

بمناسبة مرور ثمانين سنة على تدشين السلطان محمد بن يوسف للسكة الحديدية: وجدة - فاس*

ذ. محمد الناصري



* تقديم

لم يكن المغرب حتى العقد الأول من القرن العشرين يتوفر على بنية تحتية من موانئ كبرى، وطرق عصرية، وسكك حديدية وغيرها، وهذا ما كان يسيل لعاب رجال المال والأعمال في أوروبا الامبريالية. وقد عرف مشروع إحداث شبكة حديدية بالمغرب قبل الحماية تنافسا كبيرا من طرف أكبر الشركات الصناعية والمالية الأوروبية، نظراً للفوائد الاقتصادية والسياسية الكبيرة لهذا المشروع؛ ولم يخفّ من حدة هذا التنافس سوى ميثاق مؤتمر الجزيرة الخضراء سنة 1906، الذي فرض مبدأ المساواة الاقتصادية بين الجميع، مع التأكيد على استمرار وفعالية سلطة الدولة المغربية على المقاولات الكبرى ذات المصلحة العامة¹.

وبعد توقيع عقد الحماية أصبحت مصلحة السكك الحديدية من بين المصالح المتعددة التي تضمنتها مديرية الأشغال العمومية التي أحدثتها سلطات الحماية الفرنسية بالمغرب سنة 1912 لتجهيز البلاد بالبنية التحتية

1 - ألبير عياش، «المغرب والاستعمار حصيلة السيطرة الفرنسية»، ترجمة عبد القادر الشاوي ونور

الدين سعودي، الدار البيضاء، 1985، ص. 79-81.

لكي تُحكم قبضتها على البلاد سياسياً وعسكرياً واقتصادياً، وتهيئ الظروف الملائمة لاستقرار أكبر عدد ممكن من المستوطنين، وتسهيل مهمة استغلالهم لثروات المغرب².

I- مشروع بناء السكة الحديدية وجدة - فاس

واجه بناء الشبكة الحديدية بالمغرب في بداية القرن العشرين عدة عراقيل، أهمها الاتفاق الألماني الفرنسي في 4 نونبر 1911 الذي أكد على ألا يسبق مناقصة مد الخط الحديدي طنجة- فاس أي خط آخر³، وهذا ما تضمنه أيضاً الاتفاق الفرنسي الإسباني في 27 نونبر 1912⁴، ومع ذلك ظل الربط السككي بين فاس ووجدة من أهم الاهتمامات الفرنسية في المغرب.

1- إنشاء الخط الحديدي الأول وجدة - فاس

إذا كانت الحرب العالمية الأولى قد حررت فرنسا من شروط الاتفاق الألماني، فإنها أيضاً عرقلت أعمال مديرية الأشغال العمومية الفرنسية

2 - محمد خير فارس، «تنظيم الحماية الفرنسية في المغرب 1912-1939»، القاهرة، 1973، ص. 345.
3 - R. Coindreau et Ch. Penz, « Terres lointaines : le Maroc », Paris, 1949, p. 148.

4 - نص البند العشرون من الاتفاقية الفرنسية الإسبانية ليوم 27 نونبر 1912 على أن بناء واستغلال سكة حديد طنجة- فاس سيتم طبقاً للنظام المحدد في البروتوكول الملحق بهذه الاتفاقية الذي أكد على إنشاء شركة موحدة مكلفة بالدراسات النهائية وبناء الخط الحديدي واستغلاله، وحُدّد نصيب فرنسا من رأسمال هذه الشركة بـ: 60% ونصيب إسبانيا بـ: 40%، مع تخصيص الدولتان 5% للرأسمال الأجنبي بعد الاتفاق بينهما. كما اتفق الطرفان على أن يضم المجلس الإداري للشركة 15 عضواً، منهم تسعة فرنسيين وستة إسبان، ويكون المدير العام للشركة فرنسياً في حين يكون المدير المساعد إسبانياً، ولا يتم تعيينهما إلا بموافقة الدولتين. أما عن الدراسات وبناء السكة فكل دولة تختص بمنطقة نفوذها، ويكون ذلك مشتركاً بينهما ومع دول أخرى في منطقة طنجة الدولية؛ هذا بالإضافة إلى إخضاع مشاريع هذا الخط للمزايدة طبقاً لما نص عليه الاتفاق الفرنسي الألماني في 4 نونبر 1911.

بالمغرب؛ حيث قلّلت من عدد الفنيين، كما عطّلت وصول الأجهزة والمواد اللازمة من الميتروبول. بيد أن هذا الأمر لم يمنع فرنسا من أن تمدّ سكك حديدية عسكرية ضيقة بعرض 0,60 م ابتداءً من سنة 1911؛ إذ استغلت فرنسا الامتياز الذي منحه لها مؤتمر الجزيرة الخضراء سنة 1906 فيما يخص جانب إشرافها الأمني في المغرب للقيام بمدّ هذا النوع من السكك الحديدية بحجة الحفاظ على الأمن⁵.

وبعد فرض حمايتها على المغرب، استمرت فرنسا على مدى عشر سنوات في العمل على توسيع هذه الشبكة الحديدية العسكرية الضيقة في منطقة نفوذها، وذلك من أجل تسهيل عملية الاحتلال، بحيث استطاعت سنة 1921 من الانتهاء من ربط المغرب الغربي بالمغرب الشرقي المتصل بالجزائر بهذا النوع من السكة الحديدية، إذ كان الخط الحديدي فاس- تازة وطوله 170 كلم هو المقطع الأخير من هذا الخط الذي دشنته المقيم العام ليوطي (LYAUTEY)⁶ يوم 31 يوليوز 1921 في حفل كبير⁷.

وتجدر الإشارة إلى أن هذه الشبكة الحديدية الضيقة التي عرفها المغرب في هذه الفترة لم تعد حكرًا على المجال العسكري فقط - خاصة بعد نشوب الحرب العالمية الأولى - بل استُعملت أيضاً في النقل التجاري ابتداءً من سنة 1915 وإن كان ذلك بشكل محدود⁸. وقد بلغ طول خطوط

5 - جريدة السعادة ليومي الأحد والاثنين 29 و 30 غشت 1915.

6 - هوبير ليوطي (Hubert Lyautey): أول مقيم عام فرنسي بالمغرب (1912 - 1925)، توفي سنة 1934.

7 - جريدة السعادة ليوم الأربعاء 27 أبريل 1921.

8 - جريدة السعادة ليوم الثلاثاء 23 نوفمبر 1915.

هذه الشبكة 1900 كلم⁹، ففضلا عن خط فاس- وجدة السالف الذكر، كانت هذه الشبكة تتشكل أيضا من الخطوط الحديدية التالية:

- خط الدار البيضاء- الرباط، وطوله 89 كلم، أنشئ سنة 1912.
 - خط الدار البيضاء- مراكش، وطوله 242 كلم، بدأت أشغاله سنة 1912 وتأخر وصوله لمراكش إلى سنة 1920.
 - خط القنيطرة - سلا، على امتداد 35 كلم، وتم تشييده سنة 1913.
 - خط القنيطرة- فاس، تم إحداث قسم منه سنة 1913، ليصل سنة 1914 إلى مكناس، وأخيرا إلى فاس سنة 1915.
 - خط برشيد - وادي زم لنقل الفوسفات، وتم بناؤه سنة 1917.
- هذا بالإضافة إلى خطوط أخرى ذات صبغة اقتصادية، بحيث أصبحت هذه الشبكة الحديدية الضيقة تربط الموانئ بالمدن الداخلية، وتربط أيضا المغرب بالجزائر¹⁰؛ إلا أنه بعد الحرب العالمية الأولى سيعرف نشاطها تراجعاً كبيراً بفعل المنافسة القوية للطرق البرية التي امتدت في ربوع البلاد¹¹، وكثرة انتشار السيارات، هذا بالإضافة إلى بداية تشييد الشبكة الحديدية العادية. فكيف بدأ بناء السكك الحديدية العادية بالمغرب؟ وما هي ظروف بناء الخط الحديدي العادي فاس- وجدة ؟

9 - R. Coindreau et Ch. Penz, « Terres lointaines : le Maroc », Paris, 1949, p. 148.

10 - محمد خير فارس، «تنظيم الحماية الفرنسية في المغرب 1912-1939»، القاهرة، 1973، ص. 350.

11 - Daniel Rivet, « Lyautey et l'institution du protectorat français au Maroc 1912-1925 », Paris, 1988, p. 133 - 134.

2- تشييد السكة الحديدية العادية وجدة- فاس

كان الخط الدولي طنجة- فاس أول خط حديدي عادي بعرض 1,44 م يتم إحداثه في المغرب، حيث منح السلطان مولاي يوسف سنة 1914 امتياز بناء هذا الخط لشركة فرنسية - إسبانية والتي بدأت أشغالها سنة 1916، وقد سار العمل ببطء في هذا الخط البالغ طوله 315 كلم بسبب نقص اليد العاملة خلال الحرب¹²، وتقلب أحوال سوق العملة¹³، ولم ينته ويبدأ استخدامه حتى سنة 1927¹⁴.

أما بالنسبة للخطوط العادية الأخرى التي تم التفكير في بنائها بعد خط طنجة - فاس، فإن مديرية الأشغال العمومية بدأت دراستها منذ سنة 1915¹⁵. وإذا كانت الحرب قد حررت فرنسا من العراقيل السياسية، فإنها حالت دون وصول أدوات ومواد البناء اللازمة، كما أثرت أيضاً على توفير التمويل الكافي واليد العاملة المدربة. وقد استحوذ الرأسمال الفرنسي على هذا المشروع الاستثماري الكبير¹⁶، حيث ساهمت سنة 1920 عدة شركات فرنسية في تشكيل "شركة السكك الحديدية المغربية" التي تعهدت ببناء شبكة

12 - كان الخط الحديدي الدولي طنجة- فاس يتكون من 18 كلم في منطقة طنجة الدولية، و 93 كلم في منطقة الحماية الإسبانية و 204 كلم في منطقة الحماية الفرنسية، وهو ما مجموعه 315 كلم.

13 - محمد الناصري، "الرواج النقدي وإشكاليته في عهد السلطان مولاي يوسف"، جامعة مولاي علي الشريف، الدورة الرابعة عشرة، "التحولات الاقتصادية والاجتماعية في عهد السلطان مولاي يوسف" 10-11 نونبر 2006، مركز الدراسات والبحوث العلوية - الريصاني، منشورات وزارة الثقافة، 2007، ص.197-

223 ؛ http://www.amrh.ma/?page_id=1079.

14 - محمد خير فارس، «تنظيم الحماية الفرنسية في المغرب 1912-1939»، القاهرة، 1973، ص. 351.

15 - جريدة السعادة ليوم الخميس 14 يناير 1932.

16 - Abdel Aziz BELAL, « L'investissement au Maroc (1912- 1964) », Paris, 1968, p.16-17.

السكك الحديدية بالمغرب واستغلالها باستثناء الخط الحديدي طنجة- فاس الذي تكفلت به شركة فرنسية - إسبانية كما سبقت الإشارة إلى ذلك¹⁷.

لعبت الخطوط الحديدية العسكرية الضيقة المذكورة دورا كبيرا في نقل مواد البناء اللازمة لتشديد السكك الحديدية العادية، وقد اهتمت شركة السكك الحديدية المغربية في المرحلة الأولى بمد ستة خطوط بطول 1000 كلم بالمغرب الغربي مع العمل على ربطها بأهم الموانئ وبخط طنجة- فاس¹⁸، ومن هذه الخطوط:

- 1- خط القنيطرة - سيدي قاسم: 85 كلم.
- 2- خط الدار البيضاء - القنيطرة: 128 كلم.
- 3- خط القنيطرة- سوق الأربعاء الغرب: 80 كلم.
- 4- خط الدار البيضاء - مراكش: 245 كلم.
- 5- خط سيدي العايد - وادي زم: 120 كلم.
- 6- خط آسفي - بن جرير: 143.

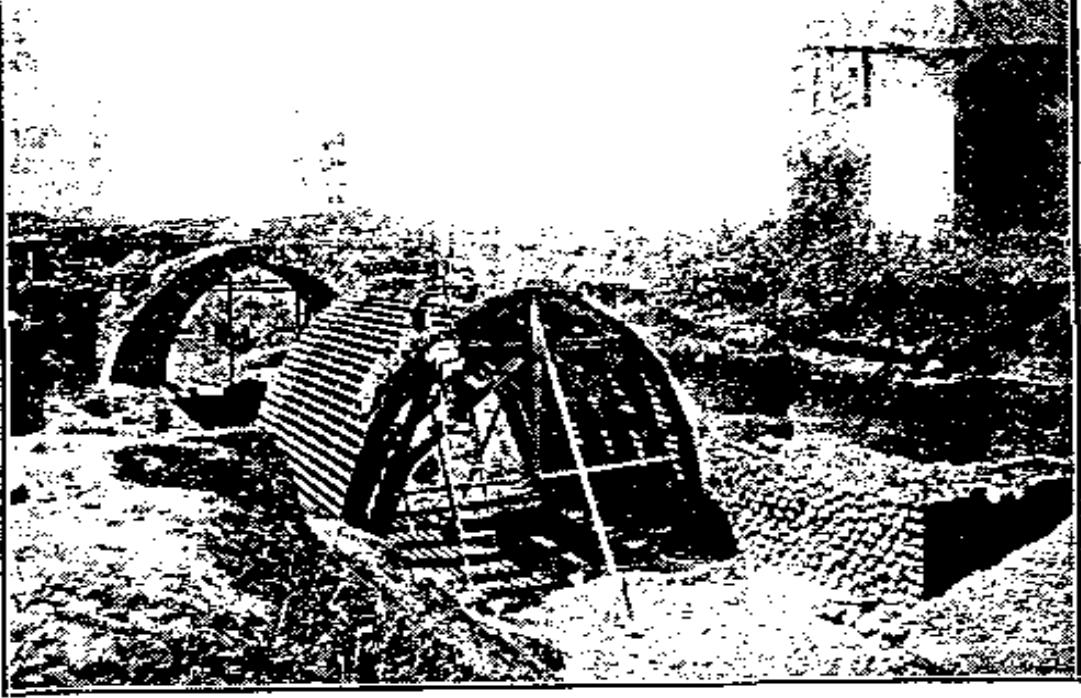
وإذا كانت هذه الخطوط قد تكفلت بمدّها الشركة الأم، أي "شركة السكك الحديدية المغربية"، فإن خطوط المغرب الشرقي تم منحها بالمزايدة لشركة فرعية أطلق عليها اسم "شركة سكك حديد المغرب الشرقي" التي قامت انطلاقا من سنة 1927 بمد الخط الحديدي وجدة - بوعرفة من أجل استغلال مناجم هذه الناحية (منغنيز بوعرفة، وفحم جرادة، ورصاص

17 - Daniel Rivet, « Lyautey et l'institution du protectorat français au Maroc 1912-1925 », T.3, Paris, 1988, p.137.

18 - جريدة السعادة ليوم الخميس 14 يناير 1932.

سيدي بوبكر، وزنك بورشار)، حيث شرع في استخدام هذا الخط سنة 1931¹⁹.

أما الخط الحديدي فاس - وجدة (356 كلم) فكانت سنة 1927 أيضاً



Une superbe exécution de coffrage.

(Photo Legarçon, Fès).

sonnalités de la direction des chemins de fer | aux voyageurs le maximum de confort pos-

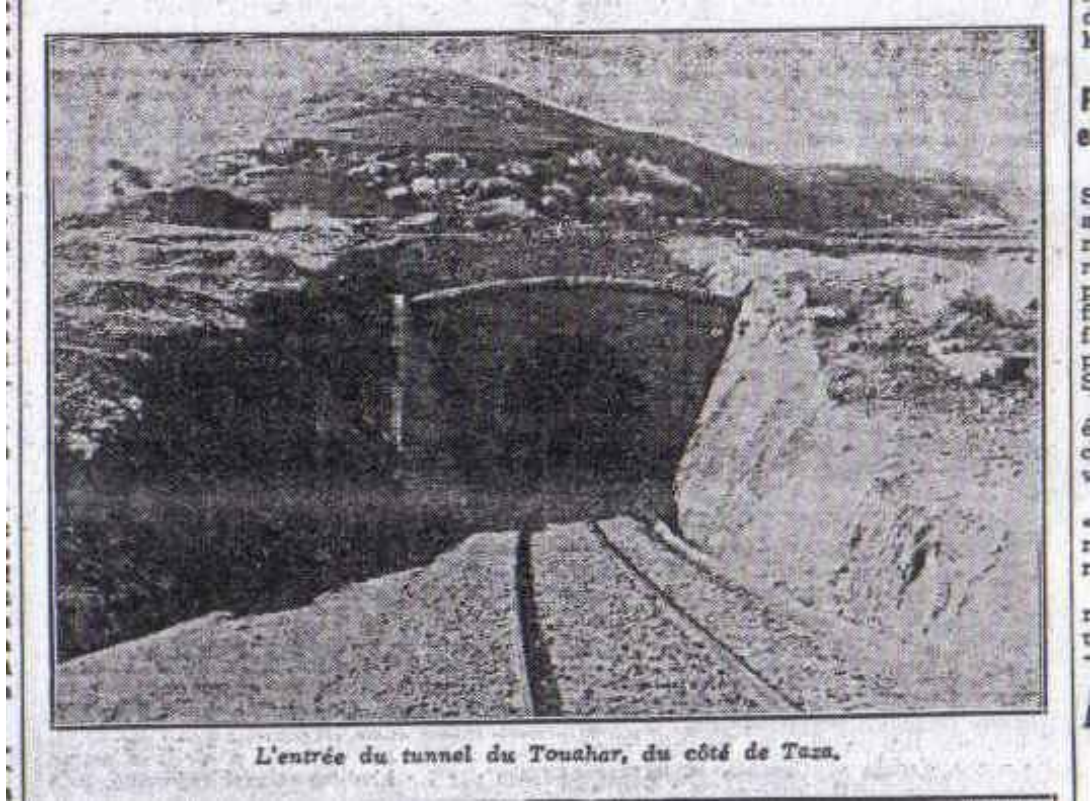
مشهد من أشغال بناء الخط الحديدي فاس - وجدة

بداية الشروع في إنجازها، حيث تم تقسيم مسافته إلى قسمين كبيرين لتسهيل أشغال تشييده: القسم الأول وجدة - تازة، والقسم الثاني فاس - تازة²⁰. وقد انطلقت الأشغال فيهما معاً، أي من جهة وجدة ومن جهة فاس في اتجاه تازة، إذ كانت هذه الأخيرة منتهى هذه الأشغال ومحور التقاء هذين القسمين

19 - R. Coindreau et Ch. Penz, « Terres lointaines : le Maroc », Paris, 1949, p. 149-150.

20 - جريدة السعادة ليوم الثلاثاء 3 يونيو 1930 والخميس 10 شتنبر 1931.

في مَتَمَّ سنة 1933²¹. تمّ بناء القسم الأول على شطرين: الأول من الحدود الجزائرية عبر وجدة إلى كرسيف مروراً بتاوريرت والذي دُشِّن في دجنبر سنة 1931 وطوله 187 كلم²²، ثم الشطر الثاني من كرسيف إلى تازة الذي أنجز على مسافة 67 كلم خلال سنتي 1932 و 1933.



مدخل نفق الطواهر من جهة تازة

21- Revue l'Afrique Française, n° 6, Juin 1934, p.345.

22 - جريدة السعادة ليوم الخميس 5 اكتوبر 1933.

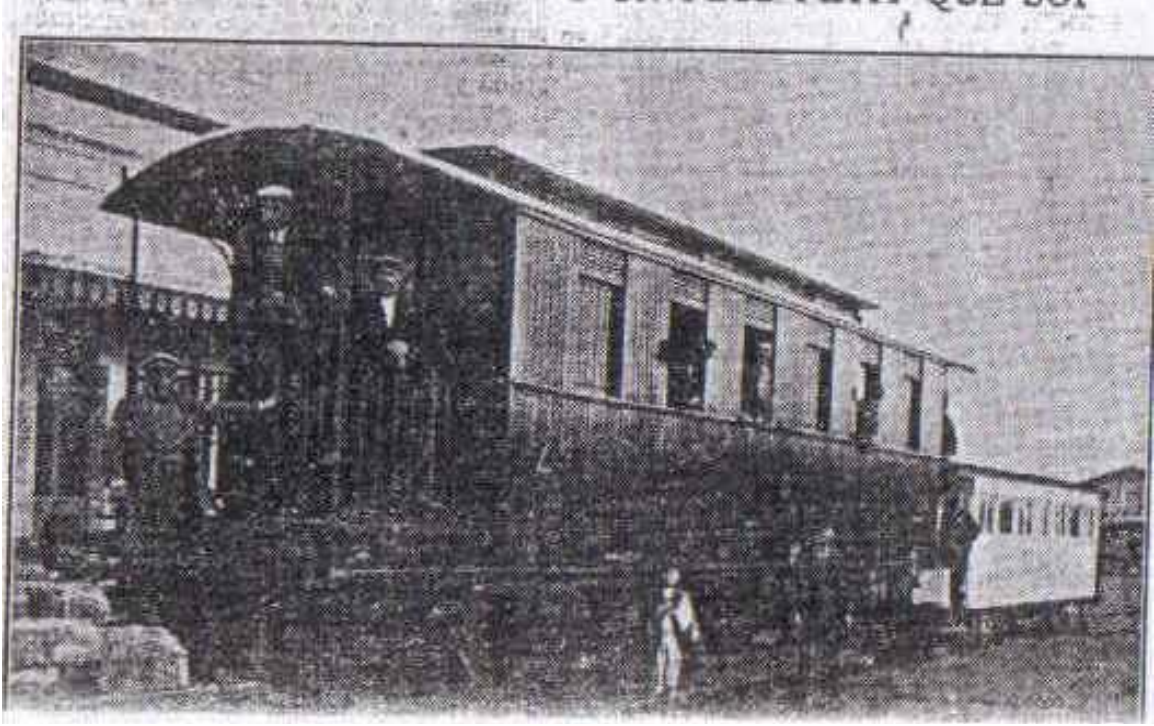
أما القسم الثاني فاس- تازة فيشكل مسافة جبلية صعبة، طولها 108 كلم، واستغرقت أشغال تشييد هذا القسم أيضاً من سنة 1927 إلى أواخر سنة 1933²³.



قنطرة سبو للخط الحديدي فاس-تازة
على بعد بضعة كيلومترات من محطة سيدي حرازم

وقد بلغت تكاليف بناء الخط الحديدي فاس- وجدة نحو 350 مليون فرنك فرنسي من عملة ذلك الوقت، أي بمعدل مليون فرنك لكل كيلومتر؛ ويشتمل هذا الخط على عدة أنفاق، خاصة بين فاس وتازة، منها: نفق ظهر المهرار وطوله 1397 م. ونفق برج الجنوب وطوله 1355 م. ونفق آيت جابر

وطوله 736 م. ونفق العقرب وطوله 2299 م. ونفق زيرغ البالغ طوله 357 م. وثلاثة أنفاق أخرى بثنية الطواهر ومجموع طولها 4000 م. ونفقين بين كرسيف وتازة طول أولهما 110 م. والثاني 150 م. هذا فضلا عن عدد من الجسور والقناطر²⁴. وبلغ عدد العمال الذين اشتغلوا في بناء هذا الخط أكثر من إحدى عشرة ألف عامل، منهم 1100 أوروبي و 10.000 مغربي²⁵.



وصول أول قاطرة من الدرجة الرابعة إلى فاس في عملية تجريبية قبل افتتاح الخط الحديدي
تازة - فاس

24 - المرجع نفسه.

25 - جريدة السعادة ليوم السبت 6 أكتوبر 1934.

II - تدشين السلطان محمد بن يوسف للخط الحديدي وجدة- فاس

كانت المشاريع الكبرى في المغرب تتم باسم المخزن الشريف طبقاً لميثاق مؤتمر الجزيرة الخضراء وعقد الحماية، لذلك كان لا بد من رئاسة السلطان لحفلات تدشينها لإضفاء نوع من المشروعية عليها، أمام المغاربة خاصة²⁶.

1- رحلة السلطان محمد بن يوسف الربيعية سنة 1934

كان من عادة السلطان محمد بن يوسف، بعد اعتلائه عرش المغرب، القيام برحلة في فصل الربيع إلى مدينتي مكناس وفاس²⁷، إلا أن برنامج رحلته الربيعية لسنة 1934 انضاف إليه زيارة المغرب الشرقي الذي لم يصله سلطان مغربي منذ أكثر من نصف قرن قبل هذا التاريخ²⁸. بدأ السلطان رحلته يوم الأربعاء 2 ماي بزيارة مدينة مكناس أولاً²⁹، حيث خصصت له ساكنتها استقبلاً رسمياً وشعبياً غاية في الروعة والجمال³⁰؛ وفي ضحى اليوم الموالي الخميس 3 ماي، خرج من قصره في موكب حفيل «يضم زهاء 800 نفس، في مقدمته هيئة الوزراء والرؤساء

26 - علي الطرابلسي، "سمط اللئالي في سياسة المشير ليوطي نحو الأهالي"، المطبعة الرسمية، الرباط، 1925، ص. 137-149.

27 - محمد الناصري، "رحلة محمد الخامس إلى طنجة (9-13 أبريل 1947)"، منشورات المندوبية السامية

لقدماء المقاومين وأعضاء جيش التحرير، مطبعة كنانبرانت، الرباط، 2007، ص. 39 - 44.

28 - كان آخر سلطان زار منطقة المغرب الشرقي هو السلطان مولاي الحسن الأول سنة 1878.

29 - جريدة السعادة ليوم الخميس 3. 5. 1934.

30 - جريدة السعادة ليوم السبت 5. 5. 1934.

والحاشية الملكية لزيارة أولياء العاصمة الإسماعيلية»³¹. فقصد الموكب السلطاني في بادئ الأمر ضريح المولى إسماعيل، ومنه نزل الركب ماراً على باب منصور العليج، والملاح الجديد إلى ضريح سيدي سعيد وسيدي عيسى، ثم قفل الموكب راجعاً إلى القصر الملكي. وكانت الجماهير المكناسية متجمهرة على قارعة الشوارع التي مرّ منها الموكب السلطاني، «وبلسان واحد يحيون جلالة الملك ويهتفون بحياته»³²؛ هذا وقد زار السلطان كذلك في الأيام الموالية عدداً من المراكز الحضرية والقروية بمكناس ونواحيها³³.

وبعد انتهاء زيارة السلطان لمدينة مكناس، التي دامت حوالي أسبوع، فارقها في موكبه الرسمي³⁴ «مولياً وجهه شطر العاصمة الفاسية، حيث وصل إليها حوالي الساعة الخامسة عشية، واستقبله سكان الإدريسية بمهرجان عظيم واحتفال شائق»³⁵. وضحى يوم ثاني وصوله لفاس استقبل السلطان قناصل الدول الأجانب ورجال السلطة المحلية، والأعيان المسلمين واليهود يتقدمهم باشا المدينة³⁶.

31 - المرجع نفسه.

32 - جريدة السعادة ليوم السبت 5 ماي 1934.

33 - Le Courrier du Maroc, Mardi 8 mai 1934.

34 - Le Courrier du Maroc, Mercredi 9 mai 1934.

35 - جريدة السعادة ليوم السبت 12. 5. 1934.

36 - Le Courrier du Maroc, Jeudi 10 mai 1934.



السلطان أثناء حفل استقبال أعيان فاس بمشور المكنة

وفي اليوم الثالث من وصوله إلى فاس، أي الخميس 10 ماي، قام السلطان مع حاشيته ورجال مخزنه بزيارته العادية لبعض أضرحة المدينة التي كانت تتم حسب التقاليد بدون حرس أو عساكر احتراماً لقدسية الأولياء والصلحاء³⁷. فكانت الجماهير تحتشد على جانبي الطرقات التي يمر منها الموكب السلطاني هاتفين بحياته؛ إلا أن هذه المرة كان شباب الحركة الوطنية قد قرر مدّ جسور الاتصال مع السلطان الشاب. فلم يجد هؤلاء الشباب فرصة أحسن من هذه للتعبير للسلطان عن أفكارهم، خاصة وقد لمسوا تعاطفه معهم، لذلك هياؤا له استقبالاً خاصاً بهذه المناسبة في ساحة البطحاء³⁸؛ وأثناء عودة السلطان من زيارة الأضرحة بالمدينة القديمة

37 - علال الفاسي، "الحركات الاستقلالية في المغرب العربي"، ط.5، الدار البيضاء، 1993، ص.184.

38 - المرجع نفسه.

مروراً بهذه الساحة، وجدها غاصة بالشباب الوطني والجماهير المتحمسة وتلاميذ المدارس الحرة والرسمية وطلبة القرويين، وكلهم واقفون بانتظام، فأحاطوا بموكبه في حماس كبير هاتفين باسمه «ولم يستطع السلطان مواصلة سيره إلا بعد برهة قضاها وسط ذلك الخضم من البشر المتحمس، ثم سار محاطاً بالجمهور الغفير الذي عزله تماماً عن الموكب الرسمي متوجهاً معه إلى سيدي أبي بكر بن العربي ثم إلى القصر السلطاني حيث التحق به الموكب الرسمي... وهذا ما أثار ثائرة الفرنسيين» الذين كان ردُّ فعلهم حاسماً³⁹؛ إذ قدم على الفور من الرباط هيلو (HELLEU) المعتمد بالإقامة العامة⁴⁰، نظراً لغياب بونصو (PONSOT) المقيم العام الذي كان في باريس⁴¹. فتم إبلاغ السلطان ذلك المساء بالتعديل الذي تقرر في برنامج رحلته بالنسبة لليوم الموالي، وهو الاختصار على أداء صلاة الجمعة بمسجد القصر الملكي، عوض أدائها بمسجد القرويين في موكبه السلطاني، وإذا لم يرق جلالتة ذلك فإن الحراسة ستكون مشددة في طريق موكبه حتى لا يتكرّر ما حدث ذلك اليوم⁴²، لكن السلطان اختار قطع رحلته التي كانت مبرمجة إلى غاية 27 ماي⁴³، والعودة للرباط في صباح اليوم التالي⁴⁴؛ وكان سعيداً بما قام به شباب الحركة الوطنية⁴⁵.

39 - محمد حسن الوزاني، «مذكرات حياة وجهاد»، ج.4، مؤسسة محمد حسن الوزاني، 1985، ص.27.

40- جان هيلو (Jean HELLEU) المعتمد بالإقامة العامة بالمغرب من سنة 1933 إلى سنة 1936.

41- هنري بونصو (Henri PONSOT) المقيم العام الفرنسي بالمغرب من 16-7-1933 إلى 20-3-1936.

42 - محمد حسن الوزاني، «مذكرات حياة وجهاد»، ج.4، مؤسسة محمد حسن الوزاني، 1985، ص.27-32.

43 - Le Courrier du Maroc, Mardi 8 mai 1934; La Dépêche Marocaine, Mercredi 9 mai 1934.

44- كان من المقرر أن يمكث السلطان محمد بن يوسف أسبوعين بفاس، راجع جريدة السعادة ليوم الثلاثاء 24

أبريل 1934.

45 - محمد حسن الوزاني، «مذكرات حياة وجهاد»، مرجع سابق، ج.4، ص.32.

وقد أثار هذا الحادث رجة قوية في الحياة السياسية والفكرية بالمغرب، كما أسال الكثير من المداد على صفحات الجرائد والمجلات وغيرها⁴⁶. وكان أهم ما ميز هذه الرحلة هو نجاح شباب الحركة الوطنية من خلال هذا الحدث في ربط الاتصال بالسلطان الشاب الذي كان ردّ فعله مشجعاً ومحفزاً للعمل الوطني، كما أصبحت هذه الحادثة تؤرخ للبداية الفعلية للعمل الوطني بين السلطان والحركة الوطنية⁴⁷.

2 - زيارة السلطان محمد بن يوسف للمغرب الشرقي

رغم حدث فاس سالف الذكر⁴⁸، فإن السلطان، بعد أن استقر أياماً بالرباط، استأنف برنامج رحلته نحو المغرب الشرقي، وهكذا ففي السادسة والنصف من صباح يوم الثلاثاء 22 ماي غادر الرباط في موكبه قاصداً مدينة وجدة لتدشين خط السكة الحديدية الجديد وجدة - فاس، وحوالي الساعة الحادية عشرة والربع من ضحى اليوم نفسه حل محمد بن يوسف «حلول يمن وسلامة بمدينة تازة حيث قوبل بمزيد الحفاوة والإكرام من لدن أرباب السلطة المحلية وسائر السكان الأوربيين والأهالي»⁴⁹.

وبعد انتهاء مأدبة الغذاء الفاخرة التي أقامها على شرفه باشا تازة، قصد القطار الذي أقلّه إلى مدينة وجدة التي دخلها دخولاً رسمياً حوالي

46 - Jeune République du 3.6.1934, p.6 ; L'Afrique Française, n° 5, mai 1934; pp.266-271.

47 - محمد الناصري، "رحلة محمد الخامس إلى طنجة (9-13 أبريل 1947)"، منشورات المندوبية السامية لقدماء المقاومين وأعضاء جيش التحرير، مطبعة كنانيرانت، الرباط، 2007، ص. 41.

48 - F. Taillard, « Le Nationalisme Marocain », Paris, 1947, p. 11.

49 - جريدة السعادة ليوم السبت 26. 5. 1934.

الساعة السادسة والنصف مساءً، إذ استقبلته ساكنتها استقبالاً رائعاً، رسمياً وشعبياً لم يسبق له مثيل،⁵⁰ ف: «أقيمت لاستقباله حفلات شائقة وأفراح رائعة، وأظهر له الشعب عظيم تعلقه به ومزيد إخلاصه وولائه لسدته الرفيعة»⁵¹. وبعد ذلك يمم الموكب الملكي نحو دار المخزن، فاستقبل السلطان أعيان وجدة والموظفين وغيرهم⁵².



السلطان محمد بن يوسف يخرج من محطة القطار وجدة، ومن ورائه، على اليمين، هيلو
الوزير المفوض المعتمد بالإقامة العامة

50 - Le Petit Marocain, Mercredi 23 mai 1934.

51 - جريدة السعادة ليوم السبت 26. 5. 1934.

52 - Le Courrier du Maroc, Mercredi 23 mai 1934.



السلطان محمد بن يوسف يدخل مدينة وجدة وسط استقبال شعبي كبير

وفي صبيحة الغد الأربعاء 23 ماي قام السلطان بجولة في مدينة وجدة فاحتفى به السكان أيّما احتفاء⁵³. وإثر ذلك توجه الموكب نحو جرادة التي حل بها في الساعة العاشرة، فاستقبله أهلها من عمال مناجم الفحم ورؤسائهم والمهندسين وغيرهم؛ وبمجرد انتهاء هذه الزيارة عاد الموكب إلى وجدة فحلّ بها قبل الزوال. وفي الساعة الثانية والنصف توجه السلطان في موكبه إلى زيارة بركان وأحفير وقيس والسعيدية⁵⁴، فاستقبله السكان بمزيد الإجلال والتكريم، ثم عاد في السادسة مساءً إلى وجدة. وفي مساء اليوم

53 - L'Afrique Française.; n° 5, mai. 1934 ; pp.364-365.

54 - Le Journal du Maroc, Jeudi 24 mai 1934.

نفسه أقامت شركة الخطوط الحديدية المغربية بمدينة وجدة مأدبة شائعة بمناسبة تدشين السكة الحديدية فاس- وجدة رسميا التي يبلغ طولها 355 كلم⁵⁵، «حضرها كثير من الأعيان والموظفين الفرنسيين والأهالي، في مقدمة الجميع ... الوزير المعتمد بالإقامة العامة م. هيلو ... والصدر الأعظم ... والجنرال ماركي حاكم فاس، وحاكم ناحية وجدة ... ووزير فرنسا الشرفي ومدير التشريفات السلطانية قدور بن غبريط ... وغيرهم من كبار الموظفين والأعيان من فرنسا والمغرب»⁵⁶.

وفي صباح اليوم الأخير من هذه الزيارة - الخميس 24 ماي - وقع احتفال التدشين الرسمي في محطة القطار بمحضر عدد كبير من الموظفين المدنيين والعسكريين وجميع الأعيان المدعوين لذلك الحفل تحت رئاسة السلطان محمد بن يوسف⁵⁷. وبهذه المناسبة ألقى الوزير المفوض المعتمد بالإقامة العامة هيلو (Helleu) كلمة بين يدي السلطان ذكر فيها بأهمية الخط الحديدي وجدة- فاس، ومما جاء فيها: «... إن هذا الاحتفال الذي نقوم به اليوم يتم أعمال مد السكة الكبرى المتصلة بين مراكش وتونس تلك الأعمال التي تشرف كل القائمين بها، وقد نوّهنّا بقدرهم جميعاً عشية أمس؛ وحينما تشرفون هذا الاحتفال بحضوركم يبرهن جنابكم العالي على عظيم اهتمامكم بكل الأعمال السلمية العظمى التي تضمن رفاهية مملكتكم السعيدة، فبصفيّ مصادقتكم للدولة الفرنسية أكدت التأكيد الواضح على

55 - L'Afrique Française, n° 6, Juin 1934, pp.345-346 ; L'Intransigeant du 14.6.1934.

56 - جريدة السعادة ليوم السبت 26. 5. 1934.

57 - Le Journal du Maroc, Jeudi 24 mai 1934.

أن جلالتم السامية تقدر كل جهودنا في سبيل النمو الاقتصادي الذي يكمل أعمال تمهيد الأمن الذي قامت به جنودنا...»⁵⁸.

وقد أجاب السلطان محمد بن يوسف بخطاب على كلمة المعتمد بالإقامة العامة نقتطف منه ما يلي: «إن افتتاح السكة الحديدية التي تواصل ما بين تونس ومراكش تُعدّ مرحلة جديدة يخطوها المغرب في السبيل الذي تبلغه مداه، بفضل إعانة الدولة الفرنسية العظمى تمت منذ أيام قلائل في حيثيات استلقت إعجاب العالم أجمع أعمال مدّ نطاق السلم في كل نواحي مملكتنا الشريفة. ونحتفل اليوم بعمل لا تقل مزاياه السلمية عن نتائجه العديدة التي ينتفع بها المغرب من الحيثية الاقتصادية، فبكل سرور نغتنم هذه الفرصة لنصرح مرة أخرى بكل شكراننا للدولة الفرنسية التي مهدت سبل السلم النافع في هذه المملكة السعيدة وصارت تنشر بعد ذلك كل الأسباب التي تضمن لها نموها الاقتصادي ورقيةا المادي والأدبي الذي يحق لسكانه أن يطمحوا إليه...»⁵⁹.

وبهذا انتهت الحفلة على هتاف الجماهير المحتشدة بالمحطة وما جاورها لما تحرك القطار الرسمي المقلّ للسلطان والمعتمد بالإقامة العامة مع حاشيتهما مولياً وجهه شطر الرباط التي حل بها في السادسة والنصف مساءً بعد أن توقف لبعض الوقت بمحطات عدد من المدن وهو في طريق العودة لإتاحة الفرصة لممثلي السلطات المحلية هناك لتقديم تحياتهم وتهانيم للسلطان⁶⁰.

58- جريدة السعادة ليوم الثلاثاء 29. 5. 1934؛ Le Journal du Maroc, Jeudi 25 mai 1934.

59 - المرجع نفسه؛ L'Afrique Française, n° 6, Juin 1934, pp.345-346.

60- Le Courrier du Maroc, Vendredi 25 mai 1934.

* خاتمة

إن إشراف السلطان محمد بن يوسف على تدشين الخط الحديدي وجدة- فاس يبرز مدى اهتمامه الكبير بالمنجزات المهمة التي كانت تقوم بها سلطات الحماية الفرنسية بالمغرب، معتبراً هذا الإنجاز بداية مرحلة جديدة في مسيرة المغرب التنموية؛ في حين رأت فرنسا في مدّ هذا الخط الحديدي هدفاً استراتيجياً ووسيلة من الوسائل الضرورية لتسخيرها في خدمة أغراضها العسكرية والاقتصادية والسياسية، فسمته: "الخط العابر المغاربي (Transmaghribine)"، إذ اعتبرته أكبر إنجاز في أهم حلقة من سلسلة إنجازاتها في مشروع السكة الحديدية المخترقة لأقطار شمال إفريقيا الواقعة تحت هيمنتها، والرابطة بين المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط على مسافة 2700 كيلومتر.

البibliوغرافية:

1- باللغة العربية:

- ألبير عياش، «المغرب والاستعمار حصيلة السيطرة الفرنسية»، ترجمة عبد القادر الشاوي ونور الدين سعودي، الدار البيضاء، 1985.
- جامعة مولاي علي الشريف، الدورة الرابعة عشرة، «التحولات الاقتصادية والاجتماعية في عهد السلطان مولاي يوسف»، 10-11 نونبر 2006، مركز الدراسات والبحوث العلوية - الريصاني، منشورات وزارة الثقافة، مطبعة دار المناهل، 2007؛
- . http://www.amrh.ma/?page_id=1079

- علي الطرابلسي، «سمط اللثالي في سياسة المشير ليوطي نحو الأهالي»، الرباط، 1925.
- علال الفاسي، «الحركات الاستقلالية في المغرب العربي»، ط.5، الدار البيضاء، 1993.
- محمد خير فارس، «تنظيم الحماية الفرنسية في المغرب 1912-1939»، القاهرة، 1973.
- محمد حسن الوزاني، «مذكرات حياة وجهاد»، مؤسسة محمد حسن الوزاني، 1985.
- محمد الناصري، "رحلة محمد الخامس إلى طنجة (9-13 أبريل 1947)"، منشورات المندوبية السامية لقدماء المقاومين وأعضاء جيش التحرير، مطبعة كنابرانت، الرباط، 2007.
- جريدة السعادة.

2- باللغة الأجنبية:

- Abdel Aziz BELAL, « L'investissement au Maroc (1912-1946) », Paris, 1968.
- Daniel Rivet, « Lyautey et l'institution du protectorat français au Maroc 1912- 1925 », Paris, 1988.
- F. Taillard, « Le Nationalisme Marocain », Paris, 1947.
- R. Coindreau et Ch. Penz, « Terres lointaines : le Maroc », Paris, 1949.
- Revue l'Afrique Française.
- Le Journal du Maroc.
- Le Petit Marocain.
- La Dépêche Marocaine.
- Le Courrier du Maroc
- Jeune République.
- L'Intransigeant.

* نشرت هذه الدراسة ضمن: مجموعة دراسات وندوات، " **تاويرت - واد زا / القصبة التاريخ والمجال والتنمية**"، أشغال الندوة الوطنية، تاويرت: 8 - 9 ماي 2007، منشورات فريق البحث في الكتابة التاريخية وتقنيات الإعلام والتواصل، كلية الآداب والعلوم الإنسانية - وجدة، 2008، ص. 115 - 125.



تاويرت - واد زا / القصبة التاريخ والمجال والتنمية

أشغال النخوة الوطنية
تاويرت : 8 - 9 ماي 2007

تقديم : عبد الحميد الصلحاني / محمد اسليو

صدقات فريد البحث في الكتابة التاريخية و تقنيات الإعلام و التواصل
كلية الآداب و العلوم الإنسانية لوجدة