

THE OTTOMAN MEASURES TO PREVENT ATTACKS ON THE HEJAZ RAILWAY, 1908-1911 The Ottoman Archives as a Source

Asmahan Mostafa Tawfik Khalil Ahmed

King Faisal University, Al-Ahsa, Saudi Arabia

Beni Suef University, Beni Suef, Egypt

email: amtahmed@kfu.edu.sa

Abstract:

This study discusses the “Hamidiyah Hijazī Railway”, established by the Ottoman Empire to support Islamic politics worldwide. The importance of this study lies in its discussion, which focuses on a fragment of the glorious period of Islamic history that provided extraordinary services for Hajj pilgrims at that time. The Hijaz railway line was one of the most significant achievements of the Ottoman Empire and proved their intensive efforts in handling this matter as a religious matter. This study relies primarily on the Ottoman documents from 1908-1911, deposited in the Presidency of the Republic of Turkey Directorate of State Archives in Istanbul. This article focuses on the steps taken by the Ottoman Empire in securing the Hijaz railway from attacks by Bedouin tribes and maintaining its religious reputation concerning the safe journey of Hajj pilgrims via the railway. The author argues that the measures the Ottoman Empire took were ineffective in preventing these attacks. The Ottoman Empire secured the railway line by entrusting it to the sheikhs of the local tribes and holding celebrations for the development of the line. With this celebration, the Ottoman Empire wanted to show the importance of developing the Hijaz railway to unite Muslims under their flag and strengthen the Ummah movement in the spirit of Islamic unity in the confrontation with Western countries.

[Studi ini membahas “Jalur Kereta Api Hamidiyah Hijaz”, yang dibangun Kesultanan Turki Uthmani untuk mendukung perpolitikan Islam di dunia. Pentingnya studi ini terletak pada pembahasannya yang berfokus pada satu

penggal periode kejayaan sejarah Islam, yang memberikan layanan luar biasa untuk para jamaah haji pada masa itu. Jalur kereta api Hijaz ini dipandang sebagai salah satu capaian Islam yang paling signifikan dan menjadi bukti adanya upaya intensif Kesultanan Uthmaniyah dalam menangani urusan keagamaan ini. keuntungan. Studi ini terutama mengandalkan dokumen resmi Pemerintah Turki dari tahun 1908-1911, yang disimpan di Direktorat Arsip Kepresidenan Turki di Istanbul. Tulisan ini mengambil fokus pada langkah-langkah yang diambil Kesultanan Uthmaniyah dalam mengamankan di jalur kereta api Hijaz dari serangan suku-suku Badui dan menjaga reputasi keagamaannya terkait dengan keselamatan perjalanan jamaah haji melalui jalur kereta api. Penulis berargumentasi bahwa langkah-langkah yang diambil oleh Kesultanan Uthmaniyah tidak efektif dalam mencegah serangan-serangan tersebut. Kesultanan Uthmaniyah mengamankan jalur kereta api dengan mempercayakannya kepada para syaikh dari suku-suku lokal dan menyelenggarakan perayaan-perayaan atas pembangunan jalur kereta. Dengan perayaan ini, Kesultanan Uthmaniyah ingin menunjukkan pentingnya pembangunan jalur kereta api Hijaz dalam menyatukan umat Islam di bawah benderanya dan memperkuat gerakan ummat di bawah semangat kesatuan Islam dalam menghadapi negara-negara Barat.]

Keywords: Hejaz Line, the Ottoman Empire, Madinah, Sultan Abdul Hamid.

التدابير العثمانية لدرأ الاعتداءات عن انخط الحديدي الحجازي ١٩٠٨-١٩١١ م

في ضوء وثائق الأرشيف العثماني

أسمهان مصطفى توفيق خليل أحمد
جامعة الملك فيصل، الأحساء، المملكة العربية السعودية

ملخص

استهدفت الدراسة تسليط الضوء على أمر يتعلق بسكة حديد الحجاز الحديدية، والتي جاء انشائها لتعزيز ومؤازرة السياسة الإسلامية في أرجاء العالم كافة، لما لهذه الإنجازات من قدرة على تمكين العالم الإسلامي من استرداد مكانته المسلوقة عالمياً، وتكمن أهمية الدراسة في توجيه الأنظار إلى صفحة من صفحات تاريخنا

المشرق، التي قدمت خدمات جليلة ولا سيما لحجاج بيت الله الحرام، حيث يعد الخط الحديدي الحجازي من أعظم الأوقاف الإسلامية، كذلك التعرف على جهود الدولة العثمانية للحفاظ على هذه المكتسبات الدينية، فضلاً عن اعتماد الدراسة 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 تدابير لمواجهة اعتداءات القبائل البدوية على الخط الحديدي، حفاظاً على سمعتها الدينية المقترنة بسلامة رحلة الحجاج عبر الخط الحديدي، ومن نتائج الدراسة: أن تدابير الدولة العثمانية جاءت عديمة الجدوى في منع الاعتداءات، وتركزت في تأمين طريق الخط الحديدي بالعهددة إلى شيوخ القبائل التي تقيم حوله وتخصيص رواتب لهم، بالإضافة إلى الاستعانة بقوات عسكرية قريبة من مسار الخط لحمايته، فضلاً عن تنظيمها للاحتفالات المهيبة بإنجازات الخط؛ لتعظيم قيمته لدى المسلمين، نظراً لما يمكن أن يلعبه إنشاء هذا الخط من دور مهم في جمع المسلمين تحت راية الدولة العثمانية، وتعزيز نشاطهم تحت مظلة الوحدة الإسلامية في مواجهة الدول الغربية، التي كانت تتحين الفرص للسيطرة على ممتلكات الدولة العثمانية.

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

أ. مقدمة

يعد الخط الحديدي الحجازي من الإنجازات الرائعة للسلطان العثماني عبد الحميد الثاني (١٨٧٦-١٩٠٨م) من الناحية الدينية والحضارية والسياسية، حيث قدم هذا المشروع خدمات جليلة ولا سيما لحجاج بيت الله الحرام، الذين تخلصوا من عناء الرحلة الطويلة التي كانت تمتد لأكثر من شهر؛ إذ تقلصت بعد إنشاء الخط إلى أيام قليلة معدودة، كما هدف الباب العالي من إنشائه ربط الولايات العربية بالدولة العثمانية، ووقف حالات التفكك والانحيار في الدولة، من خلال إظهار حرصه على مشاعر المسلمين، وتوفير سبل الراحة لممارسة أهم شعائرهم الدينية، مما يدعم فكرة بقائهم في ظل حكم السلطان العثماني، هذا وتبرز أهمية الخط وسط الخطوط الحديدية الأخرى في الدولة؛ لارتباطه بالأماكن المقدسة، ولكونه الخط الوحيد الذي قام به المهندسون العثمانيون دون الاعتماد الكلي في تنفيذه على الدول الأوروبية، صاحبة السبق في هذا المجال.

ونظراً لما حظي به الخط الحديدي الحجازي من مكانة رفيعة، وأهمية كبيرة 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، ثم ترجمه الباحث: محمد صواش إلى اللغة العربية، وقد قام بنشره دار النيل للطباعة والنشر.

في القاهرة عام ٢٠١١م، وقد اعتمدت هذه الدراسة على المصادر الإنجليزية فقط، وتناولت بصورة عامة تاريخ مشروع الخط، ومساره الرئيس، ونتائج إنشائه، ودراسة: «الخط الحديدي الحجازي ١٣١٨-١٣٢٦هـ / ١٩٠٠-١٩٠٨م»، وقام بتأليفها الدكتور: مازن البودي باللغة العربية، وقد تم نشرها بمجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، باللادقية في سوريا عام ٢٠١٩م، وقد اعتمدت هذه الدراسة على عدد من الدراسات العربية والفرنسية فقط، وتناولت بصورة عامة نشوء السكك الحديدية في الدولة العثمانية، ومبررات إنشاء الخط الحجازي وفكرة إنشائه، ومصادر تمويله، وعمليات الإنشاء وما رافقها من صعوبات، وكذلك دراسة: «الخط الحديدي الحجازي وأثاره التنموية على الأردن ١٩٠٠-١٩٥٢م»، وقامت بتأليفها الباحثة: حولة فلاح الشحادات باللغة العربية، وهي رسالة ماجستير غير منشورة بجامعة آل البيت بالفرق في الأردن عام ٢٠٢٢م، وقد اعتمدت هذه الدراسة على مجموعة من الوثائق البريطانية والألمانية ووثائق المكتبة الوطنية الأردنية، وتناولت بصورة عامة إنشاء الخط الحجازي وأهدافه والمشكلات التي واجهت إنشائه، والدور التنموي للخط في شرقي الأردن خلال فترة الدراسة.

لهذا تختلف دراستنا عن الدراسات المذكورة بصورة كبيرة، لا سيما في التركيز على واحدة من المشكلات الحيوية التي تعرض لها الخط الحجازي، والتي ساهمت إلى حد ما في قصر عمره، وتدابير الدولة العثمانية في التعامل معها، ألا وهي: الاعتداءات المتكررة على السكة، وذلك من خلال الاعتماد على الوثائق العثمانية، والمودعة بالأرشيف العثماني التابع لرئاسة الجمهورية التركية بإسطنبول، والتي يعدّ التعرض لها من الأهمية بمكان لأنها تُشهِر لأول مرة، وقد أغفقت الدراسات السابقة التعرض لها، على أهميتها الجوهرية، إذ تمثل شاهداً وعاكساً للوضع الخط الحجازي، ولروح العصر الذي كتبت فيه، وتختلف اختلافاً جوهرياً عن المصادر الغربية، والتي تعكس وجهة السياسات الأجنبية، وخاصة 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، وتمهيد، وخمسة مباحث، وخاتمة، احتوت المقدمة: أهمية هذه الدراسة، وأسباب اختيارها، والدراسات السابقة، وتطرق التمهيد إلى انتقال السيادة على الحجاز إلى العثمانيين؛ وبداية إطلاق فكرة إنشاء الخط الحديدي الحجازي، وتناولت في المبحث الأول: نبذة عن تدشين مشروع الخط الحديدي الحجازي، والزخم الإسلامي لدعمه، ثم في المبحث الثاني: وقفت الدراسة على موقف العربان من السكة، ومساعي الدولة العثمانية لإرضائهم، ومن ثم جاء في المبحث الثالث: الحديث عن احتياطات الدولة، وحشدها القوات لحماية الخط الحديدي الحجازي، وتنظيمها الاحتفالات بإنجازاته؛ لتعظيم قيمته لدى المسلمين، وفي المبحث الرابع: وقفت الدراسة على استمرار غارات العربان على السكة الحجازية بعد تشغيلها، ومحاولات السلطات العثمانية لتدارك الموقف، وركزت على عرض بعض الأمثلة التي تؤيد استمرار هذه الاعتداءات، وفي المبحث الخامس والأخير: تطرقت إلى ثورة الكرك، والتي ألحقت بالخط الحديدي ضرراً بالغاً، وطريقة تعامل الاتحاديين معها، وختمت الدراسة بطرح أهم النتائج والاقتراحات التي خلصت إليها في هذه اللمحة الوجيزة.

ب. تمهيد

انتقلت السيادة على الحجاز إلى العثمانيين عام ١٥١٧م عقب انتصارهم على المياليك في موقعة الريدانية في القاهرة، وقضائهم على الدولة المملوكية، وبصورة عامة تفوق العثمانيون على أسلافهم في مجال العناية بالحجاج، والخدمات المقدمة للحرمين الشريفين، من حيث استمرارها وزيادتها، هذا وكانت حماية قافلة الحج الشامية تحتل المرتبة الأولى من الاهتمام في العهد العثماني، لذا بنيت على الطريق الواقع بين معان والمدينة قلاع؛ كان أولها قلعة الأخضر في عام ١٥٣٨/١٥٣١م، ولكن تراجع 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 الحج، وشهدت الفترة سيطرة الدولة السعودية الأولى على الحجاز، وتصدى محمد علي باشا الوالي العثماني على مصر لها، إلى أن تمكن عام ١٢٣٣/١٨١٥م من القضاء على الدولة المذكورة، والسيطرة على الحجاز لفترة امتدت إلى خمس وعشرين عاماً، بعدها استعادت الدولة العثمانية سيطرتها على الحجاز.^١

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 ببناء الخط الحديدي الحجازي الذي وصل عام ١٩٠٨م إلى المدينة المنورة.^٢

وبصورة عامة لم تكن الدولة العثمانية من الدول السبّاقة في مجال السكك الحديدية، فقد تأخر وصولها إليها حتى عام ١٨٦٥م، غير أن العمل بها ما لبث أن تصاعد لتحتل مراتب متقدمة في هذا المجال، نظراً لحاجتها في العمليات العسكرية، وعمليات النقل عموماً، إضافة لتعدد الشركات الأوروبية الراغبة في دخول هذا المضمار، فكان قد تم حتى عام ١٨٧٥م مد ٤٦٣٢ كيلو متر من الخطوط الحديدية؛ احتلت بها الدولة العثمانية المرتبة التاسعة بين الدول العظمى.^٣

وتعود فكرة إنشاء خط حديد الحجاز إلى عام ١٢٨١/١٨٦٤م؛ حين قام المهندس الأمريكي «زمبل» Zambel بتقديم أول اقتراح إلى الإدارة العثمانية، يتعلق بإنشاء سكة حديد يربط بين دمشق وساحل البحر الأحمر، وفي عام ١٢٩٨-١٨٨١م وافق وزير الأشغال العامة العثماني على هذا المشروع، غير أن المهندسين والجغرافيين قد ذهبوا إلى صعوبة تنفيذه؛ لأن المنطقة المقرر اختراقها للخط تنزها قبائل بدوية لا يؤمن جانبها،

¹ Max Oppenheim, Erich Bräunlich, and Werner Caskel, *al-Badw*, trans. by Maḥmūd Kabibu, ed. by Mājid Shabbar, 2nd ed. (Landa: Sharikat Dār al-Warrāq lil-Nashr al-Maḥdūdah, 2007), pp. 466-9.

² *Ibid.*, p. 470.

³ Māzin Alboudi, "al-Khaṭṭ al-Ḥadīdī al-Ḥijāzī 1318-1326H/1900-1908M", *Majallat Jāmi'at Tishrīn lil-Buḥūth wa'l-Dirāsāt al-Ilmīyah*, vol. 42, no. 6, al-Lādhīqīyah, Silsilat al-Ādāb wa-al-'Ulūm al-Insānīyah, 2019, p. 639.

فضلا عن التكلفة العالية للمشروع،^٤ ووضع هذا المشروع ضمن جدول الأعمال من جديد في عهد السلطان: عبد الحميد الثاني (١٢٩٣-١٣٢٧هـ/١٨٧٦-١٩٠٩م)، الذي استهوتته الفكرة، وربطها يدعوته لفكرة الجامعة الإسلامية؛ لتعزيز الحكم له تخليفة للمسلمين في العالم الإسلامي قاطبة، فضلا عن رغبته في إنجاز أعمال تعيد للدولة العثمانية مكانتها وهبتها، وتمتع تفتيتها وانهارها، في الوقت الذي كانت الدول الأوروبية تصفها بـ«الرجل المريض»، فكان التوجه لإنشاء خط حديدي بين دمشق والمدينة المنورة، لما سيحققه من فوائد للإدارة المركزية، ومنع التهديدات ضد الدولة العثمانية عامة، وشبه الجزيرة العربية خاصة، فضلا عن تسهيله لرحلة الحجاج القاصدين الحرمين الشريفين.^٥ وهناك من رأى أن من أهداف الخط ربط العرب بالترك.^٦

وجدير بالذكر أن الدول الأوروبية كانت تستشعر خطورة هذا المشروع، وخاصة بريطانيا؛ التي رأت أن هذا الخط إنما مد بهدف منع تدخلها في الأقطار العربية.^٧ وهذا ما دفعها إلى تدعيم الانقلاب على السلطان العثماني، والثورة التي أودت بالخط.

ج. نبذة عن تدشين مشروع خط سكة حديد الحجاز وزخم إسلامي لدعمه

أصدر السلطان عبد الحميد إرادة سنية في الثاني من مايو ١٩٠٠م بتنفيذ مشروع خط سكة حديد الحجاز، والذي وصفه بـ«حلمه القديم»، وتم تعيين عزت باشا العابد رئيسا للجنة المشروع،^٨ ولما كان الخط يخدم غرضا دينيا، فقد وجه الأخير نداء للعالم الإسلامي للتبرع لتغطية نفقات المشروع، وقد افتتح السلطان العثماني قائمة التبرعات بمبلغ خمسين ألفا من الذهب العثماني من جيبه الخاص، وتقرر دفع مائة ألف من الذهب العثماني من صندوق المنافع، وتسليق المسلمون من كل جهة لتقديم الإسهامات العينية والنقدية لمصلحة المشروع، ومنها: تبرع أمير حيدر آباد بالهند بإنشاء محطة سكة حديد المدينة المنورة،

⁴ Nabīl 'Abd al-Hayy Raḡwān, al-Dawlah al-'Uthmāniyah Gharby al-Jazīrah al-'Arabīyah ba'da Iftitāh Qanāt al-Suways 1286-1326H/1869-1908M, Risālat Mājīstīr (Jiddah: Jāmi'at al-Malik 'Abd al-'Azīz, 1981), p. 219.

⁵ Matīn Hūlākū, *al-Khaṭṭ al-Ḥadīdī al-Ḥijāzī: al-Masbrū' al-'Imlāq lil-Sulṭān 'Abd al-Ḥamīd al-Thānī*, trans. by Muḥammad Ṣwāsh, (al-Qāhirah: Dār al-Nīl lil-Ṭibā'ah wa-al-Nashr, 2011), pp. 14-5.

⁶ Halīl İnalçık, *al-Tārikh al-Iqtisādī wa'l-Ijtima'ī lil-Dawlah al-'Uthmāniyah*, trans. by 'Abd al-Laṭīf al-Ḥāris, vol. 2 (Lubnān: Dār al-Madā, 2007), p. 557.

⁷ Muḥammad Ṭāhā al-Jāsir, *Turkiyah Maydān al-Şirā' bayna al-Sharq wa-al-Gharb* (Dimashq: Dār al-Fikr, 2002) p. 105.

⁸ 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، ونفر الدين أفندي: مأمور السوق بالإدارة المالية بالخط، وعزيز أفندي: الكاتب بقلم محاسبة نظارة البريد والبرق. انظر:

Taşnif: Y. MTV. 296/139-2, 18/2/1325, 2/4/1907M, Muḥḥaq. 1.

وشاه إيران بمبلغ خمسين ألف ليرة عثمانية،⁹ كما تعهد خديوي مصر بإرسال كمية من مواد البناء والإنشاء، وأنشئت الجمعيات في معظم الممالك الإسلامية لجمع الأموال، مما دل على سريان روح التضامن في الشعوب الإسلامية.¹⁰

وإلى جانب التبرعات التي انهالت من جميع أنحاء العالم الإسلامي، استحدثت الحكومة العثمانية سبلا عديدة لتمويل المشروع؛ كالطابع التي أصدرتها باسم الخط لإلصاقها على كافة المكاتبات، والمعاملات الحكومية،¹¹ والوصلات التي تقرر طبعها في عام ١٩٠٣م، بقيمة قرش واحد لبيعها بصفة إعانات على كل معروض وتقرير لصالح المشروع،¹² والأوراق الرسمية التي سميت بأوراق الحجاز،¹³ فضلا عن الضرائب الجركية التي فرضت على المعادن والأراضي الأميرية التي تباع، وعلى الشحن من الموانئ، والضرائب التي فرضت على جوازات السفر، وعلى بعض المهن والصناعات اليدوية، وعلى المناسبات، وغيرها.¹⁴

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 يمتد هذا الخط من دمشق إلى المدينة المنورة، إذ تم الوصول في عام ١٩٠٣م إلى عمان، وفي عام ١٩٠٤م إلى معان في جنوب الأردن، وشرع بنقل الركاب، وشحن البضائع، وذلك في الأول من سبتمبر ١٩٠٥م، هذا ووصل الخط إلى «مدائن صالح» في الأول من سبتمبر ١٩٠٦م، ثم إلى العلا عام ١٩٠٧م، ومن العلا إلى المدينة المنورة في ٣١ أغسطس ١٩٠٨م، وتفرع من سكة حديد الحجاز الرئيس خط سكة حديد درعا - حيفا، والذي يقدر طوله بمائة وواحد وستين كيلومترا، وكان الهدف من تشييده يتمثل في نقل مواد البناء والمعدات اللازمة لتشديد 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 بالخاصرة العثمانية: إسطنبول، والعالم الخارجي.¹⁵ فكان الخط يتجه بعد خروجه من دمشق نحو الجنوب الشرقي في استقامة سهل

⁹ Muḥammad Ḥarb, *al-Sulṭān ‘Abd al-Ḥamīd al-Thānī ‘Ākhir al-Salāṭīn al-‘Uthmāniyyin al-Kibār 1258-1336H/1842-1918M* (Dimashq: Dār al-Qalam, 1990), pp. 215-23.

¹⁰ Radwān, *al-Dawlah al-‘Uthmāniyah*, p. 220.

¹¹ *Taşnif: MF. MKT. 978/37-5, 7/2/1325 -18/3/1907M.*

¹² *Taşnif: BEO. 4131/30914-2, 15/4/1330 - 3/4/1912M.*

¹³ وتفيد الوثائق أنه كان هناك إعفاءات جزئية من استخدام الطابع المذكورة وأوراق الحجاز لبعض مخصصات موظفي الأوقاف وطلبة العلوم. انظر: *Taşnif: SD. 2797/47-1, 12/10/1328-16/10/1910M; Taşnif: SD. 2797/47-3, 12/10/1328-16/10/1910M; Taşnif: SD. 2797/47-5, 27/8 / 1328-1/9/1910M.*

¹⁴ Şāliḥ Muḥammad Daradkeh, “Sikkat Ḥadīd al-Ḥijāz: Jadaliyat al-Taḥaddī wa’l-Najāḥ: Qirā’ah Tārīkhīyah fi Mujrayāt al-‘Amal 1318-1326H/1900-1908M, *Majallat al-Bayān*, vol. 3, no. 5 (al-Urdun: Jāmi‘at Āl al-Bayt, 2011), p. 22.

¹⁵ Hülākū, *al-Kbaṭṭ al-Ḥadīdī al-Ḥijāzī*, p. 21; Aḥmad Ibrāhīm Abū Shūk, “Khitṭah Sikkat Ḥadīd al-Ḥijāz: al-Musawwighāt wa’l-Āthār wa’l-Natā’ij”, *Majallat al-Islām fi Āsiyā*, vol. 1, no. 6 (Mālīziyā: al-Jāmi‘ah al-Islāmīyah al-‘Ālamīyah, 2009), pp. 14-7.

حوران، فيمر «بالمسمية»، أهم قرى الحجة بمحافظة درعا، ثم يقطع هذا الخط سهل حوران برمته، ويصل إلى محطة درعا، الواقعة في وسط السهل، ومن درعا يتفرع فرع حيفا متجهها صوب الغرب فيصل البحر.^{١٦}

ويجدر بنا أن نذكر: 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 دورا مهما في الإنشاء تحت إشراف المهندسين الأجانب، الذين كانوا أيضا يعملون في المشروع، إلا أن جزءا صغيرا ومحدودا من الخط لم يسمح للمهندسين الأجانب أن يعملوا فيه، وهو الجزء الذي يقع ضمن حدود أراضي الحرم، والتي لا يسمح شرعا أن يدخلها غير المسلم، لذا تم 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 مكن الدولة العثمانية من إنهاء عملية الإنشاء في مدة بلغت ثماني سنوات، وقد توفي خلال هذه السنوات مئات من العاملين نتيجة إصابتهم بالأمراض، ومعاناتهم المتعددة خلال العمل، إذ يمكن إجمال الصعوبات التي اعترت عملية تنفيذ مشروع الخط الحديدي في: معارضة بعض البدو، والظروف الجغرافية.^{١٧}

د. موقف العربان من السكة، ومساعي المشير: كاظم باشا لإرضائهم

شاع على أفواه 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 لتجارهم، ومعيشتهم، ومن ثم ستكون هذه السكة سببا في فقرهم، فتصدي لهذه الأقاويل علماء الدين والعقلاء من المسلمين، ووعظوا في فائدة السكة الحديد، ومنهم: الشيخ محمد عارف الدمشقي، إمام الشافعية في الشام؛ حيث رد على القول بتعطيل أعمال أهل الحجاز، وعيد مزايها هذا الخط الحديدي -الذي سيزيد الحجاج إلى أضعاف مضاعفة-، ومنها: أن مد 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، فضلا عن الصناعة، والتي يستثنى 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 يجلب لهم من خارج بلادهم بأثمان باهظة، ويعصمهم من الإغارة على بعضهم، ومن يمر بأرضهم، وهذا ما سيؤدي بدوره إلى تأسيس المدينة، والحضارة بينهم، وانتشار الأمن والعلوم والمعارف بينهم.^{١٨}

¹⁶ Mārī Sarkū, *Dimashq Fatrat al-Sulṭān ‘Abd al-Ḥamīd al-Thānī* (Dimashq: al-Hay’ah al-Sūriyah al-‘Āmmah lil-Kitāb, 2008), pp. 333-4.

¹⁷ Hūlākū, *al-Khaṭṭ al-Ḥadīdī al-Ḥijāzī*, pp. 22-4.

¹⁸ Ḥarb, *al-Sulṭān ‘Abd al-Ḥamīd al-Thānī*, pp. 216-20.

وبصورة عامة عارضت قبائل العريان إقامة الخط الحديدي الحجازي، وركزت الوثائق على أن سبب معارضتهم هو: الخسائر المادية الكبيرة التي ألحقها مد الخط بهم، إذ كانوا يؤجرون في كل سنة آلاف الجمال للدولة العثمانية لنقل الحجاج، مقابل مبالغ مالية كبيرة، ومن هؤلاء: قبيلة بني سالم، كذلك حجت عنهم الإتاوات والهدايا التي كانوا يتلقونها سنويا، لقاء سماحهم لقوافل الحج بالمرور بسلام إلى الأراضي المقدسة، فصار الخط يشكل بالنسبة لهم حائلا دون مصالحهم.¹⁹

وقد قام المشير: كاظم باشا مفتش عام السكة²⁰ بزيارة للمدينة المنورة للوقوف على أسباب معارضة قبائل العريان، ومحاولة استرضائهم، وأعرب في تقرير له في يناير 1908م عن الأحاديث الكثيرة التي كانت متداولة هناك، وأن مد الخط العالي بين الحرمين سيؤدي إلى ضياع مصالح العريان كليا، وذهب إلى أن بعض أصحاب المصالح الخاصة يسعون إلى إشاعة ذلك، ونشره بشيخي الوسائل، مما كان له أثره في تضليل وتسميم أفكار العريان، وبناءً على ذلك صاروا يعدون العدة للحمولة في إتمام مد هذا الخط، وأن هذه الشائعة باتت على السنة الناس جميعا في المدينة المنورة نفسها.²¹

كما حاول كاظم باشا خلال زيارته المذكورة استقطاب بعض الشخصيات المهمة للتوسط بين الحكومة العثمانية، وقبائل العريان في محاولة للتأثير عليهم، ومحاولة إرجاعهم عن هذه الأفكار، ومن هؤلاء: بعض المشايخ الأكثر نفوذاً بين العريان، والذين قدموا لاستقبال موكب الحج الشريف، وذهب إلى أنهم يرون أن مد هذا الخط ينافي أفكار بعض الشخصيات، وبذلك يضر بمصالحهم، وأنه تبين بصورة خفية أنهم سيستخدمون السلاح ضد الهيئة الفنية، وقوة حمايتها، وأيضا المأمور الخاص المسمى بباب العرب: ذياب أفندي،²² المستخدم بين العريان في المدينة المنورة وبين الحكومة، وذهب كاظم باشا إلى أنه اعتذر عن مرافقته، بحجة أنه إذا رافقه، أو استمال العريان إليه؛ فإن مكة ستمتنع عن إعطائه مخصصاته، وشيخ الحرم، والذي وصفه كاظم باشا بأنه رجل محب وصادق للدين والدولة، وأنه على استعداد لتقديم كل أنواع الدعم والتسهيلات قدر ما

¹⁹ *Taşnif: B. E. O. 263212, 14/2/1327.*

²⁰ كاظم باشا هو صهر السلطان عبد الحميد الثاني، وقد عينه مفتشا لخط سكة حديد الحجاز، ثم حاكما على الحجاز بدلا من راتب باشا الذي أقيل عام 1908م، ثم عين قائدا لفرقة الخيالة ببغداد، إلا أنه أبعده من منصبه لأسباب سياسية. انظر: Abū Shūk, "Khitṭah Sikkat Ḥadīd al-Hijāz", p. 11.

²¹ *Taşnif: Y. PRK. ASK. 252/80-1, 2, 3, 4, al-taqrīr al-wārid min al-Mushīr Kāzīm Bāshā bi-al-Madīnah al-Munawwarah, 20/12/1323-2/1/1908M, mulḥaq (2).*

²² ولد الشريف ذياب بن أبي بكر ناصر بالمدينة المنورة عام 1280هـ، وتلقى تعليمه الأولي في الكتائب، وفي المسجد النبوي الشريف على يد علماء عصره، وتولى عددا من المناصب في العهدين: العثماني، والهاشمي، فعين أميرا لشؤون البادية، ورئيسا لبلدية المدينة المنورة، وأطلق العثمانيون عليه لقب: "باب عرب"، لأنه كان يقوم بالفصل في شكاوي العريان بالمدينة، وكانت مواقفه بارزة في حل المنازعات القبلية، وتأمين قوافل الحجاج، والمحمل المصري من تعديبات الأعراب، وكان مفتش الخط الحديدي الحجازي بالهيئة الإسلامية العليا التي تالفت في المدينة المنورة لإدارة الخط الحجازي، وفي العهد السعودي نال ثقة المسؤولين، وتولى عددا من الأعمال الإدارية والمناصب الإدارية، وتوفي في شهر ربيع الأول، من عام 1364هـ. انظر: Ahmad Amīn Rāshid Murshid, *Ṭayyib wa-Dhikrayāt al-Aḥibbāh*, ed.: انظر: lil-Tawzīf, 1995), no. 2, p. 16

يستطيع، ولكنه 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، وجاءوا إليه، وأحسن استقبالهم، وأوضح لهم: كيف استفاد العربان من النقل وغيره على طريق الخط العالي الموصل إلى المدينة المنورة، فزادوا من ثرواتهم، وأن اخص 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 حداً للأرباح التي يجنيها العربان من النقل، فإن كافة الإجراءات ستتخذ لتأمين مصالحهم، وضمان جنيتهم أرباحهم القديمة، بالإضافة إلى أن الدولة ستقدم لمن تكون له خدمات حسنة كافة المخصصات، وأنهم أجابوا بأنهم مستعدون لتنفيذ كل ما يطلب منهم بكل صدق، كما صار بينهم وبين كاظم باشا عهد وميثاق وفقاً لأصول العشائر زيادة في الثقة، وذهب كاظم باشا إلى أن هذا العهد كان سبباً في تغير موقف باب العرب دياب أفندي، إذ جاءه بعد خروج المشايخ، وأبدى استعداده لتقديم كل المعلومات المطلوبة بالرغم من مخاطر ذلك، راجياً أن تستمر الدولة في دفع مخصصاته، وأخيراً 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 مباشرة العمل في الإنشاء لتنظيم ميناء رابع، وتعيين مسار الخط، ورغبته في المساعدة، والدعم من قبلهم.^{٢٣}

وأنبأ كاظم باشا تقريره؛ بأنه من غير المستبعد قيام بعض أصحاب المصالح الخاصة بتخريض قبائل العربان لإثارة بعض الموانع والمشاكل، لكن تأخير السفر لاستكمال سير الإنشاءات نتيجة مثل هذا الشك قد يكون له تأثير سيء، ليس على إنشاءات ما بين المدينة المنورة ومكة فحسب، بل على إنشاءات سائر الأقسام الموصلة إلى المدينة المنورة أيضاً، وبالتالي إلى زيادة اعتداءات العربان، وأنه يأمل في وصول قسم من العساكر السلطانية المرافقة له، وبقية المؤن إلى المدينة.^{٢٤}

هكذا يتضح أن كاظم باشا حمل القائمين على إمارة مكة وولاية الحجاز جزءاً من المسؤولية في موقف قبائل العربان المعادي لمد الخط الحديدي إلى الحجاز، وعدم التعاون مع السلطات العثمانية لاسترضاء هذه القبائل، وربما كان ذلك سبباً في إقالة السلطان لراتب باشا من ولاية الحجاز عام ١٩٠٨م، واستبداله بكازم باشا.

٥. حشد القوات لحماية الخط الحديدي الحجازي والاحتفالات بإنجازاته

بصورة عامة كانت السلطات العثمانية تتوقع أن تلقى عملية إنشاء سكة الحديد مقاومة من هذه القبائل، لذا حشدت في المنطقة ٥٠٠٠ جندي للقيام بعملية الحماية

²³ *Taşnif: Y. PRK. ASK. 252/80-1, 2, 3, 4, 20/12/1323-2/1/1908M.*

²⁴ *Ibid.*

اللازمة بالخط، وفي الوقت الذي كان العمل يجري على أشده في منطقة العلا وسط حماس العاملين، كلما اقتربوا من المدينة المنورة، لم يعكس صفو هذا النشاط سوى قيام بعض عشائر العربان المقيمة حول الخط بالاشتباك مع الجنود العاملين بالخط، وتدمير بعض أجزاء منه.^{٢٥}

كذلك أفادت اللجنة العليا للخط الحديدي الحجازي الحميدي، بأنه عندما توجهت القوة العسكرية المشكلة 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 لإزالة المواد الإنشائية في ميناء رابغ، - ونتيجة لتحريض بعض أصحاب المصالح الشخصية الذين يعتبرون وجود الخط مانعا لمصالحهم - تعرضت هذه القوة في المضيق المعروف بعشار - على بعد خمس عشرة ساعة من المدينة المنورة - لهجمات من بعض العربان، فأسفر الصدام بينهما عن استشهاد سبعة من أفراد القوة العسكرية، وجرح ثلاثة بينهم ضابط.^{٢٦}

وأضفت اللجنة أنه حدث بعد وقعة مضيق عشار: أن أقدم هؤلاء العربان على نهب أحد أعضاء اللجنة، قرب قصبه العلا، كما فككوا الجبار من الأعمدة الحديدية، ووضعوها على الخط؛ إمعانا منهم في إيقاع مزيد من الخسائر، كما أطلقوا النار قرب العلا أيضا، مما أدى إلى وفاة أحد أفراد راكبي الهجن، 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 العالي إلى المدينة المنورة، وحتى إن أمكن ذلك فإن تعديات هؤلاء العربان ستحول دون الاستفادة المرجوة من النقل بين المدينة المنورة والشام.^{٢٧}

وعندها احتاطت السلطات العثمانية، واضطرت لزيادة قوات الحماية بالخط، حتى بلغ عددها في صيف عام ١٩٠٨م أكثر من خمسة عشر ألف رجل، يضمهم أولئك العاملون في مد السكة، ومع ذلك ازداد عنف المقاومة القبلية في ذلك الصيف مع اقتراب إيصال مد السكة إلى المدينة المنورة، إذ احتشدت القبائل المعارضة قرب المدينة خلال شهر يونيو من العام المذكور، وخاضت معركة عنيفة ضد القوات الحكومية، التي استخدمت المدفعية لقصف تجمعات القبائل المعادية لها، مما اضطرها إلى التراجع بعد أن خسرت أكثر من سبعين رجلا.^{٢٨}

وذهب الفريق جواد باشا، القائد الأعلى للعسكريين العاملين في السكة، في أحد

²⁵ 'Abd al-Bāsiṭ Badr, *al-Tārīkh al-Shāmil lil-Madīnah al-Munawwarah* (al-Madīnah al-Munawwarah, 1993), pp. 27-8.

²⁶ *Taṣnīf*: Y. MTV, 306/74 . taqrīr al-Lajnah al-'Ulyā lil-Khaṭṭ al-Ḥadīdī al-Hijāzī al-Ḥumaydī, 8/1/1326H / 11/2/1908M, mulḥaq (3).

²⁷ *Ibid.*

²⁸ Khālīd ibn Ḥammūd al-Sa'dūn, "Muqāwamat al-Qabā'il li-Syaikh Ḥadīd al-Hijāz: Asbābuhā wa-Taṭawwurātuhā Khilāl 'Āmay 1326-1327H/1908-1909M", *Majallat Dār al-Malik 'Abd al-'Azīz*, vol. 2, no. 14 (al-Riyāḍ, 1988), p. 52.

تقريره إلى أن رؤساء العشائر قدموا بعد الحادث المذكور إلى المدينة المنورة لدى المشير: كاظم باشا والي الحجاز، وأوضحوا بأن الاعتداءات الواقعة كانت نتيجة تحريض وفتنة بعض المغرضين، وقد تعهدوا وأقسموا بالعمل على حماية الخط، وعدم تخريبه.²⁹

واعتمدت الدولة العثمانية في إنشاء الخط على تنظيم برامج افتتاح الخط، وإقامة الدعاية له، فمثلاً أقيمت الاحتفالات المهيبة عند بلوغ الخط مدينة تبوك، كما تم - قبل بدء الاحتفالات ببضعة أيام - اجتماع في تبوك حضره الشيوخ، والزعماء البارزون، والموظفون في منطقة مدائن صالح وتبوك، ثم أعد لهم قطار خاص لينقلهم إلى دمشق، برفقة والٍ وعدد من الموظفين، وذلك بغرض الدعاية، وعند العودة إلى تبوك حرصت الدولة على أن يحضر الاحتفالات أيضاً الشخصيات الدينية، وتعالى الدعوات للسلطان عبد الحميد الثاني.³⁰

وقد اختار المهندسون موقعاً غربي المدينة المنورة في مواجهة باب السلام، لإقامة المحطة الرئيسة للخط الحديدي، وبدأوا يرسمون على الأرض مسار الخط منها باتجاه العلا، ووضعت الخرائط، وعيّنت مواقع الجسور على مجرى العقيق، ثم مجاري السيول الصغيرة، وما لبثت فرق الجنود وأن انتشرت على الطريق المرسومة للخط من المحطة الرئيسة - قرب باب العنبرية، والتكية المصرية -، وعمل الجنود والفنيون والمهندسون بحماسة دينية بالغة؛ ومن ثم أقيم احتفال كبير لوضع حجر الأساس للمحطة في المدينة المنورة، حضره عثمان فريد باشا شيخ الحرم، ومحافظ المدينة، و كبار الموظفين، فضلاً عن أعيان وأهالي المدينة، ووضع حجر الأساس لمسجد «الحميدية» قرب المحطة؛ ليكون شاهداً على الأهداف الإسلامية البعيدة لمشروع الجامعة الإسلامية، وما لبثت وأن وصلت الصناديق التي تحمل آلة توليد الكهرباء ومستلزماتها لنصب محطة توليد الكهرباء؛ استعداداً لإنارة المسجد النبوي، وجهاز كل شيء لحفل الافتتاح الكبير للخط الحديدي الذي سيشهد وصول القطار إلى المدينة المنورة أيضاً.³¹

وفي أغسطس 1908م، تمّ تدشين خط السكة الحديدية الحجازية، وكان قد تحقّق إتمام كافة الأعمال المهمة 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، ووطن الغول، والأخضر، وخاصة ما يتعلق بأمور التصنيع الفني الذي تطلبتّه العوارض الأرضية والطبيعية بفرع حيفا، ومباني محطات القدم، ودرعا، ومعان، وكانت محطة المدينة المنورة التي كانت قيد الإنشاء على إطرار العثماني المعماري الحديث، وكانت سرعة سير القطارات 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

²⁹ Taşnif: ZB. 599-92, taqrīr al-Farīq Jawād Bāshā, 16/8/1326H/ 13/9/1908M, mulḥaq (4).

³⁰ Hülākū, al-Khaṭṭ al-Ḥadīdī al-Ḥijāzī, pp. 129-30.

³¹ Badr, al-Tārīkh al-Shāmīl, p. 27.

دليلاً قاطعاً على كمال الخط الحجازي ورسائله.³²

لذا أُقيم الاحتفال المنتظر بافتتاح الخط رسمياً في أول سبتمبر من العام المذكور في المدينة المنورة، والذي صادف تولي السلطان عبد الحميد الثاني السلطنة، فقدم الوفد السلطاني من دمشق عبر القطار إلى المدينة المنورة الواقعة على بعد ألف وثلاثمائة واثنين كيلو متراً، لإتمام عملية الافتتاح، 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.³³

وذهب جواد باشا في تقريره - السالف ذكره - إلى أنه قد وفد إلى المدينة المنورة كثير من الشخصيات المرموقة، وأعداد كبيرة من عشائر عربان البادية من مختلف أنحاء الجزيرة العربية، ممثلين للأقوام الإسلامية، وأعيان وأشرف مكة وأهلها، وعدد من الإعلاميين المسلمين، وممثلو الصحف الأجنبية لحضور مراسم افتتاح الخط الحجازي، وقد ساد الشعور بالفخر والاعتزاز، وانهالت التهاني، ورفعت الأيدي بالدعاء للسلطان، ورفعته شأن الوطن والبلاد وسعادة الأمة، مع تمنياتهم بمد الخط العالي إلى مكة المكرمة، وأعقب الاحتفال إجراء مراسم افتتاح إنارة المسجد النبوي وباحاته بالكهرباء.³⁴

³² *Taşnif: ZB. 599-92, taqīr al-Farīq Jawād Bāshā, 16/8/1326H/ 13/9/1908M;*

وكانت سكة حديد الحجاز تبدأ بعد محطة مزيريب من: (محطة دمشق)، وتم بعدد من المحطات في طريقها، ومن أهمها: الديرة - عمان - جزا - عطارة (القطرانة) - معان - غدير الحج - بطن الغول - مدوارة (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 القطارات، ومبانٍ خدمية للإشراف، والحراسة، والتحويل، 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 المرفق ٢٣ كم، ثم السمراء ١٧ كم، ثم الزرقاء ١٩ كم، ثم مدينة عمان ١١ كم، ومن عمان إلى قصر ١٤ كم، ثم إلى لبن ١١ كم، ثم إلى الجزيرة، 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 الحيسا 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 الشديد - 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 أيتل - دار الحج - مشيخة - أخضر - خميس - دير سعد - المعظم - خشم صفا - دار الحمراء - مطالع - أبو طاقة - مبرق (مبرك) الناقعة - وأخيراً مدائن صالح، ومن مدائن صالح إلى المدينة المنورة كان يمر على المناطق التالية: العلا - بدائع - مشهد - سهل المطر - زمرد - بئر جديد - طويرة - مدرج - هدية - جداعة - أبو النعم - عنتر، أو ما يعرف بإسطنبول عنتر - بويرة - أبيار نصيف - بواط أو بواطلة - الحفيرة - مخيط، وأخيراً: محطة إستصيون بالمدينة المنورة، والتي احتوت على مبانٍ بطول: ٦٠٠ متر، وعرض حوالي: ٤٠٠ متر. انظر: Khālid al-Ṭawīl, Fuṣūl min Qiṣṣat Safar Balak Tahjīr al-Uthmāniyyīn Ahālī al-Madīnah al-Munawwārah, Alwatan, 27/4/2019, <https://www.alwatan.com.sa/article/1007402>, accessed 8 April 2022

³³ *Taşnif: ZB. 599-92, 16/8/1326H/ 13/9/1908M.*

³⁴ *Ibid.*

هكذا حرصت السلطات العثمانية على اقتران وصول الخط الحديدي إلى المدينة المنورة بإضائها بالكهرباء، إذ بدأ الحرم النبوي الشريف متلاًئماً بالأنوار الكهربائية، مما زاد من تأجيج المشاعر الإسلامية، ومن نافلة القول: إن هذه الاحتفالات بإنجازات الخط الحديدي الحجازي، وإقامة الدعاية له قد أتت أكلها، وحشد المشروع عواطف المسلمين، واستنفض همهم وأملهم في الجامعة الإسلامية، وبدا وكأن الرجل المريض في طريقه إلى الاستشفاء والتعافي، وظهر السلطان عبد الحميد كمنقذ للأمة، ومحط أملها، كما أن إشراك أهالي المدينة المنورة عامة، وعشائر العربان خاصة في احتفالات التدشين كان يهدف ربطهم بهذه الإنجازات العمرانية والمعمارية، والتي بطبيعة الحال ستعكس على حياتهم وأرزاقهم، فتكون سبباً في تمسكهم بهذه المكتسبات، والحفاظ عليها.

وحرصت السلطات الحكومية العثمانية على تخصيص مخصصات مالية لهم، حتى تأمين من اعتداءاتهم على الخط الحديدي، لذا اتخذت اللجنة العليا قراراً باستخدام العربان والمشايخ والأفراد الذين كانوا يعملون في وظيفة الحمولة بقسم الخط الواقع بين موقع لين والمدينة خارج المعمورة، وأصبحوا بلا عمل بعد تمديد الخط، في مهمة المحافظة على الخط، وتخصيص راتب لكل واحد منهم مقابل هذه الوظيفة، وأفاد كاظم باشا والي الحجاز الصدارة العظمى بأنه تم تنظيم دقيتر بأسماء هؤلاء، وأودع لدى عرفان بك وكيل مدير التشغيل، وقد أبلغ عرفان بك برقياً بضرورة المبادرة بتوزيع الرواتب في أقرب فرصة.³⁵

و. استمرار غارات العربان على السكة الحجازية بعد تشغيلها، وتدارك السلطات العثمانية للموقف

يلاحظ أن تشغيل السكة الحديدية لم يضع حداً لمقاومة القبائل، بل زادها تأججاً، 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 ١٣٢٦ هـ - يناير ١٩٠٩ م، وتفيد ببلاغ القول أغاسي kolagasi (التيقيب العسكري): جميل، معاون رئيس الحركة عن الاعتداء الذي قام به العربان على محطة بويرة - إلى الشمال الغربي من طريق المدينة المنورة العلاء -، وأنهم نهبوا خيمة البقالة، وأحرقوها، كما استولوا على نقود الموظفين، وغيرهم، وأخذوا معهم خنجراً وبارودتين، وأصابوا اليقال بالرصاص بجرح بليغ، وأضافت برقية مديرية التشغيل: بأن اعتداءات العربان قد تكررت خلال هذه الفترة، وصار من المعتاد أن ينزعوا السكك الحديدية، ويتسببوا في خروج القطار عن الخط، ووقوع التلف والخسائر، مما أدى إلى تعطيل حركة سير القطارات بعد العلاء ليلاً، لخمايتها من الخطر، وهذا ما تسبب في تعدد الشكاوى حول عدم سفر مقطورات الشحن، وقطارات الركاب في وقتها، وتأخرها في الوصول إلى المحل المقصود، ونوهت البرقية إلى عدم اتخاذ الإجراءات الأمنية المطلوبة 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

³⁵ Taşnif: B. E. O. 255219, 27/8/1326 H / 23/9/1908M.

الماكينات والقطار عن عملهم، وأما المواقع التي اختارتها الطواير المكلفة بحماية الخط: فقد حددتها هذه الطواير لحماية أنفسها من الهجوم، دون التفكير في مواقف الخط العالي، وأيضاً دون النظر إلى الموظفين، والقطارات، وأحمال المسافرين، ولذلك لم تحدث أية وفاة في هذه الطواير؛ مما أثر على موظفي القسم الواقع بين العلا والمدينة، وتأذاهم عن القيام بالأعمال الملقاة على عاتقهم بسبب الاعتداءات، وأكدت البرقية على ضرورة تأمين إدارة التشغيل ضد هذه الأخطار لاقترب موسم الحج، وضرورة نقل المحمل المصري هذه الأيام من العلا إلى المدينة.³⁶

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 الحميدي؛ مما أدى إلى قتل ثلاثة أشخاص؛ أحدهم: عسكري، والثاني: شاووش البرق، والثالث: شاووش الإصلاح، كما استولوا على بارودتين وخمسة وعشرين جنياً، ومؤن، وأشياء أخرى؛ مما أدى إلى ترك موظفي وأمن عنز مواقعهم، ولجؤهم إلى بوية، وتعطيل حركة القطار بين المدينة وهدية، وهذا ما حاولت مديرية التشغيل تداركه بتحرك قطار من هدية، تحت إشراف القول آغاسي: عمر زكي، مهندس شعبة القطارات، والقول آغاسي: ولي أفندي، قائد وحدة الصنائع - مع عربتين من العسكر، وأدوات الإصلاح والإغاثة، بالرغم من الأخطار القائمة في محاولة لتأمين مؤن ومياه للموظفين والأفراد.³⁷

وأشارت برقية مختار بك السالف ذكرها إلى تعدد وقوع عدة أحداث مؤسفة خلال موسم حج ١٣٢٦هـ، في طوية، وجداعة، وأبو النعم، وعنز، وبيار ناصف، وحفيرة؛ مما أسفر عن سقوط عدد من الشهداء والجرحى، وأن جميل أفندي معاون رئيس الحركة بالمدينة المنورة قد أبلغ الحكومة المحلية بصورة منتظمة، كما أبلغت إدارة التشغيل السلطات العليا بالأمر مرات عديدة، لكن محافظة المدينة المنورة وكذلك قيادة اللواء لم تتمكن من اتخاذ الإجراءات القطعية؛ مما زاد من تمرد العربان، وأنه إذا لم يتم استتباب الأمن من قبل الحكومة المحلية بعد هذه الحالات المؤسفة، ووفقاً لما أبلغت به رئاسة مستودع العلا مديرية التشغيل، فإن ميكانيكي القطار، وموظفي القطار الآخرين لن يتمكنوا من تسيير القطار بين العلا والمدينة المنورة، وأن المحمل المصري على وشك الوصول إلى العلا عن طريق الوجه، ولما كان من المتعذر في هذه الظروف نقل المحمل المصري والحجاج، فقد توجه المدير العام: مختار بك بنفسه إلى العلا لإجراء التحقيقات، ومعاينة الحالة على أرض الواقع.³⁸

هكذا حمل المدير العام للتشغيل محافظة المدينة المنورة مسؤولية عدم اتخاذ الإجراءات القطعية لتأمين سلامة تسيير القطار بين العلا والمدينة المنورة؛ مما زاد من تمرد العربان.

غير أنه تبين لدى وصول القطار الذي انطلق من هدية في أواخر ذي الحجة إلى موقف إسطنبول عنتر؛ بأن أسلاك البرق قطعت، وانخيام خربت بعد نهبها، وأنه تم قتل ما

³⁶ Taşnif: B. E. O. 260424, 30 Dec1324 / Dhī al-Ḥijjah 1326H / Jan 1909M.

³⁷ Taşnif: B. E. O. 260424, 1327H / 22 Jan 1909M.

³⁸ *Ibid.*

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 التدابير السريعة لتأديب المتجربين على ارتكاب مثل هذه الجرائم، وجعلهم عبرة لغيرهم لإعادة الأمن والأمان، الذي يتوقف على القوة العسكرية.³⁹

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 تعرض لها موقف إسطنبول عنترة - الجهات العسكرية بإجراء ما يلزم سريعاً لضمان سلامة وأمن الخط والموظفين، كما أيرقت إلى قيادة الحجاز بأن تقوم إمارة مكة المكرمة بإجراء النصح لمشايخ العربان لمنع تكرار مثل هذه الاعتداءات التي تتناقض مع الشريعة والحمية.⁴⁰

هذا وأدت اعتداءات العربان المتعددة إلى هرب الموظفين، وصارت هجماتهم على محطات ومواقع السكة تهدد حياة الكثيرين ممن جاؤوا لكسب لقمة العيش.⁴¹ كذلك لم يسلم الحجاج من اعتداءات العربان، وهذا ما أخطرت به برقية عبد الله شراعي،⁴² رئاسة مجلس المبعوثان،⁴³ إذ أفادت بأن مائتين وخمسين من الحجاج تعرضوا للنهب من قبل العربان أثناء توجههم إلى المدينة المنورة بعد الحج، وطلب نقلهم بالخط الحديدي الحجازي إلى بلدانهم مجاناً، بعد أن أصبحوا في حالة تستوجب الرحمة، وهذا ما دفع الصدارة إلى تكليف نظارة الخط الحديدي بالتحقق من صحة الأمر، واتخاذ التدبير المناسب، فقامت مديرية التشغيل بمنح الحجاج الذين ثبت يضرهم وثيقة، بمثابة بطاقة سفر، وإشعار الجهات المختصة لنقلهم مجاناً إلى بلدانهم، كما تقرر إعفاؤهم من تحصيل مبلغ خمسة وعشرين قرشاً لصالح إنشاء محجر صحي.⁴⁴

وقد أعرب ناظر الإدارة المالية للخط الحديدي عن أسفه لوقوع مثل هذه الاعتداءات من العربان في الوقت الذي يتم فيه منح مشايخهم مخصصات كبيرة للمحافظة

³⁹ *Taşnif: B. E. O. 261022, 1 Muḥarram 1327H / 22 Jan 1909M.*

⁴⁰ *Taşnif: B. E. O. 261022, 4 Muḥarram 1327H / 25 Yanāyir 1909M.*

⁴¹ *Taşnif: B. E. O. 261022, 28 Dhī al-Ḥijjah 1326h / 20 Yanāyir 1909M.*

⁴² 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 قدم خدمات كبيرة للجيش الهمايوني في اليمن؛ فكافأته الدولة بوسام ذهبي، وأنعمت عليه برتبة باشا، وكان رئيس بلدية الحديدة وصنعاء، ثم عضواً في مجلس شوري الدولة حماية له، كذلك كان خليل شراعي أفندي عضو مجلس إدارة معان. انظر: *Taşnif: B. E. O, 36621-271545-1, 2; Taşnif: B. E. O, 261659.*

⁴³ مجلس المبعوثان هو: مجلس النواب العثماني في عهد المشروطية (الحكم الدستوري) زمن السلطان عبد الحميد الثاني. انظر: *Taşnif: B. E. O, 3511-263273, Şafar 1327H / Fab 1909M.*

⁴⁴ *Taşnif: B. E. O, 260424, 19 Muḥarram 1327H / 9 Fab 1909M; Taşnif: B. E. O, 3511-263273, Şafar 1327H / Fab 1909M.*

وتفديد مكتابة مديرية تشغيل السكة إلى نظارة الخط الحديدي الحجازي في ١٨ محرم ٥١٣٢٧ - ٩ فبراير ١٩٠٩م، باستمرار اعتداءات العربان في ظل حصول مشايخهم على المخصصات المذكورة، إذ أشارت إلى تخريب العربان مسافة كيلو متر من الخط الحديدي، وأسلاك البرق في الكيلو ٢٧٧؛ مما أسفر عن انقطاع 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 النقطة 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 المنطقة المذكورة، كذلك أضاف بأن العربان وضعوا كميات من الحجارة على الخط في مكانين من الكيلو ستمائة وواحد بين بارت غمار وزان الحج، وأن حماية الكيلو ستمائة وواحد كلفت بها قبيلة بني عطية، والمناويون المعينون من قبل شيخ القبيلة المذكورة، وشيخ المشايخ، وقد نالوا مخصصاتهم بصورة منتظمة، لكنهم مع ذلك تجرؤوا على القيام بالاعتداء.^{٤٦}

وبعد تعطيل حركة القطارات بين معان وتبوك في محرم ٥١٣٢٧ - فبراير ١٩٠٩م بسبب تكرار اعتداء العربان على الخط ما بين ٥٧٨ و ٥٧٩، وقيامهم بوضع كميات كبيرة من الحجارة، وخلع 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 المناويين 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 وفيد من قبل ولاية الشام لإدارة حوار مع هؤلاء المشايخ، وبمبحث تعديل التعليمات التي تم تنظيمها من قبل لجنة إنشاءات الشام، وكاظم باشا سابقاً؛ خوفاً من أن يتماذى العربان الآخرون، ويوسعون من أعمال التخريب؛ لتشمل أيضاً: الحبي، والمعظم، والخميس، وطالب مختار باشا بتحقيق الأمن والمساعدة في نقل الحجاج البالغ عددهم أكثر من سبعة آلاف من المدينة بسلامة وأمان.^{٤٧}

وعليه صدرت أوامر الصدارة السامية إلى ولاية الشام وقيادة الجيش الخامس بإجراء اللازم ومقابلة المشايخ المذكورين، ووضع الخط تحت الحماية العسكرية.^{٤٨}

وقدمت ولاية الشام بعد قيامها بالتحقيقات إفادةً للصدارة السامية، فخواها: أنه خلال تخصيص الرواتب للعشائر على الخط الحجازي، من قبل المشير: كاظم باشا، ناظر الإنشاءات السابق لحماية الخط الحديدي الحجازي، لم توزع الحصص على مشايخ بعض الفرق من الرواتب المخصصة للعشائر داخل الولاية؛ مما أدى إلى أن يقوم عربان السكة

⁴⁵ Taşnif: B. E. O, 260424, 21 Dhī al-Hujjah 1326H / 13 Jan 1909M.

⁴⁶ Taşnif: B. E. O. 261659, 26 Jan 1324/18 Muḥarram 1327H/ 9 Feb 1909M.

⁴⁷ Taşnif: B. E. O. 261659, 27 Jan 1324/19 Muḥarram 1327H / 10 Feb 1909M.

⁴⁸ Taşnif: B. E. O. 261659, 29 Jan 1324/21 Muḥarram 1327H / 12 Feb 1909M.

الحجازية على الأكثر، وفي بعض الأحيان عربان بعض الفرق التي لم توظف في الولاية، بوضع الحجارة على الخط، وقطع خطوط البرق، ونحو ذلك من الاعتداءات، 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 اللازم لمنع التعديت التي مرَّ ذكرها، وجاء في جواب المتصرفية المذكورة؛ بأنه تمت مقابلة شيخ فرقة روديان التابعة لعشيرة بني عطية التي قامت بتلك الاعتداءات، وأرسل شيخ مشايخ العشيرة المذكورة مع خليل شراعي أفندي عضو مجلس إدارة معان لاستكمال اجراءات الحماية.⁴⁹

ورغم ذلك استمرت اعتداءات العربان، وأفادت مديرية التشغيل في ٢٤ صفر ١٣٢٧هـ، بريقة معاون رئيس الإصلاحات الدائمة، الذي أرسل مكلفاً من قبل لجنة الإنشاءات لتوزيع مخصصات العربان، عن استمرارية العربان بتخريب الخط بين بواطة، وحفيرة، ونقل العوارض الحديدية بالجمالي، وأن المخبرات البرقية بين المواقف المذكورة مستمرة بصورة جزئية، وأخبرت عن تعرض الحفيرة للهجوم، وأن العربان الذين يلون العلا اتفقوا على الاستعداد للهجوم، وطالبت بالتخاذ اللازم لمنع هذه التجاوزات،⁵⁰ كذلك أفادت بريقة مديرية التشغيل في ٢٦ صفر ١٣٢٧هـ؛ بأن عساكر الإصلاح والحماية الذين خرجوا من الحفيرة تعرضوا لهجوم العربان عند الكيلو ١٢٦٣، وأن اثنين من أفراد الحماية استشهدا، وجرح أربعة، وأن قوة لإصلاح الخط تحركت من الحفيرة، فوجدت بعد خمسة كيلو مترات؛ بأن خطوط البرق قد خربت تماما على مسافة كيلو متر واحد، وأجرت أعمدتها، وأن العوارض الحديدية في نقاط مختلفة، وعلى مسافة كيلين قد نزعت، وحفر ما تحتها، وأن أسلاك البرق بمسافة ستة كيلو مترات قد تقطعت، وأجرت أعمدتها، وأن الإصلاح يحتاج إلى وقت طويل.⁵¹

كذلك أفادت المديرية بريقة محطة العلا التي أخبرت: بأن مجموعة الإصلاحات العسكرية التي خرجت للعمل بين مندرج وهدية قد تعرضت لهجوم العربان لدى وصولها إلى الكيلو متر ١١٦٠، واستشهد أربعة منهم، وجرح ثلاثة، وتم إرسال طبيب مع مقدار كاف 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.⁵²

هكذا اعتبرت المديرية أن تعرض مناطق داخلية في حدود قبيلة: ولد علي لهذه الهجمات من قبل العربان دليل على أن إجراءات الحماية والتعزيزات الحكومية المختلفة لم تؤد إلى تثبيت همة المقاومة القبلية، بل استمرت إغاراتها على السكة، والقوات الحكومية، ورجال الإصلاحات، مع تطوير أساليبها، فأخذت تغير على مناطق حراستها تابعة لقبائل ذات وزن؛ كقبيلة: ولد علي، ولا شك أن هذا التطوير كان وليد الرغبة في الظهور بمظهر

⁴⁹ *Taşnif: B. E. O. 261659, 1 Shubāt 1324 / Muḥarram 1327H.*

⁵⁰ *Taşnif: B. E. O. 264085, 3 Mārt 1325/24 Şafar 1327H / 15 Mārs 1909M.*

⁵¹ *Taşnif: B. E. O. 264085, 4 Mārt 1325/25 Şafar 1327H / 16 Mārs 1909M.*

⁵² *Taşnif: B. E. O. 264085, 5 Mārt 1325/26 Şafar 1327H.*

القوي الذي لا يهابه تفوق القوات الحكومية، وأسلحتها، وإجراءات حمايتها للسكة، وهذا ما يعكس اشتداد المقاومة القبلية وتأججها خلال عام ١٣٢٧هـ-١٩٠٩م عما كانت عليه في السابق.

ويبدو أنه بعد إكمال إنشاء الخط الحديدي الحجازي من دمشق إلى المدينة المنورة، وانتهاء موسم الحج الأول الذي مرَّ بعد افتتاح الخط، استشعر العربان عملياً 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، فصبَّ هؤلاء البدو غضبهم على الخط الحديدي، واشتدت مقاومتهم له؛ لما له من مردود 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، وتحدث عن نجاح هذه المحاولة القنصل البريطاني في جدة، الذي كتب إلى سفير دولته في إستانبول: بأن البدو قد جلبوا للسكينة بإجراءات الشريف الحكيمة، وإن نفذي قبيلة حرب الكبيرين - المسروح، وبني سالم -، اللذين كانا يهاجمان السكة، قدما ضماناتهما على عدم مهاجمة السكة بعد ذلك.⁵³

وذهب أحد الباحثين إلى أن تلك الضمانات التي قدّمها القبائل للشريف حسين، وما حصلت عليه مقابل ذلك من مكافآت مادية، كانت كافية لهدوء الموقف حول سكة الحديد خلال السنوات التالية: خلال الفترة: ١٣٢٧-١٣٣٤هـ / ١٩٠٩-١٩١٦م،⁵⁴ ولكن أحداث ثورة الكرك خلال الفترة ١٩١٠-١٩١١م، تؤكد عكس ذلك.

ز. ثورة الكرك، وطريقة تعامل الاتحاديين معها

عندما تولى جماعة الاتحاد والترقي الحكم، وخلعوا السلطان عبد الحميد الثاني سنة ١٣٢٦هـ-١٩٠٩م،⁵⁵ وحاولوا تنفيذ قوانين على المناطق التي ليس للدولة نفوذ عليها،

⁵³ Al-Sa'dūn, "Muqāwamat al-Qabā'il", p. 54.

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ 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 ترقية 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 تجييد القومية التركية، واحتقار غيرها من الجنسيات والقوميات الواقعة تحت لوائها، كما أنها اتجهت نحو سياسة التريك، وطمس معالم اللغة العربية، والشخصية العربية، فقد تبني المترجمون العثمانيون والكتاب والمثقفون العمل على تنقية اللغة العثمانية من الألفاظ العربية، والفارسية،

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 المترابطة على السكان، فقد طلب من وزارة الداخلية في إستانبول أن تطبق الإجراءات التي اتخذت في لواء حوران على لواء الكرك،^{٥٦} وجاءت موافقة وزارة الداخلية على طلب سامي باشا الفاروقي، على الرغم من رفض الأهالي لهذه الإجراءات، بعد أن استطلع متصرف الكرك: محمد طاهر بك آراء شيوخ عشائر الكرك؛ بينما أصر عليها سامي باشا، واعتبرها إجراءات ضرورية من الحكومة لحماية المناطق الآهلة بالسكان من تجاوزات البدو؛ مما أدى إلى تصاعد عدد من الأحداث أدت إلى إشعال فتيل ثورة قومية عارمة في لواء الكرك كله، امتدت إلى المدن الواقعة جنوب الأردن؛ كعمان، والطفيلة، ثم امتدت إلى أم الرصاص، ومادبا، وذيبان وعجلون، شمالاً، حتى شملت ووصلت كل البوادي الأردنية، وشارك فيها أبناء هذه المناطق، حتى وصل المد الجماهيري لهذه الثورة إلى العقبة الواقعة أقصى جنوب الأردن، وحتى مدائن صالح في الحجاز، وتزايدت خلالها الهجمات؛ مما أدى إلى نهب وإحراق وتدمير كافة دوائر الحكومة، والبلدية، والريجي، والبريد، والبرق، والسجن، وبيوت المأمورين، والدكاكين، ومحطات الخط الحديدي الحجازي.^{٥٧}

ومتابعة ما ورد بالوثائق عن هذه الثورة، والتحقيقات الموسعة التي قامت بها السلطات العثمانية؛ يوضح: أنه تراكت عدة أسباب دفعت الأهالي، وقبائل العربان في لواء الكرك إلى إشعال الثورة؛ منها: قطع المخصصات المالية السنوية التي كانت تنقاضها القبائل الواقعة على طريق الحج الشامي - مثل: قبائل بني صخر، والسلايطة، والحجابيا، والحويطات -، والتي كان يطلق عليها اسم: «الصرة»، فضلاً عن حرمانهم من العائد المالي الكبير 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، وترিকা الفتاة، وتدخل الدولة في المملكات الخاصة من الأراضي، وقيام متصرف الكرك: محمد طاهر بك بالعمل على جمع الأسلحة

واشتقاق ألفاظ تركية بحتة، آخذين بعين الاعتبار إدخال الألفاظ الفلسفية، والثقافية الأوروبية؛ وصارت اللغة التركية لسان الدولة الرسمي، علماً بأن أكثر الناطقين بالعربية هم أكثر العناصر العثمانية. انظر: Khālid Muḥammad Ḥammūd al-Ṭarāwinah, *Thawrat al-Karak fī al-Maṣādir al-ʿArabīyah* 1328H/1910M, Risālat Mājistūr (Jāmiʿat Muʿtah: al-Urdun, 2006), pp. 81-2.

^{٥٦} تقع منطقة الكرك في الجهة الجنوبية الشرقية من ولاية سوريا، وهي: شبه هضبة متموجة يتراوح ارتفاعها عن مستوى سطح البحر بين ٨٠٠-١٢٠٠م، وتتميز المنطقة بموقعها الجغرافي المميز، حيث تعد 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 الإستراتيجية للمنطقة؛ فأصبحت مركز لواء في سنة: ١٣١١هـ-١٨٩٣م، يضم أفضية السلط، والطفيلة، ومعان، وكانت حدود لواء الكرك تمتد 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؛ انظر: Al-Ṭarāwinah, *Thawrat al-Karak*, p. 31.

^{٥٧} *Taṣnīf: DH. SYS. 61/3-3-34*, Tishrīn althāny1326 / Kānūn al-Awwal 1910M; *Taṣnīf: DH. SYS. 61/3-3-29-1, 2, 3, 14 Dhī al-Ḥijjah 1328H (16 Kānūn al-Awwal 1911M).*

من الشيوخ والأهالي؛ لتأمين حماية موظفي الدولة، وكان السلاح عندهم بمنزلة قوتهم، وعرضهم، وكرامتهم، بالإضافة إلى التجنيد الإجباري، وإحصاء النفوس والأملاك، وخشونة وإذلال موظفي لجان الإحصاء للشباب بالقرى، وفرض الخدمة العسكرية القسرية على صغار الشباب، وانتشار الشائعات حول سوقهم إلى القتال في المناطق النائية من السلطنة، مثل: الروميلى، والأناضول، وأرضروم، واليمن، وغيرها، وكانوا يتعرضون للموت بسبب الجوع والبرد، أو لتعزيز قدرة الجيش العثماني الذي كان يخوض حرب البلقان: «حرب سالونيك»، وكان متصرف لواء الكرك: محمد طاهر قد حذر من أنه إذا بوشر بمعاملة التجنيد ربما يشق أهالي اللواء عصا الطاعة، أو يفرون إلى البادية، ووصفهم بالوحشة والشراسة، وطالب بتأجيل المعاملة حتى لا يدفع العساكر إلى مقاتلة عشائر اللواء في أيام الشتاء في منطقة واسعة، وعربانها كثير، ومزودون بالأسلحة، كذلك أشار إلى عدم جواز قياس حوران في طبيعة عشائرها، وقلة عربان باديتها بلواء الكرك، هذا وقد ترامت الأقاويل إلى أن الحكومة بعد تحرير النفوس ستأخذ من كل قبيلة عشرين من الخيول؛ لتستخدمها في 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 عضواً لمجلس الإدارة؛ رغم فوزه شعبياً بأكثرية الأصوات، وذلك لتحجيم قوة الزعامات المحلية؛ حفاظاً على هيبة الدولة، وخططها في منطقة الشام عامة، إلى غير ذلك من الإجراءات التي تتوافق مع سياسة التريك، وما كان يقوم به الاتحاديون بإستانبول ضد العرب، وقيام ثورة اليمن، واضطرابات العراق، و نجد، وحوران، فقد كان لكل ذلك دور هام، واستقطاب واسع داخل الكرك، إذ انعكس على موقف العشائر في المنطقة، وأثار حفيظة المواطنين، وتوجه سكان الكرك، وما جاورها لعقد العديد من التحالفات ضد السلطة، وتكلموا بدا واحدة ضد الدولة بالصورة التي جعلت الاتحاديين يرجعون إلى تحريض أنصار السلطان عبد الحميد الخلع ضد الدولة، لإثارة الفتن والقلاقل في المنطقة العربية بصورة عامة، وإعاقة جهود الاتحاديين بصورة خاصة.⁵⁸

وقد بدأ التمرد داخل بلدة الكرك في صباح يوم السادس والعشرين من تشرين الثاني، من سنة ١٩١٠م، واستمرت عشرة أيام؛ حيث أحرق المتمردون واحداً وسبعين منزلاً، ومائة وثلاثة وعشرين دكاناً، وداراً للحكومة، ومكتباً للبرقيات الحكومية، ومدرسة، ودوائر تابعة للمعارف، وكافة مساكن المأمورين، وأحرقوا الأوراق، والسجلات الموجودة في عموم الدوائر، وقتلوا عدداً من أفراد الجندمة الذين قاوموهم، وكذلك أحد عشر من الضباط والأفراد، الذين صعدوا إلى قلعة الكرك للمقاومة، وأكثر من أربعين من مأموري تحرير النفوس، والضباط، والعساكر في القرى، ولدى العشائر، فضلاً عن قتل مأموري محطتي: القطرانة، والفريفة، وطيب، ومهندس الخط الحديدي والمجازي، وعامل ومقاصي محطة وادي الحسا، وسبعة أو ثمانية من مأموري المحطات الأخرى،

⁵⁸ *Taşnif: DH. SYS. 61/3-3-34-5*, 18 Tishrîn al-Thānī 1326 (1 Kānūn al-Awwal 1910M); *Taşnif: DH. SYS. 61/3-3-7-1*, 2, 3, 4 Shubāt 1326/17 Şafar 1329h (16 Shubāt 1911M); *Taşnif DH. SYS. 63/3-20-1*, 2, 6 Nisān 1327/19 Şafar 1329H/ 18 Shubāt 1911M.

ونهبوا التجار القادمين من معان ضمن قطار الركاب، وأحدثوا تخريباً جزئياً في خمسة وعشرين محطة للقطار، إلى غير ذلك من أعمال التخريب والنهب، والتي وصلت إلى معان، والطفيلة.⁵⁹

ففي قضاء معان؛ قامت عشائر الحويطات، والنعيمات، ووادي موسى، والحجاياء، والمطرفة، والذبابات، والركيبات، والعمامرة، والأبوناية، والمزية، والرشيدة، والنوافلة، والسليمات، والحسنات، والهلالات، واللياسنة، والهدايات، والفلاحات، والصباحين، بقيادة شيخ مشايخ الحويطات: عرار بن جازي، ومحمد البحيري من مشايخ الحجاياء وغيرهم بالتوجه إلى الخط الحديدي، وتخريب وإحراق حوالي سبعة وثلاثين محطة، وخطوطها الحديدية والبرقية؛ بدءاً من محطتي خان الزبيب، وعنيزة، وانتهاءً بخط محطب، مع حصار بلدة معان، ومحطتها، ومركز ناحية الشوبك خمسة عشر يوماً، وفي قضاء الطفيلة قام أهالي قرية صنفحة، وقسم من عربان الحويطات قضاء معان بهجوم مسلح على دائرة الحكومة، وأحرقوا أوراق وسجلات دائرة البرق.⁶⁰

وتُفيد إحدى الوثائق: بأن السلطات العثمانية حاولت السيطرة على الأوضاع، وأنه جرى إصلاح ما تم تخريبه من الخط الحديدي، وكذلك الخط البرقي لمنع توسع وانتشار 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، وتخليص القطعات العسكرية في الطفيلة، وأم الرصاص، وقد تقرر التمهّل في اتخاذ الإجراءات القانونية في بداية الأمر، ريثما تنتهي التحقيقات، وبعد رد وإعادة الأموال المنهوبة كاملة والتعويض عن الخسائر والأضرار التي تعرضت لها الحكومة، والخط الحديدي، لكن قيادة الفرقة لم تصغ لأمر وقرار الحكومة، وقامت بمطاردة الفارين والمصرين على إخفاء المنهوبات، والتنكيل بهم، وتم القبض على أغلب المشايخ المشاركين بها، وتسليمهم للحكومة، وإعادة الأمن والأمان، وتم تنفيذ الأحكام بحق المتسببين بهذه الفاجعة، وقد باشرت هيئة خاصة بالتحقيقات القانونية.⁶¹

هكذا استطاع جنود الحملة العثمانية احتواء التمرد، ولكنهم عاملوا الأهالي بقسوة ووحشية، وتم توجيه حملة بقيادة الأميرالاي: ناجي بك - والذي تسلّم مهام القيادة والمتصرفية في لواء الكرك - إلى عشائر كل من بني حميدة، والحجالي، وعلى الرغم من مقاومته العنيفة التي واجهها جيش الحملة من قبل الحجالي، إلا إن القوة استطاعت أن تقتل منهم أربعة أشخاص، ولقت القبض على ستين رجلاً.⁶²

هكذا شاركت أغلب القبائل البدوية المقيمة في لواء الكرك بالثورة والهجوم على محطات الخط، مثل: قبيلة بني صخر، والسلايطة، والحجاياء، والحويطات، والنعيمات،

⁵⁹ *Taşnif: DH. SYS. 61/3-3-19*, 6 Nisân 1327/19 Şafar 1329H/ 18 Shubât 1911M.

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ *Taşnif: DH. SYS. 61/3-3-7-1*, 2, 3, 4 Shubât 1326/17 Şafar 1329H (16 Shubât 1911M).

⁶² *Al-Ṭarāwinah, Thawrat al-Karak*, pp. 135-6.

فهاجموا محطات الخط بين عمان ومعان، وقد استطاعت الحكومة فيما بعد إصلاح المحطات من معان إلى المدورة، أما المحطات من تبوك إلى المدينة لم تمس بسوء، وذلك بسبب الدور الذي لعبه الشيخ حرب زعيم قبيلة بني عطية في حماية هذه المحطات هو وأفراد قبيلته،⁶³ لذا أبلغت نظارة الحربية - وفقاً لإفادة قيادة فرقة حوران - نظارة الداخلية بتعليمات للتمييز بين قبائل الكرك فيما يتعلق باستمرار دفع المخصصات المالية، وعدم دفع رواتب عشيرتي: الحجايا، والسلايطة، وفرع الحجازي من الحويطات من بين قبائل عربان اللواء، والمكلفة بحماية الخط العالي، وذلك لتورطهم في أحداث الكرك، وأن عشائر مثل عشيرتي: المناعين، والشرارات احتفظت بولائها، فيصار إلى دفع رواتبهم.⁶⁴

وقد صدرت الأحكام بمعاينة المتورطين بتخريب الخط الحجازي، ومن ذلك: صورة الإرادة السنية التي تفيدنا بها إحدى الوثائق، والتي يصادق فيها السلطان محمد رشاد، وناضر الحربية، والصدر الأعظم على قرار ديوان الحرب العربي بحوران (جنوبي دمشق) بمعاينة عبد بن سبعك شيخ فرقة سليمان، التابعة لقبيلة النعيمات بالأشغال الشاقة لمدة خمس سنوات، اعتباراً من تاريخ القبض عليه، بموجب المادة السابعة والخمسين من قانون العقوبات المدني، وذلك لثبوت مشاركته مع عشيرته في محاصرة قسبة معان، وتخريب قسم من الخط الحديدي الحجازي، وإحراق محطتين.⁶⁵

ومن نافلة القول: أنه كانت «سكة حديد الحجاز الحميدية» 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 للسيطرة على ممتلكات الدولة العثمانية، ولكن القدر لم يمهّل السلطان عبد الحميد الاستمتاع بمراسم افتتاحه، ووصله إلى المدينة، والقيام برحلة حج عبره، حيث تكفل عليه الاتحاديون، وأشعلوا ثورة جماعة تركيا الفتاة ضده، وخلعوه عن العرش في ٢٤ نيسان ١٩٠٩م، وقد ساهم خلع السلطان عبد الحميد 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 الغارات على السكة على أيدي أتباع الشريف حسين بن علي، حين أعلن ثورته على الدولة العثمانية في ٩ شعبان ١٣٣٤هـ - ١٠ يونيو ١٩١٦م، بإيعاز من بريطانيا في خضم الحرب العالمية الأولى، القاضية للخط الحجازي، حيث لم يبق له بعدها قائمة.

ح. خاتمة

مما تقدم بيانه نستخلص نقاطاً أساسيةً يمكن أن تُعتبر نتائج هذه الدراسة:

⁶³ *Ibid*, p. 125.

⁶⁴ *Taşnif: DH. SYS. 61/3-2-2, 25 Rabī' al-ākhar 1329H / 11 Nisān 1327 (24 Nisān 1911M).*

⁶⁵ *Taşnif : DH. SYS. 86/4-3-Lef 103, 5 Ramaḍān 1330H / 5 Aghuṣṭus 1328M.*

- كان إنشاء السلطان عبد الحميد الثاني لـ «سكة حديد الحجاز الحميدية»، يهدف إلى تعزيز ومؤازرة السياسة الإسلامية في أرجاء العالم كافة؛ لما لهذه الإنجازات من قدرة على جمع 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 مكن الدولة العثمانية من أن تحكم قبضتها على المنطقة بصورة فعلية؛ وكانت قبائل العربان تدرك أن الخط سيمسح الدولة وسيلة آلية ضخمة وسريعة 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، استشرع العربان عملياً مقدار الخطر 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 والأعطيات النقدية والعينية التي كانت تمنحها الدولة لهم؛ لقاء حمايتهم لقوافل الحجيج، وعدم اعتراض طريقها، فنشطت تحركاتهم واعتداءاتهم على محطات الخط الحجازي في محاولة لتعطيله، وإعاقة العمل.
- وجاءت تدابير الدولة العثمانية للسيطرة على اعتداءات العربان محدودة، وعديمة الجدوى، 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 المهيبة 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، وخاصة في سنوات الجفاف، فصب هؤلاء البدو غضبهم على الخط الحديدي، واشتدت مقاومتهم له؛ لما له من مردود سلبي على موارد رزقهم.
- حاولت السلطات العثمانية استقطاب بعض الشخصيات المهمة للتوسط بين الحكومة العثمانية وقبائل العربان في محاولة للتأثير عليهم، ومحاولة إثنائهم عن أية أفكار سلبية 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 استقلالهما مهدد، ولما كانت هذه التطورات تمت في إطار الدولة على أسس دينية، بقيت مظاهر عدم الرضا مقتصرة على عدم تعاون شريف مكة مع السلطات قدر الإمكان في وضع حد لاعتداءات العربان على السكة.

• وقد ساهم خلع السلطان عبد الحميد 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 الغارات على السكة على أيدي أتباع شريف مكة حسين بن علي، حين أعلن ثورته على الدولة العثمانية في ٩ شعبان ١٣٣٤هـ - ١٠ يونية ١٩١٦م، بإيعاز من بريطانيا في خضم الحرب العالمية الأولى، القاضية للخط الحجازي، حيث لم يقم له بعدها قائمة.

توصي الدراسة بضرورة الإكثار من الدراسات عن الحجاز، الذي تهفو إليه قلوب المسلمين قاطبة، بالاعتماد على المصادر العثمانية، والمحلية، لمجابهة المغالطات التي صدرتها المصادر الغربية، وخاصة البريطانية، عن تاريخنا الإسلامي، والتي من الطبيعي، وأن تعكس وجهة السياسات الأجنبية، وكذلك ضرورة الاستفادة من حجم وعدد الوثائق الموجودة بالأرشيف العثماني عن العالم الإسلامي.

BIBLIOGRAPHY

- Abū Shūk, Aḥmad Ibrāhīm, “Khiṭṭah Sikkat Ḥadīd al-Ḥijāz: al-Musawwighāt wa’l-Āthār wa’l-Natā’ij”, *Majallat al-Islām fī Āsiyā*, vol. 1, no. 6, Māliziyyā: al-Jāmi‘ah al-Islāmīyah, 2009.
- Alboudī, Māzin, “al-Khaṭṭ al-Ḥadīdī al-Ḥijāzī 1318-1326H/1900-1908M”, *Majallat Jāmi‘at Tisbrīn lil-Buḥūth wa’l-Dirāsāt al-‘Ilmīyah*, vol. 42, no. 6, al-Lādhiqīyah, Silsilat al-Ādāb wa-al-‘Ulūm al-Insānīyah, 2019.
- Badr, ‘Abd al-Bāsiṭ, *al-Tārikh al-Shāmil lil-Madīnah al-Munawwarah*, al-Madīnah al-Munawwarah, 1993.
- Daradkeh, Šāliḥ Muḥammad, “Sikkat Ḥadīd al-Ḥijāz: Jadaliyat al-Taḥaddī wa’l-Najāḥ, Qirā’ah Tārikhīyah fī Muḥrayāt al-‘Amal 1318-1326H/1900-1908M”, *Majallat al-Bayān*, vol. 3, no. 5, al-Urdun: Jāmi‘at Āl al-Bayt, 2011.
- Ḥarb, Muḥammad, *al-Sulṭān ‘Abd al-Ḥamīd al-Thānī Ākhir al-Salāṭin al-‘Uthmānīyīn al-Kibār 1258-1336H/1842-1918M*, Dimashq: Dār al-Qalam, 1990.
- Hūlākū, Matīn, *al-Khaṭṭ al-Ḥadīdī al-Ḥijāzī: al-Masbrū‘ al-‘Imlāq lil-Sulṭān ‘Abd al-Ḥamīd al-Thānī*, trans. by Muḥammad Šwāsh, al-Qāhirah: Dār al-Nīl lil-Ṭibā‘ah wa-al-Nashr, 2011.
- Īnalcik, Halīl, *al-Tārikh al-Iqtisādī wa’l-Ijtīmā’ī lil-Dawlah al-‘Uthmānīyah*, trans. by ‘Abd al-Laṭīf al-Ḥāris, vol. 2, Lebanon: Dār al-Madā, 2007.
- Al-Jāsir, Muḥammad Ṭāhā, *Turkiyah Maydān al-Širā‘ bayna al-Sharq wa’l-Gharb*, Dimashq: Dār al-Fikr, 2002.
- Murshid, Aḥmad Amīn Rāshid, *Ṭaybah wa-Dhikrayāt al-Aḥibbah*, ed. by ‘Ubayd Allāh Amīn Kurdī, al-Madīnah al-Munawwarah: al-Sharikah al-Sa‘ūdīyah lil-Tawzī‘, 1995.
- Oppenheim, Max, Erich Braūnich, and Werner Caskel, *al-Badm*, trans. by Maḥmūd Kabibu, ed. by Mājid Shabbar, 2nd edition, Landan: Sharikat Dār al-Warrāq lil-Nashr al-Maḥdūdah, 2007.
- Raḍwān, Nabīl ‘Abd al-Ḥayy, *al-Dawlah al-‘Uthmānīyah Gharby al-Jazīrah al-‘Arabīyah ba‘da Ifṭitāḥ Qanāt al-Suways 1286-1326H/1869-1908M*, Risālat Mājistīr, Jiddah: Jāmi‘at al-Malik ‘Abd al-‘Azīz, 1981.
- Al-Sa‘dūn, Khālīd ibn Ḥammūd, “Muqāwamat al-Qabā’il Li-Shaikh Ḥadīd al-Ḥijāz: Asbābuhā wa-Taṭawwuratuhā Khilāl ‘Āmay 1326-1327H/1908-1909M”, *Majallat Dārat al-Malik ‘Abd al-‘Azīz*, vol. 2, no. 14, 1988.

Sarkū, Mārī, *Dimashq Fatrat al-Sulṭān ‘Abd al-Ḥamīd al-Thānī*, Dimashq: al-Hay’ah al-Sūriyah al-‘Āmmah lil-Kitāb, 2008.

Taḥsīn Bāshā, *al-Sulṭān ‘Abd al-Ḥamīd al-Thānī*, trans. by Kamāl Aḥmad Khūjah, al-Kuwayt: Manshūrāt Dhāt al-Salāsīl, 2017.

Al-Ṭarāwinah, Khālīd Muḥammad Ḥammūd, *Thawrat al-Karak fi al-Maṣādir al-‘Arabīyah 1328H/1910M*, Risālat Mājistīr, Jāmi‘at Mu’tah: al-Urdun, 2006.

Al-Ṭawīl, Khālīd, “Fuṣūl min Qiṣṣah Safar Barlak Tahjīr al-‘Uthmānīyīn Ahālī al-Madīnah al-Munawwarah”, *Alwatan*, 27/4/2019, <https://www.alwatan.com.sa/article/1007402>, accessed 8 Abrīl 2022.

The sources of the official documents the Presidency Archives of the Republic of Turkey in Istanbul:

1. Taṣnīf :Y.MTV. 296/139-2, 2 Nisan1907 .
2. Taṣnīf : MF.MKT. 978/37-5, 18 Mart 1907.
3. Taṣnīf :Y.PRK.ASK.252/80-1,2,3,4, 20 Kanun- u sani 1908.
4. Taṣnīf :Y.MTV.306/74, 11 Şubat 1908.
5. Taṣnīf : ZB.599-92, 13 Eylül.1908
6. Taṣnīf : B.E.O, 255219, 23 Eylül.1908
7. Taṣnīf :B.E.O, 260424, 30 Kanun-u evvel.1908
8. _____ :B.E.O, 260424, 22 Kanun- u sani 1909.
9. Taṣnīf :B.E.O, 261022, 22 Kanun- u sani 1909.
10. _____ :B.E.O, 261022, 25 Kanun- u sani 1909.
11. _____ :B.E.O, 261022, 20 Kanun- u sani 1909.
- 12.Taşnīf :B.E.O, 36621- 271545-1,2, Tarihsiz.
- 13.Taşnīf : B.E.O, 261659, Tarihsiz.
- 14.Taşnīf :B.E.O, 260424, 9 Şubat.1909
- 15.Taşnīf :B.E.O, 3511- 263273, Şubat.1909
- 16.Taşnīf :B.E.O, 260424, 13 Kanun- u sani 1909.
- 17.Taşnīf :B.E.O, 261659, 9 Şubat.1909
18. _____ : B.E.O, 261659, 10 Şubat.1909
19. _____ :B.E.O, 261659, 12 Şubat.1909
20. _____ :B.E.O, 261659, 1 Şubat1909 .
- 21.Taşnīf :B.E.O. 263212, 6, Mart.1909

Asmahan Mostafa Tawfik Khalil Ahmed

22. Taşnîf :B.E.O, 264085, 15 Mart 1909.
23. _____ :B.E.O, 264085, 16 Mart 1909.
24. _____ :B. E. O. 264085, 17 Mârt 1909.
25. Taşnîf : DH.SYS.61/3-3-34, Kanun-u evvel.1910
26. Taşnîf : SD. 2797/47-1, 16 Teşrin-i evvel.1910
27. _____ : SD. 2797/47-3, 16 Teşrin-i evvel1910 .
28. _____ : SD. 2797/47-5, 1 Eylül 1910.
29. Taşnîf :DH.SYS.61/3-3-34-5, 1 Kanun-u evvel1910 .
30. _____ :DH.SYS.61/3-3-29-1,2,3, 16 Kanun-u evvel.1911
31. _____ :DH.SYS.61/3-3-7-1,2,3, 16 Şubat.1911
32. _____ : DH.SYS.61/3-3-19, 18 Şubat.1911
33. _____ :DH.SYS.61/3-3-7-1,2,3, 16 Şubat.1911
34. _____ :DH.SYS.61/3-2-2, 5 Ağustos1911 .
35. _____ :DH.SYS.61/3-3-10, 5 Ağustos1911 .
36. Taşnîf :DH.SYS.63/3-20-1, 2, 18 Şubat1911 .
37. Taşnîf : B.E.O. 4131/30914-2, 3 Nisan.1912