

Kereta Api Hijaz Lambang Kesatuan Umat Islam

► Zulhelman Roslan

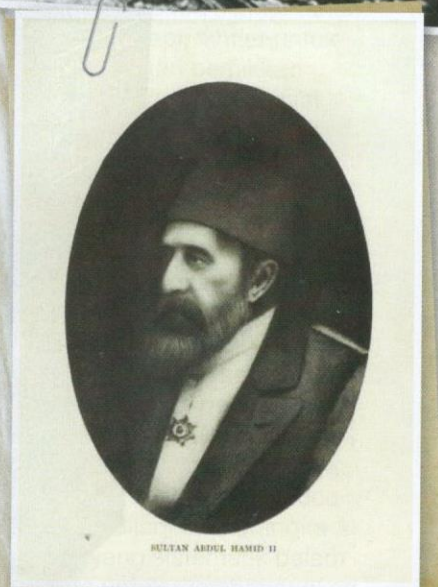
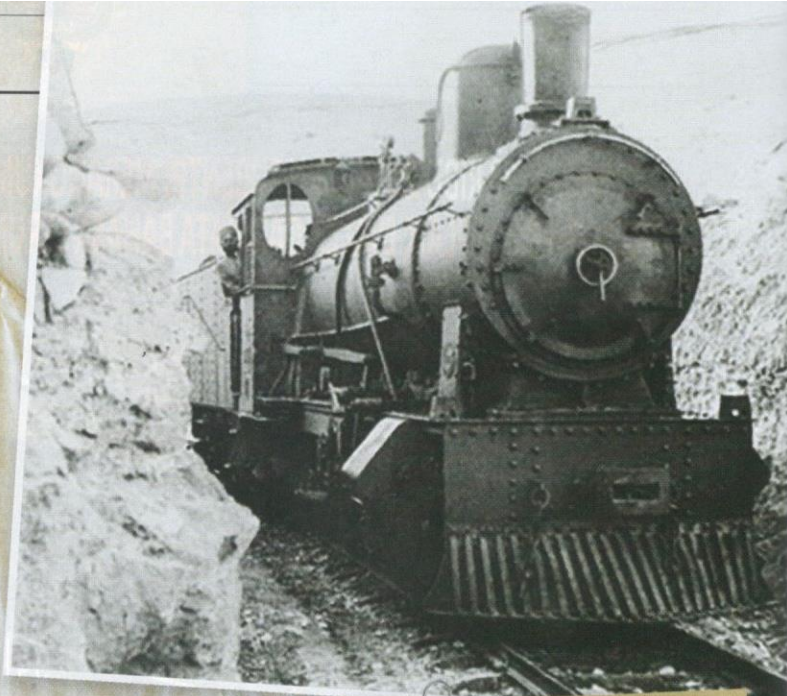
Projek kereta api Hijaz merupakan projek ikonik yang pernah menjadi lambang kesatuan umat Islam. Objektif utama pembinaannya adalah untuk memendekkan masa dan memudahkan perjalanan umat Islam, terutamanya jemaah haji dari pelbagai tempat ketika awal abad ke-20M. Projek ini menjadi legasi pembangunan infrastruktur Kerajaan Uthmaniyah untuk menghubungkan banyak bandar dalam dua wilayah, iaitu Syam dan Hijaz. Projek kereta api Hijaz merupakan sumbangan besar Sultan Abdul Hamid II sebagai pemerintah Kerajaan Uthmaniyah yang dianggap sebagai khalifah umat Islam pada ketika itu.

Sultan Abdul Hamid II yang merupakan pemerintah ke-34 Kerajaan Uthmaniyah (1876 – 1909M) cuba mengembalikan kesatuan umat Islam yang semakin mundur menerusi pelaksanaan polisi Pan-Islamisme dengan membina projek kereta api Hijaz. Projek tersebut sangat unik dan mempunyai nilai sentimental keislamannya yang tersendiri berbanding dengan projek kereta api lain yang berada dalam Kerajaan Uthmaniyah. Malah, para sarjana seperti Dr. Metin Hülagü, Murat Özyüksel dan Dr. Mouaffaq Bani al-Marjihi bersetuju bahawa projek

tersebut merupakan manifestasi terbesar pelaksanaan polisi Pan-Islamisme yang dilancarkan oleh Sultan Abdul Hamid II.

Pada awal Mei 1900M, Sultan Abdul Hamid II telah mengisytiharkan projek kereta api Hijaz menerusi titah diraja yang dikenali sebagai *İrade-i Seniyye*. Baginda bertitah agar disegerakan pembinaan projek tersebut bagi memudahkan perjalanan umat Islam menuju ke Makkah kerana kesukaran untuk ke Makkah dan Madinah. Kedudukan kedua-dua tanah suci dalam wilayah Hijaz ini perlu diberikan perhatian

oleh pemerintah Kerajaan Uthmaniyah. Umat Islam pada ketika itu menanggung haiwan tunggangan dari jalan darat untuk menuju ke tanah suci, manakala umat Islam yang datang dari pelbagai pelosok benua terlebih dahulu akan menempuh perjalanan dengan kapal sebelum tiba ke pelabuhan.



Potret Sultan Abdul Hamid II.



Lokomotif kereta api Hijaz.



Peta projek kereta api Hijaz yang diterbitkan atas arahan titah diraja (*irade-i Seniyye*) Sultan Abdul Hamid II.

Misalnya, perjalanan dari Damsyik menuju ke Madinah dan Makkah akan mengambil masa selama sebulan lebih dengan menunggang unta. Namun begitu, menerusi jangkaan yang dibuat, projek kereta api Hijaz dapat memendekkan perjalanan tersebut menjadi sekitar tiga hari sahaja.

Pada masa yang sama, strategi politik Sultan Abdul Hamid II adalah untuk mengekang pengaruh British di wilayah Hijaz. Baginda berpandangan bahawa pembinaan projek kereta api Hijaz dapat melindungi wilayah Syam dan Hijaz, sekali gus menjaga hati masyarakat Arab di sana. Pihak British bertindak menghasut pemerintah wilayah Hijaz yang dipimpin oleh Syarif Husein al-Hasyimi berserta penyokongnya untuk menentang dan berusaha memerdekakan wilayah mereka daripada Kerajaan Uthmaniyah. British mengambil kesempatan dengan menjanjikan sokongan untuk mengangkat Syarif Husein al-Hasyimi sebagai Raja Arab. Wilayah Hijaz berada dalam suasana politik yang tidak menentu. Oleh itu, penghantaran tentera Uthmaniyah dapat disegerakan dengan menggunakan projek kereta api Hijaz bagi menghadapi rusuhan dan penentangan masyarakat Arab di wilayah Hijaz.

Idea kemunculan projek kereta api Hijaz

Pada tahun 1892M, Izzat Pasha al-Abid, yang merupakan antara individu terpenting dalam merealisasikan projek kereta api Hijaz telah mengemukakan laporan terperinci kepada Sultan Abdul Hamid II. Beliau telah dilantik sebagai Setiausaha Kedua Negara kepada Sultan Abdul Hamid II dan diberikan kepercayaan sebagai ketua komander projek pembinaan tersebut. Dalam laporannya, Izzat Pasha al-Abid mengingatkan ancaman yang akan berlaku berikutan penutupan Terusan

Suez oleh British bagi menghadapi situasi perang. Oleh itu, usaha untuk mengekalkan kawalan terhadap



Potret Izzat Pasha al-Abid.

kota-kota suci perlu dilakukan. Beliau menegaskan bahawa Kerajaan Uthmaniyah mesti berterusan menjadi penjaga bagi kota suci Makkah dan Madinah. Sekiranya projek kereta api Hijaz dibina, penghantaran tentera ke wilayah Hijaz dapat menjamin kedaulatan Kerajaan Uthmaniyah serta memudahkan perjalanan jemaah haji. Malah, jumlah jemaah bakal meningkat dan akan menaikkan reputasi Sultan Abdul Hamid II.

Realisasi satu hasrat

Sultan Abdul Hamid II berhasrat agar Kerajaan Uthmaniyah dapat memiliki satu projek kereta api yang dibangunkan dan dikawal selia sendiri. Kesemua projek kereta api yang terdapat di Istanbul, Kaherah mahupun Baghdad merupakan kepunyaan syarikat Eropah yang menerima konsesi daripada kerajaan. Baginda berkeyakinan bahawa pelancaran projek kereta api Hijaz dapat menaikkan martabat Kerajaan Uthmaniyah dan memberikan manfaat kepada dunia Islam, terutamanya jemaah haji. Lantas, baginda sendiri telah memulakan sumbangan dengan menggunakan duit baginda sebanyak 50 ribu lira emas. Kepimpinan melalui teladan yang dilakukan oleh baginda telah menaikkan semangat sebahagian daripada umat Islam

dari pelbagai tempat untuk mewakafkan harta mereka untuk pembinaan projek kereta api Hijaz.

Pembinaan projek kereta api Hijaz dari Damsyik menuju ke Madinah direkodkan mengambil masa selama sembilan tahun bermula dari tahun 1900M hingga 1908M. Sepanjang tempoh pembinaan tersebut, terdapat beberapa perasmian stesen utama dilakukan oleh badan pelaksana projek. Siri majlis perasmian tersebut memberikan impak yang sangat besar terhadap kelangsungan projek kereta api Hijaz kerana berjaya meraih keyakinan dan sokongan terhadap kutipan dana projek daripada umat Islam di seluruh dunia.

Kazim Pasha dilantik sebagai Ketua Pengarah projek kereta api Hijaz. Beliau merupakan seorang pegawai Uthmaniyah yang pakar dalam teknologi ketenteraan Barat dan mempunyai hubungan baik dengan jurutera asing. Status beliau dengan pangkat marsyal, serta berpengalaman luas dalam bidang ketenteraan dan berpengaruh membuatkan beliau mempunyai keupayaan untuk berurusan dengan pihak Eropah. Hal ini menjadi kriteria yang penting untuk meyakinkan Sultan Abdul Hamid II.

Jurutera berbangsa Jerman, Heinrich August Meissner yang dilantik sebagai Ketua Jurutera projek kereta api Hijaz pula merupakan individu penting dalam menjayakan projek kereta api Hijaz. Sebelum ini, Meissner berpengalaman menyelia projek kereta api milik syarikat asing dalam wilayah Uthmaniyah. Di Dresden, Meissner pernah mempelajari bahasa Uthmaniyah

yang dilihat suatu langkah ke hadapan buat beliau untuk bekerja dengan industri kereta api di wilayah Uthmaniyah. Impian beliau berjaya apabila bapa saudaranya mengajak Meissner bekerja sebagai jurutera di Istanbul. Pengalaman pertama beliau sebagai jurutera bermula menerusi beberapa projek kereta api di Istanbul dan Rumelia.

Menurut Dr. Metin Hülügü, gandingan kerjasama antara Kazim Pasha dengan Meissner berjaya menyemarakkan kemajuan projek kereta api Hijaz. Keperibadian Meissner yang bagus dalam memahami budaya dan bahasa Uthmaniyah, kemampuan beliau mengurus projek kereta api Hijaz, serta jasa beliau terlibat dalam beberapa projek kereta api sebelum ini telah meyakinkan Sultan Abdul Hamid II untuk mengurniakan gelaran *Pasha* kepadanya.

Gandingan Kazim Pasha dan Meissner turut dibantu oleh pegawai-pegawai Uthmaniyah yang sangat berkelayakan. Sadiq Pasha al-Muayyad dilantik sebagai Timbalan Ketua Pengarah kepada Kazim Pasha pada tahun 1902M. Kepakaran beliau adalah dari sudut geografi laluan projek dan menyelesaikan masalah berkaitan dengan kawasan berpadang pasir.

Haji Muhtar Bey pula dilantik sebagai Timbalan Ketua Jurutera kepada Meissner. Pada tahun 1904M, beliau dilantik sebagai Ketua Pemantau bagi laluan utama selain terlibat langsung dalam pembinaan jambatan di Lembah Yarmouk. Haji Muhtar Bey berperanan besar



Tentera membina landasan kereta api Hijaz.

menyelia pembinaan projek kereta api Hijaz selepas stesen al-Ula menggantikan Meissner ketika projek tersebut semakin hampir menuju Madinah. Hal ini disebabkan Sultan Abdul Hamid II melarang pekerja bukan Islam terlibat dalam pembinaan projek bagi kawasan selatan selepas stesen al-Ula menuju ke Madinah. Baginda mengeluarkan arahan itu demi menjaga keselamatan Makkah dan Madinah daripada rancangan tidak diduga oleh pihak asing.

Selain itu, pembinaan projek kereta api Hijaz juga menggunakan khidmat tentera Uthmaniyah kerana faktor laluan merentasi padang pasir yang mencabar, menjimatkan kos pembayaran gaji pekerja, tidak banyak orang awam yang ingin bekerja secara sukarela dan keperluan mendesak apabila banyak tenaga kerja diperlukan untuk pembinaan landasan yang panjang. Selain menerima gaji tentera, tentera Uthmaniyah dibayar elaan khas berdasarkan kesukaran kerja untuk memotivasikan mereka dan memastikan projek dapat disiapkan mengikut perancangan.

Pada 1 September 1908M, projek kereta api Hijaz berjaya disiapkan menuju ke stesen Madinah. Majlis perasmian di stesen Madinah dihadiri oleh

30 ribu hadirin yang berkumpul di Gerbang Masjid Hamidiyah. Para hadirin mendengar amanat diraja yang dibacakan oleh Haji Muhtar Bey. Mereka bersyukur dan bergembira dalam majlis itu dengan menyanyikan nasyid, bersyair dan mengibarkan bendera Uthmaniyah. Walau bagaimanapun, pembinaan projek kereta api Hijaz hanya berakhir di Madinah. Projek ini tidak dapat diteruskan ke Makkah disebabkan oleh masalah politik dan kekurangan dana yang meruncing pada ketika itu.

Impak dan manfaat projek kereta api Hijaz

Menurut Murat Özyüksel, perkhidmatan projek kereta api Hijaz berjaya menjadikan mobilisasi ke sesuatu tempat lebih cepat dan tidak membebankan seperti menunggang unta. Di laluan utama, perkhidmatan kereta api membawa penumpang dan muatan barangan yang melibatkan stesen dari Damsyik hingga ke Amman. Pada musim haji dan perayaan penting pula, sepanjang laluan utama dari Damsyik hingga ke Madinah sentiasa dipenuhi penumpang yang menuju ke Madinah dan Makkah. Laluan sambungan Haifa-Dar'a menjadi laluan

terpenting bagi membawa penumpang dan muatan barangan menuju ke wilayah pertanian di Hauran.

Purata kelajuan kereta api bergerak antara 25 kilometer hingga 30 kilometer per jam. Hal ini berbeza dengan kaedah menunggang unta yang lebih perlahan, menyebabkan mereka terpaksa menempuh perjalanan selama 40 hari. Di samping itu, kos perjalanan dapat dikurangkan kepada 200 franc berbanding dengan kos tradisional menaiki unta, iaitu 1200 franc. Waktu ketibaan dan bertolak kereta api Hijaz sepanjang laluan disistemkan mengikut masuk waktu solat. Para penumpang yang beragama Islam boleh menunaikan solat di gerabak surau yang dibina khas.

Penumpang yang berasal dari Maghribi dan Mesir akan ke Haifa atau Beirut dengan menaiki kapal laut untuk menuju ke Damsyik atau Jerusalem. Kemudian, mereka menuju ke stesen Dar'a untuk ke Madinah. Setelah tiba di Madinah, penumpang boleh memilih sama ada menyewa unta untuk ke Makkah atau menaiki kapal laut dari pelabuhan Madinah untuk ke Jeddah. Dari pelabuhan di Jeddah, para penumpang akan belayar dengan kapal laut stim menuju pulang ke Maghribi dan Mesir. Penumpang dari Anatolia, Syam dan Asia Tengah pula pulang dengan kapal laut stim dari Jeddah atau kembali ke utara menaiki kereta api Hijaz dari Madinah untuk pulang ke tempat asal mereka.

Pada musim haji, umat Islam dari pelbagai tempat

Jemaah haji di stesen Madinah pada musim haji.

Para penumpang dalam gerabak kereta api Hijaz.

seperti Istanbul, Anatolia, Asia Tengah, Afrika Utara, Parsi (Iran) dan Iraq akan menggunakan perkhidmatan kereta api Hijaz. Mereka bertolak dari stesen Damsyik untuk menuju ke Madinah. Pada tahun 1909M, sebuah pusat kuarantin jemaah haji diwujudkan di Tabuk. Pusat ini beroperasi melalui cukai khas yang dipungut melalui tiket tambang dan mampu mengurus sebanyak 4000 orang jemaah dalam satu-satu masa. Keselesaian dan bayaran murah dikenakan oleh pihak pengurusan pusat kuarantin berbanding dengan pusat kuarantin milik British di Tur, Sinai, di Mesir. Hal ini menyebabkan penumpang lebih memilih kereta api Hijaz berbanding dengan menaiki kapal laut.

Impaknya, manifestasi ukhuwah Islamiah dapat disemarakkan melalui interaksi para penumpang semasa menggunakan projek kereta api Hijaz seperti disifatkan oleh Dr. Mouaffaq Bani al-Marjih. Jemaah haji pelbagai warna kulit dan bahasa dapat duduk bersama-sama dalam satu gerabak. Mereka dapat berkenalan dan menyesuaikan diri dengan rutin kehidupan secara bersama seperti makan, tidur dan solat berjemaah. Justeru itu, pelaksanaan kesatuan umat Islam dapat diterjemahkan dan dibuktikan ketika mereka menggunakan kereta api Hijaz. 071

