللجنة الاستشارية لكهرباء السكك الحديدية بالإضافة إلى أنه عمل مستشارًا تقنيًا لوزارة المالية بشأن مخططات الهندسة المدنية الممولة وكان ممثل لجنة النقل بالوزارة. وقد أسس جيب شركته الخاصة التي أطلق عليها السير ألكسندر جيب وشركاه، في عام 1922 وشارك في مجموعة متنوعة من المشاريع في جميع أنحاء العالم. وفي ثلاثينيات القرن الماضي، اكتسبت شركته باعا في القطاع الصناعي. ففي عام 1939 قامت الشركة بالتصميم والإشراف على ثلاثة مصانع ذخيرة لوزارة الإمداد، واستمر العمل فيها طوال الحرب العالمية الثانية. أصبح جيب أقل انخراطًا في شركته بعد عام 1945 وتوفي في منزله في هارتلي وينتلي، هامبشاير، في 21 يناير 1958. للمزيد:

- <https://www.icevirtuallibrary.com/doi/pdf/10.1680/iicep.1958.2021>

- SIR ALEXANDER GIBB, 1872-1958. Obituary, ICE Virtual Library, by UNKNOWN · 1958, P. 130.

⁽¹⁾ كانت شركة Sir Alexander Gibb & Partners شركة بريطانية لاستشارات الهندسة المدنية، ومقرها في لندن تأسست الشركة في عام 1922 على يد المهندس المدني الاسكتلندي الشهير العميد السير ألكسندر جيب وبعد سنوات أصبحت الشركة الأكبر من نوعها في البلاد، ونمت إلى الحد الذي أصبحت فيه مسؤولة عن مشاريع في عدة أجزاء من العالم. للمزيد:

-<https://collection.sciencemuseumgroup.org.uk/people/ap20205/sir-alexander-gibb-and-partners>

⁽²⁾ FCO 31/705: Op Cit

⁽³⁾ استخدم المصطلح بالعكس أيضا حيث كان From Cairo To أو From Cape to Cairo في الحالتين يعبر عن نفس المعنى لأن كلا من مصر وجنوب أفريقيا خضعتا لبريطانيا وبدأت أعمال السكك الحديدية متزامنة في كل منهما.



بمشروعه أو لنقل حلمه، فقد كانت الفكرة مد الخط من مستعمرة الكيب بجنوب أفريقيا أقصى جنوب القارة وصولاً إلى القاهرة في الشمال وبالتالي كانت الجملة بسيطة ومعبرة،⁽¹⁾ وبرغم الإيجاز في الجملة إلا أنها تميزت بقوة تأثير ألهمت خياله، وكان لها من الجاذبية ما زاد من ترسيخ الفكرة في ذهنه، بل تخطته ليصبح لتلك الجملة الموجزة قوة إقناع جماهيرية وتأثير يصعب مقاومته، فأصبح للفكرة مؤيدون وبات من السهل تسويقها للعقول وإبهار الجماهير بها، حتى أن رودس نفسه تفاجأ بهذا التأثير وبخروج الفكرة بشكل ملهم من رأسه على هذا النحو.⁽²⁾

ومن المفارقات التاريخية الغريبة أن العمل للفكرة قد بدأ حتى قبل أن تولد، بمعنى أن البداية لمد السكك الحديدية من الجنوب متجهة نحو الشمال كانت قد بدأت في عام 1859.⁽³⁾ ففي سبتمبر 1859م وصل محرك بخاري صغير إلى ميناء كيب تاون، تم استيراده من قبل إدوارد بيكرينغ⁽⁴⁾، وهي مسافة تمر فوق تضاريس جبلية تزيد قليلاً عن 70 كيلومتراً. وقد استغرق بناء الخط ما يقرب من عامين⁽⁵⁾ إذ أن العمل شابه بعض البطء وواجهته مشكلات خاصة بطبيعة المناطق وسكانها ولم يكن من الطبيعي أن يستمر العمل بنفس تلك الوتيرة فكانت الأمور تزداد صعوبة مما حدا بضرورة التفكير في مسارات مختصرة.⁽⁶⁾

¹⁾ Fredrick Talbot: The Railway conquest of the world, London.1911. p.140.

²⁾ Ibid.

³⁾ Michelle Elise Bourbonniere: Using the Past to Imagine the Future: The TAZARA Railway,1925-1976, Dissertation Submitted To The Department Of History And The Committee On Graduate Studies Of Stanford University In Partial Fulfillment Of The Requirements For The Degree Of Doctor Of Philosophy, December 2013, p. 36.

⁴⁾ المقاول البريطاني المكلف ببناء الخط الحديدي من كيب تاون إلى ويلينجتون، للمزيد:

- Railway Country: 150 Years of Rail in South Africa South Africa: Railway Country

<https://www.transnetfreightrail-tfr.net/Heritage/150years/150YearsRail.pdf>

⁵⁾ Railway Country: Op. Cit, p.3.

⁶⁾ Ibid.

عندما بدأ العمل في خط في ناتال Natal⁽¹⁾ عام 1860م ورد في أحد المقالات المنشورة بمجلة ناتال ميركوري: "وسوف يوضع الختم الحقيقي لوجود الرجل الإنجليزي على هذا الجزء من القارة البربرية. وسوف تستبدل حالة التثاقل والعمل البدائي بواحد من المشاريع الحديثة والتقدم السريع"⁽²⁾.

وقد تم بناء الخط بشكل بدائي سيئ وكان كثيرا ما يضطرب ويتوقف استخدامه بسبب الأمطار الغزيرة، وعلى الرغم من أن شركة ناتال للسكك الحديدية تكبدت خسائر في السنوات القليلة الأولى للخدمة، إلا أن الخط ساهم في ازدياد التجارة والإنتاج الزراعي بشكل مطرد، جنبًا إلى جنب مع الحاجة إلى نقل موثوق للركاب والشحن. وسرعان ما أصبح من الواضح أن السكك الحديدية كانت حيوية للنمو والتقدم في السنوات التي سبقت القرن الجديد وبحلول نهاية ذلك العقد كان قد تم تمديد الخط إلى Umgeni⁽³⁾.

ومن اللافت للنظر أنه في عام 1860م، كانت بلدة صغيرة مثل ديربان يوجد بها امتياز لتشغيل خط سكك حديد عامة في جنوب أفريقيا، وقد كان عدد السكان بها في عام 1863م نحو 4313 نسمة، بما في ذلك 1593 أفريقيًا و 153 هنديًا تم انتقال عددا من الأفارقة للمناطق الحضرية، وقد كان أول المهاجرين إلى المنطقة هم العمال الهنود الذين عملوا بمزارع السكر. وبينما كانت هناك مدارس ابتدائية في ناتال، لم تكن هناك

⁽¹⁾ كانت مستعمرة ناتال مستعمرة بريطانية في جنوب شرق أفريقيا. تم إعلانها مستعمرة بريطانية في 4 مايو 1843 بعد أن ضمت الحكومة البريطانية جمهورية البوير في ناتاليا. وفي 31 مايو 1910 تم دمجها مع ثلاث مستعمرات أخرى لتشكيل اتحاد جنوب إفريقيا، كواحدة من مقاطعاتها. للمزيد: السيد على احمد فليفل: مرجع سابق. ص 43.

⁽²⁾ كانت جريدة The Natal Mercury تصدر باللغة الانجليزية في دربان بجنوب أفريقيا، وكانت تهتم بالأخبار المحلية والقومية وتصدر بشكل أسبوعي وكانت جريدة خاصة تأسست عام 1852. للمزيد حول الجريدة:

- [https://en.wikipedia.org/wiki/The_Mercury_\(South_Africa\)](https://en.wikipedia.org/wiki/The_Mercury_(South_Africa))

- <https://www.loc.gov/item/sn88088658/>

⁽³⁾ Railway Country: Op.Cit p.3.



مدرسة ثانوية ذلك الحين أى أن المنطقة لم تكن مأهولة بما يكفي، ولكن سرعان ما تم افتتاح خطوط سكك حديدية هناك تباعاً.⁽¹⁾

افتتح الجزء الأول من خطوط السكك الحديدية فى الجنوب عام 1863م فى الطرف الجنوبى وقد تم إنشاء المسار بعرض 1.076 وهو ما يعادل نحو ثلاثة أقدام وست بوصات، وكان ذلك توفيراً للنفقات كما أسلفنا وقد أدى ضيق المسار على هذا النحو ومحدوديته بالطبع إلى بطء حركة القطار، حيث لم يزد متوسط السرعة بأى حال من الأحوال عن 56 كم للساعة أى سرعة 35ميل/ساعة⁽²⁾.

وبالرغم مما يبدو على هذا الخط من البدائية وكونه صورة أولية فقط وليس بالتطور المطلوب، إلا أنه كان كافياً للوفاء بمتطلبات البلاد لعدة سنوات تالية إلى أن ظهرت الحاجة لتطويره بعد ذلك حسبما تتطلب الظروف، ولكن حتى ذلك الحين كانت الرؤية أن المسار المتاح سيكون كافياً ربما لعدة عقود.⁽³⁾

وبحلول عام 1869م، تم اكتشاف الماس فى كيمبرلي⁽⁴⁾، التي كانت تقع جغرافياً فى وسط البلاد، مما خلق حاجة ملحة إلى وسيلة نقل أرخص وأسرع للعمال والبنائى إلى المناطق النائية وقد استخدمت كل من خطوط كيب وناتال المقياس البريطانى القياسى البالغ 1435 ملم، ولكن كان هناك بعض الجدل حول مدى ملاءمتها لظروف جنوب

¹⁾ The first public railway in South Africa: The Point to Durban railway of 1860 Natal 40 (2010) Natal Society Foundation 2010, P20-21.

²⁾ Railway Country: Op. Cit, p.4.

³⁾ Fredrick Talbot: Op. Cit. p.140.

⁴⁾ تقع بالقرب من حدود مقاطعة فري ستيت أو الدولة الحرة. تأسست بعد اكتشاف الماس فى المزارع فى المنطقة فى 1869-1871 وسرعان ما نمت معسكر التعدين فى كيمبرلي وتم تسمية المعسكر على اسم جون وودهاوس، إيرل كيمبرلي الأول، الذى كان آنذاك وزير الاستعمار البريطانى. تم إنشاء مدينة كيمبرلي فى عام 1878 وتم دمجها فى مستعمرة كيب فى عام 1880. فى عام 1885 وصلت سكة حديد كيب تاون إلى كيمبرلي، للمزيد:

- السيد على أحمد قليفل: مرجع سابق ص 164-67.

- <https://www.britannica.com/place/Kimberley-South-Africa>

أفريقيا بسبب الامتدادات الجبلية في الطريق واقتراح مقياس أضيق بمسار يمكن أن يتم تطويعه مع معالم الأرض بسهولة⁽¹⁾. وهكذا أصبح الخط الوحيد قيد التشغيل هو الطريق الذي يبلغ طوله 57 ميلاً بين كيب تاون ووينبيرج وويلينجتون، ثم استحوذت الحكومة على هذه السكة الحديدية في عام 1872⁽²⁾ وفي عام 1873، اعتمدت لجنة من برلمان الكيب ما سمي بمقياس كيب⁽³⁾ ويبلغ قياس 1065 ملم (ثلاثة أقدام وست بوصات) والذي أصبح معياراً لتطوير السكك الحديدية في جنوب أفريقيا. وفي العام التالي، استحوذت المستعمرة على الخطوط الخاصة في جميع أنحاء كيب تاون، وولدت شركة سكك حديد حكومة كيب (Cape Government Railway (CGR)⁽⁴⁾.

¹⁾ Railway Country: Op.Cit.

²⁾ Johan Fourie and Alfonso Herranz-Loncan: Growth (and Segregation) by Rail: How the Railways Shaped Colonial South Africa, August 25, 2015, p.4.

³⁾ مقياس الكيب Cape Gauge تم إنشاء المسار الذي يبلغ 3 أقدام و6 بوصات أي نحو 1.067 مم لأول مرة كطريق للعربات التي تجرها الخيول وعندما تم بناء أول خط سكة حديدية للركاب بين المدن استخدم نفس المقياس منذ منتصف القرن التاسع عشر، انتشر هذا المقياس في الإمبراطورية البريطانية. وكان يُعرف باسم مقياس Cape حيث تم اعتماده كمعيار لسكك حديد حكومة الكيب. ثم اعتمد كمعيار في نيوزيلندا وجنوب أفريقيا وإندونيسيا واليابان والفلبين وتايوان وكوينزلاند ويوجد ما يقرب من 112000 كيلومتر (70000 ميل) من مسار قياس 1067 ملم في العالم، والتي تم تصنيفها على أنها خطوط سكك حديدية ضيقة، وفي عام 1876 تم البدء في تشييد خطوط سكك حديدية أخرى في جنوب أفريقيا، بمقياس 3.6 قدم ولا سيما موزمبيق وبيشوانالاند وروديسيا ونياسالاند وأنجولا. للمزيد أنظر:

- https://en.m.wikipedia.org/3_6_gauge_railways

⁴⁾ كانت شركة (Cape Government Railways (CGR هي المسؤولة عن إدارة السكك الحديدية المملوكة للحكومة في مستعمرة كيب من عام 1874 حتى إنشاء السكك الحديدية في جنوب أفريقيا (SAR) في عام 1910، وكانت أول خطوط السكك الحديدية في الكيب مملوكة للقطاع الخاص. بدأت شركة كيب تاون للسكك الحديدية والموانئ في إنشاء خط كيب تاون في عام 1859، ووصلت إلى نهر إيرست بحلول عام 1862 وويلنجتون بحلول عام 1863. وفي عام 1864، قامت شركة Wynberg للسكك الحديدية بربط كيب تاون ووينبيرج ثم توقف التقدم ولم



بعد سنوات قليلة فقط من اكتشاف الماس في منطقة كيمبرلي في عام 1869، ومنذ ذلك الحين، ظل بناء وتشغيل الشبكة مشروعًا عامًا في يد شركة سكك حديد حكومة كيب (CGR) نتيجة اندفاع الماس واكتشاف الذهب لاحقًا في حوض ويتواترسراند في عام 1886، تسارعت أعمال بناء السكك الحديدية بسرعة وبحلول عام 1910، عندما لم تعد CGR موجودة كشركة منفصلة وتم دمجها في إدارة شركة Union Government Railways وصلت الشبكة إلى أكثر من 3300 ميل⁽¹⁾.

من الملاحظ أن عملية مد خط سكة حديد كيب لكيمبرلي ساهمت في ربط الأخيرة بالاقتصاد الدولي وتعزيز اقتصادها وزيادة عدد سكانها. كما سهلت السكك الحديدية حركة العمالة والسلع الرأسمالية والمواد الغذائية وغيرها من الضروريات إلى مراكز تعدين الماس، وبالتالي حولت الكيب من اقتصاد زراعي تقليدي إلى قوة تصدير للماس ومركز جذب للمهاجرين، فتمى الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي بمعدل سنوي بلغ 4.77% بين عامي 1870 و1909. ويقدر أن 46 إلى 51% من زيادة إنتاجية العمل في المستعمرة بين عامي 1873 و1905 أتت مباشرة من السكك الحديدية، إما من الاستثمار في شبكة السكك الحديدية أو من توفير التكاليف⁽²⁾.

وقد حدثت عملية مماثلة بعد بضع سنوات على نطاق أوسع مع إنتاج الذهب في ترانسفال. وهكذا، في كيب وفي اتحاد جنوب إفريقيا بأكملها، كانت السكك الحديدية ضلعًا هامًا لربط الاقتصاد الدولي بمناطق التعدين حيث أتاحت التوسع في الإنتاج وساهمت في تطوير بعض أهم المحاور الصناعية والحضرية في أفريقيا. كما ساعدت في تشكيل الجغرافيا الاقتصادية حول الطرق التي كانت تربط الموانئ الرئيسية بمراكز التعدين، تاركة مساحات كبيرة تقريبًا لم تتأثر بتكنولوجيا النقل الجديدة ومعزولة نسبيًا.

يستمر تطوير السكك الحديدية في كيب شرقًا إلى ما بعد ويلينجتون بسبب الحاجز الطبيعي

الممثل في جبال كيب فولد بيلت. للمزيد: P3, Op. Cit, Railway Country

¹⁾ Johan Fourie and Alfonso Herranz-Loncan: Op.Cit, p.4.

²⁾ Ibid.

لم يكن هذا أكثر وضوحًا منه في ترانسكي وباسوتولاند، فعلى الرغم من قربهما إلى حد ما من منطقة كيمبرلي، إلا أنهما لم يمكنهما أن يستفيدا من طفرة الماس نظرًا لأن هذه المناطق المعزولة كانت مأهولة بالأفريقيين في الغالب، في حين كانت إعادة تنظيم الجغرافيا الاقتصادية لكيب قائمة على التحيز العنصري بشكل واضح. وعلى الرغم من أن استبعاد باسوتولاند أو ترانسكي يمكن تفسيره إلى حد كبير من خلال وعورة التضاريس والتاريخ السابق لمقاومة الحكومة الاستعمارية، فقد انتهى به الأمر إلى إنشاء اقتصاد مزدوج مع توجه عنصري واضح والمساهمة في تعميق سياسات الفصل العنصري في القرن العشرين.⁽¹⁾

وفي عام 1881 أصبح سيسل رودس، المعروف بكونه رجل الأعمال والاستثمار، عضواً في برلمان مستعمرة الكيب بجنوب أفريقيا، وبطبيعة الحال أراد استغلال موقعه آنذاك في سن عدة تشريعات لخدمة مشروعاته الاقتصادية من ناحية ولتعزيز السيطرة البريطانية على كافة المستعمرات الخاضعة لها من شمال القارة الأفريقية لجنوبها من ناحية أخرى. ففي عام 1882 أطلق رودس مقترحه لربط الأقاليم الخاضعة للحكم البريطاني بأفريقيا بخط سكك حديدية يبدأ من الكيب جنوباً ويستمر شمالاً وصولاً للقاهرة.⁽²⁾

ورغم ما أشيع عن رودس من أنه لم يكن من هواة الخطابة والأحاديث الرنانة⁽³⁾ إلا أنه ادعاء خالي من الصحة في الغالب حيث كان بارعا في اكتساب الصداقات بسهولة

¹⁾ Ibid

²⁾ Railway Country: Op.Cit.

³⁾ صرح رودس نفسه بذلك حين كتب في رسالة نشرت بمقدمة كتاب From The Cape to Cairo

"اعتذر لأن القدرة على التعبير اللغوي ليست من المهارات التي اتقنها فإن مراسلاتي وتعاملاتي الكتابية عادة مختصرة في عبارات تلغرافية موجزة ولكن على القول أنني أغبطك حيث أن ما فعلته كان طموحا وحلما لقرون لكل مستكشف وهو أن تجول أفريقيا كلها من الجنوب وصولاً للشمال أنه أمر ملهم أن يتمكن شاب من كيمبريدج من تحقيق ما فشل فيه سابقا كبار المستكشفين الأمر لا يخلو من فكاها بالنسبة لي حيث يجعلني أكثر اهتماما بالانتهاء من خط

السكك الحديدية". للمزيد: Ewart S. Grogan and Arthur H. Sharp: Op Cit P.iv.



وكسب التأييد والدعم من الآخرين لأفكاره ومن الصعب تصور نجاحه في ذلك دون أن يملك حجة وقدرة قوية على الإقناع، مما مكّنه في فترة وجيزة من الحصول على موافقة كثير من أعضاء البرلمان على مقترحاته تلك.⁽¹⁾

كان رودس موهوبا في القدرة على تحديد الطرق الأرخص والأسرع لإنجاز الأعمال ربما من الوهلة الأولى وكان هذا واحدا من عوامل قوة عقليته الاقتصادية وقدرته على حث الآخرين على الاقتناع بآرائه، كما أنه كان يجيد قراءة المعطيات، فقد بنى تقديراته بالنسبة لهذا المشروع استنادا إلى دراسة مسحية مبدئية مكنته من وضع ميزانية أولية افتراضية لتكلفة كل ميل من المسار الخاص بالخط الحديدي الجديد.⁽²⁾

وفي الحين الذي كانت فيه تكلفة شبكة السكك الحديدية في ناتال وترانسفال والدولة الحرة أورانج حوالي ألف جنيه إسترليني أو 75000 دولار لكل ميل، وفي مستعمرة الكيب حوالي 1000 استرليني أو 50000 دولار لكل ميل، والتي كانت تعد تكلفة مبالغ فيها بما لا يتناسب مع احتياجات السكك الحديدية في ذلك الوقت، بالتالي كانت عبئا أدى إلى إلزام البلدان بنفقات رأسمالية كبيرة ورسوم فوائد. فقد قدر سيسيل رودس لمشروعه حدًا يبلغ حوالي خمسة آلاف جنيه إسترليني، أو 25 ألف دولار للميل.⁽³⁾

ثانيا: خطوط السكك الحديدية في المنطقة قبل تازارا

وهكذا تكونت شبكة السكك الحديدية في مستعمرة الكيب من ثلاثة خطوط رئيسية تربط موانئ كيب تاون وشرق لندن وبورت إليزابيث بالمناطق الداخلية للبلاد ومنطقة إنتاج الماس وقد تم توسيع الشبكة تدريجياً مع العديد من الخطوط الفرعية. وبحلول عام 1910، إلى جانب السكك الحديدية في ترانسفال وولاية أورانج الحرة، حيث كانت هذه أكبر شبكة سكك حديدية وأكثرها كثافة في إفريقيا.⁽⁴⁾

¹⁾ Railway Country: Op.Cit.

²⁾ Michelle Elise Bourbonniere: Op.Cit. p.308.

³⁾ Fredrick Talbot: Op. Cit

⁴⁾ Johan Fourie and Alfonso Herranz-Loncan: Op.Cit , p.5.

وفي السنوات الأولى من القرن العشرين تركز الاستثمار على الخطوط الفرعية مثل تلك الموجودة على الطريق بين كيب تاون وبورت إليزابيث وعلى تمديد الخط الرئيسي بعيداً عن كيمبرلي عبر حدود مستعمرة كيب، مما يوفر طريقاً إلى مناطق إنتاج الذهب في ترانسفال بوصفها أيضاً جزءاً من مشروع السكك الحديدية والنقل النهري من الكيب إلى القاهرة واستمر إنشاء خطوط فرعية خلال أواخر عشرينيات القرن الماضي، ليصل إجمالي طول الشبكة إلى أكثر من 5000 ميل من السكك الحديدية⁽¹⁾.

ولم تكن المرحلة الأولى من المشروع سهلة نظراً لطبيعة الأرض الوعرة والتي تطلبت العمل على ارتفاع 1000 متر أو نحو ثلاثة آلاف وخمسمائة قدم في أراضي موحلة وترابية غير ممهدة، ووفقاً لرووس فقد رأى أن سكة حديد القاهرة الكيب تخدم غرضين أساسيين أولاً المساهمة في التبشير ونشر الحضارة (المسيحية) في أفريقيا⁽²⁾، والهدف الثاني هو مد التوسعات الاستعمارية الخاصة بالإمبراطورية البريطانية والتي بدورها كانت تعنى مزيداً من المستعمرات والأراضي الغنية بالمواد الخام القيمة والتي كانت تعد أيضاً سوقاً كبيراً للمنتجات المصنعة والبضائع الانجليزية مما يعنى ببساطة تحقيق أقصى استغلال اقتصادي. وقد تم التعبير عن ذلك بمقولة "أن الوظيفة الرئيسية لأفريقيا لسنوات عديدة قادمة ستكون إنتاج المواد الخام المطلوبة لاستخدامات العالم الصناعي"⁽³⁾.

لقد كانت خطة رووس هي ربط كيب تاون في جنوب أفريقيا بالقاهرة من خلال العبور داخل أراضي تنزانيا (تنجانيقا آنذاك) أو الكونغو، ثم السودان ومنها الى القاهرة في مصر حيث قال في أحد تصريحاته الشهيرة تعليقا على خريطة أفريقيا: "أريد أن أرى كل ذلك باللون الأحمر، لقد كنت بحاجة حقاً لفتح القارة الأفريقية من الجنوب رأساً للقاهرة من خلال سكة حديدية تمر عبر سلسلة من المستعمرات البريطانية"⁽⁴⁾.

¹⁾ Ibid , p.4.

²⁾ سوزان عبد المحسن: مرجع سابق، ص 62-65.

³⁾ Michelle Elise Bourbonniere: Op.Cit.

⁴⁾ Ewart: Op.Cit



في مؤتمر برلين الذي حدد تقسيم أفريقيا عام 1884⁽¹⁾ تم الاعتراف بأن تتجانيقا ودولة الكونغو الحرة تابعتين للنفوذ الألماني والبلجيكي على التوالي. اعترف المؤتمر نفسه بوجود خط سكة حديد كعلامة للاحتلال الفعلي والوجود في المنطقة ومد السيطرة. وربما أصبح من غير المناسب حينها الإعلان عن نية رودس لأن ماحدث كان من شأنه إحباط خطته حيث لم يكن لبلجيكا ولا ألمانيا أن تسمح لسكك حديدية مملوكة لشركة أخرى تتبع الامبراطورية البريطانية بالمرور عبر الأراضي الواقعة تحت سيطرتيهما.

وقد كان الألمان هم من بدأوا بمد أول خط سكة حديدية في تتجانيقا الواقعة تحت سيطرتهم (تنزانيا فيما بعد)⁽²⁾ حيث بدأت ألمانيا بناء السكة الحديد بهدف خدمة تجارة

⁽¹⁾ مؤتمر برلين تم عقده في مدينة برلين بألمانيا في عام 1884 حيث اجتمعت الدول الأوروبية الكبرى وعقد المؤتمر في الفترة ما بين 15 نوفمبر 1884 إلى 26 فبراير 1885 وحضره أربع عشرة دولة منها خمس دول كانت لها النصيب الأكبر في الاهتمام بالقارة الأفريقية، والدول الخمس هي: ألمانيا، بريطانيا، البرتغال، فرنسا، وبلجيكا. وقد كان الهدف الرئيسي لهذا المؤتمر هو تقسيم المستعمرات وتقنين الوجود الاستعماري في المناطق التي امتد نفوذه فيها بالفعل كان من أهم نتائج المؤتمر تكوين الهيئة الدولية لكشف أفريقيا وتقرر أن تقوم في كل دولة شعبة محلية تابعة لهذه الهيئة وأدى تسابق فرنسا وبلجيكا على الكونغو إلى لفت أنظار الدول الأوروبية لقارة أفريقيا وسعى بسمارك المستشار الألماني للاستفادة من مشكلة الكونغو، ولعب دورا كبيرا في الموازنة الدولية بين الدول فقد أدرك بأنه لا بد من منع تصادم الدول الأوروبية وان استعمار أفريقيا لا بد وأن يتم دون صدام مسلح، ويجب أن يتم في اطار مؤتمر دولي لذلك كانت الدول الأوروبية مقتنعة إلى حد كبير بجدوى هذا الأسلوب الدولي ونجحت فكرة عقد المؤتمر، وتم تقسيم دول القارة بينهم. للمزيد: سوزان عبد المحسن: مرجع سابق، ص 75-78.

⁽²⁾ تقع في شرق أفريقيا وقد انضمت إلى جزيرة زنجبار فيما بعد وتم إعلان دولة تنزانيا 1964.

للمزيد: غادة ضاحي: قيام جمهورية تنزانيا الاتحادية (اتحاد تتجانيقا وزنجبار) 1957-1967 رسالة ماجستير غير منشورة، قسم التاريخ معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة 2012.

محصولات البن والسيغال حيث قاموا بمد خط حديدي من تانجا Tanga⁽¹⁾ التي أقاموا فيها مركزهم الإداري وبتجاه المناطق النائية في عام 1891⁽²⁾.

ومع وفاة رودس في عام 1902 دخلت شركة جنوب أفريقيا فترة من التراجع، ومع ذلك استمرت السكة الحديد في التحرك شمالاً طالما كان هناك مبرر اقتصادي ووصل الخط الحديدي فعلا الى نهر الزمبيزي عام 1905⁽³⁾.

وأدى الانخفاض في عدد السكان بعد ثورة ماجي ماجي⁽⁴⁾ إلى استبعاد توقع أي تنمية اقتصادية مهمة من منطقة تعاني من انخفاض حاد في العمالة. ثم صرف الألمان النظر عن مشروع بناء خط سكة حديد في جنوب تنجانيقا.

وبعد ثلاث سنوات من وفاة رودس تم اكتشاف الرصاص والزنك في بروكن هيل (كابوي الآن) في الشمال مما يعني أن روديسيا قدمت حافزاً كافياً لمواصلة خط السكة

⁽¹⁾ Tanga عاصمة محافظة تنغا بأقصى شمال تنزانيا، وتقع على الحدود الكينية وهي ميناء رئيسي على المحيط الهندي لتصدير السيزال والبن والشاي والقطن. ومحطة سكك حديدية هامة تربطها القطارات بباقي تنزانيا ومنطقة البحيرات العظمى، للمزيد:

- https://en.wikipedia.org/wiki/Tanga,_Tanzania

⁽²⁾ Clement Gillman: A Short History of Tanganyika Railways, "Tanganyika Notes and Records" 1942. P.14-30.

⁽³⁾ Hanes W. T., "Railway Politics and Imperialism in Central Africa, 1889-1953", New York: Greenwood Press, 1991.p. 41-70.

⁽⁴⁾ ثورة ماجي ماجي هي حركة مقاومة مسلحة من الأفريقيين ضد الحكم الاستعماري الألماني في شرق أفريقيا الألمانية حاليًا تنزانيا وقد اندلعت الثورة بسبب سياسة ألمانيا التي ألزمت السكان الأصليين بزراعة القطن للتصدير، واستمرت منذ عام 1905 حتى عام 1907. وقُتل خلالها نحو 250.000 إلى 300.000 معظمهم من المدنيين بسبب المجاعة.

للمزيد عن الثورة انظر:

- John W. East: The Causes of the 1905 Maji Maji Rebellion in German East Africa (Tanzania) The Official Reports of the German Colonial Government Translated with an Introduction published online in 2019.

https://www.academia.edu/38504404/The_Causes_of_the_1905_Maji_Maji_Rebellion_in_German_East_Africa_Tanzania_The_Official_Reports_of_the_German_Colonial_Government_Translated_with_an_Introduction



الحديد شمالاً، وبعد عمل استمر عاما وبحلول عام 1906 وصلت السكة الحديد إلى المناجم في بروكن هيل⁽¹⁾.

كان اكتشاف معدن النحاس في مقاطعة كاتانغا في الكونغو مبرراً اقتصادياً آخر للسكك الحديدية للتحرك شمالاً حتى حدود الكونغو، حيث كانت إيرادات العبور لنقل النحاس إلى الموانئ البحرية في جنوب أفريقيا فائدة اقتصادية جديدة، وعليه تتضح مدى أهمية اكتشاف ووفرة المعادن في روديسيا الشمالية كمحدد ودافع لبناء السكك الحديدية⁽²⁾.

وفي عام 1907 بدأ العمل في خط سكك حديدية امتد من دار السلام مارا بالتجارة إلى كيغوما على شواطئ بحيرة تنجانيقا، وافتتح بعد الحرب العالمية الأولى وكان هذا هو الخط الذي يمكن أن يربط تنجانيقا وروديسيا الشمالية (تنزانيا وزامبيا) في حالة إذا ما كان هناك أي مبرر اقتصادي لبناء السكة الحديد تلك فإن معظم خطوط السكك الحديدية في أفريقيا جنوب الصحراء تظل خطوطاً غير متصلة، إما داخل دولة واحدة أو تربط بين ميناء ومنطقة نائية مباشرة. أما الشبكات الدولية الحقيقية الوحيدة هي تلك التي تتمركز في جنوب إفريقيا وتمتد شمالاً إلى زيمبابوي وزامبيا وجمهورية الكونغو الديمقراطية ودرجة أقل، شبكة السكك الحديدية القديمة في شرق إفريقيا في كينيا وأوغندا وتنزانيا⁽³⁾.

¹⁾ John F. Due: The Problems of Rail Transport in Tropical Africa, The Journal of Developing Areas, Vol. 13, No. 4 (Jul., 1979), pp. 375-393.

²⁾ كان لاكتشاف النحاس في الكونغو أثراً على نمو طبقة عمالية جديدة حيث بلغ عدد العاملين في المناجم نحو 60 ألف عامل إلا أنهم سرعان ما كانوا يفرون من جراء ظروف العمل الشاقة والأجور المتدنية.

للمزيد: تاريخ أفريقيا العام، المجلد السابع، أفريقيا في ظل السيطرة الاستعمارية 1880-1935، منظمة الأمم المتحدة للعلوم والثقافة (اليونسكو) باريس 1990، ص 694.

³⁾ Richard Bullock: Africa Infrastructure Country Diagnostic, AICD, Off Track: Sub-Saharan African Railways, The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank. November, 2009.

في الحقبة الاستعمارية كان البعض ينظر إلى السكك الحديدية كمورد لزراعة المستوطنين البيض في المرتفعات، بينما يعتقد البعض الآخر أنه يجب عليهم دعم الإنتاج الفلاحي الأفريقي في السهول. في تنجانيقا التي خضعت للحكم البريطاني، ضغط المزارعون المستوطنون البيض في المرتفعات الجنوبية مع نظرائهم الكينيين من أجل "رابط إمبراطوري" كبير من شأنه أن يوحد مستعمرات المستوطنين ويعزز المصالح الاقتصادية والسياسية من نيروبي إلى كيب تاون⁽¹⁾. ومن المفارقات أن خط السكة الحديد الجنوبي نفسه الذي كان يُنظر إليه على أنه العمود الفقري لدعم تنمية المستوطنين البيض في شرق إفريقيا في الثلاثينيات من القرن الماضي تم تصوره بعد ثلاثين عامًا فقط على أنه "سكة حديد الحرية" التي ستحرر دول شرق أفريقيا المستقلة من اعتمادها على هيمنة المستوطنين البيض من الجنوب.⁽²⁾

ثالثاً: نشأة فكرة خط تازار وعلاقتها بخط الكيب القاهرة

لم يكن لدى زامبيا الكثير من خطوط السكك الحديدية حيث قامت السكك الحديدية الروديسية ببناء خط سكك حديد عبر نهر زامبيزي في شلالات فيكتوريا بالقرب من ليفي آي جيستون في عام 1903 ووصل إلى كابوي (ثم بروكن هيل) في عام 1906 ومن ثم حزام النحاس عام 1909. وقد تركزت الزراعة التجارية والتجارة والنشاط الصناعي على طول "خط السكة الحديد" وتأثر النمط الجغرافي للتنمية الاقتصادية بالسكك الحديدية ربما أكثر من أي دولة أخرى. وتعود فكرة ربط السكك الحديدية بين زامبيا وتنزانيا (وشرق أفريقيا) إلى الحقبة الاستعمارية البريطانية ولم يتم النظر بجدية في تنفيذ المشروع حتى الستينيات من القرن الماضي.⁽³⁾

- Jamie Monson: Africa's Freedom Railway How a Chinese Development Project Changed.

¹⁾ Lives and Livelihoods in Tanzania\ Indiana University Press Bloomington & Indianapolis, USA 2009, p 16-17.

²⁾ Jamie Monson: Ibid. p.17.

³⁾ George T. Yu: Working on the Railroad: China and the Tanzania-Zambia Railway, Asian Survey, Vol. 11, No. 11 (Nov., 1971), pp. 1101-1117.



وقد توقفت جميع أعمال البناء بسبب الحرب العالمية الأولى، لكن عقد العشرينيات شهد تجديدًا. وصلت جميع خطوط السكك الحديدية إلى كمبالا عام 1931 وطريق تتجانيقا المركزي ثم موانزا في عام 1928.⁽¹⁾

وبعد الحرب العالمية الأولى وهزيمة ألمانيا في الحرب تم وضع المستعمرات الألمانية تحت نظام الانتداب الذي أقرته عصبة الأمم وقسمت المستعمرات حيث خضعت مستعمراتها في الشرق المعروفة باسم تتجانيقا لبريطانيا، وبالتالي تم حل المشكلة السابقة التي واجهت رودس في تأمين خط الكيب- القاهرة عبر الأراضي الألمانية. وبعد فترة وجيزة من الحرب، أراد المزارعون في تتجانيقا إنشاء مزارع على طول الطريق إلى جنوب أفريقيا وظهرت مقترحات لسكك حديدية للتوسع نحو جنوب غرب تتجانيقا والتي كانت تمتاز بخصوبة أراضيها وقابليتها لزراعة المحاصيل التجارية.⁽²⁾

وفي عام 1922 أعاد كليمنت جيلمان⁽³⁾ إحياء مشروع السكة الحديد والخطط الألمانية القديمة، وفي عام 1924 أعادت شركة سكك حديد ومرافئ شرق أفريقيا مراجعة استشارة البنك الدولي.⁽⁴⁾ وبعد الحرب العالمية الثانية توقف بناء السكك الحديدية مرة أخرى، ولكن مع نهاية الحرب استؤنف العمل مع التركيز على التنمية، تم

¹⁾ John F. Due: Op. Cit. pp.375-393.

²⁾ Michelle Elise Bourbonniere: Op. Cit, p.18.

³⁾ هو مهندس إقليمي لشركة سكة حديد تتجانيقا جاء إلى تتجانيقا عام 1905 كمساعد مهندس يعمل لدى الشركة المتعاقد عليها لبناء السكك الحديدية المركزية. طيلة فترة الحرب تم اعتقاله من قبل الألمان، وفي عام 1919 تم تعيينه من قبل شركة Tanganyika للسكك الحديدية كمدير منطقة. كان جيلمان هو الأوروبي الوحيد في إدارة السكك الحديدية الذي يتمتع بخبرة شخصية واسعة كانت تربط بين الإدارتين، لذلك كانت وجهات نظره حول تخطيط السكك الحديدية أكثر تأثيرًا بكثير مما يوحي به موقعه في العادة. للمزيد انظر:

- Brian Hoyle, Gillman of Tanganyika, 1882-1946: The Life and Work of a Pioneer Geographer (Aldershot, UK: Avebury, 1987)

⁴⁾ FCO 31/705 three men who shared a dream: Op.Cit.

بناء خطوط لمساعدة النمو الاقتصادي مثلما حدث في خطوط تنجانيقا الجنوبية (1954-1958) كجزء من مخطط تنمية مزارع الفول السوداني، ثم تم ربط خطوط تنجانيقا الوسطى والشمالية في عام 1963.⁽¹⁾

وبعد استقلال تنزانيا وزامبيا تطور الدافع لبناء خط السكة الحديد في عام 1965 بعد استقلال روديسيا، والذي كان يُنظر إليه على أنه تهديد للوجود السياسي والاقتصادي لزامبيا، تم إجراء أولى عمليات المسح لخط السكك الحديدية بتكليف من وزارة المستعمرات البريطانية في عام 1952 ونظرًا لأن كل من تنزانيا (تنجانيقا آنذاك) وزامبيا (روديسيا الشمالية آنذاك) كانتا تحت الاحتلال البريطاني، كان الهدف من المسح هو التحقيق في إمكانية ربط سكة حديد روديسيا وسكك حديد شرق أفريقيا (التي كانت تتكون من أنظمة السكك الحديدية في تنزانيا وكينيا وأوغندا) على اعتبار أن مثل هذا الارتباط سيساهم في زيادة توطيد السياسة البريطانية والمصالح الاقتصادية في أفريقيا. وكانت إحدى نتائج التقرير أنه من وجهة نظر هندسية لم تكن هناك صعوبات واضحة، ومع ذلك أشار لصعوبات محتملة حيث أنماط التنمية السياسية والروابط الاقتصادية القائمة. وبينما كانت تنزانيا سياسيا تشكل جزءًا من شرق أفريقيا البريطانية، كانت زامبيا التي تم استكشافها وإدارتها إلى حد كبير حتى عام 1924 من قبل شركة جنوب إفريقيا البريطانية جزءًا من جنوب أفريقيا البريطانية. ومن الناحية الاقتصادية، كان أهم حدث منفرد هو تطوير حزام النحاس الزامبي من شركة جنوب أفريقيا البريطانية ابتداء من عام 1924. أصبحت مناجم النحاس المورد الرئيسي للمعدن في السوق العالمية، وشكل النحاس بدوره الصادرات الرئيسية لزامبيا. ولكن كون زامبيا بلد غير ساحلي فقد أثار ذلك مسألة نقل النحاس من زامبيا في السوق العالمية⁽²⁾.

وفيما يتعلق بتنزانيا، كان يمكن للسكك الحديدية أن تحفز التنمية الاقتصادية في جنوبها، من خلال جذب المزيد من التنزانيين إلى الجزء الجنوبي من البلاد لاستغلال

¹⁾ John F. Due: Op.Cit pp. 375-393.

²⁾ George T. Yu: Op. Cit.



الإمكانات الزراعية للمنطقة، كما كان متوقعا أن يزيد من أرباح ميناء دار السلام البحري، ويمكن استخدامه لنقل الأسلحة والمساعدات الأخرى⁽¹⁾.

وبعدما أغلق رئيس الوزراء إيان سميث⁽²⁾ في روديسيا الجنوبية (زيمبابوي فيما بعد) طرق النقل على الحدود الروديسية الزامبية⁽³⁾، أصبحت هناك حاجة ملحة لخط يربط

¹⁾ Michelle Elise Bourbonniere: Op. Cit. p. 269.

⁽²⁾ إيان دوغلاس سميث (8 أبريل 1919-20 نوفمبر 2007) كان سياسياً روديسياً ومزارعاً وطياراً مقاتلاً شغل منصب رئيس وزراء روديسيا (المعروفة باسم روديسيا الجنوبية حتى أكتوبر 1964 والمعروفة الآن باسم زيمبابوي) من عام 1964 إلى 1979. وكان أول رئيس وزراء في البلاد لم يولد في الخارج، وقاد الحكومة ذات الأغلبية البيضاء التي أعلنت الاستقلال من جانب واحد عن المملكة المتحدة في نوفمبر 1965 بعد نزاع طويل حول الشروط، وخاصة المطالب البريطانية بحكم الأغلبية السوداء. ظل رئيساً للوزراء طوال 14 عامًا تقريبًا من العزلة الدولية التي أعقبت ذلك، وأشرف على قوات الأمن في روديسيا والتي حرضت الإدارة غير المعترف بها ضد مجموعات حرب العصابات القومية السوداء المدعومة من الشيوعيين. سميث، الذي تم وصفه بأنه يجسد روديسيا البيضاء، ولا يزال شخصية مثيرة للجدل إلى حد كبير. للمزيد:

<https://www.britannica.com/biography/Ian-Smith>

⁽³⁾ قامت حرب أهلية جرت من يوليو 1964 إلى ديسمبر 1979 في دولة روديسيا غير المعترف بها (سميت لاحقاً زيمبابوي روديسيا). تحاربت في الصراع ثلاث قوى ضد بعضها البعض: حكومة روديسيا تحت قيادة إيان سميث (فيما بعد حكومة زيمبابوي روديسيا بقيادة الأسقف هابيل موزريوا)؛ جيش التحرير الوطني الأفريقي الزيمبابوي، الجناح العسكري للاتحاد الوطني الأفريقي الزيمبابوي بقيادة روبرت موغابي؛ والجيش الثوري الشعبي الزيمبابوي تحت قيادة جوشوا نكومو، الفصيل العسكري التابع للاتحاد الشعبي الأفريقي الزيمبابوي.

أدت الحرب إلى توقيع تسوية داخلية في عام 1978 من قبل سميث وموزيريوا، أدى تنفيذها في يونيو 1979 إلى عقد الاقتراع العام في البلاد ونهاية حكم الأقلية البيضاء في روديسيا ثم تم إعادة تسمية البلاد باسم زيمبابوي روديسيا تحت حكم حكومة الأغلبية السوداء. ومع ذلك، فشل هذا النظام الجديد في كسب الاعتراف الدولي به واستمرت الحرب.

وحدت المفاوضات بين حكومة زيمبابوي روديسيا، الحكومة البريطانية وموغابي ونكومو الصفوف لإنشاء «الجبهة الوطنية» في بيت لانكاستر بلندن في ديسمبر كانون الأول 1979. عادت البلاد مؤقتاً إلى الحكم البريطاني حتى عقد الانتخابات الجديدة تحت إشراف الكومنولث في مارس 1980.

بين زامبيا وتتنانيا من شأنه أن يقلل من اعتماد زامبيا على روديسيا وجنوب أفريقيا، وبالتالي يمكن زامبيا من الانضمام إلى المقاطعة ضد كليهما دون خوف من الانتقام. كما أنه كان متوقع أن يخلق فرص عمل في زامبيا ويعزز المواقع الصناعية والتجارية على طول السكك الحديدية، ويجذب المزيد من الزامبيين إلى المناطق المتخلفة سابقاً ويزيد التجارة وكذلك الاتصالات السياسية مع تنزانيا وكينيا وأوغندا⁽¹⁾.

قامت تنزانيا وزامبيا ببناء السكك الحديدية لدوافع اقتصادية وسياسية في آن واحد حيث كانت السكك الحديدية غير ساحلية ومحاطة تقريباً بأنظمة الأقليات، وكانت عنصراً أساسياً في استراتيجية زامبيا لإعادة توجيه اقتصادها شمالاً بعيداً عن الجنوب الذي كان يسيطر عليه البيض، ونحو أفريقيا المستقلة.⁽²⁾

وقد أجرى البريطانيون سلسلة من الاستطلاعات بشأن فكرة بناء خط سكة حديد في جنوب تنجانيقا كما كان يأمل البعض ليتم وربطها بنهاية الخط الحديدي في شمال روديسيا فظهرت على السطح من جديد مناقشات حول ما إذا كان يجب بناء هذا الخط أم لا. وقد أعاد كاوندا⁽³⁾ طرح المشروع مرة أخرى في عام 1962. حيث وجد تأييداً

فاز الاتحاد الوطني الأفريقي الزيمبابوي في الانتخابات وأصبح موغابي أول رئيس وزراء لزيمبابوي في 18 أبريل 1980، عندما تحقق للبلاد الاعتراف الدولي باستقلالها. للمزيد:

- <https://www.britannica.com/place/Rhodesia>

¹⁾ Wei Liang-Tsai Op. Cit. p.260.

²⁾ Ibid.

⁽³⁾ كينيث ديفيد كاوندا (28 أبريل 1924-17 يونيو 2021)، المعروف أيضاً باسم KK، كان سياسياً زامبياً شغل منصب أول رئيس لزامبيا من عام 1964 إلى عام 1991. وكان في طليعة الكفاح من أجل الاستقلال عن الحكم البريطاني. بسبب عدم رضاه عن قيادة هاري نكومبولا للمؤتمر الوطني الأفريقي لشمال روديسيا، انفصل وأسس المؤتمر الوطني الأفريقي الزامبي، وأصبح فيما بعد رئيساً لحزب الاستقلال الوطني المتحد الاشتراكي (UNIP). للمزيد:

- <https://www.britannica.com/biography/Kenneth-Kaunda>



من حليفه وصديقه المقرب في الشمال، جوليوس نيريري⁽¹⁾، لإتمامه وبدأت المناقشات حول الأمر وكيفية تنفيذه وأمضيا معظم الفترة من 1962-1967 في البحث عن تمويل للمشروع من الحكومات الغربية وهو الطلب الذي قوبل بالرفض⁽²⁾.

في هذا الوقت اتجهت الصين لرصد نحو أربعين في المائة من مساعداتها للعالم للثالث ليتم تخصيصها لقطاع النقل، وكان خط السكك الحديدية بين زامبيا وتنزانيا والذي أطلق عليه أولاً سكة حديد تانزلام ثم تحول الاسم إلى تازارا وهو مشروع صيني نموذجي حيث تعهدت الصين ببناء طرق في عدد من البلدان الأفريقية ويعد خط سكة حديد تنزلام الذي يبلغ طوله 1060 ميلاً⁽³⁾ هو المشروع الأكبر من المساعدات التي قامت الصين بتنفيذها في القارة على الإطلاق⁽⁴⁾.

• خاتمة

ومما سبق يمكن استنتاج بعض النقاط:

أولاً: كانت السكك الحديدية رمزاً قوياً للسيطرة السياسية وبرهاناً للهيمنة الاقتصادية في فترة الاستعمار ، ورغم كونها نشأت على يد الاستعمار إلا أنها بعد ذلك أصبحت

⁽¹⁾ جوليوس نيريري 13 أبريل 1922 - 14 أكتوبر 1999. كان رئيس تنزانيا من عام 1964م حتى تقاعد عام 1985م. وكانت تنجانيقا وزنجبار محكومتين من قبل بريطانيا. قاد نيريري الحركة التي أدت إلى استقلال تنجانيقا عن بريطانيا عام 1961م. وقد أصبح رئيس تنجانيقا عام 1962م. كما ساعد أيضاً في اتحاد تنجانيقا وزنجبار لتكوين تنزانيا عام 1964م، وأصبح رئيس الدولة الجديدة. انتُخب لأول مرة عام 1965م، وأعيد انتخابه في أعوام 1970م، 1975م، 1980م. ورغم أن نيريري تقاعد عام 1985م، إلا أنه بقي رئيساً للحزب السياسي الشرعي الوحيد إلى عام 1990م. ويوصفه رئيساً للحزب، كان ذا نفوذ كبير في تنزانيا حتى وفاته. للمزيد:

- <https://www.britannica.com/biography/Julius-Nyerere>

⁽²⁾ Michelle Elise Bourbonniere Op.Cit. p.4.

⁽³⁾ Jami Monson, Op.Cit.

⁽⁴⁾ Martin Bailey: Chinese Aid in Action: Building the Tanzania-Zambia Railway World Development, Vol. 3, Nos. I & 8, July-August 1975, pp. 587-593.

- Jamie Monson, Op. Cit

من أهم العوامل التي ساعدت على القومية والاعتماد على الذات والوحدة الأفريقية والتضامن الاشتراكي الدولي وكانت من العوامل التي ساهمت في إعادة تشكيل القارة وإحداث الثورات فيها.

ثانياً: اتبعت السكك الحديدية التي تم بناؤها حتى سبعينيات القرن الماضي (أي بعد حصول الدول الأفريقية على استقلالها) لجميع خطوط السكك الحديدية المعايير التي وضعها المسؤولون ورجال السكك الحديدية التابعون للاستعمار في شرق أفريقيا منذ مرحلة الاستعمار.

ثالثاً: كانت البداية مد خط سكك حديد لربط شمال القارة بجنوبها وفق رؤية سيسل رودس ثم لم تتجاوز عدة خطوط داخلية لربط الدول المجاورة وفق المصالح السياسية أو الاقتصادية المشتركة.

رابعاً: دعت الضرورة السياسية والاقتصادية لوجود منفذ مائي لزامبيا بعيداً عن سيطرة جنوب أفريقيا وزيمبابوي، فكانت تنزانيا هي الشريك المناسب وتصدت الصين لتمويل الخط الحديدي كأكبر مساهمة لها في أفريقيا حتى سبعينيات القرن الماضي.

