

حكاية سكة حديد الحجاز .. وتاريخ من المسارات المتعددة

ماذا قال عنها الشيخ علي طنطاوي في رحلة العبور



وقدرت كلفة الخط بنحو ٣,٥ مليون ليرة عثمانية، معظمها مساعدات شعبية من داخل السلطنة العثمانية وبلدان إسلامية أخرى إضافة إلى مساعدة ألمانية، من دويتشه بنك وشركة سيمز على وجه الخصوص. كان الألماني هاينريش ميسنر كبير مهندسي المشروع، وقدم السلطان مبلغ (٣٢٠) ألف ليرة من ماله الخاص. وتبرع خديوي مصر عباس حلمي بكميات كبيرة من مواد البناء إضافة إلى تبرعات كثيرة من المسلمين عبر العالم.

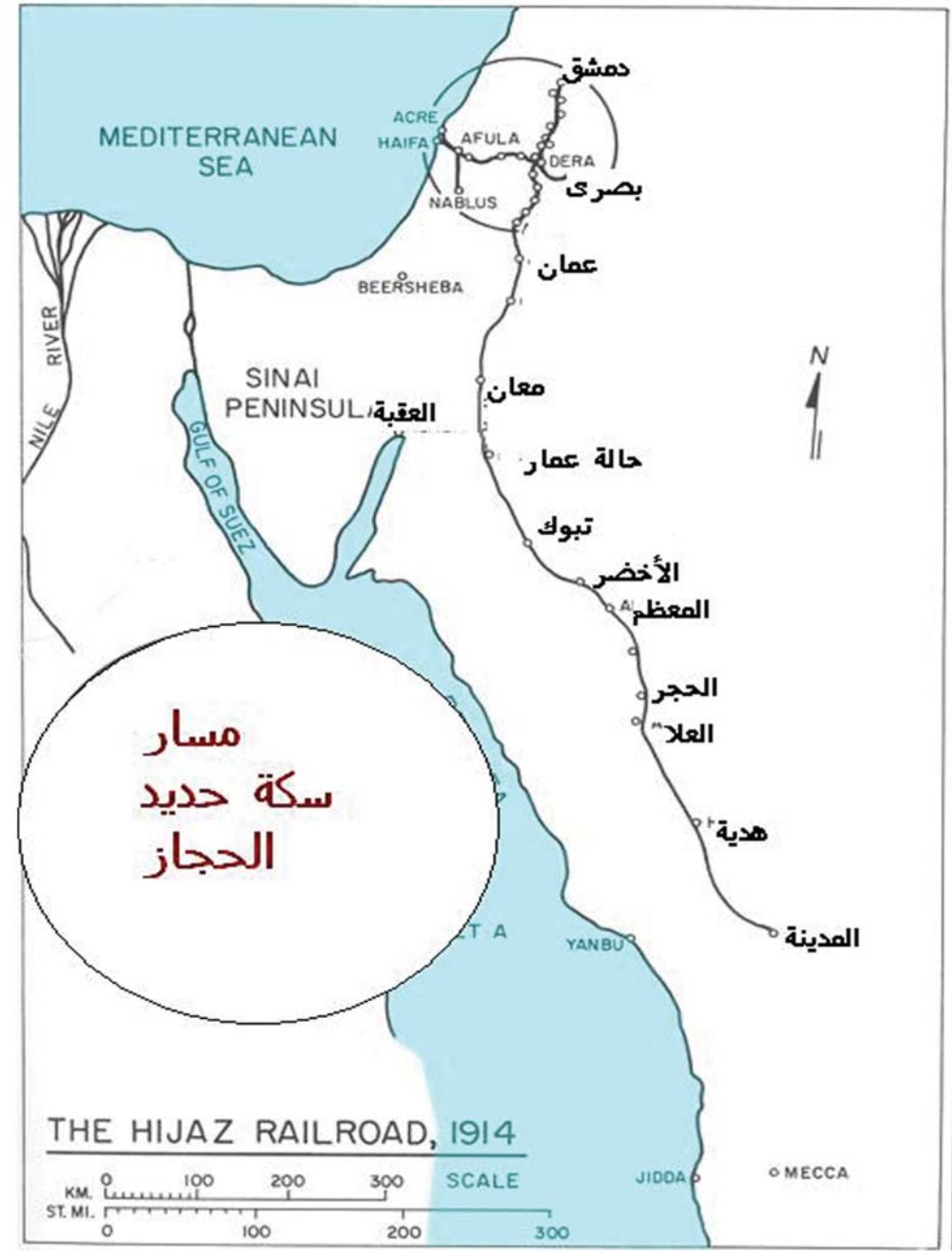
كان مسار خط الحج ينطلق من مدينة دمشق ويعبر سهل حوران ويمر بالمزيريب وبعيد من المناطق جنوب سورية وصولاً إلى مدينة درعا ثم إلى الأردن حيث يمر بمدن المفرق والزرقاء ومعان ومعان على التوالي، ويكمل سيره جنوباً إلى أن يدخل أراضي الحجاز حيث ينتهي بالمدينة المنورة.

شارك في تشييد السكة حوالي ٥٠٠٠ عامل أغلبهم من الجيش العثماني وللاهتمام بصيانتها، تم افتتاح معهد لتدريب مهندسي سكة الحديد في إسطنبول.

وبما أن السكة تمر بأودية كثيرة تم إنشاء حوالي ٢٠٠٠ جسر من الحجر المنحوت، كما تم توزيع محطة على بعد كل ٢٠ كم وأحياناً أقل لحراسة السكة وتوفير بئر أو خزان لحفظ المياه في كل محطة إذ تعبر في مناطق منعزلة موحشة لا يوجد قريها أي تجمع مدني.

وذكرت بعض المصادر أن عمال السكة الذين وفدوا من جميع أنحاء العالم، عانوا كثيراً خلال عملهم في الصحراء من شدة الجوع والبرد والعمل الشاق، حتى أن بعضهم دفن على جوانب السكة، وكان معظمهم من الدول العثمانية والمغرب ومن جزيرة العرب نفسها ومن بعض الدول الأوروبية كإيطاليا واليونان.

صادف المشروع عقبات كثيرة على رأسها عدا القبائل ونقص المياه الذي تم التغلب عليه لاحقاً عن طريق حفر الآبار وإدارتها بمضخات بخارية أو طواحين هواء، وجلب المياه في



سورية. حالياً يستخدم الخط الذي يربط بين دمشق وعمان بشكل غير منتظم، وأعيد تأهيل بعض القاطرات التاريخية، حيث تعمل حالياً تسع قاطرات في سورية وسبع في الأردن. لا تزال العديد من العربيات القديمة تستخدم كذلك، وفيما يتعلق بالسعودية فإنه يعاني من الأهمال الشديد حتى تكاد أن تمحو آثاره.

الشيخ علي الطنطاوي يرثي سكة حديد الحجاز:

قام الشيخ علي الطنطاوي برحلة من الشام إلى الحجاز في عام ١٣٥٢ هـ على متن سيارة فارتاج ومرافقه على جانب سكة الحديد للاسترخاء في محطاتها وحزن لتوقفها بعد كل الجهد والأموال الطائلة التي صرفت لتنفيذ هذا المشروع التاريخي فرثاها في قصيدة استهلها بقوله: إن قصة الخط الحديدي الحجازي مأساة دونها المأسى الأبدية

حملته أمه ثمانين سنين وعاش بعدها ولد عشر سنين ثم أصابته علة مزمنة فلا هو حي فيرجى ولا هو ميت فينسى.

بريطانيا، فعندما تراجعت القوات العثمانية أمام الحملات البريطانية، كان الخط الحجازي عاملاً هاماً في ثبات العثمانيين نحو عامين في وجه القوات البريطانية المتفوقة في جنوب سورية عدة وعدداً نظراً لاستخدام الخط الحجازي في بعض الأغراض العسكرية العثمانية، فقد تعرض خط سكة حديد الحجاز إلى كثير من الأضرار والتخريب خلال الثورة العربية الكبرى ضد العثمانيين وفي عام ١٩١٧ انضم لورنس إلى الثوار العرب فحرضهم على نسف الخط، ومنذ ذلك الحين لم تفلح المحاولات لإعادة تشغيل الخط أو تحديثه.

محاولات إعادة تأهيل الخط:

كانت هناك محاولة لإعادة فتح الخط، الذي صار مهجوراً بسبب حرب الأيام الستة (١٩٦٧) ولكن المحاولات لم تفلح في تسير الخط من جديد.

وفي سوريا ومن محطة الانطلاق الأولى في وسط دمشق يعمل الخط نحو درعا وبصرى وكذلك ينطلق قطار المصايف التاريخي الشهير في

صهاريج تسير على أجزاء الخط. كانت السكة تعمل كما خطط لها منذ انطلاقها عام ١٩٠١ إلى ١٩١٧ بكل نجاح حتى بدأت الحرب العالمية الأولى.

الحرب العالمية الأولى وموت السكة:

استمرت سكة حديد الحجاز تعمل بين دمشق والمدينة المنورة ما يقرب من تسع سنوات استفاد من خلالها الحجاج والتجار، وعندما نشبت الحرب العالمية الأولى ظهرت أهمية الخط وخطورته العسكرية على



أصر السلطان عبد الحميد الثاني على أن يكون تمويل قطار الحجاز قائماً على تبرعات المسلمين وأن لا يتدخل الأجانب في تمويلها أو إدارتها. وخلال أعمال التصميم، قام المهندس التركي مختار بييه وهو مهندس أساسي في المشروع وكان له دور في إختيار المسار بمسح الطريق فوجد أنه من الأنسب تتبع خط قوافل الابل القديمة (حج الشام) مع إجراء بعض التعديلات البسيطة.

الجنود والمعدات لإحكام السيطرة على الشام والحجاز واليمن بعدما استولى الانجليز على مصر وقناة السويس. تصل سكة حديد الحجاز وهي سكة حديد ضيقة (بعرض ١٠٥٠ ملم)، ما بين مدينة دمشق والمدينة المنورة في منطقة الحجاز بوشر العمل في سكة الحديد عام ١٩٠٠ وافتتحت عام ١٩٠٨ واستمر تشغيلها حتى ١٩١٦ في الحرب العالمية الأولى إذ تعرضت للتخريب بسبب الثورة العربية الكبرى وسقوط الدولة العثمانية بعد الحرب.

جدة البلاد

قصة تضرب أعماق التاريخ ومحطات سكة الحديد التي ما زالت مساراتها شاهداً على تحولات عبرت طريقها إلى ذاكرة الأجيال. وأحداث (سكة التائهين).

أنشئت سكة حديد الحجاز في عهد السلطان العثماني عبد الحميد الثاني عام ١٩٠٠ م لخدمة جمهور المسلمين في تسهيل الحج بدل قوافل الأبل التي تأخذ ٤٠ يوماً من المعاناة بين دمشق والمدينة، فضلاً عن تسهيل نقل

