

مواجهة الدولة العثمانية لاعتداءات العربان على الخط الحديدي الحجازي

١٩٠٨-١٩١١ م

الوثائق العثمانية مصدرًا

اعداد

د/اسمهان مصطفى توفيق خليل

أستاذ مساعد التاريخ الحديث والمعاصر قسم التاريخ كلية الآداب جامعة بنى سويف

الملخص:

استهدفت الدراسة تسليط الضوء على أمر يخص "سكة حديد الحجاز الحميدية"، والتي جاء انشائها لتعزيز ومساندة السياسة الإسلامية في أرجاء العالم قاطبة؛ لما لهذه المكاسب من قدرة على تمكين العالم الإسلامي من استرداد مكانته المسلوبة عالمياً، وتكمن أهمية الدراسة في اعتمادها بصورة رئيسة على الوثائق العثمانية الخاصة بفترة الدراسة، والمودعة بأرشيف رئاسة الجمهورية التركية بإسطنبول، وتحليلها باستخدام منهج البحث التاريخي، وقد ركزت الدراسة على ما اتخذته الدولة العثمانية من إجراءات لمواجهة اعتداءات العربان على الخط الحديدي، حفاظاً على سمعتها الدينية المقترنة بسلامة رحلة الحجاج عبر السكة الحديدية، ومن نتائج الدراسة: أن تدابير الدولة العثمانية جاءت محدودة، وغير مجدية في منع الاعتداءات، واقتصرت على تأمين طريق الخط الحديدي بالعهد إلى شيوخ القبائل التي تقيم حوله وتخصيص رواتب لهم، بالإضافة إلى الاستعانة بقوات عسكرية قريبة من مسار الخط لحمايته، فضلاً عن تنظيمها للاحتفالات بإنجازات الخط؛ لتعظيم قيمته لدى المسلمين، نظراً لما يمكن أن يمثله إنشاء هذا الخط من دور مهم في حشد المسلمين تحت راية الدولة العثمانية، وتعزيز نشاطهم تحت مظلة الوحدة الإسلامية في مواجهة الدول الغربية، التي كانت تتربص بالفرص للاستحواذ على ممتلكات الدولة العثمانية.

الكلمات المفتاحية : الخط الحجازي، الدولة العثمانية، العربان، المدينة المنورة، السلطان عبد الحميد.

مقدمة:

انتقلت السيادة على الحجاز إلى العثمانيين عام ١٥١٧م عقب انتصارهم على المماليك في موقعة الريدانية في القاهرة، وقضائهم على الدولة المملوكية، وبصورة عامة تفوق العثمانيون على أسلافهم في مجال الاهتمام بالحجاج، والخدمات المقدمة للحرمين الشريفين، من حيث استمرارها وتميمتها، هذا وكانت حماية قافلة الحج الشامية تحتل المرتبة الأولى من الاهتمام في العهد العثماني، لذا بُنيت على الطريق الواقع بين معان والمدينة قلاع؛ كان أولها: قلعة الأخضر في عام ١٥٣٨هـ- ١٥٣١م، ولكن تراجعت مكانة العثمانيين في الحجاز في القرن السابع عشر شيئاً فشيئاً، وزاد الانهيار في القرن الثامن عشر كثيراً، وهذا ما جعل البدو يتحركون أكثر من أي وقت مضى لمهاجمة قوافل الحجيج، وشهدت الفترة سيطرة الدولة السعودية الأولى على الحجاز، وتصدى محمد علي باشا الوالي العثماني على مصر لها، إلى أن تمكن عام ١٢٣٣هـ-١٨١٥م من القضاء على الدولة المذكورة، والسيطرة على الحجاز لفترة امتدت إلى خمس وعشرين عاماً، بعدها استعادت الدولة العثمانية سيطرتها على الحجاز^(١).

هذا وشهد الثلث الأخير من القرن التاسع عشر الإصلاحات بالإمبراطورية العثمانية، والتي كان لها مردودها على الحجاز؛ كفتح قناة السويس عام ١٨٦٩م، ومد خط للاتصال البرقي في الثمانينات، ربطا الحجاز بالدولة العثمانية بصورة أوثق من السابق، وبلغ هذا التطور ذروته بتدشين الخط الحديدي الحجازي الذي وصل عام ١٩٠٨م إلى المدينة المنورة^(٢).

وتعود فكرة إنشاء خط حديد الحجاز إلى عام ١٢٨١هـ-١٨٦٤م؛ حين قام المهندس الأمريكي "زمبل" Zambel بتقديم أول اقتراح إلى الإدارة العثمانية، يتعلق بإنشاء سكة حديد يربط بين دمشق وساحل البحر الأحمر، وفي عام ١٢٩٨هـ-١٨٨١م وافق وزير الأشغال العامة العثماني على هذا المشروع، غير أن المهندسين والجغرافيين قد ذهبوا إلى صعوبة تطبيقه؛ لأن المنطقة المقرر اختراقها للخط تنزلها قبائل بدوية لا يؤمن شرها، فضلاً عن التكلفة العالية للمشروع^(٣)، ووضِع هذا المشروع ضمن جدول الأعمال من جديد في عهد السلطان عبد الحميد الثاني (١٢٩٣-١٣٢٧هـ/ ١٨٧٦-١٩٠٩م)، الذي استهوته الفكرة، وربطها بدعوته لفكرة الجامعة الإسلامية؛ لتدعيم الحكم له كخليفة للمسلمين في العالم الإسلامي كله، فضلاً عن رغبته في إنجاز أعمال تُعيد للدولة العثمانية مكانتها وهيبتها المسلوبة، وتمنع تفتيتها وانهارها، في الوقت الذي كانت الدول الأوروبية تصفها بـ "الرجل المريض"، فكان التوجه لإنشاء خط حديدي بين دمشق والمدينة المنورة؛ لِمَا سيحققه من فوائد للإدارة المركزية، ومنع التهديدات ضد الدولة العثمانية عامةً، وشبه الجزيرة العربية خاصةً، فضلاً

(١) أوبنهايم، البدو، ج٢، ترجمة: محمود كيببو، تحقيق وتقديم: ماجد شبر، ط٢، (لندن: شركة دار الوراق للنشر المحدودة، ٢٠٠٧م)، ص: ٤٦٦: ٤٦٩.

(٢) نفس المرجع، ص: ٤٧٠.

(٣) رضوان، الدولة العثمانية، وغربي الجزيرة العربية بعد افتتاح قناة السويس: (١٢٨٦-١٣٢٦هـ/ ١٨٦٩-١٩٠٨م)، رسالة ماجستير، منشورة بكلية الشريعة والدراسات الإسلامية - جامعة الملك عبد العزيز (جدة، ١٩٨١م)، ص: ٢١٩.

عن تسهيله لرحلة الحجاج القاصدين الحرمين الشريفين^(١).

ونظرًا لما حظي به الخط الحديدي الحجازي من مكانة رفيعة، وشهرة واسعة بين كافة الخطوط الحديدية العالمية، فقد تعددت الدراسات التي تناولت هذا المشروع من عدة جوانب، ومن هذه الدراسات: كتاب: "الخط الحديدي الحجازي: المشروع العملاق للسلطان عبد الحميد الثاني"، وقام بتأليفه الأستاذ الدكتور: متين هولكو باللغة التركية، وترجمه الباحث: محمد صواش إلى اللغة العربية، وقد قام بنشره دار النيل للطباعة والنشر في القاهرة عام ٢٠١١م، هذا واعتمدت هذه الدراسة على المصادر الإنجليزية فقط، وتناولت بصورة عامة تاريخ مشروع الخط، ومساره الرئيس، ونتائج إنشائه، لهذا تختلف دراستنا عنها بصورة كبيرة، لا سيما في التركيز على واحدة من المشكلات الجوهرية التي تعرّض لها الخط الحجازي، والتي ساهمت إلى حدّ ما في قصر عمره، وتدابير الدولة العثمانية في التعامل معها، ألا وهي: الاعتداءات المتكررة على السكة، وذلك من خلال الاعتماد على الوثائق العثمانية، والمودعة بالأرشفيف العثماني التابع لرئاسة الجمهورية التركية بإسطنبول، والتي تُمثّل شاهدًا وعاكسًا لروح العصر الذي كُتبت فيه، وتختلف اختلافاً رئيساً عن المصادر الغربية، والتي تعكس وجهة السياسات الأجنبية، وخاصةً البريطانية عن تاريخنا الإسلامي، وبصورة عامة: لا توجد دراسات تناولت هذا الموضوع بقدر ما تناولته هذه الدراسة.

وبناءً على ذلك؛ فقد انتظم هذا البحث في مقدمة، وخمسة محاور، وخاتمة، احتوت المقدمة أهمية هذه الدراسة، وأسباب اختيارها، وتناولت في المحور الأول: نبذة عن تدشين مشروع الخط الحديدي الحجازي، والزخم الإسلامي لدعمه، ثم في المحور الثاني: وقفت الدراسة على موقف العربان من السكة، ومساعي الدولة العثمانية لإرضائهم، ومن ثم جاء في المحور الثالث: الحديث عن احتياجات الدولة، وحشدها القوات لحماية الخط الحديدي الحجازي، وتنظيمها الاحتفالات بإنجازاته؛ لتعظيم قيمته لدى المسلمين، وفي المحور الرابع: وقفت الدراسة على استمرار غارات العربان على السكة الحجازية بعد تشغيلها، ومحاولات السلطات العثمانية لتدارك الموقف، وركّزت على عرض بعض الأمثلة التي تؤيد استمرار هذه الاعتداءات، وفي المحور الخامس والأخير: تطرقت إلى ثورة الكرك، والتي ألحقت بالخط الحديدي ضرراً بالغاً، وطريقة تعامل الاتحاديين معها، وخُتمت الدراسة بطرح أهم النتائج والاقتراحات التي خلصت إليها في هذه اللوحة الوجيزة.

أولاً- نبذة عن تدشين مشروع خط سكة حديد الحجاز وزخم إسلامي لدعمه

أصدر السلطان عبد الحميد إرادةً سنيةً في الثاني من مايو ١٩٠٠م بتنفيذ مشروع خط سكة حديد الحجاز، والذي وصفه بـ "حُلمه القديم"، وتمّ تعيين عزت باشا العابد رئيساً للجنة المشروع^(٢)، ولما كان الخط يخدم غرضاً دينياً، فقد وجّه الأخير نداءً للعالم الإسلامي للتبرُّع لتغطية نفقات المشروع، وقد افتتح السلطان قائمة التبرُّعات بمبلغ خمسين ألفاً من الذهب العثماني من جيبه الخاص، وتقرّر دفع مائة ألف من الذهب العثماني من صندوق المنافع، وتسابق المسلمون من كل جهة لتقديم

(١) هولكو، الخط الحديدي الحجازي: المشروع العملاق للسلطان عبد الحميد الثاني، ترجمة: محمد صواش، (القاهرة: دار النيل للطباعة والنشر، ٢٠١١م) ص: ١٤-١٥.

(٢) من أعضاء اللجنة العليا للخط الحديدي الحجازي الحميدي عام ١٩٠٧م: حافظ إبراهيم أفندي: عضو مجلس المالية، وشكيب بك: مدير قلم الأوراق النقدية بنظارة الإدارة المالية بالخط، وبهيج بك: معاون مدير قلم الإحصاء بنظارة التجارة والأشغال، وسالم أفندي: كاتب الإدارة المالية بالخط، وفخر الدين أفندي: مأمور السوق بالإدارة المالية بالخط، وعزير أفندي: الكاتب بقلم محاسبة نظارة البريد والبرق. انظر: الأرشفيف العثماني: تصنيف: ٢٩٦/١٣٩- Y.MTV. ٢، بتاريخ: ١٨/٢/١٣٢٥هـ، الموافق: ٢/٤/١٩٠٧م. ملحق رقم (١)

الإسهامات العينية والنقدية لمصلحة المشروع، ومنها: تبرُّع أمير حيدر آباد بالهند بإنشاء محطة سكة حديد المدينة المنورة، وشاه إيران بمبلغ خمسين ألف ليرة عثمانية^(١)، كما تعهَّد خديوي مصر بإرسال كمية من مواد البناء والإنشاء، وأنشئت الجمعيات في معظم الممالك الإسلامية لجمع الأموال؛ مما دلَّ على سريان روح التضامن في الشعوب الإسلامية^(٢).

وإلى جانب التبرُّعات التي انهالت من جميع أنحاء العالم الإسلامي، استحدثت الحكومة العثمانية طرقاً عديدة لتمويل المشروع؛ كالطوابع التي أصدرتها باسم الخط لإصاقها على كافة المكاتبات، والمعاملات الحكومية^(٣)، والوصولات التي تقرَّر طبعها في عام ١٩٠٣م، بقيمة قرش واحد لبيعها بصفة إعانات على كل معروض وتقرير لصالح المشروع^(٤)، والأوراق الرسمية التي سُمِّيت بأوراق الحجاز^(٥)، فضلاً عن الضرائب الجمركية التي فُرضت على المعادن والأراضي الأميرية التي تباع، وعلى الشحن من الموانئ، والضرائب التي فُرضت على جوازات السفر، وعلى بعض المهن، والصناعات اليدوية، وعلى المناسبات، وغيرها^(٦).

وبدأ العمل في إنشاء الخط بين دمشق ودرعا، بتاريخ الأول من سبتمبر ١٩٠٠م، والذي صادف تاريخ تولية السلطان عبد الحميد الثاني العرش، فأقيمت الاحتفالات الرسمية والمراسيم، وقد استهدف أن يمتدَّ هذا الخط من دمشق إلى المدينة المنورة، إذ تم الوصول في عام ١٩٠٣م إلى عمَّان، وفي عام ١٩٠٤م إلى معان في جنوب الأردن، وشُرع بنقل الركاب، وشحن البضائع، وذلك في الأول من سبتمبر ١٩٠٥م، هذا ووصل الخط إلى "مدائن صالح" في الأول من سبتمبر ١٩٠٦م، ثم إلى الغلا عام ١٩٠٧م، ومن الغلا إلى المدينة المنورة في ٣١ أغسطس ١٩٠٨م، وتفرَّع من خط حديد الحجاز

(١) حرب، السلطان عبد الحميد الثاني آخر السلاطين العثمانيين الكبار، ١٢٥٨-١٣٣٦هـ / ١٨٤٢-١٩١٨م، ط١، (دمشق: دار القلم، ١٩٩٠م) ص: ٢١٥: ٢٢٣.

(٢) رضوان، المرجع السابق، ص: ٢٢٠.

(٣) وتعكس الوثائق العثمانية التشدُّد في إصاق هذه الطوابع، إذ ذهبت إحدى الوثائق إلى أنه نظراً لعدم توفر الطوابع لإصاقها على التذاكر المباعة لمشاهدة المسرحية التي جرت في المسرح الشتوي بقاضيكيوي يوم الجمعة التاسع والعشرين، من كانون الأول لصالح مدرسة: كنز المعارف بالقربية المذكورة؛ فإن التذاكر الخمسة والستين التي بيعت دون طوابع، أخذت أثمانها، وبلغ مجموعها: اثنين وثلاثين قرشاً ونصف القرش من قبل مأمور خاص، وسُلِّمت لمدير المدرسة، فأرسلها بدوره للمأمور: سعيد أفندي مرفقة بتقرير، ولدى التحقيق في كون هذا المبلغ أثمان أي نوع من التذاكر، أبلغت كوميسيرية قاضيكيوي؛ بأنها أثمان طوابع الخط الحديدي الحجازي الحميدي التي كان من المفروض إصاقها على تذاكر المسرح، وتمَّ إعادة المبلغ المذكور من قبل المدرسة؛ كي يسلم للمأمور: سعيد أفندي. انظر: الأرشيف العثماني، قلم المراسلات، نظارة الضبطية، تصنيف: ٥-٣٧/٩٧٨ MF.MKT. ، بتاريخ: ٧ صفر ١٣٢٥هـ، الموافق: ١٨ مارس ١٩٠٧م.

(٤) نفسه، نظارة المالية، الاستشارات القانونية، من مستشار ناظر المالية إلى مقام الصدارة السامي، حول الغرامات النقدية الحجازية، تصنيف: ٢-٤١٣١/٣٠٩١٤-٢ BEO. ، بتاريخ، ١٥ ربيع الآخر ١٣٣٠هـ، الموافق: ٣ أبريل ١٩١٢م.

(٥) وتفيد الوثائق أنه كان هناك إعفاءات جزئية من استخدام الطوابع المذكورة، وأوراق الحجاز لبعض مخصصات موظفي الأوقاف وطلبة العلوم. انظر: نفسه، تصنيف: ١-٢٧٩٧/٤٧ SD. ، باب الفتوى بدائرة المشيخة الإسلامية، من شيخ الإسلام: موسى كاظم إلى مقام الصدارة السامي، بتاريخ: ١٢ شوال ١٣٢٨هـ، الموافق: ١٦ أكتوبر ١٩١٠م؛ تصنيف: ٣-٢٧٩٧/٤٧ SD. ، بتاريخ: ١٢ شوال ١٣٢٨هـ، الموافق: ١٦ أكتوبر ١٩١٠م؛ تصنيف: ٥-٢٧٩٧/٤٧ SD. ، باب الفتوى بدائرة المشيخة الإسلامية، من شيخ الإسلام: موسى كاظم إلى مقام الصدارة السامي حول مخصصات طلبة العلوم، بتاريخ: ٢٧ شعبان ١٣٢٨هـ.

(٦) درادكه، سكة حديد الحجاز: جدلية التحدي والنجاح قراءة تاريخية في مجريات العمل ١٣١٨-١٣٢٦هـ / ١٩٠٠-١٩٠٨م، مجلة البيان، مج ٥، ع ٣، (الأردن: جامعة آل البيت، ٢٠١١م)، ص: ٢٢.

الرئيس خط سكة حديد: درعا - حيفا، والذي يُقدر طوله بمائة وواحد وستين كيلومتراً، وكان الهدف من تشييده يتمثل في نقل مواد البناء والمعدات اللازمة لتشييد خط سكة الحجاز، ونقل الحجاج الذين يأتون عن طريق البحر الأبيض المتوسط إلى ميناء حيفا، ومنها إلى الأراضي المقدسة بالحجاز، وقد اكتمل العمل بهذا الخط الفرعي في أكتوبر ١٩٠٥م، وكان ميناء حيفا الميناء الرئيس الذي ربط سكة حديد الحجاز بالحاضرة العثمانية: إستانبول، والعالم الخارجي^(١).

وجدير بالذكر: أنه كان لسكة حديد الحجاز وضع استثنائي عن باقي السكك الحديدية الأخرى داخل الأراضي العثمانية، والتي تم إنشاؤها وتشغيلها من قبل الشركات الأجنبية، إذ لعبت اليد العاملة العثمانية دوراً مهماً في الإنشاء تحت إشراف وإدارة المهندسين الأجانب، الذين كانوا أيضاً يعملون في المشروع، إلا أن جزءاً صغيراً ومحدوداً من الخط لم يُسمح للمهندسين الأجانب أن يعملوا فيه، وهو الجزء الذي يقع ضمن حدود أراضي الحرم، والتي لا يُسمح شرعاً أن يدخلها غير المسلم، لذا تمَّ إنشاء جميع محطات الخط القادم من جهة الجنوب إلى المدينة المنورة من قبل مهندسين، وعمال مسلمين، هذا وقد بلغ عدد العمال العثمانيين القادمين من العراق وسورية أكثر من خمسة آلاف عامل، مما مكَّن الدولة العثمانية من إنهاء عملية الإنشاء في مدة بلغت ثماني سنوات، وقد مات خلال هذه السنوات مئات من العاملين نتيجة إصابتهم بالأمراض، ومعاناتهم المتعددة خلال العمل، إذ يمكن تلخيص الصعوبات التي اعترت عملية تنفيذ مشروع الخط الحديدي في: معارضة بعض البدو، والظروف الجغرافية^(٢).

ثانياً- موقف العربان من السكة ومساعي السلطات العثمانية لإرضائهم:

شاع على السنة البعض جملة اعتراضات لمشروع سكة حديد، ومن أهمها؛ أن "عرب البادية الحجازية"، وبعض سكان مكة والمدينة لا يساعدون على إنشائها، بل يعارضونها؛ لما في تنفيذها من إضرار لتجارتهم، ومعيشتهم، ومن ثم ستكون هذه السكة سبباً في فقرهم، فتصدى لهذه الأقاويل علماء الدين والعقلاء من المسلمين، ووعظوا في فائدة السكة الحديد، ومنهم: الشيخ محمد عارف الدمشقي، إمام الشافعية في الشام؛ حيث ردَّ على القول بتعطيل أعمال أهل الحجاز، وعدد مزايا هذا الخط الحديدي -الذي سيزيد الحجاج إلى أضعاف-، ومنها: أن مدَّ السكة الحديد في أرضهم يسهل عليهم نقل المحصولات، والتي كانوا لا يزرعون منها إلا ما يكفي استهلاكهم - رغم قابلية غالبية أراضي الحجاز للزراعة -؛ لأن نقلها إلى جانب تكلفته يعرضها للتلف؛ لطول فترة النقل، ولذلك فإن تأسيس هذه السكة سيؤدي إلى زيادة الزراعة - وما يرتبط بها من زيادة المواشي -، والتجارة، فضلاً عن الصناعة، والتي ستنشأ في تلك الجهات بفضل إسهام السكة في تأسيس المدارس للصنائع والزراعة، فيتعلم بدو الحجاز كيفية التصرف بمحصولاتهم، والاستفادة منها، وإيجاد ما يحتاجونه بالقدر الذي يغنيهم عما يُجلب لهم من خارج بلادهم بأثمانٍ باهظة، ويعصمهم من الإغارة على بعضهم، ومن يمر بأرضهم، وهذا ما سيؤدي بدوره إلى تأسيس المدنيَّة، والحضارة بينهم، وانتشار الأمن والعلم والمعارف بينهم^(٣).

(١) هولوكو، المرجع السابق، ص ٢١؛ أبو شوك، خطة سكة حديد الحجاز: المسوغات والآثار والنتائج، مجلة الإسلام في آسيا، المجلد ٦، العدد ١، (ماليزيا: الجامعة الإسلامية العالمية، ٢٠٠٩م)، ص: ١٤، ١٧.

(٢) هولوكو، المرجع السابق، ص: ٢٢: ٢٤.

(٣) حرب، المرجع السابق، ص: ٢١٦: ٢٢٠.

وبنظرة عامة عارضت قبائل العربان إقامة الخط الحديدي الحجازي؛ وركزت الوثائق على أن سبب معارضتهم هو: الخسائر المادية الكبيرة التي ألحقها مد الخط بهم، إذ كانوا يُؤجرون في كل سنة آلاف الجمال للدولة العثمانية لنقل الحجاج، مقابل مبالغ مالية كبيرة، ومن هؤلاء: قبيلة بني سالم، كذلك حُجبت عنهم الإتاوات والهدايا التي كانوا يتلقونها سنويًا؛ لقاء موافقتهم بمرور قوافل الحج بسلام إلى الأراضي المقدسة، فصار وجود الخط بالنسبة لهم يتعارض مع مصالحهم^(١).

وقد قام المشير كاظم باشا مفتش عام السكة^(٢) بزيارة للمدينة المنورة للوقوف على أسباب معارضة قبائل العربان، ومحاولة استرضائهم، وأُعرب في تقرير له في يناير ١٩٠٨م عن الأحاديث التي كانت متداولة هناك، وأن مد الخط بين الحرمين سيضر بمصالح العربان كليًا، وذهب إلى أن بعض أصحاب المصالح الخاصة يسعون إلى إشاعة ذلك، ونشره بشتى السبل، مما كان له أثره في تضليل وتسميم أفكار العربان، وبناءً على ذلك صاروا يعدّون العدة للحيلولة في إتمام واستكمال هذا الخط، وأن هذه الشائعة باتت على ألسنة الناس جميعًا في المدينة المنورة ذاتها^(٣).

كما حاول كاظم باشا خلال زيارته المذكورة استقطاب بعض الشخصيات المؤثرة للتوسط بين الحكومة العثمانية، وقبائل العربان في محاولة للتأثير عليهم، ومحاولة ردهم عن هذه الأفكار، ومن هؤلاء: بعض المشايخ الأكثر نفوذًا بين العربان، والذين قَدِموا لاستقبال موكب الحج الشريف، وذهب إلى أنهم يرون أن مد هذا الخط يعارض أفكار بعض الشخصيات، وبذلك يضرُّ بمصالحهم، وأنه اتضح بصورة خفية أنهم سيستخدمون السلاح ضد الهيئة الفنية، وقوة حمايتها، وأيضًا الأمور الخاص المسمّى بباب العرب: ذياب أفندي^(٤)، المستخدم بين العربان في المدينة المنورة وبين الحكومة، وذهب كاظم باشا إلى أنه اعتذر عن مرافقته، بحجة أنه إذا رافقه، أو استمال العربان إليه؛ فإن مكة ستمتّع عن إعطائه مخصصاته، وشيخ الحرم، والذي وصفه كاظم باشا بأنه رجل صادق للدين ومحب الدولة،

(١) نفسه، تصنيف ٢٦٣٢١٢ B.E.O.، دائرة الأركان الحربية العامة، تقرير ناظر الحربية إلى مقام الصدارة السامية، بتاريخ: ١٤ صفر ١٣٢٧هـ.

(٢) كاظم باشا هو صهر السلطان عبد الحميد الثاني، وقد عيّنهُ مفتشًا لخط سكة حديد الحجاز، ثم حاكمًا على الحجاز بدلًا من راتب باشا الذي أُقيل عام ١٩٠٨م، ثم عُيّن قائدًا لفرقة الخيالة ببغداد، إلا أنه أبعد من منصبه لأسباب سياسية، ومن ثمّ تمّ اعتقاله داخل قصر منيف، يحمل اسمه في بغداد، وفي عهد الانتداب البريطاني اشترى سير آرولد ولسون (Arnold Wilson) القصر، وحوله إلى مقر للمندوب السامي البريطاني: سير بيرسي كوكس (Pierce Cokas)، وعندما انضم العراق لعصبة الأمم عام ١٩٣٢م أضحت قصر كاظم باشا مقرًا للسفارة البريطانية في بغداد. انظر: أبو شوك، المرجع السابق، ص: ١١.

(٣) الأرشيف العثماني، تصنيف: ٤، ٣، ٢، ١-٨٠/٢٥٢، Y.PRK.ASK.، البرقية الواردة من المشير كاظم باشا بالمدينة المنورة بتاريخ: ٢٠ كانون الأول ١٣٢٣/٢ يناير ١٩٠٨م، ملحق رقم (٢).

(٤) ولد الشريف ذياب بن أبي بكر ناصر بالمدينة المنورة عام ١٢٨٠هـ، من أسرة عريقة تنتمي إلى أصول هاشمية من أبناء جعفر الصادق، ونشأ في المدينة المنورة، وتلقى تعليمه الأولي في الكتاتيب، وفي المسجد النبوي الشريف على يد علماء عصره، وتولى عددًا من المناصب في العهدين: العثماني، والهاشمي؛ فعُيّن أميرًا لشؤون البادية، ورئيسًا لبلدية المدينة المنورة، وأطلق العثمانيون عليه لقب: "باب عرب"؛ لأنه كان يقوم بالفصل في شكاوي العربان بالمدينة، وكان أميرًا لقبائل العقائل في المدينة المنورة، وكانت موافقه بارزة في حل المنازعات القبلية، وتأمين قوافل الحجاج، والمحمل المصري من تعديبات الأعراب، وكان مفتش الخط الحديدي الحجازي بالهيئة الإسلامية العليا التي تأسست في المدينة المنورة لإدارة الخط الحجازي، كما شارك في الوفد الذي أرسله أهل المدينة المنورة إلى الملك عبد العزيز لمفاوضته حول تسليم المدينة المنورة لرجاله، والتي انتهت بدخول المدينة المنورة في سيادة الدولة السعودية. وفي العهد السعودي نال ثقة المسؤولين، وتولى عددًا من الأعمال الإدارية والمناصب الإدارية، وله من المزارع المشهورة في المدينة المنورة، منها: الدومة، المرشدية، العاقلية، أم بقر، وتوفي في شهر ربيع الأول، من عام ١٣٦٤هـ. يُنظر: مرشد، طيبة وذكريات الأحبة، ج٢، بمراجعة وتقديم: عبيد الله أمين كردي، ط١، (المدينة المنورة: الشركة السعودية للتوزيع، ١٩٩٥م)، ص١٦٣.

وأنة على استعداد لتقديم كل أنواع الدعم والتسهيلات قدر ما يتمكن، لكنه أعرب عن احتمالية عدم الاستفادة من دعمه لانعدام نفوذه بين العربان، وكذلك تمكن كاظم باشا بواسطة بعض الأشخاص من دعوة شيخ مشايخ عشيرة المسروح الحربية، مع اثنين وثلاثة غيره، ممن يقيمون على الطريق الفرعي الذي سيستخدمونه، وجاؤوا إليه، وأحسن استقبالهم، وأوضح لهم: كيف استفاد العربان من النقل وغيره على طريق الخط العالي الموصل إلى المدينة المنورة، فزادوا من ثرواتهم، وأن جل آمال السلطان عبد الحميد هي إيصال الخط إلى مكة المكرمة، ليس بهدف تجاري، بل لتخفيف معاناة حجاج بيت الله الحرام القادمين لأداء فريضة الحج، وأنه وإن كان البعض يشيع بأن هذا الخط سيضع حدًا للأرباح التي يجنيها العربان من النقل، فإن كافة الإجراءات ستتخذ لتأمين مصالحهم، وضمان حصولهم على أرباحهم القديمة، بالإضافة إلى أن الدولة ستقدم لمن تكون له خدمات طيبة كافة المخصصات، وأنهم أجابوا بأنهم مستعدون لتنفيذ كل ما يطلب منهم بكل أمانة، كما صار بينهم وبين كاظم باشا عهد وميثاق وفقًا لأصول العشائر زيادة في الثقة، وذهب كاظم باشا إلى أن هذا العهد كان سببًا في تغيير موقف باب العرب دياب أفندي، إذ جاءه بعد خروج المشايخ، وأبدى استعداده لتقديم كل المعلومات المطلوبة بالرغم من خطورة ذلك، راجيًا أن تستمر الدولة في دفع مخصصاته، وأخيرًا أفاد كاظم باشا؛ بأن شيخ مشايخ رابع: حسين المبيريك قد تخلف عن موعد لقائه معه، وربما يكون السبب في ذلك: عدم الحصول على إذن إمارة مكة، وهذا ما جعل كاظم باشا يكتب إمارة مكة المكرمة، وولاية الحجاز، ويخبرهم بتوجهه إلى رابع بعد مرور قافلة الحجاج لمباشرة العمل في الإنشاء لتنظيم ميناء رابع، وتعيين مسار الخط، ورغبته في المساعدة، والدعم من قبلهم^(١).

وأنهى كاظم باشا تقريره؛ بأنه من غير المستبعد قيام بعض أصحاب المصالح الخاصة بتحريض قبائل العربان لإثارة بعض الموانع والمشاكل، لكن تأخير السفر لاستكمال سير الإنشاءات نتيجة مثل هذا الشك قد يكون له تأثير سيئ، ليس على إنشاءات ما بين المدينة المنورة ومكة فحسب، بل على إنشاءات سائر الأقسام الموصلة إلى المدينة المنورة أيضًا، وبالتالي إلى زيادة اعتداءات العربان، وأنه يأمل في وصول قسم من العساكر السلطانية المرافقة له، وبقيّة المؤن إلى المدينة^(٢). هكذا يتضح أن كاظم باشا حمل القائمين على إمارة مكة وولاية الحجاز جزءًا من المسؤولية في موقف قبائل العربان المعارض لمد الخط الحديدي إلى الحجاز، وعدم التعاون مع السلطات العثمانية لاستمالة هذه القبائل، وربما كان ذلك سببًا في إقالة السلطان لراتب باشا من ولاية الحجاز عام ١٩٠٨م، واستبداله بكاظم باشا.

ثالثًا. حشد القوات لحماية السكة، والاحتفالات بإنجازات الخط الحديدي الحجازي:

كانت السلطات العثمانية تتوقع أن تواجه عملية إنشاء سكة الحديد مقاومة من هذه القبائل، لذا حشدت في المنطقة ٥٠٠٠ جندي للقيام بعملية الحماية المطلوبة للخط، وفي الوقت الذي كان العمل يجري في منطقة العلا وسط حماس العاملين، كلما اقتربوا من المدينة المنورة، لم يُعكر صفو هذا النشاط سوى قيام بعض عشائر العربان المقيمة حول الخط بالاشتباك مع الجنود العاملين بالخط، وتدمير بعض أجزاء منه^(٣).

كذلك أفادت اللجنة العليا للخط الحديدي الحجازي الحميدي؛ بأنه عندما توجهت القوة العسكرية المؤلفة من: طابور مشاة، ومفرزة من خمسمائة من راكبي الهجن، وكتيبة من فرسان العساكر السلطانية، بمرافقة ناظر الإنشاءات: كاظم باشا، للقيام بالاستكشافات الفنية بين الحرمين، وتأسيس الآلات والأدوات اللازمة لإفراغ المواد الإنشائية في ميناء رابع، - ونتيجة لتحريض بعض أصحاب

(١) الأرشيف العثماني، تصنيف: ٤، ٣، ٢، ١، ٨٠٠/٢٥٢/٢٠٢٤، Y.PRK.ASK، البرقية الواردة من المشير كاظم باشا بالمدينة المنورة بتاريخ ٢٠ كانون الأول ١٣٢٣/٢ يناير ١٩٠٨م، ملحق رقم: ().

(٢) نفسه.

(٣) بدر، التاريخ الشامل للمدينة المنورة، (المدينة المنورة: (د.ن)، ١٩٩٣م)، ج٣، ص٢٧: ٢٨.

المصالح الشخصية الذين يعدون وجود الخط مانعاً لمصالحهم - تعرضت هذه القوة في المضيق المعروف بعشار - على بعد خمس عشرة ساعة من المدينة المنورة - لهجمات من بعض العربان، مما أدى إلى استشهاده سبعة من أفراد القوة العسكرية، وجرح ثلاثة بينهم ضابطاً^(١).

وأضافت اللجنة أنه حدث بعد وقعة مضيق عشار: أن أقدم هؤلاء العربان على نهب أحد أعضاء اللجنة، ويُدعى: أحمد أفندي، قرب قصبه العلاء، وهي دون المدينة المنورة، كما حلوا الجبائر من الأعمدة الحديدية، ووضعوها على الخط؛ إمعاناً منهم في إيقاع مزيد من الخسائر، كما أطلقوا النار قرب العلاء أيضاً، مما أدى إلى وفاة أحد أفراد راكبي الهجن، وجرح آخر، وهذا ما استتبعه انتقال كاظم باشا، ومعه: ثمانمائة عنصر من الطابور النظامي، ومفرزة راكبي الهجن من خمسمائة عنصر، وكتيبة فرسان إلى المدينة المنورة، وأنه ما لم يتم احتواء أسباب هذه الأحداث المؤسفة، فستكون هناك مشاكل تعترض وصول الخط إلى المدينة المنورة، وحتى إن تم ذلك فإن تعديت هؤلاء العربان ستحول دون الاستفادة المأمولة من النقل بين المدينة المنورة والشام، فضلاً عن عدم ضمان استمرار التنقل^(٢).

وعندها احتاطت السلطات العثمانية للأمر، واضطرت لزيادة قوات الحماية بالخط، حتى بلغ عددها في صيف عام ١٩٠٨م أكثر من خمسة عشر ألف فرد، يضمهم أولئك العاملون في مد السكة، ومع ذلك ازدادت المقاومة القبلية في ذلك الصيف مع اقتراب إيصال السكة إلى المدينة المنورة، إذ احتشدت القبائل المعارضة قرب المدينة في يونية ١٩٠٨م، وخاضت معركة عنيفة ضد القوات الحكومية، التي استخدمت المدفعية لقصف تجمعات القبائل المعادية لها، مما اضطرها إلى التراجع بعد أن خسرت أكثر من سببعين فرداً^(٣).

وذهب الفريق جواد باشا، القائد الأعلى للعسكريين العاملين في السكة، في أحد تقاريره إلى أن رؤساء العشائر قَدِموا بعد الحادث المذكور إلى المدينة المنورة لدى المشير: كاظم باشا والي الحجاز، وأوضحوا بأن الاعتداءات الواقعة كانت نتيجة تحريض بعض المغرضين، وقد تعهّدوا بالعمل على حماية الخط، وأقسموا على عدم تخريبه^(٤).

واعتمدت الدولة العثمانية في إنشاء الخط على تنظيم برامج افتتاحية للخط، وإقامة الدعاية له، فمثلاً أُقيمت الاحتفالات عند بلوغ الخط مدينة تبوك، كما تم - قبل بدء الاحتفالات ببضعة أيام - اجتماع في تبوك حضره الشيوخ، والزمعما البارزون، والموظفون في منطقة مدائن صالح وتبوك، ثم أُعدَّ لهم قطار خاص لينقلهم إلى دمشق، برفقة والٍ وعدد من الموظفين، بغرض الدعاية، وعند العودة إلى تبوك حرصت الدولة على أن يحضر الاحتفالات أيضاً الشخصيات الدينية، وتعاليت الدعوات للسلطان عبد الحميد الثاني^(٥).

وقد اختار المهندسون موقعاً غربياً المدينة المنورة في مواجهة باب السلام؛ لإقامة المحطة الرئيسية للخط الحديدي، وبدأوا يخططون على الأرض مسار الخط منها باتجاه العلاء، ووضعت الخرائط، وعُيِّنت مواقع الجسور على مجرى العقيق، ثم مجاري السيول الصغيرة، وما لبثت فرق الجنود وأن انتشرت على الطريق المرسومة للخط من المحطة الرئيسية - قرب باب العنبرية، والتكية

(١) الأرشيف العثماني، تصنيف: ٣٠٦/٧٤.Y.MTV، اللجنة العليا للخط الحديدي الحجازي الحميدي، بتاريخ: ٨ محرم ١٣٢٦هـ / ١١ فبراير ١٩٠٨م، ملحق رقم (٣).

(٢) نفسه.

(٣) السعدون، مقاومة القبائل لسكة حديد الحجاز: أسبابها، وتطوراتها خلال عامي: ١٣٢٦ و ١٣٢٧هـ / ١٩٠٨ و ١٩٠٩م، دار الملك عبد العزيز، مج: ١٤، ع: ٢، (الرياض، ١٩٨٨م)، ص: ٥٢.

(٤) الأرشيف العثماني، تصنيف: ٥٩٩-٩٢.BOA.ZB، تقرير من الفريق جواد باشا، بتاريخ: ١٦ شعبان ١٣٢٦هـ / ١٣ سبتمبر ١٩٠٨م، ملحق رقم (٤).

(٥) هولوكو، المرجع السابق، ص: ١٢٩-١٣٠.

المصرية -، وعمل الجنود والمهندسون بحماسة دينية بالغة؛ ومن ثم أُقيم احتفال كبير لوضع حجر الأساس للمحطة في المدينة المنورة، حضره عثمان فريد باشا شيخ الحرم، ومحافظ المدينة، وكبار الموظفين، فضلاً عن أعيان وأهالي المدينة، ووُضِع حجر الأساس لمسجد "الحميدية" قرب المحطة؛ ليكون شاهداً على الأهداف الإسلامية المشروع الجامعة الإسلامية، وما لبثت وأن وصلت الصناديق التي تحمل آلة توليد الكهرباء لنصب محطة توليد الكهرباء؛ استعداداً للإنارة المسجد النبوي، وجُهِزَ لحفل الافتتاح الكبير للخط الحديدي الذي سيشهد وصول القطار إلى المدينة المنورة أيضاً^(١).

وفي أغسطس ١٩٠٨م، تمّ تدشين خط السكة الحديدية الحجازية، وكان قد تحقّق إتمام كافة الأعمال المطلوبة للخط الذي يبلغ طوله من الشام إلى المدينة المنورة، بما فيه فرع حيفا، ألفاً وخمسمائة كيلو متراً؛ من حيث: إنشاء المباني الكبيرة في مواقعها؛ ومن بينها: مواقع عمان، والحساء، وبطن الغول، والأخضر، وخاصةً ما يتعلّق بأمر التصنيع الفني الذي تطلّبتّه العوارض الأرضية والطبيعية بفرع حيفا، ومباني محطات القدم، ودرعا، ومعان، وكانت محطة المدينة المنورة التي كانت قيد الإنشاء على الطراز العثماني المعماري، وكانت سرعة سير القاطرات تصل إلى خمسين كيلو متراً في الساعة؛ كي تقطع المسافة من المدينة المنورة إلى الشام بما في ذلك التوقف في المحطات في اثنتين وستين ساعة، بعد ما كانت هذه الرحلة تستغرق في السابق أكثر من خمسة أسابيع، وهذا كان دليلاً بلياً على كمال الخط الحجازي ورسالته^(٢).

لذا أُقيم الاحتفال المرتقب بافتتاح الخط رسمياً في أول سبتمبر من العام المذكور في المدينة المنورة، والذي صادف تولّي السلطان عبد الحميد الثاني السلطنة، فقدم الوفد السلطاني من دمشق عبر

(١) بدر، المرجع السابق، ص: ٢٧.

(٢) الأرشيف العثماني، تصنيف: BOA.ZB.٥٩٩-٩٢، تقرير من الفريق جواد باشا، بتاريخ: ١٦ شعبان ١٣٢٦هـ/ ١٣ سبتمبر ١٩٠٨م؛ وبذلك كانت سكة حديد الحجاز تبدأ بعد محطة مزيريب من: (محطة دمشق)، وتمر بعدد من المحطات في طريقها، ومن أهمها: الديرة - عمان - جزا - عطرانة (القطرانة) - معان - غدير الحج - بطن الغول - مداراة (المدورة) - تبوك - الأخضر - المعظم - الدار الحمراء - مدائن صالح (الحجر) - العلا - هدية. لتنتهي السكة بمحطة المدينة المنورة. وهناك محطات فرعية أخرى على امتداد طول السكة، وكانت المحطات الرئيسة تحتوي على ورش لإصلاح القاطرات، ومبانٍ خدمية للإشراف، والحراسة، والتمويل، ومبانٍ مخصصة لإسكان الحجاج والمسافرين، وخزانات للمياه، ودورات مياه، وعن مسيرة القطار من دمشق، أو من المزيريب حتى المدينة المنورة؛ حيث كان القطار يمر عبر سيره على المناطق التالية: سواء صغيرة أو كبيرة؛ ومنها: محطات توقف هي: من درعا إلى قم غارز ٧ ونصف كم، ثم نصيب ٢٥ كم، ثم المفرق ٢٣ كم، ثم السمراء ١٧ كم، ثم الزرقاء ١٩ كم، ثم مدينة عمان ١١ كم، ومن عمان إلى قصر ٤ كم، ثم إلى لين ١١ كم، ثم إلى الحيزة، ١٩ كم، ثم إلى ضبعة ١٦ كم، ثم إلى خان الزبيب ١٤ كم، ثم إلى سواقة ١٦ كم، ثم إلى قطرانة ٢٢ كم، ثم إلى منزل ١٨ كم، ثم إلى قريقرة ١٠ كم، ثم إلى الحسا ١٩ كم، ثم إلى جروف الدراويش ٢٥ كم، ثم إلى عنزة ١٧ كم، ثم إلى وادي جردون ١٨ كم، وأخيراً إلى معان، ومن مدينة معان كان يتحرك القطار ماراً بالقرى والهجر والمحطات التالية: معان - غدير الحج - بئر الشدييد - عقبة - وادي رتم - تل الشحم - رملة - مدورة - حارة العمارة، ومنها: إلى ذات الحج - بئر هرماس - الحزم - محطب - وأخيراً محطة تبوك، ومن تبوك كان يتحرك القطار إلى مدائن صالح، مروراً ب: وادي أتيل - دار الحج - مشيقة - أخضرا - خميس - دير سعد - المعظم - خشم صفا - دار الحمرا - مطالع - أبو طاقة - مبرق (مبرك) الناقة - وأخيراً مدائن صالح، ومن مدائن صالح إلى المدينة المنورة كان يمر على المناطق التالية: العلا - بدايح - مشهد - سهل المطر - زمرد - بئر جديد - طويرة - مدرج - هدية - جداعة - أبو النعم - عنتر، أو ما يعرف بإسطنبول عنتر - بويرة - أبيار نصيف - بواط أو بواطة - الحفيرة - مخيط، وأخيراً: محطة إستصيون بالمدينة المنورة، والتي احتوت على مباني بطول: ٦٠٠ متر، وعرض حوالي: ٤٠٠ متر. انظر: خالد الطويل، فصول من قصة سفربرلك تهجير العثمانيين أهالي المدينة المنورة، الوطن، ٢٧ أبريل ٢٠١٩م.

القطار إلى المدينة المنورة الواقعة على بُعد ألف وثلاثمائة واثنين كيلو مترًا، لإتمام عملية التدشين، برئاسة الفريق: جواد باشا، وعدد من كبار المسؤولين؛ من بينهم المشير: كاظم باشا، ومختار باشا رئيس المهندسين، ومديرو أقسام المشروع، وعدد كبير من كبار رجال الدولة العثمانية^(١).

وذهب جواد باشا في تقريره - السالف ذكره - إلى أنه قد وفد إلى المدينة المنورة أعداد كبيرة من الشخصيات المرموقة، وعشائر عربان البادية من مختلف أنحاء الجزيرة العربية، ممثلين للأقوام الإسلامية، وأعيان وأشرف مكة وأهاليها، وعدد من الإعلاميين المسلمين، وممثلو الصحف الأجنبية لحضور مراسم افتتاح الخط الحجازي، وقد ساد الشعور بالفخر والاعتزاز، وانهالت التهاني، ورُفعت الأيدي بالدعاء للسلطان، ورفعة شأن الوطن وسعادة الأمة، مع تمنياتهم بمد الخط إلى مكة المكرمة، وأن المصريين قد جمعوا أكثر من خمسمائة ليرة تبرعات؛ لتكون الدفعة الأولى لإنشاء الخط بين الحرمين، وسلّموها لجواد باشا، وأعقب الاحتفال بإجراء مراسم افتتاح إنارة المسجد النبوي وساحاته بالكهرباء^(٢).

هكذا حرصت السلطات العثمانية على اقتران وصول الخط الحديدي إلى المدينة المنورة بإنارتها بالكهرباء، إذ بدأ الحرم النبوي الشريف متلألئًا بالألوان الكهربائية، مما زاد من تأجيج المشاعر الإسلامية، ويتضح جليًا: إن هذه الاحتفالات بإنجازات الخط الحديدي الحجازي، وإقامة الدعاية له قد أتت أكلها، وحشد المشروع عواطف المسلمين، واستنهض هممهم ورجائهم في الجامعة الإسلامية، وبدأ وكان الرجل المريض في طريقه إلى الاستشفاء والتعافي، وظهر السلطان عبد الحميد كمنقذ للأمة، ومحط أملها، كما أن إشراك أهالي المدينة المنورة عامةً، وعشائر العربان خاصةً في احتفالات الافتتاح كان يهدف ربطهم بهذه الإنجازات العمرانية والمعمارية، والتي بطبيعة الحال ستعكس على حياتهم وأرزاقهم، فتكون سببًا في تمسكهم بهذه المكتسبات، والمحافظة عليها.

وحرصت السلطات الحكومية العثمانية على تخصيص مخصصات مالية لهم، حتى تأمن من اعتداءاتهم على الخط الحديدي، لذا اتخذت اللجنة العليا قرارًا بتكليف العربان والمشايخ والأفراد الذين كانوا يعملون في وظيفة الحمولة بقسم الخط الواقع بين موقع لين والمدينة خارج المعورة، وأصبحوا بلا عمل بعد تمديد الخط، بمهمة المحافظة على الخط، وتخصيص راتب لكل واحد منهم مقابل هذه الوظيفة، وأفاد كاظم باشا والي الحجاز الصدارة العظمى بأنه تم إعداد دفتر بأسماء هؤلاء، وأودع لدى عرفان بك وكيل مدير التشغيل، وقد أبلغ عرفان بك بضرورة المبادرة بتوزيع الرواتب في أقرب فرصة^(٣).

رابعًا- استمرار غارات العربان على السكة الحجازية بعد تشغيلها، واحتواء السلطات العثمانية للموقف:

يلاحظ أن تشغيل السكة الحديدية لم يضع حدًا لمقاومة القبائل، بل زادها إشتعالًا، وهذا ما يتضح من إغارتهم على السكة والحجاج خلال أول موسم حج بعد افتتاح السكة، إذ وردت برقية من مديرية التشغيل إلى اللجنة العليا للخط الحديدي الحجازي الحميدي في ذي الحجة ١٣٢٦هـ - يناير ١٩٠٩م،

(١) الأرشيف العثماني، تصنيف: ٩٢-٥٩٩-BOA.ZB، تقرير من الفريق جواد باشا، بتاريخ: ١٦ شعبان ١٣٢٦هـ/ ١٣ سبتمبر ١٩٠٨م.

(٢) نفس المصدر.

(٣) نفسه، تصنيف: ٢٥٥٢١٩، B.E.O، من قلم الصدارة العظمى إلى مقام العضو الأول في اللجنة العليا للخط الحديدي الحجازي الحميدي، بتاريخ: ٢٧ شعبان ١٣٢٦هـ/ ٢٣ سبتمبر ١٩٠٨م.

وتفيد ببلاغ القول آغاسي kolağasi (النقيب العسكري): جميل، معاون رئيس الحركة عن الاعتداء الذي قام به العربان على محطة بويرة - إلى الشمال الغربي من طريق المدينة المنورة العُلا -، وأنهم سرقوا خيمة البقالة، وأحرقوها، كما استولوا على نقود الموظفين، وغيرهم، وأخذوا معهم خنجرًا وبارودتين، وأصابوا البقال بالرصاص، وأضافت برقية مديرية التشغيل: بأن اعتداءات العربان قد تكررّت خلال هذه الفترة، وصار من الشائع أن ينزعوا السكك الحديدية، ويتسببوا في خروج القطار عن الخط، ووقوع الخسائر؛ مما أدى إلى تعطيل حركة سير القطارات بعد العُلا ليلاً، لحمايتها من الخطر، وهذا ما تسبّب في تعدّد الشكاوى حول عدم سفر مقطورات الشحن، وقطارات الركاب في وقتها، وتأخرها في الوصول إلى الموقع المقصود، ونوّهت البرقية إلى عدم اتخاذ الإجراءات الأمنية المأمولة من قبل محافظة المدينة المنورة، ووكالة نظارة الإنشاءات، وإلى امتناع يوزباشي وحدة مسلحة بمدفع رشاش بالحفيرة، وخوفه من التوجه مع وحدته إلى بويرة، وأن ذلك قد يؤدي إلى تقاعس مأموري الماكينات والقطار عن القيام بعملهم، وأما المواقع التي اختارتها الطوابير المكلفة بحماية الخط: فقد حدّدتها هذه الطوابير لحماية أنفسها من الهجوم، دون التفكير في مواقف الخط، وأيضاً دون النظر إلى الموظفين، والقطارات، وأحمال المسافرين، ولذلك لم تلحق أية خسائر بهذه الطوابير؛ مما أثر على موظفي القسم الواقع بين العُلا والمدينة، وتخاذلهم عن القيام بالأعمال الملقاة على عاتقهم بسبب الاعتداءات، وأكّدت البرقية على ضرورة تأمين إدارة التشغيل ضد هذه الأخطار لاقترب موسم الحج، وضرورة نقل المحمل المصري هذه الفترة من العُلا إلى المدينة^(١).

وهذا ما استتبعه اعتداء آخر من قبل عربان جهينة على موقع عنز، حسب إفادة برقية المدير العام للتشغيل: مختار بك إلى اللجنة العليا للخط الحديدي الحجازي؛ مما أدى إلى قتل ثلاثة أشخاص؛ أحدهم: عسكري، والثاني: شاويش البرق، والثالث: شاويش الإصلاح، كما استولوا على بارودتين وخمسة وعشرين جنيتهاً، ومؤن وغيرها؛ مما أدى إلى ترك موظفي وأمن عنز مواقعهم، ولجؤهم إلى بويرة، وتعطيل حركة القطار بين المدينة وهديّة، وهذا ما حاولت مديرية التشغيل تداركه بتحريك قطار من هديّة، تحت إشراف القول آغاسي: عمر زكي، مهندس شعبة القطارات، والقول آغاسي: وليّ أفندي، قائد وحدة الصنائع - مع عربتين من العسكر، وأدوات الإغاثة، بالرغم من الأخطار القائمة في محاولة لتأمين مؤن ومياه للموظفين والأفراد^(٢).

وأشارت برقية مختار بك السالف ذكرها إلى تعدّد وقوع عدة أحداث مؤسفة خلال موسم حج ١٣٢٦هـ، في طويرة، وجداعة، وأبو النعم، وعنز، وبيار ناصف، وحفيرة؛ مما أسفر عن سقوط عدد من القتلى والجرحى، وأن جميل أفندي معاون رئيس الحركة بالمدينة المنورة قد أبلغ الحكومة المحلية بصورة دورية، كما أبلغت إدارة التشغيل السلطات العليا بالأمر مرات عديدة، لكن محافظة المدينة المنورة وكذلك قيادة اللواء لم تتمكن من اتخاذ الإجراءات الحاسمة؛ مما زاد من تمرد العربان، وأنه إذا لم يتم استتباب الأمن من قبل الحكومة المحليّة بعد هذه الحالات المؤسفة، ووفقاً لما أبلغت به رئاسة مستودع العُلا مديرية التشغيل، فإن ميكانيكي القطار، وموظفي القطار الآخرين لن يتمكنوا من تسيير القطار بين العُلا والمدينة المنورة، وأن المحمل المصري على وشك الوصول إلى العُلا عن طريق الوجه، ولما كان من المتعذر في هذه الظروف نقل المحمل المصري والحجاج، فقد توجه المدير العام: مختار بك بنفسه إلى العُلا لإجراء التحقيقات، ومعاينة الوضع على أرض الواقع^(٣).

(١) نفسه، تصنيف: ٢٦٠٤٢٤، B.E.O، نظارة الإدارة المالية للخط الحديدي الحجازي الحميدي، برقية مديرية التشغيل إلى اللجنة العليا للخط الحديدي الحجازي الحميدي في ذي الحجة ١٣٢٦هـ/يناير ١٩٠٩م.

(٢) نفسه، تصنيف: ٢٦٠٤٢٤، B.E.O، نظارة الإدارة المالية للخط الحديدي الحجازي الحميدي، برقية المدير العام للتشغيل مختار بك إلى اللجنة العليا للخط الحديدي الحجازي الحميدي في أول محرم ١٣٢٧هـ/٢٢ يناير ١٩٠٩م.

(٣) نفسه.

هكذا حمّل المدير العام للتشغيل محافظة المدينة المنورة مسؤولية عدم اتخاذ الإجراءات الفاصلة لتأمين سلامة تسيير القطار بين العُلا والمدينة المنورة؛ مما زاد من تمردّ العربان. غير أنه تبيّن لدى وصول القطار الذي انطلق من هدية في أواخر ذي الحجة إلى موقف إسطنبول عنتر؛ بأن أسلاك البرق قطعت، والخيام خُربت ونُهبت، وأنه تم قتل ما لا يقل عن عشرة من المأمورين والمستخدمين من قبل العربان، وذلك حسب إفادة ناظر الخط الحديدي الحجازي: ذهني في أحد تقاريره لمقام الصدارة العظمى، والذي ذهب إلى ضرورة اتخاذ الإجراءات السريعة لتأديب المتجرئين على ارتكاب مثل هذه الجرائم، وجعلهم عبرة لغيرهم لإعادة الأمن، الذي يتوقف على القوة العسكرية^(١).

وهذا ما استتبعه رد الصدارة العظمى على نظارة الخط الحديدي الحجازي بإخطار نظارة الحربية، بعد واقعة اعتداء العربان على محطة بويرة السالفة الذكر، ووكالة ناظر الإنشاءات، ومحافظة المدينة المنورة لاتخاذ التدابير لمنع تكرار الاعتداءات، وملاحقة المتجاسرين، وتأديبهم، كذلك أفادت الصدارة: بأن النظارة المشار إليها قد أبلغت مرة أخرى - بعد الاعتداءات التي تعرّض لها موقف إسطنبول عنتر - الجهات العسكرية بإجراء ما يلزم لضمان سلامة وأمن الخط والموظفين، كما أيرقت إلى قيادة الحجاز بأن تقوم إمارة مكة المكرمة بإجراء النصح لمشايخ العربان لمنع تكرّر مثل هذه الاعتداءات التي تتعارض مع الشريعة والحماية^(٢).

هذا وأدّت اعتداءات العربان المتعددة إلى هرب الموظفين، وصارت هجماتهم على محطات ومواقع السكة تُهدّد حياة الكثيرين ممن جاؤوا لكسب أرزاقهم^(٣). كذلك لم يسلم الحجاج من اعتداءات العربان، وهذا ما أخطرت به برقية عبد الله شراعي^(٤)، رئاسة مجلس المبعوثان^(٥)؛ إذ أفادت بأن مائتين وخمسين من الحجاج تعرّضوا للنهب من قبل العربان أثناء توجّهم إلى المدينة المنورة بعد الحج، وطلب نقلهم بالخط الحديدي الحجازي إلى بلدانهم مجاناً، بعد أن أصبحوا في حالة تستوجب الشفقة، وهذا ما دفع الصدارة إلى تكليف نظارة الخط الحديدي بالتحقق من صحة الأمر، واتخاذ التدبير المناسب، فقامت مديرية التشغيل بمنح الحجاج الذين ثبت تضرّرتهم وثيقة، بمثابة تذكرة سفر، وإشعار الجهات المختصة لنقلهم مجاناً إلى بلدانهم، كما تقرّر إعفاؤهم من تحصيل مبلغ خمسة وعشرين قرشاً لصالح إنشاء محجر صحي^(٦).

(١) نفسه، تصنيف: ٢٦١٠٢٢، B.E.O، اللجنة العليا للخط الحديدي الحجازي الحميدي، تقرير ناظر الخط الحديدي الحجازي ذهني لمقام الصدارة العظمى، أول محرم ١٣٢٧هـ/ ٢٢ يناير ١٩٠٩م.

(٢) نفسه، تصنيف: ٢٦١٠٢٢، B.E.O، قلم رسائل الصدارة العظمى، إلى نظارة الخط الحديدي الحجازي، ٤ محرم ١٣٢٧هـ/ ٢٥ يناير ١٩٠٩م.

(٣) نفسه، تصنيف: ٢٦١٠٢٢، B.E.O، نظارة الإدارة المالية للخط الحديدي الحجازي، من المفتش طاهر، ٢٨ ذي الحجة ١٣٢٦هـ/ ٢٠ يناير ١٩٠٩م.

(٤) عبد الله شراعي هو أحد وجهاء اليمن، وكان مقيماً في المدينة المنورة خلال تلك الفترة، وكان آل شراعي من المقربين لدى السلطات العثمانية، ومنهم: أحمد شراعي الذي قدّم خدمات كبيرة للجيش الهمايوني في اليمن؛ فكافأته الدولة بوسام ذهبي، وأنعمت عليه برتبة باشا، وكان رئيس بلدية الحديدة وصنعا، وقررت الدولة أن يكون عضواً في مجلس شورى الدولة حماية له، بعد استدعائه إلى إستانبول للتحقيق معه في الادعاء بظلمة الناس، كذلك كان خليل شراعي أفندي عضو مجلس إدارة معان. انظر: الأرشيف العثماني، تصنيف: ١،٢-٢٧١٥٤٥-٣٦٦٢١، B.E.O، تصنيف: ٢٦١٦٥٩، B.E.O.

(٥) مجلس المبعوثان هو: مجلس النواب العثماني في عهد المشروطية (الحكم الدستوري) زمن السلطان عبد الحميد الثاني. انظر: تحسين باشا، السلطان عبد الحميد الثاني، ترجمة كمال أحمد خوجة، ط١، (الكويت: منشورات ذات السلاسل، ٢٠١٧)، ص ١٧٠: ١٧٨.

(٦) الأرشيف العثماني، تصنيف: ٢٦٠٤٢٤، B.E.O، قلم رسائل الصدارة العظمى، إلى نظارة الخط الحديدي الحجازي، ١٩ محرم ١٣٢٧هـ/ ٩ فبراير ١٩٠٩م؛ تصنيف: ٢٦٣٢٧٣-٣٥١١، B.E.O، اللجنة العليا للخط الحديدي الحجازي، من ناظر الخط ذهني، صفر ١٣٢٧/ ١ فبراير ١٩٠٩م.

وقد أعرب ناظر الإدارة المالية للخط الحديدي عن أسفه لوقوع مثل هذه الاعتداءات من العربان في الوقت الذي يتم فيه منح مشايخهم مخصصات كبيرة لكسب حمايتهم للخط^(١).
وتفيد مكاتب مديرية تشغيل السكة إلى نظارة الخط الحديدي الحجازي في ١٨ محرم ١٣٢٧ هـ - ٩ فبراير ١٩٠٩ م، باستمرار اعتداءات العربان في ظل حصول مشايخهم على المخصصات المالية المذكورة، إذ أشارت إلى تخريب العربان مسافة كيلو متر من الخط الحديدي، وأسلاك البرق في الكيلو ٢٧٧؛ مما أسفر عن توقف السفر على الخط، بسبب عدم قيام أفراد الحراسة على المواقف بدورهم، والذين تم تعيينهم من قبل قبيلة ولد محمد - من قبيلة حرب -، المسند إليها حماية المنطقة المذكورة، وأكد المدير العام أن أحد مشايخ القبيلة المذكورة حصل على مخصصاته بصورة منتظمة، وأن الثاني فقد أبلغ بأنه في مكان بعيد، وأنه سيتقدم بالطلب لاحقاً بعد عودته، وأما الشيخان الآخران؛ فقد وقع الخلاف بينهما بعد توقيعهما على سند التعهد بحماية النقطة المذكورة، كذلك أضاف بأن العربان وضعوا كميات من الحجارة على الخط في موقعين من الكيلو ستمائة وواحد بين بارت غمار وزان الحج، وأن حماية الكيلو ستمائة وواحد كُلفت بها قبيلة بني عطية، والمناوبون المعينون من قبل شيخ القبيلة المذكورة، وشيخ المشايخ، وقد نالوا مخصصاتهم بصورة دورية، لكنهم مع ذلك تجرؤوا على القيام بالاعتداء^(٢).

وبعد تعطيل حركة القطارات بين معان وتبوك في محرم ١٣٢٧ هـ - فبراير ١٩٠٩ م بسبب تكثُر اعتداء العربان على الخط ما بين ٥٧٨ و ٥٧٩، وقيامهم بوضع كميات كبيرة من الحجارة، وإزالة أعمدة البرق، أكد مختار بك مدير تشغيل السكة: أن المحل المذكور تابع لعربان بني عطية، وأنهم حصلوا على المخصصات المالية المحددة لهم، بموجب التعليمات الواردة من قبل لجنة الإنشاءات إلى مديرية التشغيل، وأضاف بأن بعض المشايخ مثل: حمود فرحان، وعبد الله سليمان قد اعترضوا على تعيين المناوبين لحراسة الخط من قبل شيخ المشايخ، وأنه من المحتمل أن هذه الحادثة قام بها هؤلاء بسبب وقوع الخلافات فيما بينهم، وعليه اقترح مختار بك تكليف وفد من قبل ولاية الشام لإدارة حوار مع هؤلاء المشايخ، وبحث تعديل التعليمات التي تم إعدادها من قبل لجنة إنشاءات الشام، وكاظم باشا سابقاً؛ خوفاً من أن يتمادى العربان الآخرون، ويوسعون من أعمال الاعتداءات؛ لتشمل أيضاً: الحي، والمعظم، والخميس، وطالب مختار باشا بتحقيق الأمن والمساعدة في نقل الحجاج البالغ عددهم أكثر من سبعة آلاف من المدينة بأمان، وحذر من العواقب إذا ما بقي الوضع على ما هو عليه؛ في ظل تعذر النقل، وعدم إمكانية تزويد الأفراد والموظفين بالمياه والمؤن، خاصة وأن النقل سيزداد صعوبة كلما تأخر الوقت؛ لاحتمال جريان السيول في الوديان داخل المناطق بين تبوك والمدينة في أواخر شهر شباط - فبراير^(٣).

وعليه صدرت أوامر الصدارة السامية إلى ولاية الشام وقيادة الجيش الخامس بإجراء اللازم ومقابلة المشايخ المذكورين، ووضع الخط تحت الحماية العسكرية الدورية^(٤).
وقدّمت ولاية الشام بعد قيامها بالتحقيقات إفادةً للصدارة السامية، مضمونها: أنه خلال تخصيص الرواتب للعشائر على الخط الحجازي، من قبل المشير: كاظم باشا، ناظر الإنشاءات السابق لحماية

(١) نفسه، تصنيف: ٢٦٠٤٢٤، B.E.O، اللجنة العليا للخط الحديدي الحجازي، العضو الأول وناظر الإدارة المالية للخط الحميدي، ٢١ ذي الحجة ١٣٢٦ هـ / ١٣ يناير ١٩٠٩ م.

(٢) نفسه، تصنيف: ٢٦١٦٥٩، B.E.O، وزارة البريد والبرق بحيفاً، من أحمد بك نائب مدير مديرية تشغيل السكة إلى نظارة الخط الحجازي، ٢٦ كانون الثاني ١٣٢٤ / ١٨ محرم ١٣٢٧ هـ

(٣) نفسه، تصنيف: ٢٦١٦٥٩، B.E.O، وزارة البريد والبرق بحيفاً، من مدير مديرية التشغيل مختار باشا إلى نظارة الخط الحجازي، ٢٧ كانون الثاني ١٣٢٤ / ١٩ محرم ١٣٢٧ هـ، الموافق ١٠ فبراير ١٩٠٩ م.

(٤) نفسه، تصنيف: ٢٦١٦٥٩، B.E.O، قلم رسائل الصدارة، إلى ولاية سورية، وقيادة الجيش الخامس، ٢٩ كانون الثاني ١٣٢٤ / ٢١ محرم ١٣٢٧ هـ.

الخط الحديدي الحجازي، لم تُوزع الحصص على مشايخ بعض الفرق من الرواتب المخصصة للعشائر داخل الولاية؛ مما أدى إلى أن يقوم عربان السكة الحجازية على الأكثر، وفي بعض الأحيان عربان بعض الفرق التي لم توظف في الولاية، بوضع الحجارة على الخط، وقطع خطوط البرق، ونحو ذلك من أعمال التخريب، وأنه قد تم تقديم النصائح والوصايا اللازمة لمختار بك مدير الإنشاءات، وحسن بك وكيل نظارة الخط، كما تكرر إبلاغ محافظة المدينة المنورة بذلك، بالإضافة إلى إخطار متصرفية الكرك، لإجراء المطلوب لمنع التعديت التي مرّ ذكرها، وجاء في جواب المتصرفية المذكورة؛ بأنه تمّت مقابلة شيخ فرقة رويان التابعة لعشيرة بني عطية التي قامت بتلك الاعتداءات، وأرسل شيخ مشايخ العشيرة المذكورة مع خليل شراعي أفندي عضو مجلس إدارة معان لاستكمال إجراءات الحماية العسكرية^(١).

ورغم ذلك استمرت اعتداءات العربان، وأفادت مديرية التشغيل في ٢٤ صفر ١٣٢٧هـ، ببرقية معاون رئيس الإصلاحات الدائمة، الذي أرسل مكلفاً من قبل لجنة الإنشاءات لتوزيع مخصصات العربان، عن استمرارية العربان بالاعتداء على الخط بين بواطة، وحفيرة، ونقل العوارض الحديدية بالجمال، وأن المخابرات البرقية بين المواقع المذكورة مستمرة بصورة جزئية، وأخبرت عن تعرّض الحفيرة للهجوم، وأن العربان الذين يُلون العلا اتفقوا على الاستعداد للهجوم، وطالبت باتخاذ اللازم لمنع هذه التعديت^(٢)، كذلك أفادت برقية مديرية التشغيل في ٢٦ صفر ١٣٢٧هـ؛ بأن عساكر الإصلاح والحماية الذين خرجوا من الحفيرة تعرّضوا لهجوم العربان عند الكيلو ١٢٦٣، وأن اثنين من أفراد الحماية قتلوا، وجرح أربعة، وأن قوة لإصلاح الخط تحركت من الحفيرة، فوجدت بعد خمسة كيلو مترات؛ بأن خطوط البرق قد خربت تماماً على مسافة كيلو متر واحد، وأخرقت أعمدتها، وأن العوارض الحديدية في نقاط مختلفة، وعلى مسافة كيلين قد نُزعت، وأن أسلاك البرق بمسافة ستة كيلو مترات قد تقطعت، وأخرقت أعمدتها، وأن الإصلاح يحتاج إلى وقت كبير^(٣).

كذلك أفادت المديرية ببرقية محطة العلا التي أخبرت: بأن مجموعة الإصلاحات العسكرية التي خرجت للتوجه بين مندرج وهدية قد تعرّضت لهجوم العربان لدى وصولها إلى الكيلو متر ١١٦٠، واستشهد أربعة منهم، وجرح ثلاثة، وتم إرسال طبيب مع عدد كافٍ من العساكر من وحدة الصنائع إلى مكان الحادث؛ إذ لم تحدث قبل الآن أية حادثة قتل، أو جرح في القسم المذكور الذي يقع داخل حدود قبيلة: ولد علي، وأن وقوع الحادثة هذه المرة دلالة على مدى تجرؤ هؤلاء العربان على توسيع نطاق اعتداءاتهم^(٤).

هكذا اعتبرت المديرية أن تعرّض مناطق تقع في حدود قبيلة: ولد علي لهذه الهجمات من قبل العربان دليل على أن إجراءات الحماية والتعزيزات الحكومية المختلفة لم تُؤدِّ إلى قمع همة المقاومة القبلية، بل استمرت إغاراتها على السكة، والقوات الحكومية، ورجال الإصلاحات، مع تطوير أساليبها، فأخذت تُغيّر على مناطق حراستها تابعة لقبائل ذات وزن؛ كقبيلة: ولد علي، ولا شك أن هذا التطوير كان وليد الرغبة في الظهور بمظهر القوي الذي لا يهابه تفوق القوات الحكومية، وأسلحتها،

(١) نفسه، تصنيف: ٢٦١٦٥٩، B.E.O، وزارة البريد والبرق بالشام، من أحمد وكيل الوالي إلى مقام الصدارة السامية، ١ شباط ١٣٢٤/ محرم ١٣٢٧هـ.

(٢) نفسه، تصنيف: ٢٦٤٠٨٥، B.E.O، نظارة الإدارة المالية للخط الحديدي الحجازي الحميدي، صورة البرقية الواردة من مديرية التشغيل بتاريخ: ٣ مارس ١٣٢٥ / ٢٤ صفر ١٣٢٧هـ، الموافق: ١٥ مارس ١٩٠٩م.

(٣) نفسه، تصنيف: ٢٦٤٠٨٥، B.E.O، نظارة الإدارة المالية للخط الحديدي الحجازي الحميدي، من مدير التشغيل: مختار بك، ٥ مارس ١٣٢٥ / ٢٦ صفر ١٣٢٧هـ.

(٤) نفسه، تصنيف: ٢٦٤٠٨٥، B.E.O، نظارة الإدارة المالية للخط الحديدي الحجازي الحميدي، من مدير التشغيل: مختار بك عن برقية محطة العلا، ٥ مارس ١٣٢٥ / ٢٦ صفر ١٣٢٧هـ.

وإجراءات حمايتها للسكة، وهذا ما يعكس اشتداد المقاومة القبلية واشتعالها خلال عام ١٣٢٧هـ-١٩٠٩م عمّا كانت عليه في السابق.

ويبدو أنه بعد إكمال إنشاء الخط الحديدي الحجازي من دمشق إلى المدينة المنورة، وانتهاء موسم الحج الأول الذي مرّ بعد افتتاح الخط، استشرع العربان بشكل عملي مقدار الخسائر التي لحقت بهم وحرمتهم من موارد مالية كثيرة، كانوا يعتمدون عليها في معيشتهم، سواء من تأجير جمالهم لنقل الحجاج والمؤن والأمتعة، أو من الهبات والأعطيات النقدية والعينية التي كانت تمنحها الدولة لهم؛ لقاء حمايتهم لقوافل الحجيج، وعدم اعتراض طريقها، ولم تعادل المخصصات التي حددتها لهم الدولة؛ لقاء حمايتهم للخط ما كانت تدفعه الدولة للقبائل في السابق، فصبّ هؤلاء البدو غضبهم على الخط الحديدي، واشتدت مقاومتهم له؛ لما له من عائد سلبي على موارد رزقهم.

وبناءً على ذلك الوضع المتردي فقد عادت السلطات الحكومية لمحاولة التفاهم مع القبائل، وأوكلت تلك المهمة إلى بحري باشا متصرف المدينة، والشريف حسين أمير مكة المكرمة، وأشاد بنجاح هذه المحاولة القنصل البريطاني في جدة، الذي كتب إلى سفير دولته في إسطنبول: بأن الأمن قد استتب بإجراءات الشريف الحكيم، وأن فحذي قبيلة حرب الكبيرين - المسروح، وبني سالم -، اللذين كانا يهاجمان السكة ويهدداها، قدّما ضماناتهما على عدم مهاجمة السكة بعد ذلك^(١).

وذهب أحد الباحثين إلى أن تلك الضمانات التي قدّمتها القبائل للشريف حسين، وما حصلت عليه مقابل ذلك من مبالغ مادية، كانت كافيةً لاستتباب الأمن حول سكة الحديد خلال السنوات التالية: خلال الفترة: ١٣٢٧-١٣٣٤هـ / ١٩٠٩-١٩١٦م^(٢)، ولكن أحداث ثورة الكرك خلال الفترة: ١٩١٠-١٩١١م، تُؤكّد عكس ذلك.

خامساً- ثورة الكرك وموقف الاتحاديين منها:

عندما تولّى جماعة الاتحاد والترقي الحكم، وخلعوا السلطان عبدالحميد الثاني سنة ١٣٢٦هـ-١٩٠٩م^(٣)؛ وحاولوا تنفيذ قوانين على المناطق التي ليس للدولة سيطرة عليها، وبعد أن تمكن سامي باشا الفاروقي قائد الحملة الحورانية من القضاء على ثورة الدروز في لواء حوران، وتطبيق سياسة الدولة المتمثلة بإحكام قبضتها على المناطق التابعة لها، وتسجيل النفوس، وفرض التجنيد الإجباري، وتحصيل الضرائب المتركمة على السكان، فقد طلب من وزارة الداخلية في إسطنبول أن تطبق السياسات التي اتخذت في لواء حوران على لواء الكرك^(٤)، وجاءت موافقة وزارة الداخلية على طلب

(١) السعدون، المرجع السابق، ص: ٥٤.

(٢) نفسه.

(٣) تمكن الاتحاديون من خلع السلطان عبد الحميد في ٢٤ نيسان ١٩٠٩م، ونصبوا بدلاً منه أخاه: محمد رشاد سلطاناً على البلاد، ذلك لأن السياسة المطلقة التي استخدمها السلطان عبد الحميد لم تضمن له سلامة العرش؛ لأنها أدت إلى نشوء القلاقل، والاضطرابات المتوالية، وظهور حركات المطالبة بالاستقلال في كافة أنحاء الدولة العثمانية، ومنها البلاد العربية، فنشطت جمعيات داخلية، مثل: جمعية الاتحاد والترقي، لقلب نظام الحكم، والعمل على ترقّي السلطنة تحت ظل الدستور الذي يكفل لكل عثماني وجوداً حقيقياً في وطنه، وبدأت العلاقة تسوء تجاه الولايات العربية، بعد ظهور الاتجاه القومي الطوراني، الذي مثله الاتحاديون، فعملوا على تمجيد القومية التركية، واحتقار غيرها من الجنسيات والقوميات الواقعة تحت لوائها، كما أنها اتجهت نحو سياسة التتريك، وطمس معالم اللغة العربية، والشخصية العربية، فقد تبنى المترجمون العثمانيون والكتاب والمثقفون العمل على تنقية اللغة العثمانية من الألفاظ العربية، والفارسية، واشتقاق ألفاظ تركية بحتة، أخذين بعين الاعتبار إدخال الألفاظ الفلسفية، والثقافية الأوروبية؛ وصارت اللغة التركية لسان الدولة الرسمي، علماً بأن أكثر الناطقين بالعربية هم أكثر العناصر العثمانية. يُنظر: خالد محمد حمود الطراونة، ثورة الكرك في المصادر العربية، ١٣٢٨هـ / ١٩١٠م، رسالة ماجستير منشورة، (جامعة مؤتة: الأردن، ٢٠٠٦)، ص: ٨١-٨٢.

(٤) تقع منطقة الكرك في الجهة الجنوبية الشرقية من ولاية سوريا، وهي: شبه هضبة متموجة يتراوح ارتفاعها عن

سامي باشا الفاروقي، على الرغم من رفض الأهالي لهذه الإجراءات، بعد أن استطلع متصرف الكرك: محمد طاهر بك آراء شيوخ عشائر الكرك؛ بينما أصرَّ عليها سامي باشا، واعتبرها إجراءات ضرورية من الحكومة لحماية المناطق الأهلة بالسكان من تجاوزات العربان؛ مما أدَّى إلى تصاعد عدد من الأحداث أدَّت إلى إشعال فتيل ثورة قومية عارمة في لواء الكرك كلَّه، امتدت إلى المدن الواقعة جنوب الأردن؛ كمعان، والطفيلة، ثم امتدت إلى أم الرصاص، ومادبا، وذيبيان وعجلون، شمالاً، حتى شملت ووصلت كلَّ البوادي الأردنية، وشارك فيها أبناء هذه المناطق، حتى وصل الزخم الجماهيري لهذه الثورة إلى العقبة الواقعة أقصى جنوب الأردن، وحتى مدائن صالح في الحجاز، وتزايدت خلالها الهجمات؛ مما أدَّى إلى نهب وإحراق وتدمير كافة دوائر الحكومة، والبلدية، والبريد، والبرق، والسجن، وبيوت المأمورين، والدكاكين، ومحطات الخط الحديدي الحجازي^(١).

ومتابعة ما ورد بالوثائق عن هذه الثورة، والتحقيقات الموسعة التي قامت بها السلطات العثمانية؛ يوضح: أنه تراكمت عدة أسباب دفعت الأهالي، وقبائل العربان في لواء الكرك إلى إشعال الثورة؛ منها: انقطاع المخصصات المالية السنوية التي كانت تتقاضاها القبائل الواقعة على طريق الحج الشامي - مثل: قبائل بني صخر، والسلايطة، والحجايا، والحويطات -، والتي كان يُطلق عليها اسم: "الصرة"، فضلاً عن حرمانهم من العائد المالي المميز الذي كان يعود عليهم مقابل تأجيرهم الآلاف من الجمال للقافلة المذكورة؛ لنقل الحجاج، وأمتعتهم، وكذلك سوء معاملة الأهالي من الحكام المحليين، وموظفيهم في اللواء، المنتسبين إلى الجمعيتين التركيتين: الاتحاد والترقي، وتركيا الفتاة، وتدخل الدولة في الملكيات الخاصة من الأراضي، وقيام متصرف الكرك: محمد طاهر بك بجمع الأسلحة من الشيوخ والأهالي؛ لتأمين حماية موظفي الدولة، وكان السلاح عندهم بمنزلة قوتهم، وعرضهم، وكرامتهم، بالإضافة إلى التجنيد الإجباري، وإحصاء النفوس والأملاك، وإذلال موظفي لجان الإحصاء للشباب بالقرى، وفرض الخدمة العسكرية الاجبارية على صغار الشباب، وانتشار الشائعات حول دفعهم إلى القتال في المناطق النائية من السلطنة، مثل: الروميلى، والأناضول، وأرضروم، واليمن، وغيرها، وكانوا يتعرضون للموت بسبب سوء التغذية والأحوال الجوية، أو لتعزيز قدرة الجيش العثماني الذي كان يخوض حرب البلقان: "حرب سالونيك"، وكان متصرف لواء الكرك: محمد طاهر قد حذر من أنه إذا تم العمل بمعاملة التجنيد ربما يشق أهالي اللواء عصا الطاعة، أو يفرون إلى البادية، ووصفهم بالوحشة والشراسة، وطالب بتأجيل المعاملة حتى لا يُدفع العساكر إلى مقاتلة عشائر اللواء في أيام الشتاء في منطقة واسعة، وعربانها كثر، ومزودون بالأسلحة، كذلك أشار إلى عدم جواز قياس حوران في طبيعة عشائرها، وقلة عربان باديتها بلواء الكرك، هذا وقد ترددت الأقاويل بأن الحكومة بعد تحرير النفوس ستأخذ من كل قبيلة عشرين من الخيول؛ لتستخدمها في

مستوى سطح البحر بين ٨٠٠-١٢٠٠م، وتتميز المنطقة بموقعها الجغرافي المميز، حيث تعدُّ نقطة توزيع مهمة بين ولاية الحجاز، وولاية سوريا، ومصر، وكانت قافلة الحج الشامي والسكة الحديدية الحجازي تمر في أجزائها الشرقية، وقد أدركت الدولة العثمانية الأهمية الاستراتيجية للمنطقة؛ فأصبحت مركز لواء في سنة: ١٣١١هـ-١٨٩٣م، يضم أفضية السلط، والطفيلة، ومعان، وكانت حدود لواء الكرك تمتدُّ من نهر الزرقاء شمالاً حتى مدائن صالح والعقبة جنوباً، ومن وادي عربة والبحر الميت غرباً، إلى وادي السرحان شرقاً، ومن هنا اكتسب لواء الكرك أهمية حيوية في العهد العثماني. يُنظر: الطراونة، المرجع السابق، ص: ٣١.

(١) الأرشيف العثماني، تصنيف: ٣٤-٣-٦١/٣.DH.SYS، حول تطبيق الإصلاحات اللازمة بلواء الكرك أسوة بلواء حوران، تشرين الثاني/كانون الأول ١٩١٠م؛ تصنيف: ٣، ٢، ١-٢٩-٣-٦١/٣.DH.SYS، ولاية سورية، قلم المراسلات، صورة محضر حادثة الكرك، ١٤ ذي الحجة ١٣٢٨هـ، (١٦ كانون الأول ١٩١١م).

إخماد هوسات العساكر المتجمعة، كذلك من أسباب هذه الثورة: تخفيض رواتب الشيوخ، وكثرة الضرائب: كالمسقفات عن البيوت، والعشر عن المحاصيل الزراعية، ورسم المواشي، وبدل الطريق، والمعارف، والعسكرية، وغيرها من الضرائب التي أثقلت كاهلهم، وعدم الموافقة على تعيين الشيخ قدر المجالي عضوًا لمجلس الإدارة؛ رغم فوزه شعبيًا بأكثرية الأصوات، وذلك لتقليص قوة الزعامات المحلية؛ حفاظًا على هيبة الدولة، وخطتها في منطقة الشام عامةً، إلى غير ذلك من الإجراءات التي تتوافق مع سياسة التنريك، وما كان يقوم به الاتحاديون بإستانبول ضد العرب، وقيام ثورة اليمن، واضطرابات العراق، ونجد، وهوران، فقد كان لكل ذلك دور هام، وزخم واسع داخل الكرك، إذ انعكس على موقف العشائر في المنطقة، وأثار حفيظة المواطنين؛ وتوجّه سكان الكرك، وما جاورها لعقد العديد من التحالفات ضد السلطة، وتكتّلوا يداً واحدةً ضد الدولة، مما جعل الاتحاديين يُرجعونها إلى تحريض أنصار السلطان عبد الحميد المخلوع ضد الدولة، لإثارة الفتن والاضطرابات في المنطقة العربية بصورة عامة، وإعاقة جهود الاتحاديين بصورة خاصة^(١).

وقد بدأ التمرد داخل بلدة الكرك في صباح يوم السادس والعشرين من تشرين الثاني، من سنة ١٩١٠م، واستمرت عشرة أيام؛ حيث أحرق المتمردون واحدًا وسبعين منزلًا، ومائة وثلاثة وعشرين دكانًا، ودارًا للحكومة، ومكتبًا للبرقيات، ومدرسةً، ودوائر تابعة للمعارف، وكافة مساكن المأمورين، وأحرقوا الأوراق والسجلات الموجودة في عموم الدوائر، وقتلوا عددًا من أفراد الجندرية الذين تصدوا لهم، وكذلك أحد عشر من الضباط والأفراد، الذين سعوا إلى قلعة الكرك للمقاومة، وأكثر من أربعين من مأموري تحرير النفوس، والضباط، والعساكر في القرى، ولدى العشائر، فضلًا عن قتل مأموري محطتي: القطرانة، والفريفة، وطبيب، ومهندس الخط الحديدي والحجازي، وعامل ومقاصي محطة وادي الحسا، وسبعة أو ثمانية من مأموري المحطات الأخرى، ونهبوا التجار القادمين من معان بقطار الركاب، وأحدثوا تخريبًا جزئيًا في خمسة وعشرين محطةً للقطار، إلى غير ذلك من أعمال التخريب، والتي وصلت إلى معان، والطفيلة^(٢).

ففي قضاء معان؛ قامت عشائر الحويطات، والنعيمات، ووادي موسى، والحجايا، والمطارفة، والذبابات، والركيبات، والعمامرة، والأبو ناية، والمزية، والرشيدة، والنوافلة، والسليمات، والحسنات، والهلالات، واللياسنة، والهدايات، والفلاحات، والصباحين، بقيادة شيخ الحويطات: عرار بن جازي، ومحمد البحيري من مشايخ الحجايا وغيرهم بالتوجه إلى الخط الحديدي، وتخريب وإحراق حوالي سبعة وثلاثين محطة، وخطوطها الحديدية والبرقية؛ بدءًا من محطتي خان الزبيب، وعنيزة، وانتهاءً بخط محطب، مع حصار بلدة معان، ومحطتها، ومركز ناحية الشوبك خمسة عشر يومًا، وفي قضاء الطفيلة قام أهالي قرية صنفحة، وقسم من عربان الحويطات قضاء معان بهجوم على دائرة الحكومة، وأطلقوا الرصاص، وأحرقوا أوراق وسجلات دائرة البرق^(٣).

(١) نفسه، تصنيف: ٥-٣٤-٣-٦١/٣-DH.SYS، صورة البرقية المرسله من متصرفية الكرك إلى نظارة الداخلية الجليلية، ١٨ تشرين الثاني ١٣٢٦هـ، (١ كانون الأول ١٩١٠م)، تصنيف: ٢،٣، ١-٧-٣-٦١/٣-DH.SYS، الباب العالي، نظارة الداخلية، قلم البرقيات، برقية واردة من ولاية سورية بشأن حادثة الكرك، ٤ شباط ١٣٢٦ / ١٧ صفر ١٣٢٩هـ (١٧ شباط ١٩١١م)؛ تصنيف: ٢، ١-٢٠-٣-٦٣/٣-DH.SYS، قلم المراسلات بولاية سورية، حول نتائج التحقيقات التي أجريت تحت إشراف مدعي استئناف الولاية: شكري أفندي، بشأن حادثة الكرك، ٦ نيسان ١٣٢٧ / ١٩ صفر ١٣٢٩هـ.

(٢) نفسه، تصنيف: ٢، ١-٢٠-٣-٦٣/٣-DH.SYS، قلم المراسلات بولاية سورية، حول نتائج التحقيقات التي أجريت تحت إشراف مدعي استئناف الولاية: شكري أفندي، بشأن حادثة الكرك، ٦ نيسان ١٣٢٧ / ١٩ صفر ١٣٢٩هـ.

(٣) تصنيف: ١٩-٣-٦١/٣-DH.SYS، قلم المراسلات بولاية سورية، حول نتائج التحقيقات التي أجريت بشأن حادثة الكرك، ٦ نيسان ١٣٢٧ / ١٩ صفر ١٣٢٩هـ.

وتُفيد إحدى الوثائق: بأن السلطات العثمانية حاولت السيطرة على الأوضاع، وأنه جرى إصلاح ما تم تخريبه من الخط الحديدي، وكذلك الخط البرقي لمنع انتشار أعمال العنف إلى باقي عربان معان، والمدينة المنورة، وفتح الطريق صوب معان، حيث نجحت الحملة العثمانية التي أرسلها سامي باشا الفاروقي بقيادة صلاح الدين بك، والمؤلفة من ستة طوابير في فك الحصار عن قلعة الكرك، وتحرير القطعات العسكرية في الطفيلة، وأم الرصاص، وقد تقرّر التآني في اتخاذ الإجراءات القانونية في بداية الأمر، ريثما تنتهي التحقيقات، وبعد إعادة الأموال المنهوبة كاملة، والتعويض عن الخسائر والأضرار التي تعرّضت لها الحكومة، والخط الحديدي، لكن قيادة الفرقة لم تُصغ لأوامر الحكومة، وقامت بمطاردة الفارين والمصريين على إخفاء المسروقات، والتنكيل بهم، وباستثناء واحد أو اثنين من الرؤساء المتورطين بالحادثة، تم القبض على كافة المشايخ المشاركين بها، وتسليمهم للحكومة، وإعادة الأمن والأمان، وتم تنفيذ الأحكام بحق المتسببين بهذه الفاجعة، وقد باشرت هيئة خاصة التحقيقات القانونية المطلوبة^(١).

هكذا استطاع جنود الحملة العثمانية احتواء التمرد، ولكنهم عاملوا الأهالي بوحشية لم يسلم منها حتى الأطفال، والنساء، كما أنهم قاموا بهدم منازل كثيرة، وذلك انتقامًا من أصحابها الذين تحالفوا مع الثوار، كما لم تسلم مدرسة الكرك من التدمير، حيث تم إحراق جزء منها، وذلك بسبب قذائف المدافع، ثم باشر جيش الحملة أعمال القمع، والتنكيل في المناطق الواقعة خارج مدينة الكرك، فتم توجيه حملة بقيادة الأميرالاي: ناجي بك - والذي تسلم مهام القيادة والمتصرفية في لواء الكرك - إلى عشائر كل من بني حميدة، والمجالي، وعلى الرغم من مقاومه الشديدة التي واجهها جيش الحملة من قبل المجالي، إلا إن القوة استطاعت أن تقتل منهم أربعة أشخاص، وألقت القبض على ستين فردًا^(٢).

هكذا شاركت أغلب قبائل العربان المقيمة في لواء الكرك بالثورة والهجوم على محطات الخط، مثل: قبيلة بني صخر، والسلايطة، والحجايا، والحويطات، والنعيمات، فهاجموا محطات الخط بين عمّان ومعان، وقد استطاعت الحكومة فيما بعد إصلاح المحطات من معان إلى المدورة، أمّا المحطات من تبوك إلى المدينة لم تُمس بسوء، وذلك بسبب الدور الذي لعبه الشيخ حرب زعيم قبيلة بني عطية في حماية هذه المحطات هو وأفراد قبيلته^(٣)، لذا أبلغت نظارة الحربية - وفقًا لإفادة قيادة فرقة حوران - نظارة الداخلية بتعليمات للفرقة بين قبائل الكرك فيما يتعلّق باستمرار دفع المخصصات المالية، وعدم دفع رواتب عشيرتي: الحجايا، والسلايطة، وفرع الجازي من الحويطات من بين قبائل عربان اللّواء، والمكلفة بحماية الخط، وذلك لتورّطهم في أحداث الكرك، وأن عشائر مثل عشيرتي: المناعين، والشرارات احتفظت بولائها، فتم دفع رواتبهم^(٤).

وقد صدرت الأحكام بمعاقبة المتورطين بتخريب الخط الحجازي، ومن ذلك: صورة الإرادة السنوية التي تفيدنا بها إحدى الوثائق، والتي يصادق فيها السلطان محمد رشاد، وناظر الحربية، والصدر الأعظم على قرار ديوان الحرب العرفي بحوران بجنوبي دمشق، بمعاقبة عبد بن سبيك شيخ فرقة سليمان، التابعة لقبيلة النعيمات بالأشغال الشاقة لمدة خمس سنوات، اعتبارًا من تاريخ القبض

(١) تصنيف: ٢,٣, ١-٧-٣-٦١/٣.DH.SYS، الباب العالي، نظارة الداخلية، قلم البرقيات، برقية واردة من ولاية سورية بشأن حادثة الكرك، ٤ شباط ١٣٢٦/١٧ صفر ١٣٢٩هـ، (١٧ شباط ١٩١١م).

(٢) الطراونة، المرجع السابق، ص: ١٣٥-١٣٦.

(٣) نفس المرجع، ص: ١٢٥.

(٤) الأرشيف العثماني، تصنيف: ٢-٢-٦١/٣.DH.SYS، المديرية العامة للخط الحديدي الحجازي إلى نظارة الداخلية الجبلية، ٢٥ ربيع الآخر ١٣٢٩هـ - ١١ نيسان ١٣٢٧ (٢٤ نيسان ١٩١١م).

عليه، بموجب المادة السابعة والخمسين من قانون العقوبات المدني، وذلك للتأكد من مشاركته مع عشيرته في محاصرة قسبة معان، وتخريب قسم من الخط الحديدي الحجازي، وإحراق محطتين^(١).
ومن أسماء المعتقلين من أصحاب الكلمة والقيادة في حادثة الكرك: شيخ عشيرة الضمور/ محمود بن طه الضمور، وشيخ صرايرة الكرك/ سالم بن عيسى الصرايرة، وشيخ حباشنة الكرك/ درويش بن خليل الجعافرة، وشيخ كفارين الكرك/ حامد بن علي كفاوين، ومن مشايخ معاينة الكرك/ ساهر بن محمد المعاينة، ومن مشايخ صرايرة الكرك/ سلامة بن إبراهيم الصرايرة، ومن مشايخ بني حميدة/ علي بن سليمان اللوانسة، ومن مشايخ بني حميدة/ منصور بن أحمد الطريفي، ومن مشايخ حباشنة الكرك/ سليمان بن موسى الحباشنة، ومن وجوه طراونة الكرك/ سالم بن ذياب الطراونة، ومن مشايخ مبيضين الكرك/ داود بن فليحان المبيضين، ومن وجوه طراونة الكرك/ حمد بن خلف الحجوج، ومن مشايخ صرايرة الكرك/ محمد بن سليمان أبو اللين، ومن مشايخ بني حميدة/ فلاح بن علي اللصاصمة، ومن مختاري فرقة المعاينة ببني حميدة/ سليمان بن حميد، ومن وجوه صرايرة الكرك/ سليمان بن جدوع الصرايرة، وشيخ عشيرة البطوش/ عبد الغني بن فلاح البطوش، ومن مشايخ بطوش الكرك/ سليمان بن إسماعيل البطوش، ومن مشايخ الحجايا/ رشيد بن سليمان شتيوي، ومن وجوه كفاوين الكرك/ عبد الكفاوين، ومن وجوه ذنبيات الكرك/ سالم بن فارس الذنبيات، ومن وجوه طراونة الكرك/ يوسف بن سليمان الحجوج، ومن وجوه مجالي الكرك/ كريم بن فارس المجالي، ومختار عشيرة قرالله الكرك/ إبراهيم بن حميدات قرالله، وشيخ ذنبيات الكرك/ برهم الغوري، ومن وجوه مجالي الكرك/ زعل التحصنار المجالي، ومن وجوه الطراونة/ عبد المنعم بن سليمان الطراونة، ومن وجوه حويطات معان/ سالم الطويل، كذلك من أسماء أصحاب الكلمة والقيادة الفارين المتهمين في حادثة الكرك، وتخريب الخط الحديدي من عشيرة المجالي/ دليوان بن محمد المجالي، وفريوان بن محمد المجالي، ومشافق بن عيسى المجالي، وعطوة بن صالح المجالي، وعطوان بن صالح المجالي^(٢).

وخلاصة القول: أن "سكة حديد الحجاز الحميدية" كانت من أعظم مكتسبات المسلمين عامة، والسلطان عبد الحميد الثاني خاصة، والذي أقدم على إنشائها بهدف جمع المسلمين تحت راية الدولة العثمانية، وتعزيز نشاطهم تحت مظلة الوحدة الإسلامية في مواجهة الدول الغربية، التي كانت تتحين الفرص للانقضاض على ممتلكات الدولة العثمانية، ولكن القدر لم يمهل السلطان عبد الحميد الاستمتاع بمراسم افتتاحه، ووصله إلى المدينة، والقيام برحلة حج عبره، حيث تكتل عليه الاتحاديون، وأشعلوا ثورة جماعة تركيا الفتاة ضده، وخلعوه عن العرش في ٢٤ نيسان ١٩٠٩م، وقد ساهم خلع السلطان عبدالحميد الثاني، وسيطرة الاتحاديين على السلطة، وسياساتهم الجائرة، في إلحاق أضرار بالغة بالسكة، حيث صب البدو غضبهم عليها، وتصاعدت الأحداث التي أودت بالخط الحجازي بعد ثماني سنوات من إنشائه؛ حيث كانت الاغارات على السكة على أيدي أتباع الشريف حسين بن علي، حين أعلن ثورته على الدولة العثمانية في ٩ شعبان ١٣٣٤هـ - ١٠ يونيو ١٩١٦م، بتحريض من بريطانيا في خضم الحرب العالمية الأولى، القاصمة للخط الحجازي، حيث لم يقم له بعدها قائمة.

(١) نفسه، تصنيف: ١٠٣ Lef-٣-٨٦/DH.SYS، نظارة الحربية، صورة إرادة سنوية، أسماء المعتقلين من أصحاب الكلمة والقيادة في حادثة الكرك، ٥ رمضان، سنة ١٣٣٠هـ، ٥ أغسطس، سنة ١٣٢٨. ملحق رقم ().

(٢) نفسه، تصنيف: ١٠-٣-٦١/DH.SYS، ولاية سورية، قلم المراسلات، أسماء المعتقلين من أصحاب الكلمة والقيادة في حادثة الكرك، وتخريب الخط الحديدي، ٥ رمضان، سنة ١٣٣٠هـ، ٥ أغسطس، سنة ١٣٢٨. ملحق رقم (٥).

الخاتمة:

- مما تقدم بيانه نستخلص نقاطاً رئيسة يمكن أن تُعتبر نتائج لهذه الدراسة:
- كان إنشاء السلطان عبد الحميد الثاني لـ "سكة حديد الحجاز الحديدية"، يهدف إلى تعزيز ومؤازرة السياسة الإسلامية في أرجاء العالم كافة؛ لما لهذه الإنجازات من قدرة على حشد المسلمين تحت مظلة الوحدة الإسلامية، وتمكين العالم الإسلامي من استرداد مكانته المسلوبة عالمياً.
 - إن خط حديد الحجاز قد لعب دوراً كبيراً في تبدل نمط الحياة عند القبائل البدوية، كما أن امتداد الخط من دمشق إلى المدينة المنورة ساعد الدولة العثمانية في أن تُحكم قبضتها على المنطقة بصورة فعلية؛ وكانت قبائل العربان تدرك أن الخط سيمنح الدولة وسيلةً آليّةً وسريعةً لحشد الجنود ضدهم في مناطق لم تكن الدولة تجرؤ في السابق أن تدفع جنودها إليها.
 - بعد إكمال إنشاء الخط الحديدي الحجازي من دمشق إلى المدينة المنورة، وانتهاء موسم الحج الأول الذي مرّ بعد افتتاح الخط، استشعر العربان عملياً مقدار الضرر على وجودهم الاقتصادي، والخسائر التي لحقت بهم، وحرمتهم من موارد مالية كثيرة كانوا يعتمدون عليها في معيشتهم، سواء من تأجير جمالهم لنقل الحجاج والمؤن والأمتعة، أو من الهبات والعطايا النقدية والعينية التي كانت تمنحها الدولة لهم؛ لقاء حمايتهم لقوافل الحجيج، وعدم اعتراض طريقها، فنشطت تحركاتهم واعتداءاتهم على محطات الخط الحجازي في محاولة لتعطيله، وشل حركته.
 - وجاءت تدابير الدولة العثمانية للسيطرة على اعتداءات العربان محدودةً، وغير مجدية، واقتصرت على تأمين طريق الخط الحديدي بالعهد إلى شيوخ القبائل التي تقيم حوله، وتخصيص رواتب لهم، بالإضافة إلى الاستعانة بقوات عسكرية قريبة من مسار الخط لحمايته، فضلاً عن تنظيمها للاحتفالات بإنجازات الخط؛ لتعظيم قيمته لدى المسلمين، لجمعهم تحت راية الدولة العثمانية، وتعزيز نشاطهم في مواجهة الدول الغربية، التي كانت تتحين الفرص للسيطرة على ممتلكات الدولة العثمانية.
 - بينما لم تعادل المخصصات التي حددتها الدولة لقبائل البدو لقاء حمايتهم للخط ما كانت تدفعه الدولة لهم في السابق، بل إنها عمدت إلى تقليلها بمرور الوقت، في الوقت الذي تزايدت فيه أعباء هؤلاء العربان، وتجمعت ديونهم بسبب الضرائب الباهظة، وخاصةً في سنوات الجفاف، فصب هؤلاء البدو غضبهم على الخط الحديدي، واشتدت مقاومتهم له؛ لما له من أثر سلبي على أرزاقهم.
 - حاولت السلطات العثمانية استقطاب بعض الشخصيات المؤثرة للتوسط بين الحكومة العثمانية وقبائل العربان في محاولة للتأثير عليهم، ومحاولة إثنائهم عن أية أفكار عدائية عن السكة الحجازية، ومن هؤلاء: بعض رجال أكثر المشايخ نفوذاً بين العربان، وأمراء مكة.
 - بينما كان أمراء مكة ينظرون إلى هذه السكة الحجازية بعين الريبة المتزايدة، فقد شعروا بأن استقلالهم مهدد، ولما كانت هذه التطورات تمت في إطار الدولة على أسس دينية، بقيت مظاهر عدم الرضا مقتصرَةً على عدم تعاون شريف مكة مع السلطات في وضع حد لاعتداءات العربان على السكة.

- وقد ساهم خلع السلطان عبد الحميد الثاني، وسيطرة الاتحاديين على السلطة، وسياساتهم الظالمة، في إلحاق أضرار بالغة بالسكة، حيث صبَّ البدو غضبهم عليها، وتصاعدت الأحداث التي أودت بالخط الحجازي بعد ثماني سنوات من إنشائه؛ حيث كانت الاغارات على السكة على أيدي أتباع شريف مكة حسين بن علي، حين أعلن ثورته على الدولة العثمانية في ٩ شعبان ١٣٣٤هـ - ١٠ يونية ١٩١٦م، بتحريض من بريطانيا في خضم الحرب العالمية الأولى، القاضية للخط الحجازي، حيث لم يبق له بعدها قائمة.

قائمة المصادر والمراجع أولاً- المصادر

Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşiv İdaresi. İstanbul:

١. Taşnif :Y.MTV. ٢٩٦/١٣٩-٢، ٢ Nisan ١٩٠٧.
٢. Taşnif : MF.MKT. ٩٧٨/٣٧-٥، ١٨ Mart ١٩٠٧.
٣. Taşnif : B.E.O. ٤١٣١/٣٠٩١٤-٢، ٣ Nisan ١٩١٢.
٤. Taşnif : SD. ٢٧٩٧/٤٧-١، ١٦ Teşrin-i evvel ١٩١٠.
٥. Taşnif : SD. ٢٧٩٧/٤٧-٣، ١٦ Teşrin-i evvel ١٩١٠.
٦. Taşnif : SD. ٢٧٩٧/٤٧-٥، ١ Eylül ١٩١٠.
٧. Taşnif :B.E.O. ٢٦٣٢١٢، ٦، Mart ١٩٠٩.
٨. Taşnif :Y.PRK.ASK.٢٥٢/٨٠-١،٢،٣،٤، ٢٠ Kanun- u sani ١٩٠٨.
٩. Taşnif :Y.MTV.٣٠٦/٧٤، ١١ Şubat ١٩٠٨.
١٠. Taşnif : ZB.٥٩٩-٩٢، ١٣ Eylül ١٩٠٨.
١١. Taşnif : B.E.O, ٢٥٥٢١٩، ٢٣ Eylül ١٩٠٨.
١٢. Taşnif :B.E.O, ٢٦٠٤٢٤، ٣٠ Kanun-u evvel ١٣٢٤.
١٣. Taşnif :B.E.O, ٢٦٠٤٢٤، ٢٢ Kanun- u sani ١٩٠٩.
١٤. Taşnif :B.E.O, ٢٦١٠٢٢، ٢٢ Kanun- u sani ١٩٠٩.
١٥. Taşnif :B.E.O, ٢٦١٠٢٢، ٢٥ Kanun- u sani ١٩٠٩.
١٦. Taşnif :B.E.O, ٢٦١٠٢٢، ٢٠ Kanun- u sani ١٩٠٩.
١٧. Taşnif :B.E.O, ٣٦٦٢١- ٢٧١٥٤٥-١،٢، Tarihsiz.
١٨. Taşnif : B.E.O, ٢٦١٦٥٩، Tarihsiz.



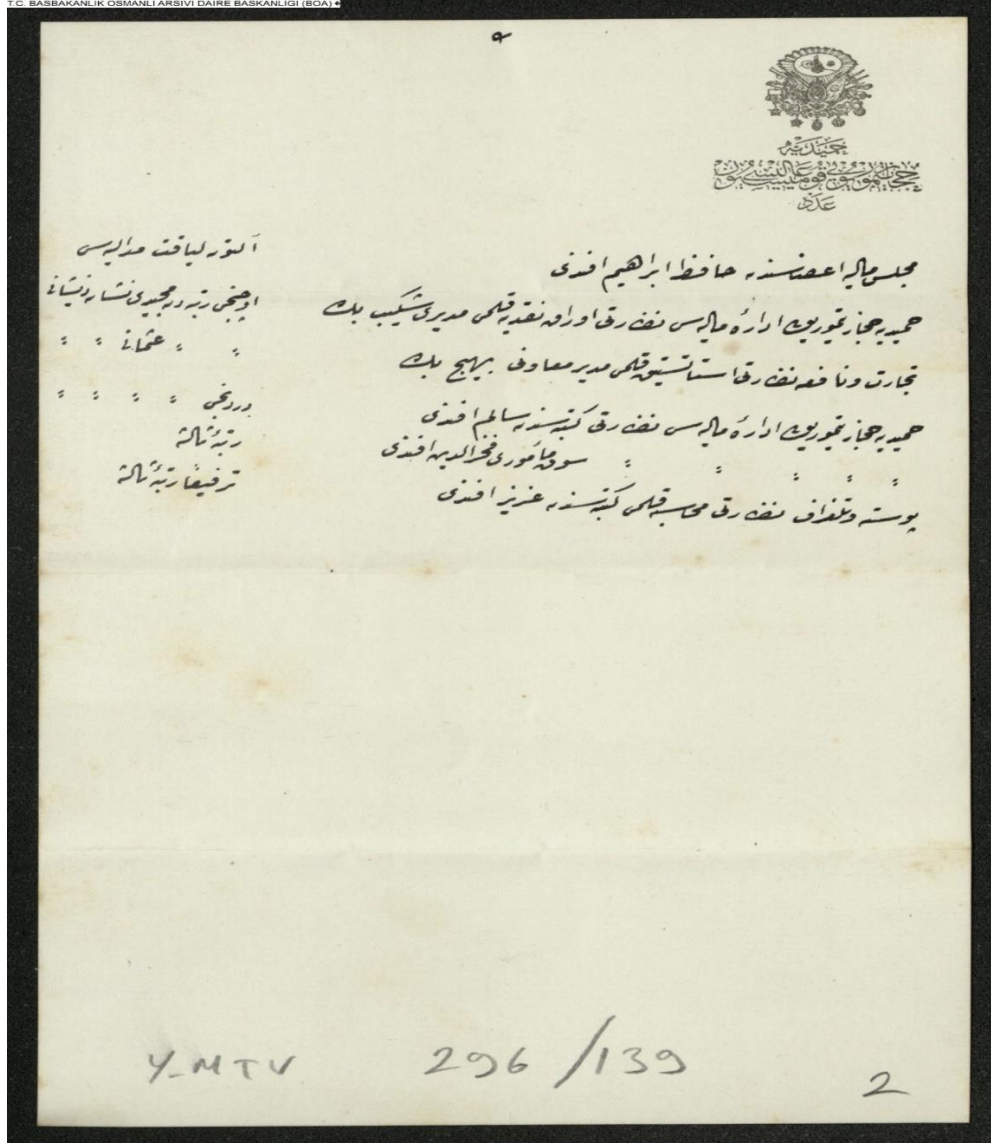
١٩. Taşnîf :B.E.O, ٢٦٠٤٢٤, ٩ Şubat ١٩٠٩.
٢٠. Taşnîf :B.E.O, ٣٥١١- ٢٦٣٢٧٣, Şubat ١٩٠٩.
٢١. Taşnîf :B.E.O, ٢٦٠٤٢٤, ١٣ Kanun- u sani ١٩٠٩.
٢٢. Taşnîf :B.E.O, ٢٦١٦٥٩, ٩ Şubat ١٩٠٩.
٢٣. Taşnîf : B.E.O, ٢٦١٦٥٩, ١٠ Şubat ١٩٠٩.
٢٤. Taşnîf :B.E.O, ٢٦١٦٥٩, ١٢ Şubat ١٩٠٩.
٢٥. Taşnîf :B.E.O, ٢٦١٦٥٩, ١ Şubat ١٣٢٤.
٢٦. Taşnîf :B.E.O, ٢٦٤٠٨٥, ١٥ Mart ١٩٠٩.
٢٧. Taşnîf :B.E.O, ٢٦٤٠٨٥, ١٦ Mart ١٩٠٩.
٢٨. Taşnîf :B. E. O. ٢٦٤٠٨٥, ١٧ Märt ١٩٠٩.
٢٩. Taşnîf : DH.SYS.٦١/٣-٣-٣٤, Kanun-u ewel ١٩١٠.
٣٠. Taşnîf :DH.SYS.٦١/٣-٣-٢٩-١,٢,٣, ١٦ Kanun-u ewel ١٩١١.
٣١. Taşnîf :DH.SYS.٦١/٣-٣-٣٤-٥, ١ Kanun-u ewel ١٩١٠.
٣٢. Taşnîf :DH.SYS.٦١/٣-٣-٧-١,٢,٣, ١٦ Şubat ١٩١١.
٣٣. Taşnîf :DH.SYS.٦٣/٣-٢٠-١, ٢, ١٨ Şubat ١٩١١.
٣٤. Taşnîf : DH.SYS.٦١/٣-٣-١٩, ١٨ Şubat ١٩١١.
٣٥. Taşnîf :DH.SYS.٦١/٣-٣-٧-١,٢,٣, ١٦ Şubat ١٩١١.
٣٦. Taşnîf :DH.SYS.٦١/٣-٢-٢, ٥ Ağustos ١٣٢٨.
٣٧. Taşnîf :DH.SYS.٦١/٣-٣-١٠, ٥ Ağustos ١٣٢٨.

ثانياً- المراجع

- أبو شوك، أحمد إبراهيم، خطة سكة حديد الحجاز: المسوغات والآثار والنتائج، مجلة الإسلام في آسيا، المجلد ٦، العدد ١، ماليزيا: الجامعة الإسلامية العالمية، يوليو ٢٠٠٩م.
- أوبنهايم، ماركس فرايهير فون، البدو، ترجمة: محمود كيببو، تحقيق وتقديم: ماجد شبر، ط٢، لندن: شركة دار الوراق للنشر المحدودة، ٢٠٠٧م.
- بدر، عبد الباسط، التاريخ الشامل للمدينة المنورة، ج٣، المدينة المنورة: (د.ن)، ١٩٩٣م.
- تحسين باشا، السلطان عبد الحميد الثاني، ترجمة كمال أحمد خوجة، ط١، الكويت: منشورات ذات السلاسل، ٢٠١٧.
- حرب، محمد، السلطان عبد الحميد الثاني آخر السلاطين العثمانيين الكبار ١٢٥٨-١٣٣٦هـ/ ١٨٤٢-١٩١٨م، ط١، دمشق: دار القلم، ١٩٩٠م.
- درادكه، صالح محمد، سكة حديد الحجاز: جدلية التحدي والنجاح قراءة تاريخية في مجريات العمل ١٣١٨-١٣٢٦هـ / ١٩٠٠-١٩٠٨م، مجلة البيان، مج ٥، ع ٣، الأردن: جامعة آل البيت، ٢٠١١م.
- رضوان، نبيل عبد الحي، الدولة العثمانية وغربي الجزيرة العربية بعد افتتاح قناة السويس (١٢٨٦-١٣٢٦هـ / ١٨٦٩-١٩٠٨م)، رسالة ماجستير منشورة بكلية الشريعة والدراسات الإسلامية - جامعة الملك عبد العزيز جدة، ١٩٨١م.
- السعدون، خالد بن حمود، مقاومة القبائل لسكة حديد الحجاز: أسبابها وتطوراتها خلال عامي ١٣٢٦ و١٣٢٧هـ / ١٩٠٨ و ١٩٠٩م، دارة الملك عبد العزيز، مج ١٤، ع ٢، الرياض، ١٩٨٨م.
- الطراونة، خالد محمد حمود، ثورة الكرك في المصادر العربية، ١٣٢٨هـ / ١٩١٠م، رسالة ماجستير منشورة، (جامعة مؤتة: الأردن، ٢٠٠٦)
- الطويل، خالد، فصول من قصة سفربرلك تهجير العثمانيين أهالي المدينة المنورة، الوطن، ٢٧ أبريل ٢٠١٩م.
- مرشد، أحمد أمين صالح راشد، طيبة وذكريات الأحبة، ج٢، بمراجعة وتقديم: عبيد الله أمين كردي، ط١، المدينة المنورة: الشركة السعودية للتوزيع، ١٩٩٥م.
- هولاکو، متين، الخط الحديدي الحجازي: المشروع العملاق للسلطان عبد الحميد الثاني، ترجمة: محمد صواش، القاهرة: دار النيل للطباعة والنشر، ٢٠١١م.



ملحق رقم (١)
أعضاء اللجنة العليا للخط الحديدي الحجازي
ممن نالوا أوسمة ورتب عثمانية



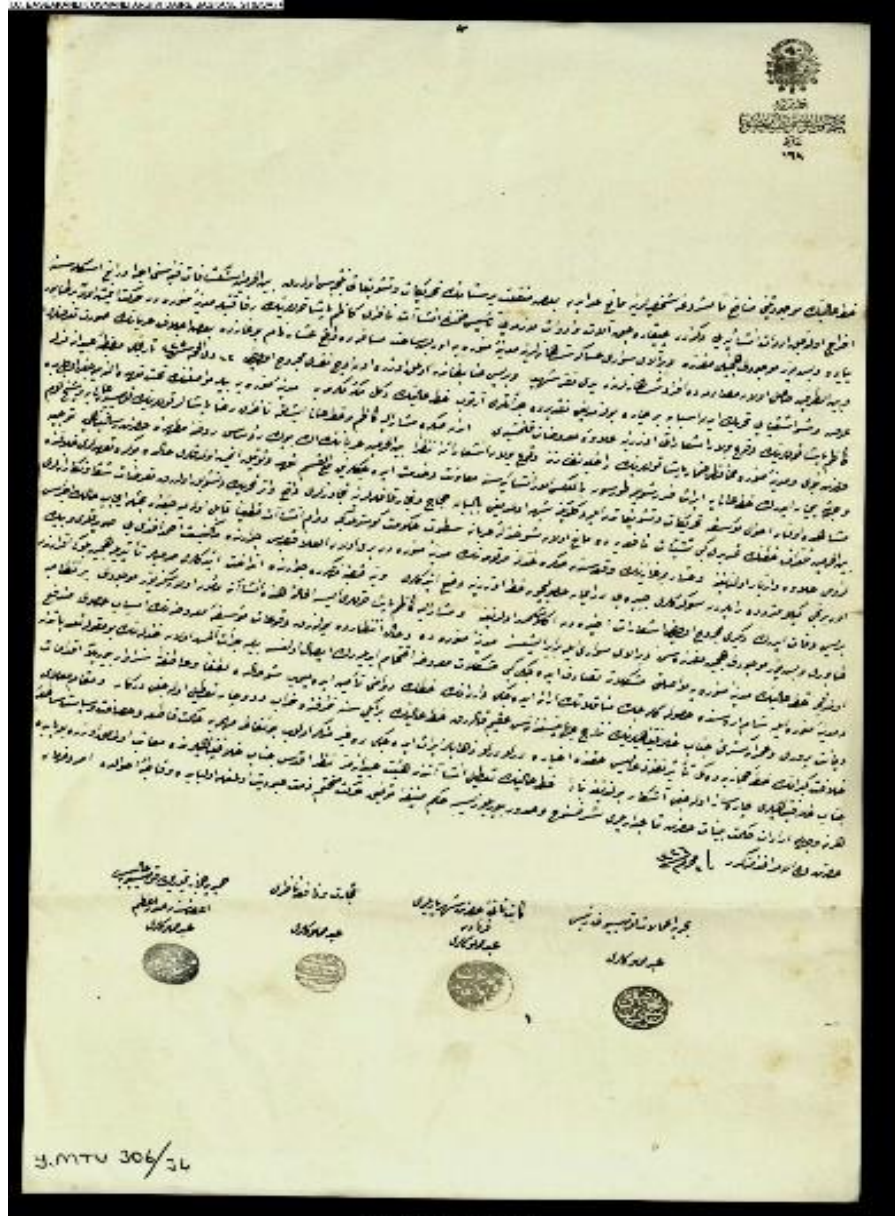
Y.MTV.00296.00139.002

الأرشيف العثماني، تصنيف: Y.MTV.٢٩٦/١٣٩-٢



ملحق رقم (٣)

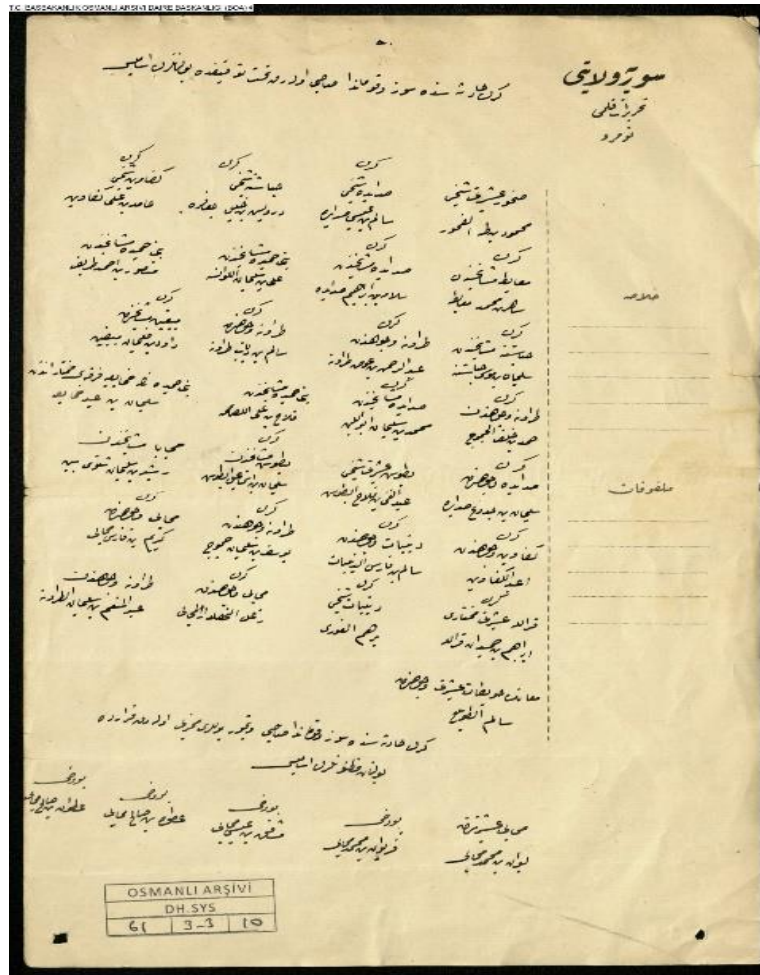
تقرير اللجنة العليا للخط الحديدي الحجازي الحميدي، بتاريخ ٨ محرم ١٣٢٦هـ / ١١ فبراير ١٩٠٨م



Y.MTV.00305.00034.001

الأرشيف العثماني، تصنيف: ٣٠٦/٧٤.Y.MTV

ملحق رقم (٥)
أسماء المعتقلين من أصحاب الكلمة والقيادة في حادثة الكرك والمتهمين بتخريب الخط
ولاية سورية - قلم المراسلات



العثماني،

الارشيف
تصنيف:

DH.SYS.٦١/٣-٣-١٠