

مينااء حيفا الفلسطيني
في الالستراتيجة البريطانفة
١٩٢٣ - ١٩٣٣ م

د. مأمود عبء الله مأمء سعء
أستاذ التاريخ الءءء والمعاصر
المساعد بكلفة الآءاب ءامعة عفن شمس



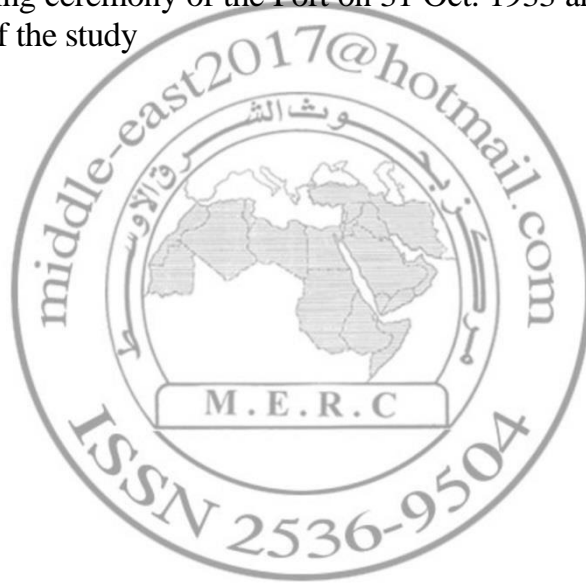
www.mercj.journals.ekb.eg

المخلص:

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على أهم التغييرات التي طرأت على ميناء حيفا في عهد الانتداب البريطاني حتى تم افتتاحه للتجارة العالمية في ٣١ أكتوبر عام ١٩٣٣م. وقد عالجت الموضوع في مجموعة من المحاور: تناولنا في المحور الأول ميناء حيفا إبان العصر العثماني. ثم تناولنا في المحور الثاني الدوافع السياسية والعسكرية التي دفعت بريطانيا إلى التمسك بميناء حيفا في اتفاقية سايكس بيكو ١٩١٦م. وجاء المحور الثالث ليركز على تغير الوضع التجاري في فلسطين بعد الحرب وكيف دفع ذلك ببريطانيا إلى تطوير ميناء حيفا، وأهم الدراسات والمسوحات التي أجريت على الساحل الفلسطيني سنة ١٩٢٣م وما أسفرت عنه من نتائج، كما درسنا أيضاً أهم التطورات التي طرأت على الميناء نتيجة عمليات التجديد التي بدأت في عام ١٩٢٩م وانتهت في عام ١٩٣٣م، أما المحور الرابع، فقد تناولنا فيه حفل افتتاح الميناء في ٣١ أكتوبر ١٩٣٣م، ثم اختتمنا الدراسة بالمحور الخامس الذي عالجت فيه أصداء افتتاح الميناء على المستويين: الاقتصادي والعسكري، وأخيراً أوردنا أهم ما توصلنا إليه من نتائج في خاتمة الدراسة.

**Abstract:**

This study aims to shed light on the changes that have been occurred in Haifa port from the first decade of the 20th century to 1933 when it was officially dedicated for international trade, To introduce a decisive treatment for this topic, first we will provide historical background of the Port during the Ottoman Era. Second, we will handle the British purpose of keeping the Port under its control alongside with Sykes-Picot agreement in 1916. Third, the study focuses on the commercial situation in Palestine after the first world war and how that led Britain to develop the port of Haifa. Last but not least, the study deals with the opening ceremony of the Port on 31 Oct. 1933 and conclude the main results of the study



المقدمة:

وُصفت مدينة حيفا في فترة متأخرة من القرن التاسع عشر بأنها كانت مجرد قرية صغيرة لصيادي السمك. وفي الخامس عشر من أكتوبر ١٩٠٥م، تمّ مدّ خطّ فرعي من سكة حديد الحجاز خرج من مدينة درعا السورية حتى وصل إلى مدينة حيفا الفلسطينية، فكان بمثابة نقلة نوعية لها ولمينائها على كافة المستويات. وفي الفترة السابقة للحرب العالمية الأولى اعتبرت حكومة لندن ميناء حيفا الصغير النقطة الأكثر ملاءمة لمواجهة أي جيشٍ عثمانيٍّ مُحتملٍ أن يتقدّم تجاه مصر. وعندما قُسمت الولايات التابعة للدولة العثمانية في آسيا في اتفاقية سايكس - بيكو ١٩١٦م تمسك البريطانيون بفلسطين لأسبابٍ عدةٍ منها: الحرص الشديد على أن تكون كلٌّ من حيفا وعكا تحت السيطرة البريطانية؛ حفاظاً على مصالحها في شرق البحر المتوسط وفقاً لأهداف لجنة دي بنسن de Bunsen - التي سيأتي ذكر المزيد عنها-، وخلال فترة الحرب كان الخبراء البريطانيون في حيرةٍ من أمرهم تجاه المكان الأمثل لإقامة قاعدةٍ عسكريةٍ للأسطول البريطاني في شرق البحر المتوسط: هل تكون الإسكندرون أم حيفا؟ إلى أن أصبحت سوريا منطقةً نفوذٍ فرنسيّةٍ، وخضعت فلسطين للإدارة البريطانية في ظل نظام الانتداب فُحسم الأمر، وتقرر أن تكون القاعدة العسكرية في حيفا وليس في الإسكندرون.

وبعد أن وضعت الحرب أوزارها وعادت التجارة سيرتها الأولى، أصبحت موانئ فلسطين غير قادرةٍ على استيعاب ذلك الوضع، وأضحى هناك تكديس كبيرٍ على أرصفة الموانئ وداخل مستودعاتها؛ ولذا دعت الحاجة إلى إحداث تحسيناتٍ وتسهيلاتٍ في موانئ فلسطين، فوضعت الخطط لأجل هذا، وكان من المقترح أن يكون لميناء يافا العناية الكبرى إلا إنّه بعد دراسة الخطة التي رُسمت لتطوير هذا الميناء تبين لصنّاع القرار أنّها فكرةٌ غيرٌ حكيمةٍ ومكلفةٍ؛ ولذلك ولأغراضٍ أخرى برزت فكرة إنشاء ميناءٍ جديدٍ في حيفا يكون مُجهزاً على أعلى مستوى من التجهيز، وبذلك كلّ الجهود ووضعت الخطط حتى تمّ افتتاحه للتجارة العالمية في الحادي والثلاثين من



أكتوبر عام ١٩٣٣م. وَسَوْفَ نَتَنَاوَلُ هَذَا الْمَوْضُوعَ الَّذِي يَحْمِلُ الْعُنْوَانَ الْمَذْكُورَ أَعْلَاهُ فِي مَجْمُوعَةٍ مِنَ الْفِكْرِ: نَسْتَهْلِهَا بِوَضْعِ مِينَاءِ حَيْفَا فِي الْعَهْدِ الْعُثْمَانِي مَعَ تَسْلِيْطِ الضَّوْءِ عَلَى أَهْمِ الْمُحَاوَلَاتِ الَّتِي قَامَتْ بِهَا السُّلْطَاتُ الْعُثْمَانِيَّةُ لِتَطْوِيرِهِ، ثُمَّ نَعْرُجُ عَلَى سِيَّاسَةِ بَرِيْطَانِيَا نِجَاهِ فِلَسْطِينَ عَامَةً وَمَوَانئِهَا خَاصَةً إِبَّانَ الْحَرْبِ الْعَالَمِيَّةِ الْأُولَى، ثُمَّ نَنْقَلُ بَعْدَ ذَلِكَ إِلَى فِكْرَةِ بِنَاءِ مِينَاءِ حَيْفَا الْجَدِيدِ وَأَهْمِ التَّطَوُّرَاتِ الَّتِي طَرَأَتْ عَلَيْهِ حَتَّى اعْتَبَرَهُ الْبَعْضُ مِينَاءً جَدِيدًا، ثُمَّ نَتَنَاوَلُ الْحَقْلَ الَّذِي أُقِيمَ لِإِفْتِتَاحِهِ، ثُمَّ نَعَالِجُ أَصْدَاءَ الْإِفْتِتَاحِ وَأَبْرَزَ آثَارِهِ، وَأَخِيرًا نَخْتِمُ تِلْكَ الدَّرَاسَةَ بِأَهْمِ مَا تَوَصَّلْنَا إِلَيْهِ مِنْ نَتَائِجِ.

ومن الأهمية بمكان أن نذكر أن اختيار عام ١٩٢٣م كبداية للدراسة كونه العام الذي أرسلت فيه بريطانيا بعثة لدراسة الساحل الفلسطيني من أجل اختيار الموقع الأمثل ليكون ميناء وقاعدة الأسطول البريطاني في شرق المتوسط، فوقع اختيار البعثة على ميناء حيفا، أما عام ١٩٣٣م، فذلك العام الذي تم فيه افتتاح الميناء رسمياً بعد ما طرأ عليه من تجديد وتطوير. كما نود أن نشير هنا إلى أن التغيرات التي أجريت على الميناء جعلته ميناء يختلف تماما عما قبل التوسعة والحفر والبناء وهذا ما جعل البعض يطلق عليه ميناء حيفا الجديد.

ميناء حيفا في العصر العثماني:

تقع حيفا على سفح جبل الكرمل على الشاطئ الجنوبي لخليج عكا^(١)، وقد خضعت من الناحية الإدارية في الحقبة العثمانية لمتصرف عكا، وتنوعت صادرات حيفا الأساسية ما بين القمح والنعناع وزيت الزيتون والنبيد. وفد إليها الأجانب منذ فترة مبكرة، فأقيمت فيها مستعمرة ألمانية وبعض المستعمرات اليهودية التي كان أشهرها مستعمرة تل أبيب^(٢).

وفي سبتمبر من عام ١٩٠٠م، انطلق العمل في بناء خط سكة حديد الحجاز لأسباب سياسية ودينية للدولة العثمانية، وإبان فترة العمل، اضطر القائمون على المشروع إلى الحصول على منفذ على البحر المتوسط، واعتبروا ذلك أمراً لا مئاص منه^(٣).

فلم تكد الحكومة العثمانية تمضي قدماً في عملها حتى بدأت معاكسات الإدارة الفرنسية - التي كانت تدير خط السكة الذي كان يربط دمشق وبيروت - تظهر بشكل خطير على سير العمل، ووضع المشروع بشكل عام؛ إذ أخذت تتباطأ في نقل اللوازم من بيروت إلى دمشق ومنها إلى المزيريب، وشرعت تطلب أموالاً ضخمة بلا مسوغ مما جعل سير العمل مرتبطاً ارتباطاً كلياً بما ستظهره هذه الإدارة من إقدام أو إهمال، وكانت تقصد بذلك إحراج موقف الحكومة وإرغامها على شراء خطوطها بأثمان باهظة تأميناً لمنافعها. ومن هنا أحست الحكومة العثمانية بدسائس الشركة، وأيقنت بمدى أهمية ربط الخط الحجازي بميناء بحري يخلصها من هذا الابتزاز وأن تحصل منه على الأدوات الضرورية، ويكون منفذاً للأقطار الواسعة التي سيمتد فيها؛ فقررت مد خط فرعي ما بين درعا وحيفا^(٤). وقد تم البدء فيه عام ١٩٠٣م، ووصل إلى مدينة حيفا في أكتوبر من عام ١٩٠٥م بعد أن قطع مسافة طولها حوالي ١٦١ كم^(٥).

ومن الأهمية بمكان أن نذكر أن المنطقة التي مُد فيها خط درعا - حيفا كانت من أكثر المناطق وعورة، وشق فيها ثمانية أنفاق بطول ١١٠٠ متر بالإضافة إلى بناء عدد من الكباري^(٦).

ونود أن نشير إلى أن مدينة حيفا قد تغير وجهها في كافة النواحي عقب بناء هذا الخط، ولعب ميناؤها بالحالة البسيطة التي كان عليها دوراً لا يُمكن إغفاله؛ إذ ساهم في تقديم العديد من الخدمات، وحل مشاكل ما كانت لُتَحَل من دونه إلا بنفقات باهظة^(٧). ومنها: مشكلة الفحم اللازم للقطارات التي واجهت قطارات سكة حديد الحجاز^(٨). فقد كان الاستهلاك السنوي للفحم يتراوح ما بين ٢٠,٠٠٠ إلى ٢٥,٠٠٠ طن. ولذلك كانت ترسو يومياً سفينة في ميناء حيفا لتفرغ ٣٠٠ طن من الفحم في ظروف الطقس المناسبة أي: في فصل الصيف^(٩).

وعلى الرغم من وصول خط سكة حديد الحجاز إلى حيفا في ١٩٠٥م، وما طرأ على المدينة من زيادة سكانية وانتعاش تجاري وازدهار عمراني إلا إن ميناء يافا



ظل الميناء الفلسطيني الأول، لدرجة أنه كان يتفوق في حجم صادراته و وارداته على مينائي حيفا وعكا عندما قامت الحرب العالمية الأولى^(١٠).

ومهما يكن من أمر، فقد كانت جميع المواد المطلوبة للسكة الحديد تصل عبر ميناء حيفا، وكانت تُوزع من هناك إلى المناطق المختلفة، كما نقلت جميع المعدات اللازمة لبناء الخط الرئيس عبر هذا الميناء^(١١)؛ مما أدى إلى تحقيق وفورات مالية كبيرة للدولة العثمانية في الوقت الذي لم يكن لديها ما تدفعه للشركة الفرنسية التي كانت تدير خط بيروت - دمشق^(١٢). ومنذ عام ١٩٠٣م تدفق على ميناء حيفا الكثير من الآلات والمعدات لأجل اتمام الخط، وطُرأت طفرة كبيرة على حجم صادراته و وارداته.

تمتع ميناء حيفا بمقومات طبيعية أهله ليكون ميناءً كبيراً، إلا إن بعض العوائق الطبيعية كانت تقلل من تردد السفن عليه، واضطرت الكثير منها إلى أن تغير وجهتها وتجعل من الموانئ الأخرى مرساها وقيلتها، ومنها: تيارات المياه القوية التي كانت تحتاح منطقة الميناء، وكميات الرمال التي كانت تملأ مرساه، مما كان يضطر السفن الكبيرة التي تقصده أن ترسو خارجه؛ لتتكفل المراكب الصغيرة بمهمة نقل ما على متنها من بضائع إلى الرصيف^(١٣). وفي عام ١٩٠٥م شرعت السلطات العثمانية في حل هذه المشاكل، وفكرت ملياً في بناء ميناء جديد في حيفا. وقد ورد في الوثائق البريطانية أن هذا الموضوع كان ضمن الخطط التي أُدرجت في جدول أعمالها في عام ١٩٠٧م^(١٤).

وعلى أية حال، كان وضع الميناء متردياً؛ إذ كان عبارة عن رصيف طوله ٣٥٠ ياردة بعمق حوالي خمسة عشر قدماً، بُني من حجارة لا يمكنها أن تصمد في وجه الرياح التي كانت تهب على المنطقة؛ ولذلك غاصت ثلاثون ياردة من نهايته في الماء، وكانت قضبان الحديد الملتوية الموجودة خير شاهد على قوة الأمواج التي كان يتعرض لها هذا الرصيف^(١٥).

وبعد أن أُجريت الدراسات ورسمت الخطط تبين أنه من الضروري للنهوض بالميناء بناء حاجز أمواج ليعطي الحماية اللازمة للأرصفة، وبناء عدد من الأرصفة. ولما

كان الهدف من التطوير استقبال السفن الصغيرة والمتوسطة ركزت الخطة على ضرورة تعميق المياه أمام بعض الأرصفة حوالي ثمانية عشر قدمًا. أما الأرصفة التي كان من المستهدف أن تستقبل السفن الكبيرة فقد تقرر أن يكون الحفر أمامها ما بين ٢٨ قدمًا إلى ٣٤ قدمًا، ورُصد لهذه الخطة من بداية تنفيذها إلى نهايتها ١,١٠٠,٠٠٠ استرليني^(١٦).

أصر ميسنر باشا - كبير مهندسي خط سكة حديد الحجاز - على أن يكون الميناء ملكًا للسكة الحديد، وألا يُؤجر لشركة أجنبية لإدراكه أن المنافسة ستكون شرسة مع ميناء بيروت، ولذا فضل أن يكون الميناء في أيدي الحكومة^(١٧).

وعلى أية حال، كلف السلطان عبد الحميد الثاني (١٨٧٦ - ١٩٠٩ م) ميسنر باشا في عام ١٩٠٧ م بإنشاء ميناء من شأنه أن يتجاوز ميناء بيروت. وبعد دراسة توصل الرجل إلى أن إمكانات إدارة خط السكة الحديد لا تستطيع أن تتحمل العبء المالي لتنفيذ مشروعها الخاص وبناء ميناء كبير في الوقت نفسه، وكحل مؤقت تقرر بناء حاجز أمواج طوله ٨٠٠ متر، وتوفير المزيد من الحماية - ضد الرياح - للقوارب التي كانت لا تزال تُستخدم بسبب المياه الضحلة لنقل حمولات السفن الكبيرة إلى الشاطئ^(١٨).

ومهما يكن من أمر، فقد تم تأجيل تنفيذ المشروع مرارًا وتكرارًا. وبينت خريطة شوماخر لعام ١٩١١ م وخريطة أخرى قام بها مهندسون بريطانيون بعد فترة وجيزة من الاستيلاء البريطاني على حيفا؛ أن عملية إطالة حاجز الأمواج لم تتقدم قيد أنملة كما كانت تنوي السلطات العثمانية.

وفي عام ١٩١٤ م، وضعت خطة لبناء ميناء كبير في حيفا مرة أخرى، وتقدمت شركة فرنسية بعرض للحصول على تصريح البناء، وعلى ما يبدو أن العرض الفرنسي قد رُفض وأوكل الأمر إلى شركة ألمانية، وأسندت إدارة الميناء إلى المهندس الخبير درويش بك أبو العافية^(١٩)، إلا إن اندلاع الحرب العالمية الأولى تسبب في تعليق المشروع^(٢٠).

ولعلنا نتساءل: لماذا لم تُوضع خطط تطوير ميناء حيفا موضع التنفيذ على الرغم من أهميتها، ولكن إذا ربطنا الأوضاع في ولايات الدولة العثمانية وأطرافها بما كان



يدور ويحدث في مركزها لزال الغموض، ففي العام التالي الذي كلف فيه السلطان عبد الحميد ميسنر باشا ببناء ميناء ينافس ميناء بيروت قامت ضده حركة الاتحاديين، واضطربت أحوال الدولة، وفي عام ١٩٠٩م أُطيح بالسلطان تمامًا، ومنذ ذلك التاريخ انصرف الاتحاديون إلى المشاكل الداخلية في مركز الدولة ومحيطها القريب وبالتحديد البلقان، وألقى الاتحاديون بمشاكل الولايات العربية وراء ظهورهم، فسيطرت إيطاليا على ليبيا ١٩١١م ولم يحركوا ساكنًا، ثم غاصت الدولة في حرب البلقان حتى أذنيها خلال الفترة ١٩١٢-١٩١٣م، وزاد الطين بله تورطها في الحرب العالمية الأولى، فحالت كل هذه الظروف دون إتمام مشروعات التنمية عامة ومشروع ميناء حيفا خاصة.

تباين الآراء بشأن حيفا إبان الحرب:

كان لاندلاع الحرب العالمية الأولى في أغسطس عام ١٩١٤م أثر سلبي على الواقع الاقتصادي الفلسطيني بشكل عام وعلى ميناء حيفا بشكل خاص، وعلى الرغم من أن موقف الدولة العثمانية من الحرب لم يتحدد إلا في نوفمبر عام ١٩١٤م إلا إن حجم الشحن من وإلى ميناء حيفا قد خيم عليه الكساد، وأمسك التجار الأوروبيون عن إقراض التجار المحليين محدودي الإمكانيات، وجمد التجار والبنوك صفقاتهم المعتادة في انتظار معرفة ما يمكن أن تسفر عنه تطورات الحرب، كما فر الأثرياء والتجار الأجانب على متن سفينتين أرسلتا من أجل هذا الغرض نتيجة المعاملة السيئة التي حاقت بهم من لدن الأتراك لا سيما اليهود والمسيحيين. وظل الوضع ينتقل من سيء إلى أسوأ^(٢١).

وفي الوقت الذي كانت مدن الساحل الشامي تترنح متأثرة بالحرب وأوزارها كان التنافس والاختلاف بين الدول المتحالفة على ممتلكات الدولة العثمانية على أشده، وكذلك كان بين الساسة البريطانيين أنفسهم الذين تباينت أطماعهم الاستعمارية وتصوراتهم في ممتلكات الرجل المريض، ولنضرب مثلاً كي ندلل على ما نقول، كان كitchener، وزير الحرب حينذاك، يرى أن تركز بريطانيا على مطالب إقليمية محددة، وأضحى المدافع الرئيس عن ضرورة السيطرة البريطانية على ميناء

الإسكندرونة السوري؛ لأنه اعتبر الوجود الروسي في استانبول، والوجود الفرنسي في بلاد الشام؛ يشكلان خطرًا مؤكدًا على أمن مصر وقناة السويس، وكذلك على الهند. إلا إن لويد جورج Lloyd George قد نحي منحى آخر، ففي الاجتماع الذي التأم في العاشر من مارس ١٩١٤م اقترح أن تكون فلسطين وبالتحديد حيفا بديلاً عن الإسكندرونة، وكان اختياره يركز على أهمية ميناء حيفا وموانئ فلسطين الأخرى، وخطوط السكك الحديدية التي ستربطها ببلاد ما بين النهرين وما يمكن أن يعود على بلاده من مكاسب - سياسية واقتصادية وعسكرية -؛ إذ ما تم وصل فلسطين بالعراق عبر هذه الخطوط، واستقر في ذهنه أن فلسطين ستكون منطقة عازلة بين مصر وسوريا التي تخضع للنفوذ الفرنسي. إلا إن كيتشنر رفض هذا الاقتراح، واعتبر أن فلسطين "لن تكون لها جدوى لبريطانيا على الإطلاق" (٢٢).

ومن الجدير بالذكر، إن فكرة المنطقة الحائزة التي تبناها الساسة البريطانيون إبان الحرب العالمية الأولى وأجبرت بريطانيا على قبول التنازل لفرنسا عن الموصل وقبول الوجود الفرنسي في سوريا قد فقدت جدواها عندما قامت الثورة في روسيا سنة ١٩١٧م، وعندما استصغرت بريطانيا الدور العسكري الذي قامت به فرنسا في الحرب في جبهة الشرق، وبالتحديد ضد الدولة العثمانية؛ ولذا حاولت جاهدة أن تتكث بعودها لفرنسا في بلاد الشام إلا إنها أرغمت على أن تقي بها في نهاية المطاف.

وأمام الخلاف في الرؤى وتنازع وجهات النظر شكل رئيس الوزراء البريطاني هيربرت هنري اسكويث Herbert Henry Asquith (١٩٠٨ - ١٩١٦م) لجنة من ممثلين عن وزارة الخارجية ومكتب الهند والأميرالية ومكتب الحرب ومجلس التجارة عرفت بلجنة دي بنسن من أجل مناقشة المصالح الاقتصادية والتجارية الرئيسة لبريطانيا في الشرق سواء القائمة بالفعل أو المحتمل أن تكون، وعُقد أول اجتماع لها في ١٢ أبريل ١٩١٥م، وبعد دراسة استغرقت ستة أسابيع، وضعت اللجنة تقريراً تضمن تسعة ثوابت للسياسة البريطانية تجاه ممتلكات الدولة العثمانية في آسيا، كان أحدها الاحتفاظ بالموقع



الاستراتيجي في شرق البحر المتوسط والخليج^(٢٣). كما أوصت اللجنة بأن يكون ميناء حيفا قاعدة بريطانيا في شرق المتوسط على الرغم من اعتراض كتشنر، وخلصت إلى أن بريطانيا لها مصلحة خاصة في الإقليم الواقع "جنوب خط حيفا-تدمر-سنجار-زاخو-أمداديا-روانديز"، وأوصت بضم كل من بغداد والبصرة وربطهما بحيفا عبر محطات وخطوط سكك حديدية^(٢٤). ثم جاءت اتفاقية سايكس - بيكو عام ١٩١٦م لتجعل حيفا وعكا من نصيب بريطانيا، وقد كان ذلك رأي سايكس الذي كان عضواً باللجنة سالفة الذكر^(٢٥)، ولذلك قامت القوات البريطانية باحتلال هذا الشريط الساحلي وظهيره ومن ضمنه مدينة حيفا التي خضعت في الثالث والعشرين من سبتمبر من عام ١٩١٨م، معلنة بذلك انتهاء أربعمائة عام من الحكم العثماني.

دوافع البريطانيين لإنشاء ميناء حيفا:

دار الزمان دورته، وتوقفت رعى الحرب، ولم يعد الوضع التجاري الذي انتعش كثيراً قبيل الحرب وفي عشيتها إلى سيرته الأولى لعدة سنوات، وتبين الجداول الواردة في تقرير فريدريك بالمر Frederick Palmer عن الموانئ في فلسطين والمؤرخ في يوليو ١٩٢٣م؛ كمية الحمولات التي دخلت الميناء وأبحرت منه، وقيمة التجارة الصادرة والواردة، وحجم صادرات البرتقال - أهم الصادرات الفلسطينية^(٢٦) -؛ وأنه خلال السنوات الثلاث التي أعقبت الحرب كانت الحمولات الكلية أقل من عام ١٩١٣م، لدرجة أن صادرات البرتقال في عام ١٩٢١م انخفضت إلى أقل من نصف الصادرات في عام ١٩١٣م، ولذا لم يوجه المسئولون البريطانيون عنايتهم تجاه موانئ فلسطين عامة وميناء حيفا خاصة خلال تلك الفترة. غير أن قيمة الصادرات والواردات قد شهدت صعوداً ملحوظاً ابتداء من عام ١٩٢٣م، والجداول التالي يوضح لنا قيمة الصادرات والواردات في مينائي حيفا وبافا بالإسترليني خلال السنوات المدرجة به^(٢٧):

ميناء حيفا			ميناء يافا			
الإجمالي	الصادرات	الواردات	الإجمالي	الصادرات	الواردات	السنة
١٤٣٢٥٧٣	١١٢٣٦٠	١٣٢٠٢١٣	٢٨٦٤٠٣٢	٦١٠٩٤٦	٢٢٥٣٢٨٦	١٩٢٣
١٦٢٧١٣٢	١٧٣٧٨٠	١٤٥٣٣٥٢	٢٩٠١١٤٧	٦٥٩١٥٠	٢٥٣١٩٩٧	١٩٢٤
٢٠١٠٦٥٨	١٣٣٣٧١	١٨٧٧٢٨٧	٤٨٨٦٠٤٥	٨٥٤٣٢٣	٤٠٣١٧٧٢	١٩٢٥

أما عن عدد السفن التي دخلت مينائي يافا وحيفا خلال الفترة نفسها والحمولة بالطن فهي كالتالي^(٢٨):

أولاً: ميناء يافا

الإجمالي		السفن البخارية		السفن الشراعية		السنة
الحمولة	العدد	الحمولة	العدد	الحمولة	العدد	
٧١٥٩٨٧	٩٠٢	٧٠٣٧٧٨	٣٧٥	١٢٢٠٩	٥٢٧	١٩٢٣
٨٠٢١٥٣	٧٥٤	٧٩٢١١٥	٣٧٦	١٠٠٣٨	٣٧٨	١٩٢٤
١١٥٩٨٩٩	١٢٣٨	١١٤٣٤٨٥	٥٠٤	١٦٤١٤	٧٣٤	١٩٢٥

ثانياً: ميناء حيفا

الإجمالي		السفن البخارية		السفن الشراعية		السنة
الحمولة	العدد	الحمولة	العدد	الحمولة	العدد	
٥١٨١٢٢	٧٠٣	٥٠٩٤٢٤	٢١٨	٨٦٩٨	٤٨٥	١٩٢٣
٥٤٢٦٦٨	٦٤٤	٥٣٥٨٦٥	٢٢٨	٦٨٠٣	٤١٦	١٩٢٤
٦٩٥٦٥٠	٧٩٢	٦٨٨١٣٤	٢٥٠	٧٥١٦	٥٤٢	١٩٢٥

يتضح لمن يُمعن النظر في الجداول الواردة أعلاه أن حجم الصادرات والواردات وكذلك عدد وحمولة السفن التي دلفت إلى مينائي: يافا وحيفا كانت في الأولى أكبر بكثير من نظيرتها حتى أنها كادت تصل في بعض الأحيان في الأولى ضعف الثانية. وأن عام ١٩٢٥ قد شهد تغيراً تجارياً ملحوظاً.



مع مرور الأيام، عادت الحياة إلى ما كانت عليه، وشهد الوضع التجاري ازدهارًا كبيرًا؛ لدرجة أن الأرصفة والمخازن في مينائي حيفا ويافا لم تعد تستوعب كمية البضائع المستوردة إليهما والمصدرة منهما، وتكدست من نتائج هذا الوضع السلع والبضائع في ميناء يافا حينذاك، بسبب الزيادة الضخمة للمرور عبره، وصغر مساحة الأرصفة ومستودعات التخزين به حتى أصبح تخفيف الضغط عنه مسألة ملحة للغاية، ومن أجل حل هذه المعضلة تشكلت لجنة من اثني عشر عضوًا في فبراير من عام ١٩٢٥م، وعقد أعضاؤها عشرين اجتماعًا من أجل دراسة ظروف الميناء وتقديم التوصيات الضرورية للتحسينات العامة له^(٢٩).

قام هيرت صموئيل المندوب السامي بنفسه بالتوجه إلى الميناء، واصطحب معه مصورًا لينتقط له بعض الصور التي تنقل حالة الميناء. وقد أعدت خطة للعمل تضمنت تحسينات وإضافات لمرسى الميناء، وتوفير مخازن وأرصفة إضافية، لتفريغ البضائع والحمولات، وتوفير معدات رَفَع حديثة على الأرصفة وللمخازن الجديدة. وكان من المقرر أن تنفذ الخطة على أربع مراحل، ورُصد لتنفيذها حوالي ١١٠,٠٠٠ استرليني. وقد اعتبر المندوب السامي هذه الإجراءات ضرورية لحكومة فلسطين^(٣٠). وعلى ما يبدو أنه بعد دراسة الخطة بناء وتطوير ميناء يافا تبين أنها لم تكن فكرة حكيمة ومكلفة في الوقت نفسه؛ فبرزت فكرة إنشاء ميناء جديد في حيفا يكون مجهزًا على أعلى مستوى من التجهيز لاستقبال أحدث السفن وأضخمها^(٣١).

وربما يطرح القارئ السؤال التالي: لماذا تركز الاهتمام على ميناء حيفا قليل الشهرة ضعيف الإمكانيات التجارية وليس على ميناء يافا العريق؟ سوف نُوجز الإجابة في السطور التالية.

لقد كان ميناء حيفا يُفضّل ميناء يافا كميناء رئيس لفلسطين لعدة أسباب، ولكن حري بنا أن نسلط الضوء على مميزات وسلبات ميناء يافا أولاً لتبيان الصورة:

كانت يافا تقع بالقرب من القدس ويغطي مينائها المنطقة الجنوبية من فلسطين، وتقع في قلب حزام البرتقال أشهر محصول كان يُصدر من هذه المنطقة، وهاتان مزيتان لا يمكن الاستهانة بهما. ولكن من ناحية أخرى، كان المدخل إلى مينائها مملوء بالصخور التي اضطرت ربانة السفن إلى تحاشي الرسو فيه إلا وقت الظروف المناخية الهادئة. وأجبرت إدارة الميناء على توفير زوارق لأجل تفريغ محتويات هذه السفن، وقد كان لهذا الوضع آثار سلبية كثيرة. وفي الحقيقة تلك كانت مبررات المسؤولين البريطانيين لدحض حجج سكان يافا الذين رغبوا في تشييد المرفأ الجديد في مدينتهم وليس في حيفا. أما ميناء حيفا، فكان له العديد من المميزات: فمن الناحية الطبيعية كانت تلال جبل الكرمل تمنح الحماية للسفن المترددة عليه من الرياح الجنوبية الغربية. كما إن شاطئ حيفا يقع في موقع مثالي يساعد على بناء الأرصفة، وكذلك حواجز الأمواج^(٣٢)، ومن مميزاته أيضاً وجوده بالقرب من محاجر عتليت التي تحتوي على الأحجار المناسبة لإقامة الأرصفة وحواجز الأمواج المطلوبة^(٣٣).

ومن مميزات ميناء حيفا أيضاً وقوع مدينة حيفا على رأس سكة حديد فلسطين إلى مصر، وأنه منفذ سكة حديد الحجاز على البحر المتوسط، كما إنه سيكون ميناء لشرق الأردن وسوريا لا سيما القسم الواقع بين الكرك ودمشق وكذلك منفذاً للعراق وإيران إذا وُضع في الحسبان مد سكة حديد حيفا بغداد البصرة التي ستجعل من ميناء حيفا أقرب حلقة اتصال بري بحري بين الهند والشرق الأقصى من جهة وأوروبا من جهة أخرى^(٣٤).

ولا نريد أن نغفل أن بريطانيا قد توصلت إلى اتفاقيات مع الدول المتنافسة على نفط شمال العراق، وبمقتضى هذه الاتفاقيات، كان من المقرر أن يتم نقل بترول هذه المنطقة عبر خط أنابيب يخرج من كركوك باتجاه الجنوب الغربي إلى الفرات عند الحديثة، ومن هناك يتفرع الخط إلى فرعين، فرع يخترق مناطق النفوذ الفرنسي إلى أن ينتهي به المسير عند ميناء طرابلس السوري، والفرع الآخر يلج أرض فلسطين إلى أن يصب في حوض له ومعمل تكرير في مدينة حيفا الفلسطينية، وكان من المخطط لهما أن يكونا



بالقرب من الميناء الجديد، وقد كان بناء هذا الخط واكتشاف البترول في شمال العراق سبباً من الأسباب التي دفعت بريطانيا إلى بناء ميناء حيفا الجديد إن لم يكن أهمها .^(٣٥)

ونضيف إلى كل ما سبق الدافع العسكري المتمثل في الرغبة في إنشاء قاعدة حربية للأسطول البريطاني في حيفا القريبة من بيروت، تلك الفكرة التي طرحت منذ بداية الحرب العالمية الأولى وإبانها ولم تغادر أذهان العسكريين البريطانيين. ولكل هذه الأسباب وقع الاختيار على حيفا وليس يافا لتكون قاعدة لميناء فلسطين في شرق المتوسط.

وقد دأب المسؤولون البريطانيون على الإعلان في كل مناسبة - دون خجل - أن مشروع ميناء حيفا الجديد هو السبيل إلى الخروج من وطأة الأزمة الاقتصادية الخانقة التي تمر بها فلسطين، وكأنهم ما أقدموا عليه إلا لرفاهية سكان فلسطين، في حين أن الحقيقة كانت خلافاً لذلك، فالهدف الأساسي منه كان خدمة مصالح بريطانيا الاقتصادية والعسكرية. ومن المثير للسخرية أنهم أقدموا على هذا العمل بقرض حملت وطأته حكومة فلسطين وناء بثقله وتلظى بناره الشعب الفلسطيني الفقير.

ولا تحسبن أن الفلسطينيين كانوا غافلين عن ذلك، فقد احتشد جمع غفير من التجار العرب، قبل الشروع في إنشاء الميناء في حيفا، واحتجوا لدى الحكومة المنتدبة على إقامة الميناء في حيفا بدلاً من يافا، وعلى تسخير البلاد لخدمة مصالح البريطانيين وحلفائهم من اليهود الصهاينة، ودحضوا حجة قلة المال على اعتبار أن تكلفة ميناء يافا أكبر من تكلفة حيفا بكثير^(٣٦). كما كانوا على يقين من أن الحكومة المنتدبة قد أعلنت مصلحتها العليا على مصالح الشعب التي ائتمنت عليه، وأن أهدافها كانت حربية في المقام الأول واقتصادية في المقام الثاني ولأجل هذا استخلصت لنفسها حيفا على يافا.

فكرة بناء ميناء حيفا ومعوقات البدء فيها:

تعود جذور الفكرة العملية لتطوير ميناء حيفا خلال فترة الانتداب البريطاني إلى عام ١٩٢٣م عندما عُهد إلى مستر فريدريك بالمر - أحد أكبر الشركاء في الشركة الهندسية الاستشارية التابعة للمهندسين رندل Rendel وبالمر وترتون Tritton - (٣٧) مهمة اختيار موقع صالح على شاطئ فلسطين من أجل إنشاء ميناء كبير فيه، فذهب الرجل وتجول في منطقة الساحل الفلسطيني من أقصى جنوبيه إلى أقصى شماله، وبعد أن أنجز مهمته عاد أدراجه إلى لندن. وعلى الرغم من أنه قد وضع تقريراً مسهباً وشفعه بالرسوم اللازمة والخرائط عن أهمية ساحل مدينة حيفا (٣٨). وصلاحيته لأن يقام به ميناء بريطانيا المرجو إلا إنه قد انقضت ثلاث سنوات من غير أن يستقر رأي الحكومة على شيء، وأخيراً قررت وزارة المستعمرات العمل بهذا التقرير، فأوفدت بعثة لمسح الخليج الواقع بين حيفا وعكا براً وبحراً ولجمع كل ما تيسر جمعه من المعلومات عن أعماق مياه البحر وأنواع الصخور وغيرها من الأعمال التمهيدية (٣٩). وفي سنة ١٩٢٦م، عُقد قرص بموافقة البرلمان البريطاني بموجب قرار قروض فلسطين وشرق أفريقيا اشترط أن يكون من ضمنه بناء ميناء حيفا الذي قدرت نفقات بنائه عندئذ ١,٢٥٠,٠٠٠، وفي ١٩٢٧ قُبِلَ تقرير السير فريدريك بالمر (٤٠). وفي ديسمبر من عام ١٩٢٨م بدأ العمل في قطع الأحجار من محاجر عنتليت (٤١)، وفي أكتوبر من عام ١٩٢٩م انطلق أول قطار ينقل الحجارة الأولى لحاجز البحر الخارجي (٤٢)، وظل العمل به يسير على ساق وقدم إلى أن اكتمل الميناء بناءً وافتُتِحَ للملاحة رسمياً في يوم الثلاثاء الحادي والثلاثين من أكتوبر ١٩٣٣م.

ولكن قبل أن نعرض لحفل الافتتاح والملابسات التي مر بها، وما طرأ على الميناء من تطوير، نود أن نطرح بعض القضايا والمسائل التي نوقشت داخل أروقة المؤسسات المعنية بهذا الأمر سواء أكانت في فلسطين أم في لندن، والمعوقات التي أرجأت بدء العمل في الميناء إلى عام ١٩٢٩م.



كانت المسألة الأولى التي استغرقت بعض الوقت ومزيداً من النقاش هي هل يتم تطوير وتحسين موانئ فلسطين ويُنشأ بها ميناء جديد يُجهز تجهيزاً عالياً أم يبقى الاعتماد على خط سيناء الذي يربط فلسطين بمصر، فقد اقترح مستر أنتوني Mr. Anthony الذي كان يدير السكك الحديدية في فلسطين عام ١٩٢٥م أن يتم تحويل سكة حديد سيناء التي تجري من رفح في فلسطين إلى القنطرة الشرقية على قناة السويس، وأن تُحول إلى ميناء بورفؤاد على الضفة الشرقية لقناة السويس في مقابل ميناء بورسعيد، واحتج أنصار هذا الرأي بأن هذا التحويل ستجني من ورائه تجارة فلسطين فوائد جما دون القيام بأعمال ضخمة ومكلفة في مينائي حيفا وبافا. ولم يَصِفِ المناجِحُ السائدُ لهذا الرأي؛ إذ جُوبه برأي آخر كان من أنصاره السيد بالمر Palmer الذي اعتبر أن من غير الحكمة لأسباب: سياسية واقتصادية واستراتيجية أن تنفق أموال فلسطين كي تظل أسيرة الاعتماد على ميناء أجنبي، وهو بذلك يقصد ميناء بور فؤاد المصري، وكانت حجته أن السكة الحديدية تسير في صحراء مصرية والميناء يقع في أرض مصرية، ولذا أوصى بأن يحتوي أي برنامج عمل وتطوير في فلسطين على تصور لإنشاء ميناء في حيفا مجهز جيداً^(٤٣). وعزز هذا الرأي تأييد لجنة الدفاع الإمبراطوري والمهندسين الاستشاريين في وزارة المستعمرات له^(٤٤). فانتهى القرار لصالح الرأي الذي نادى بإنشاء ميناء حديث في حيفا.

ومن المسائل التي عرقلت بدء العمل في الميناء وأرجأته مسألة عمق الحفر داخل مياهه، والأرصدة المالية الواجب توفرها؛ إذ كان من ضمن أهداف تطوير الميناء توسعته وتأهيله لاستقبال السفن ذات الغاطس الكبير حتى يكون في وضع يُمكنه من منافسة الموانئ الأخرى؛ وبناء على ذلك التوجه، تقرر في البداية أن يتم تعميق الحفر إلى ٣٠ قدماً، وأعدت الدراساتُ بناءً على هذا التقدير، ثم ظهر توجه أراد للميناء الجديد أن يكون له قدرة على استقبال السفن المحيطية عندما يتطلب الأمر^(٤٥)، فتسبب ذلك الاقتراح في تغيير ملامح الخطة، فالحفر بعمق ٣٠ قدماً لن يسمح للسفن الضخمة أن تلج الميناء المرتقب. وإذا كان من المرغوب أن يُسمح

للسفن ذات الغاطس ٣٣ قدمًا ولوجه فإن ذلك يستدعي تعميق مدخله إلى ٣٥ قدمًا حتى يُتاح لها أن تدخل بحرية. فتسبب ذلك في عرقلة تنفيذ المشروع نتيجة المدة التي استغرقها المهندسون في وزارة المستعمرات السادة: رندل وبالمر وترتون لوضع التقديرات التقريبية للتكاليف الإضافية^(٤٦).

ومهما يكن من أمر، فقد كلف وكلاء التاج في وزارة المستعمرات شركة: السادة بالمر ورندل وترتون بمهمة تنفيذ بناء ميناء حيفا كمهندسين استشاريين، وإسناد تنفيذ العمل إلى فريق خاص تقوم الشركة على اختياره بعناية شديدة، وأن تدفع حكومة فلسطين مرتباتهم، وأن يتم التعامل مع جميع الأعمال بالاتفاق معها من خلال قسم وكلاء التاج كوكلاء عن حكومة فلسطين^(٤٧).

لم تسر الأمور وفقًا للاتفاق، فبعد فترة ليست بالقصيرة عدلت وزارة المستعمرات عن رأيها في إسناد العمل إلى الشركة سالفة الذكر أو أية شركة أخرى نتيجة ارتفاع الأموال المطلوبة. وقررت أن يقوم بها قسم الأعمال في وزارة المستعمرات ودائرة الأشغال العامة في حكومة فلسطين وبذلك لم يعد للشركة صلة بأعمال الميناء غير كونهم مهندسين استشاريين من قبل وزارة المستعمرات لمتابعة العمل في بناء الميناء^(٤٨). ومن أجل الحفاظ على سير العمل والاتصال الوثيق بين القسم الذي عُهد إليه بناء الميناء والمهندسين الاستشاريين في لندن وحكومة فلسطين؛ كان يُرسل عضو أو عضوان من فريق المهندسين من وقت لآخر إلى فلسطين. كما تقرر أن تتحمل حكومة فلسطين كافة نفقاته، أي إن الإشراف لحكومة لندن والتكلفة تنوء بها حكومة فلسطين^(٤٩).

ولم يكن ارتفاع التكاليف هو السبب الأوحد لهذا التغيير الجوهري، بل كانت ثمة أسباب أخرى تمثلت في الصخب الذي نتج عن الحملة الشعواء التي أثارها الإيطاليون والفرنسيون والأمريكان الذين هاجموا الحكومة البريطانية، واتهموها بأنها لم تلتزم بنصوص نظام الانتداب، وطالبوها بأن تطرح الامتياز في مزاد علني يتنافس فيه المتنافسون، وأنه لا يجوز أن تستأثر شركة إنجليزية بالمبلغ المنتظر صرفه على



تشديد المرفأ وهو ١٢٥٠٠٠٠٠ إسترليني، وكان من سلبيات ذلك على المصالح البريطانية احتمالية أن يُسند العمل إلى شركة أجنبية، فتخسر بريطانيا بذلك استثمار أموالها التي ستقرضها لحكومة فلسطين بفائدة كبيرة، كما ستخسر أيضاً فرصة تشغيل المهاجرين من العمال اليهود الذين وعدت وكالتهم بتشغيلهم في الميناء^(٥٠). وكان ذلك سبباً آخر أضيف إلى قائمة الأسباب التي عرقلت بدء العمل في الميناء.

كما أضافت جريدة "مانشستر جارديان" التي نشرت مقالة طويلة عن الميناء؛ عقبتين جديدتين وقفنا قائمتين في وجه بدء المشروع: إحداهما اكتشاف كهوف أثرية تاريخية في محاجر عتليت مما دعا حكومة فلسطين إلى إيقاف العمل في المحاجر حتى يقوم رجال الآثار بدراسة ما في داخل هذه الكهوف من آثار. أما العقبة الثانية، فتمثلت في مسألة أجور العمال التي لم تفصل فيها حكومة فلسطين بما يجلب رضى اليهود. فقد وعد وزير المستعمرات الصهاينة برصد أجرة يومية عالية لليهود. واتضح أن ثمة خلافاً ظل قائماً بين الحكومة والجمعية الصهيونية بخصوص هذه المسألة. وكان من رأي البريطانيين أن يعهد بالأعمال الفنية لليهود وإلى العرب بالأعمال الأخرى فقول هذا العرض بالرفض اليهودي بحجة أن معظم العمل في المرفأ غير فني^(٥١). وعلى كل حال كانت هذه أبرز المعوقات التي أخرت بدأ العمل في ميناء حيفا.

ومهما يكن من أمر، فقد بُني الميناء بواسطة دائرة الأشغال العامة في حكومة فلسطين، وبدعم ومساعدة السادة بالمر ورنلد وترتون في لندن كمهندسين مستشارين. وقد بلغت تكلفته حوالي ١,٢٥٠,٠٠٠ إسترليني. وأسفر ذلك عن عمل جلل؛ إذ أصبح لفلسطين أهمية تجارية كبيرة مقابل ما أنفقته من مالها على تطوير هذا الميناء^(٥٢) ولكن عبثاً جنى ثماره غيرها.

إنه من السخريات أن تتقدم الشركات بعروض لتطوير موانئ فلسطين دون أن يدفع عربي جنيهاً واحداً، فترفض بريطانيا ذلك، وتقوم بتشديد ميناء حيفا - الذي لم يكن له ذكر مقارنة بميناء يافا - بقرض ضخم من البنوك البريطانية يُدفع من دم

الشعب الكادح الفقير لا شيء سوى أن يعمل المال الإنجليزي وتدرأ بريطانيا بنفسها عن وجود طرف أوروبي يؤرق وجودها في فلسطين. ثم يقف المندوب البريطاني ووزير مستعمرات دولته ويقول دون خجل إنهم يعملون ليل نهار من أجل تلك الدولة التي انتمنوا عليها وأن الميناء سيعود بالخير العميم على فلسطين وشعبها.

ومهما يكن من أمر، إنه خلال أربع سنوات عمل بدأب ما بين ١٠٠٠ و ٢٠٠٠ عامل من العرب واليهود من أجل إنجاز العمل في هذا الميناء^(٥٣). ووفقاً لرواية كريم ثابت - صحفي جريدة المقطم - الذي زار الميناء في ٢٠ ديسمبر عام ١٩٣١م، كان العمال يشرعون في عملهم منذ الساعة السادسة صباحاً ولا يفرغون منه إلا في التاسعة مساءً؛ فبعضهم يسوق العربات التي تنقل الحجارة الكبيرة والبعض ينزلها بالونشات الهائلة الحجم، وبعضهم يفرغ الخرسانة في القوالب الخاصة بها والبعض الآخر ينقل الخرسانة بعد صبها إلى المكان الذي توضع فيه في وسط الماء^(٥٤). كما بنيت في منطقة العمل العديد من الورش لأجل مد العمال والعمل بالأدوات والمعدات اللازمة، وأهمها ورشة الحدادين وورشنة النجارين. وقد أتم العمال القسمين: التجاري والحربي من الميناء، ثم شرعوا في العمل في إنشاء حوض البترول ورصيفه الذي كان من المتوقع الفراغ منه قبل انقضاء عام من الافتتاح^(٥٥).

وعلى أية حال، زود الميناء الجديد بعد هذه الرحلة الطويلة من العمل الشاق بحوالي ٣٠٠ فدان من المياه العميقة المحمية بحاجز أمواج يمتد من سفح جبل الكرمل قرب دير الراهبات الكرمليات ثم يمتد شرقاً^(٥٦) بطول ٢٢٠٠ ميل وعرض ١٣,٥ متر في معظم أجزائه. وقد تم الانتهاء من هذا الحاجز في بداية عام ١٩٣٢م. كما كان هناك حاجز أمواج آخر أصغر بدأ من رأس لسان الجمرك بلغ طوله حوالي نصف ميل، وقد بني ليكون في مواجهة الحاجز الأول من شاطئ خليج عكا. ويظل اللسانان يمتدان في البحر والمسافة بينهما تضيق إلى أن تصبح نحو مئتي متر ومن



هذه الفتحة بين اللسانين تدخل البواخر والسفن إلى الميناء^(٥٧). وقد بُني الحاجزان من حجارة يزن أضخمها خمسة عشر طنًا^(٥٨).

واستعمل في رفع الحجارة من أماكنها ووضعها على متن قطارات السكك الحديدية ثلاثة ونشات يرفع الواحد منهم خمسة عشر طنًا أو أكثر، وتسعة ونشات رافعة يبلغ محمول كل منها خمسة أطنان^(٥٩)، وكان مجموع ما يقطع يوميًا ١٠٠٠ طن ثم زيد حتى بلغ خمسة آلاف طن يوميًا. كما استخدمت أحداث أنواع الكراكات التي رفعت أثناء الحفر حوالي مليون متر مكعب من البحر استعملت في ردم الأرض التي استصلحت. ومن الجدير بالذكر أنه قد رُكب مصباحان كبيران قويان على الحاجزين من جهة البحر ليرسلا نورهما لمسافة ستة أميال لإرشاد السفن في الليالي الحالكة^(٦٠).

وقد أحدث التطوير طفرة كبيرة على أرصفة الميناء لدرجة أن الرصيف الذي كانت سترسو عليه السفن يسع لأربع بواخر متوسطة الحجم وثلاث سفن أو بواخر من الحجم الكبير، كما تم تجهيز أماكن كثيرة لرسو السفن على طول الحاجزين.

وفي جلية الأمر كان كل شيء يدل على السعة والانفراجة في الميناء، فالرصيف الذي أُعد لتفريغ البضائع وشحنها بلغ طوله ٢٥ مترًا، وعمق الماء أمامه ٩,٥ متر، وفُسح وراءه ما لا يقل عن ١٥ فدانًا لتكديس البضائع وتخزينها في العراء، وتُركت مساحة من أجل إطالة الرصيف في المستقبل كي يستقبل ست بواخر شحن كبيرة وثمانية سفن من الحجم المتوسط، علاوة على السفن التي ترسو أمام الرصيف الحالي - الذي تم بناؤه - وإقامة خمس مستودعات جديدة. كما خُصت مساحة لتكون منتهى لسكة حديد بغداد المزمع إنشائها^(٦١).

وبخصوص الأرصفة التي تم إنشاؤها كان للمهندس درويش بك أبو العافية - وهو مهندس قدير - بعض الملاحظات عليها، فعندما سئل من قبل مراسل جريدة الكرمل عندما التقاه في عمان في منتصف عام ١٩٣٢م عن الناحية الفنية

والاقتصادية للميناء أثنى على بعضها فذكر أن وضعية الأرصفة الخارجية فنية بكل معاني الكلمة ولا سيما الرصيف الكبير منها، وذكر أيضاً أنه شيد بشكل هندسي يقاوم الرياح والأنواء، وأما الصغير، فقد أخذ عليه وضعه بصورة لا تساعد على ما يُحتمل أن يحتاج إليه المرفأ من توسع في المستقبل الذي قد يكون قريباً^(٦٢).

ويطوق الحاجزان مساحة مليون ونصف متر مربع: منها نحو مليون ومائة ألف متر مربع من الماء هي الميناء المعد لرسو السفن، والباقي وقدره أربعمائة ألف متر كانت في الأصل مسطح مائي رُدم بالرمل الذي رفعته الكراكات من قعر البحر أثناء تعميق الميناء الحقيقي وتحول إلى أرض مستصلحة^(٦٣). وقد استُخدم جزء منها كمحطة سكة حديد جديدة للميناء وجزء للأبنية كمستودعات ومخازن مطلوبة، ومستودع لتخزين وتفرغ النفط، وكان من المخطط أن يُبنى حوض نفط في النهاية الشرقية للميناء للنناقلات التي سوف تأتي من وقت لآخر لأخذ النفط الذي سيُجلب عبر خط أنابيب البترول من شمال العراق^(٦٤).

وقد خُصص أربعون فداناً من الأرض التي استصلحت من أجل أن تكون مستودعات للبضائع وهبوط وصعود المسافرين ورسو البواخر وبناء الأبنية اللازمة لسكن موظفي الميناء والجمرك، وقد بني عليها مبنيان ومستودعان لتخزين البضائع يشغل الواحد منها مساحة فدان. وقد رفع أمامهما من جهة البحر رصيف لتسحن منه البواخر أو تفرغ فيه مباشرة، والآخر من جهة البر للغرض عينه في قطارات السكة الحديد فيتيسر بذلك شحن البضائع في البواخر والقطارات وتفرغها بالآلات الميكانيكية. كما شُق طريق بين هذين المستودعين وكُسيت أرضه بطبقة سميكة من الزفت^(٦٥).

ومن باب الحرص على سلامة الجمهور وتأميناً لسير العمل لم يكن يسمح بالدخول إلى منطقة الأشغال إلا لموظفي الحكومة والأشخاص المسؤولين الذين يؤذن لهم بالزيارة لمتابعة ومشاهدة سير العمل، وكان على من يرغب في زيارة هذه المنطقة من غير العاملين بها أن يحصل على تصريح من المهندس المقيم^(٦٦). وهذا ما قد ذكره صحفي المقطم.



حفل الافتتاح:

وبعد اجتياز العديد من العقبات، واستعمال الدهاء الإنجليزي من أجل إبطال مفعول المعارضة الدولية لا سيما الإيطالية والفرنسية، وبعد مجهود من الدراسة والعمل البدني والذهني الشاق الذي كان بلغ خمس عشرة ساعة يومياً في بعض الأحيان تم الانتهاء من أعمال تشييد ميناء حيفا الجديد، وكان العزم موطناً على أن يُقام له افتتاح ضخم يليق بميناء من المتوقع له أن يكون ميناء فلسطين الأول أو الميناء الأبرز والأشهر على ساحل البحر المتوسط وينافس ميناء بيروت الواقع تحت السيطرة الفرنسية أو يسحب منه بساط الشهرة. ومن أجل هذا بيتت الإدارة البريطانية النية على تكليف هيئة الإذاعة البريطانية البي بي سي بتغطية الحفل، وأوصتها بأن ترسل الإعلامي الشهير ستيفورث بيرون Stuart Byron لتغطية الافتتاح ومتابعة فاعلياته ونقله إلى مسامع العالم. وقامت بتوزيع بطاقات الدعوة على وجوه وأعيان البلاد لحضور الحفل^(٦٧). وعلى الرغم من كل هذا الاستعداد، فإن الرياح لم تأت بما تشتهي السفن. فقد طالعتنا جريدة مانشستر جارديان البريطانية في أعقاب حفل افتتاح الميناء بمقالٍ جاء فيه: " إن من دواعي الأسف أن تكون القلاقل الأخيرة في فلسطين سبباً في أن تمر الأعمال الجليبة التي تمت في ميناء حيفا دون أن يُلتفت إليها"^(٦٨).

وهنا رُبما يسأل سائل ما هي القلاقل التي أرغمت المسؤولين البريطانيين على أن يمر هذا العمل الجلل، وفقاً للكاتب، دون أن يُلتفت إليه، وكيف كان ذلك على الرغم من ترقب الإدارة البريطانية في فلسطين لهذا الحدث، ومن أبرز حضوره، وما أهم ما قيل فيه؟

حري بنا لكي نميط اللثام عن جلية الأمر أن نذكر أن ثمة اضطرابات قد عمت الأرجاء الفلسطينية من أقصاها إلى أقصاها منذ السابع والعشرين من أكتوبر عام ١٩٣٣م، واستُنفرت أعداد غفيرة من الرجال والنساء والأطفال، ودخلوا في صدامات مع البوليس الذي كان يطلق الرصاص الحي على المتظاهرين؛ نتيجة اعتقال بعض أعضاء من مؤتمر الشباب الذي عقده الجمعية الإسلامية المسيحية وأعضاء اللجنة

التفيزية في يافا وُج بهم في سجن عكا، وقد تمخض عن هذه القسوة وذلك العنف أن خرجت مظاهرات غاضبة سرعان ما تحولت إلى إضراب شل الحياة في الشارع الفلسطيني^(٦٩)؛ مما دفع سلطة الاحتلال إلى إصدار الأحكام العرفية، وفرض حظر التجوال، ومنع الأهالي من الخروج إلى الشوارع، ومنع إصدار الصحف^(٧٠).

ذهب فريق من الوطنيين إلى القدس عقب تلك الأحداث، وطلبوا مقابلة المندوب السامي البريطاني، فلما حضره شجبوا وأدانوا المعاملة التي تعامل بها البوليس مع الأهالي والمعتقلين، فلم يغن ذلك من الأمر شيئاً، وقد ترتب على تلك الأحداث أن تحولت يافا ثم المدن الفلسطينية الأخرى إلى ساحة حرب^(٧١). ولم تكن حيفا عن هذه الحال ببعيد؛ إذ مرت بكل ما مرت به يافا والمدن الأخرى^(٧٢).

أثارت حالات القتل والاعتقال وممارسة العنف الجميع؛ فذهب وفد كان على رأسه حسن بك شكري - رئيس بلدية حيفا - لزيارة كيث روش Keith - Roach حاكم اللواء الشمالي التابع له حيفا، فلما تراءى الوفد والحاكم استحثوه ناصحين أن تُوقف الحكومة حفل افتتاح الميناء الذي كان موعده يوم الحادي والثلاثين من أكتوبر أو أن تؤجله حقناً للدماء ومنعاً لوقوع ما لا يُحمد عقباه، وفي غرور أخبرهم روش بأن طلبهم من المستحيل أن يُلبى، فما كان من أعضاء الوفد إلا أن أعلنوا للحاكم أسفهم واعتذارهم عن الحضور بعد أن دار حوار ساخن بينهم. وسرعان ما اقتفى أثر هذا الموقف النبيل الجسور وفد آخر لا يقل جسارة عن سلفه شكله الرؤساء الدينيون للطوائف المسيحية، وذهبوا إلى سراي الحكومة، وطلبوا من الحاكم أيضاً تأجيل الحفل أو إلغائه وإلا لن يستطيعوا الحضور، فألصق بهم الحاكم تهمة تأجيج الثورة^(٧٣) فعدوا ذلك تهديداً أبت نفوسهم أن يذعنوا له.

أدركت الحكومة أن القوات الكبيرة التي جلبتها إلى حيفا من أجل القضاء على حالة الاضطراب وحماية الحفل ورموزه لن تجديها نفعاً، وأن احتقالاتاً خال من أعيان الفلسطينيين وصفوتهم وكبار المسؤولين البريطانيين وأصدقائهم في الدول التي تخضع لهم



لن يكون له قيمة، فاستقر الرأي على إلغاء مراسم الاحتفال التي أُعدت، وقصره على المندوب السامي وبعض الموظفين الرسميين. وبناء على ذلك دعا حاكم اللواء الشمالي كل من حسن بك شكري ورفاقه إلى اجتماع يوم الاثنين أي في اليوم السابق على الاحتفال، وأنبأهم بإلغاء مراسم الحفل، وأنه سيقصر على المندوب السامي وبعض الموظفين^(٧٤).

كان على رأس الحضور المندوب السامي البريطاني لفلسطين السير آرثر واكهوب Arther Wauachope (١٩٣١ - ١٩٣٨م) الذي وصل من القدس جواً إلى مقر الافتتاح متشحاً زيه الأبيض وفي معيته اثنان من مساعديه، فاستقبل بإطلاق المدافع من السفينة اتش ام اس هاستنجز H.M.S Hastings تحية له^(٧٥). كما حضر ممثلون عن وزارة الخارجية البريطانية وقسم التجارة الخارجية ووزارة المستعمرات والمدير العام للسكك الحديدية. وآخرون لقيوا المندوب السامي وهم في زيهم الرسمي^(٧٦).

اعتلى المندوب السامي منصة هذا الحفل، وألقى كلمة قصيرة أودعت بها معلومات على قدر كبير من الأهمية، وكان مما جاء فيها حديثه عن حال ميناء حيفا قبل التطوير، وكيف كان يضيع الكثير من الوقت والجهد، وتهلك وتفسد الكثير من البضائع والسلع عندما كانت السفن الكبيرة تضطر إلى أن ترسو على بعد ١٠٠٠ ياردة من الميناء^(٧٧)، واستطرد في حديثه عن بعض التغيرات التي طرأت على الميناء فقال: نحن لدينا رصيد كبير من المياه المحمية التي تبلغ مساحتها ٣٠٠ فدان إنجليزي والتي تستطيع أن تستقبل السفن ذات الغاطس الكبير. نحن لدينا ميناء مزود بجميع التسهيلات الذي تعمل على تسريع عملية الاستيراد والتصدير، وأن المرفأ أصبح في الإمكان توسعته كلما ازدادت الحركة التجارية وتوسعت. لقد تم استصلاح ١٠٠ فدان إنجليزي من الأرض إبان العمل في الميناء. وسوف نستفيد من هذه المساحة في تشييد المباني التي سوف ترفع قيمة تجارة الميناء. وفي كلمته ذكر أن ميناء حيفا لن يؤثر سلباً على تجارة مينائي: يافا وبيروت، وإنما سيعتمد على أسواق جديدة وسلع جديدة. وأن التجارة سوف تولد تجارة^(٧٨). واختتم كلمته بأن تقدم ورفاهية

فلسطين في المستقبل تتوقف بدرجة كبيرة على تجارتها وصناعاتها وتجاريتها. وأن المرفأ سيتيح فرصة أخرى لهذا التقدم.

ومن الجدير بالذكر أن البريطانيين ظلوا يمنون سكان فلسطين بالرخاء والعيشة الرغدة من جراء العديد من المشروعات وكل خيراتها آلت في النهاية لليهود وميناء حيفا خير مثال.

أما مستر بيرون وكيل حاكم اللواء الشمالي بحيفا، فقد ألقى كلمة تناقلتها الصحف الإنكليزية، وكان مما جاء فيها: "الآن سيباشر تحسين طريق النقل بالسيارات في الصحراء من العراق إلى حيفا، ولن ينتهي عام ١٩٣٣م حتى يكون الفرع الجنوبي لخط أنابيب بترول الموصل قد وصل حيفا، وأن الاستعدادات مستمرة لبناء حوض صغير للبتترول بجانب المرفأ الجديد"^(٧٩). وقد كان، ولما لا وبناء الميناء الجديد واستقباله لبتترول العراق كان من أهم أسباب تشييده.

دعي مستر فريدريك بالمر الذي أعد خطة تطوير فلسطين وتطوير ميناء حيفا في عام ١٩٢٣م للمشاركة في حفل الافتتاح إلا إن المرض قد حال بينه وبين الحضور غير أنه حرص على أن يكون حاضراً غائباً، فأرسل رسالة قرأها الميجور كيث - روش على الحضور، وأبرز ما جاء في كلمته أنه لم يكن متقائلاً تماماً بنمو تجارة فلسطين عندما أعد تقريره في عام ١٩٢٣م إلا إنه غير وجهة نظره تماماً، ويرر ذلك بأن المنطقة قد شهدت خلال عشر سنوات تغيرات غير مسبوقة^(٨٠). وهكذا مر الحفل بسيطاً دونما صخب.

أصداء إنشاء ميناء حيفا ونتائجه:

حري بنا أن نقف ملياً عند مدلول اقتباسين: الأول ورد في خطاب المندوب السامي البريطاني ومفاده " أن تجارة حيفا لن تؤثر سلْباً على مينائي بيروت ويافا ولن تأخذ من تجارتها، وإنما ستولد كل تجارة تجارة جديدة". وورد الثاني ضمن أحد مقالات جريدة المقطم بعددها الصادر في الحادي والثلاثين من أكتوبر ومفاده " أن القاهرة كانت



تتابع عن كثب الحدث الذي ستشهده حيفا بمناسبة افتتاح مينائها الكبير الذي كان من المتوقع أن ينافس ميناء الإسكندرية وبورسعيد من الناحية الاقتصادية^(٨١).

كان المسئولون البريطانيون إذاً على علم بما يدور من هواجس لدى المصريين والسوريين المعنيين بشأن تحول التجارة عن موانئ سوريا ومصر إلى حيفا؛ ولذلك شرعوا في طمأننتهم - لا سيما السوريين - على لسان مسئولهم بألا يخوفوا من أن تتحول التجارة عن ميناء بيروت، وأن الذين أنشئوا ميناء حيفا لم يكن غرضهم أبداً حرمان الموانئ الأخرى من التجارة، وإنما أرادوا فقط إيجاد مخرج لتجارة فلسطين، وإنعاش الحياة الاقتصادية التي يتسع نطاقها في فلسطين^(٨٢).

من الواضح أن هذه التصاريح أدلى بها المسئولون البريطانيون في إطار ممنهج؛ ليخفوا من ورائها أهداف كانت معلومة ومكشوفة لتجار بيروت والإدارة الفرنسية، وعلى الرغم من هذه التصاريح التي أديعت في أكثر من موطن وترددت في أكثر من مقام إلا إنها أخفقت في أن تقنع أحداً بشيء غير أن الميناء كان الغرض منه أن يبرز ميناء بيروت وأن يسحب منه ومن الإسكندرية البساط.

وقد لخصت جريدة البلاغ خلاصة هذه الهواجس - لدى المعنيين من المصريين - وأسبابها في مقال في غاية الأهمية مفاده أن ميناء حيفا يبرز ميناء الإسكندرية بمزيتات عدة منها: كبر مساحته وطول أرصفته عن ميناء الإسكندرية، وتمتعه بمزية ليست للإسكندرية منها نصيب هي أن حيفا نهاية لخط أنابيب مرتقب سيحمل إليها بترول شمال العراق؛ أي إنها ستصبح محطة بترول كبرى في شرق المتوسط تتمون منها البواخر وقودها كما تحمله إلى سائر أقطار المتوسط، ليس هذا فحسب بل هي أيضاً نهاية سكتين حديديتين مهمتين هما: سكة حديد الحجاز^(٨٣) وسكة حديد فلسطين^(٨٤)، ومن خلالهما ستُحمل بضائع السفن التي تصل إليها إلى الحجاز ونجد وشرق الأردن^(٨٥). كما نحى البعض منحى أكثر تأمرية باعتقادهم أن هذا العمل كان متعمداً ومقصوداً^(٨٦).

لقد كان لهذه المخاوف صداها أيضاً في الصحف البريطانية مما يشي بأن الأمر لم يكن مجرد سحابة صيف يزيلها تصريح أو تصريحان، فها هي التايمز تورد ما معناه أن التطورات التي أُجريت على ميناء حيفا كانت ترمقها العيون في سوريا ومصر بقلقٍ وغيرهٍ شديدين، وأن تجار بيروت كانوا أشد قلقاً وأكثر ريبية، فلم يفارق خواطرهم أو يغيب عن ألبابهم أن بيروت ظلت ميناء سوريا والأراضي العربية الداخلية لقرون عدة. وزادهم ريبية احتمالية النجاح في بناء خط سكة حديد يربط الفرات ووديان الأردن بحيفا الذي إن تم سوف تُنزع من ميناء بيروت مكانته التجارية التاريخية لصالح ميناء حيفا^(٨٧). لا سيما أن الرسوم الجمركية التي تُجبي من موانئ فلسطين حينئذ كانت أقل بكثير من المجبية في موانئ سوريا الجنوبية^(٨٨).

وزاد من هواجس تجار بيروت والإدارة الفرنسية تفاخر البريطانيين بأن ميناء حيفا يمكنه استقبال سفن أكبر خمس مرات من التي يستقبلها ميناء بيروت، واستقبال سفن أصغر قليلاً من التي ترسو في ميناء مرسيليا^(٨٩).

انتهج الفرنسيون في مواجهة تداعيات خروج ميناء حيفا الجديد إلى الوجود منهجين: الأول التقليل من شأنه إعلامياً، والثاني الشروع بشكل جاد في تحديث ميناء بيروت لمواجهة تحديات ميناء حيفا. ففيما يخص التحرك الأول، أدلى المهندس الفرنسي الذي عُهد إليه بتوسيع ميناء بيروت إلى إحدى الصحف ببيان قال فيه: لا تغرنكم الحركة الدووية القائمة في ميناء حيفا الآن، غداً سترون نتيجتها، فهي فورة ستخمد قريباً، ولنفرض أن انخفاض الرسوم الجمركية في فلسطين يشجع على طلب البضائع، ففلسطين لا تصدر غير البرتقال، وستتهار أسعار البنايات السامقة التي تقام بحيفا إلى الربع^(٩٠).

ولم يتوقف الأمر عند هذا الحد، فقد كانت الحكومة الفرنسية قد أعدت للأمر عدته مبكراً، فعندما زار المسيو بونسو Ponso المفوض الفرنسي - في سوريا ولبنان - باريس عام ١٩٢٩م أطلع حكومته على حزمة من المشروعات الاقتصادية منها مشروع توسعة ميناء بيروت، وعندما طرح بونسو هذا المشروع أظهر أن ثمة خطراً



محددًا ينتظر مرفأ بيروت مع إنشاء مرفأ حيفا الجديد، فكان للمعلومات التي أتت بها المفوض تأثير أضع الحكومة الفرنسية بالموافقة على سرعة المشروع وتنفيذه^(٩١). ويبدو من سير الحوادث أن تنفيذ المشروع قد تعطل ولم يلج حيز التنفيذ إلا بعد أن خرج ميناء حيفا إلى الوجود فقررت حكومة لبنان تخصيص ٣٠ مليون فرنك لأجل توسعة الميناء واستخدمت ألوفاً من العمال لجعله المركز التجاري الأول للشرق كما كان في أيام العصر العثماني^(٩٢) وكان هذا خلاصة التحرك الثاني.

هذا عن جانب من جوانب أصداء المشرع قبل الافتتاح وبعده، ولكن ماذا عن النتائج الاقتصادية وبالأخص التجارية للميناء؟ ومن أبرز المستفيدين منها؟

كانت فلسطين تمر إبان تلك الأونة بضائقة اقتصادية قاسية، وعانى الناس منها معاناة مريرة، وردوا أسبابها إلى الضرائب التي أثقلت كاهل هؤلاء الفقراء لا شيء سوى خدمة فريق كبير من الموظفين ورجال البوليس الذين نظروا إليهم على أنهم بلا فائدة، ولذلك كان البعض يعول على الفوائد الاقتصادية التي ستجنيها البلاد والعباد من وراء هذا المشروع الاقتصادي الكبير الذي روج له البريطانيون وأسرفوا في تمنية الناس بأن المرفأ سيكون له مقام عظيم وشأن كبير^(٩٣).

وعلى الرغم من ذلك، لم يستفد هؤلاء البؤساء الفقراء من ميناء حيفا شيئاً، وإنما نال منه بنصيب الأسد اليهود والإنجليز، فقد كانت بريطانيا منذ بداية انتدابها على فلسطين تضع نصب عينيها تمهيد الظروف السياسية والاقتصادية والاجتماعية لإقامة وطن قومي لليهود في فلسطين، وتمكينهم من السيطرة على مفاصل الحياة فيها، ولم يخف المسؤولون البريطانيون ذلك، ولذلك وجدنا الطامحين من اليهود يمنون أنفسهم بمكاسب كبيرة يجنونها من وراء هذه المدينة ومينائها التي خططوا لجعلها وفلسطين مستودع إمداد لكل الدول الواقعة بين البحر المتوسط والخليج العربي، وكانوا يحسبون أن تصل تجارتهم إلى السكان العرب - في المنطقة - الذين يبلغ عددهم ٤٦,٠٠٠,٠٠٠ ولا يزالون غير متطورين^(٩٤).

وفي الحقيقة، استفاد اليهود من الميناء منذ بداية العمل فيه، فمحاباة العمال اليهود على العمال العرب بدت شاخصة بارزة منذ بواكير العمل في الميناء. فالعمال العرب كانوا يشتغلون بجهد مضمّن كل يوم من الساعة السادسة صباحًا إلى الساعة الرابعة بعد الظهر لقاء أجره عشرة قروش، وتقاضى العمال اليهود أجره قدرها عشرون قرشًا عن العمل في المدة نفسها، وبرر القائمون على العمل هذا التفضيل بأن العمال اليهود كانوا نجارين مهرة حاذقين مع أنهم لم يكونوا كذلك. ليس هذا فحسب بل كان يُرفض قبول عمل العربي مهما بلغت مهارته إن وجد اليهودي، وعلّة ذلك أن عهدَ البريطانيين مهمة اختيار العمال إلى يهودي في دائرة الأشغال^(٩٥).

كما كان اليهود أول من استفادوا من هذا الميناء بعد افتتاحه أيضًا، فبينما كانت الحكومة تعاني من ضغط الإضراب الذي عم الشارع الفلسطيني، وصلت السفينة مرتا واشنطنون التي أقلت ٨٠٠ مهاجر يهودي إلى الميناء فلم يسمح لها الأهالي والعمال بإنزالهم فاضطرت أن تغير وجهتها شطر بورسعيد بسبب عجزها عن الدنو من الموانئ الفلسطينية، ثم توجهت من هناك قاصدة قبرص، فشلت هناك كما فشلت في بورسعيد وحيفا، وأخيرًا عادت السفينة أراجها إلى ميناء حيفا تارة أخرى، ولما كانت الأحكام العرفية المفروضة تقضي بأن يلزم كل فرد منزله ولا يبرحه ابتداء من الساعة التاسعة مساءً فقد استغل المسؤولون البريطانيون هذه الظروف ونسقوا مع ريان السفينة بأن يقترب من الرصيف في تلك الساعة، ثم أعدت إدارة السكة الحديد قطارًا خاصًا أنزل إليه المهاجرون فسار بهم سريعًا إلى مستعمرة تل أبيب بعدما أُطْفِئَتْ أنواره^(٩٦). وفي نهاية المطاف آل إليهم الميناء برمته.

ومن نتائج إنشاء الميناء تعديل وتوسيع بعض الشوارع الكبيرة التي اخترقت المدينة، وكانت سعة الشارع ما بين خمسة عشر وثلاثين مترًا، كما تم تعديل مجاري الصرف بالمدينة بالشكل الذي جعلها تصب خارج الميناء. وانعكس ذلك على ارتفاع أسعار العقارات في المدينة لا سيما في المناطق القريبة من الميناء.



ومن أصداء إنشاء الميناء ونتائج العسكرية أن أصبح للأسطول البريطاني قاعدة عسكرية وميناء حربي في حيفا لحماية مصالح بريطانيا في شرق المتوسط. وبلغ تلكم الغاية كان هدفاً أصيلاً وسبباً جوهرياً منذ البداية، فالخبراء أفاضوا في الحديث عن الأهمية العسكرية لحيفا ومينائها في حماية شرق البحر المتوسط عامة ومصر وقناة السويس خاصة. ولذا مع تصاعد نذر الحرب العالمية الثانية بوصول هتلر للحكم وقبلها توافتت العديد من السفن الحربية البريطانية والمدرعات وحاملات الطائرات على الميناء، وتحولت بعض مستودعاته إلى مخازن للأسلحة والذخيرة والقنابل والألغام، ومنه انطلقت سفن الأسطول إلى عرض البحر لتقوم بمناوراتها وتدريباتها المعتادة، ومنه أيضاً انطلقت طائرات الأسطول تحلق فوق بر حيفا وبحرها. ولأجل هذا وصف العديد ميناء حيفا بـ "ميناء بريطانيا الحربي". ولنضرب المثالين التاليين لتعزيز هذا الكلام.

إنه في يوم الثامن من سبتمبر ١٩٣٥م أُلقت تسع قطع جديدة من الأسطول البريطاني مراسيها في مرفأ حيفا وغادرت بعد وصولها أربع قطع من القديمة. ومن هذا المرفأ قامت بوارج من الأسطول بتمارين على إطفاء الحريق بواسطة خراطيم المياه، كما قامت بوارج الأسطول كلها في هذا اليوم بمناورات حربية، ولمدة ساعتين راح قسم منها يطلق القنابل على القسم الآخر^(٩٧).

كما حطت السفينة ليمانس مراسيها بميناء مرفأ حيفا تجاه المستودع الثالث في الأول من نوفمبر، وظلت تفرغ ما على متنها من قنابل وألغاماً إلى داخل المستودع الذي مدت داخله الخطوط الحديدية لتسير عليها قواعد الألغام بسهولة، ولقد وضعت القنابل بجوار بعضها البعض حتى ملأت ربع المكان. وكان إجمالي ما تحمله حوالي ٤٥٠ قنبلة، ثم وصلت سفينة أخرى تحمل ذخيرة وألغاماً ومدافع..... إلخ، وقد رافقتها غواصة، كما كانت تصل البواخر التي تحمل البترول لأجل تموين المدرعات المرابطة في الميناء. وكانت السفن تتطلق في عرض البحر لتقوم بالتمارين البحرية من مقرها الدائم عند السد الثاني للميناء. وأحياناً ما كانت السفن ترسو بداخل الميناء^(٩٨).

ومن أصداء نشأة الميناء الاقتصادية أنه لعب دوراً لا يمكن إغفاله في تخفيف وطأة التكس والضغط على ميناء يافا لا سيما في ظروف الطقس السيئة دون أن يكون لذلك تداعيات سلبية على حركة الشحن والتفريغ هناك، فعندما ساءت الظروف الجوية ذات مرة قررت الحكومة في فلسطين وجوب تفريغ البضائع الواردة إلى يافا في ميناء حيفا لا سيما الحديد والأخشاب. إلا إن مثل هذه الظروف كشفت بما لا يدع مجالاً لشك عن حاجة حكومة فلسطين إلى بناء ميناء حديث في يافا^(٩٩). ولذا تصاعدت الأصوات عالياً لأجل تلك الغاية في عامي ١٩٣٤ و ١٩٣٥.

وقد استعانت تلك الأصوات بأرقام وإحصائيات حركة الشحن البحري في فلسطين، ومنها " بحسبنا أن نذكر أن فلسطين قد شحنت ٥,٥٠٠,٠٠٠ صندوق برتقال لم تستطع حيفا أن تشحن منها سوى مليونين بينما شحن ميناء يافا ٣,٢٠٠,٠٠٠ وشحن الباقي من ميناء بورسعيد. وذكر أنصار هذا الاتجاه أيضاً أن ميناء حيفا عجز عن أن يشحن سوى ٥٠,٠٠٠ صندوق في اليوم في الوقت الذي كان يشحن فيه ميناء يافا ١٠٠,٠٠٠ صندوق في اليوم الواحد على كثرة المتاعب البحرية فيها^(١٠٠).

ومن جانبه ذكر مستر ريس الإنجليزي الخبير في أحوال الموانئ والبواخر "على أثر عودتي الأخيرة من زيارتي الكثيرة لفلسطين كتبت مقالاً قلت فيه إن الأماكن المخصصة في ميناء ومرفأ حيفا لا تكفي لشحن الأثمار، وأنه من واجب الحكومة المحلية أن تفكر جيداً بضرورة تحديث مرفأ يافا بالنظر لازدياد الحاصلات الزراعية من أنواع الأثمار الحمضية، وأن تكون أرض وعنابر الميناء رحبة ليس لكي تفي بالحاجة اليوم، بل لكي تستوعب زيادة الصادرات المنتظرة في السنين القادمة، لأن يافا ستظل المرفأ الطبيعي لشحن البرتقال الفلسطيني^(١٠١).



الخاتمة:

يتضح لنا من العرض السابق أن الدولة العثمانية كانت تدرك جيداً ما تحتاج إليه من مشروعات، ولكن كانت الأزمات التي مرت بها سبباً في عرقلة تنفيذ هذه المشروعات وإخراجها إلى حيز التنفيذ، ولنا في الخطط التي وضعت لتطوير ميناء حيفا خير شاهد وخير دليل.

ومن الأمور التي استبانت لنا أيضاً مسألة التنافس القائم بين الموانئ في تلك الفترة، فالسلطان العثماني يكلف ميسر باشا بأن يُعد خطة لميناء حديث متطور في حيفا يفوق ميناء بيروت الذي كانت تديره شركة فرنسية. كما إن هذا التنافس انتقل أيضاً إلى فترة الانتداب بين كل من الفرنسيين والبريطانيين

لقد كانت الخطط التي شرعت فيها الدولة العثمانية بمثابة جرس إنذار وتنبه للبريطانيين بأهمية تلك المنطقة إلى جانب أطماع فرنسا فيها، ولم يكن ذلك خافياً عليها، كما كان الاحتياطي النفطي المرتقب في بلاد الرافدين دافعاً آخر للتمسك بفلسطين وموانئها، ولكل هذا تمسكت بريطانيا بها وأصررت في اتفاقية سايكس-بيكو عام ١٩١٦م على أن يكون ميناء حيفا من نصيبها.

أصيبت موانئ الساحل الشامي والحجازي عامة بأزمة اقتصادية قاسية إبان الحرب العالمية الأولى من جراء الحصار الذي فرضه البريطانيون؛ ونتيجة السياسة العثمانية الرعناء خلال تلك الفترة، ولكن سرعان ما استعادت عافيتها تارة أخرى بعد الحرب، لدرجة أن عجزت موانئ فلسطين عن استيعاب كميات البضائع التي وردت عليها، لذا وجدت بريطانيا أن الأمر قد أصبح ملحاً لتطوير مينائي حيفا ويفا حتى يتسنى لهما استيعاب الوضع الجديد.

أحدثت التطورات والتحسينات التي أجريت على ميناء حيفا تغييراً كبيراً جعلت منه الميناء الأول في شرق البحر المتوسط، والميناء الثاني في البحر المتوسط عامة

بعد ميناء مرسيليا، وقد انعكس ذلك بالرعب والفرع على القائمين على موانئ بورسعيد والإسكندرية في مصر وبيروت وطرابلس في لبنان.

كان للتلاحم والتآزر المجتمعي في فلسطين إلى جانب الإضرابات والتظاهرات التي اندلعت في عشية شهر أكتوبر عام ١٩٣٣م النصيب الأول في كسر الهيبة البريطانية وإجبار مسؤوليها الذين حشدوا القوات البرية والبحرية على إلغاء حفل افتتاح ميناء حيفا وجعله حفلاً حكومياً قاصراً على المندوب السامي البريطاني وبعض الموظفين الآخرين، فبعد أن كان حاكم اللواء الشمالي يعد العدة لحضور خمسمائة من كبار الرتب في الإمبراطورية البريطانية ومن أعيان فلسطين أجبر ورؤساؤه على قصره على سبعة وثلاثين موظفاً فقط.

كان ميناء حيفا بعد ميناء بريطانيا الحربي وقاعدة أسطولها في شرق المتوسط التي حققت لها الأمن والطمأنينة على مصر وقناة السويس، ولذلك لم تنقض سوى بضع شهور وكان الميناء يعج بالبوارج والسفن وتكتظ مستودعاته بالذخيرة والقنابل والألغام، وحلقت فوق مياهه وفي سمائه طائرات الأسطول الحربية.



الهوامش

* د/ محمود عبد الله محمد سعد، أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر المساعد، بكلية الآداب، جامعة عين شمس.

- 1- صوت الشعب، العدد ٨١٥، ٢٨ أكتوبر ١٩٣٣، ص ٥.
- 2 - IOR/L/PS/10/12, from Mr. G Barclay to Sir Eduard Grey, 17th November 1906, in the Hedjaz Railway, p. 163.
- 3- المقطم، العدد ٥٠٠٣، ٩ سبتمبر ١٩٠٥، ص ١.
- ٤- الجامعة العربية، العدد ٤، يناير ١٩٢٧، ص ٧.
- 5 - IOR/L/PS/10/12, from Barclay to Grey, 17th November 1906, p. 158.
- 6 - IOR/L/PS/10/12, Report on the Hedjaz Railway, By Herr Van Kapp Kohlstein, in letter from N. O' Conor to Sir Eduard Grey, 12th June 1906, in the, in the Hedjaz Railway, p. 222.
- ٧ - المقطم، العدد ٥٠٠٣، ٩ سبتمبر ١٩٠٥، ص ١.
- ٨ - ولذلك توقفت القطارات ما يقرب من ٤٥ ساعة بسبب عدم وجود الفحم، وكانت الإدارة تحصل عليه من بعض المناجم على البحر الأسود في حين كانت الكمية الأكبر تأتي من كارديف، إلا إن الفحم التركي كانت به مشكلة؛ إذ كان ينبعث منه دخان كثيف، فيتسبب في الاختناق، فكان يتم خلط كمية صغيرة منه مع الفحم المستورد، وقد تم الحصول على الفحم عند توقف الخط من بعض السفن البريطانية التي كانت ترسو في ميناء حيفا وإحدى الشركات الفرنسية.
- IOR/L/PS/10/12, Report on the Hejaz Railway by Major Maunsell, R.A., in letter from War Office to the Foreign Office 26th July 1907, in the Hedjaz Railway, p. 125
- 9 - Ibid.
- 10- Kalla, Mahammad Sa'id, The Role of Foreign Trade in the Economic Development of Syria, 1831- 1914, PH. D, pp. 253-256
- ١١- المقطم، العدد ٥٠٠٣، ٩ سبتمبر ١٩٠٥، ص ١.
- 12 - IOR/L/PS/10/12, Report on the Hejaz Railway by Major Maunsell, in the Hedjaz Railway, p. 126.
- 13 - IOR/L/PS/10/12, from Barclay to Grey, 17th November 1906, p. 158.
- 14 - IOR/L/PS/10/12, Report on the Hejaz Railway by Major Maunsell, R.A., in the Hedjaz Railway, p. 126.
- 15 - IOR/L/PS/10/12, Report on the Hejaz Railway by Major Maunsell, R.A., p. 126.
- 16 - IOR/L/PS/10/12, Report on the Hejaz Railway by Major Maunsell, R.A., in the Hedjaz Railway, p. 130.

- 17 - IOR/L/PS/10/12, Report on the Hejaz Railway by Major Maunsell, R.A., p. 130.
- 18 - Alex Carmel, Ottoman Haifa: A History of Four Centuries Under Turkish Rule, London, 2011, p. 127.
- ١٩ - الكرمل، ع ١٦٧٤، ٨ مايو ١٩٣٢، ص ١.
- 20 - Op. Cit., p. 127.
- 21 - Alex Carmel, Ottoman Haifa, pp. 161 - 165 **حسين أوزدمير، فلسطين في العهد العثماني، ص ص 192 - 193 :**
- 22 - A. S. Klieman, Britain's War Aims in the Middle East in 1915, p. 237.
- 23 - Ibid, pp. 242- 244.
- 24- T. M. Eastwood, Britain and the Sykes- Picot Agreement: The Making of a New Policy in the East, 1914 - 1916, MA. Thesis, University of Alberta, 1977, pp. 51-52.
- 25 - Rose, Linda Carol, Britain in the Middle East, 1914 - 1918: Design Or Accident?, Ph. D, Thesis, 1969, pp, 139, 263,
- ٢٦ - كانت مساحة بساتين البرتقال تقدر قبل الحرب العالمية الأولى تتراوح ما بين ٢٠٠٠٠ - ٢٥٠٠٠ دونم ثم ازدادت بعد الحرب فبلغت ٦٠٨٣٧ دونماً سنة ١٩٢٧ وحوالي ١٣٢٢٢٥ دونماً في عام ١٩٣٢ وما زالت في ازدياد حتى بلغت ٢٠٠٠٠٠ دونم في آخر سنة ١٩٣٣ لليهود منهم ١١٥٠٠٠ دونم وللعرب ٨٥٠٠٠ دونم حسب تقدير مدير زراعة فلسطين.، وقد بلغ في عام ١٩٣٥م حوالي ربع مليون دونم، أي عشرة أضعاف مساحة ما قبل الحرب العالمية الأولى؛ حسن أفندي المقادي، مستقبل زراعة البرتقال، الاقتصاديات العربية(القدس ١٩٣٥ - ١٩٣٧)، ع ١، يناير ١٩٣٥، ص ٥.
- 27 - CO 935/1/397/430, from the Acting High Commissioner to the Secretary of state, 18th October, 1926, in Improvement of Harbour Facilities at Haifa and Jaffa 1925 - 1927, p, 24.
- 28 - Ibid, p, 25.
- 29 - CO 935/1/397/430, from the Acting High Commissioner to the Secretary of state, 28th December, 1925, in Improvement of Harbour Facilities at Haifa and Jaffa 1925 - 1927, p, 1.
- 30 - CO 935/1/397/430, from the Acting High Commissioner to the Secretary of state, 28th December, 1925, p, 1.
- 31 - CO 935/1/397/430, from the Secretary of state to the Acting High Commissioner, 19th June, 1926, in Improvement of Harbour Facilities at Haifa and Jaffa 1925 - 1927, p, 18.
- 32 - The Times, London, No., 46545, September 9, 1933, p.11.



- ٣٣ - فلسطين، العدد ١١٨٩، ١٦ مايو ١٩٢٩، ص ١.
- ٣٤ - المقطم، العدد ١٢٦٢٢، ١٢ نوفمبر ١٩٣٣، ص ١.
- 35 - A. Bonne, the Concessions for the Mosul – Haifa Pipe line, The Annals of the American Academy of Political and Social Science, Vol. 164, pp. 120-121.
- ٣٦ - فلسطين، العدد ٢٦٥٢، ١ يونيو ١٩٣٤، ص ١.
- ٣٧ - صوت الشعب، العدد ٨١٥، ٢٨ أكتوبر ١٩٣٣، ص ٥.
- ٣٨ - الجامعة العربية، العدد ٩٣، ٢٢ ديسمبر ١٩٢٣، ص ٣.
- ٣٩ - اليرموك، العدد ٢٦٧، ٢٠ ديسمبر ١٩٢٨، ص ٣.
- ٤٠ - اليرموك، العدد ٢٦٧، ٢٠ ديسمبر ١٩٢٨، ص ٣.
- ٤١ - صوت الشعب، العدد ٨١٥، ٢٨ أكتوبر ١٩٣٣، ص ٥.
- ٤٢ - المقطم، العدد ١٢٦٢٢، ١٢ نوفمبر ١٩٣٣، ص ١.
- 43 - CO 935/1/397/430, from Colonial Office to the Committee of Imperial Defense, 10th January, 1927, in Improvement of Harbour Facilities at Haifa and Jaffa 1925 – 1927, p, 27.
- 44 - CO 935/1/397/430, from Colonial Office to Crown Agents for the Colonials, 25th January, 1927, in Improvement of Harbour Facilities at Haifa and Jaffa 1925 – 1927, p, 28, 30.
- 45 - CO 935/1/397/430, from the Secretary of State to the High Commissioner, 23th March, 1927, in Improvement of Harbour Facilities at Haifa and Jaffa 1925 – 1927, p, 34.
- 46 - CO 935/1/397/430, from Crown Agents for the Colonials to Colonial Office, 13th April, 1927, in Improvement of Harbour Facilities at Haifa and Jaffa 1925 – 1927, p, 36.
- 47 - CO 935/1/397/430, from Crown Agents to Messrs. Rendel, Palmer and Tritton, 18th June, 1927, in Improvement of Harbour Facilities at Haifa and Jaffa 1925 – 1927, p, 40.
- 48 - CO 935/2, From the Secretary of State to the High Commissioner, 19th January, 1928, in the Correspondence September, 1926, to January, 1930, Relating to the Dead Sea Salts Concession, p. 166.
- 49 - CO 935/1/397/430, from the Secretary of State to the Officer Administering the Government, 15th June, 1927, in Improvement of Harbour Facilities at Haifa and Jaffa 1925 – 1927, p, 39.
- ٥٠ - فلسطين، العدد ١١٨٢، ٢٧ نيسان ١٩٢٩، ص ٤.

٥١ - نفسه.

52 - The Times, London, No., 46545, September 9, 1933, p.11.

- ٥٣ - فلسطين، العدد ٢٤٧٦، ٥ نوفمبر ١٩٣٣، ص ٥.
 ٥٤ - المقطم، العدد ١٣٠٣٣، ٢٠ ديسمبر ١٩٣١، ص ١ - ٣.
 ٥٥ - المقطم، العدد ١٢٦٢٢، ١٢ نوفمبر ١٩٣٣، ص ١.
 ٥٦ - فلسطين، العدد ١١٨٢، ٢٧ نيسان ١٩٢٩، ص ٤.
 ٥٧ - المقطم، العدد ١٣٠٣٣، ٢٠ ديسمبر ١٩٣١، ص ٣.
 ٥٨ - المقطم، العدد ١٢٦٢٢، ١٢ نوفمبر ١٩٣٣، ص ١.
 ٥٩ - الصراط المستقيم، العدد ٣٠٣، ١٧ فبراير ١٩٣٠ م، ص ٤.
 ٦٠ - المقطم، العدد ١٣٦٢٢، ١٢ نوفمبر ١٩٣٣، ص ٨.
 ٦١ - نفسه
 ٦٢ - الكرمل، العدد ١٦٧٤، ٨ مايو ١٩٣٢، ص ١.
 ٦٣ - المقطم، العدد ١٢٦٢٢، ١٢ نوفمبر ١٩٣٣، ص ٨.

64 -The Times, London, No., 46589, 31 Oct, 1933, p.13.

- ٦٥ - المقطم، العدد ١٣٦٢٢، ١٢ نوفمبر ١٩٣٣، ص ٨.
 ٦٦ - الصراط المستقيم، العدد ٣٠٣، ١٧ فبراير ١٩٣٠ م، ص ٤.
 ٦٧ - صوت الشعب، العدد ٨١٣، ١٤ أكتوبر ١٩٣٣، ص ٢.
 ٦٨ - الأهرام المصرية، العدد ١٧٥٦٧، ٢ نوفمبر ١٩٣٣، ص ٥.
 ٦٩ - المقطم، العدد ١٢٦١٠، ٢٩ أكتوبر ١٩٣٣، ص ٤، ٦.
 ٧٠ - وقد قام المندوب السامي بتلك الإجراءات استناداً إلى قانون الدفاع عن فلسطين الذي يخوله سلطة تامة في سن القوانين الضرورية ومراقبة المطبوعات والصحف وتعطيلها ومراقبة الرسائل والصور ... وإجراء المحاكمات المدنية والعسكرية بتهمة مخالفة القانون، الأهرام، ٢ نوفمبر ١٩٣٣، العدد ١٧٥٦٥، ص ٥.
 ٧١ - المقطم، ٢٩ أكتوبر ١٩٣٣، العدد ١٢٦١٠، ص ٤، ٦.
 ٧٢ - المقطم، العدد ١٣٦١١، ٣١ أكتوبر ١٩٣٣، ص ٤.
 ٧٣ - المقطم، العدد ١٣٦١٢، ١ نوفمبر ١٩٣٣، ص ٤.
 ٧٤ - المقطم، العدد ١٣٦١٢، ١ نوفمبر ١٩٣٣، ص ٤.

75- The Times, London, No., 46590, November 1, 1933, p.11.

76- Ibid

٧٧ - فلسطين، العدد ٢٤٧٦، ٥ نوفمبر ١٩٣٣، ص ٥.

78- Loc. Cit.

٧٩ - المقطم، العدد، ١٣٦١٧، ٧ نوفمبر ١٩٣٣، ص ٣.

80- The Times, London, No., 46590, November 1, 1933, p.11.

٨١ - المقطم، العدد ١٣٦١١، ٣١ أكتوبر ١٩٣٣، ص ٥.



- ٨٢ - الأهرام، العدد ١٧٥٦٧، ٢ نوفمبر ١٩٣٣، ص ٥.
- ٨٣- البلاغ، العدد ٢٢٨١، ٣ نوفمبر ١٩٣٣، ص ١.
- ٨٤ - كان أول من أدرك أهمية إنشاء هذا الخط هم الأتراك بعد هجومهم الفاشل على السويس، وقد باسروا العمل فيه بشكل لا يعرف الكلل في عام ١٩١٥م، مختارين طريق الصحراء بعيداً عن غارات الأسطول البريطاني، وقد تقدموا في الحفر متوجهين نحو القناة مما ألقى الإنجليز وحفرهم على إنشاء خط مواز لهم عن طريق البحر فبدعوا العمل فيه في عام ١٩١٦ من القنطرة الشرقية وكانت حملتهم تسيير مع العمال حتى بلغوا غزة واحتلوها في ١٩١٧م، فارتد الترك عن صحراء سيناء كلها ثم كان ما كان من احتلال القدس في ديسمبر من عام ١٩١٧م، وقد واصل الإنجليز العمل في الخط حتى وصل إلى حيفا في أواخر عام ١٩١٨م وظل واقفاً هناك. فاتصلت فلسطين بمصر عبر سكة حديد فلسطين. البلاغ، العدد ٢٢٧٤، ٢٧ أكتوبر، ١٩٣٣، ص ٢.
- ٨٥ - البلاغ، العدد ٢٢٨١، ٣ نوفمبر ١٩٣٣، ص ١.
- ٨٦ - ودعوا وجهة نظرهم بميناء سواكن الذي كان له تجارة رائجة مع الهند والحبشة وجزيرة العرب، وكانت تقطنه جالية مصرية كبيرة، إلا أن الإنجليز أنشؤا ميناء بورسودان الكبير، فتحولت إليه تجارة الأقطار الآسيوية؛ البلاغ، العدد ٢٢٨١، ٣ نوفمبر ١٩٣٣، ص ١؛ الجامعة العربية، العدد ١٤٠٠، ٢٤ يوليو ١٩٣٤، ص ١.
- 87 - The Times, London, No, 46545, September 9, 1933, p.11.
- ٨٨ - فلسطين، العدد ٢٤٥١، ٤ أكتوبر ١٩٣٣، ص ١.
- 89 - The Times, London, No, 46545, September 9, 1933, p.11.
- ٩٠ - فلسطين، العدد ٢٧١٤، ١٢ أغسطس ١٩٣٤، ص ٦.
- ٩١ - فلسطين، العدد ١٣٢١، ١٨ ديسمبر ١٩٢٩، ص ٤.
- ٩٢ - مرآة الشرق، العدد ١١٠٣، ٢٨ تموز ١٩٣٤، ص ٥.
- ٩٣ - الجامعة العربية، العدد ٢٠٢، ٢٤ يناير ١٩٢٩، ص ٢.
- 94 - The Times, London, No, 46545, September 9, 1933, p.11.
- ٩٥ - فلسطين، العدد ١٢٧٠، ١٨ أكتوبر ١٩٢٩، ص ١.
- ٩٦ - المقطم، العدد ١٣٦١٦، ٥ نوفمبر ١٩٣٣، ص ٣.
- ٩٧ - فلسطين، العدد ٣٠٤٦، ١٠ سبتمبر ١٩٣٥، ص ٥.
- ٩٨ - فلسطين، العدد ٣٠٩٢، ٢ نوفمبر ١٩٣٥، ص ٥.
- ٩٩ - مرآة الشرق، العدد ١١٣٨، ١٤ يناير ١٩٣٥، ص ٤.
- ١٠٠ - فلسطين، العدد ٢٦٥٢، ١ يونيو ١٩٣٤، ص ١.
- ١٠١ - الدفاع، العدد ٢٦٣، ٣ مارس ١٩٣٥، ص ٤.

المصادر والمراجع

أولاً: الوثائق الأجنبية:

- IOR/L/PS/10/12, the Hedjaz Railway.
- CO 935/1/397/430, Improvement of Harbour Facilities at Haifa and Jaffa 1925 – 1927.
- CO 935/2, the Correspondence September, 1926, to January, 1930, Relating to the Dead Sea Salts Concession, p. 166

ثانياً: الدوريات السيارة المعاصرة:

أ - الدوريات العربية:

- الاقتصاديات العربية (القدس ١٩٣٥ - ١٩٣٧)
- البلاغ (مصر)
- الجامعة العربية (القدس ١٩٢٧ - ١٩٣٦)
- الدفاع (يافا ١٩٣٤ - ١٩٦٧)
- الصراط المستقيم (يافا ١٩٢٤ - ١٩٤٧)
- صوت الشعب (فلسطين، ١٩٢٢ - ١٩٥٧)
- الكرمل (حيفا ١٩٠٨ - ١٩٤٢)
- الأهرام المصرية
- المقطم المصرية
- فلسطين (فلسطين، ١٩٢٢ - ١٩٥٧)
- مرآة الشرق (القدس ١٩١٩ - ١٩٣٩)
- اليرموك (حيفا ١٩٢٤ - ١٩٣٠)

ب- الدوريات الأجنبية:

- The Times, London

ج- الدوريات الأجنبية العلمية المحكمة:

- A. Bonne, the Concessions for the Mosul – Haifa Pipe line, The Annals of the American Academy of Political and Social Science, Vol. 164
- A. S. Klieman, Britain's War Aims in the Middle East in 1915, Journal of Contemporary History, Vol. 3, No. 3, The Middle East (Jul., 1968),



ثالثاً: الرسائل الجامعية الأجنبية:

- A. Bonne, the Concessions for the Mosul – Haifa Pipe line, The Annals of the American Academy of Political and Social Science, Vol. 164
- Kalla, Mahammad Sa'id, The Role of Foreign Trade in the Economic Development of Syria, 1831- 1914, PH. D.
- Rose, Linda Carol, Britain in the Middle East, 1914 – 1918: Design or Accident? Ph. D, Thesis, 1969,
- T. M. Eastwood, Britain and the Sykes- Picot Agreement: The Making of a New Policy in the East, 1914 – 1916, MA. Thesis, University of Alberta, 1977,

رابعاً: المراجع الأجنبية:

- Alex Carmel, Ottoman Haifa: A History of Four Centuries Under Turkish Rule, London, 2011,

