

**POLITIK DAN AGAMA: MOTIF PEMBANGUNAN JALUR
KERETA API HIJAZ MASA SULTAN ABDUL HAMID II DI
TURKI UTSMANI (1900-1908 M)**

Sofiroh

Fakultas Ushuluddin Adab dan Humaniora

UIN Prof. KH. Saifuddin Zuhri

sofiroh29@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini menganalisis tentang motif antara politik dan agama dibalik pembangunan jalur kereta api Hijaz pada masa Sultan Abdul Hamid II di Turki Utsmani. Jenis penelitiannya kualitatif dengan menggunakan metode penelitian sejarah. Metode ini meliputi empat tahap yaitu heuristik (pengumpulan data), verifikasi, interpretasi dan historiografi (penulisan sejarah). Inti pokok pembahasannya adalah mengkaji pembangunan jalur kereta api Hijaz melalui pendekatan politik dan agama. Hasil penelitian menunjukkan bahwa motif pembangunan jalur kereta api Hijaz lebih mengarah pada politik daripada agama. Sultan Abdul Hamid membangun jalur kereta api Hijaz bukan karena untuk mempermudah umat Islam yang akan menunaikan ibadah haji ke Mekkah melainkan untuk menyebarkan paham pan-islamisme dan menguatkan kedudukannya sebagai khalifah.

Kata kunci: Jalur kereta api Hijaz, Sultan Abdul Hamid II, Turki Utsmani

Abstract

This study analyzes the motives between politics and religion behind the construction of the Hijaz railway line during the time of Sultan Abdul Hamid II in Ottoman Turkey. This type of research is qualitative using historical research methods. This method includes four stages, namely heuristics (data collection), verification, interpretation and historiography (history writing). The main point of the discussion is to study the construction of the Hijaz railroad through a political and religious approach. The results of the study show that the motive for building the Hijaz railway line is more political than religious. Sultan Abdul Hamid built the Hijaz railroad not to make it easier for Muslims to make the pilgrimage to Mecca but to spread pan-Islamic views and strengthen his position as caliph.

Keywords: Hijaz Railway, Sultan Abdul Hamid II, Turki Utsmani

Pendahuluan

Kereta api merupakan transportasi yang murah, nyaman, dan efisien sehingga cukup digemari banyak orang,. Kereta api memiliki jalur khusus atau dikenal dengan rel sehingga tidak terkena macet seperti kendaraan lainnya. Kereta api merupakan perkembangan dari kereta kuda dan kereta uap. Konsep kereta api sudah ada di Jerman sejak tahun 1550 M., kereta yang digunakan masih berupa gerobak yang ditarik oleh kuda. Jalurnya dibuat dari kayu yang disebut dengan *wagonways*, jalur ini memudahkan gerak gerobak di sepanjang jalan tanah. Di akhir 1700, jalur kereta mengalami perkembangan yang semula menggunakan kayu digantikan dengan besi dan menjadi jalur term. Pada tahun 1781 M. James Watt menemukan mesin uap, lokomotif bertenaga uap diciptakan dan dimanfaatkan untuk menarik gerbong penuh batu bara. Lokomotif uap ini mendapat bahan bakar dari batu bara, kayu dan minyak yang dibakar untuk menghasilkan uap. Bahan bakar tersebut termasuk bahan bakar yang mudah dibakar. Kemudian uap tersebut digunakan untuk menggerakkan mesin sekaligus kereta agar bergerak ke depan (Postlethwait, 2016). Pada tahun 1802, Shropshire menciptakan sebuah pemompa mesin uap di Coalbrookdale yang bertekanan 145 pound per inci persegi. Pemompa mesin ini dipasang pada sebuah mobil yang beroperasi di jalur trem besi yang berada di Pen-Y-Darren, Wales. Kemudian di tahun 1804 M. Richard Trevithic seorang insinyur dari Cornish mendesain mesin uap sendiri (Shedd, 2013).

Tahun 1856 M. jalur kereta api pertama di Turki dibangun antara kota Izmir dan Aydin sepanjang 130 kilometer atau 81 mil. Perusahaan-perusahaan Inggris, Jerman, dan Perancis menjalankan perkeretaapian swasta atas izin Ottoman. Jalur kereta api Ottoman pertama yang selesai adalah jalur kereta antara Kostence sampai Bogazkoy (sekarang Rumania) sepanjang 66 kilometer atau 41 mil pada tahun 1859-1860. Jalur kereta api biasanya dibangun untuk memperlancar perpindahan orang dan barang, mempermudah perjalanan, dan meningkatkan ekonomi suatu negara. Namun jalur kereta api Hijaz selain tujuan-tujuan tersebut, juga bertujuan untuk mempermudah transportasi umat islam yang menunaikan ibadah haji ke Mekkah dan Madinah. Penelitian ini bermaksud untuk mendeskripsikan motif dibalik Pembangunan jalur kereta api Hijaz, apakah murni untuk tujuan agama atau sebenarnya itu tujuan politik yang dibungkus dengan agama.

Penelitian ini menggunakan pendekatan politik dan sosiologi agama. Kata politik berasal dari kata *politic* (Inggris) yang berarti perbuatan, dalam bahasa Indonesia diartikan sebagai segala urusan dan tindakan (kebijakan, siasat, dan sebagainya) mengenai pemerintahan suatu negara atau terhadap negara lain, tipu muslihat atau kelecikan, dan juga dipergunakan sebagai nama bagi sebuah disiplin

pengetahuan yaitu ilmu politik (F Fathurahman, 2021). Ilmu politik merupakan cabang dari ilmu sosial yang mempelajari tentang kekuasaan dan relasi-relasi kuasa, baik dalam lembaga, maupun di luar lembaga, baik di tingkat lokal, nasional, maupun internasional (R Raffiudin, 2013). Konsep-konsep yang dibahas dalam teori politik yaitu masyarakat, kelas sosial, negara, kekuasaan (*power*), kedaulatan, hak dan kewajiban, kemerdekaan, lembaga-lembaga negara, perubahan sosial, pembangunan politik, modernisasi, dan lain sebagainya.

Max Weber mendefinisikan kekuasaan sebagai kemungkinan seseorang untuk memaksakan orang lain berperilaku sesuai kehendaknya. Kekuasaan politik merupakan kemampuan untuk mempengaruhi kebijaksanaan umum (pemerintah) baik terbentuknya maupun akibat-akibatnya sesuai dengan tujuan-tujuan pemegang kekuasaan sendiri. Dalam politik, kekuasaan diperlukan untuk mendukung dan menjamin jalannya sebuah keputusan politik dalam kehidupan masyarakat. Politik tanpa kegunaan kekuasaan tidak masuk akal, kekuasaan selalu ada dalam masyarakat tetapi kekuasaan tidak dapat dibagi rata kepada semua anggota masyarakat (Imam Hidayat, 2009).

Sosiologi adalah ilmu yang menggambarkan struktur, lapisan dan gejala sosial yang ada di masyarakat. Objek yang dikaji dalam sosiologi adalah masyarakat yang mana mempelajari bagaimana hubungan antar manusia dan proses yang timbul dari hubungan tersebut. Bouman menyatakan bahwa sosiologi adalah ilmu tentang manusia dan kelompok. Sedangkan studi sosiologi agama menurut Joachim Wach adalah studi interelasi antara masyarakat dan agama serta bentuk interaksi yang terjadi diantara mereka. Agama mempengaruhi dan dipengaruhi oleh kekuatan-kekuatan sosial. Agama sebagai gejala sosial menerapkan konsep sosiologi, interaksi antara sesama pemeluk agama menjadi objek kajian. Bukan hanya itu, pengaruh agama terhadap tingkah laku masyarakat juga menjadi kajian yang menarik akhir-akhir ini. Di era modern, inti dari kajian sosiologi agama adalah bagaimana agama mempengaruhi masyarakat (Arif Khoiruddin, 2014).

Metode Penelitian

Setiap penelitian membutuhkan metode sebagai cara untuk melakukan penelitian. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang dapat diartikan sebagai metode penelitian dan penulisan sejarah dengan menggunakan cara, prosedur, atau teknik yang sistematis sesuai dengan asas-asas dan aturan ilmu sejarah (Daliman, 2012). Langkah-langkah dalam penelitian sejarah meliputi empat tahap yaitu pertama heuristik, merupakan tahapan/kegiatan menemukan dan menghimpun sumber, informasi, dan jejak masa lampau. Setelah menemukan sumber, tahap kedua adalah

verifikasi, yaitu tahapan/kegiatan meneliti sumber, informasi, jejak masa lampau tersebut secara kritis, terdiri dari kritik internal dan eksternal. Ketiga, interpretasi, yaitu tahapan/kegiatan menafsirkan fakta-fakta serta menetapkan makna dan saling hubungan daripada fakta-fakta yang diperoleh. Dan yang keempat adalah historiografi, yaitu tahapan kegiatan yang menyampaikan hasil-hasil rekonstruksi imajinatif masa lampau sesuai dengan jejak-jejak yang ditemukan. Hasil penafsiran fakta-fakta tersebut dituliskan sehingga menjadi suatu kisah sejarah (Herlina, 2020).

Hasil dan Pembahasan

Kereta api Hijaz yang Bernama asli Kereta Api Hamdiye Hijaz merupakan proyek kereta api Ottoman yang termasuk jalur-jalur modern paling penting. Jalur kereta api hijaz terbentang dari Damaskus (Suriah), Amman (Jordania) sampai Madinah (Arab Saudi). Rel kereta api sepanjang 1322 km ini merupakan bagian dari jalur kereta api yang menghubungkan Istanbul-Haifa. Proyek kereta api Hijaz sudah direncanakan sejak tahun 1860, tetapi baru dimulai di tahun 1900. Usulan pertama datang dari seorang warga negara Amerika yang berasal dari Jerman bernama Zipel, ia menyarankan proyek kereta api yang menghubungkan Damaskus dengan Laut Merah. Namun, konsul Perancis yang ditugaskan ke Jeddah menyatakan bahwa Amir Mekkah dan suku Badui tidak suka proyek kereta api apa pun. Mereka khawatir adanya pengoperasian kereta api di wilayah ini akan membuat bisnis transportasi unta yang dimonopoli olehnya akan mengalami kerugian, bahkan bisa sampai tidak mendapat pendapatan sama sekali (Ozyuksel, Murat, 2014). Disisi lain, para kafilah yang melakukan perjalanan haji dengan menunggang unta menempuh selama kurang lebih 40 hari untuk sampai ke Mekkah. Dalam perjalanan, mereka menderita karena melalui daerah pegunungan yang keras, biasanya sekitar 20 % meninggal sebelum sampai tujuan.

Osman Nuri Pasha, seorang perwira Ottoman yang bekerja di Hijaz. Menyarankan pembangunan rel kereta api antara Jeddah dan Mekkah, untuk mengatasi kesulitan umat Islam yang akan melaksanakan haji dan mencegah serangan dari Suku Badui. Komisi dari Istanbul menganggap bahwa proposal Osman memenuhi syarat, mereka menyatakan bahwa kesulitan haji akan teratasi dengan pembangunan kereta api. Usulan juga datang dari Sulaiman Shefik yang merupakan tentara Ottoman. Ia mengusulkan pembangunan kereta api untuk menghubungkan antara laut mediterania dan laut merah agar memudahkan pengangkutan tentara ketika terjadi perang dengan eropa tanpa melewati jalur laut (Valeev, Ramil M. , Alim M. Abidulin dan Nailya I. Ayupova. 2017). Pembangunan ini juga tidak terlepas dari kepentingan atau

kemaslahatan besar antara Barat dan Timur. Turki Utsmani membutuhkan dana untuk memenuhi kebutuhan akan sarana transportasi agar dapat menghubungkan antara wilayah satu dengan yang lainnya. Sedangkan barat butuh wilayah yang dapat dijadikan tempat untuk menyediakan bahan mentah dan memasarkan produk mereka. Turki Utsmani berharap dengan adanya pembangunan ini perekonomian semakin membaik. Karena dengan adanya jalur kereta api maka pemungutan pajak menjadi mudah, hasil pertanian dapat meningkat, proses administrasi dapat dipercepat dan memungkinkan muncul permukiman-pemukiman baru di sepanjang rel kereta (Saharuddin, Meirison. 2021).

Alasan kuat dibalik pembangunan jalur kereta api ini adalah untuk mempertahankan Kekhalifahan Turki Utsmani yang berada diambang kehancuran akibat adanya politik westernisasi yang ditandai dengan berdirinya partai Utsmani baru oleh para pelajar yang terpengaruh pemikiran dari barat. Politik westernisasi dibentuk oleh petugas Freemasonry dengan tujuan memecah belah umat Islam dengan cara menciptakan konflik antara umat. Di Mesir terdapat gerakan anti-Ottoman yang dilakukan oleh para pelajar Arab akibat pengaruh dari penjajahan Inggris (Ahmad Kurniawan, Nurfitri Hadi. 2022). Dari beberapa usulan, saran, dan alasan yang telah disampaikan, Sultan Abdul Hamid II menyetujui pembangunan jalur kereta api ini untuk kepentingan menyebarkan pan-islamisme sebagai upaya untuk mempertahankan kekhalifahan Turki Utsmani, beliau menyampaikan *“Yang penting bagi adalah dapat segera membangun rel kereta api antara Damaskus dan Mekkah sehingga kemungkinan pengerahan tantara yang cepat pada saat terjadi kekacauan. Tujuan penting kedua adalah untuk memperkuat ikatan diantara umat islam sedemikian rupa sehingga akan menghancurkan kejahatan dan penipuan Inggris”*. Tujuan pan-islamisme adalah untuk mempersatukan umat islam agar pemerintahan Turki Utsmani kembali kokoh, dapat menghadapi orang-orang yang terpengaruh budaya Barat dan sebagai upaya menghentikan penjajahan Eropa ke dunia Islam (Valeev, Ramli & Ayupoya, 2017).

Sultan Abdul Hamid menyuarakan kepada seluruh umat Islam di dunia untuk menyumbangkan sebagian hartanya dan berpartisipasi dalam pembangunan. Komisi untuk mengurus pendanaan dibentuk, para donatur diberi piagam penghargaan dan medali. Terdapat 3 macam medali, medali emas diberikan kepada mereka yang menyumbang sebesar 100 lira lebih. Medali perak, untuk mereka yang menyumbang 50-100 lira sedangkan medali nikel diberikan kepada mereka yang menyumbang 5-50 lira. Sultan menyumbangkan dana sebesar 50.000 keping uang emas dari kantongnya sendiri dan 100.000 keping emas dari kas negara bersamaan dengan dibukanya pendaftaran bagi para donatur. Dari umat Islam di Maroko-Mesir, Afrika Selatan, dan

HISTORIA ISLAMICA

Journal of Islamic History And Civilization

<http://ejournal.iain-manado.ac.id/index.php/historia/index>

(E-ISSN: 2988-361X)

Vol. 2 Nomor 2 Tahun 2023

India. Bahkan Pemerintah Shah Iran, tentara, tokoh masyarakat, gubernur Khedive Mesir ikut berpartisipasi dalam pembangunan proyek ini. Jadi dapat dikatakan bahwa pembangunan jalur kereta api hijaz adalah wakaf dari umat Islam karena seluruh biayanya di dapat dari sumbangan mereka tanpa investasi asing. Meskipun orang non-muslim di ottoman dan orang-orang Eropa ada yang ikut andil menyumbangkan hartanya (Yazilar, onceki. 2018) Menurut Azmi Nalshik (seorang pemimpin jalur kereta api Jordan-Hijaz), jalur kereta api Hijaz ini bukanlah milik negara, milik perseorangan, tapi milik seluruh umat islam di dunia. Ini seperti masjid, tidak dapat dijual. Lanjutnya. Selain dari kas negara dan sumbangan, setiap bulan negara harus memotong gaji pegawai negeri yang tidak seberapa.

Pembangunan rel kereta api ini melewati jalur yang sulit, karena harus melewati gurun pasir yang rawan badai gurun. Selain gurun, juga melewati daerah bergunung batu di daerah selatan Jordania. Kesulitan lainnya yaitu sering kali terjadi banjir, tanah longsor dan kekurangan air. Daerah-daerah yang memiliki cadangan air hanyalah Damaskus, Dera, Amman, Maan, al- Hasa, dan Mudawwara. Sebenarnya ada banyak sumur dan waduk yang ditinggalkan pada masa zaman Romawi, tetapi reservoir (tempat penampungan air bersih, pada penyediaan air bersih) sangat dangkal, menyebabkan penguapan air tinggi.

Bahan yang digunakan dalam pembuatan rel kereta awalnya berasal dari daerah Ottoman. Misalnya kayu diambil dari hutan milik Negara, besi dikumpulkan dari berbagai provinsi. Namun karena kayu Anatolia tidak kuat menahan cuaca panas dan besi yang ada tidak dapat mencukupi. Akhirnya bahan-bahan tersebut diimpor dari Eropa. Kayu digantikan baja yang lebih kuat, diimpor dari Jerman, besi diimpor dari tender sebanyak 10.000 batang, dan kereta api diimpor dari Belgia, Inggris dan Amerika. Rel dari Belgia digunakan antara Damaskus dan Maan sedangkan rel dari Amerika digunakan dari Maan ke selatan. Tidak hanya itu berbagai macam peralatan, pompa dan boiler didatangkan dari perusahaan Jerman.

Sebelum pembangunan ini dimulai, komisyon-i Ali bernegosiasi untuk membeli jalur Damaskus-Muzeirib yang dimiliki oleh perusahaan DHP Perancis agar pembangunan dapat melanjutkan dari jalur rel Muzeirib bukan dari Damaskus. Namun perusahaan Perancis tidak mau berkompromi dan mengajukan harga yang tinggi. Maka pada tahun 1903, Ottoman membangun jalur Damaskus-Dera yang sejajar dengan jalur Damaskus-Muzeirib. Hal ini mengakibatkan protes dari Perancis bahwa jalur yang dibangun oleh pemerintah Ottoman melanggar perjanjian dan akan merugikan jalur Damaskus-Muzeirib. Ottoman tidak memedulikan protes itu dan melanjutkan pembangunan. Menurutnya pemerintah tidak menyatakan bahwa negara tidak boleh membangun jalur kereta api di wilayah tersebut. Negosiasi mereka berakhir pada bulan

April 1905, Ottoman membayar kompensasi sebanyak 150.000 lira (Özyüksel, 2016).

Haji Muhtar Beg dan para insinyur mulai menggambarkan rute yang akan dilewati dalam bentuk peta dan laporan ke Komisyon-I Ali. Mereka mempresentasikan informasi mengenai geografi, sumber air, dan saran ke arah manakah jalur kereta api akan diarahkan. Titik awal jalur kereta api terletak di daerah Kadem, sekitar 1 km selatannya Damaskus bagian Tengah. Menurut Apri Efendi rute tersebut melewati distrik Karak dan Hauran yang dapat mengurangi biaya pembangunan karena sumber air, batu, kapur dan material lainnya melimpah. Selain itu, rute ini juga dapat meningkatkan perdagangan dan pemukiman daerah tersebut. Setelah rencana konstruksi dibuat dan saran-saran diterima, pembangunan dilanjutkan pada 1 September 1990.

Pembangunan dilaksanakan sesuai dengan perencanaan yang sudah ditentukan. Namun karena rencana kurang terperinci, maka akhirnya banyak waktu terbuang sia-sia hanya untuk melepas pasang saluran. Para insinyur yang kurang berpengalaman dalam pembangunan kereta api ini menjadi penyebab utama pembangunan tidak berjalan dengan lancar. Menurut beberapa konsul Eropa, Menteri Pembangunan yang seharusnya membantu malah merusak pekerjaan pembangunan karena kurangnya pengetahuan. Akhirnya Ottoman merekrut siswa dari lembaga pendidikan Hedese-I Mulkiye. Salah satu lembaga pendidikan pemerintah yang mendidik siswa menjadi insinyur. Perekrutan ini dinilai tidak realistis, akhirnya Ottoman mengangkat insinyur dari Jerman bernama Heinrich August Meissner. Seorang Insinyur lulusan teknik perkeretaapian di sekolah teknik Praha yang sebelumnya sudah pernah bekerja dan berpengalaman di perkeretaapian Ottoman. Pengalamannya membuat ia pandai berbahasa Turki, dapat memahami keadaan sekitar, budaya dan orang-orang Turki. Sementara Haji Muhtar Beg dijadikan sebagai asisten Meissner (Özyüksel, 2016).

Abdul Hamid tetap bersikeras mempekerjakan insinyur Ottoman di proyek kereta api hijaz ini meskipun mereka tidak berpengalaman. Beberapa dari mereka dikirim ke Eropa untuk mengembangkan keterampilannya, mempelajari teknologi Barat, dan mempelajari bahasa orang Barat. Salah satunya adalah Nazif Beg el-Kholidi, seorang insinyur yang berasal dari keluarga sunni tersohor di Yerussalem. Setelah lulus pendidikannya di Istanbul, ia melanjutkan ke Paris di Ecole Polytechnique. Sepulangnya dari Paris, ia bekerja di jalur kereta api hijaz dengan menjadi pemimpin pembangunan stasiun Damaskus, beberapa terowongan dan jembatan. Sehingga pada tahun 1906, ketika Auler Pasha melakukan perjalanan inspeksi (kegiatan penilaian terhadap suatu produk, apakah itu baik atau rusak dan penentuan apakah diterima atau tidak), ia memberikan informasi bahwa jumlah insinyur Ottoman lebih banyak dari Barat. Menurut penasihat Wilhelm II yang diangkat sebagai penasihat pembangunan

HISTORIA ISLAMICA

Journal of Islamic History And Civilization

<http://ejournal.iain-manado.ac.id/index.php/historia/index>

(E-ISSN: 2988-361X)

Vol. 2 Nomor 2 Tahun 2023

kereta api Hijaz bernama Kapp von Gultstein. Kereta api Hijaz yang dipimpin oleh Meissner merupakan kesempatan yang bagus untuk melatih para Insinyur Ottoman (Ozyuksel, Murat. 2014). Pengerjaan ini juga dibantu oleh anggota angkatan darat dan penduduk sipil sebanyak 5000 orang. Merekrut tentara dalam pembangunan kereta api merupakan metode yang digunakan oleh Rusia. Gülstein mengungkapkan kontribusi terbesar dalam pembangunan rel kereta api ini berasal dari tentara Ottoman yang disiplin. Muslim yang tinggal di dekat jalur kereta api direkrut jadi buruh upahan, terkadang mereka dipaksa untuk bekerja di penggalian. Para kontraktor yang terdiri dari para pegawai negeri dan pekerja upahan dipekerjakan untuk membangun jembatan, pasokan air, bangunan stasiun dan terowongan.

Di jalur Haifa-Dera, tepatnya di daerah dataran Yarmuk membutuhkan 8 terowongan, 83 jembatan, 246 saluran air, headwall (saluran untuk penutup terowongan atau ujung terowongan) dan viaduct (jalan di atas jalan raya, jalur kereta dan lainnya). Karena Haifa merupakan daerah yang dikelilingi pegunungan dan berpasir. Setelah memasang rel, Komisyon-I Ali memutuskan untuk membuka jalur Haifa-Dera untuk mengantar penumpang dan mengangkut barang-barang. Tujuannya adalah agar segera dimanfaatkan untuk mendapatkan pendapatan dan melanjutkan konstruksi. Di antara semua jalur bagian dari kereta api hijaz, jalur Haifa yang paling menantang sekaligus menguntungkan dalam meningkatkan ekonomi. Selain karena memiliki tanah yang subur untuk pertanian, yang dapat meningkatkan produksi dan ekspor pertanian. Para peziarah baik dari Ottoman maupun Mesir menggunakan jalur kereta api ini untuk sampai ke Madinah. Begitu pula dengan turis kristen yang menggunakan jalur ini untuk mencapai Yerusalem dan sekitarnya. Banyaknya penumpang dan barang yang diangkut, serta melonjaknya kegiatan impor ekspor mewajibkan Haifa untuk membangun kota pelabuhan agar para penumpang dan barang tidak lagi menggunakan perahu. Berliner Tageblatt berpendapat bahwa alasan mengapa Haifa tidak membangun pelabuhan sejauh ini disebabkan oleh keengganan Ottoman untuk melibatkan pihak Asing. Sedangkan menurut duta besar Austria, pemerintah Ottoman menganggap pengoperasian pelabuhan oleh pihak asing akan merugikan.

Jalur utama Hijaz diteruskan dari Damaskus ke arah selatan menuju kota Madinah. Pada bulan September 1902, konstruksi mencapai Zarqa. Sebuah daerah yang terletak 80 km dari Dera. Kemudian berlanjut sejauh 124 km di daerah antara Zarqa dan Quatrana. Dua tahun kemudian, jalur kereta api ini sampai di daerah Maan, Jordania. Ditahun ini konstruksi sempat terhenti karena para insinyur dan pekerja tidak digaji. Pemerintah mengatasinya dengan membuka akun kredit di Ziraat Bankasi. Setelah sampai Maan, kereta api Hijaz melintasi daerah yang tidak ada kendala. Dengan demikian konstruksi lebih cepat, karena tidak perlu membangun jembatan,

terowongan dan viaduct. Namun wilayah yang terletak 113 km diantara Maan dan Mudawwara serta bentangan 190 km dari al akhdar sampai Madain kekurangan air. Pemerintah berusaha mengebor sumur-sumur, namun tidak membuahkan hasil. Mereka memilih untuk mengangkut air dari gerobak tank wagon dan transportasi air menggunakan unta. Keduanya dilakukan meskipun biaya yang dikeluarkan sangat mahal. Air yang diangkut ke gerobak ditempatkan di tempat yang akan dipasang rel. Dan dari tempat tersebut dipindahkan ke transportasi unta untuk sampai ke konstruksi. Daerah yang menjadi lanjutan konstruksi tidak berpenghuni, maka unta juga digunakan untuk mengangkut bahan konstruksi dan makanan para pekerja (Özyüksel, 2016).

Jalur Damaskus-Maan sejauh 460 km ini dibuka untuk mengangkut barang dan penumpang. Kereta api beroperasi dengan kecepatan 30 km per jam. Penyelesaian jalur ini diresmikan oleh Sultan Abdul Hamid hingga membentuk komisi yang diketuai oleh Turhan Pasha. Dia mengirim pesan undangan melalui telegraf ke distrik-distrik agar para tokoh mendatangi peresmian, bahkan pejabat dan wartawan dari berbagai negara diundang. Biaya penginapan, makan, dan transportasi ditanggung oleh pemerintah Ottoman. Suku Badui juga diundang dalam peresmian, mereka memeriahkan acara ini dengan pertunjukan menunggang kuda. Pengawas Eropa yang menghadiri upacara peresmian memuji teknik dan organisasi dalam proyek kereta api hijaz. Penulis yang menghadiri upacara tersebut menerbitkan tulisan-tulisan tentang kereta api Hijaz dalam bentuk artikel maupun buku(Özyüksel, 2014).

Saat pengerjaan rel kereta api sampai di daerah Tabuk, rumah sakit mulai dibangun, masjid yang terbengkalai diperbaiki. Rashid Beg menyatakan bahwa penduduk Badui Tabuk perlahan hidup makmur. Mereka sibuk bertani dan berseni berkat Sultan. Di tahun 1907, jalur kereta baru dipasar sampai al-ula sepanjang 287 km. Muhtar Beg mengumumkan lewat telegraf bahwa jalur kereta api akan menuju Hijaz. Orang-orang mengirim doa kepada Sultan, mereka juga mempersiapkan diri menyambut Sublime Line (Hatt-ı Ali) yang telah melintasi perbatasan Hijaz. Izzat Pasha dianggap sebagai dalang dibalik suksesnya jalur ini. Sehingga proyek yang diragukan kelayakannya ini tergantikan dengan harapan segera berakhir. Setahun kemudian, Muhtar Beg beserta pekerja lainnya berhasil menyelesaikan jalur dari al-ula sampai Madinah, daerah yang tidak boleh dimasuki non-muslim. Konstruksi ini dibantu oleh orang dewasa, anak-anak, orang tua, semua orang di Madinah bekerja di konstruksi dengan menyanyikan lagu, membaca puisi, dan memegang bendera negara mereka (Özyüksel, 2014).

Upacara peresmian dan pembukaan stasiun Madinah dilaksanakan tepat pada tanggal 1 September 1908, warga Madinah sampai mengangkat Haji Muhtar Beg (insinyur muslim) dan Kazim Pasha (direktur perayaan) Ke bahu mereka. Media

muslim mengumumkan upacara peresmian, wartawan yang datang dijamu dan dibiayai oleh Ottoman. Wartawan diizinkan menggunakan telegraf tanpa biaya. Ottoman mengucapkan terima kasih kepada editor surat kabar *the times* karena sudah menerbitkan artikel tentang kereta api Hijaz. Pembukaan stasiun Madinah disambut baik oleh umat di beberapa negara Islam. Salah satunya adalah umat Islam di India, melalui Times of India mereka berpendapat bahwa keberhasilan ini mengungkapkan solidaritas muslim dan kekuatan negara Ottoman (Özyüksel, 2014). Pada tanggal 22 Agustus 1908 M, kereta pertama sampai ke stasiun Madinah dari Damaskus.

Setelah proyek jalur kereta api Damaskus-Madinah selesai digarap seharusnya dilanjutkan sampai ke Mekkah, namun pada tahun 1909 M Sultan Abdul Hamid lengser dari jabatannya dan proyek kereta api dihentikan. Selain itu, seorang penguasa Mekkah yang bernama Husain bin Ali takut kekuasaannya diserang oleh Utsmaniyah. Oleh karena itu, dia menghalangi kelanjutan jalur kereta api Hijaz ini. Akhirnya sampai terjadinya perang dunia I (1914-1918), jalur kereta api hanya sampai di Madinah. Britania berkolaborasi dengan para penguasa Arab dan suku badui yang dipimpin oleh Faishal bin Husain bin Ali untuk menghancurkan jalur kereta api Hijaz. Serangan ini menyebabkan jalur antara Maan dan Madinah ditutup. Duta Britania yang tinggal di Konstantinopel mendeskripsikan urgensi jalur kereta api Hijaz di dalam laporan tahunnya. Dia berujar, “sesungguhnya salah satu peristiwa sepuluh tahun terakhir yang menonjol di bidang politik adalah rencana cerdas Sultan Abdul Hamid II dalam membangun jalur kereta api Hijaz atas kekuatan perasaan keagamaan untuk mempermudah perjalanan haji ke Mekkah dan Madinah”. Makanya tidak mengherankan apabila Britania sampai melakukan segala cara untuk merusaknya (Ash-Shallabi, 2021).

Kesimpulan

Pembangunan kereta api Hijaz adalah proyek yang dilakukan pada masa Sultan Abdul Hamid II. Proyek sepanjang 1322 km yang melalui 3 daerah yaitu Damaskus, Amman, dan Madinah. Meskipun melewati medan yang sulit, karena harus melalui daerah pegunungan, gurun pasir, dan minim air. Kekaisaran Ottoman menyelesaikannya dengan baik dan layak dipakai. Dari semua usulan-usulan baik dari militer maupun yang lain dan alasan-alasan dibangunnya jalur kereta api Hijaz. Motif Pembangunan jalur kereta api ini lebih terlihat pada kepentingan politik daripada agama. Adapun bantuan dana yang didapat dari sumbangan umat muslim di Turki, Mesir, Marokko, Afrika Selatan dan India hanya sebagai suatu cara agar Pembangunan dapat terealisasi.

Daftar Pustaka

- Daliman, A. 2012. *Metode Penelitian Sejarah*. Yogyakarta: Penerbit Ombak
- Herlina, Nina. 2020. *Metode Sejarah*. Bandung: Satya Historika
- Khoiruddin, Arif. *Pendekatan Sosiologi dalam Studi Islam*. IAI Tribakti Kediri
Volume 25 (2). 2014: 395-403
- Muhammad Ash-Shallabi, Ali. 2021. *Sejarah Daulah Utsmaniyah (Faktor-faktor kebangkitan dan sebab-sebab keruntuhannya)*. Jakarta Timur: Ummul Qura
- Özyüksel, Murat. 2014. *The Hejaz Railway and The Ottoman Empire (Modernity, Industrialization, and Ottoman Decline)*. London-Newyork: I.B. Tauris.
- Özyüksel, Murat. 2016. *The Berlin-Baghdad Railway and The Ottoman Empire (Industrialization, Imperial Germany, and The Middle East)*. London-New York: I.B. Tauris.
- Postlethwait, Hannah 2016. *Trains: A History*. Diakses <https://intrans.iastate.edu/news/trains-a-history/> pada 10 September 2023
- Saharuddin, Desmadi dan Meirison. 2021. *Aplikasi Keuangan Islam dan Sistim Perekonomian Turki Utsmani*. Yogyakarta: Kurnia Alam Semesta.
- Shedd, Thomas Clark. 2013. *Railroad History*. Diakses pada 11 September 2023 <https://www.britannica.com/technology/railroad/Railroad-history>
- Valeev, Ramil M., Alim M. Abidulin, dan Nailya I. Ayupova. *The Project of Hejaz Railway Construction: A Historical and Historiographic Review*. European Research Studies Journal Volume XX, Special Issue, 2017: 236-237
- Zurcher, E. J. (2003). *Sejarah modern Turki, Terj. Karsidi Diningrat R*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.