

# سكة حديد الحجاز

رحلة في الزمان والمكان



د. أحمد عبدالقادر المهندس

في مدخل المدينة المنورة من الغرب (في حي العنبرية) يقع مبنى قديم ذو طراز  
عثماني رائع . ويقف هذا المبنى شاهقاً في مكانه منذ حوالي ثمانين عاماً . ترى ماهو

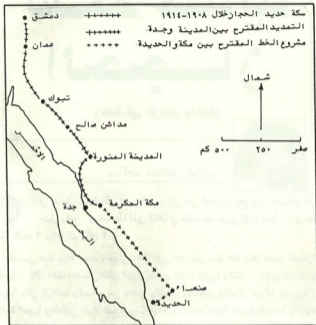


هذا البناء ؟ ولماذا تم بناؤه ؟

إنه مبنى محطة سكة حديد الحجاز . هذا المبنى كان يُمثّل نهاية خط سكة حديد الحجاز في  
المدينة ، ذلك الخط الحديدي الذي كان يربط بين المدينة المنورة والشام ، والذي كان شرياناً  
حيوياً ينقل الركاب والبضائع من دمشق والأردن وفلسطين والعراق وتركيا وأوروبا إلى  
المدينة المنورة وبالعكس طوال تسع سنوات ازدهرت خلالها المدينة المنورة اقتصادياً واجتماعياً  
وعمرانياً وثقافياً .

وقد زرت مبنى محطة سكة الحديد مراراً ، وقد زرته آخر مرة في يوم الخميس الحادي عشر  
من جمادى الآخرة ١٤٠٦ هـ الموافق العشرين من فبراير ١٩٨٦ م . وقد التقطت صوراً عديدة  
للمبنى من الداخل والخارج ، كما رأيت تحطم أجزاء كثيرة من المبنى . وتبدو القطارات داخل  
المبنى وقد أكلها الصدأ وغدت تشكو من الإهمال وتقدم العهد .

ويقع إلى جنوب شرق المبنى مباشرة مسجد عثمانى على الطراز القديم ، وهو تحفة معمارية  
رائعة .



خريطة رقم (١) : سكة حديد الحجاز خلال ١٩٠٨ - ١٩١٤م

ومن خلال ملاحظاتي الجيولوجية وجدت أنه قد استخدمت صخور البازلت المحلية في بناء بنى المحطة والمسجد بشكل يدعو إلى الإعجاب بروعة ودقة تصميم ذلك البناء . ويلاحظ أن صخور البازلت قد نقشت وقطعت بأشكال معينة لتلائم المناخ الحار في المدينة . ويبلغ طول سور مبنى المحطة كيلومتراً واحداً وعرضه حوالي ثلاثمائة متر تقريباً (انظر الصور المرفقة) .

### ● لمحة تاريخية ●

اقترح إنشاء خط سكة حديد الحجاز لأول مرة في عام ١٨٦٤م ، ولكن لم تتخذ أي خطوات عملية لتنفيذ ذلك حتى عام ١٩٠٠م عندما كان الوضع السياسي في الشرق الأوسط يحتم ذلك .

وكان السلطان العثماني عبد الحميد قد أعلن في عام ١٣١٨هـ عن ضرورة إنشاء هذا الخط لتسهيل أداء فريضة الحج . وقد طرح السلطان عبد الحميد مشروع إنشاء الخط في استفتاء عام ، وذلك لكي تسهم فيه البلاد الإسلامية . كما فرضت إعانة لهذا المشروع يدفعها الحجاج إلى شريف مكة المكرمة وكانت قيمتها ريالاً واحداً .

ولم تنشأ سكة حديد الحجاز لتسهيل نقل الحجاج والبضائع فقط بل إنها كانت أيضاً سبيلاً لسيطرة الحكم العثماني على الحرمين الشريفين وبالتالي على العالم الإسلامي .

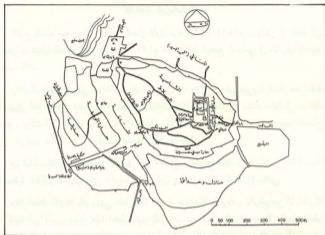
وقد خطط الأتراك بأن ينتهي خط سكة الحديد عند مكة المكرمة ، بالرغم من أن الشركة الألمانية التي قامت بتنفيذ هذا الخط كانت تأمل أن يمتد خط سكة الحديد إلى اليمن [انظر الخريطة المرفقة رقم (١) ، لكن الصعوبات التي قابلت الشركة المنفذة من القبائل التي تعيش بين المدينة ومكة ، بالإضافة إلى قيام الحرب العالمية الأولى جعلتهم يقنعون بأن يكون الخط من دمشق إلى المدينة المنورة فقط .

بدأ مشروع خط سكة حديد الحجاز في عام ١٩٠٠م من دمشق واكتمل في أربع مراحل . وقد انتهت المرحلة الأخيرة عند المدينة المنورة في عام ١٩٠٨م .

وافتتحت المحطة في ٢٥ شعبان ١٣٢٦هـ الموافق ٢٢ سبتمبر ١٩٠٨م ، وقد وصل في ذلك اليوم أول قطار إلى المدينة المنورة في باب العنبرية (انظر الصور) .

### ● أهمية الخط ●

كان لخط سكة حديد الحجاز قيمة كبيرة بالنسبة لتقصير زمن السفر بين المدينة ودمشق ، فبينما يقطع القطار المسافة من المدينة إلى دمشق في حوالي ست وثلاثين ساعة (٣٦ ساعة)، فإن السفر بالجمال كان يستغرق أكثر من شهر . وقد ذكر البتوني (١٣٢٩هـ) أن القطارات كانت



خريطة رقم (٢) : ● عطل المدينة الثورة في عام ١٩١٤م ، وتبدو فيه محطة سكة حديد الحجاز ●

تقطع المسافة بين دمشق والمدينة في أربعة أيام مع الوقوف في المحطات الفرعية ، بينما كانت القوافل تقطع المسافة في أربعين يوماً . ولذلك يذكر البتوني وغيره من الباحثين أن بعض الحجاج من شمال إفريقيا قد غيروا خط سيرهم بحيث يركبون البواخر إلى سوريا ثم يسافرون إلى المدينة بخط سكة الحديد مع الأمان والاطمئنان على حياتهم وضيان وصول أمتعتهم .

وقد قام بعض ملاك الجمال من القبائل - التي يمر خط سكة الحديد بجوارها - بتحطيم بعض أجزاء الخط ما بين عامي ١٩١٢م و ١٩١٤م ، وذلك لعدم رضاهم عن هذا الخط الذي قطع مورد رزقهم من الحجاج إلى حد ما ، وقد قام شريف مكة بإصلاحه .

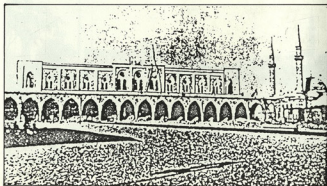
وفي عام ١٩١٦م قامت الثورة العربية بتدمير الخط الحديدي ونسفت أماكن عديدة منه ، وقد تعطل خط سكة الحديد الذي يبلغ طوله حوالي (١٣٠٣) كيلومترات في عام ١٩١٧م ، وأصبح مجرد قضبان حديدية معطمة .

### ● تأثيره على المدينة المنورة ●

بالرغم من أن خط سكة حديد الحجاز لم يعمل إلا حوالي تسع سنوات إلا أن تأثيره كان كبيراً بالنسبة لاقتصاد المدينة المنورة وماحولها ، ولجميع الأجزاء التي كان الخط يخترقها بين دمشق والمدينة ، بالإضافة إلى آثاره على التطور العمراني والاجتماعي والسكاني والثقافي .

وقد أورد البنتوني (١٣٢٩هـ) أن عدد سكان المدينة في عام ١٩١٠م قد بلغ حوالي ستين ألف نسمة [٦٠٠٠٠ نسمة] وذلك بسبب سهولة الوصول إلى المدينة بإنشاء خط سكة حديد الحجاز ، هذا بالإضافة إلى هروب العديد من مسلمي بلاد الشام والأترك إلى المدينة للسكن فيها .

ويؤكد الرحالة الألماني موريتز MORITZ الزيادة السكانية في المدينة بعد إنشاء خط سكة حديد الحجاز في سبتمبر ١٩٠٨م (خريطة رقم (٢)). ويحدد موريتز عدد سكان المدينة المنورة بحوالي ستين إلى سبعين ألف نسمة [٦٠٠٠٠ - ٧٠٠٠٠ نسمة ، وهم من جنسيات مختلفة ، وخاصة من السوريين والهنود والمغارية . وبعد إنشاء محطة سكة حديد الحجاز بدأت حولها حركة عمرانية جديدة . وقد قدر عدد السكان قبل الحرب العالمية الأولى مباشرة بحوالي ثمانين ألف نسمة [٨٠٠٠٠ نسمة] .



● منظر لمحطة سكة حديد الحجاز في عام ١٩١٤م ● عن : MORITZ (1916)

## ● المدينة في العهد السعودي الزاهر ●

زار المؤرخ فيليبي المدينة المنورة في بداية العهد السعودي وذكر بأن قلة عدد سكان المدينة المنورة يعود إلى الأزمة النقدية العالمية في الثلاثينات ، بالإضافة إلى توقف حركة الخط الحديدي منذ عام ١٩١٦م (Philby, 1946) .

ويلاحظ أن عدد سكان المدينة المنورة قد ازداد تدريجياً وباضطراد منذ بداية العهد السعودي . ويعود ذلك إلى استقرار السلطة واستتباب الأمن وسيادة النظام . وقد ساعد في ذلك إنشاء شبكة جيدة من الطرق ، وفتح المدارس ، وإيجاد الوظائف المختلفة ، وبناء المطارات والموانئ في داخل مدن المملكة لربطها بعضها ببعض ، وتسهيل حركة التجارة الداخلية والخارجية .



● منظر من الخارج لمحطة سكة حديد الحجاز في باب العنبرية بالمدينة المنورة . ويبدو إلى جانبها المسجد النبوي ، وهما طرازان واثعان من الفن العماري ●

### ● الحفاظ على المحطة ●

إن الحفاظ على بعض التراث المعماري والحضاري في المدينة المنورة وسواها من مدن المملكة وقراها يعكس مقدار ماوصلنا إليه في سلم الحضارة والرفي . ولاشك أن التطور الحضاري الكبير الذي بلغته المملكة في السنوات الأخيرة قد جعلنا ننسى أن هناك آثاراً تحتاج إلى مزيد من العناية .

والواقع أن المهرجان الوطني للتراث والثقافة ، والذي يعقد دورياً بالجنادرية ، ليدل على عناية حكومتنا الرشيدة بهذا التراث الحضاري لأمتنا العظيمة .

إن هذه العناية الكبيرة بتراثنا لن توقف عجلة التطور والنهـاء والازدهار التي تشهدها المملكة العربية السعودية في عهد خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبدالعزيز وولي عهده الأمين



● منظر مقرب لمحطة سكة حديد الحجاز (النظر مأخوذة من الشرق إلى الغرب) . وتبدو فيه روعة الفن المعماري الإسلامي ●



● قطار سكة حديد الحجاز المهجور في داخل المحطة . إن المحطة وكل ماؤها تحتاج إلى مزيد من العناية لتكون في المستقبل متحفاً  
ثرياً للمدينة المنورة ●

صاحب السمو الملكي الأمير عبدالله بن عبدالعزيز «حفظها الله» .

والواقع أن مبنى محطة سكة حديد الحجاز يحتاج إلى عناية خاصة ، فالمبنى يشكو من الإهمال ، ومن تحطم وتراكم القطارات بداخله ، وتهدم بعض أجزائه ، كما أن المبنى يستخدم كموقف ومحطة لسيارات الحجاج والزوار .

وإنني - بصفتي مواطناً سعودياً - أدعو إلى تطوير هذا المبنى وترميمه ، وجعله متحفاً تاريخياً سياحياً يمكن أن يجذب السكان والزوار من كل مكان .

ويمكن تزويد هذا المتحف بالقطارات والآليات والسيارات القديمة ، بالإضافة إلى بعض التحف والصور التي تعكس بعض المراحل التاريخية والحضارية التي مرت على المدينة المنورة خلال الشانين عاماً الماضية .





● منظر مقرب لحظة سكة حديد الحجاز (النظر ماعزوة من الجنوب إلى الشمال)، ويظهر هنا المبنى من الداعا



المراجع :

- ١ - محمد لبيب البتوني: الرحلة الحجازية (القاهرة ١٣٢٩هـ) .
- ٢ - صالح لمي مصطفى: المدينة المنورة - تطورها العمراني وتراثها المعماري (بيروت، ١٩٨١م) .
- ٣ - MORITZ, B.: Bilder aus Palastina, Nord-Arabien and dem Sinai (Reimer, Berlin, 1916).
- ٤ - PHILBY, H. St. J.B.: A Pilgrim in Arabia (London, 1946), First Publ., 1943.