

BİR UMUDUN İNŞASI

HİCAZ DEMİRYOLU

PROF. DR. ARTIN HULACI



Bir Umudun İnşası
HİCAZ DEMİRYOLU
Prof. Dr. Metin HÜLAGÜ

Prof. Dr. Metin HÜLAGÜ

1962’de Adana Ceyhan’da doğdu. Ortaokulu Ceyhan’da, liseyi İstanbul’da okudu. 1985 yılında Marmara Üniversitesi’nden mezun oldu. Aynı üniversitenin Sosyal Bilimler Enstitüsü’nden Yüksek Lisans derecesini aldı. 1988–1991 tarihleri arasında Manchester University, School of Oriental and African Studies ve İngiliz Arşivi’nde araştırmalar yaptı.

1992’de İstanbul Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümünde doktorasını tamamladı. Aynı yıl Erciyes Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Yakınçağ Kürsüsü’nde göreve başladı. 1993’te Yardımcı Doçent, 1999’da Doçent, 2005’te ise Profesör oldu. Halen Erciyes Üniversitesi Rektör Yardımcılığı görevini yürütmektedir.

Çeşitli dergi ve ansiklopedilerde makaleler yayımlayan Metin Hülâgü’nün kitaplarından bazıları şunlardır:

1. Yaralı Mareşal, Gazi Osman Paşa. Yitik Hazine Yayınları, İkinci Baskı, İstanbul 2007.
2. Osmanlının Son Umudu, Panislamizm 1914–1918. Yitik Hazine Yayınları, İkinci Baskı, İstanbul 2007.
3. Sultan II. Abdülhamid’in Sürgün Günleri, İkinci Baskı, İstanbul 2007.
4. Geçmişteki İzleriyle Kayseri. Erciyes Üniversitesi Yayınları, İkinci Baskı, Kayseri 2007.
5. Yurtsuz İmparator Vahdeddin. İngiliz Belgelerinde Vahdeddin ve Osmanlı Hanedanı, İkinci Baskı, İstanbul 2008.
6. Osmanlı Yunan Savaşı Abdülhamid’in Zaferi, Yitik Hazine Yayınları, İstanbul, 2008.

BİR UMUDUN İNŞASI

HİCAZ DEMİRYOLU

PROF. DR. METİN HÜLAGÜ



YİTİK HAZİNE
YAYINLARI

Bir Umudun İnşası
HİCAZ DEMİRYOLU

Copyright © Yitik Hazine Yayınları, 2008

Bu eserin tüm yayın hakları Işık Yayıncılık Tic. A.Ş.'ye aittir.

Eserde yer alan metin ve resimlerin Işık Yayıncılık Tic. A.Ş.'nin önceden yazılı izni olmaksızın, elektronik, mekanik, fotokopi ya da herhangi bir kayıt sistemi ile çoğaltılması, yayımlanması ve depolanması yasaktır.

Editör

Salih GÜLEN

Görsel Yönetmen

Engin ÇİFTÇİ

Kapak

İhsan DEMİRHAN

Sayfa Düzeni

Bekir YILDIZ

ISBN

978-9944-766-08-1

Yayın Numarası

25

Basım Yeri ve Yılı

Çağlayan Matbaası Sarnıç Yolu Üzeri No: 7

Gaziemir / İZMİR

Tel: (0232) 252 20 96

Eylül 2008

Genel Dağıtım

Gökkuşaklı Pazarlama ve Dağıtım

Merkez Mah. Soğuksu Cad. No: 31 Tek-Er İş Merkezi

Mahmutbey / İSTANBUL

Tel: (0212) 410 50 60 Faks: (0212) 445 84 64

Yitik Hazine Yayınları

Emniyet Mahallesi Huzur Sokak No: 5

34676 Üsküdar / İSTANBUL

Tel: (0216) 318 42 88 Faks: (0216) 318 52 20

www.hazineyayinlari.com

hazine@hazineyayinlari.com

İÇİNDEKİLER

YAYINCININ NOTU	11
ÖN SÖZ	13

BİRİNCİ BÖLÜM

DEMİRYOLU TARİHÇESİ VE ANA HATLARIYLA HİCAZ DEMİRYOLU

LOKOMOTİFİN İCADI VE OSMANLI DEMİRYOLLARI	17
CUMHURİYET ÖNCESİ OSMANLI DEMİRYOLLARI	18
Birinci Dünya Savaşı Öncesi İnşa Edilen Demiryolları	20
1. İzmir – Aydın Demiryolu	20
2. İzmir – Kasaba Demiryolu	20
3. Société de Chemins de Fer Ottoman(Oman) d’Anatolie	20
4. Société Impériale des Chemins de Fer de la Turquie d’Europe	21
5. Mersin – Adana Demiryolu	21
6. Chemins de fer de Moudiana �� Brousse	21
7. Kafkas Demiryolları	21
8. Société Impériale Ottoman(Oman)e du Chemins de Fer de Bagdad ..	21
Birinci Dünya Savaşı Sonrası İnşa Edilen Demiryolları	21
1. Chemins de fer de Cilicie Nord Syrie	21
2. Chemins de fer d’Anatolie Bagdad	21
3. Société d’exploitation des Chemins de Fer Bozanti Alep Nusaybin et Prolongements	21
4. Société Turque des Chemins de Fer du Sud de la Turquie (Cenup Demir- yolları)	22
HİCAZ DEMİRYOLU FİKRİNİN ORTAYA ��IKIŐ�I	23
HİCAZ DEMİRYOLU’NUN İNŐ�A SEBEPLERİ	26
HATTIN YAPIMI	29

HİCAZ DEMİRYOLU İNŞAATI VE BÜYÜK DEVLETLERİN POLİTİKALARI.....	33
HİCAZ DEMİRYOLU İNŞAATININ FİNANSMANI.....	36
HİCAZ DEMİRYOLU'NUN HİZMETE AÇILMASI.....	39
HİCAZ DEMİRYOLU'NUN MALİYETİ.....	40
HİCAZ DEMİRYOLU'NUN HATLARI VE BAĞLANTILARI.....	40
HİCAZ DEMİRYOLU GÜZERĞÂHINDA BULUNAN NÜFUS VE BEDEVİLERİN HAYATI.....	41
ŞERİF HÜSEYİN İSYANI.....	41
HİCAZ DEMİRYOLU'NDAN GERİYE KALANLAR.....	44
HİCAZ DEMİRYOLU'NU YENİDEN RESTORE ETME ARAYIŞLARI.....	47
NETİCE.....	48

İKİNCİ BÖLÜM

HİCAZ DEMİRYOLU HATTI İNŞAATININ KISA BİR TARİHÇESİ

İNŞAATIN KISA BİR TARİHÇESİ.....	53
Yönetim Merkezi.....	53
İnşattan Sorumlu Komisyonların Kurulması.....	55
Hicaz Demiryolu Güzerğâhının Tespit Çalışmaları.....	57
HİCAZ HATTI'NIN GENEL ÖZELLİKLERİ MAKİNA VE VAGONLARI.....	59
İnşaat Planı.....	59
Hicaz Demiryolu'nun Güzerğâhı.....	59
Demiryolu Yatağının Hazırlanması.....	60
Rayların Çapı.....	61
Rayların Ağırlığı.....	61
Ray Zeminlerinin Hazırlanması.....	61
İnşaat.....	63
Servis Bilgileri.....	63
MAKİNALAR VE VAGONLAR.....	63
Motorlar.....	63
Lokomotifler.....	64
Vagonlar.....	65
Fren Bağlantı ve Sinyalizasyon.....	67

Demiryolu Araçları.....	68
Müslüman Makinistler ve Türk Memurlar	69

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
İNŞAAT ÇALIŞMALARI
VE ÖNÜNDEKİ ENGELLER

İNŞAAT ÇALIŞMALARININ ÖNÜNDEKİ ENGELLER	73
İnşa Konusunda Karşılaşılan Problemler.....	73
Su Problemi.....	73
Yakıt Temini Meselesi	79
Yüzer Kum Tepeleri	81
İnşaat Çalışmaları	82
Hicaz Demiryolu İnşa Genel Komisyonu'nun Fransız Şirketi ile Yaptığı Müzakereler.....	84
İngiliz Şirketi ile Yapılan Müzakereler.....	87
Mühendislik Çalışmaları.....	88
İnşaat İçin Gerekli Olan Malzemelerin Temini.....	90
Hattın Yapımında Görev Alan Hristiyanlara Karşı Sergilenen Yaklaşım.....	92
İnşaat Sorumluluğunun Mareşal Kazım Paşa'ya Verilmesi.....	92
İş ve İşgücü.....	94
İşlerin Organizesi ve Askerlerin Yaptıkları İş Türleri.....	98
İnşaatta Çalışan Asker Sayısı	101
Askerler ve İnşaat için Yapılan Harcamalar	103
İnşa Hızı ve Önündeki Engeller.....	105
Hastalıklar.....	112
HİCAZ DEMİRYOLU'NUN MALİ CEPHESİ.....	113
Gelir Kaynakları.....	113
Gelirler Tablosu.....	119
DOĞRUDAN HATTIN İNŞASI İLE İLGİLİ OLMAYAN HARCAMA- LAR.....	121
SİYASİ PROBLEMLER	122
Bedevilerin Demiryolu İnşaatına Yaklaşımları.....	122
Hattın Yapımına Bedevilerin Karşı Çıkış Nedenleri.....	125

Osmanlı Devleti'nin Bedevi Saldırılarına Karşı Almış Olduğu Tedbirler.....	129
İngiltere'nin Hicaz Demiryolu ile İlgili Değerlendirmeleri	131

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

SEYAHAT YOLLARI

COĞRAFI ÖZELLİKLER VE HATLAR

SEYAHAT YOLLARI, LİMANLAR VE HİCAZ.....	137
BÖLGENİN COĞRAFI ÖZELLİKLERİ	140
ANA GÜZERGÂH.....	143
Şam – Medine Hattı	144
HİCAZ DEMİRYOLU VE ŞUBE HATLARI.....	170
Amman – es-Salt Şube Hattı.....	172
Hayfa – Akre Şube Hattı.....	173
Fule – Nablus – Kudüs Şube Hattı.....	173
Telu'ş-Şemmam – Şaron – Yafa Ovası Hattı	174
Hayfa – Der'a Şube Hattı.....	175
DİĞER HATLAR VE BAĞLANTILAR.....	191
Hayfa Liman Projesi.....	192
Cidde – Mekke Hattı.....	193
Maan – Akabe ve Amman – es-Salt Şube Hattı	198
Suriye ve Bağdat Hatları ile Hicaz Demiryolu Hattı Arasında Bağlantı Kurulması.....	202
Merkezî Anadolu Hattı	204
Rayak – Beyrut Hattı.....	205
İSTASYONLAR VE ÖZELLİKLERİ	206

BEŞİNCİ BÖLÜM

GENEL DEĞERLENDİRME

GENEL DEĞERLENDİRME.....	213
HİCAZ DEMİRYOLU'NUN KAPASİTESİ	215
İNGİLTERE'NİN HİCAZ DEMİRYOLU İNŞAATI İLE İLGİLİ DEĞERLENDİRMELERİ.....	217
HİCAZ DEMİRYOLU VE TAŞIMACILIK	221
İŞLETMEYE AÇILAN HATLAR.....	225

HATTIN BÖLGESEL KALKINMAYA KATKISI	228
KAMUNUN VE BASININ HİCAZ DEMİRYOLU HATTINA İLGİSİ ...	230
SONUÇ	235
RAPORTÖR, KONSOLOS	239
VE YARDIMCI KONSOLOS İSİMLERİ	239
BİBLİYOGRAFYA	241
Birincil Kaynaklar	241
Arşiv Kaynakları	241
London, İngiltere:	241
Foreign Office Archive, Londra, İngiltere:	241
Hicaz Demiryolu'na Dair Konsolos ve Yardımcı Konsoloslar Tarafından Hazırlanan Rapor, Telgraf ve Layihalar	242
Rapor İsimleri, Konsolos ve Yardımcı Konsolos İsimleri	242
Tetkik Eserler ve Araştırmalar	242
Kitaplar:	242
Makaleler:	243
Web Sayfaları:	243
İNDEKS	245

YAYINCININ NOTU

İmkânımız olsa da yüzyıl evveline gidip 1908 sonbaharının nice umutlara, heyecanlara ve sevinçlere sahne olduğunu görebilseydik. Raylar üzerinde gıcırdayarak ilerleyen tekerlek sesi ile bir kutlu yolculuğun başladığı günler... Osmanlı'dan ümidin kesildiği koca coğrafyanın en insafsız saldırılarla kuşatıldığı dönemde bir padişahın çırpınışı ve bütün bir İslam dünyasının himmetiyle “rüya” denilen demiryolunun bitirilişi, vagonların yola çıkışı, surrenin trenle gönderilişi... Hiç şüphesiz Hamidiye Hicaz Demiryolu, o zamana kadar döşenen ve Anadolu'nun batısını kuşatan demiryollarından da Bağdat'a kadar uzanan hattın da apayrı bir yerde durmaktadır.

Devlet hazinesinden ödenek ayırmadan bizzat padişahın himmetiyle başlayan ilk faaliyet, zamanla çığ gibi büyümüş, İran'dan Amerika'ya; Hindistan'dan Cezayir'e; Orta Asya'dan Mısır'a; kadar bütün Müslümanları kuşatan bir yardım yarışına dönmüştür. Hattın bitmesine, Osmanlı'nın bölgeden çekilmesine ve demiryolunun türlü entrikalarla bombalanmasına rağmen dünyanın çeşitli yerlerindeki Müslümanlardan hâlâ yardım gelmektedir. Bu himmet yarışı, İslam kardeşliğinin ne kadar geniş ve sağlam olduğunu da gözler önüne sermiştir.

Elinizdeki eser, Yitik Hazine Yayınları'nın Hamidiye Hicaz Demiryolu üzerine yayınladığı ilk kitap olup aynı isimle bir prestij kitap da yakında okurlarımıza arz edilecektir. Bu ilk kitapta -prestij çalışmadan farklı olarak- Sn. Prof. Dr. Metin Hülagü önce Hicaz Demiryolu'nun büyük resmini çizmekte ve ardından İngiliz belgelerinden hareketle bu resmin bütün teferruatlarını gözler önüne sermektedir. Eserde tablolar, yapılan yazışmalar, uluslararası siyasette demiryoluna karşı takınılan tavır, harcama dökümleri, demiryolunun teknik değerlendirmeleri gibi hususlar okura sunulmaktadır. Prestij çalışmada ise çoğu ülkemizde ilk

defa yayınlanan fotoğraf, gravür, senet, pul, makbuz gibi yüzlerce görsel kaliteli bir kağıt ve baskı ile okurun istifadesine sunulmaktadır.

Ders kitaplarımızda anlatılmaya dahi değeri bulunmayan(!) 1.300 kilometrelik bu dev projeyi bilhassa gençlerimizin bilgisine sunmanın önemli bir vazife olduğunu düşünüyoruz. Bu vesileyle Hicaz Demiryolu'nu yaptıranlara, inşası esnasında şehit düşenlere, dışından tırnağından arttırıp himmet edenlere vefa borcumuzu az da olsa ödeyebildiysek kendimizi bahtiyar addediyoruz.

Yeni kitaplarda buluşmak dileğiyle...

Salih GÜLEN

Yitik Hazine Yayınları Yayın Editörü

ÖN SÖZ

Hiç şüphesiz ki Hicaz Demiryolu dünyadaki demiryolları içerisinde apayrı bir ehemmiyete sahiptir. Demiryolu önemini, dünkü kadar olmasa da bugün de belli oranda sürdürmektedir.

Hicaz Demiryolu daha proje safhasından itibaren devrin büyük devletlerinin dikkatle üzerinde durduğu bir konu olmuştur. Mesela İngiltere’de o dönemde iktidarda bulunan hükûmet; siyasi, stratejik ve iktisadi sebeplerden ötürü Hicaz Demiryolu projesine ve demiryolunun yapımına ciddi alâka göstermiştir. İngiliz Hükûmeti, proje ve inşaata sadece alâka duymakla kalmamış inşaat safhasındaki gelişmeleri de adım adım izleme lüzumu hissetmiş, demiryolunun mevcut ve istikbaldeki neticelerine dair raporlar hazırlatmıştır. Bu anlamda İngiliz konsolos ve konsolos yardımcıları tarafından raporlar hazırlanmış yahut muayyen kimselerden elde edilen bilgiler derlenerek İngiliz Dışişleri Bakanlığı’na sunulmuştur.

Elinizdeki bu çalışma bütünü ile İngiliz arşiv vesikalarına ve İngiliz arşivinde o dönemde yer bulan bilgi, belge ve raporlara dayanmaktadır. İngilizlerin bilgi elde etmede kullandıkları başlıca kaynak, belgelerde her ne kadar “muayyen kimseler” olarak belirtilmişse de genelde demiryolu inşaatında çalışan yabancılardır. Hicaz Demiryolu inşaatına dair rapor hazırlayan kimselerden birisi M. Loiso’dur. M. Loiso, Merisna’da bulunan İngiliz Konsolos Yardımcısı Th. Loiso’nun oğludur ve Hicaz Demiryolu inşaatında mühendis olarak görev almış biridir. Bir diğer kaynak ise Alman mühendis Herr Otto von Kapp Kohlstein’dır ki kendisi Alman İmparatoru’nun heyetinde yer alan, Çin’de Lao – Kai – Yutansen Demiryolu inşaatında müfettişlik yapmış olan seçkin bir mühendistir. Kohlstein, Hicaz Demiryolu Komisyonu tarafından Hayfa - Şam hattını teftiş etmek ve Şam - Maan hattının ve daha sonraki hatların tamamlanmasına nezarette bulunmak üzere Hicaz Demiryolu inşaatında görevlendirilmiştir.

Kişi ve kaynaklardan elde edilen raporlar ataseler yahut Mr. Lloyd Honorary gibi bir kısım görevliler tarafından incelemeye tabi tutulmuş ve elde bulunan bilgilerle ne derece örtüştüğü kontrol edilmeye çalışılmıştır.

İngiliz konsolosları, konsolos yardımcıları yahut inşaatla görevli bazı mühendislerden elde edilen Hicaz Demiryolu'na ait raporlar daha ziyade İstanbul'da İngiltere adına görev yapmakta olan Sir N. O'Connor veya Mr. Barclay imzasıyla Londra'da görevli olan Sir Edward Grey'e gönderilmiştir. Dolayısıyla demiryolu inşaatına ait bütün bilgi ve raporlar Londra'da Indian Office Library and Records'da bir dosya hâlinde muhafaza edilmiştir.

Çalışmada kendisine atıfta bulunulan raporların kimler tarafından gönderildiği yahut kaleme alındığı dipnotta açıkça belirtilmiş ve ayrıca ekler kısmında rapor sahiplerinin isimleri bir liste hâlinde gösterilmiştir. Sözü edilen ve kitapta kaynak olarak kullanılan raporlar, Hicaz Demiryolu'nun inşaatını daha ziyade teknik ve sosyokültürel açılardan ele almışlardır. Demiryolu inşaatının siyasi açıdan incelenmesi ise hemen hemen söz konusu olmamıştır. Dönemin İngiliz Hükûmeti inşaatın ilerlemesi karşısındaki siyasi temayül ve tercihlerini kısmen de olsa tespit edebilmek için söz konusu raporları titiz bir şekilde incelemiş ve elde edilecek dolaylı bilgilerle tatmin olmak gerekecektir. Rapor ve belgelerin sahip olduğu söz konusu muhteva dolayısıyladır ki kitap, şimdiye kadar yapılan çalışmalardan farklı olarak, Hicaz Demiryolu'nu teknik yönü ve sosyo-kültürel cephesi ile ele alan bir çalışma olmuştur. Böyle olmakla birlikte şüphesiz belgelerde yer alan bilgilerin, özellikle demiryolu için toplanan ve harcanan paraların ne miktarda olduğu veya olabileceği tetkike muhtaçtır. Ancak söz konusu tahkikatı gerçekleştirmek de son derece zor bir durumdur. Bu sebeple eserde yer alan bilgilerin abartılı, birbirinden kopuk ve hatta alâkasız olduğunun ifade edilebileceği yerlerin olması muhtemeldir. Bu durumun kitabın hazırlanmasında bütünüyle belgelere bağlı kalınması ve belgelerde bilgilerin dağınık bir surette verilmiş olmasından kaynaklandığını unutmamak gerekir. Çalışmada problem olarak karşılaşılabilecek bir diğer husus ise yer isimleridir. Yer isimlerinin İngilizce imla kurallarına bağlı olarak belgelerde yer almış olması bazı isimlerin aslını yazmakta güçlükler yaşanmasına sebebiyet vermiştir. Bu ve sair hataların mazur görülmesi ümit edilir.

Çalışma dört ana bölümden meydana gelmektedir. Giriş kısmından sonra yer alan ilk bölüm, Hicaz Demiryolu projesinin tarihçesini, ikinci bölüm inşaatın ana hattının neresi olduğunu, üçüncü bölüm Hicaz Demiryolu inşaatının sonuçlarını, dördüncü ve son bölüm ise Hicaz Demiryolu hattı hakkında genel olarak söylenenleri ve bir değerlendirmeyi içermektedir.

Prof. Dr. Metin HÜLAGÜ
Kayseri 2008

BİRİNCİ BÖLÜM

DEMİRYOLU TARİHÇESİ VE ANA HATLARIYLA
HİCAZ DEMİRYOLU

LOKOMOTİFİN İCADI VE OSMANLI DEMİRYOLLARI

On sekizinci asırda İngiltere’de başlayan “Endüstri Devrimi” ile birlikte birçok milletin kaderi de değişime uğramıştır. Endüstri Devrimi neticesinde Avrupa sömürgeciliği tabii olarak Asya ve Afrika kıtasında hızlı bir gelişim içerisine girmiştir. Her nerede bir yerleşim merkezi olmuşsa oradan mutlaka demiryolu geçmiş ve her nereden demiryolu geçmişse orada yeni yerleşim merkezleri oluşmaya başlamıştır.

Nihayet Batı’nın demiryolu ile tanışmasından kısa bir süre sonra Batılı yatırımcılar ellerinde bir dizi proje ile Osmanlı Devleti’nin kapısını çalmaya başlamışlardır. Zira demiryolu inşaatı o dönem itibariyle oldukça kârlı bir yatırım alanı olmuştur; bunun da ötesinde oldukça siyasi bir girişim özelliği de taşımıştır. Bu ikinci özelliği dolayısıyla ki İngiliz halkı Ortadoğu ve Hindistan’da İngiliz menfaatlerine zarar verebileceği gerekçesi ile İngiliz Hükûmeti’nin demiryolu yapımı noktasında Osmanlı Devleti’ne yardımda bulunmasına pek de sıcak yaklaşmamışlardır. Böyle olmakla birlikte Osmanlı idarecileri değişik tarihlerde, İngiliz yatırımcılar da dâhil olmak üzere, birçok Batılı yatırımcı ile demiryolu inşaatı için mukaveleler imzalamıştır.

Osmanlı Hükûmetlerinin ılımlı yaklaşımları ve Batılı yatırımcıların bir kısım imtiyazlar dâhilinde demiryolu inşa etmelerine izin verilmesi Osmanlı coğrafyasının gerek Anadolu gerekse Rumeli’de demiryolu şebekesi ile tanışmasına neden olmuştur. Örneğin 1856’da Anadolu toprakları içerisinde İzmir – Aydın ve İzmir – Kasaba demiryolları inşaatının yapımı söz konusu olmuşken, aynı paraleldeki çalışma Rumeli toprakları için de söz konusu olmuştur. Netice itibariyle ilk trenin Osmanlı topraklarını kat ederek İstanbul’a ulaşması 12 Ağustos 1888’de gerçekleşmiştir. Rumeli Demiryolları sayesinde İstanbul, Paris, Viyana ve Berlin’e bağlanmıştır¹.

1 Demiryolunun Osmanlı Devleti’nde 1918 yılına kadarki gelişimi için bak: Shereen Khairallah, *Railroads in the Middle East 1856–1948* (Political and Economic Background), Librairie du Liban, 1991, (Lebanon), s. 42–43.

İşin ticari cephesi bu şekilde tezahür etmişken, diğer bir ifade ile Osmanlı coğrafyasındaki demiryolu inşaatı yabancı firmaların iştihasını kabartırken Osmanlı yönetimi de sahip olduğu coğrafyanın en uzak noktalarına kadar hâkimiyetini en kolay ve en kısa zamanda geçerli kılabilmek için demiryolu inşaatına önem vermeye başlamıştır. Tesis edilecek demiryolu şebekesinin devletin bütünlüğünü koruyacağı ümidi ile demiryolu inşaatında ağırlık Halep, Bağdat, Şam ve Medine gibi Arap Yarımadası'nda bulunan muayyen Arap şehirleri yönünde olmuştur. Örneğin Hicaz Demiryolu'nun bu anlamda mukaddes beldelere ulaşması için yoğun bir çaba sarf edilmiştir. Yine bu anlamda 1871 yılında Sultan Abdülaziz (1861–1876)'in iktidarda olduğu bir dönemde İstanbul'dan başlayacak bir demiryolu hattının Kadıköy'den geçerek Pendik'e kadar ulaşması için büyük bir gayret gösterilmiştir². Bu hat ileriki tarihlerde önce Gebze'ye, daha sonraki dönemlerde ise İzmit'e kadar uzatılmıştır. Hattın İzmit'e kadar götürülmüş olmasını Sultan Abdülaziz'in av merakına bağlayanlar çıkmışsa da bu rivayetin gerçeklerle hiçbir alâkası yoktur. Hattın inşaatındaki temel maksat Marmara Denizi boyunca artış gösteren yerleşik nüfusa hizmet vermek ve İstanbul'dan başlayacak olan böyle bir demiryolunun Anadolu'dan geçerek Mezopotamya içlerine kadar uzanmasını arzulamaktır.³ Ancak dönemin kendine özgü birtakım sıkıntıları hattın inşasının gecikmesini ve 1880 yılında bir İngiliz şirketine devredilmesini kaçınılmaz kılmıştır.

Sultan Abdülaziz iktidarı sonrasında Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşaatının en fazla yoğunluk kazandığı devir Sultan II. Abdülhamid (1876 – 1909) dönemi olmuştur. Sultan Abdülhamid'in iktidarı zamanında Beyrut – Şam, Afyon – Konya, İstanbul – Eskişehir – Ankara, Eskişehir – Adana – Bağdat ve Adana – Şam – Medine hatları inşa edilmiştir.

CUMHURİYET ÖNCESİ OSMANLI DEMİRYOLLARI

Cumhuriyet öncesi Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapım imtiyazlarının bütünü ile Batılı demiryolu şirketlerine tanınmış olduğu görülmür.

Bu noktada Osmanlı Devleti'nde yapımı gerçekleştirilmiş olan demiryollarını mahiyetleri bakımından iki sınıfa ayırmak mümkündür:

2 Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, Türkler, Yeni Türkiye Yayınları, c. XIV, Ankara 2002, s. 470; Vahdettin Engin, *Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti*, Türkler, Yeni Türkiye Yayınları, c. XIV, Ankara 2002, s. 464–465.

3 Engin, aynı eser, s. 464–466.



Hicaz Demiryolu'nun Banisi Sultan II. Abdülhamid 1842-1918 Yitik Hazine Arşivi

Yapımı Osmanlı Devleti tarafından finanse edilen demiryolları. Hicaz Demiryolu ve Bağdat Demiryolu bu tür demiryolları arasında yer alan örnekler olup stratejik nedenlerle inşa edilmişlerdir.

Yapımı özel firmalar tarafından finanse edilen demiryolları. Bu tür hatlar ticari maksatlarla ulaşım ve taşımacılık maksadıyla inşa edilmiş olan hatlardır. İzmir – Aydın ve İzmir – Kasaba demiryolları bu tür inşaatlara örnektir⁴. İnşa edilen bu türden, hatlar mahalli seviyededir ve muayyen bir düzen içerisinde değildir.

Birinci Dünya Savaşı öncesi ve sonrasında Osmanlı Devleti'nin Anadolu yakasında inşası tamamlanmış olan demiryollarını şu şekilde sıralamak mümkündür:

Birinci Dünya Savaşı Öncesi İnşa Edilen Demiryolları

1. İzmir – Aydın Demiryolu

Hattın inşasına 22 Eylül 1856 tarihinde elli yıllık bir imtiyaz sözleşmesi ile başlanmıştır. Ancak hattın işletmeye açılması, imtiyaz sahibi İngiliz şirketin inşaatındaki gecikmesinden dolayı, 1866 yılında mümkün olabilmıştır. İzmir – Aydın Demiryolu, İskenderiye ile Kahire arasında yapımına 1851'de başlanılıp 1856'da tamamlanmış olan demiryolu hattı bir tarafa bırakılırsa, Osmanlı coğrafyasının Anadolu kısmında yapılmı gerçekleştirilen ilk demiryolu hattı olmuştur⁵.

2. İzmir – Kasaba Demiryolu

Bu hat daha ziyade Chemins de fer Smyrne Cassaba et Prolongements⁶ ismiyle şöret bulmuştur.

İzmir – Kasaba Demiryolu'nun inşa ve işletme imtiyazı 4 Temmuz 1863'te imzalanan bir mukavele ile bir İngiliz şirketine verilmiştir. Hattın inşaatına 1864'te başlanmış ve 1866'da tamamlanmıştır. Bu hat daha sonraki tarihlerde Anadolu Demiryolu'na bağlanmıştır.

3. Société de Chemins de Fer Ottoman(Oman) d'Anatolie

1873 yılında faaliyete geçtiği görülen bu hattın güzergâhını İstanbul, İzmit, Adapazarı, Eskişehir, Ankara ve Konya oluşturmuştur.

4 Engin, aynı eser, s. 464-466.

5 Engin, aynı eser, s. 462.

6 Bu ve diğer hatların adının Fransızca olarak adlandırılması ve o şekilde şöret bulması on dokuzuncu asırda dünyada geçerli olan dilin Fransızca olmasından kaynaklanmıştır.

4. Société Impériale des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe

1874'te işletmeye açılan bu hattın güzergâhını İstanbul, Bulgaristan, Yunanistan oluşturmuştur.

5. Mersin – Adana Demiryolu

Mersin, Tarsus, Yenice ve Adana güzergâhlı bu hat 1886'da faaliyete geçmiştir.

6. Chemins de fer de Moudiana à Brousse

Mudanya – Bursa arasındaki bu hattın hizmete girmesi 1892'de gerçekleşmiştir.

7. Kafkas Demiryolları

1899'da işletmeye açılmış olan Kafkas Demiryolları Sarıkamış ve Kars'tan geçerek Erzurum'a uzanmıştır.

8. Société Impériale Ottoman(Oman)e du Chemins de Fer de Bagdad

1904'te faaliyete geçen bu hattın güzergâhını Konya, Adana, Toprakkale, İskenderun, İslahiye, Meydanekbez, Nusaybin ve Bağdat oluşturmuştur.

Birinci Dünya Savaşı Sonrası İnşa Edilen Demiryolları

1. Chemins de fer de Cilicie Nord Syrie

Adana, Toprakkale, İskenderun, İslahiye, Meydanekbez, Nusaybin ve Bağdat güzergâhını içeren bu hattın hizmete açılması 1918 yılında olmuştur.

2. Chemins de fer d'Anatolie Bagdad

22 Nisan 1924'te hizmete giren bu hattın güzergâhını İstanbul, İzmit Adapazarı, Eskişehir, Ankara, Konya, Pozantı, Adana ve Mersin oluşturmuştur.

3. Société d'exploitation des Chemins de Fer Bozanti Alep Nusaybin et Prolongements

Hattın geçtiği yerleri Adana, Toprakkale, İskenderun, İslahiye, Meydanekbez, Nusaybin ve Bağdat oluşturmuştur. Hat 1927'de kullanılmaya başlanmıştır.



Bağdat Demiryolu'nun Musul yakınlarından geçen hattı. Yitik Hazine Arşivi

4. Société Turque des Chemins de Fer du Sud de la Turquie (Cenup Demiryolları)

Fevzipaşa, İslahiye, Meydanekbez, Çobanbey, Nusaybin, Payas ve İskenderun güzergâhındaki bu hattın kullanımına 1 Temmuz 1933 yılında başlanmıştır.⁷

Osmanlı Devleti'nde 1856 – 1922 yılları arasında Anadolu ve Rumeli topraklarında inşa edilen demiryollarının toplam uzunluğu 8.434 kilometreyi bulmuştur.⁸ İnşa edilen hatların büyük bir çoğunluğu Avrupa sermayesi ile finanse edilmiştir. Diğer bir ifade ile Osmanlı coğrafyasında yatırım yapan yabancı sermayenin 2/3'ü demiryolu inşaatına yönelik olmuştur.⁹ İnşa edilmiş olan bu demiryolunun 386 kilometresi 1878'de imzalanmış olan Berlin Antlaşması neticesinde elden çıkmıştır.

7 Daha fazla bilgi için bakınız: Engin, aynı eser, s. 462–469, ve Khairallah, aynı eser, s. 39–40. Ayrıca bak: <http://www.trainsofturkey.com/history/over.htm> 11.10.2003.

8 Engin, aynı eser, s. 467.

9 1911 yılına kadar Osmanlı Devleti'nde demiryolu için yapılan maddi yatırımın yaklaşık miktarı için bak: Khairallah, aynı eser, s. 39.

395 kilometresi ise Doğu Rumeli'nin Bulgaristan ile birleşmesi üzerine, 1.326 kilometresi Balkan Savaşları neticesinde, 2.526 kilometresi ise Birinci Dünya Savaşı'nda yaşanan mağlubiyet sonucunda kaybedilen topraklarla birlikte terk edilmiştir. Söz konusu demiryolu ağının ancak 4.138 kilometresi Türkiye'ye kalabilmiştir. Ancak elde kalan söz konusu demiryolu hattı tam bir şebeke teşkil etmediğinden, ulaşım ve taşımacılık ihtiyaçlarını yeterince karşılamaktan uzak kalmıştır. Var olan demiryolu hatlarını mümkün mertebe birbirine bağlayarak kullanışlı bir şebeke oluşturmak ve demiryolu ulaşımını daha da geliştirmek üzere 1927 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) kurulmuştur. TCDD'nin kurulması ve çalışmalara başlamasının ardından kısa bir süre sonra ülkemizdeki demiryolu hatlarının uzunluğu, ihtiyaçları karşılama noktasında yeterli olmamakla birlikte, 4.000 kilometreden 8.500 kilometreye yükselerek, iki kat bir artış göstermiştir.¹⁰

Demiryolu inşaatı ve imparatorluğun belli oranda da olsa demiryolu ağı ile donatılmış olması Osmanlı Devleti'ne askerî, siyasi ve ticari açılardan belli faydalar sağlamış olmakla birlikte bazı dezavantajların ortaya çıkmasına da sebebiyet vermiştir. Osmanlı coğrafyasında demiryolu inşa etme imtiyazına kavuşmak isteyen İngiltere, Alman, Fransız ve Rus şirketleri ve dolayısıyla da bu devletlerarasında yaşanan siyasi mücadele Osmanlı Devleti'nin maruz kalacağı dış problemlerden birisini oluşturmuştur. Yine Osmanlı Hükûmetleri tarafından yabancı şirketlere "kilometre garantisi" adı altında sunulan inşa ve işletme imtiyazları ve her yıl kilometre başına kâr/para ödeneceği vaadi Osmanlı Devleti'nde yaşanan mali sıkıntıların sebeplerinden birisi oluşturmuştur.

HİCAZ DEMİRYOLU FİKRİNİN ORTAYA ÇIKIŞI

Hicaz Demiryolu, önceki asrın başlarındaki kısa süren ömrüne rağmen, oynamış olduğu son derece mühim rol dolayısıyla gayet haklı bir şöhret bulmuştur. Onu meşhur kılan en belirgin yönlerinden birisi hiç şüphesiz ki Osmanlı coğrafyasında hac görevini yapmak üzere Mekke ve Medine'ye gidecek olan hacılara sunmuş olduğu kolaylık olmuştur. Hicaz Demiryolu İstanbul'u Şam, Mekke, Medine ve Kızıldeniz'e bağlamasının yanında, Osmanlı Devleti'nin, topraklarında o güne değin inşa etmiş olduğu en temel hattı teşkil etmiş ve Arap Yarımadası'nda gerçekleştirmiş olduğu en mühim yatırımı oluşturmuştur.

¹⁰ http://www.trainsofturkey.com/hist_over.htm

Hicaz Demiryolu'nun yapım hikâyesi 1864 yılına kadar uzanmaktadır. İstanbul'dan başlayarak Medine'ye kadar bir demiryolu hattının inşa edilmesi hususunda Osmanlı idaresine yapılan ilk teklif Amerikalı bir mühendis olan Dr. Zimpel'e aittir.¹¹ Dr. Zimpel'e ait söz konusu proje demiryolu mühendisliğinin en yoğun şekilde uygulamaya konulduğu bir dönemde gündeme gelmişse de maliyetinin oldukça yüksek olmasından dolayı gerçekleştirilme şansı bulamamıştır. Osmanlı Devleti'nin mali yönden maruz kaldığı sıkıntılar dolayısıyla ki sonraki zamanlarda sunulmuş olan benzer projeler de tatbiki konma şansından mahrum kalmıştır.¹²

Sultan Abdülaziz'in saltanatı sırasında gündeme gelmiş olmakla birlikte gerçekleştirilme imkânı bulamayan İstanbul'dan Medine'ye kadar uzanacak bir demiryolu yapılması teklifi, imparatorluğun dağılma sürecini geciktirme arayışı içerisinde olan ve bunun için kendince etkin ve kalıcı türden çareler bulmaya çalışan Sultan II. Abdülhamid devrinde yeniden gündeme gelmiştir.

Geçen süre içerisinde İstanbul'dan Hicaz'a kadar uzanacak bir demiryolu yapılması konusunda Osmanlı idaresine Dr. Zimpel'in dışında daha birçok kimse proje sunmuştur. Ancak bu projeler içerisinde en kapsamlısı, daha sonraları Arap İzzet Paşa diye meşhur olan, Cidde vakıflarından sorumlu Ahmet İzzet Efendi tarafından sunulmuş olmuştur.

Ahmet İzzet Efendi, sunmuş olduğu projesinde Şam ile Medine arasında inşa edilecek bir hattın Osmanlı merkezî otoritesi açısından ne tür faydalar sağlayacağını enine boyuna tartışmış, hattın inşa edilmesi hâlinde genelde Osmanlı devletine karşı, özelde ise Hicaz yarımadasına yönelik iç ve dış tehditlerin önlenmesinde sağlayacağı yararlar üzerinde durmuştur.¹³

Hicaz demiryolu, inşa edilmesi hâlinde yukarıda belirtilen faydalarının ötesinde, her yıl büyük güçlükler içerisinde hac vazifesi için Mekke ve Medine'ye gidip gelen hacılar için de ayrı bir kolaylık sağlayacaktı. Böyle bir hattın yapımı ayrıca Sultan II. Abdülhamid'in izlemekte olduğu İslamcılık politikasına da ciddi bir katkı temin edecekti.

11 Khairallah, aynı eser, s. 87.

12 Daha fazla bilgi için bak: Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul 1994, s. 31-40.

13 Gülsoy, aynı eser, s. 35; Said Öztürk, "Hicaz Demiryolu", *Osmanlı Devleti'nin 700. Kuruluş Yılı Dönümünde Sultan II Abdülhamid Dönemi Paneli (II)*, Bilge Yayıncılık, İstanbul 2000, s. 140-142; Emin Eyyuboğlu, "Hicaz Demiryolu İnancın ve Emegin Yolculuğu", *PTT Dergisi*, Ocak 2002, Ankara, Sayı 27, s. 12.

İç ve dış baskıların arttığı ve içerisinde bulunduğu zaaf ve kudretsizlikten dolayı Avrupa devletlerinin “hasta adam” diye kendisini küçümseyip iştah kabarttığı bir dönemde Osmanlı devletinde iktidarda bulunan Sultan II. Abdülhamid, Osmanlı coğrafyasında iletişim ve ulaşım hizmetlerinin gelişmesi ve zenginleşmesine ehemmiyet vermiştir. Döşenen telgraf hatları ve kurulan demiryolu ağı ile merkezî otoriteyi güçlendirmeye çalışmıştır.

İletişim ve ulaşım alanına yapılacak yatırım ve dolayısıyla elde edilecek başarının iç ve dış tehdit ve tehlikelerin bertaraf edilmesinde mühim bir yeri olduğu gerçeğinin farkında olan Sultan II. Abdülhamid, Osmanlı Devleti’nde demiryolu inşa edilmesine tabii olarak önem vermiştir. İnşa edilecek demiryolları, dış saldırılara karşı Osmanlı Devleti’ni bir savunma aracı olması yanında uluslararası ilişkilerde Osmanlı Devleti’ni yalnızlıktan kurtarma aracı da olacaktır.¹⁴

Demiryolunun gelişen ve değişen savaş teknolojisinin vazgeçilemeyecek son icatlarından birisi olması, ülke savunması yanında ulaşım, iletişim ve taşımacılık gibi alanlarda da büyük kolaylıklar ve yararlar sağlamasının muhakkak olması sebebiyledir ki Sultan II. Abdülhamid, 2 Mayıs 1900 tarihinde Hicaz Demiryolu’nun yapımına müsaade eden bir iradede bulunmuştur.¹⁵

Sultan II. Abdülhamid’in söz konusu iradesi neticesindedir ki inşaatın başlamasının önündeki, yaklaşık yarım asırdır süregelen, fikrî ve malî engeller bir manada ortadan kalkmış, Hicaz Demiryolu’nun yapımı artık mümkün olabilir hâle gelmiştir.

Orijinal adıyla Hamidiye Hicaz Demiryolu son dönemlerinde Osmanlı Devleti’nin ortaya koymuş olduğu en büyük yatırımlardan birisi olmuşken aynı zamanda yaklaşık yarım asırlık bir rüyanın gerçekleşmesinin de ilk adımını oluşturmıştır. Şam’dan başlayıp Mekke ve Medine’ye kadar uzanacak olan Hicaz Demiryolu, Osmanlı Devleti’nin topraklarında bulunmakla beraber, diğer demiryollarından ayrı olarak bütün Müslümanlara ait bir İslami vakıf olma özelliği de kazanmıştır¹⁶.

14 Gülsoy, aynı eser, s. 40–41.

15 Pek bilinmese de Suriye-Mekke arasında bir demiryolunun yapımı konusunda ilk iradenin çıkması 20 yıl önce söz konusu olmuştur. Fakat muhtelif sebeplerden dolayı gerçekleştirilmesi mümkün olmamıştır. Böyle olmakla birlikte böyle bir hattın tatbiki konulması sürekli gündemde olmuştur. Bak: Indian Office Library and Records, London, Political and Secret Department (Bundan sonar kısaca IOR şeklinde gösterilecektir.): L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

16 Özyüksel, aynı eser, s. 474.

Teknik alandaki gelişmelere açık olan Sultan II. Abdülhamid sadece Hicaz Demiryolu'nun yapımını emretmekle kalmamış, aynı zamanda bu hat boyunca telgraf hattı döşenmesini de emretmiştir. Onun bu yöndeki emri dolayısıyladır ki daha 1900'lerin başlangıcında Hicaz Demiryolu boyunca yer yer postahane şubelerinin açılması ve telgraf hatlarının döşenmiş olması İstanbul ile Medine arasında iletişimin mümkün olabildiğini sağlamıştır.¹⁷

HİCAZ DEMİRYOLU'NUN İNŞA SEBEPLERİ

Hicaz Demiryolu'nun inşa edilmesinin gerisindeki en temel nedenlerin başında hiç şüphesiz ki askerî ve siyasi beklentiler yer almıştır. Bu nedenlere ilaveten dinî nedenlerin de belirli bir yeri olduğunu göz ardı etmemek gerekir. İstanbul ile Mekke arasındaki kurulacak bir hat ile Arap Yarımadası'ndaki yerlere, gerek hac mevsiminde gerekse sair zamanlarda gidip gelmek gayet kolaylaşmış olacaktı. Hicaz Demiryolu binlerce hacının rahat bir şekilde ve emniyet içerisinde hac ibadetlerini yerine getirmelerine vasıta teşkil edecekti. Zira o günkü şartlarda Mekke ve Medine'ye gitmenin temel vasıtası deve kervanlarından ibaretti. Bazen deve sırtında, bazen de yaya olarak yapılmak zorunda olan ve yaklaşık iki ayı bulan bu yolculuk en yılmaz yolcuları bile çileden çıkartacak kadar çetin şartlar altında gerçekleşmekteydi. Örneğin Şam – Medine arasındaki yolculuğun süresi deve sırtında tam 40 gün sürmekteydi.¹⁸ Geri dönmek için de yine, aynı yol gidilmekte kışın dondurucu soğukları, şiddetli yağmurları yahut yazın kavurucu sıcakları altında, yaklaşık iki aylık bir süreye katlanmak gerekmekteydi. Şehirlerin ve yerleşim yerlerinin azlığı yanında, hiç de misafirperver olmayan bir çevrede bedevilerin düşmanca tavırları göğüslenilmesi gereken tabii zorlukları daha da zorlaştırmaktaydı.

Hicaz Demiryolu'nun yapımına kadar karadan Hicaz'a giden Müslümanların sayısı toplam 80.000'i bulmaktaydı. Nispeten az olmakla birlikte bu sayının yaklaşık 2.500 – 3.000 kadarı kara yolu ile hacca gitmekteydi. Demiryolu inşaatının tamamlanmasının ve yolculuğun demiryolu ile yapılmaya başlanmasının ardından kısa bir süre sonra karayolu ile hacca gidenlerin sayısının artacağı muhakkaktı.¹⁹ İnşaatın tamamlanması ve hattın

17 Khairallah, aynı eser, s. 85.

18 Foreign Office Archive, Londra, (Bundan sonar kısaca FO şeklinde gösterilecektir.): 78/5452, Sir Nicholas O'Connor, G. C. B., G. C. M. G., Damascus, April 30, 1900. Ayrıca bak: Gülsoy, aynı eser, s. 41–43.

19 FO: 78/5452, Sir Nicholas O'Connor, G. C. B., G. C. M. G., Damascus, April 30, 1900.

işletmeye açılması üzerine daha evvel günlerce yolculuk gerektiren Mekke – Medine ziyaretleri daha kısa bir sürede yapılır olmuştur. 1.200 kilometrelik yolculuk mesafesini 72 saat (3 gün) gibi kısa bir sürede tamamlama imkânı doğmuştur. Ayrıca trenlerin hareket ve mola saatleri namaz vakitleri dikkate alınarak düzenlendiği için ibadetlerin aksamamasına çalışılmıştır. Vagonlardan birisi yolcuların yolculukları sırasında ibadetlerini rahatlıkla yapabilecekleri bir düzene sokulmuştur. Ayrıca âdeti seyyar cami durumunda olan bu vagona, hacılara ibadet ve dinî konularda yardımcı olmak üzere bir de bir imam tayin edilmiştir.

Yukarıda da değinildiği gibi 1 Eylül 1908’de Hicaz Demiryolu’nun inşaatının tamamlanıp işletmeye açılması üzerine Osmanlı coğrafyasının uzak yakın değişik birçok noktasından Medine’ye 1912 yılına kadar toplam 30.000 hacı taşınmıştır. Hicaz Demiryolu’nun hizmete girmesi ile birlikte ticari hayatta da büyük bir gelişme olmuş ve 1914 yılına kadar, gerek hac maksadıyla gerekse başka maksatlarla Medine’ye giden, yolcu sayısı 300.000 civarında bir rakama ulaşmıştır.²⁰

Osmanlı Hükûmeti hacıları gerek çölde yaşayan bedevilerin saldırılarından korumak gerekse yolculukları esnasında su ve yiyecek ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla demiryolu boyunca birçok karakol binası yaptırmıştır. Kasru’d-Deb’a, Kasru’l-Katrana ve Kale- i Hasa bu karakollar arasında duyulabilir.²¹ Osmanlı Hükûmeti bedevi saldırılarını önlemek maksadıyla her ne kadar söz konusu karakolları yaptırmışsa da bedevilerin, zaman zaman düzenlediği saldırılara tamamıyla mani olunabildiği söylenemez. Osmanlı Devleti’nin idari ve askerî noktadaki zayıflığı bedevi saldırılarının devam etmesinin temel unsurları arasında yer almıştır. Öyle ki Osmanlı Devleti yirminci asrın başında çökmüş, birçok kasaba ve köy boşaltılmış, ticari ve zirai hayat felce uğramış ve insanlar bir taraftan diğer bir tarafa göç etmişken bedeviler, yüzlerce yıldır süregeldiği gibi, çölün efendileri olarak hayatlarında ciddi hiçbir değişiklik olmadan hayatlarını sürdürmüşlerdir.

Hicaz Demiryolu’nun mühim bir hizmeti de surre alaylarının taşınmasıdır. Osmanlı Devleti’nde geleneksel hâle gelen ve her yıl zengin hediyelerle Hicaz’a gönderilen surre alayı Hicaz Demiryolu’nun faaliyete geçmesinden sonra daha rahat ve kısa bir zamanda Hicaz’a ulaşmaya muvaffak olmuştur.

20 <http://nabataca.net/hejaz.html>. 16. 10. 2003. Ayrıca bak: Öztürk, aynı eser, s. 159–160.

21 Gülsoy, aynı eser, s. 42. Ayrıca bak: [http://www.kinghusscin.gov.jo/his_ottUmman\(Oman\).html](http://www.kinghusscin.gov.jo/his_ottUmman(Oman).html). 16. 10. 2003

Surre alayının Hicaz'a gidiş şekli ve vasıtası geçen zaman ve gelişen şartlar çerisinde tabii olarak değişime uğramıştır. Yolculuk 1864 yılına kadar kara yolunu kullanan kervanlar ile yapılmış bu tarihten sonraki zamanlarda buharlı gemilerin devreye girmesi ile deniz yolu ile gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Deniz yolunun kullanılması ise 1908 yılına kadar devam etmiştir. 1908 yılında Hicaz Demiryolu'nun işletmeye açılması üzerine surre alayının Hicaz'a ulaşım vasıtası olarak demiryolu hattı kullanılmaya başlanmıştır.

Yirminci asrın başında Osmanlı Devleti aşikâr bir çöküş içerisine girmiş ve Avrupa devletlerinin de tabii olarak "hasta adam" şeklindeki nitelenmesine muhatap olmuştur. Hicaz Demiryolu, hacıların Hicaz'a gidişlerini kolaylaştırmasının yanında, şüphesiz ki Batı Arabistan'da Osmanlı Devleti'nin otoritesini artırması ve burayı merkezî idareye bağımlı kılması noktasında mühim bir teknik vasıta olarak değerlendirilmiştir. Böyle bir demiryolunun yapımı neticesinde Osmanlı askerî kuvvetlerinin süratle ve kolay bir şekilde Arabistan'ın en merkezî noktasına kadar ulaşması mümkün olmuştur.

Yukarıda sayılan faydalarının ötesinde Hicaz Demiryolu aynı zamanda İslamcılık politikasını teyit eden bir vasıta olarak da değerlendirilmiştir. Bu gerçeğin farkında olan Sultan II. Abdülhamid, Batılılara güven duymamakla birlikte, Mekke ve Medine'ye kadar uzanacak bir demiryolunun Müslümanların halifesinin itibarını, genelde bütün İslam dünyasında, özelde ise Arap Yarımadası'nda ne kadar kuvvetlendireceğinin ve dolayısıyla izlemekte olduğu İslamcılık politikasını ne kadar teyit edeceğinin idrakinde olmuştur.²²

Hiç şüphesiz ki Sultan II. Abdülhamid'in genel politikası içerisinde din ve dinî unsurlar ehemmiyetli bir yer işgal etmiştir. Bu yüzdendir ki Sultan ve Padişah sıfatları yerine Halife sıfatına daha ziyade ağırlık vermiş, dinî kimliğini ön plana çıkartmak suretiyle kendisinin Müslümanların halifesi olduğunu hatırlatmaya gayret etmiştir. Böyle bir yaklaşım neticesindedir ki Hamidiye Hicaz Demiryolu diye adlandırılacak olan hattın Şam'dan başlayarak Medine'ye kadar uzanmasına çaba göstermiştir. Hamidiye Hicaz Demiryolu gerek yapımı sırasında gerekse tamamlanması sonrasında dönemin siyasetinde, devletlerarası ilişkilerinde ve Sultan II. Abdülhamid'in hilafet iddiasında mühim bir yere ve role sahip olmuştur. Diğer bir ifade ile Hicaz Demiryolu Osmanlı

22 FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor, November 10, 1902.

Devleti'nin bütünlüğünü koruma noktasında Sultan II. Abdülhamid döneminin en belirgin projelerinden biridir. Aynı zamanda Osmanlı Devleti'ne yönelik tecavüzkâr emeller içerisinde olan emperyalist devletlere karşı İttihad-ı İslam (İslam Birliği) yahut İslamcılık siyaseti diye anılan politikanın da en açık uygulamalarının başında gelmiştir.

HATTIN YAPIMI

Hicaz Demiryolu'nun yapımına, Sultan II. Abdülhamid'in tahta çıkışının yıl dönümü de olan, 1 Eylül 1900 tarihinde düzenlenen resmî bir törenle Şam ile Der'a arasında başlanmıştır.²³ Şam'dan Medine'ye doğru inşasına başlanan hat 1903'te Amman'a, 1904'te ise Maan'a ulaşmıştır. Hattın Maan'a ulaşması üzerine bir işletme idaresi oluşturulmuş ve 1 Eylül 1905'te yolcu ve yük taşınmasına başlanılmıştır. Hattın yapım çalışmaları 1 Eylül 1906'da Medayin-i Salih'e, 31 Ağustos 1908'de ise Medine'ye ulaşmıştır.

1900 ile 1908 yılları arasında inşa edilen Hicaz Demiryolu'nun toplam uzunluğu 1.464 kilometre olmuştur. Daha sonra 1911 yılında Kudüs hattı gibi ilave hatlarla Hicaz Demiryolu'nun uzunluğu 1.465 kilometreye, 1912 yılında 1.469 kilometreye, 1913 yılında 1.518 kilometreye, 1914 yılında 1.585 kilometreye, 1915 yılında 1.597 kilometreye, 1916 yılında 1.750 kilometreye, 1917 yılında 1.802 kilometreye ve nihayet 1918 yılında 1.900 kilometreye ulaşmıştır.²⁴ Hicaz Demiryolu'nun ana ve şube hatlarla yıllara göre inşa noktasındaki gelişimi tablo hâlinde şöyle olmuştur:

Yıl	Kilometre
1900 – 1908	1.464
1911	1.465
1912	1.469
1913	1.518
1914	1.585
1915	1.597
1916	1.750
1917	1.802
1918	1.900

Osmanlı Devleti'nde Hicaz Demiryolu dışındaki bütün hatlar yabancılar tarafından inşa edilmiş ve işletilmiştir. Hicaz Demiryolu ise

²³ Özyüksel, aynı eser, s. 473.

²⁴ Gülsoy, aynı eser, s. 211–212.

Osmanlı demiryolları tarihinde söz konusu uygulamaya muhatap olması bakımından bir istisna teşkil eder. Ancak bu müstesnalık onun tamamıyla Osmanlı mühendisleri tarafından inşa edildiği anlamına da gelmemektedir. Genel arzusunun tam aksine, yeni bir asrın başlangıcında söz konusu olan Hicaz Demiryolu'nun inşasında yabancı mühendislerin görev almaları kaçınılmaz olmuştur. Yabancı mühendislerin idaresinde Türk iş gücünün inşaatta mühim bir yeri ve rolü olmuştur.²⁵

Alman asıllı Mr. Meissner hattın teknik işlerinden sorumlu bir mühendis olarak inşaatta görev almıştır.²⁶ Mr. Meissner'in emri altında bulunan 43 mühendisin 17'si Osmanlı vatandaşı iken geri kalan 26 mühendis yabancıdır. (On ikisi Alman, beşi İtalyan, beşi Fransız, ikisi Avusturyalı, biri Belçikalı ve biri Yunanlı)²⁷ Hattın yapımının bütünüyle Türk/Müslüman mühendislerle ait olan kısmı, Müslüman olmayanların girmelerinin yasak olduğu, Harem sınırları içerisinde kalan hatlardır. Medayin-i Salih gayrimüslimlerin Hicaz'da gelebilecekleri en son noktayı teşkil etmiştir. Bu noktadan sonraki yerler Harem sınırları içerisinde kaldığından dolayı Müslüman olmayanların daha fazla ileri gitmeleri dinen yasaktır ve söz konusu yasak bugün de geçerliliğini korumaktadır. Bu yüzden güneyden Medine'ye doğru gelen hattın istasyonları bütünüyle Müslüman mühendis ve işçiler tarafından inşa edilmiştir. Esasen inşaatın yapımında her geçen gün yabancı mühendislerin katkı ve etkinliği giderek zayıflamış, buna mukabil Müslüman mühendis ve işçilerin rolü ve etkisi ise inşa konusunda elde ettikleri tecrübeye bağlı olarak, her geçen gün artış göstermiştir. Harem kısmında yer alan hat ve istasyonların yapımının gerçekleştirilmesinde dinî sınırlamanın yanında, Müslüman mühendis ve işçilerin inşa konusunda edinmiş oldukları tecrübenin de önemli bir payı ve rolü olmuştur.²⁸

Yukarıda da kısaca ifade edildiği üzere Hicaz Demiryolu'nun inşası için gerekli olan iş gücü askerlerce karşılanmıştır. Bundan dolayıdır ki hattın yapımında yüzlerce işçi ve teknisyen hizmet görmüştür. Özellikle ana hattın yapımı, Suriye ve Irak gibi İslam dünyasının değişik coğrafyalarından gelenlerin yanı sıra çoğunluğunu Türk unsurun oluşturduğu askerî güç sayesinde gerçekleşmiştir.

25 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906; Gülsoy, aynı eser, s. 111–113; Özyüksel, aynı eser, s. 473.

26 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906; Khairallah, aynı eser, s. 89; Gülsoy, aynı eser, s. 114.

27 Gülsoy, aynı eser, s. 114; William Ochsenwald, *The Hijaz Railroad*, The University Press of Virginia, 1980, s. 32–33; Khairallah, aynı eser, s. 89.

28 Ochsenwald, aynı eser, s. 33; Gülsoy, aynı eser, s. 114; Özyüksel, aynı eser, s. 473.



Hicaz Demiryolu'nun mühim duraklarından Maan İstasyonu. Kong. Ktp. Arşivi

İnşaatta çalışan askerlere çalışmalarına karşılık olarak belirli bir miktarda ücret ödenmiş ve askerlik hizmetlerinden bir yıl erken terhis edilmeleri uygun görülmüştür.²⁹ Türk, Suriyeli ve Iraklı 5.000'in üzerindeki bir iş gücünün kullanımı ile Hicaz Demiryolu'nun tamamlanması sekiz yılda mümkün olabilmektedir. Tabii ki bu uzun süre içerisinde yüzlerce işçi hastalık, iklim şartları, iş kazaları ve çalışma şartlarının zorluğu dolayısıyla hayatını kaybetmiştir.³⁰

Hattın inşası, bakımı ve muhafazası ciddi derecede zorluklara muhatap olmuştur. Hattın inşası sırasında yaşanan güçlükleri iki grupta toplamak mümkündür:

- a. Yerel kabilelerin hatta karşı göstermiş oldukları muhalefet.
- b. Coğrafyadan kaynaklanan problemler.

Hicaz Demiryolu'nun yapımına başlanması çölde yaşayan ve hayat tarzları yağma ve talan üzerine kurulu bulunan bedevileri yakından ilgilendirmiş ve netice itibariyle rahatsız etmiştir. Zira bedeviler hattın yapımını alışageldikleri hayat tarzına, yolcuların ve hacıların yolunu kesmek suretiyle elde ettikleri gelire son verecek olan bir girişim olarak değerlendirmiştir.³¹ Bundan dolayıdır ki Birinci Dünya Savaşı'nın sonuna kadar gerek yapım gerekse işletim sırasında hatta sürekli saldırıda bulunmuştur. Asi bedevilerin söz konusu saldırıları hattın inşa edilmesini hiçbir surette durduramamışsa da en az iklim ve su kıtlığı gibi coğrafyadan kaynaklanan diğer problemler kadar sıkıntı vermiştir. Bedevilerin söz konusu muhalefeti ve saldırıları dolayısıyladır ki hat boyunca emniyeti sağlamak üzere belirli aralıklarla tahkimatlar yapılmış ve bu tahkimatlara yerleştirilen Osmanlı askerleri hattın güvenliğini sağlamaya çalışmıştır. Netice itibariyle bedevi kabileleri ve sürdürdükleri hayat tarzı gelişen medeniyet ve bu medeniyetin getirdiği yaşantı karşısında daha fazla dayanamamış, her geçen gün eriyerek kuvvetini yitirmiştir. Bedevi kabilelerinin söz konusu değişime maruz kalmalarındaki en büyük dış unsur ise hiç şüphesiz ki Hicaz Demiryolu olmuştur. Hicaz Demiryolu'nun Şam'dan Medine'ye kadar uzanması ile Osmanlı

29 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906; Özyüksel, aynı eser, s. 473; Eyyuboğlu, aynı eser, s. 13.

30 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

31 FO: 195/2286, Charge d'Affairs, Istanbul, (J.H.McMahan, Consul, Jeddah) August 17, 1908; FO: 195/2286, Acting British Consul. Charge de Affaires, Istanbul, July 30, 1908; Özyüksel, aynı eser, s. 475.

Devleti o güne kadar ismen hâkim olduğu bölgelere fiilen de hâkim olmaya başlamıştır.

Demiryolunun yapımı esnasında karşılaşılan bir diğer mesele arazinin standart bir yapı arz etmemesidir. Hattın geçeceği yerlerdeki arazinin yer yer sert yer yer yumuşak veya kumlu olması yahut da kayalık olması inşaatın ilerlemesini yavaşlatan unsurlar arasında yer almıştır.

Su kıtlığı, üzerinde çalışılan coğrafyanın tabii karakteri olarak inşaatın devamını güçleştiren bir başka temel problemi teşkil etmiştir. Zaman zaman ani bir şekilde bastırırveren sağanak yağışlar neticesinde sellerin oluşması henüz yeni yapılmış yahut yapım aşamasında bulunan köprü ve bentlerin yıkılmasına sebep olmuş, hattın inşaatını oldukça zorlaştırmıştır.³² Arazinin engebeli olması demiryolu hattının bazen deniz seviyesinden 300 metre aşağıdan gitmesine sebep olurken bazen de 4.000 metre yüksekte seyretmesine sebebiyet vermiştir.³³ Yaşanan bu ve benzeri bütün zorluklara rağmen Hicaz Demiryolu hattı yüzlerce köprü, tünel ve muhtelif cinsten binalar ile süslenmiştir. Örneğin 1 lokomotif bakım merkezi, 2.666 taş köprü ve üst geçit, 7 demir köprü, 9 tünel, 96 istasyon, 7 gölet, 37 sarnıç, Tebük ve Maan'da birer hastane, Hayfa, Der'a ve Maan'da küçük birer atölye, yine Hayfa'da bir dökümhane ve boru atölyesi ile çok sayıda depo inşa edilmiştir.³⁴

HİCAZ DEMİRYOLU İNŞAATI VE BÜYÜK DEVLETLERİN POLİTİKALARI

Hicaz Demiryolu'nun yapımına Avrupa devletlerinin yaklaşımları birbirinden farklı olmuştur. Almanya'nın İstanbul'da görevli elçisi Marshall von Bieberstein başlangıçta Hicaz Demiryolu inşaatının fazla bir başarı şansı olmadığına inanmış ve bunu Alman Dışişleri Bakanlığı'na rapor etmiştir.

Almanya inşaatın başlaması ve ilerlemesini önemsemezken, 1877 – 1878 Osmanlı – Rus Savaşı'ndan sonra Osmanlı Devleti'ne yönelik politikasında değişiklikler yapan ve Osmanlı Devleti'ni dağılma dönemine girmiş olarak gören İngiltere, Hicaz Demiryolu projesinden son

32 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906; IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906, IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

33 http://www.railroadtouring.co.uk/body_july-dec_.html#Hijaz 13.10.2003

34 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906; Öztürk, aynı eser, s. 153.

IRON DUKE



Şerif Hüseyin'in oğlu Emir Abdullâh (en solda) ve Ronald Storrs ile (en sağda) İngiliz Iron Duke Savaş Gemisi'nde görüşüyor. Kong. Küt. Arşivi

derece rahatsızlık duymuştur. İngiltere'ye göre hattın tamamlanması durumunda Osmanlı Devleti hattın geçtiği bölgelerde ve hatta daha iç kısımlarda kaybetmeye yüz tutmuş olan otoritesini yeniden tesis etme fırsatını bulacaktır. İngiltere benzeri siyasi endişeleri dolayısıyla hattın yapımının gerçekleşmesine doğrudan değilse de dolaylı bir şekilde engel olmak istemiştir. Hâkimiyeti altındaki Müslümanların bir araya gelerek hattın inşası için para toplamalarına ve bağışta bulunmalarına ciddi bir surette engel olmaya çalışmıştır. Bu anlamda Hindistan ve Mısır'da çıkan gazetelerde Osmanlı Devleti'nin Hicaz Demiryolu'nu inşa etme kabiliyetinin bulunmadığı belirtilmiş ve bu hattın yapımı için yardım adı altında toplanan paralarla Müslümanların soyulmak istendiği iddia edilmiş ve toplanacak paraların Osmanlı Devleti tarafından iç edileceği propagandasında bulunularak yardım edilmemesi tavsiyesinde bulunulmuştur.³⁵ İngiltere, sömürgelerindeki Müslümanların Hicaz Demiryolu'na maddi açıdan katkıda bulunmalarına basın

35 Rüştü Paşa, Akabe Mescesi, İstanbul, 1326, s. 134. Özyüksel, aynı eser, s. 472.

yoluyla olumsuz propaganda yaparak engel olmakla kalmamış, bütün olumsuzluk ve engellemelere rağmen Hicaz Demiryolu inşaatını destekleyenlere Osmanlı Devleti tarafından verilmiş olan “Hicaz Demiryolu Madalyası”nın takılmasını da yasaklamıştır.³⁶

İngiltere hattın Maan’dan geçerek Akabe Körfezi’ne ulaşmasına da itiraz etmiştir. İngiltere’nin bu yöndeki itirazı ve izlemiş olduğu politikası neticesinde Maan – Akabe Körfezi arasında bağlantı sağlanamamıştır.³⁷

İngiltere’nin hattın inşasına karşı duymuş olduğu rahatsızlık hattın tamamlanmasından sonra mevcudiyetine karşı da devam etmiştir. Hattın varlığı İngiltere’nin Orta Doğu ve Uzak Doğu’daki çıkarları için açık bir tehdit oluşturmıştır. Bu durumdan dolayıdır ki Hicaz Demiryolu’nun bertaraf edilmesi, Birinci Dünya Savaşı’nda İngiltere’nin temel hedeflerinden biri olacaktır.

Hicaz Demiryolu’nun yapımını engelleyemeyen İngiltere, Kızıldeniz’deki menfaatlerinin haleldâr olmaması için Ürdün – Akabe arasındaki hatta mukabil bir hat olarak Hayfa Körfezi’nden başlayıp Cezril Vadisi’ni geçerek Ürdün Ovası’na, oradan da Arava üzerinden Akabe Körfezi’ne uzanacak bir demiryolu hattı inşa etmeyi planlamıştır. Böyle bir hat ile Akdeniz ile Hint Okyanusu arasında karadan bağlantı kurma imkânı elde etmeyi düşünmüştür. Ancak İngiltere’nin bu girişimleri Fransa ile karşı karşıya gelmesine sebep olmuştur. Zira bölgede çıkar arayışları içerisinde olan gerek Fransa’nın gerekse İngiltere’nin hareket noktasını Hayfa – Akre bölgesi oluşturmuş ve kuzey Filistin bölgesinin kontrolü hususunda kendi aralarında ciddi bir çatışma içerisinde olmuşlardır.³⁸

Hicaz Demiryolu’nun yapımı karşısında Fransa’nın tavrı da İngiltere örneğinde olduğu gibi, menfi olmuştur. Fransa özellikle Suriye ve Filistin bölgelerinde siyasi etkinliğini muhafaza etmenin arayışı içerisine girmiş ve Hicaz Demiryolu’nun bir uzantısı olarak Afule ile Kudüs arasında herhangi bir hattın inşa edilmesine şiddetle karşı çıkmıştır.³⁹ Şunu belirtmek gerekir ki Osmanlı Devleti’nin projelendirmiş olduğu Hicaz Demiryolu’nun inşasını ne Fransa’nın Suriye ve Filistin bölgelerindeki muhalefeti ve Afule ile Kudüs arasındaki engellemeleri, ne de

36 Özyüksel, aynı eser, s. 472.

37 Ayrıntılı bilgi için bkz: Gülsoy, age, s. 131–134; Özyüksel, aynı eser, s. 474.

38 <http://www.golan.org.il/article1.html>. 17.10.2003.

39 Özyüksel, aynı eser, s. 476.

İngiltere'nin Akabe konusundaki itirazı yahut güzergâh üzerinde bulunan emir ve bedevi kabilelerinin saldırıları durdurabilmiştir. Osmanlı Devleti Hicaz Demiryolu projesini uygulamaya koymakla bir taraftan kendine özgü hedeflere varmaya çalışmışken diğer taraftan Batılı büyük güçlere karşı mali açıdan olduğu kadar teknik ve mühendislik açısından da meydan okumuştur. Devlet kendisi için ileri sürülen “hasta adam” nitelemesinin yersiz ve haksız olduğunu ispat etmeye çalışmıştır. Emperyalist Avrupa devletleri ise Sultan II. Abdülhamid'in büyük bir başarı ile sona yaklaşan projesinden çok rahatsız olmuşlar. Bu rahatsızlık onları Osmanlı aleyhine yeni girişim ve oluşumların içerisinde olmaya sevk etmiştir.

Avrupa devletleri yapımına bir türlü engel olamadıkları kendileri için son derece tehlikeli bu dev projeyi bütünüyle atıl hâle getirilebilmek için her daim fırsat kollamışlar ve nihayet bekledikleri fırsatı, Batı'da daha ziyade “Genç Türkler” olarak bilinen İttihat ve Terakki Cemiyeti vasıtasıyla elde etmişlerdir. İttihat ve Terakki Cemiyeti, 21 Temmuz 1908'de iktidarı ele geçirmiş, Nisan 1909'da ise Sultan II. Abdülhamid'i tahttan indirmek suretiyle Sultan II. Abdülhamid'in devr-i saltanatına son vermiştir. Önce Trablusgarp, sonra Balkan ve nihayet Almanya ile birlikte girilen Birinci Dünya Savaşı, Osmanlı Devleti için oldukça vahim sonuçlar doğurmuştur. Böylece Osmanlı Devleti yanında, gerçekleştirilmesi Müslümanlar için bir rüya olan Hicaz Demiryolu da henüz kendisinden beklenen faydaları tam manasıyla ile yerine getiremeden tarihe intikal etmiştir.

HİCAZ DEMİRYOLU İNŞAATININ FİNANSMANI

Hicaz Demiryolu, yabancı sermaye ile inşa edilmiş olan diğer Osmanlı demiryollarının aksine, Osmanlı sınırları içinde ve dışında yaşayan Müslümanların bağışları ile finanse edilmiştir. Osmanlı bütçesinin ancak % 18'i hattın inşasına tahsis edilmişken⁴⁰ inşaatın tamamlanabilmesi için toplam 8 milyon poundluk bir finansmana ihtiyaç duyulmuştur.⁴¹ Bundan dolayıdır ki inşaat için Osmanlı Devleti'nce tahsis edilen bütçe oldukça yetersiz kalmıştır. Sultan II. Abdülhamid'in dış borçlanmaya sıcak bakmaması dolayısıyla, hattın inşası için ihtiyaç duyulan finansmanın dış kredilelerle karşılanması yoluna gidilememiştir.

40 Gülsoy, aynı eser, s. 58; Öztürk, aynı eser, s. 148.

41 http://www.arab.net/saudi/sa_hejazrailroad.htm 23.10.2003

Projenin hayata geçirilebilmesi için mutlak surette paraya ihtiyaç duyulması dolayısıyla başvurulacak yollardan biri bağış kampanyaları olmuştur. İlki 1900 mayısında düzenlenen bu kampanyayı bizzat Sultan II. Abdülhamid kendi cebinden verdiği 50.000 lira ile başlatmış ve Osmanlı coğrafyası içinde ve dışında yaşayan bütün Müslümanları kampanyaya katılmaya davet etmiştir. Onun bu davetine öncelikle cevap verenler kendi paşaları, memurları, tüccarları ve halkı olmuş, cömertçe yapılan bağışlar ile başlatılan kampanya anlam bulmuştur. Halifenin Hicaz Demiryolu projesi inşaatının tamamlanabilmesi için yapmış olduğu yardım çağrısı dış dünyada bulunan zengin fakir her Müslüman nazarında kabul görmüştür.⁴² Nihayet İran gibi komşu Müslümanlardan; Cezayir, Sudan veya Hindistan gibi en uzak diyarlarda bulunanlara kadar bütün inananlar tarafından yapılan bağışlar neticesinde hatırı sayılır bir gelir elde edilmiştir.⁴³

Hicaz Demiryolu inşaatının gerçekleştirilebilmesi için yapılan yardımların bütünü bağış yoluyla gerçekleşmemiş, inşaatın yapımına mali kaynak sağlamak bakımından memurların maaşlarından zorunlu kesintiler yapılmıştır. Ancak bu türden uygulamalar dolayısıyla gizli veya aşikâr hiçbir surette rahatsızlık da yaşanmamıştır.

Gönüllü olarak Hicaz Demiryolu inşaatına belli oranda maddi bağışta bulunanlar altın ve gümüşten yapılmış⁴⁴ Hicaz Demiryolu Madalyası⁴⁵ ile taltif edilmiştir. Osmanlı Hükûmeti, bağışları artırıcı bir vasıta ve sembol olarak değerlendirdiği Hicaz Demiryolu Madalyası'na ilaveten bağış sahiplerine, varislerine bir hatıra olarak kalmak üzere, yaptıkları bağış miktarını gösteren bir de berat vermiştir. Bu ödüllendirmeler ve gayretler neticesinde toplam bağış miktarı 1900 ile 1908 arasında 3.919.696 Türk lirasına ulaşmıştır.⁴⁶

42 Khairallah, aynı eser, s. 89; Gülsoy, s.65 vd; Özyüksel, aynı eser, s. 472. Bağışta bulunanların bir listesi için bak: Ochsenwald, aynı eser, s. 66 vd.

43 Gülsoy, aynı eser, s. 84-85.

44 Hicaz Demiryolu Madalyası göğse takılabilenler ve takılamayanlar şeklinde olmuş ve büyüklükleri 26 mm ile 50 mm arasında değişmiştir. Madalyaların ekserisi 1318 tarihini taşımaktadır. Bununla birlikte, hattın Maan'a ulaşmasının bir hatırası olarak, 1322 tarihini taşıyanları ile hattın Medine'ye ulaşmasının bir hatırası olarak, 1326 tarihini taşıyanları da imal edilmiştir.

Madalyaların göğse takılabilenlerinin çapı 30 mm olmuş, altın, gümüş ve nikel alaşımından imal edilmişlerdir. Madalyaların kullanılan kurdeleler 20-25 mm genişliğinde genellikle kırmızı renkte olmuştur. Büyük bağışlarda bulunarak gümüş madalya almaya hak kazananların, madalyalarının farklı olduğunu göstermesi için, farklı, yani yeşil kurdele kullanılmıştır. Bak: Gülsoy, aynı eser, s. 131; <http://www.turkishmedals.net/others.htm#Hcjaz17.10.2003>.

45 Khairallah, aynı eser, s. 89; Gülsoy, aynı eser, s. 131.

46 Khairallah, aynı eser, s. 88; Öztürk, aynı eser, s. 150.

İngiliz, Fransız ve Rus işgalinde bulunanlar ve başka diyarların Müslümanları tarafından da bağışlar yapıldığı için tam manasıyla doğru sayılmaz. Osmanlı sınırları dışında kalan Müslümanlar, Osmanlı Devleti'nin kendilerine olan coğrafi uzaklık ve yakınlığına yahut kimin tebası olduklarına bakmaksızın, Hicaz Demiryolu inşaatına maddi destek verme noktasında oldukça kararlı davranmışlardır. Bundan dolayıdır ki inşaatın 1/3'ü toplanan bağışlarla finanse edilmiştir.⁴⁷

Başlatılan yardım kampanyaları neticesinde toplanan bağışlar Hicaz Demiryolu inşaatına paralel bir şekilde devam ettirilmiş ve hattın yapımı için harcanmıştır. Hicaz Demiryolu hattının yapımı dolayısıyla Sultan II. Abdülhamid'in uygulamaya koymuş olduğu İslamcılık politikası ve hilafet konusu hiç şüphesiz ki belli bir ehemmiyet kazanmıştır.

HİCAZ DEMİRYOLU'NUN HİZMETE AÇILMASI

Sekiz yıl süren yoğun ve daimi bir çalışma ve gayret neticesinde yaklaşık yarım asırlık bir rüya, ağır tabiat ve iklim şartlarına rağmen, gerçekleşmiş ve 1.464 km. uzunluğundaki Hicaz Demiryolu'nun yapımı 1908'de bütünüyle tamamlanmıştır. Hattın resmen hizmete açılması Sultan II. Abdülhamid'in tahta çıkışının yıldönümü olan 1 Eylül 1908'de düzenlenen bir tören ile gerçekleşmiştir.

Hicaz Demiryolu bir bütün olarak 1 Eylül 1908'de hizmete açılmışsa da hattın fiili olarak hizmet vermeye başlaması daha önceki tarihlerden itibaren söz konusu olmuştur. Hatlar ve istasyonlar peyder pey, yani tamamlandıkça işletmeye açılmış, sınırlı da olsa yolcu ve yük taşınmıştır. Bu anlamda daha evvelce işletmeye açılmış olan hatlar ve bunların açılış tarihleri şöyledir:⁴⁸

Müzeyrib – Der'a	1 Eylül 1901
Der'a – Zerka	1 Eylül 1902
Şam – Zerka – Amman	1 Eylül 1903
Amman – Maan	1 Eylül 1904
Maan – Tebük	1906 sonu
Tarek – Madain Salih	1 Eylül 1907
Madain Salih – Medine	Eylül 1908

47 Özyüksel, aynı eser, s. 473. Bağışlarla ilgili geniş bilgi için bkz: Ochsenwald, aynı eser, s. 79-82.

48 Khairallah, aynı eser, s. 91.

HİCAZ DEMİRYOLU'NUN MALİYETİ

1900'de Şam'dan başlayıp 1908'de Medine'de sona eren Hamidiye Hicaz Demiryolu'nun maliyeti 3.000.000 Türk lirasının üzerinde bir meblağ tutmuştur.⁴⁹ Hattın uzunluğu 1916 yılında, ilave hatlar ve yarı bağlantılarla, 1916 kilometreye ulaştığında maliyeti de 4.558.000 Türk lirasına yükselmiştir. Bu tarihlerde bu para 86.602.000 Alman markına eşit olmuştur.⁵⁰

HİCAZ DEMİRYOLU'NUN HATLARI VE BAĞLANTILARI

Hicaz Demiryolu yapı ve şartlar bakımından oldukça çetin bir coğrafyada, çölü aşarak, daha ziyade kuzey – güney istikametinde olmak üzere Şam'dan başlayıp güneyde Der'a'ya doğru uzanmış, oradan da Ürdün, Zerka, el-Katrana ve Maan'a sarkmış, Kuzeybatı Arabistan tarafında Zatu'l-Hac ve el-Ula üzerinden Medine'ye ulaşarak orada son bulmuştur.

Hicaz Demiryolu'nun takip etmiş olduğu güzergâh üzerinde yer alan şehir, kasaba ve yerleşim merkezlerini şu şekilde sıralamak mümkündür:

Şam, Kisve, Dir Ali, Mesmiyye, Cibab, Habab, Mahatze, Şekrn (Schekrn), İzra, Gazele, Der'a, Nasib, Mufarrak, Harbetu'l-Samra, Zerka, Amman, Kasr, Luben, Ziziya, Dabga, Delma, Hanu's-Zebib, Katrana, el-Hasa, Curufu'd-Devariş, Annaze, Maan, Gudeyru'l-Hac, Bi'ru Şedye, Akabe, Vadiu'l-Retm, Tellu's-Şahm, Remle, Batnu'l-Gul, Müdevvere, Hararatu'l-Ammara, Zatu'l-Hac, Bi'ru Hermas, el-Husm, el-Mihtab, Tebük, Uteyl Vadisi (el-Til), Daru'l-Hac, Mustabi, el-Ahdar, Hamis (Humays), el-Muazzam, Hat el-Zane, Daru'l-Hamra, el-Matalli, Ebu Taka, el-Mezham, Madain Salih, el-Ula, Kal'a Zümred, Hediyye ve Medine.

Hicaz Demiryolu, sahip olduğu yan bağlantıları dolayısıyla birçok şehrin Doğu Akdeniz ile bağlantı kurmasını sağlamıştır. Mesela Beyrut 1894'ten beri hizmet vermekte iken 174 kilometre uzunluğundaki bir hat ile Şam'a bağlanmıştır. Yine Filistin sınırları içerisinde bulunan Hayfa 168 kilometrelik bir hat ile Der'a'ya bağlanmıştır.

Hicaz Demiryolu'na ilaveten ikinci derecede bir hat olarak 1908 yılında Beyrut – Şam (Société Ottoman[Oman]e Du Chemin De Fer Damas – Hama Et Prolongements), Tripoli – Şam – Humus ve Hayfa –

49 Gülsoy, aynı eser, s. 138. Farklı bir maliyet miktarı için bak: Ochsenwald, aynı eser, s. 59.

50 Eyyuboğlu, aynı eser, s. 13.

Kudüs ve ayrıca Rayak – Halep hatları inşa edilmiştir. Hicaz Demiryolu ve Hicaz Demiryolu ile bağlantı sağlayan diğer demiryollarının inşa edilmesi ile İstanbul ile Hicaz, Suriye ve Ürdün arasında doğrudan bağlantı kurulmuştur. Dolayısıyla da Sultan II. Abdülhamid döneminde 5.792 kilometre uzunluğunda bir demiryolu şebekesi ortaya çıkmıştır.⁵¹

HİCAZ DEMİRYOLU GÜZERGÂHINDA BULUNAN NÜFUS VE BEDEVİLERİN HAYATI

Hicaz Demiryolu güzergâhı boyunca yaşamakta olan nüfusun büyük bir bölümünü bedeviler oluşturmıştır. Bedeviler çeşitli isimlerle anılan kabileler hâlinde hayatlarını devam ettirmişlerdir. Çölün ortasında tam bir bağımsız hayat yaşamışlar, saldırılarda bulunarak kervanları soymuşlar, kervan sahipleri ve beraberindekileri öldürmekten kaçınmamışlardır. Dolayısıyla bu coğrafyada nüfus, Ürdün taraflarına doğru başlayan göç dalgalarının meydana geldiği on dokuzuncu asrın sonlarına kadar, iklim şartları, kan davaları ve daha birçok sebepten ötürü giderek azalmıştır. Suriyeli ve Filistinliler ağır vergi yükünden ve kan davalarından kurtulmak üzere Ürdün'e göç etmişken, Müslüman Kafkasyalılar ve Çeçenler ise Rus zulmüne uğramamak için ülkelerini terk ederek Ürdün, Suriye, Irak ve Türkiye'ye yerleşmişlerdir.⁵²

Hicaz Demiryolu güzergâhını süsleyen sadece köprüler, geçitler ve istasyonlar olmamış, aynı zamanda yolcuların dinlenebileceği dinlenme mekânları da yapılmıştır. Bu anlamda mesela Ürdün'ün güneyinde kalan Maan şehrinde ve kuzey cihetindeki Zerka'da bu tür binalara rastlamak mümkündür. Bu şehirlerin tercih edilmesi ise gelişigüzel değil, yerleşik alışkanlıklara bağlı olarak söz konusu olmuştur. Zira Maan ve Zerka öteden beri Filistinli ve Suriyeli hacıların Mekke ve Medine'ye giderken dinlenme maksadıyla uğradıkları yerlerin başında gelmiştir. Hicaz Demiryolu hattının inşası neticesi önem kazanan bu ve benzeri dinlenme merkezleri zamanla gelişip büyüyerek, Hayfa ve Havran örneğinde olduğu gibi⁵³, büyük ve merkezî şehirler hâline gelmişlerdir.

ŞERİF HÜSEYİN İSYANI

Birinci Dünya Savaşı sırasında Osmanlı coğrafyasının üç noktasında, Mezopotamya, Arabistan ve Filistin'de yoğun bir askerî faaliyet söz konusu olmuştur.

51 Engin, aynı eser, s. 467.

52 [http://www.balgawi.com/Jordan/History/ottUmman \(Oman\).html](http://www.balgawi.com/Jordan/History/ottUmman (Oman).html) 11.10.2003.

53 Özyüksel, aynı eser, s. 478.



Şerif Hüseyin

Osmanlı devleti savaşın daha başından itibaren Mısır ve Süveyş Kanalı'ndaki İngiliz askerî varlığına son vermeye çalışmıştır.

Mezapotamya'da bulunan Kutu'l-Amare 29 Nisan 1916'da Osmanlı kuvvetlerinin eline geçmiştir. Aynı yılın aralık ayında ise İngiliz kuvvetleri şehre saldırıda bulunmuş ve iki ay sonra şehri yeniden ele geçirmişlerdir.

Hicaz Demiryolu, ekonomik ve siyasi açılardan olduğu kadar askerî bakımdan da son derece mühim ve yararlı bir hat olmuştur. Bu hat sayesinde Osmanlı Devleti, kuvvetlerini süratle Arabistan'ın en iç kesimlerine ulaştırılabilecek, Hicaz'ı çok rahat bir şekilde savunabilecek, ihtiyaç duyulan askerî teçizat ve gıdayı Şam'dan yahut Medine'den rahatlıkla temin ederek ilgili cephelere sevk edilebilecekti. Bundan dolayıdır ki Hicaz Demiryolu bölgede bulunan Osmanlı kuvvetlerinin

ulaşımını karşılamada esas unsur olarak hizmet görmüştür. Taşıdığı ehemmiyetten dolayıdır ki Birinci Dünya Savaşı sırasında Osmanlı Hükümetince ciddi korumaya tabi tutulmuştur. Bu anlamda, daha önce olduğu gibi, demiryolu boyunca askerî tedbirler alınmış, hat boyu ve civarında bulunan ve hatta zarar vermelerinden endişe duyulan bedevi kabile reisleri maddi açıdan belli ölçüde tatmin edilmişlerdir.⁵⁴ Böyle olmakla birlikte Hicaz Demiryolu, şerif Hüseyin İşyanı'nda belirleyici unsuru olmuştur.

Dolayısıyla Hicaz Demiryolu bir taraftan Hicaz'da Osmanlı Devleti'nin hâkimiyet tesis edebilmesini kolaylaştıran askerî tedarik hattı olmuşken, diğer taraftan Hicaz'da ve dolayısıyla bugünkü Orta Doğu'da aynı siyasi varlığın son bulmasının da temel faktörünü oluşturmuştur. İngiltere, Araplarla Türkler arasındaki çatışmadan da istifade ederek, Hüseyin bin Ali veya şöhret bulmuş ifadesiyle şerif Hüseyin'i Osmanlı'ya karşı maşa olarak kullanmış, nihai zaferi elde etme mücadelesi içersine girmiştir. Türkleri kesin bir mağlubiyete uğratma noktasında kendileriyle işbirliği yapmasını sağlayabilmek maksadıyla da şerif Hüseyin'e bütün Arabistan coğrafyasının kralı olacağı vaadinde bulunmuştur.

İngiltere'nin söz konusu siyasi manevra ve desteği neticesindedir ki Mekke şerifi Hüseyin, 1916'da Osmanlı Devleti'ne karşı isyan etmiştir. Yine İngiliz tahrik ve teşvikleri sebebiyle Hicaz Demiryolu şerif Hüseyin'e bağlı bedevilerin ilk hedefleri hâline gelmiş, İngiliz subayları ve ajanları rehberliğinde Osmanlı kuvvetlerine karşı hücumu geçirmiştir. İşyanın yaşanmasında ve Hicaz Demiryolu'nun ciddi derecede tahrip edilerek devre dışı bırakılmasında bir İngiliz ajanı olan T.E. Lawrance'ın mühim bir yeri ve rolü vardır. Kervan sahipleri ve bedevilerin alışageldikleri hayat biçimini ciddi bir surette tehdit eden Hicaz Demiryolu'nun inşasından zaten rahatsızlık duymakta olmaları dolayısıyla saldırmaları ve tahrip etmeleri için organize ve kumanda edilmeleri Lawrance için hiç de zor olmamıştır.

şerif Hüseyin İşyanı dolayısıyla yarım asırdır hülyası görülen ve bütün Müslümanlar için gerçekleşmesi âdeta bir rüya olan Hicaz Demiryolu vahim şekilde tahrip edilmiş ve hasara uğramıştır. Fransa ile İngiltere arasında gizli bir surette imzalanmış bulunan ve Arap dünyasını kendi aralarında taksimi ön gören Sykes – Picot Antlaşması dolayısıyla

54 Cezmi Eraslan, II. Abdülhamid ve İşlam Birliği, İstanbul 1992, s. 218 vd.

Şerif Hüseyin'in gördüğü rüya da suya düşmüştür. Netice itibariyle İngiliz hile ve entrikalarından Şerif Hüseyin adına geriye kalan büyük bir hayal kırıklığı olmuştur. Bu noktada Arap Yarımadası'nın kaderi İngiliz ve Fransız ökçesi altında ezilmek üzere irili ufaklı bir hayli devletçiklere ayrılmak olmuştur.⁵⁵

İsyan esnasında demiryoluna yapılan saldırının temel gayesi, Türk ordusunun sevkياتına engel olmak için hattı işlemeyecek surette tahrip etmektir. Maan ve Ürdün'den başlayarak Medine'ye uzanan bölüm o kadar ağır bir şekilde tahrip edilmiştir ki savaş 1918 yılında bittiğinde Hicaz Demiryolu'nun hizmet vermesi ümidi de bütünüyle sona ermiştir. Yapılan ağır tahripler dolayısıyla Hicaz Demiryolu açıldığı tarihten itibaren ancak 10 yıl hizmet verebilmiştir. Tahrip saldırıları sadece demiryolu hattı ile de sınırlı kalmamış, Der'a ve Şam arasında çekilmiş olan telgraf hatları da aynı akibete maruz kalmıştır. 1916 yılında başlayan söz konusu isyan ile sadece demiryolu ve telgraf hatları değil aynı zamanda yarımada da yaklaşık 400 yıldır sürmekte olan Osmanlı hâkimiyeti de son bulmuştur.

HİCAZ DEMİRYOLU'NDAN GERİYE KALANLAR

Hicaz Demiryolu güzergâhı Birinci Dünya Savaşı'nda üstlenmiş olduğu rol ve Lawrance'in faaliyetleri dolayısıyla Batılılar arasında oldukça şöhret bulmuştur. Ancak Ürdün'de daha ziyade "Türk Yolu" diye bilinen bu hat Osmanlı Devleti'nin savaşta mağlup olması üzerine tabir caizse öksüz kalmıştır.

Savaşın sonra demiryolu hattı, istasyon binaları, vagonlar ve su kuleleri bütünüyle çürümeye terk edilmiştir. Lawrance ve beraberindekilerin raydan çıkmalarını sağladıkları vagonlar hattın sağında solunda devrilmiş bir vaziyette kalmıştır. Çölün ayrılmaz bir parçası olan bedeviler hatları yerinden sökerek satmış yahut hattın güzergâhını yer yer kullanılamayacak derecede bozmuşlardır. Ancak tahrip edildikleri zamana rağmen vagonlar, kısmen paslanmak ve yıpranmakla beraber, bölgede havanın kuru olması sebebiyle kumun ve güneşin bütün yakıcılığına rağmen mevcudiyetlerini bugüne kadar sürdürebilmişlerdir. Söz konusu hiçliğe terkedilmiş vagon ve sair demiryolu unsurlarına bugün Tebük'te, Ürdün yahut Hayfa vesair yerlerdeki güzergâh boyunca birçok noktada

55 FO: 424/219, Sir G. Lowther to Sir Edward Grey, Istanbul, April 5, 1909.



Ürdün'de demiryolunun ve yanındaki telgraf hattının son durumu. Fotoğraf: M. Hülagü

rastlamak mümkündür. Ayrıca Hicaz Demiryolu'ndan geriye kalan vagon ve sair unsurların çok tabii hâlde olanlarını mühim bir istasyon olan Medayin-i Salih'te yahut Medine'de görmek mümkündür.

Savaşın Osmanlı Devleti aleyhine bitmiş olması Hicaz Demiryolu'nun da sonu olmuştur. Zira 10 Ağustos 1920'de imzalanan Sevr Antlaşması gereği Osmanlı Devleti, Hicaz Demiryolu üzerindeki bütün haklarından vazgeçmiş, hattın bölgede bulunan ilgili devletler tarafından işletilmesine ve aralarında paylaşılmasına razı olmuştur.

Osmanlı tarafından gösterilmiş olan söz konusu rıza ve antlaşmanın ilgili maddesi gereği Hicaz Demiryolu Suriye, Filistin ve Ürdün gibi devletler arasında taksim edilmiştir.

Taksimât sonrasında Hicaz Demiryolu'nun büyük bir kısmı atıl hâlde kalmıştır. Suriye ve Ürdün'de bulunan hatların ise fosfat gibi maden yataklarına yahut Akabe Limanı'na yeni ilavelerle bağlantısı sağlanan kısımları hizmet vermeye devam etmiştir. Özellikle Amman'da bulunan hatlar tamamıyla kaderine terk edilmiş bir durumda olup alınan tedbirlere rağmen, define arayıcıların tahribatına muhatap olmaktan kurtulamamıştır.

Bugün Hicaz Demiryolu'nun bazı kısımlarının asıl inşa maksadına paralel bir şekilde kullanımı söz konusu olmakla birlikte, hattın büyük bir kısmı bunun tam tersi bir durumdadır. Demiryolundan geriye kalan ve Müslümanların bağışları ile alınmış olan bazı vagonların, örneğin özellikle Şam İstasyonu'nda bulunanların hiç de hoş olmayan bir kısım maddelerin satışı için kullanıldığı yahut küçük birer bar olarak hizmet verdiği ifade edilebilmektedir.⁵⁶ Yine Suriye'de bulunan bazı orijinal lokomotifler, özellikle yaz aylarında Şam'a gelen turistlere hizmet vermede kullanılmaktadır.

Suudi Arabistan'da bulunan hatlar tamamıyla atıl hâlde kalmış ve hatların büyük bir kısmı tahrip edilmiş durumdadır. Ancak bu duruma rağmen burada bulunan gerek istasyon binalarının gerekse köprülerin bir kısmı mevcudiyetini muhafaza etmekle birlikte ilgiye muhtaç hâlededir.

Hicaz Demiryolu hattının belki de en şanslı olan kısımları Filistin topraklarında bulunanlarıdır. Bugün İsrail'in kullandığı bu hatlar yapıldıkları tarihlerde Hicaz Demiryolu'nun en mühim durakları olan

56 <http://members.tripod.com/mirzabeyoglu/secmece153.htm> 13.11.2003.

Hayfa ve Kudüs İstasyonlarıdır ki bugün de hâlâ mevcudiyetlerini sürdürmektedir. İsrail’de yer alan hatlar bilinen sebeplerden dolayı bugün kullanılmamakta iseler de büyük bir kısmı ciddi bir ilgi, alâka ve restorasyona muhatap olmuştur. İstasyon binaları bütünüyle değilse bile büyük oranda gönüllüler tarafından verilen maddi ve manevi desteklerle restore edilmiş, çevresi düzenlenerek makul denebilecek hizmetler için halkın kullanımına sunulmuştur. İsrail kamuoyunun Hicaz Demiryolu hattına yaklaşımlarını göstermesi bakımından 2005 yılında Hicaz Demiryolu’nun Hayfa’ya gelişinin 100. yıldönümü vesilesiyle yapılan kutlamaları, akademik anlamda düzenlenen toplantıyı ve 100. yıl dönümü hatırasına bastırılan tarihî Hicaz Demiryolu Madalyası’nı burada belirtmek gerekmektedir.

Bugün için Lübnan topraklarında kalan Hicaz Demiryolu hatları yaşanan savaş ve iç savaşlar dolayısıyla ağır bir şekilde zarar görmüştür.

Ürdün’de Amman’da bulunan Hicaz Demiryolu hattının durumu ise içler acısıdır. Hatlar kullanım dışı olmanın ötesinde define avcılarının hedefi hâline gelmiş, dolayısıyla büyük tahribatlara maruz kalmıştır. Bugün itibarıyla define arayıcılarının önüne geçebilmek maksadıyla demiryolunu, istasyon veya vagonlarını ziyaret etmek yahut uzaktan bile olsa resimlerini çekmek bütünüyle yasaklanmıştır.

HİCAZ DEMİRYOLU’NU RESTORE ETME ARAYIŞLARI

Hicaz Demiryolu’nun yeniden hizmete açılması arayışları Birinci Dünya Savaşı sonrasında başlayarak günümüze kadar devam etmiştir. Bu anlamda ilgili devletler tarafından birkaç girişimde bulunulmuş ve bazı görüşmeler yapılmıştır. Ancak yapılan özellikle ilk girişimler, 1960’lı yıllarda gerçekleştirilmiş olan müzakereler örneğinde olduğu gibi hem siyasi havanın çok müsait olmaması hem de büyük bir mali harcamayı gerektirmesi dolayısıyla mühim bir neticeye ulaşmamıştır.

Hattın yeniden hizmete kavuşturulması noktasında yapılan girişimlerin olumsuz neticelenmesinde havacılık sektörünün de büyük tesiri olmuştur. Hava ulaşımının giderek artması ve bu yöndeki gelişmeler söz konusu yöndeki arayışları menfi olarak etkilemiştir. Böyle olmakla birlikte bölgede demiryolu taşımacılığını geliştirmek maksadıyla Suriye,

Ürdün ve Suudi Arabistan ulaştırma bakanları 2001 yılı Aralık ayında gerçekleştirdikleri bir toplantı ile ortak bir proje üzerinde anlaşmaya varmışlardır. Hicaz Demiryolu'nu yeniden hayata kavuşturma noktasında adı geçen ülkelerden gelen teknik uzmanların katılımı ile Şam'da bir toplantı yapılmış ve söz konusu proje üzerinde müzakerelerde bulunulmuştur.

Hicaz Demiryolu'nun kendi aralarında yeniden işletmeye açılması için görüşmelerde bulunan diğer iki ülke ise Suriye ve Türkiye olmuştur. Ancak bütün bu girişim ve görüşmeler projenin devasallığından kaynaklanan mali sıkıntılar, Suriye, Ürdün, Türkiye ve İran arasındaki yolcu seferlerinin pahalı oluşu ve yolcu kapasitesinin düşüklüğü dolayısıyla tren seferlerinin sınırlı sayıda gerçekleşecek olması gibi sebeplerle olumlu bir şekilde neticelenmemiştir. Böyle olmakla birlikte Suriye ile Türkiye arasında imzalanan anlaşma neticesinde Gaziantep – Şam arasında tren seferlerinin başlatılması mümkün olmuştur.⁵⁷

Netice

Hicaz Demiryolu esas itibariyle dinî – siyasi bir girişim olup bütünüyle Müslüman sermayesi ve işgücü ile inşa edilmiştir. Daha inşasına başlandığı tarihten itibaren İslam dünyasının hülyası ve emeli hâline gelmiştir. İnşa yıllarında dünya basınında, siyasi ve idari makamlarda ve kamuoyunda adından sıkça söz edilip konuşulmuştur.

Hicaz Demiryolu'nun Medine'ye ulaşması İslam dünyasında büyük bir coşku ile karşılanmış, fakat bu coşku Birinci Dünya Savaşı dolayısıyla kısa sürmüştür. İşletme noktasındaki kısa ömrüne rağmen, özellikle yapım yıllarında kazanılan tecrübe neticesinde, Osmanlı Devleti'nde en azından birçok demiryolu mühendisinin, makinist ve kalifiye elemanın yetişmesine de katkıda bulunduğunu gözardı etmemek lazımdır.

Unutmamak gerekir ki Hicaz Demiryolu daha inşa tarihinden itibaren büyük itibar ve şöhrete kavuşmuş, inşa maksadı esasta askerî olmakla birlikte daha ziyade dinî kimliği ile öne çıkmış bugün bile bu özelliğini muhafaza etmektedir. Hiç şüphesiz demiryolunun yeniden işletmeye açılması hattın ilk inşasında güdülen hedeflerle birebir örtüşmese de bugün Orta Doğu'da yaşanmakta olan problemlere kısmi

57 Aynı kaynak.



Şam'daki telgraf kulesinin günümüzdeki görünümü. Kulenin üstünde Hamidiye Camii'nin maketi yer alır. Fotoğraf: Ö. Akpınar

de olsa çözüm getirecektir. Dolayısıyla da işletmeye yeniden açılması hâlinde dar anlamda Orta Doğu, genel anlamda ise bütün dünya için bir barış köprüsü olacağı muhakkak gözükmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

HİCAZ DEMİRYOLU HATTI
İNŞAATININ KISA BİR TARİHÇESİ



Hayfa'da "Sütun-u Âli" üzerinde mermere işlenmiş Osmanlı Arması.

Fotoğraf: M. Hülagü

İNŞAATIN KISA BİR TARİHÇESİ

Mekke'ye kadar uzanacak bir demiryolu hattının yapımı hemen her Müslümanın öteden beri arzu ettiği bir durum olmuştur. Nihayet bu doğrultuda ilk ciddi adım Sultan II. Abdülhamid'in danışmanı olan İzzet Paşa⁵⁸ tarafından atılmıştır. İzzet Paşa'nın fikrince yapılacak olan bir demiryolu hattıyla Şam ile mukaddes beldeler arasında doğrudan bir bağlantı kurulduğu gibi Şam bölgesinin kıymeti de artmış olacaktı.⁵⁹

Sultan II. Abdülhamid'in iradesi gereği hattın yapımı için ilk adım 1 Mayıs 1900 tarihinde atılmış,⁶⁰ hat güzergâhının tespiti ve kesin bir karara varılabilmesi için en kısa süre içerisinde bir komisyon oluşturulması ve bu komisyonun Medine'ye kadar incelemelerde bulunması gündeme gelmiştir.⁶¹

Yönetim Merkezi

Hiç şüphesiz ki Hicaz Demiryolu'nun yapımı için yönetim merkezi, atölye ve bakım merkezleri gibi bir kısım temel yapı ve organizasyonlara ihtiyaç duyulmuştur.

Başlangıçta demiryolunun yapımında esas görevi üstlenecek olan söz konusu türden unsurların Şam, Der'a ve Hayfa şehirlerinden hangisinde yapılması gerektiği konusunda fikir ayrılığı yaşanmıştır. Hicaz Demiryolu Komisyonu üyelerine göre hattın yapımından sorumlu müdürün, vilayetlerdeki memurlar, Beyrut – Şam demiryolu idaresi ve Şam tüccarları ile sürekli temas içerisinde olması gerekmektedir. Dolayısıyla da yönetim merkezi, atölye ve bakım merkezleri gibi bir kısım temel yapı ve organizasyonların Şam'da bulunması daha doğru olacaktır.

58 FO: 78/5452 H.R. O'Connor, Istanbul May 23, 1900; IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

59 FO: 78/5452 H.R. O'Connor, Istanbul May 23, 1900.

60 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906; IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

61 IOR: L/P&S/10/12, W.S. Richards, Damascus, February 8, 1902.

Başlangıçta bu yaklaşım üzere hareket edilerek inşaata başlanmış ise de yönetim ile ilgili bürolar geçici olarak Hayfa'da faaliyet göstermiştir.⁶² Dolayısıyla da inşaat için gerekli olan ray, demiryolu traversi (tabanlık), demiryolu araçları sair bütün malzemeler Hayfa'ya gelmiş ve buradan gemilere yüklenerek gidecekleri yerlere gönderilmiştir. Hicaz Demiryolu'nun Der'a – Hayfa şube hattının yapımından sonra iç bölgelerdeki malzemeler de Hayfa'ya gönderilmiştir. Bütün bunlar dolayısıyla da Hayfa başlangıçta demiryolu malzemelerinin organize edildiği bir yerdir.

Demiryolu malzemelerinin organizesinden sorumlu Mal Müdürlüğü ve Mal Müdür Yardımcılığı büroları Hayfa'da bulunurken Demiryolu Çalışma Müdürlüğü, makine ve vagonların en büyük tamir ve bakım atölyeleri Şam'da bulunması dolayısıyla, çalışmalarını oradan sürdürmüştür.

Hicaz Demiryolu'nda görevli baş memurlar da yine Hayfa'da ikamet etmişlerdir. Yemen'deki kumandanlığı sırasında fazla bir başarı gösteremeyen Müşir Rıza Paşa ve Amiral Halil Paşa Hayfa'da ikamet eden yöneticilerden bazıları olmuştur. Müşir Rıza Paşa sıradan bir görevle Hayfa'da bulunurken Halil Paşa inşaat malzemelerinin Hayfa limanına indirilmesinden sorumlu biri olarak görev yapmıştır. General Cevad Paşa ve beraberindeki çeşitli rütbelerden 50 subay Hayfa'nın idaresinde yer almışlardır. Bunların demiryolu inşaatına dair bilgi ve tecrübeleri oldukça sınırlı bir seviyede olmuştur.⁶³

Hicaz Demiryolu inşaatı için gerekli olan atölyelerin yapım ve işletimi için 8.000 metrekarelik kapalı bir alana ihtiyaç duyulmuştur. Böyle bir alanın, teçhizatıyla birlikte, kullanıma hazır hâle getirilebilmesi için ise 1.000.000 frank para gerekmiştir.⁶⁴

Başlangıçta Hayfa'da faaliyet gösteren Mal Müdürlüğü'nün iletişim sıkıntılarından dolayı Hicaz Demiryolu'nun tamamlanmasından sonra, merkez durumunda bulunan ve vilayet idarecilerinin ikamet ettikleri mahal olan Şam'a aktarılması düşünülmüştür. Diğer taraftan Beyrut – Şam – Halep arasında rahat bir iletişimin kurulmasının ticari firma ve faaliyetler açısından da büyük bir kolaylık sağlaması beklenmiştir.

62 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

63 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

64 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

Netice itibariyle Şam'ın idare merkezi hâline getirilmesine ve Şam İstasyonu'nun bulunduğu Kadem-i Şerif'te tamir atölyelerinin olmasında karar kılınmış, ardından da Barada Vadisi'ne hâkim bir yerde bulunan Hükûmet Sarayı yakınlarındaki ana meydanda, içerisinde bir dizi büronun da yer aldığı, büyük bir istasyon inşa edilmiştir. Kadem-i Şerif istasyonu bir tarafa bırakılarak demiryolu hattı Fransızlara ait olan Meydan ve Beramke İstasyonları yakınından geçerek terminale ulaşmıştır. Dolayısıyla da yönetim merkezi, belli başlı tamir ve inşa işleriyle birlikte, Şam'da yer almıştır.⁶⁵

Eski Saray tarafında, sahip olduğu taş işçiliği yanında şekli ve biçimi ile dikkatleri üzerinde toplayan, 150 odalı bir otel inşa edilmiştir. Çalışma atölyeleri ve tamir işleri kısmen Kadem İstasyonu'nun hemen doğusunda yapılmıştır. Makineler, Baume ve Marpent, Haino St. Pierre firmaları ve Belçika'dan satın alınmıştır. Atölyelerde kullanılacak elektrik enerjisinin Belçika imtiyazlı Tramvay Kumpanyası'na ait olan ve şehrin hemen yukarı kısmında Aynu'l-Fice'de bulunan hem şehre hem de tramvay kumpanyasına elektrik sağlayan santralden temin edilmesi kararlaştırılmıştır.

Söz konusu edilen inşaat ve tamir istasyonu, demiryolu hattı için birinci derecede ehemmiyete haiz istasyon olarak kabul görmüştür. Bu istasyona ilaveten daha küçük tamir atölyelerinin ise Der'a, el-Ula, Maan, Medine, Tebük ve Hayfa'da yapılması planlanmıştır.

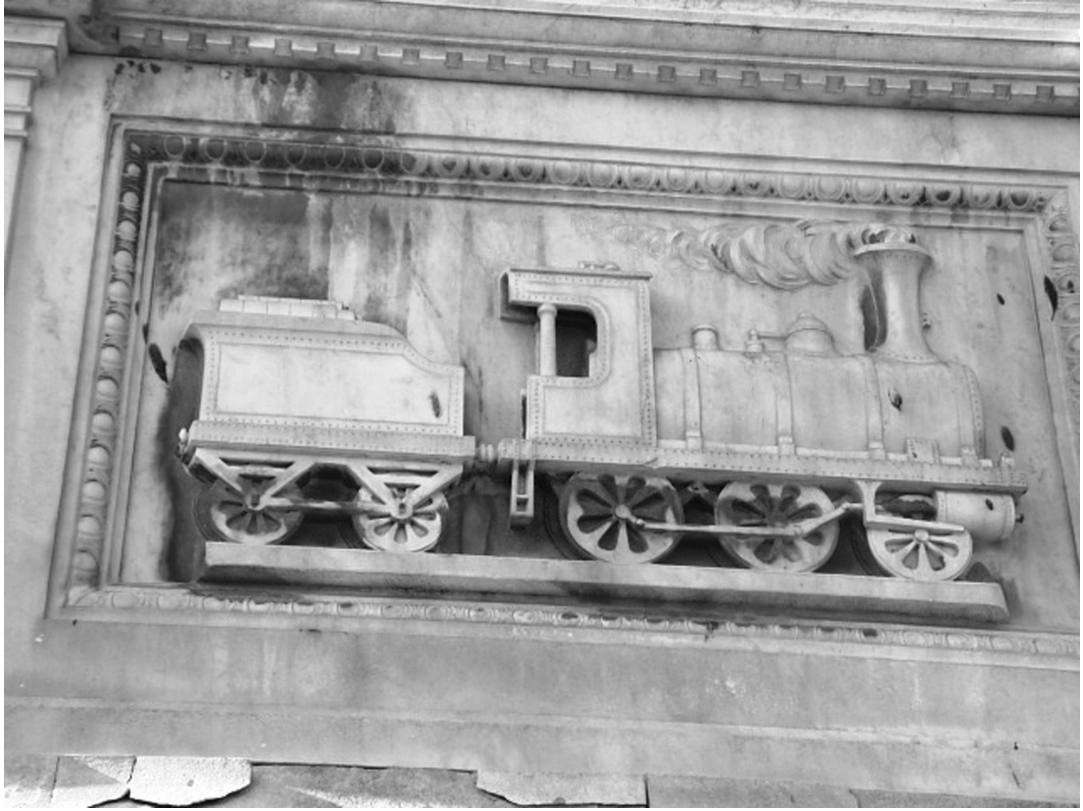
Küçük tamir atölyelerinin birinin Tebük ve el-Ula'da yapılmasının kararlaştırılmasında etkin olan unsurların başında ise bu yerleşim merkezlerinin iyi kaynak sularına sahip olmaları gelmiştir. Yeni terminal binası, otel ve tamir istasyonu sahip oldukları kalite yönünden uygun bir durum sergilemişlerdir. Ayrıca bu yerlere rahat bir şekilde ulaşılabilmesi için iyi bir yol bağlantısı kurulmuş ve sağlam köprüler inşa edilmiştir.

İnşattan Sorumlu Komisyonların Kurulması

Hicaz Demiryolu'dan sorumlu olmak üzere İstanbul'da bir komisyon kurulmuştur.⁶⁶ Komisyonun başkanlığını ise dönemin sadrazamı yapmıştır. Nafia Nazırı ve Tophane-i Amire Müdürü görevlerinde bulunan

65 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

66 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906; IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.



Sütun-u Âli üzerinde mermere işlenmiş şimendifer resmi. Fotoğraf: M. Hülagü

dönemin etkin isimlerinden İzzet Paşa da komisyon üyeleri arasında yer almıştır. Komisyonda ayrıca Nafia Nazırlığı'na bağlı bir dizi memur, teknik danışman unvanıyla, görev almıştır. Ancak Hicaz Demiryolu için oluşturulan komisyon sadece İstanbul'da bulunan söz konusu komisyondan ibaret olmayıp güzergâhın geçtiği muhtelif yerleşim merkezlerinde ikinci dereceden birçok komisyon kurulmuştur.⁶⁷

Hicaz Demiryolu inşaatı için oluşturulmuş olan yerel komisyon, inşaatla ilgili projeleri yakından takip etmek üzere, Şam'ı kendisine üs olarak seçmiştir.⁶⁸ Burada bulunan komisyonun başkanlığını ise Şam valisi yapmıştır. Genel Müdür olarak Kazım Paşa,⁶⁹ Beşinci Ordu Komutanı ve Şam'ın ileri gelen şahsiyetleri bu komisyonun üyelerinden bazılarını oluşturmuştur. Komisyonun teknik işlerle ilgili üyeliğinde ise

67 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

68 FO: 78/5452. H.R. O'Connor, Istanbul May 23, 1900; IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906; IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

69 Aynı belge; IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

1901 yılı Ocak ayında hattın mühendislik işlerinden sorumlu olarak vazifesine başlamış bulunan⁷⁰ Meissner Paşa⁷¹ ve diğer birkaç Türk mühendis⁷² bulunmaktadır.

Şam valisi komisyonun başkanı olmakla birlikte Müşir Kazım Paşa, İstanbul'da kendisine duyulan tam güven dolayısıyla, inşaat dairesinin başkanı gibi hareket etmiş, inşaatla ilgili bütün planlar ve işin yürütülmesi onun inisiyatifinde olmuştur.

Hicaz Demiryolu ile ilgili inşaat büroları ise Maan'da yer almıştır. Meissner Paşa'nın evi de Maan'da bulunmuştur. Paşa'nın yardımcılığını ise bir Fransız mühendis olan M. Schroder yürütmüştür.⁷³

Şam'da bulunan yerel komisyonun genel anlamda görevi, genel müdür tarafından gündeme getirilen plan ve teklifleri incelemek ve son karar için bunları İstanbul'da bulunan asıl komisyonun kararına havale etmek olmuştur. Söz konusu komisyon maaşları ve çalışma ücretlerini de takdir yetkisine sahiptir. Yine ihtiyaç duyulan mali kaynakları bulmaktan da sorumlu tutulmuştur. Komisyon yeni mühendisler ve memurlar istihdam etmek ve mukaveleler imzalayabilmek selahiyetine sahip olmuştur.⁷⁴

Hicaz Demiryolu gibi bir hattın hem proje olarak büyüklüğünün hem de inşasının hakikaten zor olduğu konusunun yüksek mahfillerde konuşulup müzakere edilmiştir. Hattın kısa bir zaman zarfında inşa edilmiş olması ister istemez takdirle karşılanmıştır.⁷⁵ Ancak bunun böyle olmasında idare heyetinin gayretlerini ve elde etmiş oldukları güzel neticeleri⁷⁶ unutmamak gerekir.

Hicaz Demiryolu Güzergâhının Tespit Çalışmaları

Hicaz Demiryolu güzergâhının kesin olarak tayin edilmesinden önce bütün güzergâhın ön tespitinin yapılması gerekli görülmüştür. Bu noktada Hicaz Demiryolu'nun ilk bölümünün tespiti yönünde bir incelemenin yapılması, hattın güzergâhının incelenmesi, mali portresinin

70 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906; aynı belge.

71 Aynı belge.

72 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

73 Aynı belge.

74 Aynı belge.

75 IOR: L/P&S/10/12, W.S. Richards, Damascus, February 8, 1902.

76 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

çıkartılması ve detaylı raporların hazırlanarak demiryolu ile ilgili oluşturulmuş olan Yüksek Komisyon'a sunulması için Sultan II. Abdülhamid tarafından iradede bulunulmuştur.⁷⁷

Şam – Müzeyrib – Der'a güzergâhının incelenmesi görevini, Hicaz Demiryolu inşaatına teknik açıdan danışmanlık yapan Hacı Muhtar Bey'in de içlerinde bulunduğu, Türk mühendisler üstlenmiştir. Ancak, Hükûmetin inşaatın bütünüyle kendi mühendisleri tarafından yapılması yönündeki arzusuna rağmen Türk mühendislerin konu ile ilgili yeterli bilgiye sahip olmamaları ve organizasyondaki sıkıntılar dolayısıyla incelemeler yavaş seyretmiştir. Bu durumdan dolayıdır ki Hükûmet ileriki zamanlarda inşaatın yapılıp tamamlanabilmesi için mecburen Avrupalı mühendisleri istihdam etme lüzumu duymuştur. Hatta bu anlamda kendi alanında oldukça şöhret bulmuş olan Alman asıllı bir mühendis olan Meissner'i, Ocak 1901'de 3 yıl süreli bir sözleşmeyle, başmühendis ve inşaat müdürü olarak Hicaz Demiryolu projesinde öreve başlatmıştır.⁷⁸ Meissner, söz konusu göreve başlamasının ardından, Türk ve Avrupalı mühendislerden oluşan bir demiryolu güzergâhı inceleme heyeti oluşturma yoluna gitmiştir.⁷⁹

Muhtar Bey, Hicaz Demiryolu güzergâhını inceleme heyeti içerisinde yer alan Alman imparatorunun özel meclis üyesi bulunan, altı yıl süreyle Hama – Halep Demiryolu müfettişliğinde olan ve son olarak da Mekke'ye kadar Hicaz Demiryolu güzergâhını inceleyen Herr Otto von Kapp Kohlstein'e, sadece teknik açıdan sahip olduğu üstünlüğü sergilemekle kalmamış, aynı zamanda iyi bir demiryolu müfettişi olduğunu da ispat etmiştir.⁸⁰

Muhtar Bey öncülüğünde yürütülen Hicaz Demiryolu hattı güzergâhını inceleme gezisi Medine'ye kadar sürdürülmüştür.⁸¹ İnceleme ve sonuçlarına dair hazırlanmış olan rapor, ekinde bulunan bir harita ile birlikte, ilgili makamlara teslim edilmiştir.

Hiç şüphesiz ki hattın güzergâhının tespiti için yapılan incelemeler oldukça zor şartlar altında gerçekleştirilmiştir. Yerleşim yerleri arasındaki mesafenin oldukça uzun olması ve istasyon denebilecek cinsten

⁷⁷ Aynı belge.

⁷⁸ Aynı belge.

⁷⁹ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

⁸⁰ Aynı belge.

⁸¹ IOR: L/P&S/10/12, From U.F.S. to Foreign Office, Therapic, August 6, 1906.

yerlerin azlığı inceleme işini bir hayli zorlaştırmıştır. Mesela sadece Maan ile Medine arasındaki mesafe 700 kilometre tutmuştur.⁸²

HİCAZ HATTI'NIN GENEL ÖZELLİKLERİ MAKİNA VE VAGONLARI

İnşaat Planı

Hicaz Demiryolu güzergâh kabaca Suriye ve Arabistan sahiline paralel bir şekildedir. Şam'dan Maan'a kadar uzanan kısımda hat, Suriye sahiline paralel bir şekilde 20 derecelik bir açı ile seyretmiştir. Maan'dan Medine'ye kadar olan kısımda ise sahile paralel bir durum göstermiştir. Medine'den Mekke'ye doğru uzanan hatlar ise güneybatıya doğru hatırı sayılır derecede bir eğim içerisinde olmuştur. Kızıldeniz'e yakın bir mesafede bulunan Mesture ve Kaşima arasında ise hattın meyli güneydoğu istikametinde bir değişim göstererek Mekke'ye doğru uzanmıştır.

İstasyonlar arasındaki ortalama mesafe ise Şam – Der'a arasında 14 kilometre iken Der'a – Müdevvere arasında 24 kilometre olmuştur.⁸³

Hicaz Demiryolu'nun Güzergâhı

Hicaz Demiryolu güzergâh olarak Şam'dan başlayıp Medine'ye kadar uzanan eski hac ve kervan yolunu esas almıştır. Şam ile Zerka arasında demiryolu güzergâh olarak doğruya doğru dönmüş ve daha sonra Zerka'dan Müdevvere'ye kadar, zaman zaman karşılaşılan tepeler ve zeminin ray döşemeye uygun olmaması sebebiyle doğu ve batı istikametlerinde sapmalar olmuşsa da tekrar eski hac yoluna paralel bir şekilde ilerlemiştir.⁸⁴

Hicaz Demiryolu güzergâhının eski hac yolundan ciddi anlamda sapma gösterdiği yer, Zerka tarafından gelen hattın Amman'ın güneyinde kalan ve yüksekliği 340 metreyi bulan platosu olmuştur. Bunun için 3 kilometrelik bir mesafede ciddi virajlar oluşturulmuştur. Yarıçapı 100 metre olan virajlar ile en dik eğilimler 20/1000 şeklinde gerçekleşmiştir.

82 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

83 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906, s.484.

84 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

Hattın bu bölümünde, örneğin 20 metre uzunluğunda ve 12 metre genişliğindeki viyadükler yahut 140 metre uzunluğundaki bir tünel gibi, -ki bu tünel hat güzergâhı boyunca açılan tek tünel olmuştur- taş işçiliği gerektiren yapıların inşasına ihtiyaç duyulmuştur.⁸⁵

Maan ile Batnu'l-Gul arasında hattın düzeyi benzer bir akibete maruz kalmıştır, fakat buradaki düzey farkı sadece 150 metre ile sınırlıdır. 8 kilometrelik bir mesafe boyunca 18/1000'lik bir meyil ve yarıçapı 100 metre olan virajlar ile problem aşılmıştır.

Bu zorlukların ötesinde hattın inşasında yaşanan bir diğer sıkıntı birkaç vadide demiryolunun uzunluğu 3 metreden 60 metreye kadar varan köprüler üzerinden geçmek zorunda kalmış olmasıdır. Köprülerin temelde kayalar üzerine kurulması ve dereden akan suların köprü dayanaklarının bulunduğu zemini çökertme ihtimalinin bulunması işi zorlaştırmıştır. Dolayısıyla da 18/1000'lik bir meyil ile hattın belirlenen güzergâh üzerinde devam etmesi uygun bulunmuştur. Virajlarda meyil oldukça düşük tutulmuştur.⁸⁶ Yine Batnu'l-Gul yakınlarından geçen geleneksel hac ve kervan yolundaki güzergâhın killi ve balçıklı olması ve burada yapılacak setlerin kayabileceği endişesiyle güzergâhtan sapılmak zorunda kalınmıştır. Müdevvere yakınlarında ise esen rüzgârlar dolayısıyla kumun savrulması hat üzerinde 2 metre yükseklikte bir yığınak oluşturacağı korkusuyla bundan kurtulunmak istenilmiştir.⁸⁷

Demiryolu güzergâhında yer alan ve o gün için küçük birer yerleşim yeri olan Müzeyrib, Der'a, Nasib, Mefrak, Harbetu'l-Samra, Zerka ve Amman taraflarında herhangi bir köye hatta mezraya bile rastlamak mümkün olmamıştır. Der'a küçük bir kasaba iken küçük bir köy olan Zerka ise demiryolu hattına oldukça uzak bir mesafede yer almıştır.⁸⁸

Demiryolu Yatağının Hazırlanması

Demiryolu hattının döşenebilmesi için zemine bazalt, çakmaktaşı ve molozdan oluşan bir karışım dökülmüştür. Bunun için gerekli olan taş malzemeyi hattın güzergâhının büyük bir kısmında ve istenilen ebatta bol miktarda elde etmek mümkün olmuştur.

85 Aynı belge.

86 Ibid; IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

87 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

88 FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, November 4, 1902.

Zerka'ya kadar zemine, rayları bağlamak üzere, ahşap tabanlıklar döşenmiştir. Zerka'dan sonra ise demir traversler kullanılmıştır. Böyle bir değişikliğe ise ahşap traverslerin kullanımının iklimin sıcak olması dolayısıyla çok elverişli görülmemesi sebebiyet vermiştir. Ahşap tabanlıklar sıcaklığın aşırı derecede seyretmesi dolayısıyla önce kuruyup çekilmiş, daha sonra ise çatlayıp yarılmıştır. Bu duruma ilaveten rayların sabit durması için kullanılmış olan çivi ve vidalar sıcak dolayısıyla genleşip uzamış ve rayların sabitliğini koruyamamıştır. Netice itibariyle rayın ölçeği bozulmuş ve vagonların raylar üzerinde giderken sallanması kaçınılmaz olmuştur. Bu durumun tecrübe edilmesi üzerine inşaatta ahşap yerine demir tabanlıkların kullanımı tercih edilmeye başlanmıştır.⁸⁹

Rayların Çapı

Hicaz Demiryolu 1.05 metrelik genişliği ile dar çaplı bir demiryolu olmuştur. Hattın dar çaplı olarak inşa edilmesine de inşa masraflarının büyük oranda bağışlarla temin ediliyor olması etkili olmuştur. Ayrıca dar çaplı hatların inşasının mühendislik tekniği bakımından nispeten daha kolay olması, Hayfa – Der'a hattının inşa edilmesi hâlinde Hicaz Demiryolu ve deniz ile bağlantı sağlayacak olan Beyrut – Şam hattının da dar çaplı olarak inşa edilmiş bulunması etkili olmuştur. Dar hattın tercihi noktasındaki son bir sebep ise Hicaz Demiryolu hattının çok yoğun bir trafiğe sahne olmayacağı düşüncesidir. Diğer taraftan geniş çaplı demiryolu sadece Rayak ile Halep arasında söz konusu iken, Lübnan'dan geçen Rayak – Beyrut hattı da yine dar çaplı raylar üzerine inşa edilmiştir.⁹⁰

Rayların Ağırlığı

Hicaz Demiryolu hattı için kullanılan rayların bir metresi 21,5 kg. ağırlığındadır. Raylar, traversler ve diğer malzemeler ile birlikte hattın bir metrelik kısmının ağırlığı 103 kg. bulmuştur.⁹¹

Ray Zeminlerinin Hazırlanması

Ray zeminlerinin hazırlanması büyük oranda taş işçiliğini gerekli kılmıştır. Bu anlamda yapılan en mühim çalışma, tünel açma ve geniş üst geçitler inşa etme, Amman taraflarında söz konusu olmuştur.

89 IOR: L/P&S/10/12, From Mr.Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

90 Aynı belge.

91 Aynı belge.

Şam – Müdevvere bölümünde, 462 köprü, 271 su kemeri, 799 su kanalı ve viyadükler de dâhil olmak üzere toplam 1.532 mühendislik çalışması yapılmıştır. Köprülerden sadece 15 metre uzunluğunda olan bir tanesi demirden yapılmıştır. Diğer çalışmalar bütünüyle taş işçiliğine dayalı olarak gerçekleştirilmiştir. Yapılan su kanalları ya ark şeklinde olmuş veya parmaklık ile çevrilmiş yahut beton ile kaplanmıştır. Çalışan insanların işçilik kalitesinin düşük olmasının ve iklimin aşırı sıcak seyretmesinin doğurabileceği sıkıntı ve zararlar dikkate alınarak taş işçiliğinin olduğu yerlerde inşa edilen yapıların sağlamlığını artırmak üzere inşaatta ihtiyat paylarına ciddi derecede ehemmiyet verilmiştir. Hemen hemen bütün güzergâh boyunca bol miktarda elde edilebilen kireç ve kumtaşı, inşaatların güzel bir surette gerçekleştirilmesinde mühim rol oynamıştır. Büyük köprülerin yapımında, genişliği 3 ile 12 metre arasında değişen, bir yahut birden fazla arkın mevcudiyetine de yer verilmiştir. Kanalların inşa şekli yağmur mevsimlerinde yağması umulan yağmur miktarı dikkate alınarak şekillendirilmiştir. Ancak vadilerden yağacak yağmurlara bağlı olarak akacak suyun miktarının ne olacağı, 1904 – 1905 yıllarında olduğu gibi, bazen tecrübe edilen bilginin dışında da olabilmektedir. Söz konusu yıllarda Ürdün’ün doğusunda kalan yüksek kesimlerde, özellikle Amman’ın ötelerinde, o güne kadar görülmemiş bir miktarda yağmur yağmıştır. Kasr İstasyonu’nun güneyinde kalan ve normalde tahliye için herhangi bir su kanalı açmayı gerektirmeyen bir vadide bile 1904 – 1905 yıllarında yağın yağmurlar dikkate alınarak, setler üzerinden geçen demiryolu hattını emniyete almak üzere, her biri üç metre genişliğinde 4 kanallı 1 köprü; her biri 3 metre genişliğinde 6 kanallı 1 köprü ve her biri üç metre genişliğinde 3 kanallı 1 köprü kurulmuştur.⁹² Köprü altında açılan kanallara rağmen aşırı derecede yağın yağmurlar yeterli çıkış bulamamış, köprüyü yıkmış ve kanalları parçalamıştır. Köprünün yıkıldığından haberdar olmayan makinist, saatte 20 kilometre hızla gitmesine rağmen olayların farkına ancak 5 metrelik çukurda kendisini bulduktan sonra varabilmektedir. Makinist, treni durdurmakta çok geç davranmış ve üstü açık ve kapalı beş vagon çukura doğru giden lokomotifini süratle takip etmiştir. Yolcu vagonlarından sadece beşi setin üzerinde kalabilmektedir.

Bu olayda insanı şaşırtan husus ölü ve yaralı olmamasıdır. Kazada Kraus model lokomotiflere ve vagonlarda bulunan yüke ciddi manada bir zarar gelmemiştir. Yağın yağmurlar dolayısıyla setin yıkılması ve

92 Aynı belge.

böyle bir kazanın meydana gelmesine rağmen 1904 – 1905 yıllarındaki yoğun yağmurlar demiryolu hattına ciddi bir surette zarar vermemiş ve hattın inşaat noktasında ne derece sağlam olduğu sorusu bu ilk tecrübe ile müspet bir cevap ile karşılık bulmuştur.⁹³

İnşaat

Hicaz Demiryolu inşaatı ile ilgili genel hususiyetler şu şekilde sıralanabilir:

Demiryolu ray açıklığı 1 metredir. Raylar Vignola sisteminde, 8 metre uzunluğunda ve 20 kilogram ağırlığında yapılmıştır. Tabanlıklar (traversler) ise ağaç ve demirden imal edilmiştir. Tünel sadece bir tane olmak üzere Zerka ve Kasr arasında açılmıştır. Demiryolundaki kavisler 100 metrelik bir mesafede ve asgari yarıçapta tutulmuştur. Hattın eğimi ise en fazla yüzde 20 oranında gerçekleştirilmiştir.

Hattın inşaatı için kullanılan malzemenin bir kilogramı, demiryolu araçları da dâhil olmak üzere, 50.000 franka mal olmuştur. Bu fiyat hattın Hayfa kolunda iki katına çıkarak 100.000 franka ulaşmıştır.⁹⁴

Servis Bilgileri

Hicaz Demiryolu hattında kullanılan lokomotifler ortalama 30 kilometre hız yapabilmişlerdir. 70 tonluk lokomotiflerden on tanesi, 40 tonluk lokomotiflerden on tanesi yaklaşık iki yüz vagonu çekip götürebilecek bir güce sahiptir.⁹⁵

MAKİNALAR VE VAGONLAR

Hicaz Demiryolu'nda kullanılan demiryolu araçlarını ve diğer unsurları şu şekilde sıralamak mümkündür:

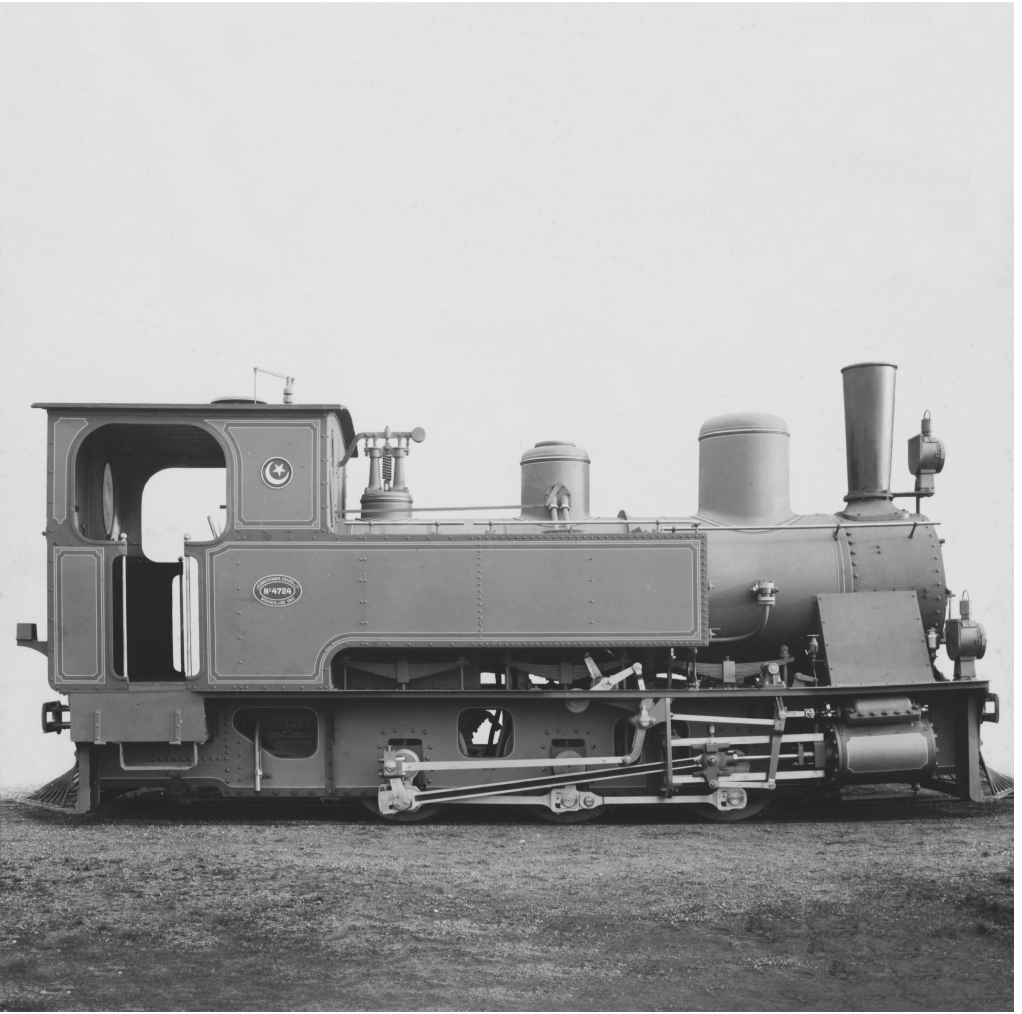
Motorlar

Özellikle Amman'ın güneyinde kalan Yermük Vadisi'nde eğimin çok fazla olması ve buradaki demiryolu trafiğini rahatlatmak üzere çok güçlü çift yönlü makinelerin alımı gerekli olmuştur. Bu makinelerin 8 tanesi Henschel ve Sohn of Cassel'den satın alınmıştır. Makinelerin teslim alınmasından sonra ise bunların 6 tanesi hattın Yermük Vadisi kısmında kullanılmıştır. Ağırlıkları yaklaşık 60 ton civarında olan bu Makinelerin hafif hatlarda

93 Aynı belge.

94 İÖR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

95 Aynı belge.



Hicaz Demiryolu için Almanya'dan alınan 4724 numaralı lokomotif. İ.Ü. Yıldız Albümleri

kullanımı neredeyse imkânsız hâle gelmiştir. Bu özelliklerinden dolayı birkaç kez raydan çıkmaları söz konusu olmuştur. Raylar her 0.914 metrede bir, 38 – 42 ve 52 lb şeklinde farklılıklar göstermiştir. 52 lb şeklindeki farklı uygulama sadece Hayfa şube hattında söz konusu olmuştur.⁹⁶

Lokomotifler

Hicaz Demiryolu'nda kullanılan lokomotifler muhtelif dingiller taşımış Kraus model lokomotiflerden 12 tanesi üç dingile sahip olmuştur. Yine bunların her biri 30 ton ağırlığında ve 3,5 metre küp kapasiteye sahip bulunmuştur. Lokomotiflerden 9'u ise dört dingil taşımıştır. Bunların da her biri 40 ton ağırlığında ve 12,5 metre küp kapasitede olmuştur.

⁹⁶ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

Hicaz Demiryolu'nda sözü edilen lokomotif tiplerinin dışında bir de "B" Hohenzollern model lokomotifler kullanılmıştır. Bu lokomotifler daha düşük kapasiteli motorlar taşımışlar ve Hayfa hattında kullanılmışlardır. Toplam olarak sayıları otuz üç tane olan bu lokomotiflerin dezavantajlarından birisi ise sık sık arıza vermeleridir. Bu lokomotiflerin dışında 12 lokomotif daha mevcuttur. Fakat hiçbir işe yaramadıkları için kullanılmamışlardır.⁹⁷

Bütün bu lokomotiflere ilaveten Hicaz Demiryolu Komisyonu yük taşımak üzere Kraus model 13 lokomotif ile yolcu naklinde kullanılmak üzere, 45 kilometre hız yapabilen altı ayrı lokomotif daha sipariş etmiştir. Bütün bunlarla birlikte Hicaz Demiryolu'nda kullanılan lokomotiflerin sayısı 45 adede ulaşmıştır. Bunların 39 tanesi en son model lokomotiflerden oluşmuştur. Hatta kullanılan vagon sayısı ise 400'ü bulmuştur.⁹⁸

Vagonlar

Hicaz Demiryolu'nda çok sayıda çift dingilli vagon kullanılmıştır. Bu vagonlar 7,5 ton ağırlığında olup 25 ton yük taşıma kabiliyetine sahip olmuştur. Ayrıca bir tane birinci sınıf yolcu vagonu, 19 tane üçüncü sınıf yolcu vagonu, 100 tane kapalı vagon ve 145 tane açık vagon hizmet vermiştir. Yolcuların ibadetlerini yapabilmeleri için tersanede imal edilmiş olan bir vagon da mescid olarak işlev görmüştür.

Yine vagonlardan beş tanesi seyahata çıkmış yüksek memurlar ve turistlerin dinlenip uyuyabilmeleri için ayrılmıştır. İki adet birinci sınıf vagon, daha ziyade yaz aylarında yahut ihtiyaç duyulan özel zamanlarda Hicaz Demiryolu'nun Hayfa kısmında hizmet vermiştir. Bunlar dışında 6 vagon ise koyun gibi küçükbaş hayvanlar için tahsis edilmiştir.⁹⁹

Kraus model makineler iki Alman firması tarafından imal edilmişlerdir. Sözü edilen firmaları Saechs Maschinen Fabrik, Richard Hartmann, Chemnitz, 1906 ve Arn. Jung, Jungenthal bei Kirchen, Rheinland, 1900, teşkil etmiştir.¹⁰⁰

Birkaç makine alımına ilaveten vagonların sipariş edildikleri yer ise Belçika firmaları olmuştur. Soci  t   Anonim Belge, Lion Hiard, Directeur ve The Usines et Fonderies de Baume et Marpent, Usine de

97 Aynı belge.

98 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

99 Ibid; IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

100 Aynı belge.

Morlanweiss, Haine St. Pierre, Belgique vagon sipariş edilen Belçika firmalarından en önemli ikisini oluşturmuştur. Ancak bu firmalardan sonuncusu Osmanlı Hükûmeti'nin kendisi ile vagon siparişi konusunda en fazla mukavele imzaladığı firma olmuştur.¹⁰¹

Rayların temini konusunda değişik firmalara müracaat edilmiştir. Bu noktada son mukavele Rusya'da bulunup Fransız – Belçika ortaklığında kurulmuş olan ve ürettiği raylar “Providence – Russe, 1906” şeklinde tanınmış bulunan bir firma ile yapılmıştır. Ancak bu firmanın satmış olduğu rayların çok yumuşak ve kolayca bükülebilir olması dezavantaj doğurmuştur. Ray siparişlerinin verildiği bir şaşka büyük firma ise yine Belçika'ya ait bulunan Cockerill firması olmuştur.¹⁰²

Belçika firmaları dışında ray alınan firmalar arasında ürettiği raylar üzerinde “Maryland, VII – IIIIII” markası yer alan American Steel Trust ile Donawitz'de bulunan Alman firması ile antlaşma yapılmıştır.¹⁰³ Yukarıda alımları yahut sipariş verildikleri belirtilen vagonların bir kısmı kısmen kapalı iken, diğer bir kısmı ise bütünüyle açık vagonlardan oluşmuştur.¹⁰⁴

Hattın ilk sekiz yıllık işletmesinde daha ziyade demiryolu malzemeleri ile buğday nakli yapılmış olduğu için 30 ton yük taşıma kapasiteli vagonlara ihtiyaç duyulmuştur. Bu kapasitedeki bir vagonun fiyatı diğer vagonlardan çok da fazla değildir. Bu vagonlar bakım ve tamirleri noktasında yapılacak masraf hususunda da 15 ton yük kapasiteli vagonlarla aynı durumda olmuşlardır.¹⁰⁵

İlk siparişleri yapılan vagonlar Beyrut – şam – Hanran hattında kullanılan vagonlardır. Bu vagonlar dikkate alınmadan yeni vagonlar sipariş edildiği için yeni vagonlarla eski vagonlar bağlantı biçimleri noktasında farklı bir özellik arz etmiştir. Vagonlar arasındaki bağlantı farklılığı yeni vagonlar alındıkça eski vagonların devre dışı bırakılmasını kaçınılmaz kılmıştır.¹⁰⁶ Kapalı vagonlar asker nakline en uygun vagonlardır. Zira kapalı olmaları askerlere yazın sıcağtan ve kışın soğuktan korunma imkânı sağlamıştır.

101 Aynı belge.

102 Aynı belge.

103 Aynı belge.

104 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

105 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

106 Aynı belge.

Vagonların iç hacmi yaklaşık 8 x 2 metre ebadındadır. İçeriye iki tarafa açılan kapılardan girilmiştir. Kapının her bir kanadı ise 1.2 metre genişliğinde olup. Her iki kanadın açılması durumunda 2,4 metrelik bir aralık elde edilmiştir. Açık vagonların yanları inip binmeye müsaittir ve bu vagonlar daha ziyade asker, hacı ve işçi taşımada kullanılmışlardır. Ancak bu vagonlar tabii olarak mevsimin sıcak ve soğuklarına da açık olmuşlardır.

Açık vagonların iç hacimleri 9,5 metre x 2 metre genişliğindedir. İnsan naklinde vagonun söz konusu hacmi 40 x 40 metre şeklinde kullanılabilmektedir. Yine 6 – 8 kadar küçük Suriye atı kapalı bir vagona taşınabilmektedir. Bu vagonların kapasiteleri ise 15 ton ile sınırlı kalmıştır. Kapalı vagonların net tarağırlığı ise 8,5 tonu bulmuştur.

Askerî trenlerin vagon uzunlukları Yermük Vadisi ve Amman'da bulunan dik bayırlarda makinelerin ne kadar yük çekebileceklerine bağılı olarak düzenlenmiştir. Makinelerin normalde her biri 10 ton yüke altı vagonu çekebilecek bir güce sahip olmuştur. Yine her bir vagonda kırk insan olmak üzere toplam 240 insan yahut 60 ton yük taşıyabilmektedir. Böyle bir uygulama daha ziyade oldukça uzun olan Yermük Vadisi'ndeki bayırlar için söz konusu olmuştur. Amman'da ise uygulama, iki farklı trene bağılı olan beşer vagon ile gerçekleştirilmiştir. Çift yönlü yeni motorlar ise söz konusu yükün iki katını taşıyabilmektedir. Fakat bu durum nakil konusunda rahatlık sağlamışsa da rayların üzerine büyük bir yükün binmesi gibi bir olumsuzluğu ortaya çıkarmıştır.¹⁰⁷

Fren Bağılantı ve Sinyalizasyon

Hicaz Demiryolu'nun inşa edildiğı dönemde bütün dünyada trenlerde kullanılmakta olan fren sistemi el freni şeklinde olmuştur. Buna bağılı olarak Hicaz Demiryolu için satın alınan trenlerde de el freni bütün makine ve vagonlar için geçerli olmuştur. Zamanla Hardy sistemi adı verilen otomatik fren sistemi de yavaş yavaş demiryolu teknolojisinde yaygınlaşmaya başlamıştır. Bu anlamda Hicaz Demiryolu'nun Hayfa kolunda hizmet veren makine ve vagonların bir kısmında yeni fren sistemi, yani otomatik sistem geçerli olmuştur. Vagonlar arası bağılantıyı daha etkin kılabilmek için de tampon ve kanca sistemi yerine freni daha etkin kılabilecek yeni bir uygulama getirilmiştir. İki vida bağılantısı ve iki zincir kullanıma sokulmuş ve bu uygulamadan olumlu neticeler elde edilmiştir.¹⁰⁸

107 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

108 Aynı belge.

Tren ve vagonlar için tercih edilen sinyalizasyon konusuna gelince, bu husus, makinistin istasyon şefinden alacağı “hat açık” şeklinde yazılı bir kâğıt yahut mesaj ile oldukça basit bir şekilde halledilmiştir. Makinist elde edeceği böyle bir yazılı izin ile bir sonraki istasyona kadar rahat bir şekilde gidebilmiştir. Bunun dışında sinyalizasyon olarak ışık sistemine de yer verilmiştir. Yeşil ve beyaz lambalar trafiği yönlendirme ve organize etme noktasında geceleyin kullanılan sinyalizasyon vasıtaları olmuştur. Bunlar dışında başka bir trafik işaretinin kullanımı ise söz konusu olmamıştır.¹⁰⁹

Demiryolu Araçları

Demiryolu araçları ihmal edilmeleri dolayısıyla gerçekten kötü bir durumda kalmıştır. Sadece yolcu taşıyan üçüncü sınıf vagonlar nadir olarak, pencere camına sahiptir. Yağmur yağdığı zaman yağmur suları vagonların tavanından içeriye sızmıştır. Dingillerin ısınmış olması hiç de az tesadüf edilen bir şey olmamıştır.

Vahim durumda bulunan bu türden bir vagona, maksimum yük haddi 15 ton olmasına rağmen, 25 ton ağırlığında ağaç kütükler yüklenmekten de geri kalınmamıştır. Netice itibarıyla söz konusu durumdaki bir vagon kaçınılmaz olarak çökmüş ve yol kenarındaki bir istasyonda terk edilmek durumunda kalmıştır.

İstisnai durumlar hariç, para ile yolculuk eden özellikle hacılar penceresinde camı bulunmayan bu vagonlarda yolculuk etmeye mecbur kalmış olmalarından dolayı durumundan şikâyetçi olmuşlardır.

Diğer taraftan dülgerlik gerektiren işler mevsimine uygun bir şekilde yapılmamıştır. Dolayısıyla da bu malzemeler zamanla eğilmiş ve çatlamıştır. Perdeler yırtılmış, yerler ise kir içinde kalmıştır. Vagonlarda havalandırma problemi yaşanmamakla beraber vagonlar raylara genişlik açısından tam uymadığı için seyahat sırasında fazlaca sarsıntı yaşanmıştır. Bir başka olumsuzluk ise seyahate çıkan yüksek rütbeli memurlar ve turistler için tahsis edilmiş bulunan dinlenme ve uyuma vagonlarının ücretinin kasıtlı olarak yüksek tutulmuş olmasıdır.¹¹⁰

İngiliz makamlarına göre bütün bu durumların düzeltilmesi için Rıza Paşa ve Türk memurlar nezdinde yapılacak girişimlerin olumlu sonuç

¹⁰⁹ Aynı belge.

¹¹⁰ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.



Hamidiye Hicaz Demiryolu'nun 224. km'sinde bulunan taş köprü. İ.Ü. Yıldız Albümleri

vermesi ve gelirlerin ciddi derecede artması umulmaktadır. Aksi takdirde hattın hizmet verme imkânı pek mümkün olmayacaktır. Yine İngiliz makamlarına göre M. Gaudin'in yerine bir İngiliz'in atanması hâlinde hattın çalışması noktasında güzel bir gelişme sağlanmış olacaktır.¹¹¹

Müslüman Makinistler ve Türk Memurlar

İngiliz yaklaşımına göre Müslüman makinistler "kaderci" yaklaşımlarından dolayı böyle bir işi yapmaya hiçbir surette uygun değillerdi. Belçika ve Alman yapımı makinelerin maruz kaldığı özentsiz işçilik, bu makinelerin dört beş ay sonra hatta daha kısa bir zaman içerisinde tamir atölyelerine alınmalarına yol açmıştır. Maan, Der'a ve Hayfa'da, cehalet ve ihmal neticesi bozulup tamir olmayı bekleyen bir hayli makine yer almıştır.

Türk memurlarına gelince, yine İngilizlerin iddiasına göre, onlar bulundukları makamın çeşitli yollarla kendileri için oldukça kazançlı bir duruma gelebileceğine inanmışlardır. Rezervasyon memurları

¹¹¹ Aynı belge.

bile bulundukları görev dolayısıyla mühim bir fayda elde edebilmiştir. Kendilerine hatırı sayılır derecede rüşvetin verilmemesi hâlinde ise tüccarların, bu memurlara rağmen, mallarına vagonlarda yer bulmaları imkânsız hâle gelmiştir. Trenler, Hayfa ve Şam arasındaki kısa mesafede dahi hiçbir sebep olmadığı hâlde sık sık gecikmeler yaşamış; uzun, manasız duraklamalar hemen her küçük istasyonda söz konusu olmuştur. İngiliz makamlarına göre Türk idarecileri idare sanatını kavramaktan uzak bulunmaktadır ve demiryolu işletmesinde bulunabilmek için basiretli olmak gerekmektedir.¹¹²

112 Aynı belge.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İNŞAAT ÇALIŞMALARI VE ÖNÜNDEKİ ENGELLER

İNŞAAT ÇALIŞMALARININ ÖNÜNDEKİ ENGELLER

Hicaz Demiryolu'nun inşası noktasında bazı engellerle karşılaşılması kaçınılmaz olmuştur. Bu engellerin en temel olanlarını ise:

1. İnşa problemleri
2. Mali problemler
3. Siyasi problemler

oluşturmuştur. Hattın kısa sürede tamamlanabilmesi söz konusu meselelerin çözümünde gösterilecek başarı nispetine paralel bir durum sergilemiştir.

İnşa Konusunda Karşılaşılan Problemler

Su Problemi

Büyük bir bölümü verimsiz olan ve su kıtlığı çekilen bir coğrafyada Hicaz Demiryolu'nun inşası oldukça zor olmuştur. Mevcudiyetine ancak uzun mesafe aralıklarında rastlanabilen su, Hicaz Demiryolu inşaatındaki en belirleyici faktördür.¹¹³

Muhtar Bey'in inşaat başlanmadan evvel hazırlamış olduğu rapora göre de Hicaz Demiryolu'nun sudan başka karşı karşıya kalabileceği ciddi hiçbir engel bulunmamaktaydı. Ancak onun bu öngörüsüne rağmen başka engellerle karşılaşılması da kaçınılmaz olmuştur. Ancak özellikle su bu noktada esaslı bir problem teşkil etmiştir.

Yaşanan su problemi dolayısıyla Şam ve Hayfa'dan uzaklaştıkça hattın inşa çalışmaları daha da zorlaşmış, su problemi ise daha büyük bir mesele hâline gelmiştir. Nispeten avantajlı tarafları olsa da Maan'ın kuzey cihetinin de bu durumdan farklı bir tarafı olmamıştır. Su problemi haledebilmek için ya su kuyularının bir şekilde doldurulması ya da yeni su kaynaklarının bulunması gerekli olmuştur.¹¹⁴

¹¹³ Aynı belge.

¹¹⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, Junc 12, 1906.



Şemamiye İstasyonu'ndaki su sarnıcının günümüzdeki hâli. Fotoğraf: M. Hülagü

Maan'a kadar olan arazide su problemini bir şekilde halletmek mümkün olabilirse daha sonrası için çok fazla bir sıkıntı kalmayacaktır. Zira Petra bölgesinin su kaynakları bakımından sıkıntısı yoktur. el-Udiyan'da ise güzel meralar vardır ve burada bulunan bazı su kuyuları Rualla ve Aneize bedevi kabileleri tarafından kullanılmaktadır. Hail'e yakın yerlerde ise nadiren yeterli su vardır.

Yerleşim yerleri genel olarak bu durumda iken istasyonların bir kısmında kaynak suyu yahut su kuyuları yer almaktaydı. Yine istasyonların diğer bir kısmında ise su ihtiyacı, tesis edilen su sarnıçları ile karşılanmaktaydı. Bünyesinde su bulunan istasyonları şu şekilde sıralamak mümkündür:

No	İstasyon Adı	Suyun Bulunduğu Nokta
1	Şam	Hattın başlangıç noktasında
2	Der'a	12. Kilometre
3	Zerka	203. Km
4	Umman (Oman)	222. Km
5	el-Hasa	378. Km
6	Maan	458. Km
7	Müdevvere	572. Km

Su ihtiyacını karşılamak üzere Tebük ve Maan'da büyük birer su deposu yapılmıştır. Benzer bir su deposu ise Medayin-i Salih'in hemen güneyinde yer alıp küçük bir kasaba durumunda olan ve çok güzel su kaynaklarına sahip bulunan el-Ula'da inşa edilmiştir. Yine bir başka benzer depo ise Medine'de tesis edilmiştir.

Duvarlarla çevirili olup, bir kısmı tarih itibarıyla Roma devrine kadar uzanan, bu su sarnıçları yağmurlu mevsimlerde su ile doldurulmuşlardır. Bu sular daha sonra yaz mevsimlerinde, aynı zamanda civardan geçen bedeviler ve bu bedevilerin sürülerinin ihtiyaçlarını karşılamak için kullanılmıştır. Söz konusu su sarnıçları, Katrana'da bulunan ve eskiden hacılar tarafında da kullanılmış olan sarnıç örneğinde olduğu gibi, bünyelerinde ciddi derecede su tutabilmişlerdir. Örneğin bu sarnıçlar 30.000 metreküp suyu muhafaza edebilmişlerdir.¹¹⁵ Ceyze'de bulunan sarnıç ise 70.000 metreküp su kapasitesine sahiptir. Fakat bu su sarnıçlarının belki de en önemli dezavantajları fazla bir derinlik arz etmemeleri dolayısıyla geniş bir alanı kaplamış olmaları ve üstlerinin açık bulunmasından dolayı buharlaşmaya maruz kalmalarıdır.

Suyun depolanarak saklanması düzenli demiryolu çalışmasını garanti edebilecek durumda olmamıştır. Çölün içlerine, Medine'ye doğru ilerlendikçe su ihtiyacının kendisini daha belirgin bir surette hissettirmesi inşa faaliyetlerinin yürütülüp yürütülemeyeceğini de bir anlamda belirler olmuştur. Su problemine nisbi de olsa çözüm sağlamak amacıyla bazı girişimlerde bulunulmuş su naklini sağlamak üzere özel su sarnıcı vagonlar yahut tanklar sipariş edilmiştir.¹¹⁶ Kuyulardan yahut su

115 Aynı belge; IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

116 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

sarnıçlarından yüklenen sular, sipariş edilen bu özel su vagonları yahut tankları Katrana'dan Maan'a gönderilmiştir. Suların tanklara doldurulmasında buhar yahut rüzgâr gücü ile çalışan pompalar kullanılmıştır. Ancak suyun bu tarzda temin edilmesi oldukça pahalıya mal olmuştur. Bundan dolayıdır ki 30 ile 70 kilometre mesafe aralıklarıyla su kuyuları açılmasına yahut kâfi derinliğe sahip üstü kapalı geniş su sarnıçları yapılmasına karar verilmiştir.¹¹⁷

Su sarnıçları kuyu açmanın imkânsız olduğu yerlerde¹¹⁸ 50 yahut 60 kilometrede bir inşa edilmiştir.¹¹⁹ Su sarnıçlarının 6 – 7 metre derinlikte ve kapalı bir surette inşa edilmiş olmaları hem suyun buharlaşmasını önlemiş, hem de havadaki zararlı bakterilere karşı koruyucu bir tedbir olmuştur. Bakterilerden korunmuş olan suyun aynı zamanda içme suyu olarak da kullanılması mümkün olmuştur.¹²⁰ Şayet asırlardır mevcudiyetini sürdüren ve göçebe kervanlarının su ihtiyaçlarını karşılayan su havuzlarının üzeri kapatılmamış olsa hattın inşası noktasında kullanımları çok az derecede mümkün olacaktır. Ancak söz konusu havuzların sığ ve oldukça geniş bir alan üzerine kurulmuş olmaları üzerlerinin kapatılması noktasında gerçekten hatırı sayılır bir masrafı gerekli kılmıştır. Katrana'da bulunan havuz 36.000 metreküp, Ceyze'de bulunanı ise 70.000 metreküp hacmindedir. Dolayısıyla da geniş bir alan üzerine kurulmuş olan bu havuzların üzerini kapatmak yerine her 6 – 7 kilometrede yeni bir su sarnıcı oluşturmak daha avantajlı olarak görülmüştür.¹²¹ Belki daha mühim olanı, içme suyunun kaltesini artırmak üzere, filtreleme sisteminin geliştirilmesine çalışılmış olmasıdır.

Bütün bunlara ilaveten bir başka gayret ise daha fazla ve daha temiz su elde edebilmek için artezyen kuyuları açma çalışmasıdır. Söz konusu kuyuların açılması işi ise bu konuda uzman Belçikalı bir firmaya ihale edilmiştir. Artezyen kuyusu açmak her zaman için kolay olmamıştır. Zerka yakınlarında bu anlamda yapılan çalışmalar zeminin kayalık olması sebebiyle delme makinelerinin kırılmasına sebep olmuş, sadece 30 metre kadar bir derinliğe inilebilmiştir. Artezyen kuyularının açılması

117 Aynı belge.

118 Aynı belge.

119 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

120 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

121 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

noktasında en uygun bölge ise Tebük'ün doğusunda kalan yerler ile Maan yakınları olmuştur. Bu bölgelerde genel jeolojik yapı kireçtaşı, kumtaşı ve yer yer lav yataklarından oluşmuştur. Dolayısıyla da Maan taraflarında açılan kuyularla suya erişmek makûl bir derinlikte mümkün olabilmıştır. Ayrıca açılan kuyular vasıtasıyla elde edilen su bol miktardadır ve genel manada yaşanan su sıkıntısına kısmen de olsa çözüm sağlayabilmektedir.

Maan'dan sonra su problemi artarak devam etmiştir. Yüzey suları bulmak mümkün olmamıştır. Genel olarak su kuyusu açma noktasında yapılan bütün teşebbüsler olumsuz neticelenmiştir. Suyu ulaşmak oldukça derinlerde, o da tatmin edici olmayan miktardadır. Mesela bazı yerlerde 110 metre derinliğe ulaşılmış olmasına rağmen su bulunamamıştır. Bu durumun sebebi ise güzergâhın Ürdün yatağının 80 – 100 metre yukarısından geçmiş olmasına bağlanabilir. Söz konusu yatak Ürdün'ün drenajı olmuş ve Medayin-i Salih'ten başlayarak Medine'ye doğru uzanmıştır. Coğrafyanın çala çukur bir durum arz etmiş olması dolayısıyla yağmur suları kısa bir süre içerisinde çekilip kaybolmuştur. Suyun Ürdün taraflarına akıp gitmesi ise ancak çok alçak tabakaların olduğu yerlerde söz konusu olmuştur.¹²²

Rüzgâr jeneratörü pompaları bu noktada gayet yararlı görülmüş ve kuyuların bulunduğu yerlere yerleştirilmiştir. Çölde rüzgâr esintisi, özellikle Maan ve Tebük taraflarında, hiçbir zaman eksik olmamıştır. Hatta zaman zaman müthiş derecede toz fırtınaları çıkabilmıştır. Rüzgâr jeneratörlerine ilaveten gerektiği takdirde bunların yerini alacak buhar pompaları sürekli bir şekilde yedekte tutulmuştur. Bu pompaların kullanımına nadiren başvurulmuştur.

Su problemi en ziyade demiryolunun başlangıcında vahim bir durum arz etmiştir. Binlerce işçinin yemeklerinin yapımı ve su ihtiyaçlarının karşılanmasına ilaveten binaların yapımında lazım olan harçları karmak için bol miktarda suya ihtiyaç duyulmuştur. O kadar suyun karavanalarla taşınması ise mümkün değildir. İstasyonlara ihtiyaç duyulan suyun aktarılmasında ve çalışan grupların su ihtiyaçlarının karşılanmasında sağlam bir şekilde tasarlanmış galvaniz kaplı demir varillerin, fiçilerin kullanımı yoluna gidilmiştir. Bu variller 62 litre su kapasitesine sahiptir. Tabanlarından yere rapt edilen fiçilerin ağızları metal vidalı

122 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

kapaklarla kapatılmıştır. Her bir deveye bu fiçılardan iki tane yüklenecek hattın inşasında çalışanların yanlarına taşınmış ve su ihtiyaçları bu şekilde karşılanmaya çalışılmıştır. Yine suya ihtiyaç duyan istasyonların günlük ihtiyaçları ilgili istasyonlara trenlerle taşınarak giderilmek istenmiştir. Fıçı yahut varillerin sağlam bir şekilde tasarlanmış olmaları ve tabanlarının da muntazam bir şekilde yapılmış bulunması suyun dışarı sızmasına ve kolay kolay yıpranmalarına engel olmuştur. Hatta Meissner Paşa'nın ifadesi ile bu fiçılar olmasa su ihtiyacının karşılanması bir hayli zor olacaktır.

Müdevvere ve Zatu'l-Hac arasında hattın yapımı sırasında en yakın suyun bulunduğu yer Maan'dır. Maan güzel ve bol kuyuları ile bünyesinde su bulunduran yerlerden birisidir. Ayrıca Müdevvere ve Tebük'te su elde edilmiş olması inşaatın yürütülmesine ciddi derecede katkı sağlamıştır. Zira bu durum su taşımayı gerektirmemiş, büyük bir rahatlık getirmiştir. Medayin-i Salih'e kadar Tebük'ün güneyinde kalan yerler Muhtar Bey tarafından incelenmiş ve söz konusu yerlerle ilgili olumlu bir rapor hazırlanmıştır. Ancak su imkânları yahut su bulunması noktasında genel şartlar burası için de geçerliliğini korumuştur.¹²³

Maan'da bulunan su kuyularından suların sevk edilmek istenen yerlere develerle ulaştırılması için 114 ile 153 kilometre arasında değişen bir mesafe alınması ve bunun için de üç günlük bir yolculuğun yapılması gerekmiştir. Ayrıca inşaatın sürdüğü noktadaki ihtiyacı tam manasıyla karşılamak için de çok sayıda deveye ihtiyaç duyulmuştur. Bundan dolayıdır ki demiryolu inşaatının sürmekte olduğu yerlerdeki su ihtiyacının karşılanmasında yine demiryolunun bizatihi kendisi kullanılmaya çalışılmıştır. Bunun için her birinde 8 metreküp su bulunan iki tankın yer aldığı birkaç vagon günlük olarak Maan'dan hareket etmiştir. Demiryolu kullanılarak yapılan böyle bir su taşımacılığının önündeki mesele ise rayların yahut hattın genel olarak döşenmiş olmasına rağmen vadiler arası geçişlerde inşası gereken köprülerin henüz tam anlamı ile tamamlanmamış olmasıdır. Ancak bu problemin de üstesinden, geçici olarak yapılan, önce vadiye inen, daha sonra ise vadinin gerisinden geçerek tekrar yukarıya doğru seyredip esas güzergâha ulaşan kavisli hatlarla gelinebilmiştir. Bu şekilde hareket etmek suretiyle fazla bir masraf edilmeden suyun, demiryolu kullanılmak suretiyle, taşınması

123 Aynı belge.

ve en uzakta çalışan işçilere dahi su ulaştırılması mümkün olabilmiştir. Gerçi vadinin en çukur kısmında yer alan söz konusu muvakkat hatların yağın yağmurlar dolayısıyla oluşan sellerden ötürü tehlike arz etmesi muhtemel olmakla birlikte bu duruma bu bölgelerde yağmurun yağması nadiren gerçekleştiği için ehemmiyet verilmemiştir.

Hayfa – Der’a şube hattında ise su elde etme imkânı Hayfa, Telu’s – Şemmam, Afule, Samah ve Müserib ana hattına nispetle çok daha kolay olmuştur. Bu ikinci hat güzergâhı boyunca zengin su kuyuları bulunmuş, yaz aylarında Yermük’tekiler de dâhil olmak üzere, Ürdün Nehri’nin yan kollarından taşan sular, sıcağın kururken Ürdün’de her zaman için su bulunabilmiştir.¹²⁴

Yakıt Temini Meselesi

İnşaat sırasında ciddi derecede yaşanan su sıkıntısından ayrı olarak üstesinden gelinmesi gereken bir diğer mesele de yakıt temini olmuştur. Zira inşaatın gerçekleştirilmeye çalışıldığı coğrafya fuel oil, kömür, yağ yahut odun gibi herhangi bir yakıt türünü, o günkü bilgiler ve imkânlar dâhilinde, bünyesinde barındırmamaktadır. Yine o günkü bilgi ve bulgulara göre Suriye ve Arabistan bölgelerinin her ikisi de çok az miktarda oduna ve kömür yataklarına sahiptir. Hicaz Demiryolu’na sınır olan bölgelerde ve Hayfa – Der’a şube hattında ise yakıt olabilecek türden hiçbir şey mevcut değildir. Bu sebeple lokomotif ve istasyonlarda yakıt olarak kullanılmak üzere kömür ithal edilmesi kaçınılmaz olmuştur. Dolayısıyla da hatta kullanılan kömürlerin büyük bir bölümü Cardiff’ten ithal edilmiş, çok az bir kısmı ise Karadeniz bölgesinde bulunan Ereğli maden yataklarından temin edilmiştir. Ancak Ereğli’den elde edilen kömürler oldukça isli olduğundan bu kömürlerin yakılması zor olmuş, fazla isli oluşu dolayısıyla tıkanmalara sebebiyet vermiş ve ancak Cardiff kömürü ile küçük oranlarda karıştırılmak suretiyle kullanılabilmiştir. Hayfa’da bulunan kömür rezervi ise ciddiye alınamayacak kadar az bir durum arz etmiştir.

Kömür noktasındaki bu sıkıntı inşaatın sorumlu bulunanların bairesizliği ile de birleşince Hayfa – Şam hattının yapımı, kömür vapurlarının Hayfa Limanı’na zamanında gelmemeleri dolayısıyla, 48 saatlik duraksamalarla devam etmiştir. Buradaki çalışmaların devam

124 Aynı belge.

edebilmesi ancak Fransız Şirketi'nden yahut limanda bulunan İngiliz vapurlarından borç olarak alınan kömürlerin kullanımı ile devam ettirilebilmiştir.¹²⁵

Hattın inşası için ihtiyaç duyulan yıllık kömür miktarı yaklaşık 20.000 ile 25.000 ton arasında değişmiştir. Limana indirilen kömür miktarı da iklime göre değişmiştir. Örneğin havanın güzel olması hâlinde ki bu durum daha ziyade yaz mevsimlerinde söz konusudur, buharlı bir vapurun Hayfa Limanı'na indirdiği kömürün günlük miktarı 300 ton kadar olabilmıştır.¹²⁶

Hicaz Demiryolu ve şube hatlarının kömür ihtiyacını karşılamak üzere yapılan esas kömür depoları Şam ve Hayfa'da yer almıştır. Demiryolunun yapımı için olduğu kadar demiryolunda çalışanlarının kömür ihtiyaçları da bu depolardan karşılanmıştır. 1.400 kilometre uzaklıktaki Medine örneğinde olduğu gibi, mesafenin uzak yahut yakınlığına bakılmaksızın gönderilmesi gereken her yere bu depolardan kömür sevk edilmiştir. Ancak hava sıcaklığının nadiren de olsa sıfırın altına düştüğü bazı bölgelerde bazı zorluklarla karşılaşılması da eksik olmamıştır. Dolayısıyla da istasyon binalarının ısıtılması için az miktarda da olsa kömür yakılmıştır. Diğer taraftan demiryolunda çalışanların yemeklerinin yapımında sadece sıvı yakıtın kullanılması âdeta bir kural hâline gelmiştir.¹²⁷

Fuel oilin değerli olması dolayısıyla ki inşaat bölgesinde kireç ocaklarının yapımından vazgeçilmiştir. Bununla birlikte hat boyunca birçok yerde kaliteli tebeşir yatakları yer almıştır. Harç için ihtiyaç duyulan kireç, su kireci şeklinde yurtdışından getirilmiştir. İnşaat alanında kireç bulunmasına rağmen bu kireci kullanmak yerine ihtiyaç duyulan kirecin yurtdışından getirilmiş olmasının sebebi, yapılan hesaplamalara göre, hemen hemen bilinen ve işletilen hiç fuel oil yatağı bulunmayan bir coğrafyada ocaklar kurup kireç elde etmekten daha ucuza mal olmasındandır.¹²⁸

Aydınlatma için gerekli olan malzemeler de yurtdışından getirilmiştir. Isınma ve aydınlanma konusundaki problemlere makul bir çözüm bulunmasına sürekli ihtiyaç duyulmuştur. Bu alanlarda yaşanan

125 Aynı belge.

126 Aynı belge.

127 Aynı belge.

128 Aynı belge.

problem sadece Hicaz Demiryolu inşaatı çalışmalarına mahsus olmayıp Türkiye’de yabancılar tarafından işletilen demiryolları için de geçerli olmuştur.

Fuel oilin yurtdışından tedarik edilmiş olması tabii olarak inşaat için yapılan her türlü çalışmayı oldukça pahalı kılmıştır. Diğer taraftan inşaatın ilerleyen süre içerisinde Medine’ye doğru yaklaşması ile problemlere çözüm bulmak daha da zorlaşmıştır.¹²⁹

Rus Generali Annenkow tarafından Karakuşin Çölü’nde inşa edilmiş olan Hazar Ötesi Demiryolu İdaresi, o dönemde Hazar Denizi’nin her iki yakasında da petrol bulunmadığı için, karşı karşıya kalmış olduğu aynı türden problemlere çözüm aramıştır. Tedarik edilen petrol sadece lokomotifler, istasyon binaları, mutfaklar ve işçilerin kamp fırınları için değil, aynı zamanda istasyon binalarının aydınlatılmasında da kullanılmıştır. Geçmişteki bu uygulama dikkate alınarak Musul yakınlarındaki zengin petrol ve petrol ürünleri kaynaklarının Hicaz Demiryolu için de benzer bir şekilde kullanılabilmesi düşünülmüştür. Tabii ki bunun için öncelikli olarak gerekli olan Bağdat Demiryolu’nun Bulgurlu’daki son istasyonundan Musul yakınlarındaki petrol sahasına kadar inşa edilmiş olmasıdır. Ancak bu demiryolunun yapımının tamamlanması ve yine bu demiryolunun Şam – Halep hattına bağlanması üzerine İngiliz makamları Musul’da bulunan petrolün Hicaz Demiryolu’nda yakıt ve aydınlatma malzemesi olarak kullanılacağını düşünmüşler ve dolayısıyla da bu kullanım neticesinde söz konusu kaynağın nispi de olsa istismar edilmiş olacağına inanmışlardır.¹³⁰

Yüzer Kum Tepeleri

Müdevvere’ye kadar tüm Hicaz Demiryolu hattı boyunca yüzer kum tepelerinin varlığından söz etmek mümkün değildir. Yüzer kum tepelerine ancak Müdevvere yakınlarında rastlanabilmektedir. Bu kum tepeleri hattın zemin sertliğini tehlikeye sokmuş ve hattı kapattığı için demiryolu trafiğini kesintiye uğratabilmiştir. Yüksek yerlerde sürekli esen rüzgârlar makinelerin toz ve kum ile dolmalarına sebebiyet vermiştir. Dolayısıyla da yüzer kumların yahut kum tepelerinin olduğu yerlerde iş gören makineleri diğer yerlerde çalışan makinelerden daha sık bir surette temizlemek ve bakımını yapmak gerekmiştir.¹³¹

¹²⁹ Aynı belge.

¹³⁰ Aynı belge.

¹³¹ Aynı belge.

Hazar Ötesi Demiryolu Hattı'nın inşası sırasında General Annenkow, makinelerin toz ve kumla dolmalarının önüne geçilebileceğini ispat etmiştir. Bu nokta hattın kum ile kapanma tehlikesinin bulunduğu noktalarda, kum yığınlarının olduğu yerleri kille kaplamak yahut yatay çitler yapmak veya yulaf ve kökleri kumu sıkı sıkıya kavrayan ılgın ağacı dikmek suretiyle demir hattının zeminini sağlamlaştırmıştır. Özel tehlike arz eden yerlerde ise hattın emniyetini, kumun bloke olup toplanacağı çakıllarla kaplı korkuluklar oluşturmak suretiyle sağlamıştır. Zira hem Hicaz Demiryolu'na sınır olan yerlerde hem de demiryolundan daha uzaktaki açık alanlarda ağaç veya çalılık türünden bir şeyler bulmak hiçbir surette mümkün olmamıştır.

Yüzer kumlar yahut kum tepeleri ile mücadele etmenin imkânsız hâle gediği bazı noktalarda General Annenkow'un kullanmış olduğu benzer metotlara başvurulmuştur. Batnu'l-Gul istasyonuna oldukça yakın bir yerde oldukça yoğun kil yatakları vardır. Bu kil yatağının hemen yanı başındaki yerler ise her türden büyüklükteki zengin taşları ile dikkat çekmiştir. Söz konusu taş ve killer ile bölgede yeteri kadar sağlam kum setleri oluşturmak mümkün olmuştur. Demiryolu hattına paralel bir şekilde giden dar bir taş bendin yapımı neticesinde ise hattın kumlar altında kalmasının bertaraf edilebilmesi mümkün gözükmiştir. Bunun için ise sadece zaman ve işgücüne ihtiyaç duyulmuştur. Bu iki unsur ise Hicaz Demiryolu inşaatında elde bulunan en bol şeylerdir.¹³²

İnşaat Çalışmaları

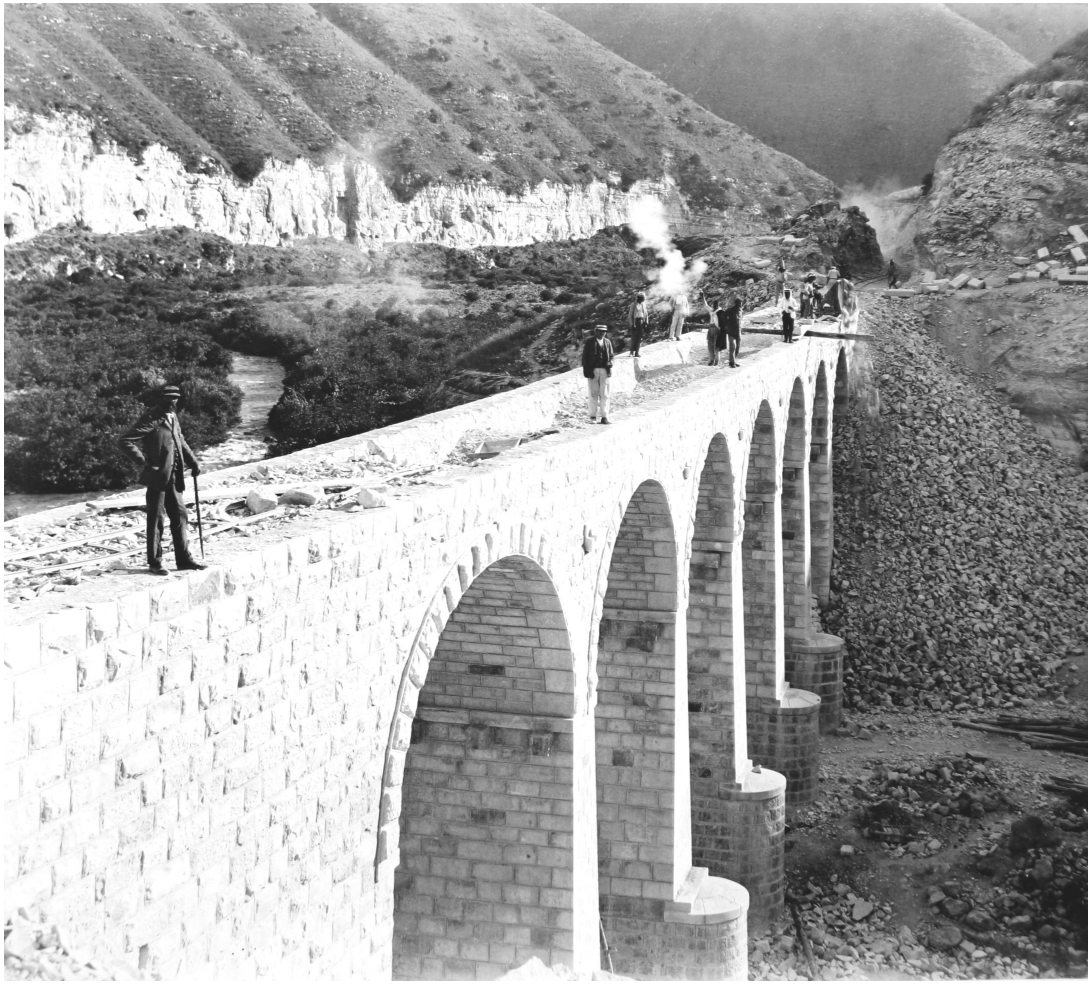
Hicaz Demiryolu inşaatı karşılaşılan zorluklardan dolayı oldukça yavaş ilerlemiştir.¹³³ Çölde sürdürülen bir inşaatın ne tür zorluklarla karşılaştığını anlayabilmek için inşaatın nasıl sürmüştüğüne yakından bakmak gerekir.

Her şeyden önce Hicaz Demiryolu hattı, yapım çalışmaları bakımından, üç ayrı kategoride ele alınabilir. Kategorinin ilkinin güzergâhın belirlenmesi için yapılan ön keşif çalışmaları olmuştur. İkincisini ise güzergâhın daha detaylı bir şekilde incelemesi teşkil etmiştir. Nihayet sonuncusunu ise inşa çalışmaları meydana getirmiştir.

Söz konusu kategorik çalışmalarda mesafenin uzunluğu 50 ile 150 kilometre arasında değişiklik göstermiştir. Çalışmanın hangi limit

¹³² Aynı belge.

¹³³ Aynı belge.



Hayfa 20. km'deki taş köprü İ.Ü. Yıldız Albümleri

içerisinde olacağı noktasında ise arazi ve zeminin durumu belirleyici olmuştur. Söz konusu her bir kategori için özel çalışma grupları oluşturulmuş ve yaptıkları işin cinsine göre keşif grubu, inceleme grubu ve inşaa grubu diye isimlendirilmişlerdir. Örneğin 1 Aralık 1905 tarihinde ön keşif grubunun çalışma alanı Tebük ile Medayin-i Salih arası olmuştur. İnceleme grubunun üzerinde durduğu güzergâh ise Müdevvere ve Zatu'l-Hac istasyonları arasındaki alan ile sınırlı kalmıştır. İnşaa grubunun çalışma alanını ise Zatu'l-Hac ve Tebük güzergâhı teşkil etmiştir. İnşaa grubunun Müdevvere ve Zatu'l-Hac arasındaki güzergâh ile ilgili çalışmalarını tamamlaması ise ancak 1906 yazında mümkün olabilmiştir. Ön keşif grubu ile inceleme grubu ise tabii olarak daha hızlı bir şekilde hareket etmiştir.¹³⁴

134 Aynı belge.

Ön keşif grubunun görevi hattın yapımı düşünülen güzergâhı, barometre ve pedometreyle, gerekli açılardan incelemek ve hattın geçeceği yerlere işaretler koymaktır. Zaman olarak birkaç ayı kapsayan keşif faaliyetleri, ekine bir kroki de konulmak suretiyle, raporlaştırılmıştır. Ön keşif grubunun çalışmalarını tam anlamıyla yapabilmesi için tam donanımlı bir kervan bu grubun hizmetine sunulmuştur. Kervan teknik malzeme bakımından olduğu gibi teknik personel bakımından da yeterli düzeyde donatılmıştır. Çölde çalışmak durumunda olan bu grup, keşif boyunca elindeki çadır, fuel oil ve erzak ile yetinmek durumunda kalmıştır. Grubun hizmetine sunulmuş olan söz konusu kervanda ulaşım için binek hayvanları bulunduğu gibi yük hayvanları da yer almıştır. Bedevi çetelerine karşı grubun yahut kervanın güvenliğini kervana eşlik eden bir süvari taburu sağlamıştır. Bu grup yahut kervan genel olarak şu katılımcılardan oluşmuştur:

- a. Bir demiryolu mühendisi. Bu mühendis aynı zamanda grubun liderliğini yapmıştır.
- b. İki sivil mühendis yahut mühendis subay.
- c. Bir doktor.
- d. Keşif gezisine yardımcı olmak üzere görevlendirilen 10 demiryolu askeri.
- e. Muhafız olarak 20 süvari, ulaşım ve taşıma vasıtası olarak kullanılmak üzere muayyen sayıda deve, at ve katır.¹³⁵

Hicaz Demiryolu'nun inşaatı sırasında karşılaşılan bir diğer ciddi problem ise yabancı demiryolları şirketlerine ait olan hatlar olmuştur. Böyle bir problem ister istemez İngiliz ve Fransız şirketleri ile müzakerelerde bulunulmasını gerekli kılmıştır.

Bu yöndeki müzakerelerin en belli başlıları İstanbul'da bulunan Hicaz Demiryolu İnşa Genel Komisyonu tarafından sürdürülmüştür. Örneğin Beyrut – Şam – Müserib hattı dolayısıyla Fransızlarla, Hayfa – Şam hattı dolayısıyla İngilizlerle yapılan müzakereler Hicaz Demiryolu İnşa Genel Komisyonu tarafından gerçekleştirilmiştir.¹³⁶

Hicaz Demiryolu İnşa Genel Komisyonu'nun Fransız Şirketi ile Yaptığı Müzakereler

Yukarıda da belirtildiği gibi Hicaz Demiryolu'nun yapımına karar verildiği tarihlerde Beyrut – Şam – Müserib hattını işletme imtiyazı

¹³⁵ Aynı belge.

¹³⁶ Aynı belge.

bir Fransız şirketine ait bulunmaktaydı. Eğer bu hattın Şam – Müserib kısmının imtiyaz hakları Hicaz Demiryolu İnşa Genel Komisyonu tarafından satın alınabilirse Hicaz Demiryolu'nun inşaatına Şam'dan değil Müserib'den başlanabilecekti. Bu ise Hicaz Demiryolu hattının 120 kilometre daha kısa olması yahut daha erken bir zamanda tamamlanması anlamına gelmekteydi. Fakat Hicaz Demiryolu İnşa Genel Komisyonu'nun Fransız şirketi ile bu yönde yapmış olduğu görüşmeler Fransız şirketin söz konusu hattın devri için komisyonun kendilerine teklif ettiği 7.000.000 frankı kabul etmedikleri için neticesiz kalmıştır. Yapılan müzakerelerden sonuç alınamaması üzerine Hicaz Demiryolu İnşa Genel Komisyonu, Fransız şirketi tarafından işletilmekte olan Şam – Müserib hattına paralel bir şekilde olmak¹³⁷ ve Müserib hariçte bırakılarak¹³⁸ Hicaz Demiryolu'nun başlangıcını teşkil etmek üzere, Şam ile Der'a arasında yeni bir hattın inşa edilmesine karar vermiştir. Hicaz Demiryolu İnşa Genel Komisyonu'nun bu kararına rağmen sonraki zamanlarda Fransız şirketi ile görüşmeler yine sürdürülmüşse de görüşmelerden olumlu hiçbir sonuç elde edilememiş, görüşmeler dolayısıyla Şam – Der'a arasındaki inşa yapım çalışmaları bir yıl süreyle kesintiye uğramıştır. Şam – Der'a arasındaki inşa çalışmalarının geçici bir süreyle de olsa kesintiye uğramış olmasında yapılan müzakerelerin etkisi olduğu kadar hattın yapımı için gerekli olan traverslerin zamanında temin ve teslim edilemeyişinin de mühim bir payı vardır.¹³⁹ Sonuç itibariyle hattın bu kısmının tamamlanarak işletmeye açılması ancak Eylül 1905 tarihinde¹⁴⁰ mümkün olabilmıştır.

İngiliz siyasilerine göre bu hattın yapım çalışmaları için ihtiyaç duyulan inşaat malzemelerinin temin edilebilmesi, işletmesi bir Fransız şirketinin tasarrufunda olan Beyrut – Müserib hattının kullanılmasını kaçınılmaz kılmaktaydı. Ancak söz konusu malzemelerin bu hat vasıtasıyla nakline Fransız şirketinin izin vermemesi, verse bile fahiş bir fiyat istemesi hattın yapımını yavaşlatmaktaydı ve ileriki tarihlerde daha da yavaşlamak zorunda bırakacaktı.¹⁴¹

¹³⁷ Aynı belge.

¹³⁸ FO: 78/5452, From Sir Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, November 4, 1902.

¹³⁹ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

¹⁴⁰ Aynı belge.

¹⁴¹ IOR: L/P&S/10/12, Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, December 15, 1903.



*Demiryolu Başmühendisi Meissner Paşa. Alman asıllı olan mühendis,
Osmanlı paşa üniformasıyla. Yitik Hazine Arşivi*

Fransız şirketinin işletme tasarrufunu elinde bulundurması söz konusu hattın kullanılmasına izin vermemesi üzerine Osmanlı Hükûmeti Der'a – Hayfa şube hattının inşasına karar vermiştir. Fransız şirketinin taşınacak yük için oldukça fahiş fiyat talebinde bulunması üzerine inşaata gerekli olan malzemelerin naklini kolaylıkla yapabilmek için bu hattın yapımını mümkün olan en kısa zaman içerisinde tamamlanmak istemiştir.¹⁴²

Yine İngiliz makamlarına göre bahsi geçen Fransız şirketi işletmekte olduğu hatta paralel bir demiryolu hattının yapılmasından ciddi derecede rahatsızlık duymuş ve böyle bir girişimin Osmanlı Hükûmeti ile kendileri arasında imzalanmış olan antlaşmaya aykırı olduğunu dile getirmiştir. Osmanlı Hükûmeti de gerek Beyrut – Müserib hattının tamamlanması hâlinde bu hat vasıtasıyla yapılacak taşımacılığın kendilerine zarar vereceği endişesinde olan Fransız şirketinin kaygılarını gidermek, gerekse bir anlamda Fransız Hükûmeti'nin hattın yapımına engel olmasına fırsat vermemek maksadıyla söz konusu Fransız şirketine kilometre garantisi teklifinde bulunmuştur.¹⁴³ Fransız şirketi endişe duymakta haklıdır, zira Şam – Hayfa hattının yapılması ve işletmeye açılması üzerine ticaret ve taşımacılık Hayfa tarafına doğru bir kayma göstermiş Fransız şirketi bu durumdan oldukça mutazarrır olmuştur.¹⁴⁴

Hicaz Demiryolu'nun Şam – Der'a kısmı Müserib'den geçmemekle birlikte Müserib istasyonu Der'a ile bağlantı sağlamıştır. Bunun böyle olması ise hattın inşasına başlanıldığı tarihlerde Fransız şirketine ait söz konusu hattın Osmanlı Hükûmeti tarafından satın alınmasının muhtemel olmasından kaynaklanmıştır.

İngiliz Şirketi ile Yapılan Müzakereler

Hicaz Demiryolu İnşa Genel Komisyonu'nun İngiliz şirketi ile gerçekleştirmiş olduğu müzakereler Fransız şirketi ile yapılan müzakerelere nispetle daha tatmin edici bir mahiyettedir. İngiliz şirketinin o tarihlerde maddi sıkıntı içerisinde bulunması bunda etkili olmuştur. Etkili olan bir diğer sebep ise komisyonun İngiliz şirketi ile gerçekleştirmiş olduğu müzakere konusu hattın Hayfa'dan başlayıp Reysan'a kadar uzanması ve bu hattın toplam olarak 8 kilometre uzunlukta bulunmasıdır. Nihayet

¹⁴² Aynı belge.

¹⁴³ Aynı belge.

¹⁴⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

Hicaz Demiryolu İnşa Genel Komisyonu'nun İngiliz şirketi ile yaptığı müzakereler olumlu olarak sonuçlanmış ve bahsi geçen hat Osmanlı Hükûmeti'nce İngiliz şirketinden 925.000 Marka satın alınmıştır.

Fransız ve İngiliz şirketlerinin ellerinde bulunan söz konusu hatlarla alâkalı problemler bir şekilde aşıldıktan yahut kabullenildikten sonra Hicaz Demiryolu hattının yapımı için güzergâhın kamulaştırılması ve istenildiği gibi kullanılması noktasında ciddi engel kalmamıştır. Sultan II. Abdülhamid idaresinde bulunan Osmanlı coğrafyası, her ne şekilde gerekiyorsa o biçimde kullanılmak üzere, Hicaz Demiryolu İnşa Genel Komisyonu'nun emrine bir anlamda tahsis edilmiştir.¹⁴⁵

Mühendislik Çalışmaları

Hicaz Demiryolu büyük oranda Türk mühendis ve işçisi tarafından yapılan ve işletilen bir demiryolu olmasının yanında tecrübeli ve gayretli memurlara ciddi derecede ihtiyacın duyulduğu bir deneyim alanı da olmuştur. Zira Osmanlı Devleti'nde sivil mühendislik okulu hattın inşasından sadece 22 yıl önce açılmıştır. Okuldan mezun olan öğrenciler devletin işlettiği bir demiryolu şebekesinin olmamasından dolayı ise çok az bir demiryolu inşa ve işletme tecrübesine sahiptir. Bu durum dolayısıyladır ki Hicaz Demiryolu'nun inşasına başlandığı ilk zamanlarda tecrübeli mühendis bulma noktasında Hicaz Demiryolu İnşa Genel Komisyonu ciddi bir sıkıntı ile karşı karşıya kalmıştır. Neticede Hicaz Demiryolu İnşa Genel Komisyonu söz konusu sıkıntıyı gidermenin yolunu dışarıdan yabancı mühendis getirmekte görmüştür. Nihayet yurtdışından mühendis ithal edilmiş ve Hicaz Demiryolu'nda görevlendirilmek üzere bu mühendislerle sözleşmeler imzalanmıştır. İmzalanan söz konusu mukaveleler neticesinde Hicaz Demiryolu projesinin, idari yapısı ve atölyeleri gibi, hemen hemen bütün üst kademe ve kısımlarında Fransız, Avusturyalı ve özellikle Alman mühendisler istihdam edilmiştir.

Demiryolunun inşaatında en iyi mühendislerin istihdam edilebilmesi için de hiçbir fedakârlıktan kaçınılmamıştır. Söz konusu ihtiyaç ve imzalanan mukaveleler neticesinde 1906 yılında Hicaz Demiryolu inşaatında görev yapan 10 yabancı mühendisin yanında 25 de Türk mühendis yer almıştır. Alman asıllı Meissner Paşa demiryolu inşaatında başmühendis olarak görev yapmıştır. Ayrıca İstanbul'da bulunan Hicaz Demiryolu İnşa Genel Komisyonu'nun tam güvenini kazanmıştır.

¹⁴⁵ Aynı belge.

Meissner Paşa'nın yardımcılığına ise Fransız asıllı bir mühendis olan M. Schroder getirilmiştir.¹⁴⁶

Hicaz Demiryolu hattının teknik açıdan idaresi de yine başmühendis Meissner Paşa'ya havale edilmiştir. Diğer bir ifade ile Meissner Paşa hem başmühendis olmuş, hem de Demiryolu İnşaatı Mühendislik Çalışmaları Müdürlüğü görevini sürdürmüştür.¹⁴⁷

Bahsi geçen görevlerin başına Meissner Paşa'nın getirilmiş olması ise isabetli olmuştur. Meissner Paşa o güne kadar yapmış olduğu teknik çalışmaları dolayısıyla zengin bir deneyime sahiptir ve Herr Otto von Kohlstein'in emrinde ve Avrupa Türkiye'si coğrafyasında bir hayli zaman mühendislik çalışmalarında bulunmuştur.¹⁴⁸ Herr Otto von Kohlstein başkanlığında Osmanlı topraklarında inşa edilen demiryolu hattının uzunluğu ise 1.800 kilometrenin üzerindedir. Bu hatları aşağıdaki tabloda görmek mümkündür:

Hattın Adı	Kilometre Uzunluğu	İnşa Süresi	Yıllık Ortalama İnşa Hızı
İzmit – Ankara	486	4	121
Selanik – Manastır	220	3	73
Selanik – Dedeağaç	510	3	170
Alaşehir–Afyon Karahisar	252	2,5	100
Rayak – Halep	332	2,5	133
Toplam	1.800	15	120

Yukarıdaki tabloda isimleri verilen ilk dört hattın inşaatı 1899 yılında başlamış ve 12 yılda tamamlanmıştır. Dolayısıyla da yıllık ortalama inşa hızı 144 kilometre olmuştur. Meissner Paşa geçmişte edinmiş olduğu tecrübelerle dayanarak Hicaz Demiryolu'nun son derece müspet bir proje olduğuna kani olmuştur.¹⁴⁹ Edinmiş olduğu birikim kendisine tükenmez bir enerji vermiş. Hicaz Demiryolu inşaatı aynı zamanda onun yeteneğini ispat etmesine ciddi bir fırsat tanımış, beş yıl süreyle sağlık durumunu bile tehlikeye atacak derecede bütün gücü ile çalışmıştır.¹⁵⁰

¹⁴⁶ Aynı belge.

¹⁴⁷ Aynı belge.

¹⁴⁸ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

¹⁴⁹ Aynı belge.

¹⁵⁰ Aynı belge.

Seçkin bir mühendis ve Alman İmparatoru'nun Özel Meclisi üyesi olan Herr Otto von Kapp Kohlstein'in 12 yıl emrinde çalışmış olan, Hama – Halep Demiryolu Müfettişi bulunan ve aynı zamanda Meissner Paşa'nın çalışmalarına faydalı katkılar sunan Herr Schroder ve daha başka birçok yabancı mühendis Hicaz Demiryolu'nda görev yapmıştır.¹⁵¹

Burada belirtilmesi gereken bir diğer husus ise Sivil Mühendislik Okulu'ndan mezun olan öğrencilerden bazılarının mühendis yardımcısı olarak Hicaz Demiryolu hattında bölgesel şeflik makamlarında görev alabilecek derecede bilgi ve beceriye sahip olduklarıdır. Herr Otto von Kapp Kohlstein'e göre Sivil Mühendislik Okulu'ndan mezun olan bu öğrencilerin tecrübe kazanmaları hâlinde ileride birinci sınıf mühendis olmaları için herhangi bir engel de bulunmamaktadır.¹⁵² İstasyon müdürlüğü, demiryolu trafiğinin düzenlenmesi, şoförlük, muhafızlık ve ateşçilik gibi görevlere ise daha ziyade yerli memurlar getirilmiştir.¹⁵³ Hakikaten de demiryolunun inşaatı dolayısıyla bir dizi Sivil Mühendislik Okulu mezunu öğrenci yetkin birer mühendis hâline gelmişler ve kendilerinden istenen her talebi hakkıyla yerine getirebilecek bir seviyeye ulaşmışlardır.¹⁵⁴

İnşaat İçin Gerekli Olan Malzemelerin Temini

Hicaz Demiryolu'nun yapımı için hiç şüphesiz ki raylar ve demiryolu araçları gibi temel malzemelere ihtiyaç duyulmuştur. Ancak, tersanede istisna olarak üretilen birkaç vagon dışında, temini mutlak surette gerekli olan bu malzemeleri dâhilde üretecek fabrikaların olmaması onların yurtdışından sağlanmalarını kaçınılmaz kılmıştır. Raylar ve traversler Almanya, Belçika ve Amerikan firmalarınca temin edilmiştir. Demiryolu araçları ise sadece Alman ve Belçika firmalarınca sağlanmıştır.¹⁵⁵

İhtiyaç duyulan malzemenin dışarıdan satın alınması ister istemez nakliyatın uzamasına ve dolayısıyla da malzemenin pahalıya mal olmasına

151 Aynı belge; IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

152 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

153 Aynı belge; IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

154 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

155 Aynı belge.



Tebük yakınlarında demiryolu inşaatında çalışan Osmanlı askerleri (Yaklaşık 1903)

İ.Ü. Yıldız Albümleri

sebebiyet vermiştir. Fakat bu olumsuz durum taş köprü ve hattın zeminin yapımında ihtiyaç duyulan malzemelerin kaliteli olan cinsinden temin edilmiş bulunması ve kirecin kireç ocaklarından bedava sağlanmış olması dolayısıyla bir dereceye kadar telafi edilmiştir denebilir. Hemen hemen hat güzergâhının bütünü boyunca bol miktarda taş mevcut olmuş ve bu taşlar köprü ve istasyon binalarının yapımında kullanılmıştır. İstasyon binalarının çatılarının yapımında kullanılan ağaç direkler (salmalar/sütunlar) ise Hayfa yoluyla temin edilmiştir. Köprülerin yapımında demir veya demir işi malzemeler hiçbir surette kullanılmamıştır.¹⁵⁶

İnşaat işinin ilerleme hızı askerlerin, mühendislerin, duvar ustalarının, tesviye ve inşaat işlerinde görevlendirilmiş kimselerin beslenme ihtiyaçlarının yeteri derecede karşılanıp karşılanamamasına bağlı olarak değişmiştir. Su ve yemek gibi malzemelerin develerle taşınması oldukça zor olmuştur. Bu durumu kolaylaştırmak için inşası tamamlanan

¹⁵⁶ Aynı belge.

yerlerde demiryolu hattı kullanılmaya çalışılmış, Maan'da söz konusu ihtiyacı karşılamak üzere bir tren bütünüyle bu işlere tahsis edilmiştir.¹⁵⁷

Hattın Yapımında Görev Alan Hristiyanlara Karşı Sergilenen Yaklaşım

İngiliz belgelerine göre Hicaz Demiryolu'nun inşası sırasında yaşanan bir diğer problem ise hattın inşasında görev alan Müslümanlar ile Hristiyanlar arasındaki uyumsuzluktur.

İngiliz belgelerine göre Hicaz Demiryolu idaresi, Hristiyan işçilere karşı daimi bir husumet içerisinde olmuştur. Bu durumun sergilenmesine hattın bütünü ile Müslümanlar tarafından inşa edilme isteği etki etmiştir. Söz konusu husumet fanatizmden ziyade inşa metodu noktasında Doğu ile Batı arasındaki farktan kaynaklanmıştır. Bu farklılığın bir anlamda çok açık bir şekilde ortaya çıkması ve Batı etkisinden kurtulma isteği özellikle hattın Arabistan bölümlerinde belirgin bir surette tezahür etmiştir.¹⁵⁸ Örneğin özellikle Rayak taraflarında hattın inşasında istihdam edilmiş bulunan İtalyan işçiler oldukça olumsuz bir tavır içerisinde olmuşlar ve sürekli yerli işçilerle ihtilaf yaşamışlardır. Onların bu tutumları mukavelelerinin sonraki senelerde yenilenmemesi riskini ortaya çıkarmıştır. Bu riskin gerçekleşmesi hâlinde, kabiliyetleri ve sundukları hizmet kalitesi bakımından yerlerinin doldurulması oldukça zor olacak olan 1500 kadar işçinin çalışma izinlerinin iptal edilmesi kaçınılmaz gözükmüştür. İtalyan işçiler yaptıkları iş bakımından yerlilerle kıyaslanamayacak kadar kaliteli bir işçilik sunmuşlardır. Böyle olmakla birlikte İtalyanların, mesai saati biter bitmez aşırı derecede içki içmeleri, kavgaya hazır bulunmaları, hafifmeşrep olmaları ve bulundukları ülkenin diline vakıf olmamaları dolayısıyla üç noktada zafiyet içerisinde olmuşlardır.¹⁵⁹

İnşaat Sorumluluğunun Mareşal Kazım Paşa'ya Verilmesi

Hicaz Demiryolu inşaatının sorumluluğu Mareşal Kazım Paşa'ya verilmiştir. Mareşal Kazım Paşa o güne değin sadece organize etme noktasındaki yeteneği ile dikkat çekmemiş, ihtiyatlı davranışları ve oldukça

157 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

158 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

159 IOR: L/P&S/10/12, W.S. Richards, Damascus, February 8, 1902.

gayretli biri oluşu ile de tanınmıştır. Dolayısıyla da onun bu türden özellikleri Hicaz Demiryolu inşaatı sorumluluğunun kendisine verilmesinde etkili olmuştur.

Kazım Paşa'nın üstlenmiş olduğu sorumluluğun kapsamına inşaatta çalışan bütün askerler, mühendisler, kendileri ile mukavele imzalanmış olan müteahhitler ve işçiler dâhil olmuştur.

Mareşal Kazım Paşa özellikle sivil ve askerî sınıf arasında dengeyi sağlayabilmiş, emrindekiler arasında hiçbir ayırım yapmadan güzel bir idare sergilemiş, işin müspet bir neticeye ulaşması için gayret göstermiştir.¹⁶⁰ Ancak üstlenmiş olduğu söz konusu vazife, İngiliz belgelerine göre, onun sonraki zamanlarda, “cahil” olmasına rağmen, sürekli mühendislerin işlerine müdahale etmesi dolayısıyla yıpranmasına sebebiyet vermiştir. Bu durum ise kaçınılmaz olarak ihtilafın yaşanmasına, bölünmelerin meydana gelmesine sebep olduğu gibi, Başmühendis Herr Meissner Paşa'nın mukavele süresinin dolmasının ardından muhtemel görevinden çekilme kararına varması gibi bir kısım ciddi olumsuzluklara yol açmıştır. Ancak inşaatın gidişatını yakından ilgilendirecek olması dolayısıyla Meissner Paşa'nın görevini bırakmayacağı da ümit edilmiştir.¹⁶¹

İnşaat Dairesi genel olarak Meissner Paşa'nın görevine devam etmesini hattın tamamlanabilmesi noktasında vazgeçilemez bir unsur olarak değerlendirmiştir. Fakat böyle bir kanaat olmakla birlikte onun Medayin-i Salih'ten sonraki daha güney cihetlerde incelemelerde bulunmasına da izin verilmemiştir.

Yine Trafik Bölümü'nde görev yapan bir diğer yabancı mühendis M. Gaudin Paşa da işinde oldukça gayretli biri olmasına rağmen, Meissner Paşa gibi, Türk memurlarla münasebetinde çok da fazla bir nezaket görmemiştir. Emrinde çalışan birkaç Avrupalı mühendis, muhatap oldukları nezaketsizlikler ve asları olan Türk subayların Hristiyan birinin vermiş olduğu talimatı yerine getirmeme tavrı sergilemeleri üzerine, çalışma şartlarının elverişli olmadığı mazeretini ileri sürmek suretiyle görevlerinden istifa etmişlerdir.

M. Gaudin Paşa ise görevine tam yetkili olarak başlamış olmakla birlikte hiç de anlaşılmadığı biri olan Rıza Paşa'nın emir altına girmekten

160 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

161 FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, November 4, 1902.

kurtulamamıştır. Böyle bir durumda ise tatsızlığın ve dolayısıyla karışıklığın yaşanması kaçınılmaz olmuştur.

Bu ve benzeri durumlara rağmen İngilizler hattın inşasında çalışan İtalyan ve Avrupalı işçilerin işlerine son verilmesinin mümkün olamayacağını, bunların bilakis görevlerini hattın Medine ve hatta Mekke kısmında da devam ettireceklerini varsaymışlardır.¹⁶²

İş ve İşgücü

Hicaz Demiryolu'nun inşası noktasında karşılaşılan en mühim problemlerden bir diğeri işgücü bulma yolunda yaşanan sıkıntılar olmuştur. Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu mali kriz ise bu sıkıntının temel sebebini oluşturmuştur. İşgücü temin etmek üzere Rusların daha evvelce Sibiryâ hattının inşasında kullanmış oldukları yola başvurulmuş, inşaatta askerlerin çalıştırılması yoluna gidilmiştir. Genç subaylar idaresindeki asker kampları hattın güzergâhını kazmak ve açmak üzere Müserib – Der'a arasında çalıştırılmak üzere ilk defa 1901'de kayıt altına alınmıştır. İlk birkaç ay askerler gayet güzel bir surette çalışmışlardır, fakat sonraki zamanlarda ücretlerin ödenememesi ve daha başka sıkıntılardan dolayı, bir süre için de olsa, çalışma kesintiye uğramıştır. Hatta öyle ki, patlak vermeye ramak kalan isyan Kazım Paşa'nın problemi çözmesi ve yerinde müdahalesi neticesinde önlenmiştir.

1902 yılı başlarında hattın yeni bölümlerinden bazılarının inşasının ihale edilmesini isteyen Herr Meissner'e ihale çağırısında bulunması yolunda talimat verilmiştir. Uygun teklifler alınacağı ümidi ile girilen bu çağrı neticesinde Avrupa'daki demiryolu yapım şirketlerden hatırı sayılır sayıda teklif alınmıştır. Belçika Demiryolları İdaresi (Chemins de Fer Belges) bile 300 veya 400 kilometrelik bir kısmın inşaatına talip olmuştur. Hatta mühendislerini incelemelerde bulunmaları için 1902 Mayısında bölgeye göndermiştir. Fakat Hicaz Demiryolu İnşa Genel Komisyonu ile yapılan görüşmelerde olumlu bir sonuca varılamadığı için söz konusu talepten vazgeçilmiştir.

Netice itibarıyla inşa için ihtiyaç duyulan iş gücü hattın yapımında Türk askerlerinin istihdam edilmeleri suretiyle telafi edilmiştir. Dolayısıyla da sıkıntı sadece mühendislik işlerinin yerine getirilmesi, köprülerin ve benzeri inşaatların yapılması noktasında gerekli müteahhitlerin

¹⁶² IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

bulunması ile sınırlı kalmıştır.¹⁶³ Osmanlı mühendislerinin bu tür işlerde çok az bir tecrübeye sahip olmaları dolayısıyla da yabancıların idareci ve zanaatkâr olarak yardımlarını elde etmek kaçınılmaz olmuştur. Gerçi yabancı zanaatkârlar çölde iş yapmanın konforsuzluğunu ve maruz kalacakları zorlukları dikkate alarak durumdan oldukça kaygı duymuşlardır. Söz konusu kaygıların ötesinde Hayfa ile demiryolu hattının ilk noktası arasındaki uzaklığın fazla olması inşaat için gerekli olan malzemelerin her zaman zamanında temin edilememesini engellemiştir. Dolayısıyla da normalde yapılması gereken işler kesintilere uğramış, bu durum ise inşaatın tamamlanmasını hem geciktirmiş hem de zorlaştırmıştır.

Söz konusu sıkıntılar çölün ortasında ilerleyen hattın her kilometresi için geçerli olmuş, hattın ilk kısımları ile haberleşme imkânı giderek zayıflamış ve azalmıştır. Bu durum ise inşaat malzemelerine ihtiyacı daha da artırmış ve tabii ki buna bağlı olarak da maliyetler yükselmiştir.

İngiliz yetkililerine göre iş gücü ve malzeme temin etmede yaşanan sıkıntılardan kurtulmanın en mantıklı yolu Maan'ın güneyinden kısa bir hat inşa edilerek sahile ulaşmaktır. Yahut da bu noktada Gehimer Raaret Kapp von Ghrulstein'in görüşleri dikkate alınabilir, Şam – Medine hattının Mekke ve Medine üzerinden Cidde'ye ulaşacak bir hat ile bağlantı kurması sağlanabilirdi.¹⁶⁴

Söz konusu sıkıntılar çölün ortasında ilerleyen hattın her kilometresi için geçerli olduğu gibi benzer durumlar esasen orta bölgede çalışmakta olan ve keşif grubunu takip eden inceleme grupları için de geçerli olmuştur.

Prensip olarak inceleme alanı üç eşit bölgeye ayrılmış ve her birine 30 ila 50 kilometre uzunluktaki mesafenin sorumluluğu verilen üç ayrı grup tarafından incelenmiştir. İlk inceleme grubunun kroki ve planlarının kullanımı için bu gruplar takimetre vasıtasıyla yapımı öngörülen demiryolu hattının nihai yüksekliğini belirlemişlerdir. Bahsi geçen üçlü grubu oluşturan tarafların her biri incelemelerinin neticelerini ölçüm defterlerine kaydetmişler defteri ve mühendislik çalışmalarını teknik büro müdürüne teslim etmişlerdir. Söz konusu büro Maan'da yer almış ve hattın inşaatının ilerlemesine paralel bir şekilde yer değiştirmiştir. En geriden kalan bölgede ise hattın inşa çalışmaları devam etmiştir. Bu bölgede çalışma şu şekilde taksimata uğramıştır:

¹⁶³ Aynı belge.

¹⁶⁴ Aynı belge.

Yer çalışmaları setler yapılması, kaya ve taşların kesilmesi, kanal açılması, üst yapılar, traversler ve rayların yerleştirilmesi ile raylar için yatak oluşturulması çalışmalarından ibaret olmuştur.¹⁶⁵

Ancak işler öyle bir şekilde organize edilmiştir ki bütün inşaat alanına yayılmış bulunan piyade taburları bu işlerden sorumlu tutulmuştur. Müteahhitler ve zanaatkârlar ise tünel ve istasyon binalarının da dâhil olduğu mühendislik işleri olan üst yapıların inşaatını tamamlamakla mesul olmuştur. Demiryolu taburları traversler ve rayların yerleştirilmesi işine bakmıştır. Köprülerin inşası ve saire daha ziyade Avusturyalı ve İtalyan müteahhitlere devredilmiş, diğer işler büyük ölçüde Türkler tarafından yapılmıştır. Uygulamanın böyle olmasında ise daha çok yabancı iş gücünü kullanmanın zorluğu belirleyici olmuştur. İstasyon binalarının yapımı, köprü, tünel, kanal ve sairenin inşa edilmesi yahut kayaların kesilerek yol açılması gibi daha zor olan işlerde, az da olsa, yabancı işçi de çalıştırılmıştır. Örneğin 450 kadar İtalyan, Karadağlı ve daha başka milliyetten işçi hattın yapımında istihdam edilmiştir. Ancak hat üzerinde yapılması gereken köprülerin inşası zaman zaman duraklamış ve tamamlanması gecikmiştir. Mesela Ahdar yakınlarındaki 180 metre uzunluğundaki tünelin inşası ve yine Uteyl Vadisi'nden geçen 20 kemerli köprünün yapımı tehirlidir. Hattın duvar işçiliği ve rayları yataklarının yapımı için lazım olan taş ve kum her yerde bol miktarda olmakla birlikte, özellikle demir köprülerin yapımı için lazım olan malzemenin ithal edilmesi yoluna gidilmiştir.¹⁶⁶

Hattın yerleşim yerleri ile aynı seviyede geçtiği yerlerde köprü ve tünel yapımı çok fazla gerekmemiştir. Bu türden yapılar hattın Hama – Halep kısmında olduğu gibi nispeten az olmuştur.¹⁶⁷ Müserib – Der'a arasında ise ekseriyetinin kanallardan oluştuğu, yirmi tane küçük köprünün yapımına ihtiyaç duyulmuştur.¹⁶⁸ Ürdün – Müserib arasında yapılan köprülerin toplam sayısı ise 83'ü bulmuş, bütün Hayfa hattı üzerinde inşa edilmiş olan köprülerin toplamı 141'e ulaşmıştır. Hat üzerinde toplam uzunlukları 1.100 metre olan sekiz tünel inşa etmek gerekmiştir. Yermük Vadisi'nde açılan drenajlara özel bir itina gösterilmiştir. Bu nedendir ki Hayfa'dan Ürdün Vadisi'ne kadar olan kısımda 56 kanal

¹⁶⁵ Aynı belge.

¹⁶⁶ Aynı belge.

¹⁶⁷ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

¹⁶⁸ FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, November 4, 1902.

yapılmışken, hattın sadece Ürdün – Müserib kısmında 246 su kemeri ve kanal inşa edilmiştir.¹⁶⁹

Üst yapıların inşalarının tamamlanması genellikle altyapıların inşasından daha süratli olmuştur. Bu sebeple altyapıların yapılması noktasında müteahhit bulmak, inşaatın şartları itibarıyla zor olduğundan ve bölgede hemen hemen nüfusun hiç olmaması sebebiyle işçi bulmak bir hayli sıkıntılı olmuştur. Bölgede yaşanan bedeviler inşaat işlerinde çalışmayı kesinlikle reddetmişlerdir. Bu sebeptendir ki köprü ve kanal gibi altyapının tamamlanamadığı yerlerde zaman zaman rayların, döşenmek üzere inşa edilen hatların üzerine bırakılması kaçınılmaz olmuştur.¹⁷⁰

Yukarıda da belirtildiği üzere demiryolu inşaatında askerler görevlendirilmiştir. Demiryolu Taburu diye adlandırılabilir olan bu kuvvetler esasen Osmanlı ordusunda daha evvelce olmayan yeni bir teşkilat olmuştur.¹⁷¹ Bu teşkilatın ortaya çıkması ve eğitimleri hakkında burada kısa da olsa bilgi vermek yararlı olacaktır:

1 Mayıs 1900'de Hicaz Demiryolu'nun inşa edilmesi yolunda irade çıktığı zaman bir başka irade daha yayımlanarak demiryolu inşaatında çalıştırılmak üzere orduda bir tabur oluşturulması emredilmiştir. Tabur öncelikle V. Ordu'ya bağlı olarak Şam'da teşkil edilmiştir. Tabur daha ziyade zanaatkâr askerlerden oluşmuştur.

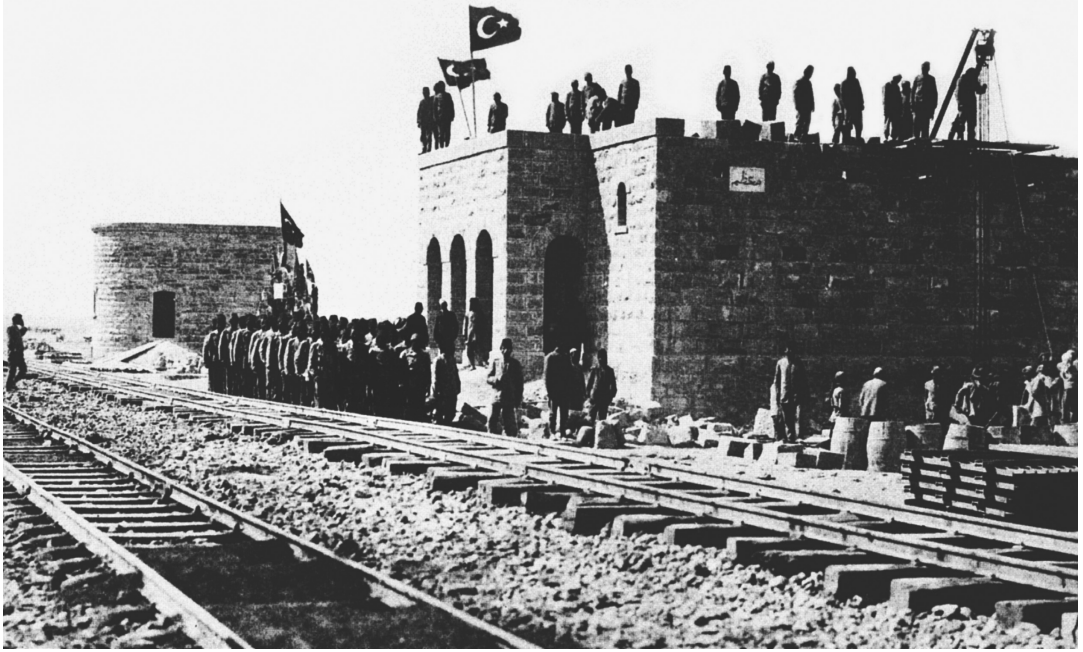
Taburda görev yapan subayların yerini mühendis subaylar almıştır. Ancak birkaç ay sonra hattın inşasına yardımcı olmaları maksadıyla ikinci bir demiryolu taburu daha oluşturmak kaçınılmaz olmuştur. Bu taburda görev yapan askerler de, birincisinde olduğu gibi, Şam'da bulunan V. Ordu'ya bağlı askerlerden meydana gelmiştir. Demiryolu taburunun ilkinin oluşturulması üzerine V. Ordu'daki asker kaybını gidermek üzere V. Ordu'ya yeni erler alınmıştır. İkinci Tabur'un meydana getirdiği boşluk ise yine aynı şekilde davranılmak suretiyle giderilmemiştir. Zira sadece hattın inşası zamanında oluşturulmuş olan bu taburda görev yapan askerler V. Ordu'nun mensubu gibi değerlendirilmiş, görevlerinin bitmesi hâlinde birliklerine geri dönecekleri kabul edilmiştir.

Demiryolu taburuna sonradan katılan erler derhal hatta çalışan askerlerin yanına gönderilmiş, bu acemi askerler askerî ve teknik eğitimlerini

169 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

170 Aynı belge.

171 Aynı belge.



Hicaz Demiryolu üzerinde Muazzam İstasyonu'nun albayraklarla açılış merasimi.

Yitik Hazine Arşivi

orada almışlardır. Demiryolunda çalışan askerler biri Nizam askerleri, diğerleri ise 2 demiryolu taburu olmak üzere toplam üç tabur teşkil etmişlerdir. Sayıları ise 5.000 kişiye ulaşmıştır. Bu askerler hattın değişik noktalarında ve inşaatın farklı kısımlarında görev yapmıştır.¹⁷²

İşlerin Organizesi ve Askerlerin Yaptıkları İş Türleri

İş organizesi bölükler tarafından yapılmıştır. Her bir bölüğe kendi elemanlarını çalıştıracakları belli bir bölge verilmiştir.¹⁷³

Demiryolunda çalışan diğer askerler rayların yerleştirileceği yatağı oluşturup hatları döşerken yaklaşık 400 askerden meydana gelen Pi-yade Taburu¹⁷⁴ ise sıradan sayılabilecek toprak işlerinin yapılması yanında, kayaların kırılması ve setlerin oluşturulması gibi işleri yapmakla

172 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

173 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

174 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

görevlendirilmiştir. Piyade Taburu'nda yer alan askerler aynı zamanda güzergâhın nereden ve nasıl geçeceği noktasında araştırma yapmak üzere oluşturulan gruplarda da görev almıştır.¹⁷⁵

İstihkâm işi ile uğraşanlar ise özellikle teknisyen olarak, demiryolu atölyelerinde, çilingirhane, demirhane ve marangozhanede görevlendirilmişlerdir.¹⁷⁶

Telgraf Müfrezesi, Hicaz ve Hayfa hatları boyunca telgraf çekmekle vazifelendirilmiştir. Bunlar görevlerini tamamladıktan sonra ise demiryolu istasyonlarında telgraf operatörü olarak görev yapmışlardır.¹⁷⁷

3.000 kişiden oluşan Medine Garnizonu ise Türk mühendis subaylar nezaretinde, hattın son istasyonu olan Medine'den çalışmaya başlayarak inşaatın tamamlanmasına katkıda bulunmak istemişlerdir. Herhangi bir köprü yapımı yahut hattı döşeme girişimlerinde bulunmamışlardır.¹⁷⁸

Söz konusu askerlerin dışında dört ayrı asker grubu hattın altyapı işlerinde çalışmıştır. Bunlardan: Bir grup asker hattın güzergâhını çizmekle meşgul olmuştur. Bir grup asker hattın döşeneceği yatağı hazırlamıştır. Bir grup asker traversleri yerleştirmiştir. Bir grup asker rayları döşemiştir.

Hattın yapımı tabii olarak büyük oranda kol gücüne dayanmaktadır. Travers ve ray ile yüklü trenler, hafif lokomotifler vasıtasıyla sevk olunmuştur.

Teknik ressamalar normal elbiseleri ile çalışmışlar herhangi bir askerî eğitimden geçmemiştir. Fakat hattın inşasında çalışmaları askerî hizmetlerine karşılık olarak sayılmıştır.

Askerlerin inşaatta çalıştıkları süre askerlik vazifelerine sayıldığı gibi çalışmaları karşılığında kendilerine cüzi de olsa muayyen bir ücret ödenmiştir.¹⁷⁹ Örneğin:

175 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

176 Aynı belge.

177 Aynı belge.

178 Aynı belge.

179 IOR: L/P&S/10/12; Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Istanbul, June 12, 1906; and Istanbul, Eylül 25, 1907.

1	Kazılan bir metreküp toprak için	1 kuruş ¹
2	Kırılan bir metre kaya için	3 kuruş
3	Çevrede toplanan ve hattın yanı başına yığılan bir metreküp taş için	2 kuruş
4	Demiryolu hattına döşenen bir metreküp taş için	1 kuruş
5	Döşenen bir metre ray için	0.6 kuruş
6	Belli bir ölçülü üzerine döşenen bir metre [?] ray için	0.6 kuruş ²

para ödenmiştir.

Fazla mesai neticesinde hak edilen ücret hak sahiplerine mümkün mertebe düzenli bir şekilde ödenmiştir.¹⁸⁰ İyi bir performans ile bir insanın bir günde 3 metreküp toprak kazabileceği yahut 1 metreküp taş kırabileceği varsayılmıştır.¹⁸¹ Maan'ın güneyinde çalışan herkes fazla mesai yapmıştır. Sıradan bir işçi yahut asker ayda 150 kuruş mesai parası alabilmiştir. Bir erin üç yıllık bir çalışma neticesinde fazla mesai ücreti olarak 15 – 20 lira para kazanması gayet tabii gözükmiştir. Bu para o günkü hayat şartları ve insanların gelir düzeyi dikkate alındığında azımsanmayacak bir meblağ olarak değerlendirilmiştir. Öyle ki söz konusu ücret, sivillerin askere yazılmaları yolunda kendilerini çok ciddi derecede teşvik edici bir unsur olmuştur.¹⁸²

Hattın inşasında çalışan askerlere çalışmalarının karşılığında haftada en fazla 5 gün ödeme yapılmıştır. Zira perşembe günü banyo ve temizlik günü olarak ilan edilmiştir. Cuma günü ise haftalık tatil olarak belirlenmiştir.

Bir başka olumsuzluk ise askerlerin ancak 2/3'ünün aynı anda çalışması istenmiş diğerleri ile aynı anda çalışmalarına sınırlama getirilmiş olan askerlerin 1/3'lük kısmı kampta hizmet vermek ve talim görmekle meşgul olmuştur.¹⁸³

Yapılan iş karşılığında ücret verilmesi sadece erlere mahsus olmamış, inşaatta görev yapan subaylara da ücret ödenmiştir. Maaş ve ücretlerin ödenmesi işi ise Harbiye Nezareti adına Şam'da bulunan V. Ordu

180 Aynı belge.

181 Aynı belge.

182 Aynı belge.

183 Aynı belge.

tarafından yapılmıştır. Ekstra ödemeler ise Hicaz Demiryolu Fonu'ndan karşılanmıştır.¹⁸⁴

Demiryolu harcamaları ancak büyük bir ekonomiyi gerektirirken Türk askerlerinin yıllarca fedakarca çalışması ile hazineye yük olmadan demiryolunu tamamlamak mümkün olmuştur. Tabii ki askerlerin inşaatta çalışmaları maruz kaldıkları şartlar bakımından çok da kolay olmamıştır. Ancak askerler, gözleri ve gönülleri güneye, kutsal mekânlara bir an evvel kavuşma hasret ve heyecanı ile odaklanmış bir şekilde, gündüzün kavurucu sıcaklarına, gecenin ani bir şekilde değişen ısı derecesine, susuzluğun ruhlarına ve bedenlerine çektiirdiği işkenceye yahut mevsimin yaz yahut kış olmasına bakmaksızın geceledikleri barınaklarının kötülüğüne hiçbir surette aldırış etmeyerek çalışmalarına devam etmişlerdir. Hattın inşası için çalışan askerlerin şevkini değil bu olumsuzluklar, 1902 yılında patlak veren ve kısa bir süre içerisinde 100 kadar askerin ölmesine sebep olan kolera salgını bile kıramamıştır. Bu durum takdire şayandır. Sancağın gölgesinde toplanan ve her zaman için hizmete hazır bulundukları mesajını veren erlerden bazıları altı yıl gibi uzun bir süre hattın yapımında çalışma azmi göstermişlerdir. Şunu itiraf etmek gerekir ki erlerin söz konusu şevkleri, istekleri ve hizmetleri neticesinde hattın inşası için, 1 Eylül 1904 tarihi itibarıyla, 3.800.000 metreküp toprak kazılıp taşınmıştır. Büyük bölümü çöl olan ve yüksek ücretler de ödense ihtiyaç duyulan işgücünü bulma şansı bulunmayan bir coğrafyada ancak söz konusu askerlerin fedakarlığı sayesinde hattın inşasının sürdürülmesi problem olmaktan çıkmış, rüya gerçekleştirme şansı bulunmuştur.¹⁸⁵

İnşaatta Çalışan Asker Sayısı

Hicaz Demiryolu'nun Şam'dan el-Ula ve ötesine kadar olan kısmında yaklaşık 5.000 asker çalışmıştır. Medine'de son bulan hattın bu noktasında her biri 4.200 kişiden meydana gelip 5 ayrı gruba ayrılmış olan 3 tabur asker istihdam edilmiştir. Bunlardan özel demiryolu taburu olan ikisi Ahdar ile Medayin-i Salih arasında hizmet vermiştir. Bu grupta yer alan askerler hattın gerçek anlamda kalıcılığını sağlayacak olan travers ve raylarını döşemiştir.¹⁸⁶ Dolayısıyla denebilir ki hattın yapımı büyük oranda askerler tarafından gerçekleştirilmiştir. Müteahhitlere

¹⁸⁴ Aynı belge.

¹⁸⁵ Aynı belge.

¹⁸⁶ Aynı belge.

düşen görev ise bir anlamda Umman ve Maan gibi yerlerden işçi bulup getirmek olmuştur. Bunu da ancak adı geçen yerler dâhilinde başarmış oldukları söylenebilir.¹⁸⁷

Hattın geçtiği tüm bölgede, bir iki istisna dışında, herhangi bir köy yahut mezra yer almamıştır.¹⁸⁸ Mesela Zerka bölgesinde, aynı isimle var olan köy, hattın geçtiği yerden bir hayli uzakta olmuştur. Amman'da hatırı sayılır büyüklükte bir köy bulunurken Der'a küçük bir kasabadan ibarettir.

Demiryolu inşaatında çalışan askerlerin sınıfı ve adedi şöyledir:¹⁸⁹

1	Demiryolu Taburu, No	1200 kişi olup 1 Eylül 1900 tarihinden itibaren hattın güzergâhının keşfi işinde istihdam edilmiştir.
2	Demiryolu Taburu, No 2	1200 kişi olup Mayıs 1900 tarihinden itibaren hattın inşasında istihdam edilmiştir. 1904 baharından 1905 Eylülüne kadar ise Hayfa hattında görevlendirilmiştir.
3	V. Orduya Bağlı Erlerden Oluşan İstihkâm Taburu	200 kişi olup Mayıs 1900 tarihinden itibaren hattın inşasında istihdam edilmiştir.
4	V. Orduya Bağlı Erlerden Oluşan Telgraf Taburu	50 kişi olup 1 Eylül 1901 tarihinden itibaren hattın inşasında istihdam edilmiştir.
5	33. Orduya Bağlı Erlerden Oluşan İki Piyade Taburu	1000 kişi olup 1 Eylül 1901 tarihinden itibaren hattın inşasında istihdam edilmiştir.
6	39. Orduya Bağlı Erlerden Oluşan Üç Piyade Taburu	1000 kişi olup 1 Eylül 1901 tarihinden itibaren hattın inşasında istihdam edilmiştir.
7	33. Orduya Bağlı Erlerden Oluşan Dört Piyade Taburu	1000 kişi olup 1 Eylül 1901 tarihinden itibaren hattın inşasında istihdam edilmiştir.
	Toplam:	5.650 kişi

187 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, İstanbul, June 12, 1906.

188 Ibid; FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, November 4, 1902.

189 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, İstanbul, November 17, 1906.

Askerler ve İnşaat için Yapılan Harcamalar

Askerlerin ihtiyaç duydukları gıda ve malzemelerin bir merkezden temin ve tevzi edilebilmesi maksadıyla demiryolunun başlangıç noktasını teşkil eden Şam'da özel bir komiserlik kurulmuş, bu girişim birtakım problemlerin çıkmasına sebep olmuştur. İhtiyaç duyulan malzemelerin bölgeden temin edilmesi imkânı hiçbir surette söz konusu olmamıştır. Askerlerin gıda ihtiyacını karşılamak için gerekli olan canlı koyunların öncelikle Amman'dan Tebük'e gönderilmesi gerekmiştir. Ayrıca söz konusu hayvanların Şam'a ulaşabilmesi için yaklaşık 483 kilometrelik bir mesafeyi kat etmesi icap etmiştir. Böyle bir nakliyat sırasında ise tabii olarak hayvanlar acı çekmişler, su ihtiyaçlarının karşılanamaması, havanın sıcak olması ve daha başka olumsuzluklardan dolayı kilo kaybına uğramışlardır.¹⁹⁰

Demiryolunda çalışan askerlerin maaşlarının, elbiselerinin ve günlük azıklarının sağlanması sorumluluğunu ise Seraskerlik makamı üstlenmiştir. Ancak zaman zaman Demiryolu Komisyonu, Seraskerlik makamının üstlenmiş olduğu bu ödevi yerine getirmekte gecikmesi veya yeterli düzeyde temin edememesi dolayısıyla, askerlerin giydikleri elbiselerin ve gıda malzemelerinin ücretinin yarısını ödeme yoluna gitmiştir.¹⁹¹ Böyle bir uygulama bir dereceye kadar da olsa harcamaları sınırlamış yahut verilen hizmetin ucuza mal edilmesini gerektirmiştir.¹⁹²

Askerlerin ihtiyaçları karşılamak üzere oluşturulan ana depo Tebük'te yer almıştır. Gıda olarak askerlere verilen yiyecek, ekmek yahut bisküvi, pirinç ve şekerden ibaret olan peksimet olmuş, et nadir aralıklarla sunulmuştur. Sebze ise şiddetle ihtiyaç duyulmuştur.

Erzak miktarı yeterli düzeyde olmakla birlikte kalite bakımından da sıkıntılıdır. Yolculuklar sırasında askerlerin yemekleri yine kendi aralarından çıkan aşçılar tarafından hazırlanmıştır. Bu tür zamanlarda askerlere sunulan gıda daha ziyade kavurma, pirinç ve peksimet şeklinde olmuştur. Eğer yolculuk sırasında su bulma sıkıntısı yaşanacaksa keçi yahut koyun derisinden yapılan tulumlar içerisinde su da taşınmıştır. 30 – 40 litre alan bu su kaplarından bir deveye dört veya beş adet

¹⁹⁰ Aynı belge.

¹⁹¹ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

¹⁹² Ibid; FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, November 4, 1902.

yüklenebilmiştir. Geceleri ise istirahat ve dinlenme, kurulan çadırlarda gerçekleşmiştir.¹⁹³

Hattın güzergâh şartlarına bağlı olarak yapılan iş maliyet bakımından farklılıklar gösterebilmiştir. Ancak, Avrupa standartları dikkate alındığında, kesinlikle belirtmek gerekir ki hattın inşası, ortalaması itibariyle, oldukça ucuza gelmiştir. Örneğin Şam – Der’a arasında hattın bir kilometresinin maliyeti 1.660 Türk lirasına mal olmuşken¹⁹⁴ Yermük Vadisi’nde, demiryolu araçları da dâhil olmak üzere, bir kilometrenin maliyeti 1.400 Türk lirası tutmuştur. Meissner Paşa’nın hesaplamalarına göre 1906 yılı sonları itibariyle hattın inşası için harcanan toplam para miktarı yaklaşık 3.000.000 Türk lirası civarındadır.¹⁹⁵ İstatistiklerden elde edilen bilgiye göre ise hattın yapımında görevlendirilen askerler için yapılan harcamalar hariç olmak üzere, inşa edilen her kilometrenin maliyeti 50.000 frankı bulmuştur.¹⁹⁶

Hattın yapımında bazen maliyet artışları söz konusu olabilmıştır. Mesela Müdevvere – Mekke arasındaki yapım çalışmaları diğer yerlere göre daha pahalıya gelmiştir.

Hattın inşasına başlanması ile birlikte ihtiyaç duyulan bir başka husus emniyet konusu olmuştur. Hatta çalışan işçiler kadar inşa malzemelerinin de muhafaza edilmesi gerekmiştir. Bu ise maliyeti artırıcı bir başka unsur olmuştur.¹⁹⁷

Mekke’ye doğru yaklaşıldıkça birinci ve ikinci maddelerde belirtilen sebeplerden dolayı hattın inşa maliyeti artış göstermiştir. Dezavantajları daha az hissedilebilir hâle getirebilmek için ise Hicaz Demiryolu inşaatına ikinci bir nokta olarak Cidde’den başlamak, önce Cidde – Mekke hattını inşa edip Medine üzerinden Şam’dan gelen ana hatla birleştirmek daha makul gözükmiştir. Muhtar Bey Cidde’den Mekke’ye doğru inşa edilecek böyle bir hattın sağlayacağı maddi ve manevi kazancı izah etmeye çalışmış ve söz konusu hattın yapılması gerektiğini samimiyetle savunmuştur.¹⁹⁸

193 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

194 FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O’Conor, Damascus, November 4, 1902.

195 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

196 Aynı belge.

197 Aynı belge.

198 Aynı belge.

İngiliz belgelerine ve hesaplamalarına göre 1906 yılı başına gelindiğinde Mekke'ye kadar daha inşa edilmesi gereken 1.100 kilometrelik bir mesafe söz konusu olacaktı. Bu mesafe ise kilometre maliyeti 50.000 franktan hesaplandığı takdirde, 60.000.000 franka mal olacak demektir. Dolayısıyla hattın tamamlanabilmesi için yılda 150 kilometre ray döşemek gerekecekti. Bu da inşaatın en az yedi yılda tamamlanması ve her yıl 7.500.000 frank para harcanması demektir.¹⁹⁹ Belgelere göre hattın inşaatının ilk beş yılında toplanan bağışların miktarı 17.500.000 franka ulaşmıştır. Bu da ortalama olarak yıllık bağış miktarının 3.500.000 frank olduğu anlamına gelmektedir. Ayrıca Kurban Bayramlarında kurban derilerinin toplanarak Hicaz Demiryolu adına satılması ve Hicaz Demiryolu Pulları'ndan elde edilen gelirler neticesinde ilk dört yılda 16.000.000 frank kazanılmıştır. Dolayısıyla yılda ortalama 1.000.000 frank elde edilmiştir demektir. Hattın tamamlanan kısımlarının işletmeye açılmasından dolayı sağlanan yıllık kazanç ise 7.500.000 frank tutmuştur. Bu meblağ ise hattın inşaatı için bir yılda harcanması gereken paraya denk düşmüştür.²⁰⁰

Hattın inşasında çalışan askerler demiryolunun sağında ve solunda kurulmuş olan çadırlarda barınmışlardır. Bu çadırlar inşaatın ilerlemesine bağlı olarak ileriye doğru yer değiştirmiştir. Askerlerin çadırlarda kalmasının temel sebebi hat güzergâhı boyunca evlere yahut köylere rastlanmamasıdır. Böylece Türk örf ve adetlerine göre askerlerin köylere yahut evlere yakın yerlerde gecelemlerinin çok da hoş karşılanmaması da bu uygulamanın bir diğer sebebini teşkil etmiştir. Her bir bölük ve her bir müfrezinin kendisine mahsus ikamet yeri olmuştur. Yemekler de orada büyük kazanlar kullanılarak hazırlanmıştır. Ekmekler taşınabilir cinsten kamp fırınlarında pişirilmiştir. Askerler kış mevsimlerinde üniformalarını giyerek çalışmışken yaz aylarında ise ketenden beyaz takımlarını giymişlerdir. Başlarını güneşten korumak için ise Araplar gibi sarmışlardır.²⁰¹ Bütün bunlar da tabii olarak hattın inşa maliyetini asgariye indirmiştir.

7. İnşa Hızı ve Önündeki Engeller

Hicaz Demiryolu'nun inşasında başından sonuna kadar olağanüstü bir hız ile çalışılmıştır.²⁰² Askerlerin inşaatta istihdam edilmiş olması

199 Aynı belge.

200 Aynı belge.

201 Aynı belge.

202 Aynı belge.



Bedeviler

inşaatın hızlı bir şekilde ilerlemesine büyük bir katkı sağlamıştır.²⁰³ Askerler oldukça tatmin edici bir surette çalışmışlar ve tenkide hiçbir surette mahal bırakmamışlardır. Diğer bir ifade ile eğer demiryolu inşaatı hızlı bir şekilde ilerlemişse bu ancak hattın yapımında çalıştırılan askerler sayesinde söz konusu olmuştur. 1900 yazında hattın Müdevvere – Zatü'l-Hac arasındaki bölümünün inşaatı tamamlanmıştır. İnşaatteki ilerleme hızına bakılarak aynı yılın sonunda hattın Tebük'e kadar tamamlanabileceği düşünülmüştür.²⁰⁴

İnşaatın fevkalade bir hızla ilerlemesinde askerlerin iş üretmedeki samimiyetleri yanında Herr Meissner Paşa'nın başmühendis ve müdür olarak tayin edilmesi ve İnşaat Yüksek Komisyonu'nun da desteğini elde ederek, emrinde çalışan memurlara yeterli ve düzenli bir şekilde maaş ödenmesini garanti altına alması ve daha başka tedbirlere muraat etmesi de belirleyici olmuştur.²⁰⁵

1902 yılının başlarında ise demiryolu inşaatında hızlı bir gelişme kaydedilmiştir. Herr Meissner'in enerjisi ve yönetim kapasitesi her yönde hissedilmiştir. Demiryolu inşa tecrübesini ancak hatları döşeyerek elde edebilen askerler günde 2 – 3 kilometre hat yapmayı başaramışlardır. Hicaz Demiryolu hattının inşasında Rayak – Hama hattında görev yapıp belli oranda tecrübe kazanmış olan askerler de görev almışlardır.²⁰⁶ Ancak her şey yolunda gitmekte iken bahar mevsimi sonlarında, hacıların hacdan dönmelerinin hemen ardından, inşaatın merkezî durumunda olan Amman'da askerler ve yine burada istihdam edilmiş bulunan işçiler arasında kolera salgını zuhur etmiştir. Bu olumsuz gelişme üzerine Amman'daki inşaata yedi ay süreyle ara verilmek zorunlu olmuştur. Bu zaman zarfında İnşaat Yüksek Komisyonu tazminat ödemek suretiyle Fransız şirketi ile uzlaşmaya varmıştır. 1903 yılı içerisinde Şam ve Der'a'yı birbirinden ayıran 330 kilometre uzunluğunda bir hattın inşa edilerek kullanıma açılması söz konusu olmuştur. Bu yol, tren servislerinin oldukça düzensiz olmasına rağmen, demiryolu malzemesinin Der'a'ya kadar nakledilmesine, muayyen bir miktarda da olsa, kolaylık sağlamıştır. Hattın inşası için gerekli olan malzemelerin nakliye ücretini

²⁰³ Aynı belge.

²⁰⁴ Aynı belge.

²⁰⁵ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

²⁰⁶ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

makul bir düzeye çekebilmek için Beyrut – Şam ve Şam – Amman hatları oldukça güneyden götürülmüştür. Ayrıca Der'a'dan Hayfa'ya uzanacak bir şube hattının yapımı üzerinde de kafa yorulmuştur.²⁰⁷

Hacıların Mekke'ye gidişlerini kolaylaştırmak maksadıyla Maan – Müdevvere hattının 113.2 kilometrelik mesafesinin 1903 yılında işletmeye açılması planlanmıştır.²⁰⁸ 1905 yılı sonu itibariyle hattın Müdevvere'ye kadar olan 572 kilometrelik kısmının inşası tamamlanmıştır. 1 Eylül 1900 tarihinden itibaren Tebü'k'ten, Medayin-i Salih'in 30 kilometre güneyinde bulunan, el-Ula'ya kadar olan kısımda rayların döşenmesi bitirilmiştir. el-Ula'dan sonraki 40 kilometrenin zemin işleri tamamlanmışken diğer bir 44 kilometrelik kısmı ise plan ve projeye göre, inşa edilmeye hazır hâle getirilmiştir. Yine Medine tarafında hattın 4 kilometresinin yapımı bitirilmiş ve 46 kilometresinin üzerinde ise yapım çalışmaları devam etmiştir.²⁰⁹ Ancak inşaat çok süratli bir şekilde sürdürülmesine rağmen hattın çok kısa bir zamanda tamamlanıp işletmeye açılması tabii olarak çok da mümkün gözükmemiştir.²¹⁰ Demiryolu müfrezesi, hat yapmada büyük bir ustalık kazanmıştır. Başmühendis Herr Meissner Paşa demiryolu müfrezesinin edinmiş olduğu söz konusu tecrübeyi dikkate alarak Şam – Amman şube hattının 14 yahut 16 haftada inşa edilebileceğini hesaplamıştır.²¹¹

1903 yılı sonu itibariyle Şam – Amman arasında Der'a, Müserib, Nesib ve Mufarrak'ta dört adet istasyon yer almış ve hepsinin de inşaatları tamamlanmıştır. Harbetu'l-Samra, Zerka ve Amman'da yapılmakta olan istasyonlar ise tamamlanma aşamasına gelmiştir. Amman'dan sonra hattın yapımı 66 kilometre uzaklıktaki Deba denen mahalle

207 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

208 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

209 IOR: L/P&S/10/12; Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Istanbul, Eylül 25, 1907. Bu hat üzerinde inşa edilen yahut edilmesi planlanan istasyonlar şunlar olmuştur: Tebü'k (692. Kilometrede), Uteyl Vadisi (720. Kilometrede), Daru'l-Hac (741. Kilometrede), Mustabka (755. Kilometrede), Hamis (782. Kilometrede), Dezad (805. Kilometrede) Muazzam (828. Kilometrede), Hişm-Sana (853. Kilometrede), Daru'l-Hamra (880. Kilometrede), el-Mutaab (904. Kilometrede), Ebu-Taker (918 kilometrede), el-Muşim (930. Kilometrede), Medayin-i Salih (953. Kilometrede) ve el-Ula (yaklaşık 980. Kilometrede). Bak: IOR: L/P&S/10/12; Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Istanbul, September 25, 1907.

210 Ibid, June 12, 1906; FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, November 4, 1902.

211 IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, December 15, 1903.

kadar varmıştır. Deba'dan sonra Katrana'ya kadar olan 38 kilometrelik mesafenin ise zemin çalışmaları tamamlanmıştır. Katrana'ya 70 kilometre uzaklıkta bulunan Aneze'ye kadar olan güzergâhta da altyapı çalışmaları devam etmiştir. Özetle söylemek gerekirse hattın toplamda 303 kilometrelik bir kısmının, şöyle veya böyle, inşaatı tamamlanmıştır. 108 kilometrelik kısmının ise altyapı işleri bitirilerek rayların döşenmesi noktasına gelinmiştir.²¹²

Müserib – Maan arası 800 kilometre diğer bir ifade ile hattın toplam uzunluğunun 1/3'ü kadar olmuştur. Bu noktada 1 Eylül 1902 tarihi itibarıyla, yıllık ortalama iş hızı 200 kilometre kadar olmuştur. Böyle bir ortalama gerçekten takdire şayan bir başarı olarak değerlendirilmiştir.²¹³

Yıllık ortalama iş hızı bu minval üzere olmakla birlikte bazı yerlerde, örneğin inşasına 1900'de başlanan Müserib – Der'a hattında, çalışma, yeterli teknik desteğin olmaması dolayısıyla, değerlendirmeye alınmayacak kadar yavaş ilerlemiştir.²¹⁴ Fakat Demiryolu İnşa Yüksek Komisyonu yıllık inşa hızının 150 kilometre olabilmesi için gerekli tedbirleri almış, satın alımlar ve çalışma faaliyetlerini sürdürebilmek için lüzumlu sermayeyi temin etmiştir.²¹⁵ Dolayısıyla da kendisine kaliteli malzeme kullanma fırsatının eşlik ettiği inşa çalışmaları, tatmin edici bir hız ve surette devam etmiştir.

Bu noktada belirleyici olan diğer bir faktör ise her bir Müslüman ferdin çok içten ve samimi bir surette Allah'ın rızası ve peygamberin hoşnutluğunu kazandıracak olan bu ulu yolun bir an evvel tamamlanmasını istemesi olmuştur. Böyle bir inanç ve yaklaşımın sonucundadır ki hattın büyük bir bölümünün inşasının tamamlanması mümkün olabilmiştir.²¹⁶

Şam ile Medine arasında yapımı öngörülen Hicaz Demiryolu projesinin hızlı bir biçimde gerçekleşmesindeki bir başka temel unsur ise bu hattın hacıların kutsal beldelere gitmelerini kolaylaştıracak olmasıdır.²¹⁷ Bu noktada en etkili olan ve temel bir faktör hattın inşasının, tahta çıkışının 27. yıldönümü olan 1 Eylül 1903 tarihinden evvel Maan'a

212 Aynı belge.

213 FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor, November 10, 1902.

214 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

215 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

216 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

217 FO: 78/5452, H.R. O'Connor, Istanbul May 23, 1900.

kadar tamamlanması için gerekli tedbirlerin alınmasını Sultan II. Abdülhamid'in irade etmesi olmuştur.²¹⁸

Netice olarak Sultan II. Abdülhamid tarafında alınan takdire şayan tedbirler sonucundadır ki hattın yapımı olağanüstü bir hız sergilenmek suretiyle tamamlanmıştır.²¹⁹ Sultan II. Abdülhamid, konuyla yakından ve bizzat ilgilenerek, hattın Medayin-i Salih'e kadar süratle tamamlanmasını istemiştir. Onun bu yöndeki isteği, iradesi üzerine inşa faaliyetleri mümkün olabildiğince süratli bir şekilde yerine getirilmeye çalışılmıştır.²²⁰

Sultan II. Abdülhamid bir taraftan inşaatın süratle tamamlanması için tedbirler almış diğer taraftan çıkarmış olduğu iradelerle Medine halkının demiryoluna ilgi duymasını sağlamış, onların sürdüregeldikleri kervanlarla yolculuk etme alışkanlıklarının yerini trenin alması için çalışmıştır. Bu maksatla da Medine ve çevresinde yaşayan tanınmış şeyhlerin 1906 Ağustos'u başında Erasiman'da bir araya gelmeleri sağlanmış, daha sonra ise bu şeyhler, Sultan II. Abdülhamid'in özel talimatı ile tam bir konfor içinde, trenle Şam'a gönderilmişlerdir. Esasen Sultan II. Abdülhamid'in bu tavrı bile onun demiryoluna ne kadar önem verdiğini ortaya koyması bakımından son derece mühim olsa gerekir.²²¹

Hicaz Demiryolu'nun 1906 Ocak ayına kadar yapımı tamamlanan kısımlarını şu şekilde göstermek mümkündür:²²²

Ana Hat Üzerinde	Kilometre
Şam – Müdevvere	572
Müdevvere – Zatü'l-Hac	17 (Yaklaşık)
Şube Hat Üzerinde	
Hayfa – Der'a	161
Toplam: 750	

1906 yılında hattın yapımı, Şam'dan 870 kilometre uzaklıkta bulunan, Darü'l-Hamra'ya kadar tamamlanmıştır.²²³

218 FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor, November 10, 1902.

219 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

220 IOR: L/P&S/10/12, From U.F.S. (H.R.O'Connor.) to Foreign Office, Therapic, August 6, 1906.

221 Aynı belge.

222 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

223 IOR: L/P&S/10/12, From U.F.S. to Foreign Office, Therapic, August 6, 1906.

O günkü tarihte dünyada demiryolu inşaatındaki ortalama inşa hızı yıllık hız 144 kilometre olmuştur. Hicaz Demiryolu'nun yapımındaki yıllık ortalama inşa hızı ise 150 kilometreyi bulmuştur. İki hız birbiri ile kıyaslandığı zaman Hicaz Demiryolu inşa hızının gayet iyi bir netice olduğu söylenebilir.²²⁴ Nüfusun gayet seyrek bir şekilde meskûn olduğu, su kıtlığının had safhada bulunduğu bir coğrafyada söz konusu yıllık ortalamanın gayet makul olduğunu hiç şüphesiz ki kabul etmek gerekir. Yıllık inşa hızının ortalama 200 kilometre civarında olmasını beklemek ise o günkü şartlar dâhilinde zaten pek de mümkün değildir.²²⁵

Bu noktada daha evvelce Osmanlı coğrafyasında yapılmış olan ve aşağıda dökümü verilmiş bulunan demiryollarındaki inşa hızlarını dikkate almak yararlı olsa gerekir.²²⁶

Sıra No	Hattın Adı	Ortalama İnşa Hızı (Km)	İnşa Edildiği Yıl Sayısı	Hattın Toplam Uzunluğu
1	İzmit – Ankara	121	4	186
2	Selanik – Manastır	73	200	3
3	Selanik – Dedeağaç	170	510	3
4	Alaşehir–Afyonkarahisar	100	252	2,5

Anadolu Demiryolu Hattı'nın inşasında yıllık ortalama inşa hızı 150 kilometreyi bulmamıştır. Şurasını da unutmamak gerekir ki Hicaz Demiryolu dar çaplı bir hat iken yukarıda zikredilen hatlar ise nominal çaplı demiryolları olmuştur. Gayet masraflı bir inşa çalışması gerektirmiş olan Yermük Vadisi'nde inşaata başlamadan evvel 1903 yılı Eylül ayına kadar olan zaman zarfında, demiryolu araçları, istasyon binaları ve sair gereçler de dâhil olmak üzere, gerçekleştirilmiş bulunan yapımlar için yapılan harcama 1.500 Türk lirasını yani kilometre başına yaklaşık 35.000 kuruşu bulmuştur. Yermük Vadisi'nde inşaatın tamamlanmasından sonra 1905 yılı sonu itibarıyla yapılan hesaplamalarda yapılan masrafın 2.200 Türk lirası olduğu, bunun da kilometre başına takriben 50.000 kuruş kadar tuttuğu görülmüştür.

224 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

225 Ibid; IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, December 15, 1903.

226 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

Sadece bu son hesaplama dikkate alınmış olsa dahi Hicaz Demiryolu hattı inşasının nispeten ucuza gelmiş olduğu kabul edilebilir. Bu ucuzluğun en başta gelen sebebi ise inşaatta Türk askerlerinin çalıştırılmış olmasıdır.²²⁷

Yukarıda da belirtildiği üzere Hicaz Demiryolu hattı yer yer, özellikle Yermük Vadisi'nde masraflı bir çalışmayı, uzun bir uğraşmayı ve zaman sarfını gerektirmiş olmasına rağmen, gerek hattın tamamlanması için genel olarak duyulan derin arzu ve iştiaak gerekse Sultan II. Abdülhamid'in inşaatı bizzat yakından takip etmesi ve bir an evvel bitirilmesi için her türlü tedbire başvurmuş olması, onun saltanatı yıllarında ortaya koymuş olduğu bu büyük projenin yapımının sekiz yıl gibi kısa bir zaman zarfında tamamlanmasını mümkün kılmıştır.²²⁸

Hastalıklar

Hicaz Demiryolu'nun inşa edilmesini engelleyen, en azından inşa hızını yavaşlatan temel problemlerden birisi maruz kalınan salgın hastalıklar olmuştur. Salgın hastalıkların ortaya çıkması ise iki esas sebebe dayanmıştır: İklim ve beslenme

Çölde yeşil sebzenin olmaması ve sıcak bir iklimde yoğun bir surette yapılan çalışmayı destekleyecek uygun gıdaların sunulamaması, susuzluktan dolayı gerekli temizliğin tam olarak sağlanamaması neticesi dizanteri, tifo ve skorbut gibi salgın hastalıklar yaşanmıştır. Yeşil sebze Tebük vahasında yetişmiş olmakla birlikte askerlerin sebze ihtiyacının buradan temin edilmesi yoluna da gidilmemiştir. Türk askerleri özellikle yeşil sebze ile beslenme bakımından olumsuz bir durumla karşı karşıya kalmışlardır. Hattın inşasında görev almış olan İtalyan ve diğer yabancı işçilerin gıda ihtiyaçları ise müteahhitleri yahut anlaşma yaptıkları şirketler tarafından karşılanmıştır. Bu ise onların ciddi herhangi bir sıkıntı ile karşılaşmalarını önlemiştir.

Türk askerlerinin beslenme açısından maruz kaldıkları söz konusu vahim durum sebebiyle, inşaat malzemesi taşıyan trenlerin yüklerini boşalttıktan sonra geri dönüşlerinde demiryolu yapımında çalışan, ama hastalığa yakalanan çok sayıdaki hasta askerleri taşımalarını gerektirmiştir.²²⁹

227 Aynı belge.

228 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

229 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.



Hayfa İstasyonu'ndaki Osmanlı mezarlığı. Fotoğraf: M. Hülagü

Hastaları tedavi edebilmek maksadıyla biri Tebük'te, diğeri ise el-Ula'da olmak üzere 150 yataklı iki askerî hastane inşa edilmiştir. Ayrıca Maan'da yine 150 yataklı bir çadır hastane kurulmuştur. Durumu kötü olan hastalar ise tedavi için Şam'a gönderilmiştir. Açık vagonlar içerisinde nakilleri sırasında ise hastalara tıbbi açıdan ciddi hiçbir müdahalede bulunulamamıştır.²³⁰

HİCAZ DEMİRYOLU'NUN MALİ CEPHESİ

Gelir Kaynakları

Hicaz Demiryolu'nun mali cephesi dinî bir konu olarak değerlendirilmiş ve bu konu her Müslüman'ın yerine getirmesi gereken bir vazife olarak görülmüştür.²³¹ Bu yaklaşım dolayısıyla hattın yapımını sağlayabilmek için zaman zaman Müslümanların bağışlarına müracaat edilmiştir.²³²

230 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

231 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Therapia, Eylül 18, 1907.

232 FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor, November 10, 1902.

Hattın inşa edilebilmesinde ihtiyaç duyulan sermayeyi elde edebilmek için bütün Müslümanların bağış yapmaları istenmiştir. Beklenen bağışın gerçekleşmesini sağlamak için de yoğun bir propaganda faaliyeti-ne girilmiştir. Dönemin Osmanlı Hükûmetleri başlatılan inşa hareketi ve propaganda faaliyetlerinde olumlu bir sonuca ulaşabilmek için toplum ileri gelenlerine, hatırı sayılır kimselerine, tanınmış dinî şahsiyetlerine yahut sivil fertlerine müracaat etmiştir. Hattın inşa edilmesindeki ehemmiyete dikkat çekilerek kutsal yerlere yapılacak seyahatlere getireceği kolaylıklar üzerinde durulmuş, dinî karakterine vurguda bulunan konuşmalar yapılmıştır. Buna misal olarak ulemadan Bağdatlı Seyyid Abdül Hak Efendi Amritsa'da yaptığı bir konuşmasında Müslümanların dikkatini hattın inşa edilmesinin gerekliliğine çekmeye çalışmıştır. Söz konusu konuşmasında özetle şunları söylemiştir:

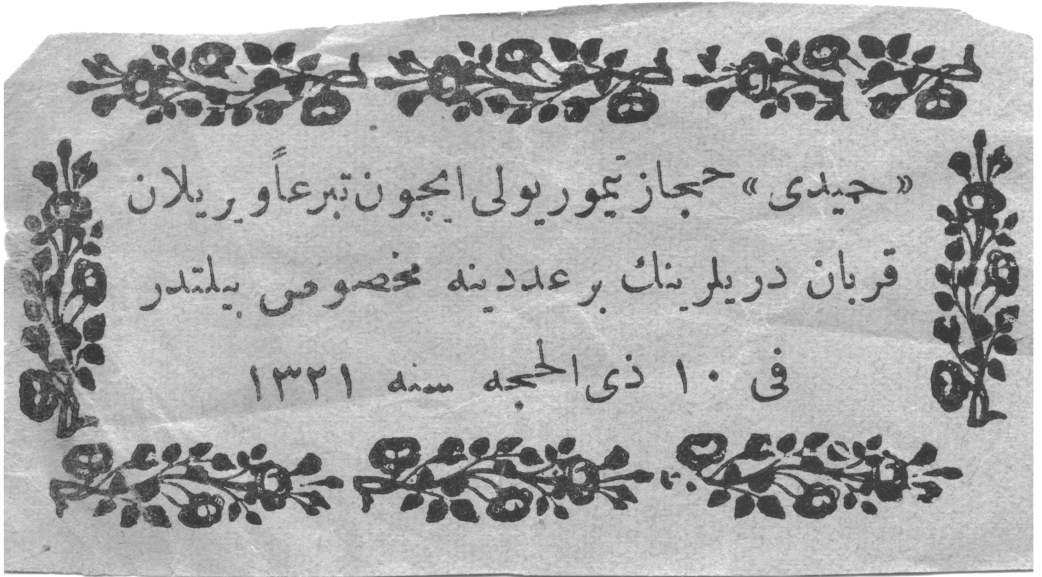
“Dünyadaki tüm Müslümanlar, Hicaz Demiryolu projesini uygulamaya koymuş olmasından ve inşası için kendi cebinden 50.000 Türk lirası bağışta bulunma cömertliğini göstermiş bulunmasından dolayı hükümdarları Sultan II. Abdülhamid'e şükran borçludur. Mukaddes mekânlara yapılacak seyahatleri ciddi derecede kolaylaştıracak olan bu büyük projenin yapımı için gerekli olan paranın bütünüyle Osmanlı Müslümanları tarafından karşılanmasını beklemek de yanlış olur. Bundan dolayıdır ki dinî bir görev olarak Sultan II. Abdülhamid'in başlatmış olduğu bu asil girişime destek verilmesi gayet münasip olacaktır.²³³”

Yapılan bu tür konuşma ve propagandalar neticesinde Hint Müslümanları Hicaz Demiryolu Fonu'na 5.000.000 rupi bağışta bulunmuşlardır. Hatta bir rivayete göre toplam gelirlerinin yüzde 6,4'ünü Hicaz Demiryolu Fonu için vergi olarak vermeyi kabul ettiklerini söylemişler ve bu paranın beşte üçünün Haydarabad Müslümanlarının, Cidde ile yaklaşık 96 kilometre uzağındaki Arafat Dağı arasına inşa edilecek bir şube hattı için harcanması, geriye kalan beşte ikisinin ise genel olarak demiryolu inşaatına sarf edilmesini istemişlerdir. Böyle bir taahhüdün gerçekleşmesi hâlinde Hicaz Demiryolu Fonu'na 5.000.000 rupi daha bağışlanmış olacaktır.²³⁴

Kısaca ifade etmek gerekirse Hicaz Demiryolu'nun inşası için ihtiyaç duyulan para bütün dünyada yaşayan Müslümanların yapmış oldukları

233 FO: 78/5452, Marquess of Lansdowne, K.G., Istanbul, 30 November 1900.

234 IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, December 15, 1903.



Demiryolu için toplanan kurban derisi makbuzu. Üzerinde "Hamidiye Hicaz Demiryolu için teberrüen verilen kurban derilerinin bir adedine mahsus bilettir." ifadesi yer almaktadır. Y. Çağlar Koleksiyonu

bağışlarla temin edilmiştir.²³⁵ Böyle olmakla birlikte gerçekleştirilmesi oldukça güç olan bu projenin inşa şerefi işçilik ve kısmen de mühendislik anlamında Türklere ait olmuştur.

Müslümanların dinî bir vecibe olarak mutlaka yapmaları gereken bir vazife olarak üzerinde durulan ve netice itibariyle miktar bakımından 750.000 Türk lirasına ulaşan "bağış" taleplerine ilaveten, hattın inşası için daha başka gelir kaynaklarına da ihtiyaç duyulmuş ve bu gelir kaynakları bir şekilde bulunmuştur. Bu gelir kaynaklarının bütününü bir liste hâlinde vermek mümkün olmamakla birlikte²³⁶ bir fikir vermesi açısından bazılarını zikretmek herhâlde yeterli olsa gerekir:

İmparatorlukta yaşayan her Müslüman aile liderinden 5 kuruş alınması. Böyle bir uygulama neticesinde yılda en az 100.000 Türk lirası toplanabileceği düşünülmüştür.

Odun ve odun kömüründen alınan vergilerin yarısının Hicaz Demiryolu Fonu'na aktarılması. Bu yolla elde edilecek gelirin yıllık miktarının 50.000 Türk lirası kadar bir meblağ oluşturacağı ümit edilmiştir.

Tüm dilekçe ve resmî makamlara sunulan evraklara yapıştırılan pulardan 1 kuruş miktarında Hicaz Demiryolu için vergi alınması.

²³⁵ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Therapia, Eylül 18, 1907.

²³⁶ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, İstanbul, November 17, 1906; IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, December 15, 1903.

Hayvan kiralınması, mukaveleler, kira sözleşmeleri ve sair konular için düzenlenen evraklara yapıştırılan değişik kıymetlerdeki pullardan Hicaz Demiryolu için vergi kesilmesi.

Muayyen kıymetteki toprakların ve evlerin satımı hâlinde bunlardan ve yapılan tapu işlemlerinden 1/1000 oranında Hicaz Demiryolu için vergi alınması.

Muhtarlardan alınan ilm-u haberlere 1 kuruşluk pul yapıştırılması.

Ev ve arazi satımı hâlinde muayyen bir yüzdenin vergi olarak alınması.

Kurban Bayramlarında kesilen hayvanların derilerinin toplanıp satılarak gelir elde edilmesi.

Jelatinden yapılan ve Tütün Rejisi şubeleri tarafından her biri 20 paraya satılan lüks sigara kutularından ve sigaralardan muayyen bir vergi alınması.

Hicaz Demiryolu'nun inşası tamamlanan kısımlarının işletmeye açılması ve bu suretle 1.000 Türk lirası kadar aylık gelir elde edilmesi.²³⁷

İmparatorluk sınırları dâhilinde yaşayan her sınıf ve her inançtan olan insandan Hicaz Demiryolu Fonu'na para temin edebilmek için Hicaz Demiryolu Pulu birçok alanda kullanılır olmuştur. Ancak bu durum halkın sırtına maddi bir yük getirmiştir. Böyle olmakla birlikte halkın, ister yapılan hattı finanse etmeyi dinî bir vecibe kabul etmesinden dolayı olsun, isterse idareye itaatte sabırla hareket etmeyi tercih etmiş bulunmasından kaynaklansın, uygulamalara hiçbir zaman için karşı çıkmamış yahut ödemesi gereken vergileri ödemedi hiçbir surette ihmalkârlık göstermemiştir.

İngiliz makamlarının hesaplamaları yahut değerlendirmelerine göre yukarıda belirtilen kaynaklardan elde edilecek yıllık gelir, 250.000 Türk lirası gibi oldukça büyük bir meblağ olacaktı. Yıllık olarak böyle bir miktarda bir gelirin elde edilmesi sayesinde inşaatın bütün masrafları rahatlıkla karşılanacaktı. Meblağın daha fazla olması hâlinde ise demiryolu araçlarının satın alımı da gerçekleştirilebilecekti.²³⁸

Yukarıda belirtilen gelirlerden başka olarak ileride elde edilmesi öngörülen gelir kaynakları arasında Hicaz Demiryolu hattı güzergâhında

237 Aynı belge; IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

238 IOR: L/P&S/10/12; Consul Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, December 15, 1903; Aynı belge.

es-Salt yakınlarında bulunan fosfat yatakları Hayfa – Der’a şube hattı üzerinde bulunan Hama yakınlarında yer alan ve işletme hakkı Hicaz Demiryolu İdaresi’ne bırakılan sülfür kaynakları mevcuttur.²³⁹

Diğer bir gelir kaynağını ise hâsılatlar oluşturmuştur. Tespit edilebildiği kadarıyla 1905 yılına ait olan hâsılatların toplamı yaklaşık 100.000 Türk lirası kadar olmuştur.

İfade edilenlere bakılırsa hattın Amman’a kadar olan muayyen kısımlarının işletmeye açılması Maan’a kadar olan hattın inşa masraflarını bütünüyle dengeleyebilecek seviyededir. Meissner Paşa’ya göre pul vergisi ve diğer kaynaklarından elde edilen gelirlerin yıllık miktarı en az 350.000, en fazla ise 8.740.000 frank arasında tutmuştur. Böyle bir para ise yine Meissner Paşa’ya göre inşaatın amacına ulaşması bakımından son derece elverişli bir meblağdır. Gerekli parayı elde edebilmek için öncelikli olarak bazı kararların alınması ve düzenlemelerde bulunulması gerekmektedir. Bu anlamda yapılması gerekenler şunlardır:

1. İnşadan sorumlu kimselerin ve müdürlerin belirlenmesi,
2. Muayyen arazilerin satın alımı için müzakerelerde bulunulması,
3. İnşa için genel bir planın çıkarılabilmesi için bütün güzergâhın incelenmesi,
4. Demiryolu araç ve gereçlerinin tedarik edilmesi.²⁴⁰

Hicaz Demiryolu fikrinin ortaya çıkması ve gerçekleşmesine en ziyade katkıda bulunan unsur, hiç şüphesiz ki hattın inşası için gerekli olan paranın değişik yollara başvurulmak suretiyle, ama başarılı bir şekilde toplama şansının mevcudiyeti olmuştur. 1 Eylül 1905 tarihine kadar hattın yapımı için başlatılan mali kaynak bulma arayışları neticesinde elde edilen toplam gelir miktarı 46,7 milyon franka ulaşmıştır. Bu da elde edilen yıllık gelirin 7,5 milyon frank olduğu anlamına gelir. Öyle ki bütün harcamaların ödenmesinden sonra bile Hicaz Demiryolu İdaresi’nin elinde harcamaya müsait 8.25 milyon frank para bulunmuştur. 1905 yılına ait bilançoya göre 27.524.274 kuruşluk bir bütçe fazlalığı olmuştur. Toplam gelir miktarı 252.237.621 kuruş iken harcamalar tutarı ile 224.713.347 kuruş tutmuştur. Toplam gelirin 92.054.773 kuruşu hatla ilgili değişik gelir kaynaklarından, 88.448.101 kuruşu yapılan bağışlardan, 30.399.301 kuruşu padişahın iradesi ile Ziraat Bankası’ndan

²³⁹ Aynı belge.

²⁴⁰ Aynı belge.

tahsis edilen paydan, 36.999.127 kuruşu ise hattın yapımı için farklı yerlerden değişik cinslerde toplanan paraların bozdurulması sırasındaki kur farklarından elde edilmiştir. Hattın inşasının tamamlanarak işletmeye açılan kısımlarından ve demiryolunun geçtiği yerlerde bulunan bölgelerden alınan vergiler neticesinde 1.467.505 kuruşluk bir gelir elde edilmiştir. Söz konusu meblağın 6.190.336 kuruşluk kısmı, hattın yapımı için gerekli olan malzemelerin naklini sağlaması dolayısıyla Hayfa şubesi tarafından sağlanmıştır. Yapılan toplam harcama ise 2.211.080 Türk lirası olarak gösterilmiştir. Ancak bu miktardan, hesaplamanın yapıldığı tarih itibarıyla henüz kullanılmamış olan 5.000 ton traversin ve 11.000 ton rayın karşılığı olan, 97.200 Türk lirasının düşülmesi ve ayrıca harcamalar listesinde yer alan 79.436 Türk lirasının ise işletme masrafları içerisine aktarılmasının daha doğru olacağı belirtilmiştir.²⁴¹

Hemen belirtmek gerekir ki yukarıda değişik kaynakların nakilleri üzerine şekillendirilmiş bulunan rakamların ne derece doğru olduğunu burada mutlak surette ifade etmek son derece zordur. Hele hele rakamların detayları üzerinde konuşmak ise hiç de makul olmayacaktır. Ancak muhakkak olan şudur ki böyle bir hattın inşa edilmesine başlanılmasıyla birlikte bol miktarda para toplanmış ve yine bol miktarda da harcanmış gözükmektedir. Hattın yapımına başlandığı ilk tarihten 1905 Eylülüne kadar geçen zaman içinde 46,7 milyon frank para elde edilmiştir. Öyle gözükmektedir ki Sultan II. Abdülhamid hayatta olduğu sürece de hattın finansmanı konusunda maddi anlamda ciddi bir sıkıntı yaşanması da pek muhtemel değildir. Gerçi hattın inşası için ihtiyaç duyulan finansmanın yeterli surette tedarik edilip edilemeyeceği konusunda bazı şüpheler duyulmamış da değildir, ancak hattın yapımına başlanması ile birlikte finansman konusunda yaşanan endişeler de yavaş yavaş ortadan kalkmaya başlamıştır. Bu noktada Auler Paşa'nın, İzzet Paşa'ya dayanarak ileri sürmüş olduğu konuya dair görüşü ve tahminleri oldukça karamsardır. Auler Paşa'nın görüşlerini genel anlamda kötümserlik üzerine kurulmuş olarak yorumlamak mümkün ise de hattın Maan'a kadar olan kısmının gelir elde etmek kapasitesi ve Hanran'ın istikbaldeki muhtemel gelişimi ve Hanran'ın mineral ve tarım bakımından kıymeti noktasındaki durumuna dair yaklaşımlarının göz ardı edilmemesi gerekmektedir. Yine haftada bir trenin çok düşük bir hızla geçtiği dar çaplı bir demiryolunun bakımının çok da zor ve masraflı olmadığını da unutmamak ve bu

241 Aynı belge.

bakım için düşük bir vergilendirmenin gerektiğini ve zaten hâlihazırda hatta tahsis edilmiş bulunan muayyen gelirlerin olduğunu hatırlamak icap etmektedir.²⁴²

Bu noktada 1322/1906 Temmuzuna kadar Hicaz Demiryolu adına elde edilen gelirler ve yapılan harcamaların dökümünü vermek yararlı olacaktır.²⁴³

Gelirler Tablosu

No	Gelir Kaynağı	Kuruş/Para
1	Bağışlardan	88.448.161.39
2	Muhtelif gelirlerden	92.054.773.29,5
3	Muhtelif iradeler neticesi Ziraat Bankası'ndan yapılan ödemelerden	30.399.301.14
4	Yabancı paraların Türk parasına çevrilmesinden	36.999.127.15
5	Hattın işletmeye açılan kısımlarında gerçekleştirilen ulaşım ve yük taşımacılığından	6.190.336.16,5
6	Taşranın yola olan katkılarından ve daha başka gelirlerden	1.467.505.26,5
7	Hatta çalışan işçilerin maaşlarından alınan vergilerden	100.813.14
8	Satışa çıkarılan muhtelif atölyeler için alınan depozitolardan (?)	1.816.787.38
Toplam		237.476.807.32,5
9	Satımlarda 1 Mecidiye'nin 19 kuruş, 1 liranın 102 kuruş 30 para sayılması ve daha başka gelirler ve alımlarda ise 1 liranın 100 kuruş sayılmasından	4.239.186 4,5
Genel Toplam		257.176.807.32,5

Hicaz Demiryolu inşaatı dolayısıyla ödenen bütün maaşlar, personel harcamaları ve diğer masraflar ise şu şekilde gösterilebilir:

²⁴² Aynı belge.

²⁴³ IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, December 15, 1903.

Giderler Tablosu

No	Gider Yerleri	Kuruş/Para
1	Raylar, tahta ve demir nesneler için	37.563.185.1
2	Lokomotif, yolcu, yük ve eşya vagonları için	16.877.183 11,5
3	Teknik ve mühendislik aletleri, köprü dengeleme, taş kırma makineleri ve diğerleri için	3.316.971.32
4	Çelik ve tahta çubuklar için	26.652.018.38
5	Su kireci, çimento, telgraf hatları ve muhtelif ahşap malzemeler için	4.958.414,5,5
6	Maaşlar için	11.827.295.13
7	Yolculuk masrafları için	320.266.3
Toplam		101.515.334.29
8	Satın alma mukavelelerine göre ödenen paralar ve kireç torbaları depozitoları için yapılan harcamalar için	2.230.294.21
9	Demiryolu malzemelerinin aktarımı için Beyrut İskelesi Şirketi'ne ödenen iskele vergisi için	484.521.0
10	İnşa harcamaları, teknik işlemler dolayısıyla müteahhitlere yapılan ödemeler, tesviye işlemleri, rayların döşenmesi, askerler ve subaylara verilen mükâfatlar için	116.877.861 37,5
Toplam		221.108.012,8,5
11	Kıymetlendirme, yönetim, satın alımlar ve diğer genel harcamalar için	7.943.620.2
Kalan		213.164.392,6,5
	Hayfa hattına yapılan harcamalar için	56.298.914.0
	Tüm Hicaz hattına yapılan harcamalar için	147.141.478,6,5
Kalan		203.440.392,6,5
	Raylar ve parçalarının kıymeti için	9.724.000.0
Toplam		213.164.392,6,5

**DOĞRUDAN HATTIN İNŞASI İLE İLGİLİ OLMAYAN
HARCAMALAR**

No	Gider Yerleri	Kuruş/Para
1	Bağış ve gelirleri toplayabilmek için ulaşım ve kırtasiye harcamaları	1.120.712.28
2	Yabancı paraların Mecidiye ile değişimini sağlamak maksadıyla gereken nakliye ve sigorta harcamaları	670.700.11
3	Demiryolu madalyasının yapımı	170.998.2
4	Öncelikli olarak belirlenen yerlere yapılan harcamalar	1.636.924.17
	Toplam	3.605.355.18
	Daha evvelce yapılan harcamalar miktarı	221.108.012.8,5
	Harcamalar Toplamı	224.713.347.26,5
1	Osmanlı Bankası'nda cari hesapta bulunan nakit miktarı	22.792.324 23
2	Maliye Bakanlığı nezdinde nakit olarak bulunan miktar	790.108.10,5
3	Ziraat Bankası'nda cari hesapta bulunan nakit miktarı	2.596.534.18,5
4	Osmanlı Bankası'nda bulunan nakit miktarı	422.108.29
5	Suriye Komisyonu nezdinde bulunan nakit miktarı	1.450.971.18,5
6	Ziraat Bankası'nda cari hesapta bulunan inşaata ait nakit ödenek miktarı	95.115.32
7	Darphane tarafından yabancı paraların Türk lirasına çevrilmesi dolayısıyla yapılan ödeme miktarı	148.166.34
8	Yabancı para ile değiştirilmek üzere Yemen'de bulunan miktar	228.941.35
	Toplam	28.524.274.1,5
	Gelirler Toplamı	253.237.621.28,5
	Harcamalar Toplamı	221.713.317.26,5
	Elde Bulunan Toplam Nakit Miktarı	28.524.274.1,5



Hicaz'da isyan çıkartmaya ve demiryolunu ortadan kaldırmaya çalışan İngiliz ajan T.E. Lawrence (sağdan üçüncü), pilotla konuşuyor. Etrafında diğer İngiliz ajanlar, bedeviler ve mahallî Çerkezler görülüyor. Amman. Kon. Ktp. Arşivi

Yukarıdaki gelir gider tablosunu ve daha başka hususları dikkate alan İngiliz makamları Hicaz Demiryolu projesinin ileriki birkaç yıl içerisinde yapımından vazgeçilmesi hâlinde bunun sebebinin hiçbir surette finansman sıkıntısı olmayacağına kati surette inanmışlardır. Böyle bir inanca ise değişik çevre ve kaynaklardan elde ettikleri sağlam bilgiler neticesinde ulaşmışlardır.²⁴⁴

SIYASİ PROBLEMLER

Bedevilerin Demiryolu İnşaatına Yaklaşımları

Hicaz Demiryolu'nun yapımı tabii olarak bölge Araplarının çok eski zamanlardan beri sürdürdükleri ticaretlerini ve ayrıca hac trafiğini sağlayan deve kervanlarını yakından alâkadar etmiştir. Dolayısıyla da hattın yapımının önündeki temel problemlerden birini bedevilerin hattın inşası karşısındaki tutumları oluşturmuştur.

²⁴⁴ IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, December 15, 1903.

Çölde, tam olarak Şam'ın güney doğusunda Vuld Ali kabilesi hâkimiyet tesis etmiştir. Vuld Ali kabilesi Dürzîlerin can düşmanı olduğundan bu iki kabile arasında daimi bir çatışma her zaman için tabii olarak sürüp gitmiştir. Mesmie ve Der'a arasında demiryolunun çevresinden geçtiği el-Leca, Cebel-i Dürüz dağlarından birinden lav akıntısının olduğu ve yerden 10 – 12 metre yükseklikteki lav kütlelerinin bulunduğu bir mınıkadan oluşmuştur. Arap ve Dürzî haydutları bu lav kütlelerinin ücra yerlerini kendilerine sığınak edinmişlerdir. Dolayısıyla da bölge yolcular için hiç de tekin bir yer olmamıştır. Böyle olmakla birlikte hattın inşasına karşı burada herhangi bir karşı çıkış da vuku bulmamıştır. Bu noktada Mesmiyye'de güçlü bir askerî garnizonun mevcut olduğunu da unutmamak gerekir.

Cebel-i Dürüz Dürzîleri sakin bir yapıya sahiptir. Mısır ve diğer ürünlerin ticaretini yapmışlar ve genel olarak da Der'a yakınlarındaki İzra ve Gazele istasyonlarını kullanmışlardır.

Cebel Dürzîleri iyi silahlanmış, belirtildiğine göre, ağırlıklı olarak Martini, Gras ve Berdan markalardan oluşan, 10.000 adet silaha sahip bulunmuşlardır.

Diğer taraftan Hanran Ovası halkı da savaştı bir karakter sergilemiştir. Onlar da çok sayıda Martini marka silah edinmişlerdir. Bu nedenledir ki yolu bu taraflara düşen yolcuların hepsi Martini silah taşıyan tam donanımlı bir düzine adamla karşılaşması çok da garipsenecek bir durum olmamıştır. Cebel Dürzîleri köylerde yaşamışlar ve Şam'ın tahıl ambarı olan ve aynı zamanda yetiştirdiği ürünlerden Hayfa'ya da sevk edilen verimli ovalarını işlemişlerdir. Hanran halkı Osmanlı Devleti'nin idaresi altında olmakla birlikte çıkardığı hadiseler dolayısıyla da her zaman için kendisinden söz ettirmiştir. Bu da onların Osmanlı hâkimiyetini çok da isteyerek kabul etmediği anlamına gelmektedir.

Hanran, Şeyh Miskin'de ikamet etmekte olan bir mutasarrıf tarafından idare edilmiştir. Amman'da ve Zerka Vadisi'nde bir hayli Çerkez kökenli nüfus yer almıştır. Bunlar, Osmanlı Hükûmeti'ne fazla bir bağlılık gösterdikleri söylenemese de bölgede meydana gelen bedevi saldırılarına karşı âdeta bir kalkan vazifesi görmüşlerdir.²⁴⁵

Diğer taraftan Beni Sahr ve Advan, Der'a ve Maan arasında, bölgenin iki büyük Arap kabilesi yer almıştır. Advan kabilesi yedi alt kabileden

245 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

oluşan geniş bir konferatif yapıya sahip olmuştur. Beni Sahr ve Advan kabileleri zaman zaman demiryoluna saldırılarda bulunmaktan da kaçınmamışlardır. Rayları sökmüşler yahut büyük kaya parçalarını hattın üzerine yerleştirmişlerdir. Osmanlı Hükûmeti kabilelerin bu tür olumsuz davranışlarının önünü alabilmek için bölge şeyhlerine maddi destekte bulunma yoluna gitmiştir.²⁴⁶

Beni Sahr ve Advan kabileleri kendi aralarında da sürekli çatışma içerisinde olmuşlardır. Advan kabilesi genellikle es-Salt yakınlarında bulunmuşken Beni Sahr kabilesi ise daha kuzeyde yaşamıştır. Beni Sahr kabilesi şeyhi Reymih bin Fays iken, Advan kabilesinin şeyhi ise oğlu Şeyh-i Sultan diye adlandırılmış olan Ali Diyab'dır (Diab)

Doğu çöllerinin büyük kabilelerinden Rualla ve Anzeh'in hattın yakınlarına kadar gelmeleri ise nadiren söz konusu olmuştur. Diğer taraftan Tebük'ün güneyi burada yaşayan kabilelerin düşmanca davranışları dolayısıyla mutlaka çözüme kavuşturulması gereken bir hâl almıştır. Güçlü bir kabile olan Beni Atiy ve onun alt kolları, Maan, Tebük ve Medayin-i Salih arasındaki bölgede egemen olmuşlardır. Bu kabile hattın inşasında çalışmakla birlikte çalışma grubundan uzaklaşan yahut ayrı düşen askerleri boğazlamakla ve iş sahalarına saldırı düzenlemekle şöhret bulmuştur. Örneğin bu kabilenin yapmış olduğu saldırıların birinde çalışma grup şefi ve dört arkadaşı öldürülmüştür.

Tebük'ün doğusunda bulunan Şerarat kabilesi Beni Atiy kabilesinin bir başka kolu yahut müttefiki olmuştur. Beni Atiy kabilesi aynı zamanda Hail emiri İbn Raşid'in idaresinde bulunan ve büyük bir konfederasyon oluşturan Cebel Şammar kabileleri ile de temas hâlinde olmuş ve onlarla birlikte hareket etmiştir. Beni Atiy (Atie) kabilesine, genellikle Teyma yakınlarında ikamet eden, Şeyh Harb bin Ata liderlik etmiştir.

Fekr veya Fakir kabilesi Beni Atiy kabilesinin müttefiki durumunda olup liderliğini Şeyh Mutlak ve Şebab yapmıştır. Layda (Layda) ise Şeyh Diyab'ın idaresi altındaki diğer bir alt kabileyi teşkil etmiştir. Fekr ve Layda her iki kabile de Şam yakınlarında bulunan Vuld Ali kabilesinin birer şubesi olduklarını ileri sürmüşlerdir. Şeyh Askerî'nin idaresinde bulunan Vuld Süleyman kabilesi de Beni Atiy kabilesinin bir alt şubesini teşkil etmiştir.

246 Aynı belge.

Mekke ile Medine arasında ise gayet güçlü bir kabile olan ve sadece hattın yapımına değil, telgraf hatlarının döşenmesine bile karşı çıkan Beni Harb kabilesi hüküm sürmüştür. O tarihlerde Beni Harb kabilesinin liderliğini Şeyh Hamud yapmıştır.

Medine'nin kuzey batısında ise Cüheyne [Cüheyne (Jihaine)] ve Bili (Billi) kabileleri yer almışlar ve bunlar Beni Harb kabilesi ile ittifak içerisinde olmuşlardır. Hattın Medine yakınlarında yapımına karşı çıkarak inşa çalışmalarını geçici de olsa durdurmuşlardır.

Şeyh Süleyman Paşa'nın idaresinde bulunan İbnu'l-Fadi kabilesi Medine ile sahil arasındaki alanda hüküm sürmüştür. Bu kabile Osmanlı Hükûmeti safında yer almış ve hattın inşa çalışmalarına yardımcı olmuştur. Bu tutumundan dolayı kabile lideri Şeyh Süleyman'a dönemin Osmanlı Hükûmeti tarafından "paşa" unvanı verilmiştir.²⁴⁷

Rabiğ Şeyhi ki bölgenin esas hâkimi durumunda olmuştur, Hicaz Demiryolu'nun yapımı konusunda Osmanlı Hükûmeti yanında yer almıştır. Zira Rabiğ kabilesi ve çevrede olup ona bağlı bulunan diğer küçük kabileler şehrin ve bölgenin artan öneminden birinci derecede kendileri faydalanacaklardı. Zira Cidde şehri, hattın yapılması hâlinde, hacıların oradan transit olarak geçecek olmaları dolayısıyla, önemini belli ölçüde yitirecek, deniz yolu kullanılmak suretiyle buğday ve arpa ithal edilmesi ciddi derecede azalacaktı.²⁴⁸

Hattın Yapımına Bedevilerin Karşı Çıkış Nedenleri

Osmanlı Hükûmeti hattın yapımı için lazım gelen malzemeleri Rabiğ'e taşıyabilmek için buharlı gemi tedarik etmeye ve Rabiğ'de bir iskele inşa etmeye çalışmışken, Medine ile sahil arasında ve yine Medine ile Mekke arasında deve kervanları ile ulaşımın sağlanmasından yana olan bedeviler, tabir caiz ise tam bir paniğe kapılmışlardır. Böyle bir paniğe kapılmalarının gerisindeki sebebi ise "Hicaz Demiryolu'nun inşa edilmesi hâlinde büyük bir maddi kayba uğrayacakları, Yenbu yolunun tamamıyla kullanım dışı kalacağı, Medine'ye gidenlerin Hayfa yahut Şam yolunu tercih edecekleri ve Medine'ye tren ile yolculuk edecekleri" düşüncesi olmuştur.

Bu yaklaşım sebebiyledir ki önde gelen Vild Muhammed, Cüheyne [Cüheyne (Jehena)], Havazim, Ahamideh ve Beni Ali kabileleri hattın

²⁴⁷ Aynı belge.

²⁴⁸ İOR: L/P&S/10/12, Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, İstanbul, February 18, 1908.

inşasına muhalefet ederek problem çıkarmaktan geri kalmamışlardır. Bahri Paşa ile işbirliği içinde olan Mekke Şerifi uzlaşmacı bir tavır takınarak problemleri gidermeye çalışmış, fakat bu noktada çok da başarılı olamamıştır.²⁴⁹

Hicaz Demiryolu İdaresi yahut Osmanlı Hükûmeti, demiryolunun inşa edilmeye başlanması üzerine bağımsızlıklarının tehdit edildiğini düşünen Ahdar yahut Muazzam'dan ötede sadece 8 günlük yürüme mesafesindeki Hail bölgesinde bulunan İbn Raşid kabilesinin yahut Necid emiri İbn Suud'un her an için düşmanlıkta bulunmalarının mümkün olmasına rağmen bu türden bedevilerin mutlak suretteki düşmanlıklarını dikkate almamıştır. Ancak söz konusu düşüncede olan kabileler hattın inşa çalışmalarının Medine örneğinde olduğu gibi, durakladığı zamanlarda bile çalışma gruplarına saldırıda bulunmaktan geri durmamışlardır.²⁵⁰ Bölgeye çekilmiş bulunan telgraf hatları dahi zaman zaman gerçekleştirilen saldırılardan nasibini almış, tahrip edilmekten kurtulamamıştır.²⁵¹ Bedevilerin muhalefeti zamanla öyle bir vaziyet almıştır ki kendileri ile ciddi bir gerilla savaşı yapılmadan hattın Medine'ye kadar inşa edilmesinin mümkün olamayacağı düşünülmeye başlanmıştır. Zira bedeviler sahilden kaçak bir surette içeri soktukları tüfeklerle küçümsemeyecek derecede silahlanmışlardır. Osmanlı Hükûmeti gambotlarla sahil boyunu kontrol altına alarak silah kaçakçılığını önlemeye çalışmışsa da bütünüyle önüne geçmesi mümkün olmamıştır. Ancak zaman zaman bedevilerin kaçak yollardan içeriye sokmak istedikleri tüfek ve fişekleri yakalama şansına da ulaşmıştır. Bu anlamda Cidde'nin güneyine çıkarılmaya çalışılan 352 Gras marka

249 Gerçekten de son yıllarda Suriye ve Arabistan'a bol ve artan bir miktarda silah sokulmaya başlanmıştır. Söz konusu silahlar içerisinde en fazla sevkedilene ise Martini model olanı olmuştur. Hanran halkı yani Dürziler, Lübnan halkı ve Şam'ın güney doğusunda bulunan kabileler Suriye limanlarından silah temin etmişlerdir. Kuzeybatı Arabistan bedevileri ise bu silahları Kızıldeniz sahilinde bulunan çok sayıdaki koyları kullanarak içeriye sokmuşlardır. Neticede her Arabin evinde ve cinde bir silah ve mermi kartuşu mevcut olmuştur. Kendini en az bir Türk askeri kadar teçhiz etmiştir. Bu durum sadece Arabistan'da geçerli olmayıp Hanran, Lübnan ve Şam çevresinde de geçerli olmuştur. Arap yahut bedevi akıncıları, bir devenin sırtına iki kişi binmiş olarak, Şammar yahut Necir'den hareket ederek günde 60-70 kilometre mesafe kat etmişler ve dağınık ve gruplar halinde demiryolu inşaatında çalışanlara ani baskınlar şeklinde saldırıda bulunmuşlar, tahripkar bir tutumla bir çok şeye zarar vermişlerdir. Bak: FO: 424/219, Sir G. Lowther to Sir Edward Grey, İstanbul, April 5, 1909.

250 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, İstanbul, November 17, 1906.

251 FO: 195/2286, Charge d'Affairs, İstanbul, (J.H.McMahan, Consul, Jeddah) August 17, 1908.

tüfek ve 12.000 fişek sahilde görev yapan Osmanlı gambotları tarafından ele geçirilmiştir.²⁵²

1908 yılı kışında Medine yakınlarındaki bedevilerin olumsuz hareketleri günden güne ve daha aşikâr bir surette artış göstermeye başlamıştır. Demiryolu hattına ve hattı korumakla görevli olanlara karşı hemen her gün saldırıda bulunulmuş, iki taraftan biri mutlak surette insan kaybına uğramıştır. Asiler demiryolu hattını, Medine'ye 200 kilometre uzaklıkta olan, Hadiyen İstasyonu'na kadar tahrip etmek istemişlerdir. Netice itibarıyla de hattın bir kilometresinin ray ve traverslerini tahrip etmeyi başarmışlardır. Fakat tahrip edilen yerler yeniden inşa edilmiştir.

Asi bedevilerin demiryoluna karşı bu tarihlerde sergilemiş oldukları düşmanlık önceki tarihlerde sergilemiş oldukları düşmanlığa nispetle çok daha şiddetli ve uzun süreli olmuştur. Öyle ki Hicaz Demiryolu'nun inşasından sorumlu olan Mareşal Kazım Paşa 10 – 11 Ocak 1908 tarihlerinde Medine'ye geldiğinde Medine'den Rabiğ'e giderken kendisine, 1.000'den fazla süvari gücü eşlik etmiştir. Kazım Paşa ve beraberindekiler Medine'den 10 saat uzaklıktaki bir mesafede, Bi'ru'l-Maşi'de Avf kabilesinden Beni Amar aşireti üyelerinin saldırısına uğramışlardır. Saldırıda Osmanlı askerlerinden 8 – 9 kadarı hayatını kaybetmiş ve bir o kadarı da yaralanmış, asilerden ise üçü ölmüştür. Yine belirtildiğine göre Kazım Paşa Mekke'ye dönmüş, burada düzenlenen bayram kutlamalarına katılmış ve Saray'a bir telgraf çekerek İstanbul'un kendisine, hattın inşasını sürdürmeye yardımcı olmaları ve bedevilerin tedip edilmesi noktasında, içinde süvari, piyade ve askerî mühendislerin de bulunduğu, 30.000 kişilik bir kuvvet göndereceğine dair söz vermiş olduğunu hatırlatmıştır.

Yukarıda bedevilerle Kazım Paşa ve maiyetindekiler arasında meydana geldiğinden bahsedilen çatışmalar neticesinde Yenbu'dan Medine'ye uzanan hac yolu bir süre için kapanmıştır. Neticede Kazım Paşa, sekiz kabile şeyhini hapse atmıştır. Böyle bir uygulama ise bedevilerin ciddi derecede kızgınlığına sebep olmuş Kazım Paşa, kendi ifadesine göre, İstanbul'dan verilen talimat üzerine şeyhleri serbest bırakmıştır. Asayişin nispeten de olsa sağlanmasının ardından, kısa bir süreyle de olsa, kapanmış bulunan Yenbu – Medine hac yolu tekrar açılmış ve 6.000 kişilik ilk deve kervanı Yenbu'dan Medine'ye doğru hareket etmiştir.²⁵³

252 FO: 424/219, Sir G. Lowther to Sir Edward Grey, Istanbul, April 5, 1909.

253 IOR: L/P&S/10/12, Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Istanbul, February 18,

1908 yılı Temmuz ayında Harb kabilesine ait bir bedevi grubu Medine'den yaklaşık 3.218 metre uzaklıkta bulunan Bi'r Rumah'da bulunan Osmanlı askerlerinin kampına gece baskında bulunmuştur. Ancak yerel Osmanlı idaresi bedevilerin şiddetli bir baskın yapacağından birkaç saat evvel haberdar olmuş ve alınan tedbirler neticesinde baskın bedevilerin oldukça ağır kayıplar vermeleriyle neticelenmiştir. Askerlere her zamanki gibi güneşin batmasından sonra fenerleri yakmaları ve çadırlarından çıkarak hava kararır kararmaz kampı saran tepeciklerin etrafında yerlerini almaları talimatı verilmiştir. Askerler kendilerine verilen talimata mükemmel bir şekilde uymuş ve gece saat 23.00 civarında 1000 – 1500 civarındaki bir bedevi grubu, muarızlarının hazırlıklarından habersiz bir şekilde, bütün yönlerden kampı sarmıştır. Ancak bedeviler, tabir yerindeyse ava gelmişken avlanmışlar, askerlerin dört bir taraftan açmış oldukları ateş altında kalmışlardır.²⁵⁴

Çevrede bulunan bedeviler genel olarak demiryoluna, demiryolu inşaatında çalışan askerlere ve hatta Medine'ye saldırı hazırlıkları içerisinde olmuşlardır. Medine'ye birkaç kilometre uzaklıkta bir mesafede yaşayan Beni Ali kabilesi bu hazırlıklar içerisinde olan söz konusu kabilelerden birisi olmuştur. Yine Beni Ali kabilesi saldırıda bulunacak bedevilere gıda temin etme sorumluluğunu üzerine almıştır.

Hicaz'da bedevilerin demiryolu inşasına karşı saldırıları Medine'nin kuzeyinde de söz konusu olmuştur. Örneğin bu noktada Beni Salim kabilesinden söz edilebilir.

Önemli bir konuma sahip olan Beni Salim kabilesi önceleri Osmanlı Hükûmeti tarafında yer almış, ancak daha sonraları demiryolu ve Hükûmet aleyhtarı bir tavır sergilemiştir. Dolayısıyla da inşa edilen demiryolu Beni Salim kabilesi mensupları tarafından sık sık tahrip edilmiştir. Fakat tahrip edilen hatlar her defasında Osmanlı mühendisleri ve askerleri tarafından yeniden tamir edilmiştir.

Bedeviler, İngiliz Hindistan'ındaki bir tüccara ait bulunan buğday yüklü küçük yük gemisine Muacciz'de demir atmış haldeyken saldırıda bulunmuştur. Metemş kabilesi korsanları tarafından gerçekleştirilen söz konusu saldırı neticesinde gemi kaptanı ve 6 mürettebatı korsanlar tarafından etkisiz hâle getirilmiş ve yüklerine el konulmuştur.

Bu gelişme üzerine Cidde'de ikamet etmekte olan gemi sahibi durumu yine Cidde'de bulunan İngiliz konsolosluğuna rapor etmiş 241

1908.

254 FO: 195/2286; Acting British Consul. Charge de Affaires, Istanbul, July 30th, 1908.

sterlin tazminat talebinde bulunmuştur. İngiliz konsolosluk yetkilileri de meselenin halli için Cidde'de bulunan Ahmed Paşa'ya müracaat etmişlerdir. Netice itibariyle Ahmed Paşa da mürettebattan beşinin Hindistan'a dönebilmeleri için İngiliz konsolos yetkililerine 20 sterlin ödemiş, ayrıca 241 sterlinlik tazminat talebinin de bir ay içerisinde karşılanacağına dair söz vermiştir.²⁵⁵

Osmanlı Devleti'nin Bedevi Saldırılarına Karşı Almış Olduğu Tedbirler

Osmanlı Devleti'nin bedevi saldırıları karşısında benimsemiş olduğu politika, hattın inşa çalışmalarını hızlandırmak ve bedevi şeyhlerini maddi açıdan desteklemek, şeklinde özetlenebilir.

Sultan II. Abdülhamid demiryolu güzergâhında bulunan birçok kabile şeyhini kabile üyelerinin saldırıda bulunarak inşa çalışmalarına engel olmalarını önlemek için maddi açıdan desteklemiştir. Böyle bir politika Şam ile Maan arasında yaşayan Beni Sahr ve Advan kabileleri üzerinde çok ciddi bir tesir göstermiştir. Ancak daha güneyde yaşayan kabilelerin söz konusu politika ile kontrol altına alınmaları çok daha zor olmuştur.²⁵⁶

Osmanlı Devleti'nin konu ile ilgili olarak izlemiş olduğu bir başka politika ise hattın açılış ve tanıtım programlarıdır. Örneğin hattın Tebuk'e ulaşması üzerine gösterişli bir açılış töreni düzenlenmiştir. Törenden birkaç gün önce Medayin-i Salih ve Tebuk bölgesinin en önde gelen şeyhleri ve memurlarının Tebuk'de bir araya gelmeleri sağlanmıştır. Hazırlanan özel bir trenle söz konusu şahsiyetler Şam'a kadar götürülerek hattın bir anlamda tanıtımı ve kutlaması yapılmıştır. Bu gezi ve kutlamalar sırasında söz konusu kimselere, bu işle özel olarak görevlendirilmiş bulunan, vali ve diğer memurlar eşlik etmişlerdir. Misafirlerin rahatı için her türlü tedbir alınmış ve bütün masraflar devletçe karşılanmıştır. Nihayet Tebuk'e geri dönülerek dinî şahsiyetlerin törende özellikle yer almasına itina gösterilmiş ve Sultan II. Abdülhamid için dualarda bulunulmuştur.

Düzenlenen bu türden kutlamalar netice itibariyle hedefine ulaşmış ve bedevilerin hattın inşasına karşı sergilemiş oldukları düşmanlık aşikâr bir şekilde azalmıştır. Böyle olmakla birlikte bedevi probleminin,

²⁵⁵ Aynı belge.

²⁵⁶ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

özellikle Mekke – Cidde hattının yapımı sırasında,²⁵⁷ yeniden yaşana-
bileceğini düşünen Osmanlı Hükûmeti bazı güvenlik tedbirleri alma
yoluna gitmiştir. Bu anlamda muhtelif istasyonlarda süvari müfrezeleri
görevlendirilmek suretiyle hattın korumasına çalışılmıştır. Develer-
le desteklenen iki bölük piyadeye Maan – Medine ve Akabe arasında
bulunan telgraf hatlarının bedevi saldırılarına karşı korunması görevi
verilmiştir. Söz konusu piyade bölükleri de zaman zaman telgraf hattını
gezerek muhtemel bedevi saldırılarını bertaraf etmeye çalışmış, bera-
berlerinde bulunan telgraf bölüğünden birkaç asker ise hatlarda yapıl-
ması gereken tamiratları yapmaya gayret etmiştir.²⁵⁸

Tebük'ün güneyinde inşa edilen istasyon binası özel bir plan üzerine
yapılmıştır. İstasyon binasında bedevi saldırıları olması hâlinde 10 kişi-
nin sığınabileceği bir menfez de yer almıştır. İstasyon binaları genellikle
taştan ve 11 metre x 12 metre ebadında inşa edilmiştir. İçerisinde 4
oda yer almıştır. Bazı binalar ise birazcık daha genişçe inşa edilmiş ve
6 odadan oluşmuştur. İstasyona tek giriş, küçük bir bahçeye açılan, de-
mir kapıdan mümkün olabilmiştir. Bahçede taştan yapılmış bir su tankı
veya mümkünse bir su kuyusu bulunmuştur. Odalardan biri depo olarak
kullanılmış ve iki haftalık bir süre için yetecek malzemeler orada hazır
tutulmuştur. Yerden takriben 2,5 metre yükseklikte duvarlara mahzen
oluşturulmuştur. Bina yüksekliği ise 5 metre olmuştur. Binanın tavanı-
na yakın kısımlarına 50 santimetre karelik küçük pencereler açılmıştır.
Düz damlı yahut çatılı istasyon binalarına bahçede olup bina duvarına
bağlı olan demir parmaklıklardan çıkılabilmıştır. En üst duvarlar sadece
50 santimetre yükseklikte ve menfezsiz bir şekilde yapılmıştır. Dolayı-
sıyla da bina içersisinde ateş sadece aşağıdaki menfezlerde yakılabilmiş-
tir. Bina kapısının önünde bir teras yer almıştır. Binanın belki de en
zayıf kısmını bu teras oluşturmuştur.

Bedevilere karşı yukarıda alındığı ifade edilen tedbirlerden ayrı ola-
rak Maan'da ayrıca özel bir depo yapılmıştır. Bu deponun güvenliği ise
bir piyade bölüğü ile zaptiye tarafından sağlanmıştır. Yine Akabe'de
bir garnizon ve Hicaz Bölüğü'nün bir kısmı bulundurulmuştur. Ayrıca
Akabe yolu üzerinde her birinde 50 askerin bulunduğu üç güvenlik du-
rağı yahut istasyonu oluşturulmuştur. Bu görev mahallerini şu şekilde
göstermek mümkündür:

257 IOR: L/P&S/10/12, From U.F.S. (H.R.O' Conor.) to Foreign Office, Therapic, August 6, 1906.

258 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

Görev Mahalli	Kilometre
Maan	–
Fule	28
Guera	40
Ebu'l-Hayran	28
Akabe	20
Toplam	116

Bölgenin önde gelen liderleri, İbn Suud ve İbn Raşid, bunların her biri muhtelif kabileleri etrafında toplayarak 20.000 kişilik bir bedevi kuvveti oluşturabilecek güce sahip olmuşlardır. Bu gücün süvari şeklindeki 4.000 kişisi keşif kolu olmakla görevlendirilmişlerdir. Söz konusu bedevi kuvvetleri günde yaklaşık 100 kilometre yol alabilmişlerdir. Osmanlı Devleti'nin sürekli hareket hâlindeki böyle bir kuvvete karşı koyacak karakol yahut savunma noktaları ise mevcut olmamıştır.

Guera'da bir telgraf bürosu ve içerisinde 80 kişinin bulunduğu bir karakol yer almıştır. Fule'ye varışta ilk merhale noktası, Maan'dan tedrici bir surette alçaldıktan sonra, 1.409 metre yüksekliktedir. Burada bazı küçük su kaynakları da mevcuttur. Mevcudiyetlerini koruyan Roma devri bazı tarihi eserler bölgenin bir zamanlar meskûn olduğunun işaretidir.

İkinci merhale ise Batnu'l-Gul bölgesinin bir devamı mahiyetindeki, yaklaşık 243 metre yükseklikteki oldukça sarplık bir kayalığı içermiştir. Guera geniş fakat neredeyse hiç su barındırmayan bir vadi içerisindedir. Vadide su, küçük bir kaynak şeklinde, sadece karakol civarında mevcuttur. Su kaynağının kıyısında az bir fundalık ve yeşillik yer almıştır. Son merhaleyi ise aşağıya, Akabe'ye doğru uzanan yaklaşık 1.600 metre genişliğindeki İsm Vadisi oluşturmuştur. Vadinin etrafı kayalarla çevrilmiş ve içerisinde birkaç küçük su kaynağı bulunmuştur.²⁵⁹

İngiltere'nin Hicaz Demiryolu ile İlgili Değerlendirmeleri

Hicaz Demiryolu'nun inşası için vurulan ilk kazma ile çok aşikâr bir surette anlaşılmıştır ki sadece Arap Yarımadası'nın bünyesinde barındırdığı engellerle değil, aynı zamanda bölgede yeni bir güçle de karşı karşıya kalınacaktı. Zira hiç şüphesiz ki Hicaz Demiryolu'nun inşa

²⁵⁹ Aynı belge.



İngiliz ajan T.E. Lawrence. Yitik Hazine Arşivi

edilmesi hâlinde bölgede Sultan II. Abdülhamid'in hem gücü hem de itibarı artmış olacaktı.

İngiliz makamlarının yaklaşımına göre Hicaz Demiryolu oldukça büyük bir öneme sahipti. Demiryolu, daha tamamlanmadan, bütün Necid bölgesinde son derece etkili sonuçlar meydana getirmeye başlamıştı. Demiryolu ayrıca, İngiltere'nin, özellikle İran Körfezi'nin batı kıyılarındaki, siyasi mevcudiyetini ve etkisini küçümsemeyecek derecede belirleyici olacaktı. İngiliz makamlarına göre belki daha da mühim olan husus, yukarıda öngörölmüş olan tehlikeleri bertaraf edecek derin düşünce mahsulü çözümlerin bulunmasına ve ustaca uygulanmaya konacak olan metotların geliştirilmesine yönelmek gerekcekti ve bu durum son derece hayati bir ehemmiyete sahipti. Ortada bir gerçek varsa o da Hicaz

Demiryolu'nun inşa edilmesi hâlinde Necid bölgesinin, nüfuz etme yolu ister Basra ve Bağdat cihetlerinden isterse Medayin-i Salih cihetinden sağlanmış olsun, bütünüyle yeniden Osmanlı Devleti'nin kontrolü altına girecek olmasıydı. Böyle bir durumda Osmanlı Devleti Merkezî Arabistan ve Necid bölgesinde hâkimiyetini yeniden tesis etmiş olacaktı. İngiliz makamlarına göre Hicaz Demiryolu'nun Medayin-i Salih'e ulaşması hâlinde Hail'e sadece 5 karakol mesafesi uzaklıkta kalınmış olacaktı. Türklerin burasının önemini kavraması ise hiç de geç olmayacaktı.

Yine bir kısım İngiliz makamlarının değerlendirmesine göre Osmanlı Devleti'nin Hicaz Demiryolu gibi devasa bir projeyi gerçekleştirmesi imkânsız olarak görülse bile onun hâlihazırda Hicaz Demiryolu projesine teşebbüs etmiş olması, ideallerini gerçekleştirme noktasında, İngiltere'ye karşı muhtemel riskleri göze alabileceğini ortaya koymaktaydı. Bu noktadan hareketle Akabe meselesine bakıldığı zaman meselesinin İslamcılık politikasının sebebi olarak değil, fakat silahı olarak değerlendirilmek gerekecekti.²⁶⁰

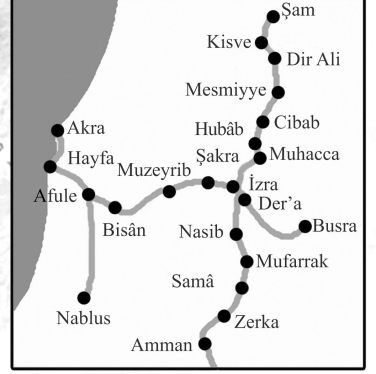
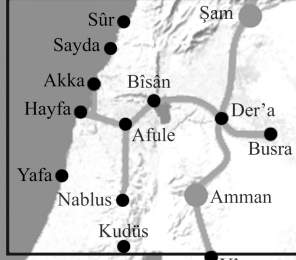
260 Aynı belge.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

SEYAHAT YOLLARI,
COĞRAFİ ÖZELLİKLER VE HATLAR

A K D E N İ Z

OSMANLI DEVLETİ



Port Said

el-Ariş

Sina

Süveyş

Süveyş Körfezi

Akabe Körfezi

Akabe

KIZILDENİZ

Mısır

Hamidiye
Hicaz Demiryolu Hattı

Hicaz Demiryolu Hattı

SEYAHAT YOLLARI LİMANLAR VE HİCAZ

Hicaz Demiryolu inşaatının sürdüğü yıllarda denizden karaya ayak basıldıktan sonra Hicaz'a 5 liman üzerinden geçmek mümkün olmuştur. Bunlar:

1. Yenbu veya Yenbau'l-Bahr
2. Rayes
3. Rabiğ
4. Cidde
5. Lit

Yenbu ve Medine arasında, hac kervanları tarafından kullanılan yahut askerî ve ticari maksatlarla gidilip gelinen iki yol yer almıştır.

a. Missayıl ve Bi'ru's-Said üzerinden Yenbu'dan el-Hamra'ya giden yol.

b. Adudu'd-Dünya ve Adudu'l-Kusva dağlarını aşarak Yenbu 'dan el-Hayt'e giden yol. Bu yol Bedr Kassa'da Mekke ve Medine'yi birbirine bağlayan ana yolla birleşmiştir. Bu yolu takip ederek Yenbu'dan Medine'ye gidebilmek ise ancak 5 günde mümkün olabilmıştır.

Mekke'den Cidde'ye gitmek için ise iki yol mevcuttur. Bunlar:

a. Hacıların gittiği ve ticari eşyaların taşındığı ana yol. Bu yolu 12 merhalede tamamlamak mümkün olabilmıştır. Her bir merhale yahut konaklama alanında zaptiye karakolları bulunmuş hecinli süvariler koruma görevi yapmışlardır.

b. el-Barki Vadisi'nden Rehra, Bahra Pess, Mikkat, İraniye, Vadi, Musifla ve Mekke'ye giden ikinci yol. Bu yol Sayda (Saidia) yolu olarak tanınmıştır.

Mekke'den Medine'ye ise 4 yol üzerinden gitmek mümkündür. Doğuya gideni hariç bu yolların hepsi de Rabiğ'den geçer. Bu yollar ise şunlardır:

a. Rabiğ'den, Fuara Yolu diye adlandırılan, Fuara Vadisi'ne giden yol.

b. Rabiğ'den Hayr (Ghair) üzerinden Aasa ve Sata'ya giden yol. Bu yol, Hayr Yolu olarak da tanınmıştır.

c Rabiğ'den Bi'ru Mustavare, Bi'ru Şeyh, Bedru's-Sagira ve Cedide'ye giden yol. Bu yol Sultaniye yahut Hükûmet Yolu olarak adlandırılmıştır.

d. Mekke'den geçip Limon Vadisi, Mekriye (Mekrie), Masarabu'n-Nefine, Suverkiye (Suverkiye), Hicriye (Hejrie) ve Medine tarafına uzanan Doğu Yolu.

Bi'ru's-Şeyh, Bedru's-Sagira ve Cedide, Rabiğ'den Bi'ru Mustavare'ye giden yol üzerinde kurulmuşlardır. Bi'ru's-Şeyh ile Sultaniye ve Hayr Yolu arasında tren hizmeti verilebilmiştir.

Hacıların Mekke'den Şam'a giderken izlemiş oldukları Mekke – Müserib yolunun demiryolunun yapımında esas alınması teklif edilmiştir.

Konaklar arasındaki uzaklık mesafesi ise şöyle olmuştur:

No	Şehir – Belde	Saat
1	Mekke – Şedaiye	03
2	Mekke – Vadi-i Fatıma	07
3	Mekke – Osfan	13
4	Mekke – Halife	08
5	Mekke – Kadima	09
6	Mekke – Rabiğ ³	13
7	Mekke – Mustavare Kapısı	10
8	Mekke – Şeyh Kapısı	12
9	Mekke – Bi'ru'l-Hisan	06
10	Mekke – Bi'ru'l-Kays	13
11	Mekke – Bi'ru'l-Ulema	14
12	Mekke – Medine	14
13	Medine – Bi'ru Osman (Kuyusu)	01

14	Medine – Cebbur	10
15	Medine – Bi'r Nasia (Kuyusu)	10
16	Medine – Istabl-Antar	14
17	Medine – Hediye (Hediyye)	12
18	Medine – Bi'ru Raiye	12
19	Medine – Bi'r-i Cedid Kal'a	12
20	Medine – Zümred Kal'a	09
21	Medine – Bi'ru'l-Ganema	12
22	Medayin-i Salih	10
23	Suuku'l-Acuz	12
24	Daru'l-Hamra Kal'a	08
25	el-Muazzam Kal'a ⁴	15
26	es-Sani	09
27	Daru'l-Ahter	08
28	Daru'l-Magura	10
29	Asiye – Haremiye Kal'a	08
30	Ag	11
31	Daru'l-Hac Kal'a	11
32	Müdevvere	10
33	Akabe – eş-Şamiye	14 ,5
34	Maan ⁵	16 ,5
35	Annaze Kal'a	09
36	el-Hana	15
37	Katrana	13
38	Bele Kala	11
39	Nehru'z – Zurka Kal'a ⁶	16
40	Mefrak	08
41	Müserib	16

BÖLGENİN COĞRAFİ ÖZELLİKLERİ

Hicaz Demiryolu hattı için tasarlanan güzergâh bölge bölge değişik karakterler sergilemiştir. Güzergâh bazen taş yahut çölle kaplı, bazen vadilerden geçerek nadiren de olsa çalı ve bodur ağaçlarla kaplıdır. Maan ile Medine arasındaki uzaklık 700 kilometre tutmuştur.²⁶¹ Maan'ın güneyinde kalan bölgeler Roma İmparatorluğu'nun ikinci asırdaki bir sınır kasabası olan Arabia Petraea'yı oluşturmuştur. Maan'ın yaklaşık 61 kilometre güneyinde kalan yerleri, yer yer çıplak taşlarla kaplı çöllere, hafif engebeli araziler ve yağın yağmurların suları ile dolan birkaç sathi vadi teşkil etmiştir. Vadilerin etrafını kısmen bodur ağaçlar ve akasyalar kaplamıştır. Kızıldeniz'e doğru yer alan girintili çıkıntılı tepeler ise el-Hisme bölgesini oluşturmuştur. Burada aynı zamanda birkaç küçük su kaynağı, yetersiz düzeyde bir flora ve birkaç Arap hanesi mevcuttur. Yine Roma döneminde bu bölgede birkaç küçük yerleşim merkezi yer almıştır.

Hattın güzergâhı verimsiz olmakla birlikte genel olarak düz bir coğrafya üzerinde seyretmiştir. Hac yolu üzerinde ise harap olmuş bir kale ve içerisinde yağmur suları ile doldurularak kullanılan bir su deposunun da bulunduğu bir yerleşim yeri olarak Akabe, Akabetu'l-Hicazi veya diğer bir ifade ile Akabe-i Hicaziye yer almıştır. Hemen onun güneyinde ise Batnu'l-Gul'un uzun sarp coğrafyası mevcuttur. Söz konusu sarp araziler dolayısıyla yaklaşık 152 metrelik bir döngü yaparak demiryolunun sarmal bir iniş göstermesi kaçınılmaz olmuştur. Taşlaşmış kumların âdeta duvar şeklinde oluşturmuş olduğu söz konusu uçurum kuzey batıya doğru geniş bir alan içerisinde uzayıp gitmiş ve benzer bir set Maan – Akabe yolu karşısında bulunmuştur. Söz konusu coğrafi yapı, karşı tarafa rahat bir şekilde geçmeye hiçbir surette izin vermeksizin, doğu cihetinde yaklaşık 64 kilometre devam etmiştir.

Hac yolu da demiryolu boyunca oldukça elverişli bir iniş yolu bulmuştur. Bükülmüş sivri tepeli siyah kayalar, parlak kırmızı, sarı ve etkileyici bir beyazlıktaki kaya ve savrulan kumlar çok çarpıcı bir tablo oluşturmuştur. Bunları kırmızı kum ve taşların oluşturduğu dalgalı ova takip etmiş ve güneyde oldukça ötelere kadar uzanıp gitmiştir. Yaklaşık 64 kilometre Doğu'da, ovanın bir anlamda doğu yönündeki sınırını oluşturan, kırmızı taşlardan oluşan bir uçurum yer almıştır.²⁶²

261 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

262 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, 27 July 1907.

Maan'dan yaklaşık 116 kilometre uzaklıkta bulunan Müdevvere'de derin bir kuyu açılmak suretiyle daimi su elde edilmiştir. Hararatu'l-Ammara'i geçtikten sonra ise birçok siyah kaya tepecikleriyle süslü, taş ve kum yığınlarıyla kaplı ve yaklaşık 32 kilometre güney cihetinde Zatu'l-Hac yer almıştır. Zatu'l-Hac bünyesinde eski taş bir kale, yarım düzine hurma ağacı, güzel su kaynakları ve istasyon civarında bir su kuyusu mevcuttur.

Cebel-i Şerora veya diğer bir adıyla "Peygamber Minberi" ise yaklaşık 915 metre yükseklikteki coğrafi yapısı ile çok daha değişik bir yerdir.

Maan'dan sonraki demiryolu güzergâhı üzerindeki ilk meskûn alanı Tebük oluşturmuştur. Burada hurma ağaçlarının oluşturduğu bir vahada, zenci Araplardan oluşan bir nüfusun yaşadığı, 60 hanelik bir yerleşim yeri mevcuttur.

Hurma bahçelerine ilaveten birkaç meyve bahçesi, yarım metrekare büyüklüğünde buğday arazisi bulunmuştur. Ayrıca bütün bu yerler zengin su kaynağı kullanılmak suretiyle sulanmışlardır. Buradaki istasyonda bulunan kuyulardan güzel sular elde edilmiştir. Bu sular, inşa edilen geniş su depolarında toplanarak, daha güneyde su bulunmayan arazide çalışmaların sürdürülebilmesi için kullanılmıştır.

Batnu'l-Gul'den sonraki yerlerde bulunan bütün vadilerin Cebel-i Şerora eteklerinde, Tebük'ün doğusunda, tek bir noktaya doğru açılması söz konusu olmuştur. Yağmurların istisnai olarak yağdığı zamanlarda yağmur sularının birikmesi ile burada, sathi bir surette de olsa ve iklimin çok sıcak olması dolayısıyla kısa bir süre içerisinde kurumuş da bulunsa, bir göl yer almıştır. Yine bu bölgede artezyen kuyuları açmak mümkün olmakla birlikte bu tür teşebbüslere ancak 1907 yılında başvurulabilmiştir.

Tebük'ün güneyinde Uteyl veya diğer bir ismiyle Ahdar vadisi yer almıştır. Kuru bir zemine sahip olan bu vadiyi demiryolu hattı 13,6 metre uzunluğundaki taş köprü üzerinde geçerek aşmıştır. Vadide böyle bir taş köprü inşa edilmiş olmakla birlikte vadinin yağan yağmurlarla dolması ancak iki üç yılda bir söz konusu olmuştur. Burada böyle bir köprünün inşa edilmesi kararındaki isabetlilik ise 1906 yılında gerçekleşen ve netice itibarıyla yaklaşık 2 metre yükseklikteki bir suyun köprünün altından akması ile sonuçlanan aşırı sağanaklarla anlaşılmıştır. Daha güneyde bu tür köprüler yapılmayarak tasarrufta bulunulması kararlaştırılmış ve sağanak şeklinde yağacak yağmurların muhtemel tehlikeleri şansa bırakılmıştır.

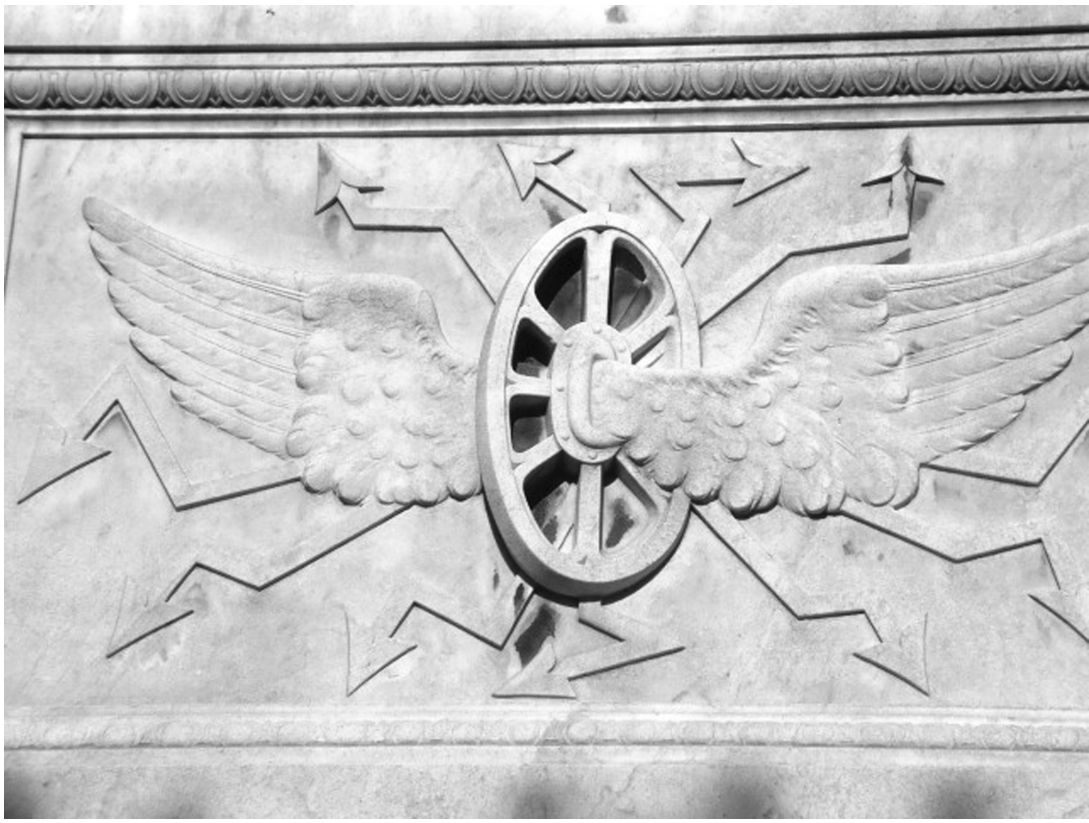
Ahdar'a varmadan evvel demiryolu hattı 180 metre uzunluğundaki bir tüneli, daha sonra ise Ahdar Boğazı diye adlandırılan kayalık bir vadiyi geçmek zorunda kalmıştır. Hat daha sonra ise üzerinde el-Ahdar Kalesi'nin yer aldığı dik kayalık tepeler arasından geçmek suretiyle dar bir vadiye uzanmıştır. el-Ahdar Kalesi meskûn bir yer olmamakla birlikte kale içerisinde sularla dolu güzel kuyular yer almıştır. Demiryolu bilahare kurak bir durumda olan el-Ahdar Vadisi'ni takip etmiş ve vadinin bir kolu olan Dizad üzerinden, klasik hac yolunun bir başka kolu olan ve su sarnıçlarında çok az bir yağmur suyu toplanabilen, Muazzama'ya uzanmıştır.

Güzergâh üzerinde Teyma (Teima)'ya en yakın yer Muazzam olmuştur. Hattın geçtiği Medayin-i Salih ise yontulmuş kayalardan yapılmış tarihi eserlerden oluşan ve kuyu suları bakımından oldukça fakir olan küçük bir kale şehriden meydana gelmiştir. Coğrafi yapı bakımından bu bölge de oldukça engebeli bir durum sergilemiştir. Medayin'e varmadan önce demiryolu hattı Mibrakatü'n-Naka diye adlandırılan ve kireçtaşından oluşan keskin yarların olduğu kayalık bir geçitten geçmek zorunda kalmıştır.

Cebel-i Auere'de bulunan Cava – Strewn Platosu batıya doğru uzanmış ve sahile doğru geçişi engellemiştir. Doğu cihetinde Teyma ve Hail bölgeleri yer yer kayalık yerlerin olduğu kumsal ovalardan oluşmuştur. Teyma, bu yüksek düz ovalarda verimli bir vaha olup hurma ağaçları ile çevrili 250 evin bulunduğu Cebel-i Şammar yakınlarındaki bir yerleşim yeri olmuştur. Demiryolu Teyma'nın yaklaşık 65 kilometre batısından geçmiştir. Teyma Hail'e giden yol üzerinde bulunması sebebiyle ayrı bir ehemmiyete sahip olmuştur.

Demiryolu Medayin'in yaklaşık 56 kilometre güneyinde geniş bir vaha olan el-Ula'ya varmıştır. Burası Tebük'ten sonraki ilk meskûn alandır. Güzel suları barındırması itibari ile de yaklaşık 241 kilometre kuzey cihetinde kalan Ahdar'dan sonraki ilk yerdir. Burada Medine'de yapılmış olandan ayrı olarak bir başka büyük deponun yapılması planlanmıştır.

Medayin-i Salih ile Hediye, Hediye ile Medine arasında yer alan bölge oldukça dağlık bir yapı arz etmiş ve su sıkıntısı burada da hüküm sürmüştür. Demiryolu hattı el-Ula'nın güneyine vardığında dağlık kesimler yerini düz bir vadiye bırakmıştır. Humud Vadisi'nin bir uzantısı olan bu yerlerde hattın ilerlemesi tabii olarak daha kolay olmuştur.



Hicaz Demiryolu sembollerinden biri- Hayfa. Fotoğraf: M. Hülagü

Ayrıca Humud Vadisi demiryolu hattının batıya doğru açılmasında ve Vec denilen yerden itibaren Kızıldeniz'e geçmesindeki ilk noktayı teşkil etmiştir

Demiryolu hattının geçtiği yerlerde bir başka vahayı ise Hediye'nin takriben 65 kilometre doğusundaki Hayber meydana getirmiştir. Hayber bölgesindeki topraklar Teyma bölgesine göre daha az verimli olmuştur. Hayber daha ziyade hurma ağaçlarının olduğu, 4.000 insanın yaşadığı ve birkaç güzel su kuyusunun bulunduğu bir yerdir. Ayrıca lav oluşumları ve çıplak kayalarla kuşatılmıştır. Buradan Hail'e giden birçok yol bulmak mümkün olmuştur. Bu durum ise tabii olarak Hayber'in önemini artırmıştır.²⁶³

ANA GÜZERGÂH

Hicaz Demiryolu projesi hat itibariyle iki bölümden meydana gelmiştir: Ana hat ve şube hatları.

²⁶³ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, 27 July 1907.

Ana hat Şam ile Medine arasında inşa edilmiştir. Şube hatlarına gelince, bunlar, ana güzergâh dışında kalan yerlerin ana hat ile bağlantısını sağlayan veya daha evvelce inşa edilmiş bulunan demiryolları ile ana hattın bağlantısını temin eden hatlar olmuştur.

Ana hattın ilk şehri veya ilk istasyonu tabii olarak Şam'dır. Hattın sırası itibariyle geçtiği diğer şehirler yahut istasyonları ise şunlardır:

Şam, Der'a, Amman, Zizia, Katrana, Maan, Gudeyrü'l-Hac, Batnu'l-Gul, Müdevvere, Tebük, el-Ahdar, el-Muazzam, Darü'l-Hamra, Mada'in Salih, el-Ula, Hediyye ve Medine.

Şam – Medine Hattı

Şam'dan Medine'ye kadar olan ana hattın toplam uzunluğu yaklaşık 2.414 kilometre tutmuştur.²⁶⁴ Ana hat üzerindeki istasyonlar ve özellikleri ise şöyledir:

İstasyon İsmi- Şam İstasyonu Yüksekliği 212 metre (Terminal)

İki İstasyon Arasındaki Mesafe: 0 Ana İstasyona Uzaklığı: 0

Özellikleri: Hükûmet Sarayı yakınlarında şehrin ana meydanını görebilecek bir yere yeni bir istasyon yapılması kararlaştırılmıştır.

Hat Kadem'den itibaren Fransız hattına paralel bir şekilde Meydan ve Beramke istasyonlarına kadar ilerlemiştir.²⁶⁵

Şam yahut diğer adıyla Kadem- i Şerif İstasyonu'nun bulunduğu Barada'da, Suriye vilayetinin merkezi ve V. Ordu karargâhı durumunda olmuştur. Bünyesinde 180.000 nüfusu ve 12.000 askeri barındırmıştır. Halkın büyük bir kısmı, yani yaklaşık 150.000'i Arap ve Türk şeklinde Müslümanlardan oluşmuştur. Nüfusun geri kalan kısmı ise Yunan, Ermeni, Yahudi, Marunî, Dürzî, Ortodoks ve Protestan gibi değişik milliyet ve dine mensuptur.²⁶⁶

Kadem-i Şerif İstasyonu geniş bir yer tutan meydan bölgesinin güney ucunda yer almıştır. Şehrin merkezine uzaklığı yaklaşık yarım saat tutmuştur. İstasyon olarak çok da makul bir durum arz etmemiştir. Küçük olan istasyon binasında 30 x 11 metre ebadında bir eşya deposu, yaklaşık 57 metre uzunluğunda bir platform inşa edilmiştir. Yükleme ve boşaltmalar istasyon binası dışında yapılmıştır. İyi bir eşya istasyonu olduğu söylenebilir. Tüm hububat tüccarları, mağazalarını Meydan bölgesinde oluşturmuşlardır. İstasyonun çevre genişliği

²⁶⁴ IOR: L/P&S/10/12, W.S. Richards, Damascus, February 8, 1902.

²⁶⁵ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

²⁶⁶ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

228 metre kadardır. Ana yola olan yakınlığı ise makul bir düzeyde tutulmuştur. Ancak istasyonun herhangi bir kapısı olmamıştır.

Bir şube hattı ile kuzey batı istikametinde 800 metre uzaklıkta bulunan Fransız istasyonu Meydan ile bağlantı kurmuştur. Doğu tarafında inşa ve tamir atölyeleri kurulmuştur. Bu atölyeler şehre elektrik sağlayan şirketten satın alınan elektrik ile çalıştırılmıştır.²⁶⁷ Bol miktarda kuyu suyu elde etmek mümkün olmuştur.²⁶⁸ Demiryolu hattı yaklaşık 3 kilometre, güney cihetinde ana yola paralel bir şekilde, bahçeler içerisinde geçmiştir. Daha sonra ise Cebel-i Esved eteklerinde bulunan verimli topraklar üzerinden, yaklaşık bir kilometrelik bir mesafe içerisinde 18/1000'lik bir eğimle, doğuya doğru ilerlemiştir. Daha sonra ise Nehru Avac Vadisi'ni 6 metre uzunluğundaki yayımsı bir taş köprü üzerinden geçmek suretiyle aşağı doğru ilerlemiş, Cebel-i Manya'nın dik kaya yığınlarının kuzey cephesi boyunca dönerek ilerlemeye devam etmiştir.²⁶⁹

İstasyon İsmi- Kisve İstasyonu Yüksekliği 739 m

İki İstasyon Arası Mesafe: 20.8 Ana İstasyona Uzaklığı: 20,8

Özellikleri: Kisve'de bir tarafının uzunluğu 229 metre olan taş bir istasyon binası yer almıştır. Kisoror köyü istasyonunda kuyu suları²⁷⁰ 25 metre küp kapasiteli bir su tankı ve buhar pompası yer almıştır.²⁷¹ Kisve Nehru'l-Vadi bölgesindeki 1.200 kişilik nüfusu ile önemli bir fellah (çiftçi) köyüdür.²⁷²

Hatırı sayılır bir büyüklüğe sahip olan Kisoror köyü Nehru Avac Vadisi'nin batısında, yaklaşık yarım kilometre kuzeyde, yer almıştır. Müserib – Şam yolu yarım kilometre kadar batı cihetine yönelik bir şekilde geçmiştir. Kisoror köyü ile bağlantı sağlamıştır. 400 metre kadar ötesinden ise Fransız hattı geçmiştir. Eski bir han olan ve Nizamiye orduları tarafından kullanılmış bulunan Han Cenun batı cihetindeki yol üzerinde yer almıştır.

Hat Cebel-i Manya kanar eteklerinden geçip doğuya doğru meylederek ilerlemiştir. Demiryolu daha ileride, iyi bir surette ekilip dikilen ve açılan bir kanalla Nehru Soil'den temin edilen sularla sulanan, Said Paşa Çiftliği'ni geçerek ilerlemiştir.²⁷³

267 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

268 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

269 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

270 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

271 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

272 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

273 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

İstasyon İsmi- Dir Ali (697 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 9.8 Ana İstasyona Uzaklığı: 30,8

Özellikleri: Taş yapımı bir istasyon binasına ve 228 metre uzunluğunda bir kör hatta sahiptir.²⁷⁴ Toprakları verimli ve kaynak suları yeterlidir.²⁷⁵ Böyle olmakla birlikte burada 25 metreküp kapasiteli bir su tankı inşa edilmiştir.

Dir Ali'ye bağlı olan ve yarım kilometre kadar doğu cihetinde bir Dürzî köyü yer almıştır. Hristiyan olan bu köyde takriben 500 kişi yaşamıştır. Demiryolu hattı bu noktadan itibaren verimli ovaların yer aldığı doğu istikametinde ilerlemeye devam etmiştir.²⁷⁶

İstasyon İsmi- Mesmiyye (619 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 20.9 Ana İstasyona Uzaklığı: 51,7

Özellikleri: Mesmiyye (Mesmie) veya diğer bir deyişle Mesmice (Mesmi-je), 2 kilometre genişliğinde ve 3 kilometre uzunluğunda, tarihi eserlerle süslü eski bir Roma şehridir. Mesmiyye aynı zamanda haydut çetelerinin sığınma yeri olarak benimsemiş oldukları Leca için de anahtar bir mevki durumunda olmuştur. Mesmiyye, 700 kişilik nüfusu ile bir Arap köyü olarak kısmen Müslümanlardan, kısmen de Rum Ortodokslardan meydana gelmiştir.²⁷⁷

Mesmiyye'de taştan yapılmış bir istasyon binası yer almış ve bir yan hat yapılmıştır. 1.6 kilometre güney tarafında yine taştan yapılmış, içerisinde bir taburun barındığı iki katlı kışla mevcuttur. Bu kışla inşa edilen güzel bir yolla istasyona bağlanmıştır. İstasyon, derinliği 10 ile 15 metre arasında değişen lav yığınları ile kaplı olan Leca'nın kanar kısmında kendini gösterir bir şekilde inşa edilmiştir. Leca her türden suçlu ve mütecaviz Arap için saklanıp sığınılacak bir yerdir. Mesmiyye Leca'nın kuzey çıkışını kontrol altında tutmuştur. İstasyona bazı yakın yerlerde gerçekten çok güzel su kaynakları mevcuttur. Bununla birlikte burada 25 metreküp kapasiteli bir su tankı ve bir pompa yer almıştır. Kaynak sularının bir kısmı ile çayırlar sulanmış ve otlak olarak kullanılmak üzere yeşillik sağlanması mümkün olmuştur. Demiryolu hattı buradan itibaren tekrar batıya doğru meylederek ilerlemiştir.²⁷⁸

İstasyon İsmi- Cibab (643 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 11 Ana İstasyona Uzaklığı: 62,7

²⁷⁴ Aynı belge.

²⁷⁵ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

²⁷⁶ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

²⁷⁷ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

²⁷⁸ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

Özellikleri Cibab takriben 300 kişilik nüfusu ile Müslüman Arap felahlarının oluşturduğu bir köydür.²⁷⁹ İçerisinde taş yapımı bir istasyon ve Leca'nın kenar kısmında bir kör hat yer almıştır. Bazı kuyular yer almakla birlikte su bakımından yetersizdir.²⁸⁰

Habab (624 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 6.6 Ana İstasyona Uzaklığı: 69,3

Özellikleri Cibab istasyonu gibi bir istasyondur. Fakat Cibab'dan farklı tarafı 600 kişilik nüfusu ile Hristiyan Arap fellahlarından oluşmuş olmasıdır.²⁸¹ Habab'da su kuyuları mevcut olmakla birlikte içindeki su miktarı yetersizdir. Demiryolu Leca'nın kenar kısmından geçmiştir. Batı taraflarında birkaç küçük köy ve ekilip dikilen bazı ovalar yer almıştır.²⁸²

Mahatze (602 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 8.7 Ana İstasyona Uzaklığı: 78

Özellikleri Eski bir Roma şehri olan Mahatze 1.200 nüfusu ile Müslüman köydür.²⁸³ Köy, doğu cihetinde, taştan yapılmış 50 adet evden oluşmuştur. Ayrıca yine taştan inşa edilmiş bir istasyon binası ve bir kör hat yer almıştır. Yine burada hatırı sayılır derecedeki su ihtiva eden bir kuyu açılmıştır. Diğer bazı yerlerde olduğu gibi burada da 25 metre küp kapasiteli bir su tankı mevcuttur. Hat, İzra hattına ulaşmazdan evvel Kanavat Vadisi ve Cebel-i Dürüz'ü geçmiştir. Cebel-i Dürüz bahar mevsiminde kayalık yatağı ile 9 metrelik genişliği ve 7,5 metrelik taş kemeri ile sathi bir akıntıya sahip olabilmiş de yazın kurumak durumunda kalmıştır.²⁸⁴

Şekrn (Schekrn)

— — —

— — —

Eski bir Roma şehri olan ve 800 kişilik bir nüfusa sahip olan Şekrn (Schekrn) Müslüman köydür. Burada bazı su kuyuları yer almıştır.²⁸⁵

İzra (588 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 13.4 Ana İstasyona Uzaklığı: 91,4

Özellikleri: Diğer adıyla eski Boroa, Leca'ya sınır olan bir yerleşim merkezidir. Nüfusunun büyük bir bölümü Hristiyan Araplardan oluşmuştur. Bu nüfusun sayısı demiryolu inşaatının başlamasından kısa bir süre önce 1500 kişi civarında

279 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

280 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

281 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

282 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

283 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

284 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

285 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

seyretmiştir. İzra nüfus itibariyle hemen hemen bütünüyle Dürzilerden oluşmuştur. İnşaatın başlamasından sonra ise bütünüyle boşalmıştır.

İzra'da taş yapımı bir istasyon ve 228 metre uzunluğunda bir kör hat yer almıştır. Bu istasyon, Hanran Ovası'nda ve Cebel-i Dürüz'de yetişen mısır mahsulünün ihraç edildiği mühim bir merkez hâline gelmiştir. İstasyon nakledilmeyi bekleyen mısır çuvalları ile dolmuştur.

İzra'nın Leca ile olan sınır bağlantısı hattın ilerlediği doğu tarafında son bulmuş ve hat 3,5 kilometre daha ileride Şeyh Miskin'i geçtikten sonra Busra ve Cebel-i Dürüz'e doğru ilerlemiştir. Bu taraflarda kör hatların yapımına daha çok ihtiyaç duyulmuştur. Gazele hattından yarım kilometre kadar önce, Cebel-i Dürüz'den itibaren 6 x 9 metre genişliğinde taş bir tabaka geçidi yer almıştır.

İzra su kaynakları bakımından da sıkıntılıdır. Çok az su bulunmuş, burada bir buhar pompası ve 25 metreküp hacminde bir su tankı²⁸⁶ bulundurmak gerekmiştir.

Diğer taraftan İzra'da birçok tarihi eser yer almıştır. Bu tarihi eserlerden özellikle Hristiyanlara ait üç adet kilise iyi korunmuştur.²⁸⁷

Gazele (576 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 14.9 Ana İstasyona Uzaklığı: 106,3

Gazele yahut diğer adı ile Hirbitu'l-Gazele Müslüman fellahlardan oluşan 1500 nüfuslu bir Arap köyüdür.²⁸⁸ Gazele'de taş yapımı bir istasyon ve 228 metre uzunluğunda bir kör hat yer almıştır. Hemen yakınında ise bir köy mevcuttur.

Gazele, İzra gibi, Hanran Ovası ve Cebel-i Dürüz'de yetişen ve develerle istasyona taşınan mısır mahsulünün ihraç edildiği ana merkezlerden birisi hâline gelmiştir.²⁸⁹

Der'a (529 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 16.9 Ana İstasyona Uzaklığı: 123,2

Özellikleri: Der'a yahut diğer bir deyişle eski Edree bünyesinde 400 hane barındırmıştır. Küçük bir yerleşim merkezi olan Der'a'da 4.000 – 5.000 Müslüman yaşamıştır.

Der'a, güney batıya 1,6 km mesafede olan, derin bir vadinin en kenar tarafında yer almıştır. Burası aynı zamanda, Hükûmet merkezi Şeyh Miskin'de bulunan Havran (Houran) Mutasarrıfı'na bağlı kaymakamlık makamının da bulunduğu bir yerdir.²⁹⁰

286 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

287 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, İstanbul, November 17, 1906.

288 Aynı belge.

289 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

290 Aynı belge.



Haifa'da günümüze kadar ulaşan demiryolu hattının sembollerinden Sütun-u Âli.

İ.Ü. Yıldız Albümleri

Der'a tarihi eserler bakımından da dikkat çekmiştir. Eski mezarlar gibi Helenistik ve Nebatilik yani eski Arap Krallığı dönemlerine ait bir kısım eserleri bünyesinde muhafaza etmiştir.

Der'a'da tarihi eserler içerisinde eski fakat küp şeklindeki mimari yapısı ile Halife Ömer zamanından kalan, Sultan Selahattin tarafından onarılan büyük camiler de yer almıştır.²⁹¹

Der'a istasyonu iki katlı olarak inşa edilmiştir. İstasyon gayet geniş olup taşıyıcılığına dayanmıştır. Platform uzunluğu ise takriben 46 metredir.

Havran bölgesinde gerçekleştirilen mısır ticareti kısmen Der'a sayesinde mümkün olabilmektedir.

Der'a'ya bağlı, tümü itibariyle 1.645 metre uzunluğunda, 4 ayrı yan yol yer almıştır. Ancak bunlar ulaşımı sağlamakta yetersiz kalmışlardır. Söz konusu dört istikametten gelen trenler gün ortasında Der'a'da bir araya gelmişler ve bir iki saatlik bir mola vermişlerdir.²⁹² Der'a demiryolu trafik idaresinin daimi merkezi olarak belirlenmiştir. Der'a, demiryolu memurlarının kalabilecekleri evlerin makul büyüklükte mevcudiyetleri bakımından da uygun bir yerdir.²⁹³

Der'a'da ayrıca kuyulardan pompa gücü ile dolan ve her biri 25 metreküp kapasite su alan iki tank yer almıştır. Yine lokomotiflerin motorlarının bakımı ve vagonların tamiri için motor atölyeleri yanında, yaklaşık 20 ton kadarının rezerv olarak depolandığı, bir kömür doldurma-boşaltma platformu yapılmıştır.

Der'a'da istasyona yakın bir mesafede, bir Rum tarafından işletilen ve taşıyıcılığına dayanan güzel bir lokanta yapılmıştır. Günde 50 – 60 turistin uğradığı turizm sezonunda söz konusu lokanta güzel iş yapmıştır.

Demiryolu hattı Der'a'dan itibaren Zedi Vadisi boyunca verimli arazilerin yer aldığı bir bölgeye doğru yükselerek ilerlemiştir. Hat, 7 metre yüksekliğindeki 5 kemerli, akıntı olarak 36,5 metre genişliği ve yaklaşık 0,5 metre derinliği bulunan, zemini taştan oluşan, bir taş köprüünün üzerinden geçmiştir. Burada 9 metre yüksekliğinde birkaç iskele kurulmuştur. Akıntı yazın tümüyle kurumuştur. Böyle olmakla birlikte karşıya geçiş 4,5 metre yüksekliğindeki iki taş köprü vasıtasıyla mümkün olmuştur.²⁹⁴

Nasib

İki İstasyon Arası Mesafe: 12.7 Ana İstasyona Uzaklığı: 135,9

Nasib batı istikametinde ve bir tepe üzerinde yer alan 150 hanelik ve yaklaşık 700 kişilik bir köy olup nüfus itibariyle fellahlardan oluşmuştur.

291 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

292 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

293 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

294 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

Nasib’de taş yapımı bir istasyon, su sarnıçları ve 228 metre uzunluğunda bir kör hat yer almıştır.²⁹⁵ Nasib’de bulunan binalar Şam – Der’a bölümünde yer alan, alçak ve düz bir çatı üzerine inşa edilmiş bulunan ve ikinci derecede bir konfora sahip olan yapılara göre daha iyi inşa edilmişlerdir.

Nasib coğrafya olarak dalgalı bir yapısı arz etmiş, iyi bir surette ekilip dikilmiş ve bahar mevsiminde güzel otlaklara sahiptir.²⁹⁶

Mefrak (598 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 25 Ana İstasyona Uzaklığı: 161,7

Mefrak, bir kale ve Roma dönemine ait bir yapı olup Büyük Roma Yolu (Bostra, Amman) üzerinde bulunması sebebiyle Arab Kal’at yahut Kal’atu’l-Mefrak şeklinde de adlandırılmıştır.

Tarihi eser hâline gelmiş bir kale durumunda olan Mefrak’ta taştan yapılmış olan ve genellikle içerisinde su bulunan geniş bir havuz yer almıştır.²⁹⁷ Tanklara su doldurulması rüzgâr ile çalışan pompalarla gerçekleştirilmiştir. Mefrak’da üç tünel, taştan yapılmış bir istasyon ve 228 metre uzunluğunda bir kör hat yer almıştır.

Toprağı verimli olmakla birlikte Mefrak’ta ikamet eden kimse olmamıştır. Buraya sadece Beni Sahr bedevileri gelerek çadırlarını kurmuşlardır. Klasik hac yolu Mefrak’ın hemen batı tarafında, yakın bir mesafeden geçmiştir.²⁹⁸

Semra (559 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 23.6 Ana İstasyona Uzaklığı: 185,3

Harbetu’l-Samra Büyük Roma Yolu (Bostra, Amman) üzerinde tarihi eser hâlindeki bir Roma kalesidir.

İstasyon binasının taştan inşa edilmiş olduğu Semra’da bir kör hat yer almıştır. Toprakları verimli olup baharda yer yer meralara sahip olmuştur.

Semra 20.000 nüfusa sahip olup 2.000 çadırdaki yaşayan Beni Sahr kabilesinin üssüdür.²⁹⁹

Demiryolu hattı Zerka Vadisi’ne doğru alçalarak ilerlemiş ve arkasından da sadece bahar mevsiminde bünyesinde su barındıran Dulgil Vadisi diye adlandırılan geniş bir vadiyi geçerek ilerlemiştir.³⁰⁰

295 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

296 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

297 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

298 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907; IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

299 Aynı belge.

300 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

Zerka (618 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 17.4 Ana İstasyona Uzaklığı: 202,7

Zerka yahut diğer bir adı ile Kal'atu'z-Zerka hiçbir zaman için kuru kalmayan Zerka Vadisi üzerinde kurulmuştur.

Kal'atu'z-Zerka taş bir binadan oluşmuş ve Zerka Vadisi'ne tepeden bakan bir platonun kenarında bir yan hattı bulunmuştur. Diğer bazı yerlerde de olduğu gibi Zerka'da da Büyük Roma Yolu (Bostra, Amman) üzerinde Roma Kalesi'nin tarihi eserleri yer almıştır.

Kafkaslarda Dağıstan'dan hicret eden muhacirlerin oluşturduğu 100 hanelik bir Çerkez köyü, Zerka'nın 1.200 metre batısında, yer almıştır. Dolayısıyla Zerka'nın nüfusunu kısmen Çerkezler, kısmen de Beni Sahr kabilesi üyeleri ve bedeviler oluşturmuştur.³⁰¹

Zerka oldukça verimli topraklara sahiptir. Vadinin söz konusu verimli toprakları iyi bir şekilde işlenmiş ve sulu ziraat yapılmıştır. Zerka'da suyun temin edilebilmesi için kuyulara yahut 25 metreküplük geniş su tanklarına müracaat edilmiştir.

Demiryolu hattına gelince, hat 1/62 nispetindeki bir derece ile başlayıp 1/55 dereceye kadar yükselen bir meyil ile alçalarak Zerka Vadisi'ne doğru ilerlemiştir.

Demiryolu hattı

İki İstasyon Arası Mesafe:- Ana İstasyona Uzaklığı: 207

7 metre yüksekliğindeki taş bir köprüden karşıya geçmiş ve vadiye doğru 1/80 derecesinde yükselerek ilerlemiştir.³⁰²

Demiryolu hattı

İki İstasyon Arası Mesafe:- Ana İstasyona Uzaklığı: 210

7 metre yüksekliğinde ve zemini taştan oluşan 12 metre genişliğindeki ve su derinliği yaklaşık yarım metre nispetindeki bir taş köprü üzerinden tekrar karşı yakaya geçmiştir. Vadi toprakları tarım bakımından güzel bir şekilde işlenmiştir.³⁰³

Amman (737 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe:12.4 Ana İstasyona Uzaklığı:222,4

Nehr-i Amman'da bulunan Amman diğer bir deyimle Rabbath Ammon yahut Philadelphia, 700 – 800 hanesi ve çoğu Çerkez kökenli olan nüfusu ile Doğu Ürdün bölgesinin en geniş ve en güzel tarihi eserler bulunan şehridir. Özellikle Rum tiyatrosu, kaplıcaları ve aerosollerini ile dikkat çekmiştir.³⁰⁴

301 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, (Report by Auler Pasha Respecting the Hijaz Railroad), Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

302 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

303 Aynı belge.

304 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

Amman'da iki katlı bir istasyon inşa edilmiştir. Bu istasyonun ayrıca döner levhası yani demiryollarında vagonları bir hattan diğerine geçiren veya lokomotifin yönünü değiştiren döner platformu, kömür deposu ve küçük çaplı tamiratların yapıldığı motor atölyesi mevcuttur.

Demiryolu araçlarının toplandığı bir yer olan Amman'da her biri 274 metre olan iki kör hat yer almıştır.

Amman İstasyonu'na yakın bir yerde içilmeye müsait güzel kaynak suları bulunmuştur. Ayrıca burada bulunan 50 metre küp kapasitesi olan su tankına yakınında bulunan nehirden buharlı pompa kullanılmak suretiyle su doldurulmuştur.

Amman bölgesi toprakları daha ziyade 1905 yılından itibaren geniş ölçüde ekilip dikilmeye başlanmıştır. 1907 yılında Kasr'e sadece 5 vagonlu trenler çıkabilmiştir. Normal trenlerin çıkması daha zor olmuştur. Bu problem çift yönlü motorların devreye girmesi ile aşılmıştır.

Hattın durumuna gelince, Amman Vadisi'nden geçen hat daha sonra, ara bir vadiden geçerek, güneyde yer alan yüksek kesimlere doğru ilerlemiştir. 100 – 150 metre yarıçapındaki yer yer keskin kavislerle ilerleyen hat 1/55 derecelik bir eğim ile iniş geçmiştir. Keskin kavislerin gerçekleştiği bu yerlerde vagonların birkaç kez hattan çıkmaları söz konusu olmuştur.³⁰⁵

Amman Viyadükü

İki İstasyon Arası Mesafe:- Ana İstasyona Uzaklığı: 232.2

Demiryolu burada 7,5 metre aralıklarla 10 kemerin bulunduğu, ayrıca ortasında bir destek kemerinin yer aldığı taş yapımı 60 metre uzunluğunda ve 20 metre genişliğinde bir viyadükten geçerek kuru bir vadiye doğru seyretilmiş, daha sonra ise ana vadiyi sağ cihetten takip ederek ilerlemiştir.³⁰⁶

Tünel

— — — — —

Demiryolu daha sonra 7 metre uzunluğundaki taş yapımı bir köprü vasıtasıyla ikincil bir vadiyi geçmiştir. 1/45 derecelik bir meyil ve 100 metrelik bir kavis ile yumuşak beyaz kaya içerisinde açılmış olan 140 metre uzunluğundaki bir tünelden ve bir başka vadinin baş tarafı etrafında döndükten sonra ilerlemeye devam etmiştir. İleride yeni bir vadiyi geçen demiryolu hattı daha sonra kırılarak açılan 12 metre uzunluğundaki bir kayanın içerisinden yol olarak düz bir sahaya ulaşmıştır. Daha ileride ise yine kırılıp parçalanarak içerisinden yol açılan birkaç kayalık bölgeden geçtikten sonra plato seviyesine ulaşmıştır.³⁰⁷

305 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

306 Aynı belge.

307 Aynı belge.

Kasr (942 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 12.3 Ana İstasyona Uzaklığı: 234,5

Kasr (Es-Sahl)'de tarihi bir eser olarak muhtemelen bir anıtmezar olan bir Rum Tapınağı yer almıştır. Kasr'de ne su ne de ikamet eden vardır. Sadece kış mevsimlerinde birkaç bedevi kabilesi buraya gelerek çadırlarını kurmuşlardır.³⁰⁸

Kasr'de taştan inşa edilmiş bir istasyon, 228 metre uzunluğunda bir kör hat yer almıştır. Arazi itibarıyla dalgalı fakat verimli bir yapı arz eden Kasr, bahar mevsimlerinde meralara sahip olabilmektedir. Verimli Kasr arazisi Amman'dan gelen Çerkez nüfus tarafından güzel bir şekilde işlenmiştir.

Demiryolu hattı ise daimi bir suretteki alçalmasını ve 3 kilometre boyunca devam eden 1/70 ile 1/80 arasında geniş döngüsünü burada tamamlamıştır.³⁰⁹

Luben (773 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 14.3 Ana İstasyona Uzaklığı: 248,8

Luben iki tepe ve bu tepelere bağlı sırtın üzerinde kurulmuş bulunan eski bir şehrin geride kalan tarihi eseridir.

Luben'de taş işçiliğine dayanan bir istasyon ve bazı tarihi eserlere yakın bir mesafede olan 228 metre uzunluğunda bir kör hat yer almıştır. Tarihi eserler 700 çadırlı Beni Sahr bedevileri tarafından kısmen mesken olarak kullanılmıştır. Kabile şeyhi Reymih bin Fais de, bir idareci olarak, burada yaşamıştır.³¹⁰

Geniş su sarnıçlarının bulunduğu Luben'de su ihtiyacı sarnıçlardan karşılanmıştır. Luben arazisi itibarıyla de kısmen ekilip dikilen bir yerdir. Bölgede bahar dönemlerinde meralar oluşmuştur.³¹¹

Zizia (864 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 10.9 Ana İstasyona Uzaklığı: 259,7

Cise yahut Kal'atu'z-Ziza'da, bir kısmı Arap orijinli olan, çok sayıda tarihi eser yer almıştır. Özellikle 70.000 metreküp hacimli Büyük Roma Sarnıcı, çok iyi bir surette muhafaza edilmiş, yine eski malzemelerin kullanılması ile yapılmış bulunan Arap Kalesi ve Saracen Kalesi takdire şayandır.³¹²

Zizia'da taş işçiliğine dayanan bir istasyon ve 228 metre uzunluğunda bir kör hat yer almıştır. Sarnıçlara ilaveten 25 metreküp kapasiteli bir su tankı ve rüzgâr pompası bulunmuştur.³¹³

308 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

309 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

310 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

311 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

312 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

313 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

Zizia'da Beni Sahr kabilesine mensup fellahlar yaşamıştır.³¹⁴ Demiryolu hattı dalgalı çöllük bir arazi üzerinde ilerlemiş, taş yapımı bir köprü üzerinden iki geniş vadiyi geçerek ilerlemeye devam etmiştir. Daha sonra ise 1/55 ve 1/50 aralığındaki bir tırmanıştan sonra bir kavis çerçevesinde keskin bir inişe geçmiştir.³¹⁵

Delma (751 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 19 Ana İstasyona Uzaklığı: 278,7

Delma İstasyonu taştan inşa edilmiştir. Bir kör hattın³¹⁶ yanında yine taş yapımı bir kale ve geniş bir yağmursuyu sarnıcı yer almıştır.

Delma bölgesi coğrafi açıdan, bazı kayalık yerleri olsa da genel olarak dalgalı ve çıplak bir durum arz etmiştir. Arazi bakımından ciddi anlamda iniş ve çıkışlar sergilemeyen bölgenin hemen batı tarafında yakın bir mesafeden ise klasik hac yolu geçmiştir.³¹⁷

Hanu'z-Zebib (782 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 16.5 Ana İstasyona Uzaklığı: 275,2

Hanu'z-Zebib yahut diğer bir ifade şekli ile Hanzebib Saracen zamanından kalma büyük kervansaray harabelerine sahiptir. Kervansarayın içinde kuleler yer almış ve bu kuleler savunma maksatlı olarak kullanılmışlardır.

Hanzebib Roma ve Bizans dönemlerinden kalan küçük kervansaraylara ve Bizans kilisesi harabelerine yakın bir mesafede kurulmuştur. Hanzebib'in yakın çevresinde birçok sarnıç yer almakla birlikte hiçbirinde su bulunmamıştır. Beni Sahr bedevilerinin bazı üyeleri bazen Hanzebib çevresine gelerek çadırlarını kurmuşlardır.³¹⁸

Hanzebib'de bir istasyon ve bir yan hat yer almıştır. Ayrıca kuru bir vadi üzerinde 7,5 metre yüksekliğinde taş yapımı iki viyadük bulunmuştur.

Demiryolu hattı dalgalı, tepelik ve kayalık bir araziden geçerek vadiden 9 metre yükseklikteki başka bir köprü üzerinden ilerlemesine devam etmiştir.³¹⁹

Dabga

İki İstasyon Arası Mesafe: - Ana İstasyona Uzaklığı: 286

Dabga yahut Kal'atu'd-Deb'a eski bir kale olup 1767 yılında Surre Kervanı başkanı olan Osman Paşa tarafından restore edilmiştir.

314 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

315 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

316 Yan yahut kör hat ana hatta bağlı olan ikinci derecede bir hat olmuştur.

317 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

318 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

319 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

Dabga büyük sarnıçların bulunduğu yerlere yakın bir yerde kurulmuştur. Yine burada yaşayan ve tarihi eserlere yakın bir yerde çadır kurmuş olan Belka bedevileri Dabga çevresindeki araziye ekip dikmişlerdir.³²⁰

Yan Yol

İki İstasyon Arası Mesafe: 14.1 Ana İstasyona Uzaklığı: 309,3

Yan hat taşlık kuru bir zemine sahip olan bir vadi üzerinde 7,5 metre uzunluğundaki bir köprüden geçerek 1/60 derecesindeki bir yükselişle vadinin sağ yakasına uzanmıştır. Söz konusu vadi Ölü Deniz'e doğru genişlemiştir. Demiryolu hattı daha sonra 5 – 6 kilometre genişliğindeki bir vadiyi geçmiştir.³²¹

Katrana

İki İstasyon Arası Mesafe: 17.1 Ana İstasyona Uzaklığı: 326,4

Katrana veya Kal'atu'l-Katrana denilen yer klasik hac yolu üzerinde³²² yer alan bir Türk kalesidir. Burada 3 top ve her biri 228 metre olan iki yan yol yer almıştır.

Katrana, altı saatlik bir mesafe ile batı cihetinde bulunan, aynı zamanda Mutasarrıflık makamının bulunduğu bir yer olan ve bir tabur asker ile korunan Kerak açısından ciddi bir ehemmiyete sahiptir.

Katrana'da bir eşya deposu ve yaklaşık 23 metre uzunluğunda ve takriben 1 metre yüksekliğinde bir platform yer almıştır.

Katrana'da ticari faaliyet oldukça sınırlı bir şekilde gerçekleştirilmiştir. Su temin edilmesi de daha çok yağmurlara dayalıdır. Dolayısıyla burada 64 x 46 metre çapında taş ve çimento birleşiminden oluşan 36.000 metreküp kapasiteli bir su deposu yer almıştır. Ayrıca 25.000 metreküp kapasiteli iki su deposuna rüzgâr pompaları ile su basılmıştır.³²³

Katrana toprak itibarıyla ekilip dikilmeye müsait bir yer olmamıştır. Buraya daha çok İbn-i Hedayn kabilesi bedevileri gelip çadır kurmuşlardır.³²⁴

Yan Yol

İki İstasyon Arası Mesafe: 22 Ana İstasyona Uzaklığı: 348,4

İstasyonun hemen haricinde yağmur yağdığı zaman su toplanması için önü kapatılan kuru bir dere üzerine 6 kavisli ve her bir kavis aralığı yaklaşık 7,5 metre uzunlukta olan bir taş köprü yer almıştır.³²⁵

320 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

321 Aynı belge.

322 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

323 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

324 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

325 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

Yan Yol

İki İstasyon Arası Mesafe: 18.7 Ana İstasyona Uzaklığı: 367,1

Demiryolu kısa bir mesafe için 1/50 derecelik bir yükselişten sonra dalgalı bir yapı arz eden bir saha üzerinde ilerlemiştir. Daha sonra ise 1/55 derecelik bir inişle, kayalık bir mıntıka içinden geçerek Kerrahi Vadisi'nin başlangıcını oluşturan el-Hasa Vadisi'ne inmiştir.³²⁶

el-Hasa (1126 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 10.7 Ana İstasyona Uzaklığı: 377,8

el-Hasa (Kal'atu'l-Hasa) kısmen harap olan iki katlı geniş bir kale olup Türkler tarafından yapılmıştır. Kale yaklaşık 1760'da Osmanlı padişahlarından Sultan Mustafa tarafından yaptırılmıştır.

Kalenin içinde bir su kaynağı, kalenin doğusunda ise suyunu "Noria" adlı su pompası ile 24 metre derinlikteki bir kuyudan alan eski bir sarnıç yer almıştır.³²⁷ el-Hasa İstasyonu'nda da güzel suyu olan bir kuyu mevcuttur. Midyan denilen yerden itibaren olan araziler Hüveytat bedevilerinin tasarrufundadır.³²⁸

el-Hasa'da bir istasyon binası ve 228 metre uzunluğunda bir kör hat yer almıştır. Demiryolu hattı vadi üzerinde kurulmuş olan bir köprü vasıtasıyla kuru bir vadiden geçtikten sonra tali bir vadiyi dönerek tekrar kayalık ve siyah taşlarla kaplı, üzerinde bitki bulunmayan bir ova üzerinde ilerlemeye başlamıştır.³²⁹

Curufu'd-Devariş (981 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 19.6 Ana İstasyona Uzaklığı: 397,4

Curufu'd-Devariş'te bir istasyon binası ile 228 metre uzunluğundaki bir kör hat-³³⁰ ta ilaveten hac yolu üzerinde 36 metre kare genişliğinde, duvarları 1.70 metre kalınlığında Roma devrinden kalma eski bir kale yer almıştır. Ayrıca kalenin güney doğusunda yer alan bir tepe üzerinde bir gözetleme kulesi mevcuttur.³³¹

Curufu'd-Devariş su kaynakları bakımından sıkıntılıdır. Demiryolu hattı ise istasyondan itibaren uzunca bir mesafeyi 1/80 derecelik bir meyil ile geçtikten sonra önündeki kayalık, dalgalı ve bitki örtüsü bulunmayan derin vadi ve tepeler silsilesinin eteklerini takip ederek doğu istikametinde yaklaşık 5 kilometre kadar

³²⁶ Aynı belge.

³²⁷ Aynı belge.

³²⁸ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³²⁹ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³³⁰ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³³¹ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

ilerlemiştir.³³² Bu bölgeye 160 kadar bedevi yerleşmiştir. Barındırdığı kuyular dolayısıyla bölge zaman zaman Anvaytat bedevilerinin uğrak yeri olmuştur.³³³

Anzeh (1051 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 25.2 Ana İstasyona Uzaklığı: 422,6

Anzeh yahut diğer bir ifade ile Kal'at-i Anzeh Türkler tarafından modern tarzda yapılmış bir kaledir. Bir istasyon binası ve 228 metre uzunluğundaki bir kör hat³³⁴ ile Anzeh, klasik hac yolu üzerinde bulunan kısmen harap olmuş sarnıçlara³³⁵ yakın bir mesafede yer almıştır.

Anzeh'in kuzey batısında Roma devrinden kalma 100 metre genişliğinde ve kare şeklindeki Sa'dcunice adlı kale ve istasyona 3 kilometre mesafede el-Halla diye adlandırılan ölü bir volkanik dağ yer almıştır.

Anzeh verimli topraklara sahip olmakla birlikte su kaynakları bakımından zenginlik gösterememiştir. Buraya daha ziyade Hüveytat kabilesi bedevileri gelip çadır kurmuşlardır.³³⁶

Yan Yol

İki İstasyon Arası Mesafe: 18.3 Ana İstasyona Uzaklığı: 440,5

Susuz bir yerdir.³³⁷

Maan (1079 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe:- Ana İstasyona Uzaklığı: 459.14

Maan, bir hayli yan hatların mevcudiyeti yanında, motor atölyesi, zaman çizelgesi, kömür deposu, tamir atölyesi ve eşya deposu gibi, mühim sayıda depoların da bulunduğu bir yerdir. Söz konusu depo ve atölyelerin dışında burada ayrıca bir Rum tarafından işletilen 10 yataklı güzel bir otel de yer almıştır.³³⁸

Çölün ortasında bir vaha olan Maan'a 1 kilometre mesafede, Maanu's-Şamiye ve Maanu'l-Misriye adlı iki ayrı köy yer almıştır.³³⁹

İstasyondan 2 kilometre uzaklıkta bulunan güneydeki ve bu köylerin ilkinde en büyüğünde 200 hane bulunmuştur. Bu köyde aynı zamanda Roma zamanından kalma bir kale mevcuttur. Su kaynakları bakımından da zengin ve güzel sulara sahiptir.

332 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

333 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

334 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

335 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

336 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

337 Aynı belge.

338 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

339 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

Diğer köy olan Maan–Misriye ise 500 haneden meydana gelmiştir. Güzel kaynak sularına sahip olan bu köyde bahçeler sulanmış ve tarımda su kullanılabilmektedir.³⁴⁰

Çamur/topraktan inşa edilen yapıların, dar vadilerin ve bol kaynak sularının yer aldığı³⁴¹ Maan ve çevresinde yaşayan fellahlar tarafından, kuyulardan elde edilen sularla sebze, hurma, incir ve nar yetiştirilmiştir. Fellahlar bu tür sebze ve meyveleri hacılara satarak geçimlerini sağlamışlardır.³⁴²

Maan’da ayrıca Kaymakamlık makamı, askerî garnizon, Akabe yolu üzerinde bulunan güvenlik istasyonlarının ihtiyaçlarını karşılamak için kurulan bir depo ve 100 yataklı bir askerî hastane, istasyona yakın bir mesafede inşa edilmiştir.

Hisme tepeleri denilen yerde bazı su kaynakları yer almış ve burada bazı Araplar ikamet etmiştir. Maan’ın güneybatı ciheti su kaynakları bakımından hemen hemen bütünüyle kurak bir yerdir. Dolayısıyla da bu taraflarda kimse ikamet etmemiştir.

Demiryolu hattı Maan’dan sonra güzergâhın yükselmesi ile devam etmiş, bir geçitten geçtikten sonra alçalan bir surette, bir hayli uzun taşlık çıplak bir çöl sahalarını ve yine bir hayli kuru vadiyi her biri 2 – 3 kemerli 3 metre uzunluğundaki taş yapımı drenajlı tüm köprüler üzerinden aşarak ilerlemeye devam etmiştir.³⁴³ Hicaz Demiryolu’nun ana hattının Maan’a ulaşması 1904 yılında mümkün olmuştur. Buradan Akabe Körfezi’ne bir şube hattının yapımı mümkün olabilir hâlde gelmiştir. 1905 yılı esnasında bağlantı için istasyon binaları ve sair çalışmalar yapılmıştır.³⁴⁴

Gudeyru’l-Hac (997 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 15.86 Ana İstasyona Uzaklığı: 475,10

Gudeyru’l-Hac’da istasyon binaları inşa edilmiştir. Ayrıca 228 metre uzunluğunda bir de yan hat yapılmıştır. Tabii su kaynakları bakımından Gudeyru’l-Hac oldukça fakir bir yerdir. birkaç küçük vadi, taşlık ve kurak bir araziye sahip olması dolayısıyla Gudeyru’l-Hac bölgesinde ağaç ve funda türünden çok az bir yeşillik vardır. Eski hac yolu demiryoluna yakın bir mesafeden geçmiştir.³⁴⁵

Bi’ru Şedye

İki İstasyon Arası Mesafe: 12.15 Ana İstasyona Uzaklığı: 487,15

Bi’ru Şedye’de 10 kişinin sığabileceği büyüklükte bir istasyon binası ve bir yan hat yer almıştır. Burada ayrıca birkaç küçük vadi mevcuttur. Su konusunda ise fakir bir durum arz etmiştir. Su, yere gömülü fışılardan temin edilmiştir.

340 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

341 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

342 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

343 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

344 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O’Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

345 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

Muhafız Evi

İki İstasyon Arası Mesafe:- Ana İstasyona Uzaklığı: 495

Muhafız Evi taştan inşa edilmiştir. Yan hattın bulunmadığı bu yerde su varillerle temin edilmiştir.

Muhafız Evi

İki İstasyon Arası Mesafe: - Ana İstasyona Uzaklığı: 501

Yan yahut kör hattın bulunmadığı bu yerde iki tane muhafız çadırı yer almıştır. Su ihtiyacı, su varillerinden temin edilmiştir.

Köprü

İki İstasyon Arası Mesafe: – Ana İstasyona Uzaklığı: 506

Demiryolu hattı burada, her bir kavis aralığı 7 metre olan bir taş köprü vasıtasıyla vadiden geçmiştir.

Muhafız Evi

İki İstasyon Arası Mesafe:- Ana İstasyona Uzaklığı: 507

Muhafız Evi'nde iki adet çadır yer almıştır. Su ihtiyacı varillerden karşılanmıştır. Yan hat inşa edilmemiştir. Taşlık ve çöllük bir arazi durumu arz eden bu yerde maki ve çalılık türünden çok az sayıdaki yeşillik sadece vadide yer almıştır.³⁴⁶

Akabe (1106 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 6.35 Ana İstasyona Uzaklığı: 514,50

Kızıldeniz sahilindeki Akabe'den ayırt edilebilmesi için tam adı Akabe-i Hicaziye olmuştur.³⁴⁷ Akabe-i Hicaziye klasik hac yolu üzerinde yer almıştır.³⁴⁸

Akabe'de eski bir kaleden başka taş yapımı iki istasyon yapılmıştır. Ayrıca 260 metre uzunlukta bir kör hat inşa edilmiştir. Burada 12.000 metreküp hacminde bir sarnıç yer almıştır.

Akabe aynı zamanda Hüveytat bedevilerinin çadır kurdukları yerlerden birisini oluşturmuştur.

Akabe'de çöl arazi üzerinden sadece Hicaz Demiryolu hattı değil, başka hatlar da geçmiştir. Hicaz Demiryolu hattı ise aşağı doğru ilerleyerek vadi eteğinde yer alan kenarları çalılarla kaplı geniş bir geçidi aştıktan sonra ilerlemeye devam etmiş, daha sonra ise taşlık bir vadiyi takip ederek daha keskin bir şekilde inişe geçmiştir.³⁴⁹

³⁴⁶ Aynı belge.

³⁴⁷ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906; IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³⁴⁸ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³⁴⁹ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

Batnu'l-Gul (1131 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 6 Ana İstasyona Uzaklığı: 520,50

Batnu'l-Gul dağlık bir alanda yer almış ve sarp bir inişe sahiptir.³⁵⁰ Batnu'l-Gul'de kör hatlı bir istasyon ve iki taş yapımı ev yer almıştır. Burada tabi su kaynakları olmayıp, altı kadar su varili yere gömülmüştür. Batnu'l-Gul, yavaş yavaş alçalan, dik bir alan üzerinde yer almıştır. Eski hac yolu da buradan geçmiştir. Yaklaşık 48 kilometre doğuda ve belli bir mesafe aralığında batı cihetinde, 150 metre yükseklikteki söz konusu dik alandan aşağı inmek için müsait bir zemin mevcut olmamıştır. Zira coğrafya daha ziyade kireçtaşları ve kumtaşlarının oluşturduğu, yükseklikleri 90 ile 100 metre arasında değişen, uçurumlarla kaplıdır.

Demiryolu hattı istasyondan hemen sonra keskin bir kavis yaparak ilerlemiş ve batıya doğru geniş bir döngüden sonra, yamaca paralel bir şekilde, alçalmıştır. Hattın buradaki seyri 18/1000 derecelik bir meyil ile gerçekleşmiştir. Döngünün sonunda başka bir keskin kavis söz konusudur. Hat üzerinde, birkaç küçük menfezin dışında, herhangi bir köprü yer almamıştır.³⁵¹ Burada bulunan ve muhteşem renkler yansıtan kırık kumtaşından oluşmuş dağlar gerçekten görülmeye değer güzelliktir.³⁵²

524

Burası yukarıda bahsedilen dik alanın ana iniş kısmının eteklerini oluşturmuştur. Demiryolu hattı, batı ciheti harika şekiller içeren siyah renkteki kayalarla, kireçtaşı ve kumtaşlarıyla kaplı olan, takriben 3 kilometre genişliğindeki vadiye doğru ilerlemiştir. Vadiu'l-Retm diye bilinen bu vadinin yatağını savrulan kumlar ve taşlar doldurmuştur.³⁵³

Yan Hat

İki İstasyon Arası Mesafe: 15.0 Ana İstasyona Uzaklığı: 530,0

Burada, su tenleri tarafından doldurulmuş bulunan ve diğer trenlerin su ihtiyacını karşılamak için yapılmış bulunan su sarnıçları yer almıştır.³⁵⁴

Vadiu'l-Retm (980 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 9.65 Ana İstasyona Uzaklığı: 530,15

Burada kör hattı olan bir istasyon ile iki taş yapımı ev yer almıştır. Yine taş yapımı bir su tankı bulunmakla birlikte bu su tank kullanılmamıştır.

350 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

351 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

352 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

353 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

354 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

Vadiu'l-Retm'de doğal su kaynakları olmadığı için su ihtiyacını karşılamak üzere altı su varili yere gömülmüştür.

533 — — — —

Burada bir vadi yer almıştır. Demiryolu hattı kum fırtınasının fazlaca yaşandığı taşlık bir çöl araziden geçerek ilerlemiştir. Batı cihetinde tek başına kalmış kayalık tepeler yer almıştır. Bu tepelerin yaklaşık 48 kilometre kadar açığında sahil hattı bulunmuş, coğrafi yapı tepeler dolayısıyla oldukça engebeli, sarp ve dik bir durum arz etmiştir. birkaç dağ sırtının bulunduğu ovoiden güney cihetini geniş bir surette görme imkânı söz konusu olmuştur. Eski hac yolu ve telgraf hattı batıda demiryolu hattına paralel bir şekilde devam etmiştir.³⁵⁵

Yan Hat

İki İstasyon Arası Mesafe: 9.0 Ana İstasyona Uzaklığı: 545,0

Suyu bulunmayan bir yerdir.³⁵⁶

Tellu's-Şahm (844 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 16.41 Ana İstasyona Uzaklığı: 546,56

Tellu's-Şahm'da bir istasyon binası ve bir de yan hat yer almıştır. Tabi su kaynağının bulunmadığı bu yerde su ihtiyacını karşılamak üzere 6 su varili yere gömülmüştür. Batı tarafında bulunan fakat fazla engebeli olmayan dağ silsilesi güzel bir görünüm arz etmiştir.

Yan Hat

İki İstasyon Arası Mesafe: 18.0 Ana İstasyona Uzaklığı: 554,0

Suyu bulunmayan bir yerdir.³⁵⁷

Remle (800 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 9.84 Ana İstasyona Uzaklığı: 555,40

Burada bir istasyon binası ve bir de yan hat yer almıştır. Tabi su kaynaklarının bulunmadığı bu yerde su ihtiyacı burada bulundurulmuş 6 adet su varilinden temin edilmiştir.³⁵⁸

Kale-i Müdevvere (715 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 16.90 Ana İstasyona Uzaklığı: 572,30

Kale-i Müdevvere yahut Müdevvere İstasyonu kaleden 3,5, Maan'dan ise 116 kilometre uzaklıkta yer almıştır.

355 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

356 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

357 Aynı belge.

358 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

Burada yeterli düzeyde su kuyuları açılmış ve daimi surette suya sahiptir. Ancak derin bir kuyudan çıkarılan bu su çok da fazla kaliteli olmamıştır.³⁵⁹

Eski kale denen yer 13 kilometre kadar batı tarafında ve kayalık tepeler arasında yer almış, istasyondan görülme imkânı olmamıştır.

Müdevvere istasyonu iki taş binadan oluşmuştur. Ancak istasyonun dezavantajı su kaynakları bakımından yetersiz oluşudur. Su ihtiyacı kuyulardan temin edilmiştir. Burada 24 metre derinlikte açılan kuyular vasıtasıyla suya ulaşmak ve bu suyu rüzgâr pompası ile yukarı basmak mümkün olabilmektedir. Su miktarı makul bir ölçüdedir. Burada taş işçiliğine dayanan kule üzerinde hacmi 50 metre küp olan galvanizli demirden imal edilmiş su tankları yer almıştır.

Müdevvere’de ayrıca her biri 183 metre uzunluğunda olan iki kör hat inşa edilmiştir. Burada bir de lokomotif motorlarının bakımı için bir atölye inşa edilmişse de kullanılmamıştır. Müdevvere aynı zamanda telgraf hattının ve eski hac yolunun geçtiği bir mekândır.³⁶⁰

Müdevvere’nin batı cihetinde dağlık arazi, özellikle Hüveytat bedevileri tarafından sıkça gelinen bir yerdir. Burası aynı zamanda Atiye bedevilerin de uğrak yerlerinden birisini teşkil etmiştir.³⁶¹

Güvenlik Noktası (Karakol) — — — — —

Güvenliği sağlamak amacıyla karakol noktası olarak oluşturulan bu yerde 2 çadır kurulmuş, su ihtiyacını karşılamak üzere yere 3 varil gömülmüş ve bir yan hat yapılmıştır.³⁶²

Hararatu’l-Ammara (756 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 22.57 Ana İstasyona Uzaklığı: 594.87

Bir istasyon ve bir yan hattın inşa edildiği, tabi su kaynaklarının bulunmadığı, su ihtiyacının yere gömülen 7 su varili ile karşılandığı bir yerdir.³⁶³

Güvenlik Noktası (Karakol) — — — — —

Burası 2 çadırının bulunduğu, su ihtiyacını karşılamak üzere 4 su varilinin yere gömüldüğü ve tek bir yan hattın yapıldığı bir yerdir.³⁶⁴

Zatu’l-Hac (705 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 13.80 Ana İstasyona Uzaklığı: 608.67

359 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

360 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

361 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

362 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

363 Aynı belge.

364 Aynı belge.

Siyah benekli birçok sivri kayanın bulunduğu ve kum yığınları ve taşlar ile kaplı bir yerdir.

Zatu'l-Hac'da eski bir taş kale, yarım düzine hurma ağacı, sair ağaçlar, istasyon-da güzel bir su kuyusu bulunmuştur.³⁶⁵

Zatu'l-Hac'da iki istasyon binası ve bir kör hat inşa edilmiştir. İstasyon eski hac yolu üzerinde bulunan taş yapımı kalenin 400 metre kadar batısında yer almıştır.

Su kaynakları bakımından Zatu'l-Hac zengin bir durum sergilemiştir. Su ihtiyacını karşılamak üzere istasyon ile Kale arasında havuzlar inşa edilmiştir. Güvenliği sağlamak üzere Kale'de 6 zaptiye görev yapmıştır.³⁶⁶

Zatu'l-Hac bedevi kabilelerinin, özellikle de 200 çadırlı Beni Artece kabilesinin karargâhıdır.³⁶⁷

Bi'ru Hermas (739 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 25 Ana İstasyona Uzaklığı: 632.27

Bi'ru Hermas'ta bir istasyon binası ve bir kör hat inşa edilmiştir. Zatu'l-Hac'daki kadar bol olmamakla birlikte yeterli miktarda su kuyulardan temin edilebilmiştir. Yerin 1 – 1.5 metre altından temin edilebilen bu sular rüzgâr pompaları ile 25 metre yükseklikteki su tanklarına doldurulmak suretiyle kullanılmıştır.³⁶⁸

el-Husm (670 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 22.50 Ana İstasyona Uzaklığı: 654.77

Burada bir istasyon binası ve bir de bir kör hat inşa edilmiştir.

el-Husm tabii su kaynakları bakımından mahrum bir yerdir.

Geniş havzası, olağanüstü bir tarzdaki doruk noktasıyla doğu cihetinde dikkatleri çeken, Cebel-i Şerora (Sherora)'ya doğru uzanmıştır. Arazisi oldukça engebeli olup sahile paralel bir şekilde batıya doğru genişlemiştir.³⁶⁹

el-Mihtab (730 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 23.13 Ana İstasyona Uzaklığı: 677.90

el-Mihtab'da bir istasyon binası ve bir kör hat yer almıştır. Su temini noktasında burada bir kuyu açılmışsa da suyu yetersiz ve tuzludur.³⁷⁰

Tebük (780 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 24.38 Ana İstasyona Uzaklığı: 692.28

365 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

366 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

367 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

368 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

369 Aynı belge.

370 Aynı belge.



Hicaz Demiryolu ile yolculuk eden hacıların semaverde çay demlemeleri

Tebük Maan'a 190 kilometre uzaklıkta bir yerde kurulmuştur.³⁷¹ Eski bir kale ile 1.000 hurma ağacı ve birkaç meyve bahçesinden oluşan küçük bir ağaçlığa sa-

371 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, İstanbul, November 17, 1906.

hiptir. Burada ayrıca yaklaşık 800 metre kare genişliğinde buğday tarlası yer almıştır. Gerek söz konusu ağaçlar gerekse tarım yapılan arazisi zengin bir kaynaktan temin edilen suyla sulanmıştır. Burada bulunan ağaçların meyveleri her sene Beni Artece kabilesi tarafından toplanarak Maan'a getirilip satılmıştır.

Maan'dan sonra yerleşimin olduğu ilk yer Tebük'dür. Hurma ağaçlarının oluşturduğu bir vahada zenci Arapların yaşadığı 60 hane yer almıştır. 25 bedevi ailesi evlerde yaşamını sürdürmüştür.³⁷²

Kale yakınında, istasyona 1 kilometre mesafede batı cihetindeki bir grup hurma ağacı arasında,³⁷³ harap olmaya başlamış ve sakini olmayan, fakat demiryolu hattının inşasının başlaması üzerine yeniden restore edilen bir köy yer almıştır.

Su açısından elverişli bir yer olan Tebük'te istasyon çevresinde 3.5 metre derinlikte kaliteli su elde etmek mümkündür. Bu durumdan faydalanılarak burada, rüzgâr pompası yardımıyla doldurulan, 25 metreküp hacimli geniş su depoları oluşturulmuştur. Depolanan sular, demiryolu hattı yapım çalışmalarının devam ettiği daha güneyde, suyun bulunmadığı yerlerin su ihtiyacını karşılamada kullanılmıştır.³⁷⁴

Tebük İstasyon binası, bir motor bakım atölyesi, tamir atölyesi, vagonları bir hattan diğerine geçiren veya lokomotifin yönünü değiştiren döner platformu ve genel amaçlı bir depoyu içerecek şekilde planlanmıştır.

Uteyl Vadisi (860 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: – Ana İstasyona Uzaklığı: 721

Uteyl Vadisi yahut diğer adıyla Et-Til sağlam bir tarzda yapılan tek bir istasyon binasına sahiptir. Burada tabii su kaynaklarına ulaşmak mümkün olmamıştır.³⁷⁵

Daru'l-Hac (930 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 24 Ana İstasyona Uzaklığı: 745

Daru'l-Hac'da bir tek yan hat ve sağlam bir tarzda yapılmış olan bir istasyon binası yer almıştır.

Daru'l-Hac da doğal su kaynakları bakımından olumsuz bir durum sergilemiştir. Demiryolu hattının buraya ulaşması 180 metre uzunluğundaki kireçtaşı içinden açılan bir tünel sonrasında mümkün olmuştur. Demiryolu hattı daha sonra küçük bir açık havzaya doğru ilerlemiştir.³⁷⁶

Mustabi (950 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 11 Ana İstasyona Uzaklığı: 756

372 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. Barclay to Sir Edward Grey, (Report by Auler Pasha Respecting the Hijaz Railroad), Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

373 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

374 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

375 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

376 Aynı belge.

Mustabi'de de bir tek yan hat ve sağlam bir tarzda yapılmış bir istasyon binası yer almıştır. Daru'l-Hac gibi Mustabi bölgesi de tabii su kaynakları bakımından olumsuz bir durum sergilemiştir. Buradan Kale-i Ahdar'a geçişi sağlayan kumtaşlarından oluşan tepeler arasındaki dar geçide Boğaz-ı Ahdar adı verilmiştir.³⁷⁷

Kale-i el-Ahdar (890 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 5 Ana İstasyona Uzaklığı: 761

Kal'atu'l-Ahdar, Kale-i el-Ahdar veya el-Husr sarp kayaların oluşturduğu tepeler arasında bulunan dar bir vadiden ibarettir. Söz konusu tepeler arasında aynı zamanda taş yapımı el-Ahdar Kalesi, kumtaşından yapılmış köprüler ve eski hac yolu yer almıştır.³⁷⁸

el-Husr'da sağlam bir tarzda yapılmış bir istasyon binası yer almıştır. el-Husr adı buraya göçebeler tarafından verilmiştir. Burası daha çok hac yolu üzerinde bulunan güzel suları dolayısıyla şöhret kazanmıştır.

Su, kale içinde bulunan sabit araçlar tarafından³⁷⁹ oldukça sığ bir kuyudan elde edilmiştir. "Noria" marka çark katırlar tarafından çevrildikçe kuyudaki su, üçü kalenin ön, diğer üçü batı tarafında yer alan sarnıca dolmaya başlamıştır³⁸⁰.

el-Husr bölgesi ziraat açısından elverişli bir toprağa sahip olmamıştır. Bitki örtüsü bakımından ise fakir bir durum arz etmiştir. Çevrede çok az sayıda ağaç ve fundalık yer almıştır. Burada kimse ikamet etmemiştir. Beni Artece kabilesinin bazı üyeleri ki bu en fazla 70 kişiden oluşmuştur, çadırlarını buraya kurmuşlardır.³⁸¹

Hamis (Humeys) (925 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 22 Ana İstasyona Uzaklığı: 783

Hamis (Humeys), Sani Vadisi'nde inşa edilen bir istasyona sahiptir. Su kaynakları bakımından mahrum bir yerdir. Vadi boyunca birkaç akasya ağacı yer almıştır.

Dizad (945 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 23 Ana İstasyona Uzaklığı: 806

Sani Vadisi'nin kuzey ucunda bir istasyon inşa edilmiştir. Vadinin kuru yatağında bazı akasya ağaçları ve fundalar büyümüştür. Burada da su bulmak mümkün olmamıştır.³⁸²

377 Aynı belge.

378 Aynı belge.

379 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, (Report on the H.R. by major Mansell, R.A.), July 27, 1907.

380 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

381 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

382 Aynı belge.

Muazzam (990 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 23 Ana İstasyona Uzaklığı: 829

el-Muazzam'da, hac yolu üzerinde, içerisinde yağmur sularının toplanması için büyük bir sarnıcın da bulunduğu, bir kale yer almıştır. Bu eski su deposu bünyesinde 11.000 metreküp su tutabilmiştir. Aslında temizlenip tamir görmesi hâlinde bu deponun 16.000 metreküp su alması mümkün gözükmiştir.³⁸³ Beni Atiye bedevilerinin Fecir ve Husera kolları buralarda bulunmuştur.³⁸⁴ Ebu Şama kabilesinin 100 bedevi üyesi çadırlar kurarak burada yaşamıştır.³⁸⁵

Hattu'z-Zane (1061 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 26 Ana İstasyona Uzaklığı: 854

Uçurumlar arasında kumluk bir vadide bir istasyon binası inşa edilmiştir. Burada su bulma imkânı olmamıştır.³⁸⁶

Daru'l-Hamra (1131 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 27 Ana İstasyona Uzaklığı: 881

Burada hac yolu üzerinde harabe hâlinde bir kale, vadi yatağında ise kışın yağın yağmur suları ile dolmak üzere inşa edilmiş bir sarnıç yer almıştır. Vadi genel olarak kuru bir durumdadır.³⁸⁷ Ebu Şama bedevilerinin 150 üyesi buralara gelerek çadır kurmuşlardır.³⁸⁸

el-Matalli (1110 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 24 Ana İstasyona Uzaklığı: 905

el-Matalli kumtaşından oluşan sarp kayalıkların ve derin kum alanlarının bulunduğu bir yerdir. Burada Suuku'l-Acuz bölgesi dâhilinde pürüzlü kumtaşlarının oluşturduğu bir geçit yer almıştır. el-Matalli bölgesi tabii su kaynaklarından mahrum bir yerdir.³⁸⁹

Ebu Taka (960 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 14 Ana İstasyona Uzaklığı: 919

Bir istasyon binasının bulunduğu Ebu Taka benekli kumtaşlarının sarp kayalıklar oluşturduğu bir yerdir. Su bulma imkânı olmamıştır.³⁹⁰

383 IOR: L/P&S/10/12; Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Istanbul, Eylül 25, 1907.

384 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906; IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

385 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

386 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

387 Aynı belge.

388 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

389 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

390 Aynı belge.

el-Mezham (1000 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 14 Ana İstasyona Uzaklığı: 931

el-Mahzam'da sarp kumtaşı sırtlarından oluşan Mibrakatü'n-Naka'nın batı yüzü etrafında bulunan kumtaşlarının meydana getirmiş olduğu tepeler arasında dar bir geçit yer almıştır.

el-Mezham da su kaynakları bakımından olumsuz bir yerdir. Dolayısıyla da bitki örtüsü açısından fakir bir durum sergilemiştir. Burada çok az bir miktarda akasya ağacı ve fundalık yer almıştır. el-Mahzam sonrasında arazi Medayin-i Salih Ovası'na doğru alçalan bir seyir takip etmiştir.³⁹¹

Medayin-i Salih (792 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 24 Ana İstasyona Uzaklığı: 955

Medayin-i Salih, Salih peygamberin yaşadığı, Hecr harabelerinin yer aldığı, bir rivayete göre de eski bir Yahudi başkenti olan bir yerdir. Medayin-i Salih, yontulmuş kayalardan yapılmış zengin abidelerin bulunduğu Petra gibi, Nabataik ve Himyritik yazıtlarıyla hac yolu üzerindeki bazı kesme kayalar arasında yer alan bir kaleden ibarettir.

Avlusunda, 8 metre derinlikteki içi su dolu Bi'ru'n-Naga kuyusu yer almıştır. Medayin-i Salih tabii su kaynakları bakımından olumsuz bir durum arz etmiştir. Burada bulunan 16.5 x 20 metre ebadında ve 5.5 metre derinliğinde olup güneye doğru uzanan bir sarnıç, Noria marka çarkın iki katır tarafından çevrilmesi suretiyle kuyuda bulunan suyla doldurulmuştur.

Medayin-i Salih'de bulunan sular kalitesi itibarıyla düşük ve su temin imkânları bakımından sınırlı bir yerdir.³⁹² Ancak Merkezî Arabistan'a ve Necid taraflarına düzenlenecek operasyonları idare etme noktasında, askerî bir üs olarak kullanılma şartlarına haizdir.³⁹³ el-Fecir ve Beda kabileleri 300 çadır hâlinde burada yaşamışlardır.³⁹⁴

el-Ula (620 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: – Ana İstasyona Uzaklığı: 1.015

el-Ula, Tebük'ten sonraki güzergâh boyunca karşılaşılan, barındırdığı 400 adet hanesi ve 2.000 sakiniyle, yaklaşık 3 kilometre uzunluğundaki hurma ağaçlarının oluşturduğu vaha içerisinde, ilk meskûn mahaldir.

el-Ula, takriben 241 kilometre kuzeyde bulunan Ahdar'dan bu tarafa güzel su kaynaklarına sahip olması bakımından da ilk yerdir.³⁹⁵

391 Aynı belge.

392 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

393 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

394 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907; Aynı belge.

395 Aynı belge.

el-Ula duvarlarla çevirili, iki kapısı olan ve Harra'nın sarp uçurumlarına karşı inşa edilmiş bulunan küçük bir kasabadır.

el-Ula'da mısır tarımı yapılmıştır. Hurma oldukça bol olarak elde edilmiştir. el-Kurra Vadisi'nde bulunan bir dizi tabii kaynaklar sayesinde, bir parça ılık olmakla birlikte, bol miktarda su vardır. Var olan su akıntısı ile bahçelerin sulanması sağlanmıştır. Burada birkaç sığır, merkep, keçi ve kümes hayvanları görülebilmektedir.³⁹⁶

el-Ula'da ayrıca, Maan ve Tebuk'tekilere benzer bir şekilde, demiryolu hattı için bir malzeme deposu inşa edilmesi öngörülmüştür.³⁹⁷ Kızıldeniz kıyısında bulunan el-Vec tarafına buradan bir hat uzanmıştır.³⁹⁸

Kale-i Zümrüt (660 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe:- Ana İstasyona Uzaklığı:1.030

Kale-i Zümrüt hac yolu üzerinde kurulmuştur. Burada ayrıca kayalık dar bir geçitte su sarnıçları yer almıştır.³⁹⁹

Hediyye (381 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe:- Ana İstasyona Uzaklığı:1.135

Hediyye esasen bir kale olup hac yolu üzerinde kurulmuştur. Hayber'den bir günlük yürüyüş mesafesinde yer almıştır. Kâfi miktarda suyu olan kuyulara sahip olmuştur.⁴⁰⁰

Medine (402 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: – Ana İstasyona Uzaklığı: 1.300

Hicaz demiryolu hattının son istasyonunu oluşturmuştur.

HİCAZ DEMİRYOLU VE ŞUBE HATLARI

Hicaz Demiryolu inşa edilirken gerçekleştirilmek istenen temel hedeflerden ilki hattın mümkün olan en kısa süre içerisinde son durağına, kutsal bir belde olan Medine'ye ulaştırılması olmuştur. Dolayısıyla da bu hedefe ulaşabilmek için tüm gayretler bu doğrultuda teksif edilmiş, 1908 yılı Eylülünde hattın bu anlamda tamamlanması ümit edilmiştir.

Hicaz Demiryolu inşaatının sadece Mekke ve Medine arasında yapılacak bir hat ile sınırlı kalması da düşünülmemiştir. Böyle bir ana hattın inşası yanında başka projelerin de uygulamaya konması planlanmıştır. Örneğin Hayfa'da bir sığınak olarak kullanılabilecek bir liman inşaatı,

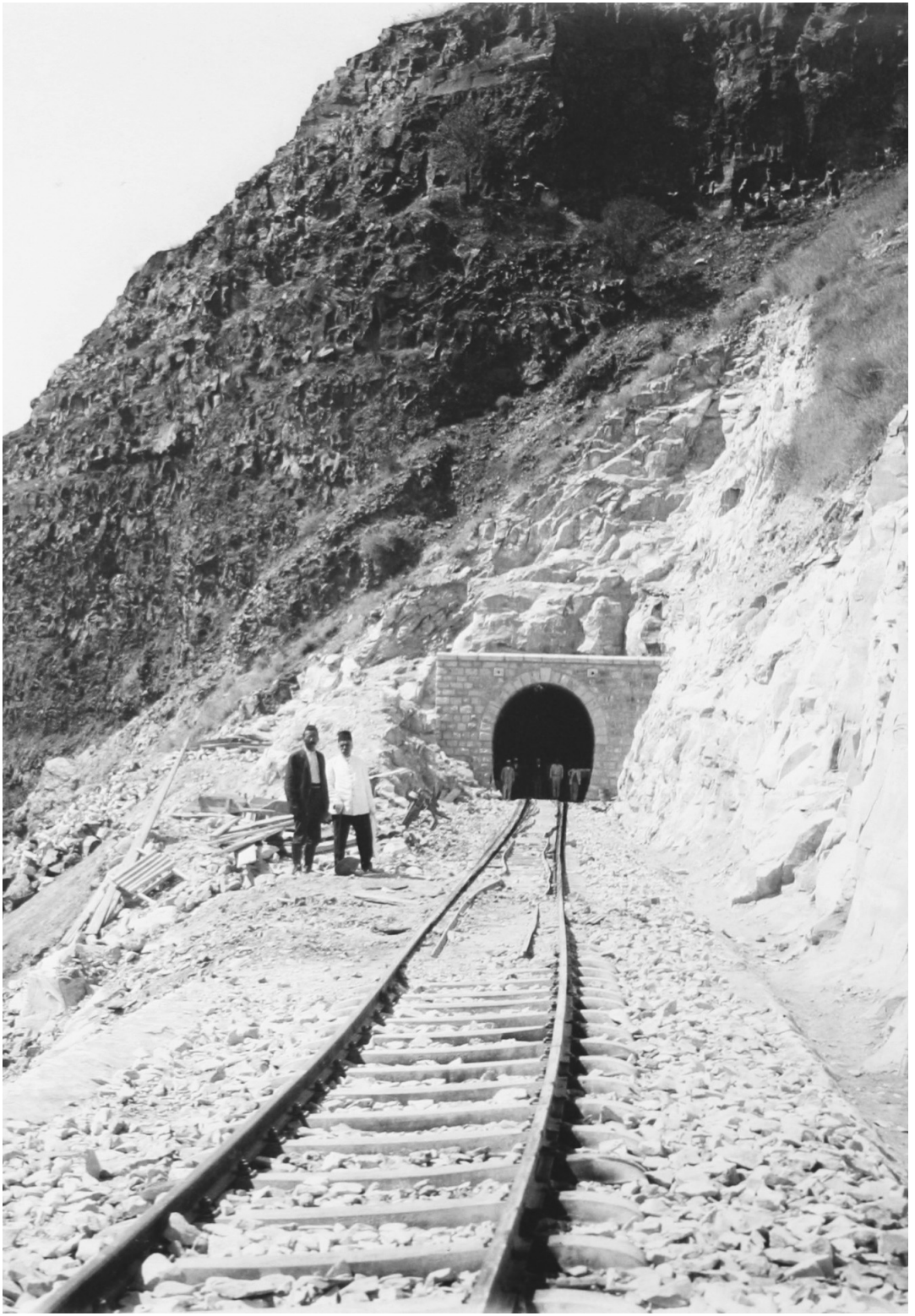
396 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

397 Ibid; IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

398 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

399 Aynı belge.

400 Aynı belge.



*Hicaz Demiryolu güzergâhında Hayfa yakınlarında 104. km'de ilk tünel
İ.Ü. Yıldız Albümleri*

Hindistanlı hacıların ulaşımını kolaylaştırmak için Cidde – Mekke hattının yapımı ve Suriye’de, kazanç sağlayacak olan daha başka kısa hatların inşası söz konusu projenin içerisinde yer almıştır. Bu projelerin tamamlanması hâlinde Mekke – Medine hattı daha ileri boyutta değerlendirilebilecekti. Bu anlamda yapımı tasarlanan şube hatlarını şu şekilde sıralamak mümkündür:

1. Amman – Salt hattı
2. Hayfa – Akre şube hattı
3. Fule – Nablus – Kudüs hattı.
4. Telu’ş-Şemmam – Şaron – Yafa Ovası hattı⁴⁰¹

Hicaz Demiryolu İnşa Komisyonu bu hatların inşa edilmesini planlarken İngiliz makamları söz konusu hatlardan es-Slat ve Amman–Kudüs hatlarının inşasını muhtemel olarak değerlendirmemiştir⁴⁰².

Amman – es-Salt Şube Hattı

Yapımı öngörülen Amman – es-Salt şube hattının toplam uzunluğu 38 kilometre olarak hesaplanmıştır. Bu hattın inşa edilmesi hâlinde kullanım hakkı Hicaz Demiryolu’na devredilmiş bulunan Amman – es-Salt arasında yer alan fosfat yataklarının işletilmesi mümkün kılınmış olacaktı. Böyle bir şube hattın yapımının gerçekleştirilmesi hâlinde ayrıca İngiliz işletmesinde olan Yafa – Kudüs hattı ile Hicaz Demiryolu hattı arasında bağlantı kurabilmenin ilk adımı da atılmış bulunacak ve kıyıya doğru ulaşım sağlama noktasında daha fazla imkâna ulaşılacaktı.

Şube hattının inşasını gerekli kılan söz konusu fosfat yatakları o tarihlerde büyük bir ehemmiyete sahip olmuştur. Zira söz konusu arazinin % 55 – 85 nispetindeki kısmı fosfat kaynaklarına sahip olmuştur. birkaç kilometre kare genişlik içerisindeki söz konusu fosfor madenine 20 metre derinlikte ulaşmak mümkün olabilmekteydi.⁴⁰³

Amman – es-Salt şube hattının inşası, Salt yakınlarında bulunan fosfat rezervlerinin yapılan incelemeler neticesinde sanıldığı kadar zengin olmadığına anlaşılmaya üzerine, gerçekleştirilmemiştir. Herr Meissner Paşa’nın tahminlerine göre burada 1.000.000 metre küp işlenmeye

401 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

402 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O’Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

403 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

değer kıymette fosfat bulunmaktaydı. Rezervin ne ölçüde olduğu hakkında hazırlanan son rapor onun söz konusu tahminini desteklemiştir. Bölgede daha başka fosfat rezervleri de bulunmuş olmakla birlikte tespit edilen rezervler fosfat oranı bakımından işlenmeye ve yapılacak nakil masrafına değecek surette bir zenginlik arz etmemişlerdir. Ancak fosfat yataklarının işlenmesi için yapılacak masraf ve bu maddenin Avrupa pazarlarına sunulabilmesi için nakil imkânlarından ne derece faydalanılabileceği noktasındaki endişeler Amman – Salt şube hattının yapımı engelleyen unsurlar arasında yer almıştır.

Diğer taraftan Hicaz Demiryolu'nun bir şube hattı ile Kudüs'e kadar uzatılmasından da vazgeçilmiştir. Zira böyle bir hattın gerçekleştirilebilmesi için oldukça derin Ürdün Vadisi'ni geçmek gerekmiştir. Bunu sağlayabilmek için de külliyetli miktarlarda masraf yapmak icap etmiştir.⁴⁰⁴

Hayfa – Akre Şube Hattı

Hayfa – Akre Şube Hattı'nın Akre Körfezi'nin kumsal sahili boyunca 17 kilometrelik kısa bir mesafe içerisinde yapımı ön görülmüştür. Hattın inşası için çizilen plan Herr Meissner Paşa tarafından yeniden gözden geçirilmiştir. Netice itibariyle hattın inşa planı kesinleştirilmişse de, güzergâh üzerinde bulunan Nehru'l-Mukatta (Kışon) ve Nehru Nameyin (Namein) adlarındaki iki nehrin geçilebilmesi ve her iki nehir yatağında şiddetli kum kaymalarının yaşanması dolayısıyla iskele kurulması gerekli gözükmüştür. Ancak böyle bir çalışma oldukça masraflı olacağından hattın inşası gerçekleştirilmemiştir.⁴⁰⁵

Fule – Nablus – Kudüs Şube Hattı

Bu hattın Esdraelon Ovası'nda bulunan Fule – Kudüs şube hattındaki Hayfa – Der'a şube hattından ayrılarak Suriye'nin oldukça meskûn ve verimli bölgesi içerisinde geçerek Nablus üzerinden Kudüs'e ulaşması öngörülmüştür. Hattın güzergâh olarak mevcut anayolu izlemesi, dolayısıyla da hattın inşasının daha kolay olması planlanmıştır.

Bu hattın inşa edilmesi hâlinde Kudüs'e ilaveten Yafa'nın sahil kısmıyla, Gaza ile Şam arasında ve Suriye'nin diğer bölümleriyle bağlantı sağlanmış olacaktı. Ayrıca Türk askerlerinin Şam'dan Gaza'ya doğru gelerek burada toplanması neticesinde Mısır sınırının tehdit altında

404 Aynı belge.

405 Aynı belge.



Şemamiye İstasyonu'nun günümüzdeki hâli. Fotoğraf M. Hülagü

olması sağlanmış olacaktı. Sağlayacağı bu ve sair avantajlar dolayısıyla bu hat askerî açıdan ciddi bir ehemmiyete kavuşacaktı.⁴⁰⁶

Telu's-Şemmam – Şaron – Yafa Ovası Hattı

Hicaz Demiryolu hattına bağlı olarak yapımı ön görülen bir başka şube hattı ise Telu's-Şemmam – Şaron – Yafa Ovası Hattı olmuştur. Hattın

406 Aynı belge.

Telu's-Şemmam'da Esdraelon Vadisi'nden başlayarak Carmel'in alçak sırtlarını geçmesi, daha sonra ise Şaron Ovası'nın verimli topraklarını aşarak Kudüs ile bağlantının kurulabileceği yahut arzu edilmesi hâlinde hattın Gaza'ya doğru devam ettirilerek Yafa'ya ulaştırılması planlanmıştır. Ancak bu proje 1906 yılına kadar tam olarak şekillendirilememiştir. Öncelikle Fule – Kudüs projesinin gerçekleştirilmesi istenmiştir.⁴⁰⁷

Hayfa – Der'a Şube Hattı

Şam ile Medine arasında inşa edilmesi planlanan Hicaz Demiryolu hattının bir de denize ulaşan bir şube hattının olması arzu edilmiştir. Zira Şam – Beyrut arasındaki Fransız hattı üzerinden yapılan tonlarca ağırlıktaki inşaat malzemesi için yüklü miktarlarda nakliye parası ödemek gerekmiştir.⁴⁰⁸ Ancak Hicaz Demiryolu hattının bir çıkış noktası olarak denize kadar uzatılması fikri daha evvelce yabancı şirketlere verilmiş olan imtiyaz haklarının geri satın alınmasını gerektirmiştir. Bu anlamda bir kısım girişimlerde bulunulmuş, Suriye Osmanlı Demiryolu Şirketi imtiyazlarını satın alabilmek için Osmanlı Devleti tarafından Mr. Arnold Hills'e 150.000 Türk lirası ödenmiştir. Bu şirket satın alınan imtiyaz hakları daha sonra Hicaz Demiryolu Komisyonu tasarrufuna bırakılmıştır.⁴⁰⁹

Hayfa – Der'a şube hattı Hayfa'dan başlayarak Şemamiye, Nehru'l-Mukatta, Telu's-Şemmam, Afule, Şatta, Bisan (Beisan), Cisru'l-Mecami, Delhamiye, Samah, Yermük Köprüsü, el-Hemme, Vadi-i Halid, eş-Şecere, el-Mukarin, Zeyzun, Tellu's-Şahm, Müserib ve Der'a güzergâhını takip etmiştir.⁴¹⁰

Hayfa – Der'a şube hattı İngiliz Şirketi ile sürdürülen müzakerele-
rin sonuçlanmasının hemen ardından Hayfa'dan itibaren inşa edilme-
ye başlanmıştır. İngilizlerin hazırlamış olduğu orijinal projeye göre hat
Hayfa'dan hareket ederek Ürdün Vadisi'ni geçmekte ve nihayet Şam'a
ulaşmaktaydı. Proje üzerinde değişikliğe gidilmiş ve hattın Bisan kasa-
basında Ürdün'ü geçmesi, daha sonra ise Müserib yolu üzerinde bulu-
nan Umman (Oman), Yermük Vadisi'ni aşarak, Lamah yakınlarında
Tiberya (Galilee / Gennesaret) Denizi'ne ulaşması sağlanmıştır.

407 Aynı belge.

408 Aynı belge.

409 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

410 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

Hayfa – Der’a şube hattı, ana hatta olduğu gibi, 1.05 metrelik dar çaplı bir hat olmuştur. Hattın 60 kilometresi Cezril Vadisi’nden, 30 kilometresi Tiberya Denizi’ne kadar uzanacak şekilde Ürdün Vadisi’nden, diğer bir 60 kilometresi Ürdün Vadisi’nden ve geriye kalan kısmı ise Hanran dağlarından geçmiş ve hattın toplam uzunluğu 161 kilometreyi bulmuştur.

Hat Hayfa’dan (0 kilometre) 36 kilometre uzaklıkta bulunan Afule’ye -62 metre kadar alçalarak ilerlemiştir. Afule’den sonra 76 kilometre uzaklıkta bulunan Ürdün Köprüsü (Cisru’l-Mecami)’ne kadar ise 246 metrelik bir alçalma kaydetmiştir. Bu noktadan itibaren demiryolu hattı tekrar yükselişe geçmiş ve 87 kilometre uzaklıkta Tiberya Denizi kenarında bulunan Samah’ta -187 metreye ulaşmıştır. Hat daha sonra Yermük Vadisi’nin sarp, derin yarıklarını muhtelif köprü ve tüneller vasıtasıyla geçerek ilerlemiştir. 149 kilometre uzaklıkta bulunan Müserib İstasyonu’na yakın bir mesafede 462 metre yükseklikte bulunan Hanran Ovası’nın sınırlarına ulaşmıştır. Nihayet normal bir yüksekliği takip ederek 161 kilometre uzaklıktaki, hattın son durağı olan ve +529 metre yükseklikte bulunan, Der’a’ya ulaşmıştır.

Dar bir coğrafi yapı arz eden Yermük Vadisi’nin dik bayırlarına ilaveten parçalı zemini üzerinde böyle bir hattın inşa edilmeye çalışılması tabii olarak masraflı olduğu gibi oldukça da zor olmuştur. Hayfa’dan Ürdün’e kadar hattın inşasında taş işçiliğine çok az derecede ihtiyaç duyulmuştur. Zira hat güzergâhının uzunca bir kısmı, tabii engeller sergilemeyen, Cezril Vadisi üzerinden geçmiştir. Ürdün’den sonra ise demiryolu hattı Yermük Vadisi’ne yaklaştıkça sayısı gittikçe artan ve birbirini sıklıkla takip eden köprü, tünel ve sukemerı gibi mühendislik çalışmasına geniş ölçüde ihtiyaç duyulmuştur.⁴¹¹

Demiryolu hattı Ürdün’ü, mimari açıdan basitliğine rağmen insan-da hoş bir etki bırakan, bol kemerli taş köprüler üzerinden aşarak geçmiştir. Her biri 12 metre genişliğindeki 5 kemerli bir köprü nehrin bir tarafından öbür tarafına geçmek için gerekli olmuştur. Maksimum irtifa 20/1000 olarak sabitlenmişken kavisler için sergilenmesi gereken en az yarıçap mesafesi ise 125 metre olmuştur. Bazı istisnai durumlarda bu mesafe 100 metreye kadar çekilebilmiştir. Bu şartlar dâhilinde Yermük

411 Aynı belge.

Vadisi'nde irtifayı sağlayabilmek için Yermük'te bulunan tali vadilerde, Zeyzun İstasyonu civarında olduğu gibi, iki döngü yapmak ve vadiyi mütekerriir noktalardan geçmek kaçınılmaz olmuştur. Söz konusu geçiş ise her biri 50 metre uzunluğundaki iki köprü, 4 viyadük, 50 metre uzunluğundaki bir kemer ve 30 metre uzunluğundaki 2 kemer vasıtasıyla mümkün olmuştur. Bütün bunlar demir malzeme kullanılarak inşa edilmişlerdir. Bunlar dışında, kemer araları açıklığı 16 metre olan ve kemer sayısı 6 ile 10 arasında değişen bir dizi viyadük ise taş işçiliğine dayalı olarak yapılmıştır.⁴¹² Ancak söz konusu taş işçiliğine dayanan köprülerin yapımı için yüklü miktarda paralar harcanmak zorunda kalmıştır. Ayrıca su taliye çalışmalarının yürütülebilmesi için iki adet kendi kendini yürüten aracın (locomobile) satın alınması kaçınılmaz olmuştur. Burada ayrıca toplam uzunlukları 1.100 metre olan 8 tünel inşa edilmiştir. Son olarak inşa edilen demir köprüünün taş ve demir işçiliği 18 ay zarfında tamamlanmıştır. 1 Eylül 1901 ile 1 Eylül 1905 tarihleri arasında demiryolu hattının Hayfa kısmında 65.000 metreküp taş işçiliği gerçekleştirilmiştir. Maan kısmında ise 30.000 metreküp taş işçiliği tamamlanmış ve 300.000 metreküplük bent çalışması bitirilmiştir. Bütün bunlar demiryolu hattındaki inşa çalışmalarının ne denli hızlı bir şekilde sürdürüldüğünü göstermesi bakımından yeterli olsa gerekir.⁴¹³

Hattın Hayfa'dan Der'a'ya doğru inşa edilmesi sırasında, dağlık bir araziden ve Yermük Vadisi'nden geçilmesi gerektiği için çok ciddi zorluklarla karşılaşmıştır. Hayfa'dan sonraki hattın ilk yarısının yapımı, Muhtar Bey kontrolünde, Türk mühendislerin yapımına bırakılmıştır. Hattın Tiberya Gölü'nden Der'a'ya kadar olan daha sonraki ve daha meşakkatli kısmı üç kısma ayrılmış ve yapımı firmalara ihale edilmiştir. İşin tabiatı ve önemi gereği Hayfa hattı, sözleşmelerini hakkıyla tamamlamaları durumunda kendilerine ödemeleri tam olarak yapılan, müteahhitlere verilmiştir.⁴¹⁴

Özellikle en son zikredilmiş olan viyadük yüklü bir harcamayı gerektiren temel çalışmasını icap ettirmiştir. Temel çukurlarında yer alan suların tahliye edilmesi lokomotiflerden faydalanılmak suretiyle mümkün olabilmektedir. Ana hatta olduğu gibi Yermük üzerinde inşa edilen

412 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906; Aynı belge.

413 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

414 Aynı belge.

köprülerin yapımında, bu köprülerin yüksekliği vadi yatağından muayyen bir seviyede olması gerektiği için, aşırı derecede demir kullanımını kaçınılmaz kılmıştır. İnşa edilecek köprünün söz konusu yükseklik ve evsafa olabilmesi için en uygun ve en ucuz malzeme ise demir olmuştur. Ürdün – Müserib arasında toplam 83 adet köprü yer almıştır. Burada ayrıca toplamda 1.100 metre uzunluğunda 8 tünel inşa etmek gerekmiştir. Yermük Vadisi'ndeki drenaj çalışmalarına ise özel bir itina gösterilmiştir. Dolayısıyla da Hayfa'dan Ürdün Vadisi'ne kadar sadece 56 kanal mevcutken, Ürdün – Müserib hattında 246 adet sukemeri ve kanal yer almıştır.⁴¹⁵

Hayfa hattı Der'a istasyonunda ana hat ile bağlantı sağlamıştır. Yükarıda söz konusu edilen hattın üç bölümünde 15 aylık çalışma süresi içinde 1.200.000 metreküp toprak işlenmiştir. Ayrıca 70.000 metreküp taş işçiliği de başarıyla tamamlanmıştır. Sadece Yermük'te, gerekli inşaat malzemelerinin zamanında teslim alınamaması dolayısıyla, çelik köprülerin yapımı gecikmiştir. Bu eksiğin dışında hat bütünüyle tamamlanmış, 1905 Ekiminde kullanılmaya hazır hâle gelmiştir.⁴¹⁶

Hayfa ile Der'a arasında yer alan şehirlerin temel özellikleri ise şöyledir:⁴¹⁷

Hayfa (+1.45)

İki İstasyon Arası Mesafe: 21.7 İlk İstasyona Uzaklığı: 0

Eski adı Sycaminum olan Hayfa Carmel Dağı eteklerinde yer almıştır.

Hayfa'da Akka Mutasarrıflığı'na bağlı bir Kaymakamlık bulunmaktaydı. 12.000 kişilik bir nüfusa sahip olan Hayfa aynı zamanda bir ticaret merkezi olmuştur. Ticareti yapılan maddeler arasında ise buğday, mısır, susam, zeytinyağı ve şarap yer almıştır. Şarap üretimi için üzüm yetiştirilmesi Carmel Dağı bayırlarında daha ziyade Alman ve Yahudi Kolonisi tarafından gerçekleştirilmiştir.

Hayfa'nın nüfusunun yarısını Müslümanlar, geri kalan kısmını ise Ortodoks Rum, Yahudi, Roman Katolik, Marunî ve Doğu Kilisesi'ne bağlı Rumlar oluşturmuştur. Avrupalı olarak burada yaşayanlar arasında 600 kadar bir nüfus ile Almanlar en başta gelenler olmuştur.

Hayfa'da sayısı birkaç tane olmakla birlikte güzel su kuyuları yer almıştır. Hayfa'da ayrıca tamir atölyeleri, 8 motorun tamir edilebileceği bir motor atölyesi,

415 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, İstanbul, November 17, 1906.

416 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, İstanbul, June 12, 1906.

417 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

döner levha, istasyonun tam kuzeyinde bulunan kuyudan pompa vasıtasıyla doldurulan bir su tankı yer almıştır.

Hayfa'da ayrıca iskeleye uzanan 320 metre uzunluğunda bir yan hat inşa edilmiştir.

Demiryolu hattı Carmel Dağı'nın eteklerine paralel bir şekilde geçerek Nazeres Yolu'na doğru ilerlemiştir. Hayfa'nın kuzey cihetinde tarım yapılan geniş bir ova yer almıştır.

Şemamiye (+39)

İki İstasyon Arası Mesafe: 14.6 İlk İstasyona Uzaklığı: 21.7

Telu'-ş-Şemmam 100 kişilik nüfuslu bir fellah köyüdür. Burada güzel kuyu suları yanında yan hattı olmayan taş yapımı küçük bir istasyon binası yer almıştır.

Demiryolu hattı Zahluk yakınlarında hattın karşısına geçip ileriye doğru giden Nazeres Yolu ile yan yana olmuştur. Carmel Dağı eteklerinde bulunan taş ocaklarına giden yaklaşık 550 metre uzunluğunda bir yan hat bulunmakla beraber bu hat kullanılmamıştır. Hattan bağlantısı kesilmiş olsa da bu yan hattın bağlantısını yeniden tesis etmek mümkün gözükmiştir.

Köprü: Nehir

el-Mukatta (Kışon)

Demiryolu hattı bir taş köprü vasıtasıyla Nehru'l-Mukatta (Kışon)'nın karşı tarafına geçmiştir. Akıntı bahar mevsiminde 7.5 x 9 metre genişliğinde ve 0.5 x 0.5 derinliğinde olmuş, yazın ise hemen hemen kuruma noktasına ulaşmıştır.

Güneyde Carmel Dağı'nın sarp ve kayalık bayırları ve kuzeyde el-Harisiye'nin alçak ağaçlık tepelerinin çıkıntıları içerisinde 2.5 kilometre genişliğindeki bir geçitten geçip Merc Amir (Cezril Vadisi yahut Ezdraelon)'e uzanmıştır. Buradaki siyah renkli verimli topraklar tarım için kullanılmıştır.

Tellu'-ş-Şemmam

İki İstasyon Arası Mesafe: – İlk İstasyona Uzaklığı: 22

Tellu'-ş-Şemmam'da taş bir bina ve 228 metre uzunluğunda bir kör hat yer almıştır. Ova üzerinden geçen raylar yağın yağmurlardan sonra oldukça kötü bir şekilde toprağa belenmiştir.

Su İstasyonu

İki İstasyon Arası Mesafe: – İlk İstasyona Uzaklığı: 32

Burada 25 metreküp hacimli bir su tankı yer almıştır. Tankın suyu, pompa yardımıyla, yaklaşık 183 metre derinlikteki çamur bir alandaki kuyudan sağlanmıştır.

Afule (63 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 14.7 İlk İstasyona Uzaklığı: 36.3

Afule yaklaşık 1500 nüfuslu bir fellah köyüdür.

Güzel kuyu suları olan Afule'nin çevresinde daha başka köyler de yer almıştır.

Afule'nin takriben 15 kilometre güneyinde, Alman Hükûmeti'nin teşvikleri ile yoğun kazıların yapıldığı, eski Megiddo denen bölge yer almıştır.

Afule'de taş yapımı bir istasyon, eşya deposu ve 274 metre uzunlukta bir yan hat inşa edilmiştir. Cenin'den Nazares'e giden kısmen taşlarla döşenmiş olan yol burada Kudüs ve Nablus tarafından gelen telgraf hattıyla kesişmiştir.

Demiryolu hattı Akdeniz ve Ürdün çukuru arasından geçmiştir. Tren güzel havalarda her cihetten ovanın karşı tarafına rahatlıkla geçebilmiştir. Fakat yağmurdan sonra, ovanın bataklığa özgü bir hal alması dolayısıyla aynı şeyi söylemek mümkün olmamıştır.

Şatta (79 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 8.0 İlk İstasyona Uzaklığı: 51.0

Şatta 800 nüfuslu bir fellah köyü olup yaklaşık 400 metre kuzeyde, portakal ağaçlarının bulunduğu geniş bir bayır üzerinde yer almıştır.

Şatta'da taş yapımı bir istasyon, 275 metre uzunluğunda bir yan yol ve bir su tankı inşa edilmiştir. Su, Dadi Calab (Djalab) Vadisi'nden temin edilmiştir. Dadi Calab Vadisi takriben 1.600 metre genişliğinde olup güzel tarım yapılan bir yerdir.

Bisan (121 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 17.3 İlk İstasyona Uzaklığı: 59.0

Bisan (Beisan), eski bir Canaanite⁴¹⁸ şehri olan Bescean'a verilen addır. Şehrin eski kısmı, bir kale tarzında olan, Tellu'l-Hisn'de yer almıştır.

Bisan'da Helenistik – Roma şehri, Roma tiyatrosu, üstü kapalı çarşı, hipodrom ve köprülerden oluşan harabeler yer almıştır. Burada ayrıca, Bisan'ın piskoposluk merkezi olduğu zamanlara paralel Bizans döneminden kalma yazıtlar, heykel ve abideler de bulunmuştur.

Tell, yüksek muhafaza duvarları ile kuşatılmıştır. Tell'in kuzeyinde bulunan tepeler üzerinde geniş bir mezarlık yer almıştır.

Zengin su kaynaklarına yakın bir mesafede, 1.5 kilometre doğuda büyük bir köy yer almıştır. Su bulmada sıkıntı yaşanmaması dolayısıyla Bisan çevresinde birçok bahçe oluşturulmuştur. Çevre bölge ve Tiberya Gölüne kadar olan yerler Hazine-i Hasa kayıtları içerisine dâhil edilmiştir.

418 Gazzze Şeridi, İsrail, Batı Şeria ve Lübanan toprakları.



Maan İstasyonu

Bisan'da taş işçiliğine dayanan iki katlı bir istasyon binası ve 275 metre uzunluğunda bir yan yol inşa edilmiştir.

Demiryolu hattı Bisan'ın hemen ötesinde Cezril Ovası'ndan çıkarak Ürdün Vadisi'ne geçmiştir. Demiryolu hattı daha sonra bazı küçük akarsuların bulunduğu tarımsal açıdan güzel bir surette işlenen ve daha ileride geniş Ürdün Vadisi'ne açılan vadi üzerinde alçalarak ilerlemiştir. İleride kuzeye doğru yönelen hat, tedrici bir surette alçalma göstermiştir.

Cisru'l-Mecami İstasyonu (246 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 10.5 İlk İstasyona Uzaklığı: 76.3

Cisru'l-Mecami'de taş yapımı bir istasyon binası, 275 metre uzunluğunda bir kör hat ve bir su tankı inşa edilmiştir. Tank için ihtiyaç duyulan su Ürdün'den temin edilmiştir.

Yaklaşık 200 Arap burada verimli topraklar üzerinde yaşamıştır.

Cisru'l-Mecami Köprüsü (257 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: – İlk İstasyona Uzaklığı: –

Ürdün'ün yukarısında her biri 12 metre olan 6 taş kemerli bir istasyon yer almıştır. Köprü'nün altında yer alan derenin yatağı kayalık ve çakıl taşları ile kaplı olmuştur.

Derenin 800 metre yukarısında yaya geçişini sağlamak için 12 metre uzunlukta taş kemerli bir köprü daha yer almıştır.

Cisr-i Delhamiye

İki İstasyon Arası Mesafe: – İlk İstasyona Uzaklığı: –

Demiryolu hattı killi bir arazide bulunan bentler arasından geçerek Ürdün'ün sol yakasına paralel bir şekilde ilerlemiştir. Su seviyesinden yaklaşık 14 metre yüksekte olan ve taş mesnetli ayakları arasında 50 metre genişlik bulunan bir köprü vasıtasıyla Şeriat-i Menadere'yi geçmiştir. Nehir burada 183 metre aşağıda bir dizi şelalenin yer aldığı dar ve kayalık bir boğazdan geçmiştir. Köprü'nün çökmesi hâlinde onu tamir etmek oldukça zor gözükmiştir.

Delhamiye

İki İstasyon Arası Mesafe: – İlk İstasyona Uzaklığı: –

Demiryolu hattının geçtiği Delhamiye'de sol kanatta 50 hane yer almıştır. Hat daha sonra killi bir araziden geçerek zirai açıdan işlenen Ürdün Ovası'na ulaşmıştır. Burada tepelerin eteğinde gözle görülür bir mesafede 2 – 2.5 kilometrelik bir Yahudi yerleşim yeri olan Bukaa yer almıştır.

Samah (203 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 8.5 İlk İstasyona Uzaklığı: 86.9

Samah Tiberya Gölü yahut diğer adlarıyla Bahr-i Tiberya veya Gennesaret Denizi'nin güney sahilinde bulunan mühim bir istasyondur.

Samah'da iki katlı bir istasyon binası, iki motorun bakım görebileceği bir motor atölyesi, döner levha, kömür yükleme platformu, küçük bir kömür deposu, 10 metre uzunluğunda bir platformu olan bir eşya deposu ve her biri 366 metre uzunlukta olan 4 yan yol inşa edilmiştir. Burada ayrıca, uzun Yermük Vadisi yokuşundan önce bir mevkide geniş bir demiryolu deposu inşa edilmiştir. Örneğin 5.000 çelik travers ve 1.000 adet ray istasyonun güneyinde başka yerlere nakledilmek üzere burada istiflenmiştir.

Bütün bunların ötesinde Samah vapurlar için Tiberya ve Tapka arasında iskele görevi görmüştür. Samah'ta suyu içilebilen bir göl ve yine bu gölün kenarında bu göl suyunun pompa yardımı ile doldurulduğu 2.25 metreküplük bir su tankı yer almıştır.

150 haneli ve yaklaşık 500 nüfuslu bir köy olan Samah'ta daha ziyade Cezayirli göçmenler ve Araplar ikamet etmiştir.

137 metre uzunluğunda bir iskelenin de inşa edilmiş olduğu Samah'ta tarımsal çalışmalar da söz konusu olmuştur.

Samah'ta 25 kişi kapasiteli vapurlar ile Tiberya Gölü'nde 1.5 saatlik gezintiler yapılmıştır. Aynı gezintiyi yelkenli ve sandallarla da yapmak mümkün olmuştur.

Demiryolu hattı ovanın karşı tarafına geçerek Yermük Vadisi boğazına doğru ilerlemiştir. Yermük Vadisi'nin Araplar arasındaki yerel adı Şeriat-i Menadere olmuştur. Yermük, demiryolu hattında çalışanlar tarafından kullanılmıştır.

Vadi geçidi her iki tarafında sarp tepelerin bulunduğu oldukça dar bir yer teşkil etmiştir. Burada ayrıca 12 x 15 metre yüksekliğinde, uçurumlarla süslü, dar ve kayalık bir zeminde bir ırmak yer almıştır.

Demiryolu hattı burada beyazımsı killi ve yumuşak kaya parçalarının yer aldığı bir alan üzerinde sağa sola dönüşler yaparak ilerlemiştir.

İkinci Yermük Köprüsü

İki İstasyon Arası Mesafe: – İlk İstasyona Uzaklığı: 92

Demiryolu hattı su seviyesinden yaklaşık 12 metre yükseklikte bulunan ve ayakları taş payandalara dayanan demir kirişli köprü vasıtasıyla sol cenaha geçmiştir. Köprü'nün her bir tarafında 30 metre ayak açıklığı olan, merkezi ayak açıklığı ise 50 metreyi bulan kafes kiriş yer almıştır. Ayrıca sol cenahta her birinin arası 6 metre

genişlikte olan 4 taş kemer inşa edilmiştir. Demiryolu idaresi güzergâh üzerinde yer alan köprüleri daha çok numaraları ile tanımıştır.

Üçüncü Yermük Köprüsü

İki İstasyon Arası Mesafe: 1 İlk İstasyona Uzaklığı: 93

Demiryolu hattı aynı döngünün yukarı kıvrımını geçerek 1 kilometre yukarıda, tek farkı sol cenahtaki taş yapımı kemerleri eksik olan, tamamıyla aynı tarzda inşa edilmiş üçüncü köprüyü geçmiştir. Köprüden aşağıda sağ yakada volkanik karataşlar ve beyaz renkli kayalar arasında uçurumlar yer almıştır.

el-Hemme İstasyonu (146 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 2 İlk İstasyona Uzaklığı: 95

Demiryolu hattı bir dere döngüsündeki küçük düz bir alana girerek küçük bir yapı olarak inşa edilmiş olan el-Hemme istasyonunun bulunduğu kuzeye doğru meyletmıştır.

el-Hemme istasyonu alçak bir bina olup 228 metre uzunlukta bir yan hatta sahip olmuştur.

el-Hemme bölgesinde sıcak kaynak suları olmakla birlikte derenin öteki yakasında ve uzak bir mesafede yer almıştır.

Güneyde yaklaşık 2500 metre yükseklikte Umkeyis köyü kurulmuştur.

Hemme (146 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 21.1 İlk İstasyona Uzaklığı: 95.3

Burada bulunan ve tasarrufu Hicaz Demiryolu İşletmesi'ne devredilen sülfür kaynakları Romalılar zamanında oldukça şöhret kazanmıştır.

Hemme'ye 10 saat mesafede Kukes yahut Roma dönemindeki adı ile Gadara'da bulunan söz konusu kükürt yatakları, deniz seviyesinden 300 metre yükseklikte, iki Roma anfitiyatrosu ve hamam gibi diğer Roma dönemi eserleriyle birlikte yer almıştır.

Hemme'nin su ihtiyacı Yermük'ten karşılanmıştır. Burada yaklaşık 30 çadırlı bir bedevi topluluğu yaşamıştır.

Dördüncü Yermük Köprüsü

İki İstasyon Arası Mesafe: 1 İlk İstasyona Uzaklığı: 96

Demiryolu hattı, her bir tarafında 30 metre ayak açıklığı olan, merkezi ayak açıklığı ise 50 metreyi bulan yukarıdaki köprü benzeri bir kirişli köprü vasıtasıyla döngünün doğu ciheti ucunda karşı tarafa geçerek ilerlemeye devam etmiştir. Köprü su seviyesinden 9 metre yükseklikte yapılmıştır.

Beşinci Yermük Köprüsü

İki İstasyon Arası Mesafe: 4 İlk İstasyona Uzaklığı: 100

Demiryolu hattı diğer köprülere benzer olan ve her bir tarafında 30 metre ayak açıklığı bulunan, merkezi ayak açıklığı ise 50 metreye ulaşan demirden inşa edilmiş bir kirişli köprü üzerinden sağ yakaya geçmiş, sarp bayırlarla kaplı derenin sağ yakası boyunca ilerlemiştir.

Birinci Tünel

İki İstasyon Arası Mesafe: 5 İlk İstasyona Uzaklığı: 105

Katmanlarına ayrılabilen yumuşak bir kaya içerisinden geçen 256 metre uzunluğundaki bu tünel daha sonra ırmağın üzerine doğru sarkan kaya parçaları çerisinden geçmiştir.

Altıncı Yermük Köprüsü

İki İstasyon Arası Mesafe: 1 İlk İstasyona Uzaklığı: 106

Bu köprü her biri arasındaki 12 metre aralık olan 6 kemerden meydana gelmiştir. Su seviyesinden yüksekliği ise 7 metre kadar olmuştur.

Vadi-i Halid İstasyonu⁴¹⁹

İki İstasyon Arası Mesafe: 1 İlk İstasyona Uzaklığı: 107

Burada küçük bir istasyon binası ve 228 metre uzunluğunda bir kör hat inşa edilmiştir.

Çevrede her hangi bir köy yahut yerleşim merkezi mevcut olmamıştır.

Sol yakada yer alan Vadi-i Halid Geçidi istasyona yakın bir mesafede olmuştur. Demiryolu hattı bayırdaki dik etekleri takip ederek seyrine devam etmiştir.

Su kaynaklarının mevcudiyeti dolayısıyla burası zaman zaman bedevilerin uğrak yeri olmuştur.⁴²⁰

Yedinci Yermük (el-Kuye) Köprüsü

İki İstasyon Arası Mesafe: 7 İlk İstasyona Uzaklığı: 114

Yedinci Yermük Köprüsü küçük serbest bir döngü içerisinde yer alan, 5 kemer üzerine, 12 metre uzunlukta inşa edilmiştir.

Ana vadinin her iki tarafında oldukça sarp bayırlar yer almıştır. Yukarı tarafında bulunan platoya giden bazı patikalar mevcuttur.⁴²¹

Deniz Seviyesi

İki İstasyon Arası Mesafe: – İlk İstasyona Uzaklığı: 116

419 It probably called so after the Arab General Khalid, who gained a decisive victory over the Byzantines near Jakusa, North of the Valley, in 636 A.D.

420 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

421 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

Burasının bir diğer adı da el-Kuye Köprüsü olmuştur. Demiryolu hattı burada, Ürdün çukuru denilen yerin dışında, bir kez daha deniz seviyesinde ilerlemiştir.

el-Şecera İstasyonu (27 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 5 İlk İstasyona Uzaklığı: 119

el-Şecera İstasyonu sarp bir bayırda yer alan küçük bir istasyondur. İstasyon için yan hat inşa edilmemiştir. Plato üzerinde 4 kilometre uzakta bir köy yer almıştır.⁴²²

Şecere (+26.89)

İki İstasyon Arası Mesafe: 5.1 İlk İstasyona Uzaklığı: 119.5

Şecere İstasyon'u aynı addaki 500 nüfuslu bir fellah köyünden 4 kilometre uzakta inşa edilmiştir.

Şecere İstasyon'u birçok köy ve çiftliğe de yakın bir mesafede olmuştur. Su ihtiyacı 300 metre mesafedeki Yermük'ten temin edilmiştir.⁴²³

Sekizinci Yermük Köprüsü

İki İstasyon Arası Mesafe: 2 İlk İstasyona Uzaklığı: 121

Sekizinci Yermük Köprüsü yan bir dar ve derin dere üzerinde taş malzeme kullanılarak inşa edilmiştir. Dere genellikle su bakımından kuru olmuştur.

Köprünün kemer ya da ayakları arasındaki 7 adet açıklığın genişliği 12 metreyi bulmuştur. Ayrıca köprünün merkezinde 11 metre yüksekliği olan bir iskele inşa edilmiştir.⁴²⁴

Dokuzuncu Yermük Köprüsü

İki İstasyon Arası Mesafe: 4,5 İlk İstasyona Uzaklığı: 121.5

Demiryolu hattı nehrin sol yakasını 5 kemeri olan 12 metre uzunluğundaki bir taş köprü üzerinden geçerek devam etmiştir.

el-Mukarin İstasyonu (72 m.)

İki İstasyon Arası Mesafe: 11.2 İlk İstasyona Uzaklığı: 125

Düz bir plato üzerinde yer alan el-Mukarin'de küçük bir istasyon binası ve 228 metre uzunluğunda bir yan yol inşa edilmiştir.

“Üç Vadi Kavşağı” anlamına gelen el-Mukarin meskûn olmayan bir yerdir. İstasyonun söz konusu kavşakta inşa edilmiş olması ise el-Mukarin çevresinde bulunan Harta, Er-Rafid, Sahemu'l-Kafaret, Ekeyir adlı köyler yahut yerleşim merkezleri için ortak bir nokta olmasından kaynaklanmıştır.

Onuncu Yermük Köprüsü

⁴²² Aynı belge.

⁴²³ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

⁴²⁴ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.



Humus İstasyonu'nda seyyar satıcılar. Kong. Küt. Arş.

İki İstasyon Arası Mesafe: 2 İlk İstasyona Uzaklığı: 127

Demiryolu hattı her ucunda 6 metre ayak açıklığı bulunan, 6 kemerli ve 12 metre uzunluğundaki taş yapımı bir köprüyü geçtikten sonra Ahrar Vadisi Kavşağı üzerinden sağ yakaya intikal etmiştir.

İkinci Tünel

İki İstasyon Arası Mesafe: 1 İlk İstasyona Uzaklığı: 128

Demiryolu hattı 228 metre uzunluğundaki bir mesafeyi yumuşak beyaz taş payandasında geçerek Ahrar Vadisi'ne girmiş ve bu vadi içerisinde uzun bir döngü sergilemiş, daha sonra ise yüksek bir seviyede bulunan 4 tüneli geçmiştir.

Onbirinci Köprü

İki İstasyon Arası Mesafe: 0,5 İlk İstasyona Uzaklığı: 128.5

Demiryolu hattı 3 kemerli 12 metre uzunluğundaki bir taş köprü vasıtasıyla Ahrar Vadisi'nin sağ yakasına geçmiştir. Irmağın taştan oluşan yatağının 7.5 metre yukarısında bir iskele kurulmuştur.

Onikinci Köprü

İki İstasyon Arası Mesafe: 1,5 İlk İstasyona Uzaklığı: 130

Demiryolu hattı, döngünün en üst noktasında 12 metre ayak açıklığı olan taş yapımı bir köprü vasıtasıyla Ahrar Vadisi'nin sol yakasına geçmiştir. Daha sonra sabit bir derece ile yükselmeye başlamıştır.

Üçüncü Tünel

İki İstasyon Arası Mesafe: 1 İlk İstasyona Uzaklığı: 131

Beyazımsı renkteki bir kaya payandası dâhilinde yer alan bir tünel içerisinden geçen demiryolu hattı yaklaşık 183 metre uzunluğundaki Ahrar Vadisi'nin yükseklen bayırı üzerinde ilerlemeye devam etmiştir.

Dördüncü Tünel

İki İstasyon Arası Mesafe: 1 İlk İstasyona Uzaklığı: 132

256 metre kavisli bir tüneldir. İkinci köprü ile aynı payandalara sahip olmakla birlikte ikinci köprüden biraz daha yüksekte inşa edilmiştir. Demiryolu hattı yükselen bayırlarla birlikte tekrar Yermük Vadisi'ne girerek ilerlemeye devam etmiştir. Kuzey tarafta sarp kayaların oluşturduğu tabii duvarlar yer almıştır. Kayalardan düşen parçalar dolayısıyla demiryolu hattı sık sık trafiğe kapanmıştır.

Zeyzun İstasyonu (+ 260.19)

İki İstasyon Arası Mesafe: 13.3 İlk İstasyona Uzaklığı: 136

Zeyzun veya Zeyzun 200 nüfuslu bir fellah köyüdür. Bayır bir alanda küçük bir istasyon binası inşa edilmiştir.

Verimli topraklara sahip olan Zeyzun'da bir şelale yanında bir su tankı yer almıştır. Tankın su ile doldurulması plato üzerinde kurulmuş bulunan köyde yer alan bir kaynaktan sağlanmıştır. Zeyzun'dan ayrıca Yermük Irmağı'nın bir kolu geçmiştir. Bu koldan elde edilen su Zeyzun çevresindeki toprakların işlenmesinde kullanılmıştır.

Beşinci Tünel

İki İstasyon Arası Mesafe: 1 İlk İstasyona Uzaklığı: 137

Beşinci Tünel yumuşak bir kaya içinde açılmış olup 228 metre uzunlunda olmuştur.

Altıncı Tünel

İki İstasyon Arası Mesafe: 1 İlk İstasyona Uzaklığı: 138

Beşinci Tünel'e benzer bir şekilde 275 metre uzunluğunda bir tüneldir.

Onüçüncü Yermük Köprüsü

İki İstasyon Arası Mesafe: 2 İlk İstasyona Uzaklığı: 140

Onüçüncü Yermük Köprüsü Tellu's-Şahm ve şelalenin altından nehrin sol yakasına geçmiştir. Onüçüncü Yermük Köprüsü önemli bir köprü olup demir kirişleri demirden, ayak açıkları ise taştan inşa edilmiştir. Tek olan orta ayak açıklığı 50 metre genişlikte olmuştur. Demir kirişli kafes ray seviyesinden daha aşağıda yer almıştır. Köprü'nün her iki tarafında yer alan 3 ayağın dayandığı taş yapımı mesnedin genişliği 12 metre olmuştur.

Demiryolu hattı geniş bir döngü yaparak Onüçüncü Yermük Köprüsü'ne tepeden bakan Tellu's-Şahm köyüne ulaşacağı Meddan Vadisi'ne doğru tırmanmıştır. En dik meyil irtifa hâlindeki bu döngüde söz konusu olmuştur.

Ondördüncü Köprü

İki İstasyon Arası Mesafe: ,5 İlk İstasyona Uzaklığı: 140.5

Demiryolu hattı, merkezi ayak açıklığı 12 metre, 3 adet yan ayak açıklıkları ise 6 metre genişlikte olan bir taş köprü vasıtasıyla, Meddan Vadisi'nin sağ yakasına geçmiştir. Burada ayrıca 11 metre yüksekliğinde bir iskele inşa edilmiştir. Demiryolu hattı vadi kenarını takiple ilerlemeye devam etmiştir.

Onbeşinci Köprü

İki İstasyon Arası Mesafe: 2 İlk İstasyona Uzaklığı: 142.5

Demiryolu hattı keskin bir kavisli döngü ile vadiyi geçerek ilerlemeye devam etmiştir. Onbeşinci Köprü 12 metre genişliğinde merkezî ayak açıklığı üzerinde inşa edilmiştir. Köprü'nün her iki tarafında bulunan ve kayalık bir zemin üzerine basan ayaklarının açıklığı ise 6 metre genişliğinde olmuştur.

Yedinci Tünel

İki İstasyon Arası Mesafe: – İlk İstasyona Uzaklığı: 142.75

Demiryolu hattı köprüyü geçtikten hemen sonra 110 metre uzunluğunda bir kavise sahip olan yedinci tünele girmiştir. Demiryolu hattı daha sonra ise döngünün diğer tarafına doğru tırmanmaya başlamıştır. Hat bazı yumuşak kayalar arasından açılan geçitlerden ve killi bir arazi üzerinden geçerek ilerlemeye devam etmiştir.

Tellu's-Şahm

İki İstasyon Arası Mesafe: 2,5 İlk İstasyona Uzaklığı: 145

Tellu's-Şahm'da küçük bir istasyon ve 228 metre uzunluğunda bir yan hat inşa edilmiştir. Demiryolu hattı burada irtifasının son noktasına ulaşmıştır.

Tellu's-Şahm köyü yakınlarında Hanran İstasyon Platosu yer almıştır. 100 hane-nin bulunduğu kuzey cihetinde doğal su kaynakları mevcuttur.

Müserib (+ 461.60)

İki İstasyon Arası Mesafe: 11.8 İlk İstasyona Uzaklığı: 149

Müserib eskiden hac kervanlarının toplandığı ve büyük bir pazarın kurulduğu yerdir. Burada aynı zamanda iki kısımdan oluşan yaklaşık 800 nüfuslu bir köy yer almıştır.

Tecrit edilmiş bir durumda bulunan Kumu'l-Müserib köyü bol balığı bulunan bir göl yanında ve eski yerleşim yerinde kurulmuştur. Kuzey tarafta ise içerisinde Kale-i Cedid diye adlandırılan Türk kalesinin de yer aldığı, Dekakim adlı yeni bir köy bulunmuştur. Doğu tarafında ise Sultan I. Selim tarafından inşa ettirilen ve Kale-i Atika diye bilinen eski bir kale yer almıştır.

Müserib taş işçiliğine dayanan bir istasyon binasına ve 228 metre uzunluğunda bir yan hatta sahiptir. Burada ayrıca, kuzeyde, 1.600 metre ötede bulunan Müserib Gölü'nden pompa yardımı ile elde edilen suyla doldurulan 25 metreküp hacimli bir su tankı yer almıştır.

Müserib hattı 1.600 metre uzunluğundaki bir şube hattı ile Fransız hattına bağlanmıştır. Mekke hac yolu, istasyondan 800 metre ötede, Müserib hattı ile kesişmiştir.

Der'a

İki İstasyon Arası Mesafe: 12 İlk İstasyona Uzaklığı: 161

Der'a ana hat ile bağlantı sağlayan bir yerdir.



Ürdün sınırında eski bir lokomotif. Fotoğraf: M. Hülagü

DİĞER HATLAR VE BAĞLANTILAR

Şam'dan başlayarak Medine'ye kadar uzanması ön görülen Hicaz Demiryolu hattına ilave birtakım hatlar ve bağlantılar yapılması muhtemel görülmüştür. Bunları şu şekilde sıralamak mümkündür:

1. Hayfa Liman Projesi
2. Maan – Akabe ve Amman – es-Salt Hattı
3. Cidde – Mekke Hattı
4. Suriye Hatları ile Bağdat – Hicaz Demiryolu hatlarının bağlantısı
5. Muhtemel Merkezî Anadolu Hattı
6. Rayak – Beyrut Hattı⁴²⁵

⁴²⁵ IOR: L/P&S/10/12, From War Office to War Office, (F.R. Maunsell, Major, R. A.), July 27, 1907.

Hayfa Liman Projesi

Hayfa'da bir liman inşa edilmesi düşünülmüşse de yapılan hesaplamalar neticesinde böyle bir girişimin düşünüldüğünden çok daha pahalıya mal olacağı anlaşılmıştır. Dolayısıyla da liman inşa etmekten vazgeçilerek bir iskele yapılmasına karar verilmiştir.

Kabaca belirtmek gerekirse, Hayfa İskelesi su seviyesinden 4.5 metre yükseklikte ve 320 metre uzaklıkta inşa edilmiştir. İskele daha ziyade demiryolu malzemesinin indirilip bindirilmesine aracılık etmiştir. İskele, yakın bir mesafede bulunan, taş ocağından çıkarılan taş blokları kullanılmak suretiyle inşa edilmiştir. Fakat söz konusu taşların kuzey batı rüzgârlarının etkisi ile ortaya çıkan fırtınalar karşısında yerlerini muhafaza etmeleri mümkün olmamıştır. Bundan dolayıdır ki iskelenin uç tarafından 27 metre kadarı söz konusu türden fırtınalar neticesinde yıkılarak sürüklenmiştir. Fırtınanın tesiri ile meydana gelen dalgaların şiddeti rayları egecek bir seviyeye ulaşmıştır.

Rıhtımın bu türden olumsuzluklara maruz kalmasını önlemek amacıyla bir dalgakıran yapılmasına gerek duyulmuştur. Söz konusu dalgakıranın, önce şehirden başlayarak, 700 metre olan A B kolundan sonra C noktasına bir kavis çizerek ulaşılmıştır. Limanın giriş kısmı kuzey cihetinde Akre Körfezi sahilinde yer almıştır. Dalgakıranın B C kolları, başlangıçta fazla masraf edilmesi istenmediği için bölüm bölüm inşa edilmiştir. Rıhtımın 5.5 metre derinliğindeki A D noktalarını oluşturan kısmının uzunluğu ise 500 metredir. Üzerinde rayların döşeli olduğu ve 8.5 x 10 metre hacminde su barındıran A B ve B C kolları daha büyük gemilerin yanaşabileceği bir sahanlığa sahiptir. Ayrıca depo ve yan hatların yapımına yer temin edebilmek amacıyla rıhtımın belli bir kısmının doldurulması gerekmiştir.

Böyle bir inşaatın başlangıçta 800.000 Türk lirasına mal olacağı hesaplanmıştır. Öngörülen dalgakıranın yapımının ise tedricen olması düşünülmüştür. Nihayet diğer masraflarla birlikte toplam harcamanın 1.100.000 Türk lirası olacağı tahmin edilmiştir.

Herr Meissner Paşa limanın yapımının yabancı bir şirkete bırakılmaması, inşasının mutlak surette Hicaz Demiryolu idaresi tarafından üstlenilmesi ve inşa sonrasında da Hicaz Demiryolu'na bağlı kalması

gerektiğinde ısrar etmiştir. İnşaatın yabancı bir şirkete ihale edilmesi hâlinde söz konusu şirketin öncelikle Beyrut Limanı ile rekabet içerisinde gireceğini ve ortaya çıkacak ücret savaşlarının olumsuzluklar doğuracağını, bu türden olumsuzlukların yaşanmaması için limanın yapım ve işletiminin devlet eliyle olması gerektiğini savunmuştur⁴²⁶.

Cidde – Mekke Hattı

Cidde – Mekke hattının inşası her geçen gün daha da aciliyet kazanmıştır. Denizden uzaklaşılması dolayısıyla inşa noktasında yaşanan zorlukların Akabe Körfezi’nden Müdevvere’ye veya Cidde’den Mekke’ye giden bir şube hattının yapımıyla aşılması gerekmiştir.

Diğer taraftan kötü hava şartlarında kullanılabilir olması için Hayfa İskelesi’ne hatırı sayılır miktarda ekstra harcamaların yapılması gerekmiştir. Söz konusu harcama yapılsa bile Hayfa Limanı’nın uzak bir noktada bulunduğunu unutmamak gerekir.

Ancak Cidde şube hattının inşasını hayata geçirmede geri kalınmasında bir kısım endişeler belirleyici olmuştur. Anlaşıldığı kadarıyla bu geri kalışın arkasında bu bölgede faal olan ve Şerif Hüseyin’in kontrolünde bulunan, deve kervanlarının mevcudiyeti etkili olmuştur. Kazançlı bir gelir kaynağı olan kervanlardan mahrum bırakılması hâlinde Şerif Hüseyin’in mevcut nüfuzunu Hicaz Demiryolu’nun yapımına karşı çıkmak şeklinde kullanmasından endişe edilmiştir.

Diğer taraftan Sultan II. Abdülhamid demiryolu hattının, savaş gemilerinin top menzili içerisinde kalarak rahatlıkla tahrip edilebileceği düşüncesiyle hattın sahile yakın bir yerden gitmesine karşı çıkmıştır.

Demiryolu hattının böyle bir riske maruz kalması mümkün gözükmekle birlikte ana hattın Kızıldeniz’e kadar uzatılması o kadar kaçınılmaz bir ihtiyaç olmuştur ki inşa noktasında genel anlamda ihtiyaç duyulan finansman sıkıntısı çok fazla dikkate alınmamıştır. Zaten Cidde’den Mekke’ye kadar inşa edilecek bir hattın fazlaca bir masraf tutması söz konusu olmayacaktır. Ayrıca bu hat trafik yoğunluğu ve sağlayacağı gelir bakımlarından da küçümsenmeyecek bir potansiyele sahip gözükmektedir. Şube hattının inşa edilmesi hâlinde Hicaz Demiryolu ana

⁴²⁶ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

hattının yaklaşık 3 yıl içerisinde bitmesi ümit edilmiştir. Aksi durumda ise ana hattın tamamlanmasının beş yıl sürmesi beklenmiştir.⁴²⁷

Yapılan incelemeler neticesinde Cidde – Mekke şube hattı güzergâhının mühendislik bakımından problemsiz bir durum arz ettiği anlaşılmıştır. Der’a – Hayfa yahut Maan – Akabe arasında inşa edilecek hatlarla ana hattın deniz ile bağlantı sağlaması yüklü miktarda harcamalar gerektirmişken Mekke ile Kızıldeniz arasında bağlantı kurmak için fazla bir mali harcamaya gerek olmamıştır. Ahmed Muhtar Bey’e göre mühendislik bakımından böyle bir hattın 20 milimetre meyil ve 300 metre kavis ile inşa edilmesi mümkün olacaktı. Hattın toplam uzunluğu ise 75 kilometreyi bulacaktı.

Cidde – Mekke hattının rota bakımından da hac yolunu takip etmesi öngörülmüştür. Bu hattın inşası daha ziyade deniz yolu ile Mekke’ye ulaşmak üzere Cidde’ye gelen Hint Müslümanları ve diğerlerinin ulaşmalarını kolaylaştırmaya yönelik olacaktır.⁴²⁸

Cidde – Mekke hattının inşa edilebilmesi için her kilometre için 5.000 metreküplük toprak set çalışması, 100 metreküplük taş işçiliğinin tamamlanması ve 1.000 metreküplük balastın (kıрма taş) taşınması gerekmektedir. Toprak settin yapımının ve balastın naklinin 600 kişiden oluşan iki tabur tarafından 8 aylık bir zaman dilimi içerisinde tamamlanması mümkün görülmüştür. Taş işçiliği de dâhil olmak üzere hattın inşa maliyeti her kilometre için 15.000 franklık yahut hattın tümü için 1.125.000 franklık bir harcamayı gerekli kılmaktaydı. Söz konusu yerler dışında ayrıca aşağıdaki yerler için de harcamalarda bulunmak icap etmekteydi:

1	Hattın toplam maliyeti için	1.125.000
2	Yıllık genel harcamalar için	200.000
3	2 taş köprü ve 3 sarnıç inşası için	200.000
4	Cidde Limanı’na ilk harcama için	125.000

427 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O’Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

428 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

	Demiryolu malzemeleri: –	
1	Balast (her kilometre için 20.000 frank olmak üzere) için	1.500.000
2	4 lokomotif (her biri 30 ton)	100.000
3	50 vagon (her biri 16 ton, 4.000 frank)	200.000
4	15 vagon (her biri 16.000 frank)	240.000
	Toplam	3.750.000

Yukarıdaki hesaplamalara göre hattın yapımı için her bir kilometre için 50.000 franklık bir harcama gerekmiştir. Yine Ahmed Muhtar Bey tarafından yapılan ince hesaplamalara göre bu hat vasıtasıyla gerçekleştirilecek yolcu ve yük taşımacılığı neticesinde nihai olarak yaklaşık % 8 nispetinde bir kâr elde edilecektir.⁴²⁹

Doğu'da demiryolu inşaatında otorite olarak Kabul edilen Geheimer Baurat Kapp von Ghrulstein, 1905 yılında demiryolu hattını inceledikten sonra İstanbul'da Genel Komisyon'a sunmuş olduğu raporunda aşağıdaki ilginç mülâhaza ve önerileri dile getirmiştir, Hicaz Demiryolu hattının başarılı olabilmesi için bazı hususlara dikkat çekmiştir. Söz konusu mülâhazaları şu şekilde özetlemek mümkündür.⁴³⁰

“Hâlihazırda yılda ortalama 150 kilometre hat döşenebilmektedir. Dolayısıyla da hattın 360 kilometre mesafede bulunan Medayin-i Salih'e ulaşması 2 yıl içinde yahut diğer bir ifade ile 31 Aralık 1907'de mümkün olabilecektir. Hattın 800 km uzaklıktaki Medine'ye ulaşması ise yaklaşık 5 yıllık bir çalışmayı gerektirmektedir. Bu ise tarih olarak 31 Aralık 1910'u bulmaktadır. Hattın 1.200 kilometre mesafedeki Mekke'ye varması ise yaklaşık 8 yıllık bir zaman dilimine ihtiyaç duymakta yahut 31 Aralık 1913'ü bulmaktadır.”

Geheimer Baurat Kapp von Ghrulstein'e göre 1906 yılında Cidde'den Mekke'ye 70 km uzunlukta bir hat inşa edilmesine karar verilmesi inşaatın Eylül 1907'de tamamlanmasını mümkün kılacaktır.

⁴²⁹ Aynı belge.

⁴³⁰ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, İstanbul, November 17, 1906.



Demiryolu inşaatına katkıda bulunanlara verilen Hamidiye Hicaz Demiryolu Madalyası. Y. Çağlar Koleksiyonu

Kapp von Ghrulstein Cidde – Mekke hattının, demiryolu araçları ve istasyon binaları da dâhil olmak üzere, 1.000 adet Türk askerinin inşaatı çalışması hâlinde, 3.750.000 franka mal olacağını hesaplamıştır. Yine Kapp von Ghrulstein’e göre Cidde – Mekke demiryolu hattı belli bir oranda hâsılat da elde edecektir. Zira Mekke ve çevresinde 100.000 kişi yaşamakta ve bunların gıda ihtiyaçları daha ziyade Cidde yolu ile karşılanmaktadır. Her insan başına yıllık yük taşımacılığının 300 kilogram olduğunun ve her ton ve kilometre başına taşıma ücretinin de 0.05 frank olduğunun farz edilmesi hâlinde şöyle bir hesaplama tablosunun ortaya çıkması kaçınılmaz olmaktadır:

	Frank
Taşımacılıktan yılda elde edilecek hâsılat miktarı	1.500
Cidde’den Mekke’ye gidip dönecek en az hacı sayısı 30.000 ve bunların gidiş ve gelişte kilometre başına ödeyecekleri ücret 0.20 frank	0.20 frank x 30.000 = 6.000
Toplam	7.500
Yıl ve kilometre başına düşen işçilik ücretinin çıkılması	3.000
Yıl ve kilometre başına düşen miktar	4.500

Geheimer Baurat Kapp von Ghrulstein'in değerlendirmesine göre bir hacı Cidde – Mekke arasında yapacağı tek yönlü bir yolculuk için 6 – 7 Mecidiye (50 – 60 kuruş) harcamak durumundaydı. Demiryolu hattının işletmeye açılması hâlinde Cidde'ye dönüş bileti için harcanacak paranın miktarı 15 kuruş civarında olacaktı ki bu çok ucuz bir fiyattı. Bu fiyatı, yolcuya refakat edenler yahut ihtiyaçları dikkate alındığında, iki hatta üç ile çarpmak mümkün olacaktı. Dolayısıyla da bir yolcunun Mekke'den dönüşünde 1 lira gibi bir para harcaması normal olacaktı.

Böyle bir yaklaşımla hesaplama yapıldığı takdirde Cidde – Mekke hattının yılda 13.000 ile 43.000 lira arasında değişen bir hâsılat sağlaması söz konusu olacaktı. Yolcular yahut hacılar açısından da durum elverişli olacak, iyi şartlarda yolculuk edebilecekleri için harcamalarında tasarruf sağlamış olacaklar ve daha konforlu bir ortamda seyahat etme imkânına kavuşacaklardı.

Diğer taraftan Cidde – Mekke hattında virajlar bulunmayacağı için 12 vagonlu bir tren ile 480 hacı yahut yolcunun saatte 40 kilometre yol kat ederek iki saatte Mekke'ye ulaşması mümkün olacaktı. Yolculuk için 30 tonluk lokomotiflerin kullanılması hâlinde bu türden lokomotiflere her biri 15 ton ağırlığında 50 yük vagonun bağlanması ve 15 yolcu vagonunun ilave edilmesi mümkün olabilecekti.

Cidde – Mekke hattında her biri günde dört defa sefer yapabilecek üç tren çalıştırılabilecekti. Dolayısıyla da bu şekildeki bir düzenleme ile Cidde – Mekke arasında her gün 5.760 adet yolcu taşınmış olacaktı. Böyle bir yolcu kapasitesi ise Cidde – Mekke hattının inşa masraflarının bir haftalık hâsılat ile karşılanması anlamına gelecekti.

Bütün bunların ötesinde Kapp von Ghrulstein'e göre Cidde – Mekke hattının şu sebeplerden dolayı inşa edilmesi gerekmektedir:

Hac vazifesini yapmak üzere Cidde'den Mekke'ye giden Müslümanlar ki Müslümanların büyük bir kısmı bu yolu kullanmaktaydılar, ayrıca Hicaz Demiryolu hattının yapımına gönüllü olarak katkıda bulunanlar Medine'nin kuzey cihetinde hiçbir çalışmanın yapılmadığının farkındaydılar. Cidde – Mekke hattının inşa edilmesi Hicaz Demiryolu hattına bağışta bulunan cömert hayırseverlerin yaptıkları yardımların iyi yönde kullanıldığı noktasında kanaat edinmelerini sağlayacaktı. Böyle bir kanaat ise onları yeni bağışlar yapmaya sevk edecekti.

Cidde – Mekke hattının inşa edilmesi ile Hicaz Demiryolu hattının denize uzanan bir çıkış elde etmesi sağlanmış olacaktı. Demiryolu inşa malzemelerini 1.500 kilometre, 1.900 kilometre uzaklıktaki yerlere aktaran, ama bunun için mühim harcamalar yapılmasını gerektiren yük trenleri problemi de problem olmaktan çıkacaktı. Örneğin Medine'ye aktarılması gereken inşaat malzemeleri $106 \text{ ton} \times 0.05 \text{ frank} \times 1.500 = 7.950 \text{ frank}$ tutmaktaydı. Mekke'ye yapılacak nakliyat için ödenecek miktar ise örneğin $106 \times 0.05 \times 1.900 = 10.070 \text{ frankı}$ bulmaktaydı.

Bu durumdan dolayıdır ki Kapp von Ghulstein'e göre, 1 Ocak 1906 tarihi itibarıyla inşaatı hâlâ devam etmekte olan, 1.200 kilometrelik Şam – Mekke hattını ikiye ayırmak ve söz konusu taksimatın güney kısmını teşkil eden Cidde – Mekke hattını inşa etmek gerekmektedir. Mekke ile Medine arasındaki 400 kilometrelik hattın inşasına ise güney ucundan başlamak daha doğru olacaktı. Zira Hicaz Demiryolu hattının yapımında 3 yıl gibi bir zaman tasarrufunda bulunulması siyasi ve moral açılardan hadsiz denecek derecede avantajlar sağlayacaktı.⁴³¹

Cidde – Mekke şube hattının plan ve projesi çizilip tamamlanmış olmakla birlikte Şerif Hüseyin ve bölge Araplarının böyle bir hattın inşası karşısında tavrının ne olacağı tamamıyla netlik kazanmamıştır. Diğer taraftan Cidde – Mekke şube hattının inşa edilmesi hâlinde hacılar Cidde'de kalmaksızın ve şehre uğramaksızın doğrudan Mekke'ye gideceklerinden Cidde ciddi anlamda gelir kaybına uğrayacaktı.⁴³² Bu ve sair hususlar dikkate alınarak hattın inşası geri bırakılmıştır.

Maan – Akabe ve Amman – es-Salt Şube Hattı

Maan – Akabe arasında inşa edilecek bir demiryolu hattının stratejik ve ekonomik açıdan ne denli önemli olduğu haritaya bakılması hâlinde kendiliğinden ortaya çıkmaktaydı. Böyle bir şube hattının inşası ile Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz ile doğrudan bağlantı kurması mümkün hâle gelecek, Osmanlı Devleti, kendisi ile Arap beldeleri arasındaki tüm haberleşmelere aracılık eden Süveyş Kanalı'na mahkûm olmaktan kurtulacaktı. Diğer taraftan Kanal'dan geçen her vasitanın her bir ton yük için 10 frank vergi ödemek zorunda olduğunun hatırlanması bile söz konusu şube hattının Osmanlı Devleti'nin maruz kaldığı söz konusu

⁴³¹ Aynı belge.

⁴³² India Office: IOR: L/P&S/10/12, Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Istanbul, February 18, 1908.

mali yükten kurtulması bakımından ne denli mühim olduğunu ortaya koymaktaydı.

Maan – Akabe arasında bir şube hattının inşa edilmesinin stratejik avantajı, Arap vilayetlerinde isyan ve ayaklanma türünden bir karışıklığın ortaya çıkması hâlinde buralara, Süveyş Kanalı’nın sağladığından çok daha hızlı bir şekilde, askerî kuvvetlerin sevk edilmesi anlamına da gelecekti. 1905 yazında çıkan olaylarda tecrübe edildiği üzere, Yemen’deki isyanı bastırmak üzere yardımına müracaat edilen Suriye askerlerinden bir kısmının Süveyş Kanalı üzerinden sevkıyatı haftalar gerektirirken, söz konusu askerlerin diğer yolla 10 – 11 gün gibi kısa bir süre içerisinde Hudeyde’ye sevk edilmeleri mümkün olabilecekti.⁴³³

Hal böyle olmakla birlikte Maan – Akabe arasında bir şube hattı inşa edilmesine yönelik proje Osmanlı Devleti ile Mısır arasında yaşanan sınır anlaşmazlığı, coğrafi zorluklar ve mali sıkıntılar yüzünden gerçekleştirilememiştir.⁴³⁴ Bu durum Osmanlı Hükûmeti’ni Hicaz Demiryolu’nun Maan’ın güneyinde, sadece yukarıda belirtilen sebeplerden ötürü değil, aynı zamanda demiryolunun inşası için lazım gelen malzemelerin, askerler için ihtiyaç duyulan erzakın ve hattın inşasında istihdam edilecek erlerin hattın en başnoktasına hızlı bir şekilde naklinin sağlanabilmesi için, denize çıkışı olan yeni bir hat inşası arayışlarına itmiştir. Söz konusu malzeme ve erleri Hayfa üzerinden nakletmek mümkün olmuşsa da bu uzun bir yol kat etmeyi gerektirdiğinden, malzemelerin nakli sırasında duraksamaların yaşanmasından çok fazla demiryolu araçlarına ihtiyaç duymasından ve aşırı masraflı bulunmasından dolayı tercih edilmemiştir.

Hicaz Demiryolu şayet Maan’ın güneyinde Kızıldeniz ile ulaşım sağlamakta başarılı olabilseydi demiryolu inşa malzemelerini ve ihtiyaç duyulan erzakı daha çabuk ve daha ucuz bir şekilde elde etmek mümkün olabilecekti. Ayrıca tüm inşaat çalışmaları daha hızlı ve daha problemsiz bir şekilde ilerleyebilecekti. Böyle bir bağlantı, rayların döşenmesine zemin daha elverişli olduğu için, Akabe ile Müdevvere arasında daha uygulanabilir olunacaktı. Tebük ve Dhaba (Siba) yahut Tebük ile Muveyla arasındaki saha şube hattı inşası bakımından daha müsait bir durum arz etmekteydi. Diğer taraftan ulaşım bakımından bu hatlar önemli bir kolaylık sağlayacaktı. Zira yerel kaynakların verdiği bilgiye

433 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

434 IOR: L/P&S/10/12, From U.F.S. to Foreign Office, Therapic, August 6, 1906.



Hicaz Demiryolu'nda yolcuların namaz kılmaları için özel yapılan mescit vagonlarından biri. İ.Ü. Yıldız Albümleri

göre Tebük ile Dhaba arasındaki mesafeyi kervan sahipleri ancak iki buçuk günde kat edebilmekteydi.⁴³⁵

Maan ile Akabe arasında inşa edilecek bir hattın hangi güzergâhı takip edebileceği noktasında 3 farklı alternatif mevcuttur. Ancak bunlardan hiçbirisi uygulamaya konmayarak projenin yapımından 1906 yılında vazgeçilmiştir.⁴³⁶ Söz konusu alternatifler şöyledir:

Guera vasıtasıyla Maan'dan doğrudan Akabe'ye uzanan bir hattın inşası. Bu hattın askerler tarafından kullanılmakta olan yolu takip etmesi.

Maan tarafından Guera'ya varmadan önce coğrafyanın yaklaşık 915 metrelik ani bir alçalma göstermesi sebebiyle bu güzergâhı takip etmenin oldukça pahalıya mal olacağı anlaşılmıştır. Dolayısıyla da tercih edilen bir güzergâh olmamıştır.

Müdevvere'den Akabe'ye gitmek gibi daha güney bir noktada bir hat inşa edilmesi.

⁴³⁵ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

⁴³⁶ Ibid; IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, December 15, 1903; FO: 195/2148, Sir N. O'Connor to the Marquess of Lansdowne, January 4, 1904, Istanbul, December 29, 1903.

Böyle bir hat, Batnu'l-Gul bayırı eteklerinde bulunan Vadiu'l-Retm İstasyonu'ndan başlayabilir ve Akabe Körfezi'ne doğru, zor ama aşılması mümkün olan, bir rotayı izleyerek batı tarafına doğru ilerleyebilirdi.

Meissner Paşa'ya göre böyle bir güzergâhın tercih edilmesi hâlinde demiryolu hattının Körfez'in doğu sahilini 40 kilometre izlemek zorunda kalacağı muhakkaktı. Böyle bir hattın, daha evvelce belirtilen endişeleri dolayısıyla, Sultan II. Abdülhamid tarafından tasdik edilmesi muhtemel gözükmemiştir.

Maan'dan başlayacak bir hattın Musa Vadisi ve Petra harabelerini geçtikten sonra yavaş yavaş alçalan bir meyil ile Araba Vadisi'ne girmesi ve daha sonra da Akabe'ye ulaşması.

Bu güzergâh diğerleri arasında inşa yönünden belki de en az zor olanıdır. Bu güzergâh üzerinde demiryolu hattının inşa edilmesi hâlinde inşaatın daha kolay olması yanında denizden saldırıya uğranılmasından da emin olunacaktı. Güzergâh Petra yolu üzerinde basit bir geçitten geçecekti. İnşa noktasında güzergâh üzerinde ancak bir iki zorluk söz konusu olacaktı. Araba Vadisi'ne doğru genişleyen bayır belki de demiryolu hattının inşa edilmesinde en fazla sıkıntının yaşanacağı yer olacaktı.⁴³⁷

es-Salt ile Zerka ve Amman arasında ana hat üzerindeki bazı noktalar arasında kısa bir şube hattının inşa edilmesi yolunda teftişte bulunmak üzere bir grup araştırmacı görevlendirilmiştir. Böyle bir girişimden maksat ise es-Salt'da bulunan fosfat yataklarının işletmesini kolaylaştırmaktır. Fakat teftişin başlamasından kısa bir süre sonra mühendisler geri çağırılmış ve söz konusu hattın yapımı ertelenmiştir.

Diğer taraftan Maan'dan güneye doğru hattın yapımı 1905 Kasımından önce Batnu'l Gul (Bacten Ghrul) Vadisi'ne kadar tamamlanmıştır. Ocak 1906'da ise Şam'dan itibaren 572 kilometrelik bir uzunlukla Müdevvere'ye ulaşmıştır.⁴³⁸

es-Salt ile Zerka ve Amman arasına inşası öngörülen hat Maan ile Akabe arasındaki hatta nispetle çok daha az mühendislik problemi arz etmiştir. Maan – Akabe arası, kuş uçuşu yaklaşık 110 kilometre, iki yer arasındaki seviye farkı ise 1.074 metre kadardır. Maan'dan sonra demiryolu hattı 30 kilometrelik bir mesafe içerisinde 1.600 metrelik bir irtifa

437 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

438 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

kaydetmiş, daha sonra ise el-Araba Vadisi'ni takip ederek Kızıldeniz'in düz sahiline oldukça eğimli bir şekilde alçalmıştır. Vadinin 10 kilometrelik bir mesafede 500 ila 800 metre arasında irtifa kaybeden özellikle yukarı kısmı 20/1000 nispetinde mühendislik çalışmasına ihtiyaç göstermiştir. Maan – Akabe şube hattının toplam uzunluğunun, Hayfa – Der'a şube hattı gibi, 100 – 150 kilometre arasında olması hesaplanmıştır. Her iki hattın masraf bakımından da aynı olması beklenmiş, ancak Maan – Akabe şube hattının inşasından vazgeçilmiştir. Oysa asker nakli gibi hususlar dikkate alınarak bu civarda yapılan incelemeler neticesinde Maan – Akabe arasında bir hat inşa edilmesi mümkün gözükmüştü. 100 kilometre gibi bir uzunlukta olacak olan böyle bir hattın inşasında ise eğim fazla olmayacaktı. Keskin kavisler ise ancak 10 metre bir yarıçap ile yapılabilecekti. Hattın inşasının tamamlanması üzerine ise askerlerin Maan – Akabe arasında yürüyerek gittikleri yolu, hiçbir külfetle karşılaşmadan 3 gün içerisinde kat etmeleri, ayrıca yolculukları sırasında güzergâh boyunca, başta su ve diğer ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri, iki kışlada mola vermeleri de mümkün olacaktı. Ayrıca Maan – Akabe arasında zaten inşası askerler tarafından gerçekleştirilen bir telgraf hattı ve bir ara istasyon mevcuttu. İstasyon ve telgraf hattının işletmesi askerî telgraf yazıcıların kontrolüne bırakılmıştı.⁴³⁹

Suriye ve Bağdat Hatları ile Hicaz Demiryolu Hattı Arasında Bağlantı Kurulması

Bağdat Demiryolu'nun tamamlanması ve kendisi ile bağlantı sağlanması hâlinde Hicaz Demiryolu'nun siyasi ve askerî öneminin artacağına hiçbir şüphe bulunmamaktaydı. Bağdat Demiryolu, Toros Dağlarının eteklerinde yer alan Bulgurlu'ya kadar tamamlanmış durumdaydı. Diğer taraftan Anadolu Demiryolu Şirketi ile Fransız Lübnan Demiryolu Şirketlerine ait bulunan Şam – Hamer arasındaki demiryolu Racak vasıtasıyla Bağdat Demiryolu hattının Halep ile bağlantı kurmasına imkân tanımaktaydı. Bağlantı sağlanamayan tek yer Bulgurlu – Halep arasında yer almakta idi ve İstanbul – Mekke ve Kızıldeniz arasında doğrudan bağlantı kurulabilmesi için söz konusu kesintinin mutlak surette tamamlanması gerekmekteydi.⁴⁴⁰ Dolayısıyla da Fransız Suriye Hatları ile bağlantı kurma düşüncesinin gündeme gelmesi ileriki tarihlerde kaçınılmaz gözükmekteydi.

439 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

440 Aynı belge.

Bağlantı kurma noktasında yüzey sorunlarının mevcudiyeti muhakkak olmakla birlikte yine de Fransız Suriye Hatları ile Bağdat Demiryolu arasında, Osmanlı Hükûmeti'nin sağlayacağı iyi koşulları elde etmek suretiyle, irtibat kurulması arzu edilmişti. Birleşme girişiminin başarılı olması hâlinde Bağdat Şirketi, Suriye hatlarının, özellikle Hama – Halep arasında geçerli olan, yüksek kilometre garantisinden yararlanma ve bunu da Toros ve Amanos dağ silsilesini geçmek için yapmış olduğu aşırı harcamaları bir dereceye kadar telafi etmekte kullanma fırsatı elde etmiş olacaktı. Herr Meissner Paşa'ya göre, konuya dair yapılan son görüşmeler dikkate alındığında, Körfez'den Musul'a kadar olan kısım İngilizlere bırakılacak, Toros'tan Musul'a kadar geriye kalmış olan kısım ise Fransız – Alman ortak sermayesi tarafından üstlenilecekti. Böyle bir uzlaşmanın neticesinde Fransız Suriye Hatları ile Bağdat Demiryolu hattı arasında bağlantı kurulması mümkün hâle gelecekti. Diğer taraftan Herr Meissner Paşa doğu tarafında yüksek bir noktadan şehre bakan tepeleri geçme zorluğu bulunduğu için İskenderun'da bir liman inşa edilmesini uygun görmemiştir. Ona göre söz konusu limanın, Bağdat Demiryolu Ruhsatı'nda da ifade edildiği üzere, Kestabol'da inşa edilmesi daha uygun olacaktı. Kestabol, ona göre, gerçekte, hatta haritada bile, mevcut olmayan bir yerdi ve birkaç kilometre daha aşağıda bulunan Ayas ve Yumurtalık gibi, bölgede en uygun mevki olduğunu belirtmeye yarayan bir ifade olmaktan başka bir anlam taşımamaktaydı.

Herr Meissner Paşa, Trablusgarb'ın, sahildeki en iyi barınak olması, zemininin kumlu bulunması, muhafazalı olması ve sadece gerekli derinliğe ulaşmak için deniz dibinin taranmaya ihtiyaç duyması dolayısıyla, Kuzey Suriye'de liman olarak tercih edilmesinden yana olmuştur. Ona göre, mevcut yolu takiben, Trablusgarp'tan Humus'a çok kolay bir şekilde demiryolu hattı döşenebilir. Böyle bir durumda sarp eğimlerle karşılaşmadığı gibi Lübnan dağlarının kuzey ucundan da geçilmiş olacak ve Lübnan dağları ile Ensariye Dağları Humus'un verimli ovasına ulaşma imkânı sağlayacaktır. Aynı zamanda geniş hatlı Halep – Humus – Rayak demiryolu ile sahile ulaşma imkânı da elde edilecekti.

Bağdat Demiryolu Sözleşmesi'nin şekillendirildiği sıralarda Trablusgarb'a bir şube hattı ile ulaşma fikri de canlı tutulmuştur. Zira Trablusgarp'tan Humus'a çok ucuz bir fiyata bir hat yapılması mümkün gözüküyordu. Herr Meissner Paşa'ya göre 95 kilometre uzunlukta olacak böyle bir hattın maliyeti, Trablusgarp'ta bir liman yapımı yahut gerekli görülmesi hâlinde deniz kumunun taranması çalışması da dâhil olmak

üzere, tahminen, 150.000 Türk lirası olacaktır. Herr Meissner Paşa'ya göre Lübnan eyaletinin oluşumuna sebebiyet veren 1860 olaylarından sonra Beyrut Limanı'nın kazandığı iddia edilen önem bütünüyle hayal mahsulüydü. Yine ona göre böyle bir hayal ve inançtan dolayıdır ki Suriye'nin en temel limanı göz ardı edilmişti. Ancak çok da fazla geç kalınmış sayılmazdı ve Trablusgarp limanı yeniden önemine kavuştu-rulabilirdi.

Herr Meissner Paşa her ne kadar İskenderun Limanı'nı Bağdat Demiryolu için Akdeniz'de bulunan bir liman olarak değerlendirmişse de onun bu fikrine bütünüyle katılmak zordur. Çünkü Trablusgarp söz konusu yerlere oldukça uzak bir çıkış noktası durumunda bulunurken, İskenderun, Halep ve ona yakın verimli çevrenin tabii bir limanı sayılabilirdi. Diğer taraftan, İskenderun çevresinde yer alan tepeler silsilesini aşıp geçmek zorluğu üstesinden gelinemeyecek bir şey değildi. Dolayısıyla da bir İngiliz şirketi tarafından söz konusu projenin gündeme getirilmesi üzerine yapılan keşif çalışmaları neticesinde bahsi geçen tepeler silsilesini aşıp geçmenin gayet mümkün olduğu bir kez daha anlaşılmıştır. Ayrıca şurasını da hatırlatmak gerekir ki Bağdat Demiryolu, Kazanlı taraflarında aynı tepelik yerleri aşıp geçmek durumunda bulunmaktaydı. Dolayısıyla da benzer zorluklarla, farklı bir noktadan, zaten karşılaşılabilecekti.⁴⁴¹

Merkezî Anadolu Hattı

Diğer bir demiryolu projesi, İzzet Paşa'nın da fazlasıyla alâka göstermiş olduğu, Anadolu'da Ankara – Sivas – Erzincan ve Erzurum arasında yapılacak olan demiryolu hattı olmuştur.

Bu hattın, Hicaz Demiryolu hattı gibi, bütünüyle Osmanlı mühendis ve işçileri marifetiyle inşa edilmesi düşünülmüştür. Tabii ki böyle bir hattın yapımı tamamıyla stratejik kaygılardan kaynaklanmıştır. Hattın inşa edilmesi hâlinde Osmanlı Devleti'nin kuzeydoğu sınırlarının güvenliği, Kafkasya taraflarından Rusya'nın başlatabileceği saldırılara karşı, ciddi derecede güçlendirilmiş olacaktı. Böyle bir hat Anadolu'da bulunan Osmanlı askerlerinin çok rahat bir biçimde nakledilmeleri için güzel bir vasıta olacak ve askerlerin Kars – Erzurum yolu karşısında hızlı bir şekilde seferberlik hâline girmeleri imkânına kavuşulacaktı.

Diğer taraftan böyle bir hattın inşa edilmesi Rusya ile Karadeniz havzasında demiryolları inşa etme işbirliğinde de aykırı değildi. Zira in-

441 Aynı belge.



Hanu'z-zabib'de manevra yapan trenler. İ.Ü. Yıldız Albümü

şası bizzat Osmanlı Devleti tarafından gerçekleştirilecek olan hatlar söz konusu antlaşma dışında bulunmaktaydı.⁴⁴²

Rayak – Beirut Hattı

Hatırlanacağı üzere geniş hatlı demiryolu sadece Rayak ve Halep arasında inşa edilmiştir. Lübnan üzerinden geçen Rayak ve Beirut arasındaki demiryolu hattı ise dar hat olarak döşenmiştir. Bu durum ise geniş hatlı demiryolunun deniz sahiline ulaşmasına imkân tanımamıştır.

442 Aynı belge.

Bu durum ise açılacak bir tünelle, Lübnan üzerinden geçtikten sonra, daha aşağıda yer alan Beyrut Irmağı Ovası üzerinden denize ulaşmak üzere Rayak ve Beyrut arasında yeni bir hattın inşa edilmesi düşüncesi-ni gündeme getirmiştir.⁴⁴³

Rayak ve Beyrut hattı projesi esasen orijinal bir projedir, fakat raf sistemi demiryolu hattı yapımını icat edenler kendi projelerinin kabulü için gayret etmişlerdir. Oysaki onların projelerinin kabulü durumunda hattın iç trafik ile rekabet etmesi söz konusu olamayacaktır, ayrıca yeni bir şeyler yapılmadığı takdirde Hayfa yahut Trablusgarp'taki ilerlemeler trafiği tümüyle Rayak ve Beyrut hattına yönlendirmiş olacaktı. Yeni geniş hatlı demiryolu Rayak'tan sonra Zahle'ye dönecekti. Oradan da bir tünel vasıtası ile Lübnan dağ silsilesi içerisinde 5 kilometre kadar ilerleyecek ve daha sonra Beyrut Nehri yahut Nehru'l-Beyrut diye anılan nehrin kollarından birinin başına ulaşacaktı.

Beyrut Ovası, denize doğru alçalarak nispeten kolay bir eğimle takip edilebilir bir durum arz etmiştir. Beyrut'ta mevcut olan rıhtım ise oldukça dar olmuştur. Dolayısıyla da yukarıda zikredilen projenin gerçekleştirilmesi hâlinde yaşanacak olan trafik yoğunluğuna tedbir olması bakımından makul düzeyde genişletilmesi düşünülmüştür.

Bütün bunlar yanında bir diğer teklif ise geniş hatlı demiryolunun Lübnan dikkate alınmadan Rayak – Şam arasında inşa edilmesi şeklindedir. Böyle bir projenin icrası, güzergâhı üzerinde bulunan meyillerin çok fazla sarp olmaması dolayısıyla, daha kolay gözükümüştür.⁴⁴⁴

İSTASYONLAR VE ÖZELLİKLERİ

Hicaz Demiryolu hattının ana istasyonları, daha evvelce de ifade edilmiş olduğu üzere, Şam, Der'a, Amman, Katrana, ve Maan İstasyonlarıdır. 458 kilometrelik bir mesafe üzerinde 27'den fazla istasyon yer almıştır. Şam ile Der'a arasında bulunan istasyonlar birbirlerine 7 kilometre ile 21 kilometre arasında değişen uzaklıklarla inşa edilmişlerdir. Der'a ile Maan arasında yer alan istasyonların birbirlerine uzaklıkları ise 11 kilometre ile 30 kilometre arasında değişmiştir.

1907 yılına kadar Şam – Medayin-i Salih ve el-Ula arasında istasyon binaları inşa edilmemiş gözükmektedir. Bu hat üzerinde yer alan Hamis

⁴⁴³ Ibid; IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

⁴⁴⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

(Humeys)'te sadece bir gözetleme binası tamamlanma aşamasına gelmiş, ayrıca birkaç yerde temel atılmış ve su sarnıçları inşa edilmiştir.

Demiryolu hattı üzerinde -bir kural olarak- planı daha ziyade geniş tutulan demiryolu istasyonları ile birlikte, lokomotif bakım atölyeleri, döner levha, su tankı, hidrolik vinç, kömür deposu ve lokomotif ve vagonların manevra yapabilmeleri için gerekli olan yan hat inşa edilmiştir. Şam, Der'a, Maan ve Hayfa'da atölyeler, ayrıca hattın inşası sırasında daha başka binalar ilave edilmiştir.

Der'a'da demiryolu hattı memurlarının kalabilecekleri makul büyüklükte meskenler yapılmıştır. Der'a dışındaki kalan istasyonlarda ise sadece 6 işçi ve aynı zamanda istasyon sorumlusu olarak bulunan usta-başının rahatlıkla kalabileceği demiryolu evleri inşa edilmiştir.

Demiryolu hattı üzerinde 30 ile 70 kilometre aralıkta su istasyonları kurulmuştur. Bu uygulama yahut mesafe aralığı, su bulma noktasındaki sıkıntının fazla olması dolayısıyla, sadece Amman'dan sonra daha uzun boyutlu olmuştur. Su istasyonlarında bulunan su tanklarının su kaynağını ya kuyular yahut da sarnıçlar oluşturmuştur. Suyun tanklara doldurulması yahut aktarılmasında ise buharlı pompalar veya rüzgâr pompaları kullanılmıştır. Rüzgâr pompalarını, ağaçları devirecek kadar güçlü rüzgârların sürekli mevcudiyeti dolayısıyla, her zaman için kullanmak mümkün olabilmıştır.⁴⁴⁵

Hicaz Demiryolu hattının diğer hatlardan farklı olarak sahip olduğu sıra dışı bir yönü ise yolcular için misafirhanelerin yapılmış olmasıdır. Yolcuların geceyi istasyonda geçirmek zorunda kalmaları hâlinde rahat bir gece geçirmeleri istenmiştir.

Esasen söz konusu misafirhanelerin yapılmış olmasının gerisindeki temel sebep ise demiryolu güzergâhının geçtiği bölgelerde otel uygulamasının bütünüyle bilinmemesidir.⁴⁴⁶

Taştan yapılmış olan misafirhaneler, Alman askerî demiryollarında olduğu gibi, 6 X 10 metre genişlik üzere inşa edilmiştir.⁴⁴⁷

İstasyon binalarına gelince bunlar tümüyle sağlam yontma taşlar kullanılmak suretiyle inşa edilmişlerdir. Binalar genel olarak tek katlı

⁴⁴⁵ Aynı belge 906.

⁴⁴⁶ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

⁴⁴⁷ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

olmuş ve basit bir tarz üzere inşa edilmişlerdir. Çatıları kiremitle kaplanmış. İstasyonlar gerekli olan gece hizmetlerinin de sağlandığı bir donanıma sahiptir.⁴⁴⁸

İstasyon binalarında yer alan odalardan birisi istasyon müdürünün kullanımı için yapılmıştır.⁴⁴⁹

Ana yahut şube hatları üzerinde yer alan istasyonlardan hiçbirinde cephan taşıyan vagonlar ve benzerlerinin boşaltma yapabileceği platform bulunmamıştır. Boşaltma işlemi tabii geçitlerin kullanılması suretiyle gerçekleştirilmiştir.

Bölgede demiryolu geçitleri ve engelleri pek de bilinir şeyler olmadığı için demiryolunu geçmek isteyen birkaç bedevi kervanı, hiçbir uyarı ve ikazı dikkate almadan, istedikleri zaman hattı geçmişlerdir. Süvari müfrezesi değişik istasyonlarda zaman zaman hattın güvenliğini sağlamaya çalışmıştır.

Maan – Medine ve Akabe’den develere binmiş olan iki bölük piyade askeri, çölde bulunan telgraf hatlarını muhafaza etmek üzere görevlendirilmiştir. Bunlar hattın emniyetini sağlamak için görev yapmışlar ve telgraf hatlarını kontrol altında tutmuşlardır. Ayrıca Telgraf Müfrezesi’ne mensup olup söz konusu bölüğe aktarılmış bulunan birkaç asker telgraf hatlarının ihtiyaç duyduğu tamiratı yapmıştır. Bu iki bölüğün işlerini yapmadaki en büyük sıkıntısı ise Maan ile Medine arasındaki telgraf hattı mesafesinin 700 kilometre olmasıdır. Diğer taraftan mesafenin uzunluğuna rağmen, bu mesafe üzerinde yer alan ara istasyon sayısı, çalışmaları kolaylaştırıcı bir unsur olmasına rağmen, birkaç adedi geçmemiştir.

İnşaatın devam ettiği zamanlarda kendisine gelir elde etmek isteyen insanların yaptığı satışlar neticesinde gerek yolcuların gerekse çalışanların çevrede kolay bir şekilde yiyecek bulması mümkün olmuşken, inşaatın tamamlanmasından sonra aynı şeyi söylemek pek de mümkün olmamıştır. Dolayısıyla da demiryolu idaresi, basit bir şekilde de olsa, vagonlardan birisini lokanta hâline çevirmek suretiyle, çölün ortasında seyahat eden insanların yiyecek – içecek ihtiyacını karşılamaya çalışmıştır.⁴⁵⁰

448 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

449 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O’Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

450 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

Kısaca özelliklerinden bahsedilen istasyonlardan Şam ile Müdevve-re arasında yer alanlarının adı, Şam'a uzaklığı ve deniz seviyesinden yükseklikleri şöyledir:⁴⁵¹

İstasyon Adı	Şam'a Olan Uzaklığı	Deniz Seviyesinden Yüksekliği
Şam*	0	696
Kisve*	20	
Dir Ali*	35	
Mesmiyye*	50	
Zibab	78	
Habab	64	
Mahatze	92	
İzra	104	
Harbetu'l-Gazali	114	
Der'a*	127	520
Nasib	41	
Mefrak	166	
Harbetu'l-Samra	189	
Zerka*	208	
Amman*	228	
Kasr	239	
Luben	256	
Zizia*	269	
Dabga	286	
Hanu's-Zebib	301	
Katrana*	330	783
Vadi-i Said	350	
el-Hasa*	383	
Zaruf	419	
Anzeh	464	

451 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906. * işareti bulunan istasyonlarda su mevcut olmuştur.

Maan*	458	1000
Akabe	518	1050
Batnu'l-Gul	534	
Müdevvere	572	734

İstasyonların Şam'a olan uzaklıkları ise şöyledir:⁴⁵²

Abu Taba	1270
el-Medine	1300
Amman	230
Annaze (Anaziye)	410
An Tiberya	1762
Afsan	1680
Bedru'n-Nebi Hasan	1460
Bedru'r-Ravişet	1425
Bedru's-Saleh	1480
Bahra	1790
Batnu'l-Gul	520
Bayar Tarif	1230
Bedru'l-Deriliski	1350
Buahad	1768
Şam – Kisve	18
Daru'l-Hamra	870
Deb'a (Kalaat el-Deb'a)	270
Dir Ali	30
Der'a	120
el-Hasa	365

452 IOR: L/P&S/10/12, Therapia, August 6, 1906.

Hadda	1785
Hadiş	1125
Halis	1650
Cebelu Ebi Zerka	910
Cebelu Istabl-Antar	1175
Cidde	1830
Ceneyatu'l-Kadi	780
Cerada	1803
Kadmiye	1620
Kal'atu'z-Zerka (Zerka)	203
Kal'atu'l-Müdevvere	570
Kal'atu'z-Zümred	1030
Katrana	315
Hanu's-Zebib	940
Müstavere	1530
Maan	430
Mekke	1750
Mesmiyye	50
Rabiyah	1568
Raşamah	1817
Şaktu'l-Hac	1370
Şemamiye	1775
Tebük	680
Vadi – i Fatıma	1720
Vadiu'l – Muhaşeme	820
Batnu'l-Gul	720
Zatu'l-Hac	600

BEŞİNCİ BÖLÜM

GENEL DEĞERLENDİRME



Humus Tren İstasyonu Kon. Ktp. Arşivi

HİCAZ DEMİRYOLU'NUN KAPASİTESİ

Hicaz Demiryolu, sahip olduğu araç gereçler ve istasyonlar arasındaki mesafe konusunda bilgi edindikten sonra hattın kapasitesi konusunda bir değerlendirme yapmak herhâlde zor olmasa gerekir.

Demiryolu hakkındaki değerlendirmeye öncelikle askerî açıdan başlamak yerinde olacaktır. Zira demiryolunun yapımındaki temel sebeplerden biri askerî kaygılar ve sunacağı imkânlardır. Hattın askerî birlikleri yahut kuvvetleri nakletmedeki yeri noktasındaki değerlendirmeye öncelikle Şam – Maan kısmı ile başlamak gerekir. Zira bu hat Akabe Körfezi ve Arap vilayetlerine en kısa mesafede bulunanıdır.

Hattın bu kısmında aralarında en fazla mesafenin bulunduğu iki istasyon, 25,3 kilometreyle, Curufu'd-Devariş ile Aneze olmuştur. Söz konusu kısımda sarp eğimler yer almamıştır. Dolayısıyla da Hicaz Demiryolu'nun geçerli olan lokomotif sürati saatte 23 kilometre olarak belirlenmişken, bu sürat burada 27 kilometreye yükseltilebilme imkânı bulmuştur. Yine adı geçen istasyonlar arasında dönüş yolculuğu yaklaşık 2 saat sürmüştür. Dolayısıyla da Şam'dan hareket eden yahut Maan'dan dönen trenler arasındaki fasılayı 2 saat olarak tayin etmek gerekmiştir. Böyle bir düzenleme neticesinde, her 2 saatte bir olmak üzere, 24 saatte 10 askeri trenin Şam'dan hareket etmesi mümkün hâle gelmiştir. Son trenin hareket etmesinden sonra 4 saatlik bir fasıla oluşmuştur. İkinci gün ise aynı sayıdaki tren Şam'dan hareket edebilmiş ve aynı günün akşamı Maan'dan ayrılmış olan ilk tren Şam'a ulaşabilmiştir.

Hicaz Demiryolu'nda kullanılan 46 ton ağırlığındaki yeni lokomotifler saatte 23 kilometre hızla 168 tonluk bir yükü taşıyabilmiştir. Sadece Amman'ın güneyinde bulunan eğimli arazide söz konusu hız saatte 15 kilometreye düşmüştür. Bir eşya vagonuna yaklaşık 4 ton ağırlık meydana getiren 40 insanın bindirilmesi mümkün olabilmıştır. Vagonun kendi ağırlığı ise 8 ton gelmiştir. Nihayeti itibarıyla bir yük vagonunun toplam ağırlığı 12 tonu bulmuştur. Dolayısıyla 800 kişilik

bir askerî taburun bütünüyle taşınabilmesi için gerekli olan vagon sayısı aşağıdaki gibi olmuştur:

	Gerekli Vagon Sayısı	Her Bir Vagonun Tonajı
800 kişi için	20	260
Her vagona 6 hayvan olmak üzere 60 sürü hayvanı için	10	120
Mühimmat için	1	23
Çadır için	1	23
Bagajlar için	1	23
Subaylar için	1	23
Bölük subayları adına 1 eşya vagonu olarak	1	12
Trenler için 1 sarnıç vagonu	3	105
Toplam	38	558

168 ton ağırlığında 10 trenin her gün Şam'dan hareket edebilmesi ve ihtiyaç duyulan suyun düzenli bir şekilde temin edilmesi hâlinde Şam'dan Maan'a her gün 3 tabur askerin nakledilmesi mümkün olabilmiştir.

Şam – Maan arasındaki 458 kilometrelik mesafe saatte 23 kilometre hız yapan yolcu trenleriyle, molalar vermek suretiyle, rahat bir ortamda 24 saatlik bir seyahat neticesinde tamamlanabilmiştir. Böyle bir yolculuğun ilk uygulaması hattın açılışı sırasında gerçekleştirilmiş 30 Ağustos 1904'te açılış kutlamalarına iştirak edecek olan misafirler beş hususi trenle ve molalar vermek suretiyle, Şam'dan Maan'a seyahat etmişlerdir. Mola verilen her istasyonda resmî karşılamaların yapılması ve bu karşılama törenlerinin normalden uzun bir zaman istasyonlarda kalmayı gerektirmiş olmasına rağmen, ilk trenin Maan'a ulaşması 24 saat içerisinde mümkün olabilmiştir. Bütün trenlerin Maan'a ulaşmaları için ise 32 saatin geçmesi gerekmiştir. 1905 yılı yazında yirmi sekiz Suriye taburu Yemen'de ortaya çıkan karışıklıkları gidermek üzere Şam'dan Maan'a sevk edilmişlerdir. Bu sevkiyat sırasında trenler mutadın dışında molalar vermek suretiyle yollarına devam etmişlerdir. Neticede trenlerin hedeflerine varmaları bir yahut iki gün sonra mümkün olabilmiştir.

Sefer zamanının uzamasına daha ziyade gece yapılan uzun duraklamalar sebep olmuştur. Maan'dan yola çıkarılan askerler 110 – 120 kilometre mesafedeki Akabe'ye gayet makul bir performans sayılabilecek olan 4 günlük bir zaman zarfında gidebilmişlerdir. Söz konusu sürenin maku-liyeti, askerlerin yaya gitmesi hâlinde yolu olmayan oldukça bozuk bir arazi üzerinde yürümek zorunda kalacakları gerçeği dikkate alındığında, daha iyi takdir edilecektir. Akabe'ye getirilen askerler burada gemilere bindirilmek suretiyle, beş günde varacakları, Hüdeyde'ye sevk edilmiştir.⁴⁵³

İNGİLTERE'NİN HİCAZ DEMİRYOLU İNŞAATI İLE İLGİLİ DEĞERLENDİRMELERİ

İngiliz makamları başlangıçta gerekli olan parayı Osmanlı Hükûmeti'nin nereden ve nasıl temin edeceği sorusunu dikkate alarak inşaatın gerçekleştirilmesinin pek de kolay olmayacağına inanmışlardır.⁴⁵⁴ İngilizler, hattın oldukça uzun olması, tabii engeller ve Osmanlı Devleti'nin mali açıdan içinde bulunduğu şartlar dolayısıyla böyle bir inşaatın gerçekleşmesini imkânsız görmüştür. Yapımı için çok kere gündeme gelen ve birçok defa projelendirilen Cidde – Mekke arasındaki yaklaşık 75 kilometre uzunluğundaki kısa demiryolu hattını gerçekleştirmek bile İngiliz otoritelerine göre, mali sıkıntılar dolayısıyla, oldukça zordu.⁴⁵⁵

Sultan II. Abdülhamid hattın en kısa zamanda Medine'ye ulaştırılması için iradede bulunabilirdi. Ancak onun bu yöndeki iradesini ciddiye almak bile İngiliz makamlarına göre bir anlamda “aptallık” olacaktı.⁴⁵⁶

İngilizler hattın inşası noktasında olumsuz bir inanca sahip olmakla birlikte inşası planlanan demiryolunu ve çizilen projeleri yakından takip etmekten de geri kalmamışlardır. Sadece hattın güzergâhına ilgi duymakla da kalmamışlar, dünyanın değişik yerlerinde, özellikle başta Hindistan olmak üzere sömürgelerinde, yaşayan Müslümanların inşaat karşısında ne gibi bir tavır sergilediklerinden de yakinen haberdar olmak istemişlerdir.⁴⁵⁷ İngiliz makamları Hindistan Valisi'nin bazı Hintli Müslümanların, mutaassıbane bir yaklaşım neticesi ifade etmiş oldukları,

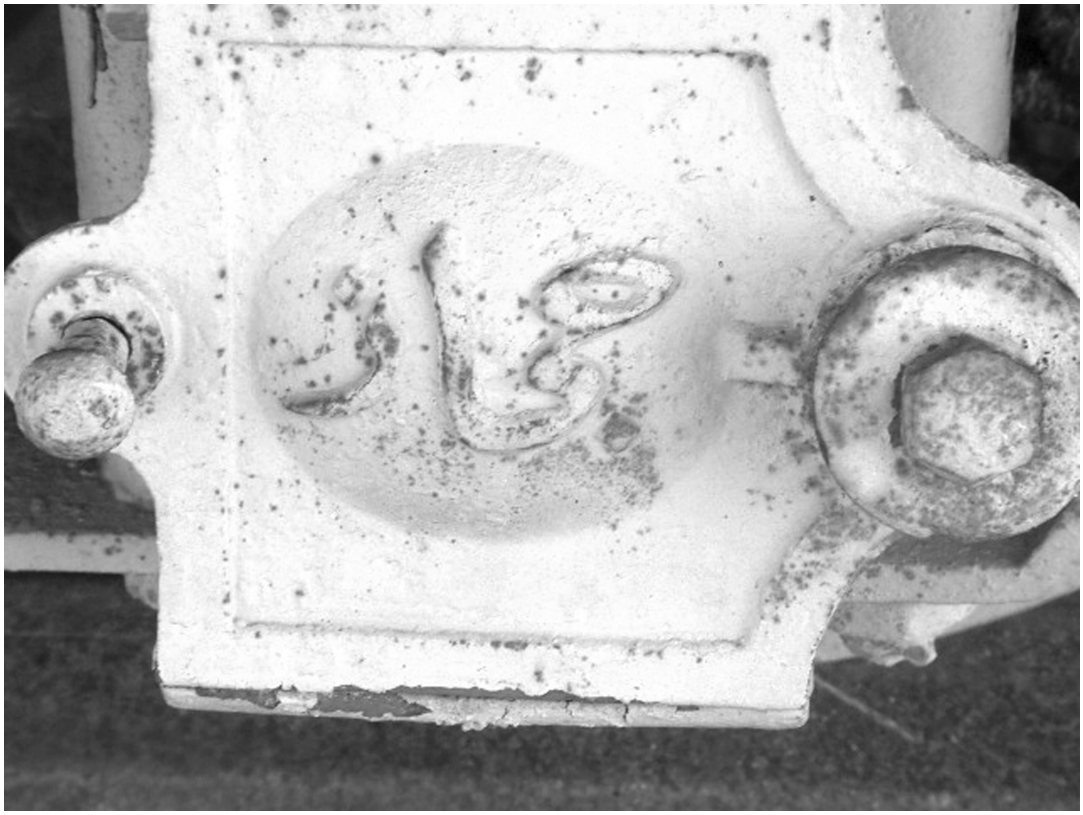
453 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

454 FO: 78/5452, The Marquess of Salisbury K.G., Istanbul May 23, 1900.

455 FO: 78/5452, Sir Nicholas O'Connor, G.C.B., G.C.M.G., Damascus, April 30, 1900.

456 IOR: L/P&S/10/12, W. S. Richards, Damascus, February 8, 1902.

457 FO: 78/5452, Marquess of Lansdowne, K.G., Istanbul, November 30, 1900.



Vagonlarda yılların silmediği Hicaz yazıları

Müserib hattının bir hafta içinde Amman'a, 9 ayda Katrana'ya ve nihayet 8 ayda Maan'a ulaşacağı şeklindeki konuşmalarını bile dikkatle kayda almışlardır.⁴⁵⁸

Yine İngiliz siyasetlerinin yaklaşımına göre hattın inşaatı her ne kadar başlamışsa da Fransız şirketinin inşaat için gerekli olan malzemelerin Beyrut – Müserib demiryolu vasıtasıyla taşınmasına müsaade etmemiş olması dolayısıyla ileriki zamanlarda inşa hızında ciddi derecede bir yavaşlamanın meydana gelmesi kaçınılmaz olacaktır. Böyle bir gelişmenin önüne geçilmesi ve inşaat malzemelerinin problemsiz olarak nakledilebilmesi ancak Osmanlı Hükûmeti'nin oldukça fazla harcama yaparak fahiş fiyatlarla Der'a – Hayfa şube hattını inşa etmesi ile mümkün olabilirdi.

Başlangıçta İngilizler her ne kadar bu yönde bir düşünce içerisinde olmuşlarsa da demiryolu hattının Mekke ve Medine'ye kadar inşa edilebileceğine dair 1903 yılında bariz bazı işaretlerin ortaya çıkması üzerine

458 FO: 78/5452, From Sir N. O'Connor to the Marquess of Landsdowne, Damascus, November 4, 1902.

neticenin hiç de kendilerinin iki yıl öncesinde sandıkları gibi olmaya-
cağını anlamaya başlamışlardır.⁴⁵⁹ İnşaatının her geçen gün ilerlemesi
üzerine İngiliz istihbaratı ve elçilik görevlileri demiryoluna daha fazla
ilgi duymaya başlamışlar, hattın her bölümüne dair detaylı bilgiler elde
edip raporlar hazırlamaya koyulmuşlardır. Bir taraftan hattın inşasına
dair bilgi edinirken diğer taraftan da demiryolunun muhtemel tamam-
lanma tarihi ile ilgili tahminlerde bulunmaya çalışmışlardır. Neticede
10 yıl içerisinde hattın tamamlanmasının muhtemel olduğu kanaatine
varmışlardır.⁴⁶⁰ Ancak hattın bir müddet sonra makul bir inşa düzeyine
ulaşması üzerine siyasi ve askerî açılardan Merkezî Arabistan ile ilgili bir
kısım hesaplamalar içerisinde girme lüzumu hissetmişlerdir.

İngiliz otoritelerine göre şayet Türkler hat üzerinde Merkezî Ara-
bistan'a karşı bir askerî hareket üssü oluşturmayı düşünürlerse bunun
için başlangıç noktası olarak Tebük yahut Ahdar'ı tercih etmeleri gere-
kecekti. Zira belirleyici bir faktör olarak su problemi gerçek bir problem
olarak mevcudiyetini sürdürmekteydi ve Hail'e en yakın yer olan Mu-
azzam su kaynakları bakımından son derece fakir bir hâldeydi. Dolayı-
sıyla Türkler başarılı olmak istiyorlarsa mevcut sistemlerini değiştirmek
uzun çöl yolculuklarında askerleri için daha mükemmel su tedarik sis-
temi icat etmek ve seyyar düşman kuvvetleri tarafından saldırıya uğra-
mayacak olan bir haberleşme hattı oluşturmak zorundaydılar. Cephane
ve erzak tedariki konusu en büyük problemi teşkil etmekteydi. Bunun
böyle olduğu da Arabistan'da yapılan seferlerde tecrübe edilmişti. Arap-
lar Türklerle karşı karşıya geldiklerinde genelde hep mağlup olmuşlardı.
Fakat ne zaman ki Araplar haberleşme hatlarına saldırmış ve tedarik
imkânını ortadan kaldırmışlardır işte o zaman Türkleri geri çekilmeye
mecbur bırakmışlardır. Bu durumun son bir örneğini en son yaşanan Ye-
men seferinde yahut kelimenin tam anlamıyla açlığa mahkûm olunması
dolayısıyla Kassim ve Hail seferlerinde görmek mümkün oluştur. Tecrü-
be edilen bu durumlar dolayısıyla Tebük yahut Muazzam'dan Merkezî
Arabistan'a doğru bir hareketin uygulamaya konması harita üzerinde
göründüğü kadar kolay bir işlem olmayacaktı. Böyle bir hareketin icra-
sı için, Türklerin pek de sahip olduğu söylenemeyecek olan, çok daha
mükemmel bir teşkilatlanma sistemine ihtiyaç duyulacaktı. Muhtelif alt
kabilelerin birleşimi ile oluşan büyük kabile liderleri İbn Suud ve İbn
Raşid'in her biri etraflarında 20.000 bedevi toplayabilirlerdi. Bu gücün

459 IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, December 15, 1903.

460 IOR: L/P&S/10/12, W. S. Richards, Damascus, February 8, 1902.

keşif görevini yürütecek 4.000 kadarı süvari olabilir. Geriye kalanlar ise beraberlerinde taşıdıkları fişek, su ve erzak ile develerle hareket edebilirlerdi. Bunların deve sırtında günde 90 ile 110 kilometre arasında yol kat etmeleri işten bile değildi. Türklerin ise hareket hâlindeki böyle bir güce karşı koyacak savunma noktaları mevcut değildi.⁴⁶¹

Bazı İngiliz temsilcileri ve siyasilere, hem öfke hem de ilgi duymanın ötesinde, Hicaz Demiryolu için alternatif güzergâhlar da belirlemişlerdir. Bunun sebebi ise Türklerin karadan başlatacağı bir hareketle Mısır'a saldırıda bulunabilecekleri düşüncesi idi. Mesela bir İngiliz temsilcisi, Hicaz Demiryolu inşası çalışmaları dolayısıyla elde edilen tecrübeler ışığında, Bağdat hattı ile birleşmek üzere Mısır ve Necef'te Fırat Vadisi'ni birbirine bağlayacak bir güzergâh teklifinde bulunmuştur.

Bu proje Mısır ile Mezopotamya'yı birbirine bağlayacaktı. Bu yerlerden ilki zaten zengin bir durumdaydı. Öteki ise verimli topraklarıyla kalkınmayı beklemekteydi. Demiryolu hattı Mısır ile Asur arasındaki eski yolu takip edecekti. Edom'un başkenti Maan yakınındaki kayalık Petra şehri bu hattın bir istasyonu olacaktı. Demiryolu hattı Kahire'den sonra Süveyş Kanalı'na yakın bir yerden geçtikten sonra Sina Yarımadası'nın karşısından Akabe Körfezi başlangıcına doğru ilerleyecekti. Oradan da Petra üzerinden Maan'a doğru yükselerek seyredecekti. Bu güzergâh üzerinde su bulma imkânı da olacaktı ve özellikle bahsi geçen son noktada güzel su kaynakları yer almaktaydı. Demiryolu hattı oradan, inşaata engel olacak herhangi bir dağ silsilesi olmayan, dalgalı taşlık bir çölden geçerek Sirhan Vadisi karşısına ulaşabilecekti. Hattın geçeceği bu bölümde hemen hemen hiç su olmadığı bir gerçektir. Fakat Hudruc'da güzel su kuyuları yer almaktaydı. Diğer yerlerde kazılacak kuyularla su elde etmek ise mümkündü. Yine Sirhan Vadisi'ne ulaşıldığında birkaç su kuyusuna ve yeterli su kaynaklarına ulaşmak mümkündü. Curuf mıntıkası Büyük Nefud Çölü'nün kuzey ucunda mühim bir vaha durumundaydı. Buradan bilerek uzak durulmuştu. Söz konusu vahada 50.000 nüfus yaşamaktaydı. Skaka ve Kara burada bulunan diğer önemli iki yerd.

Curuf'tan Fırat üzerinde bulunan Necef'e doğru demiryolu hattı, güzel meraların bulunduğu, Rualla ve Aneize bedevileri tarafından kullanılan birkaç su kuyusunun olduğu, Curufu'd-Devarış, Udiyan geniş çöküntüsü üzerinden ilerleyecekti. Sadece Maan ile Sirhan Vadisi

461 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

arasındaki kısa bir bölümde su bulmada güçlük çekilecekti. Fakat burada da kuyuları artırmak mümkündü. Demiryolu hattı burada bütünüyle iki bölge arasındaki ulaşımına bağlı kalacaktı. Fakat Bağdat Demiryolu'nun aşağı kısmı işletmeye açıldığında Mezopotamya'da meydana gelecek olan büyük gelişme dikkate alındığında, sulama projeleri uygulamaya konulduğunda ticari hayatın belli ölçüde gelişmesi söz konusu olacaktı. Bu hat Busra ve Aşağı Mezopotamya'dan Mısır'a giden en düz yol olacaktı. Öngörülen hat üzerindeki mesafeler şu şekilde gerçekleşecekti:

Akabe ve Petra üzerinden Kahire'den Maan'a kadar olan mesafe 492 kilometre; Maan – Curuf arası 420 kilometre; Curuf – Necef arası 500 kilometre idi. Dolayısıyla Kahire – Necef arası, 1.300 kilometrelik Şam – Medine arasındaki mesafeden biraz daha fazla olarak, 1.412 kilometreyi bulmaktaydı.

Bu hattın inşasının Akabe, Maan, Necef ve Kahire'de aynı anda başlaması mümkündü. Kilometre başına yapılacak olan masrafın ise genel olarak 1.400 lira tutması farz olunmaktaydı. Hat için yapılacak olan toplam masrafın ise 3.000.000 yahut 3.500.000 lira civarında olması beklenmekteydi. Bu hat, Nefud Çölü'nün kuzeyinden ve Cebel-i Şammar ve Hail bölgelerinden geçeceği için, Hicaz Demiryolu gibi doğrudan doğruya Arap bağımsızlığını tehdit de etmeyecekti. Türklerin Mısır'a saldırmak için hattın Akabe'de denize yakın bir noktadan geçmesi gerekecekti. Böyle bir durumda ise demiryolu hattı İngiliz kruvazörlerinin hedef alanı içinde yer alabilecekti. Dolayısıyla da Mısır'a karşı girişilecek herhangi bir işgal hareketi etkin bir şekilde kontrol edilebilecekti.⁴⁶²

HİCAZ DEMİRYOLU VE TAŞIMACILIK

Genel olarak bir değerlendirme yapmak gerekirse, Hicaz Demiryolu hattının tamamlanması Sultan II. Abdülhamid'in yapmaya çalıştığı birçok işlerden ayrı olarak sadece bu projesi ile taçlanması demektir.⁴⁶³ Şam – Mekke hattına gelince bu hat, Şammar ve Kasr bölgeleri başta olmak üzere, Osmanlı Devleti'nin Hicaz'da hâkimiyet kurabilmesi için mutlak surette gerekli idi.⁴⁶⁴ İslam'ın ortaya çıkışından Sultan II. Abdülhamid'in

⁴⁶² Aynı belge.

⁴⁶³ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

⁴⁶⁴ FO: 195/2198, Report on the Economic and Administrative State of the Hijaz Vilayet, October 1904 to February 1905.



Hicaz demiryolu ile Mukaddes beldelere giden hacı adayları İ.Ü. Yıldız Albümleri

iktidarına kadar hiçbir İslami çalışma Hicaz'da yapılan demiryolu kadar büyük ve muhteşem olmamıştı.⁴⁶⁵ Bağdat Demiryolu'nun yapılmasından sonra onunla birleşmesi hâlinde Hicaz Demiryolu hattının siyasi ve askerî öneminin hatırı sayılır derecede artacağına şüphe yoktu.⁴⁶⁶ İlk trenin Mekke'ye ulaşması şüphesiz ki Arabistan için yeni bir refah döneminin başlangıcını oluşturacaktı.⁴⁶⁷ Genel olarak belirtmek gerekirse Hicaz Demiryolu hattı her türlü övgüye değer durumdadır.⁴⁶⁸

Bağdat Demiryolu'nun inşası, Anadolu Demiryolu Şirketi ve Fransız Lübnan Demiryolu Şirketi ortaklığında, Torosların eteğinde bulunan Bulgurlu'ya kadar tamamlanmış durumdaydı. Tamamlanması gereken kısım Bulgurlu ve Halep arasında kalmıştı. İstanbul – Mekke ve Kızıldeniz arasında doğrudan bir bağlantının yahut ulaşımın sağlanabilmesi için söz konusu kısmın da tamamlanması lazımdı. Zira askerlerin nakli sırasında Racak'ta yaşanacak gecikmenin dikkate alınması gerekmekteydi. Ancak

465 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Therapia, Eylül 18, 1907.

466 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, İstanbul, November 17, 1906.

467 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Therapia, Eylül 18, 1907.

468 Ibid, Confidential, İstanbul, June 12, 1906.

bu istasyonda, İstanbul'dan gelen normal ölçekli hat dar ölçekli hatta dönüşmekteydi. Bu durum ise atların, vagonların ve mühimmatın vagonlardan indirilip başka vagonlara tekrar bindirilmesi demekti. Demiryolu raylarının söz konusu genişlik ve darlığı ve ona bağlı olarak demiryolu araçlarındaki farklılık tabii olarak hızın da değişmesini kaçınılmaz hâle getirmekteydi. Böyle olmakla birlikte iki hattın Bulgurlu'da birleşmesi sonrasında İstanbul'dan Mekke'ye aşağıdaki sürat ve saatte yolculuk yahut sefer yapılabilecekti:⁴⁶⁹

No	Güzergâh	Km	Saatteki Hızı (Km)	Süre (Saat Olarak)
1	İstanbul – Bulgurlu	918	60 Km	15.8
2	Bulgurlu – Halep	510	50	10.2
3	Halep – Racak	332	60	5.5
4	Racak – Şam	60	23	3.0
5	Şam – Mekke	1.800	23	78.5
Toplam				113.0

İstasyonlarda geçecek 7 saatlik mola süresi de dikkate alındığında toplam yolculuk süresi 120 saati bulmuş olacaktı. Bu da 5 gün demektir. Racak'taki boşaltma ve yüklemeleri ve diğer muhtemel gecikmeler de hesaplamaya dâhil edildiğinde asker nakli süresinin ister istemez 6 günü bulması kaçınılmaz olacaktı.⁴⁷⁰

Ne Doğu Ürdün taraflarında ne de Hicaz bölgesinde kıymete değer ve gelişme gösterebilecek herhangi bir sanayi kuruluşu yoktu. Kef ve Etseri yakınlarında volkanik Hanran dağları eteğine yakın bir yerde bulunan Sirhan Vadisi'nde tuz madeni mevcuttu. Ancak bu maden de kısmen kullanılmakta ve o yörede bulunan köylüler tarafından ilkel usullerle çıkarılmaktaydı. Elde edilen tuz deve sırtında Şam'a götürülmekteydi. Kalitesi bakımından ise takdire şayandı. Hanran – Adcling bölgelerinde ise sülfür ve petrol kaynakları, hiç dokunulmamış demir cevherleri ve diğer madenler yer almaktaydı. Bu madenlerin sahip oldukları rezervlerinin ne ölçüde olduğu ise bilinmemekteydi. Cedar yakınında yer alan Adcling bölgesinde geniş karo/çini yatakları bulunmaktaydı. Bu yataklardan güzel değirmen taşları elde edilmekteydi. Demiryolu hattının sözü edilen maden yataklarından azami derecede istifade edilmesine vesile olacağı ümit edilmekteydi. Demiryolu hattının inşa

469 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

470 Aynı belge.

edildiği tarihlerde harabe hâlinde olan ancak gümüş cevheri bakımından oldukça zengin bir durum arz eden Medyen (Midian) topraklarında bulunan eski Roma dönemine ait maden ocakları muhtemelen tekrar kiraya verilmek suretiyle işletilmeye başlanacaktı.

Herr von Kapp'ın verdiği bilgilere göre demiryolu hattının yıllık gelir durumu şu şekilde tahmin edilmekteydi:

“Hayfa – Der’a – Şam ve muhtemelen Der’a – Amman bölümlerinin -ki bunların toplam uzunluğu 385 kilometre idi- kilometre başına sağlayacakları yıllık gelir 3.000 frank yahut biraz daha fazla olabildi. Yermük ve Ürdün’ün son derece engebeli ve uçurumlu vadilerinden geçen Hayfa hattının, her şey hesaba katıldığı takdirde yahut netice itibariyle bakıldığı zaman, gelir noktasında sağlayacağı hiçbir şey bulunmamaktaydı. Cezril Ovası’ndan geçen hattın sunacağı katkı ise taşımacılık noktasında sahile yakın bir yerde deve kervanları ile yaşanacak rekabet yüzünden, son derece düşük olacaktı. Dolayısıyla da gerçek anlamda tüm gelir Hanran’dan elde edilecekti. Bu gelirin ise Müserib – Şam hattı ile paylaşılması gerekmektedir. Hicaz Demiryolu’nun Amman’ın güneyinde yer alan oldukça uzun kısmının ise zikre değer bir gelir sağlaması söz konusu değildi. Mekte hacılarının ücretsiz olarak taşınması ve Maan üzerinden her yıl Petra’ya çok az sayıda turist gitmesi söz konusu demiryolu hattının gelir temin etmesi noktasında kayda değer bir değişiklik sağlamamaktaydı. Maan’ın güneyinde yer alan hat bütünüyle askerî amaçlı bir hat olarak tasarlanmış ve demiryolu taburlarını taşımak üzere bu hatta haftada bir trenin sefer yapması kararlaştırılmıştı. Sınırlı bir trafik yoğunluğu dolayısıyla işletme masraflarının karşılanabilmesi ancak kilometre başına 1.500 franklık bir harcamanın yapılmasıyla mümkün olabilecekti. Bu da 1.600 kilometre uzunluktaki bir hat için yıllık 2,5 milyon frank masraf edilmesi anlamına gelmekteydi. Demiryolu hattının sağlayacağı yıllık gelirin işletme giderlerini karşılamaya kâfi geleceği ümit edilmekle birlikte, Hicaz Demiryolu’nun inşası için icat edilmiş olan vergilerin bir kısmının hattın inşaatının tamamlanmasından sonra da devam ettirilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla da inşaatın tamamlanmasından sonra hattın açıklarını kapatmak için para bulunamayacağı gibi bir endişeye kapılmaya gerek yoktu.”⁴⁷¹

471 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

İŞLETMEYE AÇILAN HATLAR

Demiryolu hattının trafiğe yahut işletmeye açılması inşa durumuna bağlı olmuştur. Bu anlamda iki şehir yahut yerleşim yeri arasında olup inşası tamamlanan hatlar işletmeye açılmıştır. Örneğin inşası tamamlanan Hayfa – Ürdün hattı 1 Eylül 1904'te trafiğe açılmıştır. Ürdün – Müserib hattında ise 1 Eylül 1905'te işletmeye geçilmiştir. Bu hat sayesinde Osmanlılar demiryolu hattı marifetiyle Akdeniz ile ilk defa irtibat kurabilmişlerdir. 1908 Temmuzunda başında Yenbu ile Medine arasındaki hat da hizmete açılmıştır.⁴⁷²

1907 Mayısında ise Hicaz Demiryolu'nun ana hattının Şam'dan Tebuk'e kadar olan 693 kilometrelik kısmında genel olarak işletmeye geçilmiştir. İnşaat için çalışan trenlerin daha ileriye Kalaatu'l-Ahda'ya kadar gitmeleri -ki bu 761 kilometrelik bir mesafe demektir- mümkün olmuştur.⁴⁷³ Yine 237 kilometre uzunluğundaki Şam – Amman hattı da öncelikle işletmeye açılan kısımlar arasında yer almıştır. Bu hatta beşi yük ve ikisi yolcu treni olmak üzere 7 tren her hafta gidiş – dönüş şeklinde sefer yapmıştır.⁴⁷⁴

İşletmeye açılan bir diğer hat ise Şam – Maan arasındaki 458 kilometrelik kısımdır. Bu kısmın resmî açılış töreni Sultan II. Abdülhamid'in tahta çıkışının yıldönümü gününe denk getirilmiş, tören Tarhan Paşa başkanlığındaki resmî bir heyetin iştiraki ile icra edilmiştir.

Muhtelif hatların açılışında icra edilen resmî törenlerin mahiyeti konusunda bilgi edinilmesi bakımından bazı hatların açılış töreni hakkında burada kısa bir bilgi vermek yararlı olsa gerekir:⁴⁷⁵

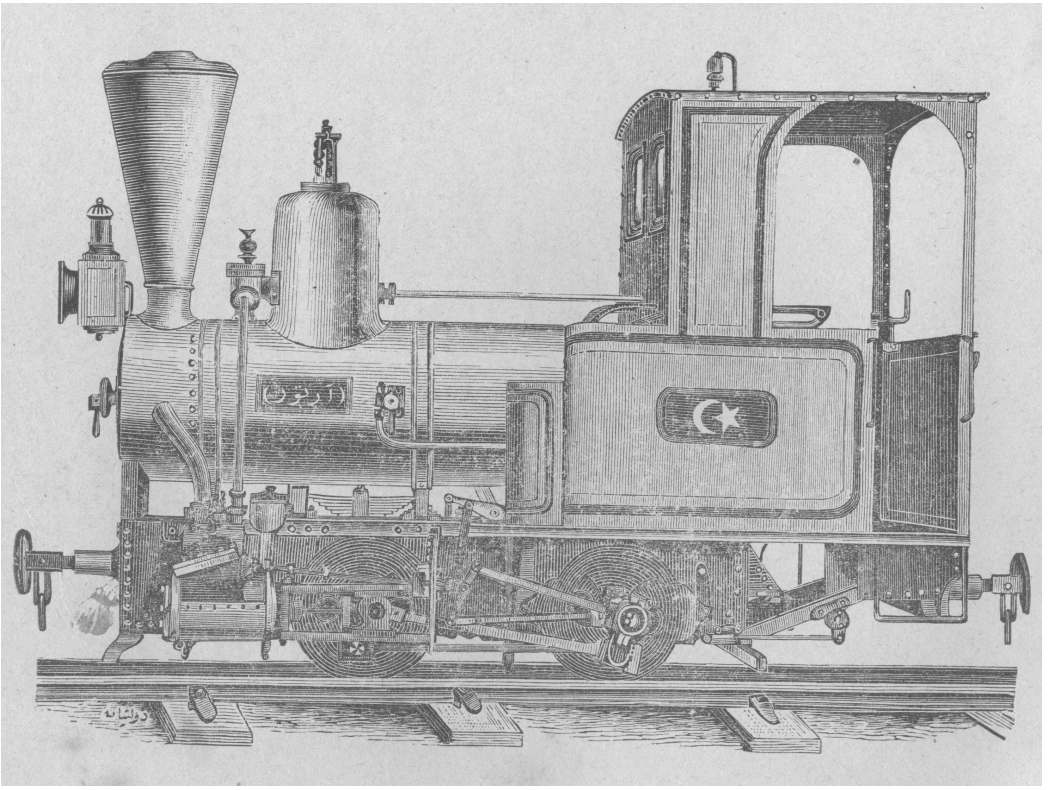
Resmî zevatın Şam – Maan hattının açılış törenine katılmalarını sağlamak üzere özel olarak 5 tren hazırlanmıştır. Trenlerden birisi yolcuların ihtiyaçlarını karşılamak üzere gerekli gıda ve malzemeleri taşımıştır. Trenler Şam'dan ikişer saat ara ile Maan'a hareket ettirilmiştir. Güzergâh üzerinde bulunan her istasyonda trenler resmî bir törenle karşılanmışlardır. İstasyonlar insanlarla dolmuş, harika bir şekilde süslenmiştir. Bu da tabii olarak trenlerin istasyonlarda normalden daha uzun bir süre kalmalarına sebebiyet vermiştir.

472 FO: 195/2286; Acting British Consul. Charge de Affaires, Istanbul, July 30, 1908.

473 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

474 IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, December 15, 1903.

475 IOR: L/P&S/10/12, From War Office to Foreign Office. (Report on the Hijaz Railroad by Major Maunsell, R. A., Confidential, Istanbul, July 27, 1907.



Hicaz Demiryolu için çizilen temsili lokomotif modelleri

Şam'dan Tebük'e uzanan 692 kilometrelik kısmın açılış töreni büyük bir coşku içinde gerçekleştirilmiştir. Sultan II. Abdülhamid'in tahta çıkışının yıldönümüne denk gelen açılış günü, katılımcıların tümü, sabah namazı vaktinde, Tebük'teki camiye gitmiştir. Camide Şam Müftüsü'nün imamlığında caminin açılış töreni yapılmış ve sabah namazı kılınmış, Sultan II. Abdülhamid'in sıhhat ve afiyeti için dualar edilmiştir. Resmî bir nutuktan sonra hazır bulunan askerî kıtanın önünden geçilerek, bando tarafından Hamidiye Marşı'nın çalındığı, kutlamaların icra edildiği, güzel bir surette kurulmuş olan çay ve kahve ikramlarının yapıldığı büyük bir çadıra geçilmiştir.

Bu muhteşem günde, Şam'dan getirilmiş olan topraklarla, günde beş defa top atışı yapılmış ve her top atışının ardından günün karakterini yansıtmak üzere şevkli bir surette "Padişahım Çok Yaşa!" haykırıışları yükselmiştir.

Törende ayrıca Tebük Askerî Hastanesi'nin temeli atılmış, inşaat taburunda görevini tamamlayan tüm askerlere hatıra madalyası, hediye olarak bir aylık ücret ve tezkereleri dağıtılmıştır. Tebük'ün dışına doğru

demiryolu hattının 2 kilometrelik mesafesi, çok yavaş bir surette gidilerek, iki buçuk saatte kat edilmiş, askerlerin inşa ettikleri hat gıpta ile gezilmiştir.

Süvari müfrezeleri ve bedevi süvarileri büyük bir heyecan içerisinde kutlamaya iştirak etmişlerdir. Medine ve Suriye'den gelen birçok Arap şeyhleri ve bedevileri Tebük'e gelmiş, Sultan II. Abdülhamid için dua da bulunmuşlardır. Açılış töreni dolayısıyla Sultan II. Abdülhamid de asker evlatlarına ve önde gelen katılımcılara, Rahim Paşa vasıtasıyla, selamlarını iletmiştir.

Gün boyunca karşılıklı kutlamalar devam etmiştir. Kurbanlar kesilmiş, etli pilavlar, tatlılar sunulmuş, tüm şeyh ve bedevilere usulen hafif yiyecek ve içecekler, asker ve misafirlere lezzetli yemekler ikram edilmiştir. Geceleyn şehir binlerce fenerle aydınlatılmış, ateşler yakılmış, şenlik sabaha kadar devam etmiştir. Padişah'ın sıhhat ve afiyeti için yapılan haykırışlar her taraftan işitilmiştir.

Kutlamanın ertesi sabahı katılımcılar Hayfa'ya doğru hareket etmiş daha sonraki gün ise Şam'a ulaşmıştır. Nihayet Hamidiye Hicaz Demiryolu'nun Tebük kısmının açılış kutlamaları "Padişahım Çok Yaşa!" haykırışları arasında muhteşem bir surette tamamlanmıştır.⁴⁷⁶

Yine burada açılış kutlaması kısaca zikredilebilecek olan bir diğer hat ise Medayin-i Salih – el-Ula hattıdır.

Bu hattın açılış törenlerine katılmak üzere İstanbul'dan özel bir heyet gönderilmiştir. İstanbul'dan yola çıkan heyet önce Şam'a, oradan da iki trenle Medain Salih ve el-Ula'ya ulaşmıştır.

Sultan II. Abdülhamid'in tahta çıkış gününe denk getirilen açılış töreninin ardından heyet trenle Hayfa'ya geçmiştir.

Heyete katılanlar arasında Ferik Auler Paşa, Ferik Cevad Paşa, İsmail Hakkı ve Ali Nuri Beyler de yer almıştır.

el-Ula'ya gidişinde heyete İnşaat Nazırı Müşir Kazım Paşa, Ulaştırma Nazırı Müşir Ali Rıza Paşa, Muhafız-ı'l-Hac Abdurrahman Paşa ve önde gelen yaklaşık 100 kişi refakat etmiştir.

Heyet-i Şahane daha sonra, Beyrut'tan sonra Halep ve Ereklı üzerinden İstanbul'a dönmüştür.⁴⁷⁷

476 IOR: L/P&S/10/12, From War Office to Foreign Office. (Report on the Hijaz Railroad by Major Maunsell, R. A., Confidential, Istanbul, July 27, 1907.

477 IOR: L/P&S/10/12; Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Istanbul, Eylül 25, 1907.

Hicaz Demiryolu hattının son açılış kutlaması, hattın bütünüyle tamamlanması üzerine, 11 – 12 Eylül 1908’de düzenlenmiştir.

Bu kutlama için Mekke’den birkaç yüz temsilci seçilmiştir. Mekke nüfusunun değişik kesimlerinden seçilen katılımcılar Mekke Şerifi tarafından Medine’ye gönderilmiştir.⁴⁷⁸ Şerif, Ulema, Müftü, Mutasarrıf ve şehrin önde gelen diğer şahsiyetleri açılış töreninde yer almıştır.⁴⁷⁹ Nihayet Eylül 1908’de 1.300 kilometrelik Hicaz Demiryolu hattının açılış kutlamaları büyük bir coşku ile tamamlanmıştır.⁴⁸⁰

Hatların peyderpey tamamlanması ve tamamlandıkça da işletmeye açılmaları dolayısıyla ulaşımdan elde edilen gelirler tabii olarak her geçen gün artmaya başlamıştır. Başlangıçta işletmeye açılan hatlardan elde edilecek en düşük gelirin aylık 600 lira kadar olması hesaplanmıştır. Bu miktarın 2.000 liraya kadar, belki abartılı bir şekilde, hesaplanması da söz konusu olmuştur, fakat makul olanın bu miktarın ayda 1.000 lira kadar olduğudur.⁴⁸¹

HATTIN BÖLGESEL KALKINMAYA KATKISI

Hattın inşası öncesi ve esnasında bölgedeki ticari hayata büyük bir katkı sağlayacağı ümit edilmiştir. Bununla birlikte hattan azami derecede istifade etmenin önünde birtakım engellerin olduğu da göz ardı edilmemiştir. Söz konusu engellerin başında Der’a’dan Medine’ye kadar olan güzergâh üzerinde, işçilerin hareketlerini sınırlayıp, en ufak bir kızgınlık neticesinde, trafiğe mani olabilen bedeviler yüzünden hızlı ve güvenli ulaşımın yapılmasının riskli olması gelmiştir.

1908 yılı zarfında bedeviler tarafından demiryolu hattına 123 saldırı gerçekleştirilmiştir. Bu saldırılar sırasında telgraf hatları tahrip edilmiş, raylar yerinden sökülmiş yahut istasyonlara zarar verilmiş, yolcu ve vagonlar soyulmuştur. Her saldırı sonrasında Osmanlı Hükûmeti tahrip edilen yerleri tamir etmekle yetinmek zorunda kalmış, çöle çekilmeleri ve dolayısıyla bulunmaları imkânsız olan söz konusu tahripkârlara yönelik herhangi bir cezalandırma hareketinde bulunamamıştır. Belki acı olan bir diğer husus demiryolu sayesinde halkın içinde bulunduğu

478 FO: 195/2286; Acting British Consul. Charge de Affaires, Istanbul, July 30, 1908.

479 FO: 195/2286, Charge d’Affaires, Istanbul, (S. Mohammad Hasan, Jeddah) August 17, 1908.

480 FO: 424/219, Sir G. Lowther to Sir Edward Grey, Istanbul, April 5, 1909.

481 IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O’Conor, Damascus, December 15, 1903.



*Medine'den geri dönüş yolundaki hacılar Maan İstasyonu'nda İslam âlemi,
Osmanlı Devleti ve padişah için dua ederken İ.Ü. Yıldız Albümleri*

sefalet ve geçim sıkıntısının ciddi derecede giderileceği gerçeğinin halka anlatılamamış olmasıdır. Bu noktada Osmanlı Hükûmeti bedevileri kendi yanına çekmeye çalışmış ve bunun için de hediye adı altında paralar dağıtmış yahut da muayyen sayıdaki askerî bir kuvvet süratle bedevilerin üzerine sevk edilmiştir.

Demiryolu hattının inşasından hemen sonra Amman çevresi ve Zerka Vadisi'ndeki verimli topraklar bölgede bulunan köylerde yaşayan ve kendilerini bedevilere karşı koruma gücü bulan Çerkez nüfus tarafından işlenmeye başlanmıştır. Yine zengin topraklara sahip olan Hanran bölgesindeki zirai faaliyet de belli bir ölçüde güneye ve Der'a'ya doğru uzayıp gitmiştir. Esasen bu bölge demiryolu hattına en fazla gelir temin sağlayan yerdir. Hayfa şubesi üzerinde bulunan Esdraelon yahut diğer adı ile Merc Amir'in verimli toprakları da demiryolu hattı açısından, ticari noktada, mahalli deve kervanları ile rekabetin gerçekleştiği bir yerdir. Hayfa hattı üzerinde bulunan Nazares ve Tiberya'dan Şam'a kadar olan

kısım ise Avrupalı turistler dolayısıyla gelir sağlama noktasında mühim bir durum arz etmiştir. Dolayısıyla da hattın gerçek anlamda gelir sağlayan kısmı genel olarak Şam – Amman arası ve Hayfa şubesi olmuştur. Amman – Maan arası ve Arabistan’ın güneye doğru olan yerleri çölden geçtiği için getirisi olmamıştır. Bununla birlikte 1906 yılında demiryolunun Tebük’e kadar olan kısmında hacca gidiş ve gelişler dolayısıyla 12.000 liralık bir gelir elde edilmiştir.⁴⁸²

Bedevilerin demiryolu hattına karşı muhalefetlerinin devam etmesi sık sık çatışmaların yaşanması ayrıca Hicaz Demiryolu hattı üzerinde büyük şehirlerin olmaması ve önemli köylerin yahut yerleşim yerlerinin bulunmaması hattın ticari açıdan meydana getireceği etkiyi kırmıştır.

Bütün bunlara rağmen demiryolu hattının hac mevsiminde hacılar için büyük faydalar sağladığını da göz ardı etmemek gerekir. Tabi demiryolu hattının hacılara sunmuş olduğu bu büyük kolaylık Şam vilayetinin 1908 yılında hac dolayısıyla 10.000’den fazla hacı Şam’dan geçerek kutsal mekânlara gidip gelmiştir. Dolayısıyla da her hacının, küçük de olsa alışveriş yapmış olması, Şam’daki ticari hayata hareketlilik sağlamıştır. Diğer taraftan hattın Mekke’ye ulaşması hâlinde yılda en az 10.000 hacının Şam’dan geçeceği muhakkak hâle gelmiştir. Dolayısıyla hattın Mekke – Cidde arasında yapımının gerçekleştirilmesi hâlinde ticaretin daha da artacağı çok da iyimser bir düşünce olarak değerlendirilmemiştir.⁴⁸³

KAMUNUN VE BASININ HİCAZ DEMİRYOLU HATTINA İLGİSİ

Şam – Mekke arasında bir demiryolu hattı inşa edileceği haberleri İstanbul basınına ciddi derecede meşgul etmiştir.⁴⁸⁴ Bu ilgi sadece İstanbul basını ile sınırlı kalmamış bütün Osmanlı basınına da yakından alâkadar etmiştir.⁴⁸⁵ Her sınıftan Türk’ün sonraki zamanlarda da hattın inşa seyrine dair duyduğu ilginin derecesi takdire şayandır. Özellikle halkın eğitimli kesimi söz konusu projenin gerçekleşeceği yolunda kesin bir inanca sahip olmuş, hattın siyasi ve askerî açıdan güç sağlayacağına kesin bir

482 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

483 Aynı belge.

484 FO: 78/5452, Sir Nicholas O’Conor, G. C. B., G. C. M. G., Damascus, April 30, 1900.

485 FO: 78/5452. H. R. O’Conor, Istanbul May 23, 1900.

Ce numéro contient le deuxième fascicule du roman de M. Gaston Leroux : LE PARFUM DE LA DAME EN NOIR.

L'ILLUSTRATION

Prix du Numéro : 75 Centimes.

SAMEDI 3 OCTOBRE 1908

66^e Année. — N^o 3423.



LE RAIL A MÈDINE, LA VILLE SAINTE

Inauguration du chemin de fer du Hedjaz : le discours de l'ingénieur principal Mouktar bey.

Photographie de M. Ger. ais-Courtellemont. — Voir l'article, page 219.

L'Illustration dergisinin 3 Ekim 1908'deki kapağında Hicaz Demiryolu'nun Medine'ye ulaştığı bütün dünyaya duyuruluyor. Fotoğrafta Muhtar Paşa Medine'de padişahın name-i hümayununu okurken gözükmetedir.Y. Çağlar Arşivi

surette inanmıştır.⁴⁸⁶ Proje ile ilgili olarak örneğin İkdam Gazetesi 27 Temmuz 1900 günkü sayısında şöyle bir makaleye yer vermiştir:

“İslam coğrafyasının her bir parçasındaki Müslümanlar Sultan II. Abdülhamid tarafından gündeme getirilen Hicaz Demiryolu hattının yapımına katkıda bulunmak üzere birbirlerini teşvik etmektedirler. Bombay’dan özel bir surette elde edilen haberlere göre Hindistan Müslümanları hattın inşasına büyük bir coşku ve takdirle katkıda bulunmaya hazır bulunmaktadır ve Hindistan’da bulunan Osmanlı temsilcilerine bu anlamda müracaat etmeye ve yardımlarını sunmaya başlamışlardır. Dolayısıyla da [Osmanlı] hilafete bağlılıklarını göstermek ve onu kabul etmekle İslam kardeşliklerini çok aşikâr bir surette ortaya koymaktadırlar.⁴⁸⁷”

Basında bu türden yayınların dışında Hicaz Demiryolu’nun tamamlanan kısımlarının açılış törenlerine de yer verilmiştir. Kamuoyunun dikkati bu türden açılış kutlamalarına, karşılaşılan engellere rağmen hattın yapımının başarı ile devam ettiğine ve hattın gelecekteki vazgeçilmez önemine dikkat çekilmiştir. Basında hattın tamamlanan kısmının ehemmiyetinden şu şekilde söz edilmiştir:

“... kısa bir süre içerisinde tamamlanan bu fevkalade çalışma Sultan II. Abdülhamid’in ortaya koymuş olduğu birçok başarılarından sadece birisi olmuştur. Müslümanların gözünde ehemmiyetli bir değer ifade eden ve kutsiyet taşıyan bu hattın geri kalan kısmının da çok yakın bir zamanda nihayete ulaşacağı ümit edilmektedir. Dolayısıyla hacılar böyle bir imkândan faydalanmak suretiyle kutsal beldelere rahat bir şekilde gitme, dua ve niyazda bulunma imkânına kavuşacaklardır. Bundan daha muhteşem bir dinî hizmetin varlığından söz edilebilir mi? Bütün Müslümanlar yüce sultanımızın bu olağanüstü ve hayırlı hizmetlerinin tamamlanmasından tabii olarak gurur duymaktadır. Çalışma, inananların refahını temin altına almanın ötesinde aynı zamanda bizatihi kendi içerisinde de tüm güzelliği, dinî ve gayridiniliği ve faydayı ihtiva etmektedir. 2.000 kilometreden ziyade bir uzunluğa sahip

486 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

487 FO: 78/5452, Marquess of Salisbury K. G., Therapia July 27, 1900.

olan bu muazzam hat tüm bölgenin canlanması, refah ve zenginliğe bürünmesine öncülük edecektir. Hicaz Demiryolu hattının şube hatlar vasıtasıyla özellikle Bağdat Demiryolu ile bağlantı kurmasından sonra Osmanlı coğrafyasının hiçbir noktası faydadan hali kalmayacaktır. Muhteşem olarak değerlendirilmesi gereken bir diğer husus ise Hicaz Demiryolu'nun inşasında baştan beri ortaya konmuş olan hızdır. Şam'dan Tebük'e kadar olan mesafe, bir hayli köprü, tünel ve daha birçok şeyin inşasını gerektirmiş olmasına ve bütün bunları yapabilmek için de ayrıca fazladan zamana ihtiyaç duyulmuş olmasına rağmen, padişah efendimiz tarafından alınan tedbirler sayesinde, her şey olağanüstü bir hız sergilenmek suretiyle nihayete erdirilmiştir. Her bir fert ümit etmekte ve samimiyetle arzulamaktadır ki Allah'ın rızasını ve peygamberin hoşnutluğunu kazandıran, böylesi muhteşem bir çalışma en kısa zaman içerisinde bütünüyle tamamlanmalıdır. Şurası muhakkaktır ki bu devasa hattın en önemli kısmını yapmış az bir zaman içerisinde bitirilmiştir. Kalan kısmı da fazla bir zaman geçmeden bitirilecektir.⁴⁸⁸

488 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906; Newspaper Extracts "İkdam" August 19 (Eylül 1), 1900.



Medine'de demiryolunun ulaştığı son nokta. Fotoğraf Ö. Akpınar

SONUÇ

Hicaz Demiryolu projesi Osmanlı Devleti'nin bir yönüyle askerî kapasite ve kabiliyetini diğer yönüyle de siyasi otoritesini artırmasının bir arayışı olarak ortaya çıkmıştır. Böyle devasa bir projeyi gerçekleştirmeye kalkışmanın ardında aynı zamanda Avrupa devletlerine, özellikle de İngiltere ve Fransa'ya meydan okuma vardır. Uzunluğu, engelleri ve sergilediği problemleri itibarıyla devrine göre inşası çok zor olan böyle bir teşebbüsün başarıyla neticelenmesi Sultan II. Abdülhamid'e iktidarının gerçek anlamda tacını giydirmiştir. Zira Şam – Mekke hattı Osmanlı Devleti'nin Şarhar ve Kasr bölgeleri vasıtasıyla Hicaz üzerinde sağlam bir otorite sağlamasına imkân tanımıştır.

Hicaz Demiryolu hattının bir diğer özelliği ise İslam tarihinde belki de hiçbir vakit bu denli büyük ve etkin bir proje gerçekleştirilmemiştir. Hattın kendine özgü siyasi ve askerî önemi zaten takdire şayan bir durum arz etmişken, ehemmiyetinin, kısa bir zaman sonra şube hatları vasıtasıyla, Bağdat Demiryolu ile birleşmesi hâlinde daha da artacağı muhakkaktı. Böyle bir bütünlük aynı zamanda İstanbul ile Mekke arasında ulaşım ve haberleşme bütünlüğünü de sağlamış olacaktı. Diğer taraftan hattın tamamlanması ve ilk trenin Mekke'ye ulaşması bütün Arap yarımadası için yeni bir refah döneminin de başlangıcını oluşturu-
racaktı.

İnşa çalışmalarının başlangıcında hattın bütünüyle Türk mamul ve mühendislerinin eseri olması arzu edilmişse de bu devasa hattın tamamlanabilmesi için teknik ve mühendislik anlamda dış yardım ve malzemeye başvurmak kaçınılmaz olmuştur. Dolayısıyla da yabancı mühendisler demiryolu hattının idari ve teknik yönünün gerçekleştirilmesi işini üstlenmiş, Osmanlı askerleri ise işgücünü karşılamıştır. Şurasını açık yüreklilikle ifade etmek gerekir ki askerlerin yoğun işgücü elde edilmemiş olsaydı hattın inşasını başarmak imkânsız olurdu. Zira bütünüyle çöl olan bir arazide gerekli işgücünü, yüksek fiyat ödemek suretiyle

de olsa, bulmak imkânsız bir durumdu. Bu gerçeğin ötesinde dikkate alınması gereken bir diğer mühim husus da askerlerin sağlamış olduğu düşük maliyetli işgücü dolayısıyla hattın inşasının Osmanlı Devleti'nde inşa edilen diğer demiryolu hatlarına nispetle daha az maliyetle tamamlanmış olmasıydı.

Hicaz Demiryolu hattının inşa edilmesindeki temel gaye askerî operasyonları kolaylaştırmaya yönelik olmuştur. Hat bu gayeyi gerek o devirde gerekse daha sonraki tarihlerde hızlı ve etkin bir şekilde gerçekleştirebilmiştir. Örneğin 1905 yazında Yemen'de patlak veren isyanı bastırmak üzere görevlendirilen 28 Suriye taburu Şam'dan Maan'a Hicaz Demiryolu hattı kullanılarak gönderilmiştir. Hattın kullanımı dolayısıyla söz konusu askerlerin hedeflerine varmaları bir iki günlük bir zaman zarfında mümkün olmuştur. Oysaki hattın inşasından evvel Suriye'den Hudeyde'ye asker sevk edilmesi hâlinde askerlerin Hudeyde'ye varmaları ancak 10 – 11 gün zarfında mümkün olabilmıştır. Süveyş Kanalı kullanılarak asker sevk edilmesi hâlinde ise askerlerin hedeflerine ulaşmaları için haftalar geçmesi gerekmiştir.⁴⁸⁹ Yine 1908 – 1910 ve 1914 – 1918 askerî operasyonları da asker ve cephane sevkiyatını kolaylaştırmak suretiyle, Hicaz Demiryolu hattının yararlılığını ortaya koyduğu bir diğer örnek alan olmuştur.

Hicaz Demiryolu hattının sunmuş olduğu fayda sadece askerî operasyonlarla sınırlı kalmamış, inşa edilen bu hat sayesinde 1.200 kilometrelik mesafeyi yolcuların 72 saat yani 3 günde kat etmeleri mümkün hâle gelmiştir. Bu durum özellikle hacılar için son derece büyük bir kolaylık ve rahatlık sağlamıştır. Yolcuların ibadetlerini rahat ve huzur içerisinde yapabilmeleri için trenin hareket saati ve vereceği molalar namaz vakitlerine göre ayarlanmış, vagonlardan birisi mescit olarak tanzim edilmiş ve ibadet konusunda hacı ve yolculara yardımcı olmak üzere bir de din görevlisi tayin edilmiştir.

1 Eylül 1908'de Hicaz Demiryolu hattının nihai olarak işletmeye açılışından sonra 1912 yılına kadar Osmanlı coğrafyasının muhtelif noktalarından hacca gitmek isteyen 30.000 kişi bu demiryolu vasıtasıyla Medine'ye yolculuk etmiştir. Hac ibadeti dolayısıyla kutsal mekânlara giden hacılar hariç olmak üzere 1914 yılına kadar demiryoluyla yolculuk eden insan sayısı ise yılda 300.000 kişiye yükselmiştir.

489 Aynı belge.



Hamidiye Hicaz Demiryolu'nun son durağı Medine Tren İstasyonu.

Fotoğraf Ö. Akpınar

Esasen askerî-siyasi ve dinî bir hat olan Hicaz Demiryolu hattı, 25 Temmuz 1907 tarihinde Cologne Gazette'de çıkan⁴⁹⁰ bir makalede de ifade edildiği üzere, "Türkler tarafından tamamlanan ve gerçekten takdire şayan bir çalışma" olmuştur. Böyle bir çalışmanın gerçekleştirilmesi ile Osmanlı kabiliyeti sergilenmiş, Sultan II. Abdülhamid ve Osmanlı idarecilerinin stratejik ve politik anlamda bilinenlerden farklı olarak nasıl bir yol izleyebilecekleri ortaya konmuştur. Her şeyden önce böyle bir demiryolu hattının inşası ile Mekke ve Medine emniyet altına alınmıştır. Bir anlamda hattın inşa edilmesiyle, Kızıldeniz'in doğu sahillerini sınırları içerisine katmak suretiyle bütünüyle Mısır'ın bir parçası hâline getirilmesi arayışları ve kutsal beldelerin hâkimiyetinin elde edilmesi düşüncesi ve dolayısıyla da bir ihtimal de olsa, hilafetin Hidivlerin eline geçirilmesi yahut hiç olmaz ise Mekke Emiri üzerinde otorite sağlanması istekleri bertaraf edilmiştir. Yine Yemen'deki asi kabilelerin güneyden hareketle tehlikeli bir durum oluşturabileceklerine dair düşünceler bütünüyle Hicaz Demiryolu sayesinde son bulmuştur.

490 IOR: L/P&S/10/12, From Sir F. Lascelles to Sir Edward Grey, August 14, 1907.

Burada üzerinde durulması gereken bir diğer husus ise hiç şüphesiz ki Hicaz Demiryolu hattının inşası için İslam dünyasının sunmuş olduğu maddi destektir. Söz konusu bağışlar 1 Eylül 1906 tarihi itibarıyla 57.000.000 frankı bulmuştur. Bu miktar 1908 Eylülü itibarıyla daha büyük rakamlara ulaşmıştır. Dolayısıyla da dünya Müslümanlarının sunmuş olduğu bu büyük maddi destek Hicaz Demiryolu inşaatına finansman bakımından ciddi bir rahatlama sağlamıştır.

Hicaz Demiryolu hattı inşasının gerçek anlamda itici gücü hiç şüphesiz ki Sultan II. Abdülhamid ve mabeyincisi İzzet Paşa olmuştur.

Hicaz Demiryolu hattının inşasının teknik açıdan sorumluluğunun Alman asıllı bir mühendis olan, bütün kariyerini Geheimrat von Kapp'ın idaresinde Türkiye'de inşa edilmiş bulunan demiryolu hatlarında ustabaşılikten başmühendisliğe kadar yükselmiş olarak tamamlayan Herr Meissner Paşa'nın omuzlarına yüklenmiş olduğunu da unutmamak gerekir.

RAPORTÖR KONSOLOS VE YARDIMCI KONSOLOS İSİMLERİ

Nicholas R. O'Connor, Vice Consul, Therapia.

F. R. Mansell, Lt. Col., Constantinople.

J. N. Monahan, Şam.

W.S. Richards, Consul, Şam.

N. O'Connor to Marques of Landsdowne, Constantinople.

W.S. Richards to N. O'Connor, Consul, Şam.

General Wilkiel Young, Consul, Syrie.

Sir R. N. O'Connor to Sir Edward Grey, Constantinople.

Loiso, Vice Consul, Constantinople.

Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Constantinople.

Telegram by His Excellency Rahmi Pasha, Aide – de – Camp of the Sultan, and a member of the High Committee of Military Inspection.

War Office to Foreign Office.

Sir F. Lascelles to Sir Edward Grey, Berlin.

G. P. Devey to Sir N. O'Connor, Consul, Şam.

J. N. Monahan to Sir N. O'Connor, Consul, Jeddah.

Sir Gerard Lowther to Sir Edward Grey, Constantinople.

G. P. Devey to Sir Gerard Lowther, Consul, Şam.

Sir Gerard Lowther to Sir Edward Grey, Constantinople.

J. N. Monahan to Sir Gerard Lowther, Consul, Jeddah.

Report on the Hijaz Railroad by Herr von Kapp Kohlstein.

Memorandum by Mr. G. A. Lloyd on Hijaz Railroad.

Report by Auler Paşa respecting the Hijaz Railroad.

Report on the Hijaz Railroad by Major R. A. Maunsell.

BİBLİYOGRAFYA

Birincil Kaynaklar

Arşiv Kaynakları

1. Indian Office Library and Records, Londra, Political and Secret Department,

London, İngiltere:

L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

Foreign Office Archive, Londra, İngiltere:

FO: 195/2286, Acting British Consul. Charge de Affaires, Istanbul, July 30, 1908.

FO: 195/2286, Charge d'Affairs, Istanbul, (J.H.McMahan, Consul, Jeddah) August 17, 1908.

FO: 424/219, Sir G. Lowther to Sir Edward Grey, Istanbul, April 5, 1909.

FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor, November 10, 1902.

FO: 78/5452, Sir Nicholas O'Connor, G. C. B., G. C. M. G., Şam, April 30, 1900.

Hicaz Demiryolu'na Dair Konsolos ve Yardımcı Konsoloslar Tarafından Hazırlanan Rapor, Telgraf ve Layihalar

Rapor İsimleri, Konsolos ve Yardımcı Konsolos İsimleri

Nicholas R. O'Connor, Vice Consul, Therapia.

F. R. Mansell, Lt. Col., Constantinople.

J. N. Monahan, Şam.

W.S. Richards, Consul, Şam.

N. O'Connor to Marques of Landsdowne, Constantinople.

W.S. Richards to N. O'Connor, Consul, Şam.

General Wilkiel Young, Consul, Syrie.

Sir R. N. O'Connor to Sir Edward Grey, Constantinople.

Loiso, Vice Consul, Constantinople.

Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Constantinople.

Telegram by His Excellency Rahmi Pasha, Aide – de – Camp of the Sultan, and a member of the High Committee of Military Inspection.

War Office to Foreign Office.

Sir F. Lascelles to Sir Edward Grey, Berlin.

G. P. Devey to Sir N. O'Connor, Consul, Şam.

J. N. Monahan to Sir N. O'Connor, Consul, Jeddah.

Sir Gerard Lowther to Sir Edward Grey, Constantinople.

G. P. Devey to Sir Gerard Lowther, Consul, Şam.

Sir Gerard Lowther to Sir Edward Grey, Constantinople.

J. N. Monahan to Sir Gerard Lowther, Consul, Jeddah.

Report on the Hijaz Railroad by Herr von Kapp Kohlstein.

Memorandum by Mr. G. A. Lloyd on Hijaz Railroad.

Report by Auler Paşa respecting the Hijaz Railroad.

Report on the Hijaz Railroad by Major R. A. Maunsell.

Tetkik Eserler ve Araştırmalar

Kitaplar:

Eraslan, Cezmi; II. Abdülhamid ve İslam Birliği, İstanbul 1992.

Rüştü Paşa, Akabe Meselesi, İstanbul, 1326.

Khairallah, Shereen; Railroads in the Middle East 1856 – 1948 (Political and Economic Background), Librairie du Liban, 1991, (Lebanon).

Gülsoy, Ufuk; Hicaz Demiryolu, İstanbul 1994.

Engin, Vahdettin; “Osmanlı Devleti’nin Demiryolu Siyaseti”, Türkler, Yeni Türkiye Yayınları, v. XIV, Ankara 2002.

Ochsenwald, William; The Hijaz Railroad, The University Press of Virginia, 1980.

Makaleler:

Eyyuboğlu, Emine; “Hicaz Demiryolu İnancın ve Emegın Yolculuğu”, PTT Dergisi, Ocak 2002, Ankara, Number 27.

Özyüksel, Murat; “Hicaz Demiryolu Türkler”, Türkler, Yeni Türkiye Yayınları, v. XIV, Ankara 2002.

Öztürk, Said; “Hicaz Demiryolu”, Osmanlı Devleti’nin 700. Kuruluş Yıl dönümünde Sultan II Abdülhamid Dönemi Paneli (II), Bilge Yayıncılık, İstanbul 2000.

Web Sayfaları:

<http://members.tripod.com/mirzabeyoglu/secmece153.htm>

<http://nabataea.net/hejaz.html>

http://www.arab.net/saudi/sa_hejazrailroad.htm

[http://www.balgawi.com/Jordan/History/Ottoman\(Oman\).html](http://www.balgawi.com/Jordan/History/Ottoman(Oman).html)

<http://www.golan.org.il/article1.html>

[http://www.kinghussein.gov.jo/his_Ottoman\(Oman\).html](http://www.kinghussein.gov.jo/his_Ottoman(Oman).html)

http://www.railroadtouring.co.uk/body_july – dec_.html#Hijaz

http://www.trainsofturkey.com/history_over.htm

http://www.trainsofturkey.com/hist_over.htm

<http://www.turkishmedals.net/others.htm#Hejaz>

İNDEKS

A

- Abdülaziz, 18, 24
Abdülhamid II, 2, 18, 24, 25, 26, 28,
29, 36, 37, 39, 41, 43, 53, 58,
88, 110, 112, 114, 118, 129,
132, 193, 201, 217, 221, 225,
226, 227, 232, 235, 237, 238,
242, 243
Abdurrahman Paşa, 227
Abu Taba, 210
Abu Taka, 40, 168
Acling, 223
Adana, 2, 5, 18, 21
Adudu'd-Dünya, 137
Adudu'l-Kusva, 137
Advan, 123, 124, 129
Afrika, 17
Afsan, 210
Afule, 35, 79, 175, 176, 180
Ag, 139
Ahamideh, 125
Ahdar, 40, 96, 101, 126, 141, 142,
144, 167, 169, 219, 225
Ahmed Muhtar, 194, 195
Ahmed Paşa, 129
Ahmet İzzet Efendi, 24
Ahrar, 188
Akabe, 8, 34, 35, 36, 40, 46, 130, 131,
133, 139, 140, 159, 160, 191,
193, 194, 198, 199, 200, 201,
202, 208, 210, 215, 217, 220,
221, 242
Akabe-i Hicaziye, 140, 160
Akabe Körfezi, 35, 159, 193, 201, 215,
220
Akdeniz, 35, 40, 180, 204, 225
Akka, 178
Akka Mutasarrıflığı, 178
Akra, 35
Akre, 8, 35, 172, 173, 192
Akre Körfezi, 173
Al-Ahdar, 40, 144
Alaşehir, 89, 111
al-Deb'a, 156, 210
Alep, 5, 21
Aleppo, 54, 89, 223
al-Hamra, 137
Al Hana, 139
Al-Harithie, 179
Al-Hassa, 40, 75, 157, 210
Al-Hemme, 184
Al-Husm, 40, 164
Ali Nuri, 227
Ali Rıza Paşa, 227
Alman, 13, 23, 30, 33, 40, 58, 65, 66,
69, 86, 88, 90, 178, 180, 203,
207, 238
Almanya, 23, 33, 36, 64, 90
Al-Matalli, 40, 168
Al-Mezham, 40, 169
Al-Mokatta, 179
Al-Muadthem Kal'a, 139
Al-Muazzam, 40, 144, 168
Al-Sahl, 154
Al-Salt, 172, 191, 198
Al-Sani, 139
Al-Shamie, 139
Al-Shejara, 186
Al-Ula, 40, 144, 169
Amayze Kal'a, 139
American Steel Trust, 66
Amerikalı, 24
Amerikan, 90
Amiral, 54
Amman, 8, 29, 39, 40, 46, 47, 59, 60,
61, 62, 63, 67, 102, 103, 107,
108, 117, 122, 123, 144, 151,
152, 153, 154, 172, 173, 191,

- 198, 201, 206, 207, 209, 210,
215, 218, 224, 225, 229, 230
Amritsa, 114
Anadolu, 8, 11, 17, 18, 20, 22, 111,
191, 202, 204, 222
Anaze, 158
Anazeh, 109
Anese, 158, 215
Aneyze, 124
Ankara, 18, 20, 21, 24, 89, 111, 204,
243
Annenkow, 81, 82
Anneze, 40, 158, 209, 210
Anonim Belge, 65
An Tiberya, 210
Anzeh, 124, 158, 209
Apule, 79
Aqaba, 40, 139, 140, 160, 191, 198,
210
Arab, 151, 185
Araba Vadisi, 201, 202
Arabia Petraea, 140
Arabistan, 28, 40, 41, 42, 43, 46, 48,
59, 79, 92, 126, 133, 169, 219,
222, 230
Arap Kalesi, 154
Arap Krallığı, 150
Arn. Jung, 65
Arnold Hills, 175
Asel, 40, 96, 108, 141, 166
Asel Vadisi, 96, 108, 166
Asur, 220
Asya, 11, 17
Asye-Haremiye Kal'a, 139
Auler Paşa, 118, 227, 239, 242
Avf, 127
Avrupa, 17, 22, 25, 28, 33, 36, 89, 94,
104, 173, 235
Avusturya, 30, 88, 96
Ayas, 203
Aydın, 5, 17, 20
Aynu'l-Fice, 55
B
Bactengul, 201
Badr al-Nabi Hasan, 210
Badr al-Ravishet, 210
Bağdat, 8, 11, 18, 20, 21, 22, 81, 114,
133, 191, 202, 203, 204, 220,
221, 222, 233, 235
Bağdat Demiryolu, 20, 22, 81, 202,
203, 204, 221, 222, 233, 235
Bağdat Şirketi, 203
Bahra, 137, 210
Bahra Pess, 137
Bahr-i Tabaria, 183
Bahr-i Tiberya, 183
Balkan, 23, 36
Balkan Savaşları, 23
Batnu'l-Gul, 40, 60, 82, 131, 140, 141,
144, 161, 201, 210, 211
Baume, 55, 65
Bayar Tarif, 210
Beda, 169
Bedr, 137, 138, 210
Bedr al-Sagira, 138
Bedru'n-Nebi Hasan, 210
Beisan, 175, 180
Belçika, 30, 55, 65, 66, 69, 76, 90, 94
Bele Kala, 139
Belgian, 30
Belgique, 66
Belka, 156
Beni Ali, 125, 128
Beni Artece, 164, 166, 167
Beni Atiy, 124
Beni Harb, 125
Beni Sahr, 123, 124, 129, 151, 152,
154, 155
Beni Salim, 128
Beramke, 55, 144
Berdan, 123
Berlin, 17, 22, 239, 242
Bescean, 180
Bethcean, 180
Beyrut, 8, 18, 40, 53, 54, 61, 66, 84,
85, 87, 108, 120, 175, 191, 193,
204, 205, 206, 218, 227
Beysan, 175, 180, 182
Biar al-Ghanema, 139
Billi, 125
Bi'r al-Hisan, 138
Bi'r al-Kais, 138
Bi'r al-Ulerna, 138

Bir Hurmas, 40, 164
 Bîr-i Jeddîd Kal'a, 139
 Birinci Dünya Savaşı, 5, 20, 21, 23,
 32, 35, 36, 41, 43, 44, 47, 48
 Bir Osman, 138
 Bîr Raiye, 139
 Bîr Şeybe, 40, 159, 160
 Bir Sheikh, 138
 Bîru Hermaş, 40, 164
 Bîru'l-Ganema, 139
 Bîru'l-Hisan, 138
 Bîru'l-Kays, 138
 Bîru'l-Maşi, 127
 Bîru'l-Ulema, 138
 Bîru Mustavare, 138
 Bîru Nasiya, 139
 Bîru'n-Naga, 169
 Bîru Osman, 138
 Bîru Raiye, 139
 Bîru Şedye, 40, 159
 Bîru Şeyh, 138
 Bîru's-Said, 137
 Bisan, 175, 180, 182
 Bizans, 155, 180
 Boğaz-ı Ahdar, 167
 Boroa, 147
 Bostra, 151, 152
 Bozanti, 21
 British, 32, 128, 225, 228, 241
 Bukaa, 182
 Bulgaristan, 21, 23
 Bulgurlu, 81, 202, 222, 223
 Bursa, 21
 Busra, 148, 221
 Bussorah, 133
 Büyük Roma Yolu, 151, 152

C

Canaanite, 180
 Cardiff, 79
 Carmel, 175, 178, 179
 Cava – Strewn Platosu, 142
 Cebel-i Auere, 142
 Cebel-i Dürüz, 123, 147, 148
 Cebel-i Esved, 145
 Cebel-i Manya, 145
 Cebel-i Şammar, 142, 221
 Cebel-i Şerora, 141, 164

Cedar, 223
 Cedide, 138
 Cenin, 180
 Cevad Paşa, 54, 227
 Cevf, 220, 221
 Cevfu'd-Dervişi, 157
 Ceyze, 75, 76
 Cezayir, 11, 37
 Cezril, 35, 176, 179, 182, 224
 Chemins de Fer Belges, 94
 Chemnitz, 65
 Cibab, 40, 146, 147
 Cidde, 8, 24, 95, 104, 114, 125, 126,
 128, 129, 130, 137, 172, 191,
 193, 194, 195, 196, 197, 198,
 211, 217, 230
 Cilicie, 21
 Cise, 154
 Cisru'l-Mecami, 175, 176, 182
 Cockerill, 66
 Cologne Gazette, 237
 Constantinople, 25, 30, 32, 33, 44,
 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60,
 61, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 73,
 75, 76, 77, 85, 87, 89, 90, 92,
 96, 97, 98, 99, 102, 103, 104,
 107, 108, 109, 110, 111, 112,
 113, 114, 115, 116, 123, 125,
 126, 127, 128, 129, 130, 140,
 144, 145, 146, 147, 148, 150,
 151, 152, 154, 155, 156, 157,
 158, 159, 160, 161, 162, 163,
 164, 165, 166, 167, 168, 169,
 170, 172, 175, 177, 178, 186,
 193, 194, 195, 198, 199, 200,
 201, 202, 206, 207, 208, 209,
 217, 218, 220, 221, 222, 223,
 224, 225, 227, 228, 230, 232,
 233, 241
 Cüheyne, 125
 Cumhuriyet, 18
 Curuf, 220, 221
 Curufu'd-Devariş, 40, 157, 215, 220

Ç

Çeçen, 41
 Çerkez, 123, 152, 154, 229
 Çobanbey, 22

D

Daba, 40, 155, 156, 209
Dabga, 40, 155, 156, 209
Dadi Calab, 180
Damas, 40
Damascus, 26, 53, 57, 58, 60, 66, 84,
85, 87, 92, 93, 96, 102, 103,
104, 108, 110, 111, 114, 115,
116, 119, 122, 144, 145, 175,
198, 200, 206, 209, 210, 216,
217, 218, 219, 221, 223, 225,
228, 230, 235, 241
Dar al-Ahther, 139
Dar al-Hajj, 40, 166
Dar al-Hamra, 40, 139, 144, 168, 210
Dar al-Magura, 139
Daru'l-Hac, 40, 108, 139, 166, 167
Daru'l-Hamra, 40, 108, 110, 139, 168,
210
Deba, 108, 109
Dekakim, 190
Delhamiye, 175, 182
Delma, 40, 155
Demiryolu İnşaatı Mühendislik
Çalışmaları Müdürlüğü, 89
Demiryolu İnşa Yüksek Komisyonu,
109
Demiryolu Komisyonu, 13, 53, 65,
103, 175
Demiryolu Taburu, 97, 102
Der'a, 8, 29, 33, 39, 40, 44, 53, 54, 55,
58, 59, 60, 61, 69, 75, 79, 85,
87, 94, 96, 102, 104, 107, 108,
109, 110, 117, 123, 144, 148,
150, 151, 173, 175, 176, 177,
178, 190, 194, 202, 206, 207,
209, 210, 218, 224, 228, 229
Derali, 209
Der Ali, 40, 210
Derviş, 157, 215, 220
Dervish, 157
Deyr Ali, 146
Dhaba, 199, 200
Dir Ali, 40, 146, 209, 210
Directeur, 65
Diyab, 124
Dizad, 142, 167
Djruf al-Derwisch, 215

Doğu Kilisesi, 178
Doğu Rumeli, 23
Doğu Yolu, 138
Donawitz, 66
Dürzi, 123, 144, 146

E

Ebu Şama, 168
Ebu Taka, 40, 168
Edom, 220
Edree, 148
el-Ahdar, 142, 167
el-Ahdar Kalesi, 142
el-Barki, 137
el-Halla, 158
el-Hana, 139
el-Harisiye, 179
el-Hasa, 75, 157, 209, 210
el-Hemme, 175, 184
el-Hisme, 140
el-Husm, 164
el-Husr, 167
el-Kurra, 170
el-Kuye, 185, 186
el-Mahzam, 169
el-Matalli, 168
el-Mezham, 169
el-Mihtab, 164
el-Muazzam, 139, 168
el-Mutaab, 108
el-Şecera, 186
el-Şecere, 186
el-Til, 40
el-Udiyan, 74
el-Ula, 40, 55, 75, 101, 108, 113, 142,
144, 169, 170, 206, 227
el-Ula, 40, 55, 75, 101, 108, 113, 142,
169, 170, 206, 227
Erasiman, 110
Ereğli, 79
Ermeni, 144
er-Rafid, 186
Erzincan, 204
Erzurum, 21, 204
Esdraclon, 229
Esdraelon, 173, 175, 229
Eskişehir, 18, 20, 21

Eskisheir, 20, 21
 es-Salt, 117, 124, 172, 198, 201
 eş-Şamiye, 139
 eş-Şecera, 175
 eş-Şecere, 175
 Et-Til, 166
 Europe, 5, 21
 Ezra, 40, 123, 147, 148, 209

F

Fabrik of Richard Hartmann, 65
 Fecir, 168, 169
 Fekr, 124
 Ferik, 227
 Fevzipaşa, 22
 Filistin, 35, 40, 41, 46
 Fırat, 220
 Fransa, 23, 35, 43, 235
 Fransız, 7, 23, 30, 39, 44, 57, 66, 80,
 84, 85, 87, 88, 89, 107, 144,
 145, 175, 190, 202, 203, 218,
 222
 Fuara, 138
 Fuara Yolu, 138
 Fula, 131
 Fule, 8, 131, 172, 173, 175

G

Gadara, 184
 Gadru'l-Hac, 159
 Galilee, 175
 Gaza, 173, 175
 Gazele, 40, 123, 148
 Gazi, 2
 Gaziantep, 48
 G. Barclay, 25, 30, 32, 33, 53, 54, 55,
 56, 57, 59, 64, 65, 67, 68, 75,
 76, 77, 85, 87, 90, 92, 93, 94,
 97, 98, 99, 102, 104, 107, 108,
 109, 110, 111, 112, 113, 115,
 116, 123, 126, 129, 130, 140,
 144, 145, 146, 147, 148, 150,
 151, 152, 154, 155, 156, 157,
 158, 159, 160, 161, 162, 163,
 164, 165, 166, 167, 168, 169,
 170, 172, 175, 178, 186, 193,
 194, 195, 199, 200, 201, 202,

206, 207, 208, 217, 220, 222,
 223, 224, 225, 230, 232, 233,
 239, 241, 242

Gebze, 18
 Geheimrat von Kapp, 238
 Gehimer Raaret Kapp von Gulstein,
 95
 Gennesaret, 175, 183
 German, 30
 Ghadr al-Hajj, 40, 144, 159
 Gras, 123, 126
 Greek, 30
 Gudeyru'l-Hac, 40, 144, 159
 Guera, 131, 200

H

Habab, 40, 147, 209
 Hac, 40, 78, 83, 107, 108, 110, 139,
 140, 141, 144, 159, 163, 164,
 166, 167, 197, 211, 227, 236
 Hadda, 211
 Hadiş, 211
 Hadiyahen, 127
 Hail, 74, 124, 126, 133, 142, 143, 219,
 221
 Haine St. Pierre, 66
 Haino, 55
 Hajj, 40, 139, 211
 Halep, 18, 41, 54, 58, 61, 81, 89, 90,
 96, 202, 203, 204, 205, 222,
 223, 227
 Halil Paşa, 54
 Halis, 211
 Hama, 40, 58, 90, 96, 107, 117, 203
 Hamidiye, 11, 25, 28, 38, 40, 49, 69,
 115, 196, 226, 227, 237
 Hamidiye Hicaz Demiryolu, 11, 25,
 28, 38, 40, 69, 196, 227, 237
 Hamis, 40, 108, 167, 207
 Hamud, 125
 Han Cenun, 145
 Hanran, 66, 118, 123, 126, 148, 176,
 190, 223, 224, 229
 Hansebib, 155
 Hanu's-Zebib, 40, 209, 211
 Haraat Ahmar, 40, 141, 163
 Hararatu'l-Ammara, 40, 141, 163
 Harb bin Ata, 124

- Harbetu'l-Samra, 40, 60, 108, 151, 209
Harbiye Nezareti, 100
Hardy, 67
Harta, 186
Hasa, 27, 40, 75, 157, 180, 209, 210
Hassa, 157, 180, 209
Havran, 41, 148, 150
Hawatat, 160
Hawazim, 125
Hayber, 143, 170
Hayfa, 8, 13, 33, 35, 40, 41, 44, 47, 52, 53, 54, 55, 61, 63, 64, 65, 67, 69, 70, 73, 79, 80, 83, 84, 87, 91, 95, 96, 99, 102, 108, 110, 113, 117, 118, 120, 123, 125, 143, 149, 170, 171, 172, 173, 175, 176, 177, 178, 179, 191, 192, 193, 194, 199, 202, 206, 207, 218, 224, 225, 227, 229, 230
Hayr, 138
Hazar Denizi, 81
Hediyye, 40, 139, 142, 143, 144, 170
Hejrie, 138
Helenistik, 150, 180
Hemme, 175, 184
Henschel, 63
Herr Otto von Kapp, 13
Herr Otto von Kohlstein, 89, 90
Herr von Kapp, 224
Hicaz, 13, 14, 18, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 61, 63, 64, 65, 67, 73, 79, 80, 81, 82, 84, 87, 88, 89, 90, 92, 94, 97, 99, 101, 104, 105, 107, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 119, 120, 122, 125, 127, 128, 131, 132, 133, 137, 140, 143, 159, 160, 170, 172, 173, 174, 175, 184, 191, 192, 193, 195, 197, 198, 199, 202, 204, 206, 207, 215, 217, 220, 221, 223, 224, 225, 227, 228, 230, 232, 233, 235, 236, 237, 238, 242, 243
Hicaz Bölüğü, 130
Hicaz Demiryolu Fonu, 101, 114, 115, 116
Hicaz Demiryolu İdaresi, 117, 126
Hicaz Demiryolu İnşa Genel Komisyonu, 7, 84, 85, 87, 88, 94
Hicaz Demiryolu Komisyonu, 13, 53, 65, 175
Hicaz Demiryolu Madalyası, 35, 37, 47
Hicaz Demiryolu Pulu, 105, 116
Hicriye, 138
Hidiv, 237
Himyritic, 169
Himyritik, 169
Hindistan, 11, 17, 34, 37, 38, 128, 129, 217, 232
Hindsitan, 232
Hint, 35, 114, 194
Hint Okyanusu, 35
Hirbitu'l-Gazale, 148
Hirbitu's-Semra, 60, 151
Hohenzollern, 65
Hudeyde, 236
Hudruc, 220
Hükûmet Sarayı, 55, 144
Hükümet Sarayı, 55, 144
Hükûmet Yolu, 138
Humud Vadisi, 142
Humus, 40, 187, 203, 214
Hurbety Samra, 40
Husera, 168
Hüseyin bin Ali, 43
Hüveytat, 157, 158, 160, 163

I
Ibn-i Hedayn, 156
India, 198
Indian, 25, 241
Indian Office Library and Records, 14
Irak, 30, 32, 41
Iranie, 137
Islahiye, 21, 22
Ismidt, 89, 111
Istabl Antera, 139

İ

- İbn Raşid, 124, 126, 131, 219
 İbn Suud, 126, 131, 219
 İbnu'l-Fadi, 125
 İkdam Gazetesi, 232
 İlm-i Haber, 38
 İngiliz, 2, 7, 11, 13, 14, 17, 18, 20, 34,
 39, 42, 43, 44, 68, 69, 70, 80,
 81, 84, 85, 87, 88, 92, 93, 95,
 105, 116, 122, 128, 129, 132,
 133, 172, 175, 204, 217, 218,
 219, 220, 221
 İngiltere, 8, 9, 13, 14, 17, 23, 33, 34,
 35, 36, 43, 131, 132, 133, 217,
 235, 241
 İnşaat Yüksek Komiyonu, 107
 İran Körfezi, 132
 İskenderiye, 20
 İskenderun, 21, 22, 203, 204
 İslam Birliği, 29, 43, 242
 İslamcılık, 24, 28, 29, 39, 133
 İsmail Hakkı, 227
 İsrail, 46, 47, 180
 İstanbul, 2, 14, 17, 18, 20, 21, 23, 24,
 26, 33, 34, 41, 43, 55, 56, 57,
 84, 88, 127, 195, 202, 222, 223,
 227, 230, 235, 242, 243
 İtalyan, 30, 92, 94, 96, 112
 İttihad-ı İslam, 29
 İttihat ve Terakki Cemiyeti, 36
 İzmir, 5, 17, 20
 Izmit, 21
 İzmit, 18, 20, 21, 89, 111
 İzra, 40, 123, 147, 148, 209
 İzzet Paşa, 24, 53, 56, 118, 204, 238

J

- Jabal Istabolantar, 211
 Jaffa, 172, 174
 Jarmuk, 175, 185
 Jauf, 40
 Jauf al-Dervish, 40
 Jebbur, 139
 Jeddah, 32, 126, 137, 193, 194, 211,
 228, 241
 Jedide, 138
 Jeneyat al-Kadi, 211

- Jeraddah, 211
 Jerusalem, 41, 172, 173
 Jisr al-Mejamie, 175
 Jordan, 41, 243
 Jungenthal bei Kirchen, 65

K

- Kadem, 55, 144
 Kadem-i Şerif, 55, 144
 Kadıköy, 18
 Kadmie, 211
 Kafkas, 5, 21, 152
 Kafkas Demiryolları, 5, 21
 Kafkasya, 41, 204
 Kahire, 20, 220, 221
 Ka'fa, 40, 139, 162, 170
 Kalaat al-Ahdar, 225
 Ka'at, 151, 157, 158, 162, 167, 211
 Ka'atu'd-Deb'a, 155
 Ka'atu'l-Katrana, 156
 Ka'atu'l-Mefrak, 151
 Ka'atu'z-Ziza, 154
 Ka'a Zumrud, 40, 170
 Kale-i Atika, 190
 Kale-i Cedid, 190
 Kale- i Hasa, 27
 Kanavat Vadisi, 147
 Kapp von Gulstein, 195, 196, 197,
 198
 Kara, 89
 Karadağ, 96
 Karakuin Çölü, 81
 Kars, 21, 204
 Kasaba, 5, 17, 20
 Kaşima, 59
 Kasr, 40, 62, 63, 153, 154, 209, 221,
 235
 Kasru'd-Deb'a, 27
 Kasru'l-Katrana, 27
 Kassa, 137
 Kassin, 235
 Kassir, 40, 62, 63, 153, 154, 209, 221
 Katolik, 178
 Katrana, 27, 40, 75, 76, 109, 139, 144,
 156, 206, 209, 211, 218
 Kaymakamlık, 159, 178
 Kayseri, 2

Kazım Paşa, 7, 56, 57, 92, 93, 94, 127,
227
Kef, 223
Kerrahi, 157
Kestabol, 203
Khabab, 40, 147
Khalifa, 138
Khamis, 40, 167
Khan al-Sebib, 40, 155, 209, 211
Khat al-Zane, 40, 168
Khirbet al-Semra, 108, 151
Kishon, 179
Kişon, 173, 179
Kisror, 145
Kisve, 40, 145, 209, 210
Kızıldeniz, 23, 35, 59, 126, 140, 143,
160, 170, 193, 194, 198, 202,
222, 237
Konya, 18, 20, 21
Kraus, 62, 64, 65
Kudüs, 8, 29, 35, 41, 47, 172, 173,
175, 180
Kukes, 184
Kumu'l-Müserib, 190
Kustawere, 211
Kutu'l-Emare, 42

L

Lamah, 175
Lao-Kai-Yutansen, 13
Lawrance, 43, 44
Layda, 124
Leca, 123, 146, 147, 148
Limon Vadisi, 138
Lion Hiard, 65
Lit, 137
Lloyd, 13, 239, 242
London, 25, 241
Luban, 40, 154, 209
Luben, 40, 154, 209
Lübnan, 47, 61, 126, 202, 203, 204,
205, 206, 222

M

Maan, 8, 13, 29, 31, 33, 35, 37, 39, 40,
41, 44, 55, 57, 59, 60, 69, 73,
74, 75, 76, 77, 78, 92, 95, 100,

102, 108, 109, 113, 117, 118,
123, 124, 129, 130, 131, 139,
140, 141, 144, 158, 159, 162,
165, 166, 170, 177, 181, 191,
194, 198, 199, 200, 201, 202,
206, 207, 208, 210, 211, 215,
216, 217, 218, 220, 221, 224,
225, 229, 230, 236
Maanu'l-Misriye, 158
Maanu's-Şamiye, 158
Madain Salih,
Madayin Salih, 40, 78, 139, 144, 169
Mafraq, 40, 151, 209
Mahatze, 40, 147, 209
Mahtab, 40, 164
Mal Müdürlüğü, 54
Mareşal, 2
Marmara, 2
Marpent, 55, 65
Marshal von Bieberstein, 33
Martini, 123, 126
Maruni, 178
Marunî, 144, 178
Maryland, 66
Masarabi al-Nefine, 138
Mebraku'n- Naka, 142
Mebraku'n-Naka, 169
Mecca, 138, 194, 211, 221, 223, 235
Medain, 108, 195, 206, 227
Medain Saleh, 206, 227
Medayin, 29, 30, 46, 75, 77, 78, 83,
93, 101, 108, 110, 124, 129,
133, 139, 142, 169, 195, 206,
227
Medayin-i Salih, 29, 30, 46, 75, 77,
78, 83, 93, 101, 108, 110, 124,
129, 133, 139, 142, 169, 195,
206, 227
Medayin Salih, 29, 30, 46, 75, 77, 83,
93, 101, 108, 110, 124, 129,
133, 142, 169
Meddan, 189
Mediankebez, 21, 22
Medina, 138, 139, 144, 170, 208, 210
Medine, 8, 18, 23, 24, 25, 26, 27, 28,
29, 30, 32, 37, 39, 40, 41, 42,
44, 46, 48, 53, 55, 58, 59, 75,
77, 80, 81, 94, 95, 99, 101, 104,
108, 109, 110, 125, 126, 127,

- 128, 130, 137, 138, 139, 140,
142, 144, 170, 172, 175, 191,
195, 197, 198, 208, 210, 217,
218, 221, 225, 227, 228, 229,
231, 234, 236, 237
- Mefrak, 60, 139, 151, 209
- Mefrik, 139
- Megiddo, 180
- Meissner, 30, 57, 58, 78, 86, 88, 89,
90, 93, 94, 104, 107, 108, 117,
172, 173, 192, 201, 203, 204,
238
- Mejamie, 182
- Mekarim, 175, 186
- Mekke, 8, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 41,
43, 53, 58, 59, 94, 95, 104, 105,
108, 125, 126, 127, 130, 137,
138, 170, 172, 190, 191, 193,
194, 195, 196, 197, 198, 202,
211, 217, 218, 221, 222, 223,
224, 228, 230, 235, 237
- Mekrie, 138
- Merisna, 13
- Mersin, 5, 21
- Mesmice, 146
- Mesmie, 40, 123, 146, 209, 211
- Mesmiyye, 40, 123, 146, 209, 211
- Mesture, 59
- Meydan, 55, 144, 145
- Mezopotamya, 18, 41, 220, 221
- M. Gaudin, 69, 93
- Midyan, 157
- Mikkat, 137
- Misrie, 158
- Missayil, 137
- Mısır, 11, 34, 42, 123, 173, 199, 220,
221, 237
- M. Loiso, 13
- Monastir, 89, 111
- Moukhtar, 195
- Moukhtar Bey, 195
- Mr. Barclay, 14, 30, 32, 33, 54, 55, 56,
59, 64, 65, 67, 68, 75, 76, 77,
87, 92, 97, 104, 109, 110, 111,
112, 113, 123, 126, 129, 144,
145, 146, 147, 148, 150, 151,
152, 154, 155, 156, 157, 158,
159, 160, 161, 162, 163, 164,
166, 167, 168, 170, 172, 175,
178, 186, 193, 194, 195, 199,
200, 201, 202, 206, 217, 220,
222, 223, 224, 225, 230, 241
- M. Schroder, 57, 89
- Muacciz, 128, 129
- Muazzam, 40, 98, 108, 126, 139, 142,
144, 168, 219
- Mudanya, 21
- Müdevvere, 40, 59, 60, 62, 75, 78, 81,
83, 104, 107, 108, 110, 139,
141, 144, 162, 163, 193, 199,
200, 201, 209, 210, 211
- Muhtar, 58, 73, 78, 104, 177, 194,
195, 231
- Muhtar Bey, 58, 73, 78, 104, 177, 194,
195
- Musa Vadisi, 201
- Müserib, 79, 84, 85, 87, 94, 96, 97,
108, 109, 138, 139, 145, 175,
176, 178, 190, 218, 224, 225
- Musifla, 137
- Müşir, 54, 57, 227
- Mustabi, 40, 166, 167
- Mustafa, 157
- Mustawere Kapusi, 138
- Musul, 22, 81, 203
- Mutasarrıf, 228
- Mutlak, 124
- Müzeyrib, 39, 58, 60
- N**
- Nabataik, 150, 169
- Nablus, 8, 172, 173, 180
- Nafia Nazırlığı, 56
- Nahr al-Mokatta, 175
- Nanran, 223
- Nasib, 40, 60, 150, 151, 209
- Nazares, 179, 180, 229
- Necef, 220, 221
- Necid, 126, 132, 133, 169
- Nehr al-Zurka Ka'a, 139
- Nehr Avac Vadisi, 145
- Nehr-i Amman, 152
- Nehru Avac Vadisi, 145
- Nehru'l-Mukatta, 173, 175, 179
- Nehru'l-Vadi, 145
- Nehru Nameyin, 173

Nehru Soil, 145

Nessib, 108

Noria, 157, 167, 169

Nusaybin, 5, 21, 22

O

Orta Doğu, 35, 43, 48, 50

Ortodoks, 144, 146, 178

Osfan, 138

Osman, 2

Osmanlı, 2, 8, 11, 17, 18, 20, 22, 23,
24, 25, 27, 28, 29, 30, 32, 33,
34, 35, 36, 37, 39, 41, 42, 43,
44, 46, 48, 52, 66, 86, 87, 88,
89, 91, 94, 95, 97, 111, 113,
114, 121, 123, 124, 125, 126,
127, 128, 129, 130, 131, 133,
157, 175, 198, 199, 203, 204,
205, 217, 218, 221, 228, 229,
230, 232, 233, 235, 236, 237,
243

Osmanlı Hükûmeti, 27, 37, 66, 87,
88, 123, 124, 125, 126, 128,
130, 199, 203, 217, 218, 228,
229

Osmanlı Hükümeti, 87, 126, 199, 229

Osman Paşa, 2, 155

Ottoman(Oman), 5, 20, 243

Ö

Ölü Deniz, 156

Ömer, 150

P

Paris, 17

Paşa, 2

Payas, 22

Pendik, 18

Petra, 74, 169, 201, 220, 221, 224

Philadelphia, 152

Plain of Esdraelon, 173

Plain of Jezreel, 179

Plain of Sharon, 172, 174

Pozanti, 21

Protestan, 144

Providence, 66

R

Rabbath Ammon, 152

Rabig, 125, 127, 137, 138

Rabiyah, 211

Racak, 202, 222, 223

Rajak, 223

Ramle, 40, 162

Rashamah, 211

Rayak, 8, 41, 61, 89, 92, 107, 191, 203,
205, 206

Rayes, 137

Rehra, 137

Remle, 40, 162

Retm, 40, 161, 162, 201

Reymih bin Fays, 124

Reysan, 87

Rhcinland, 65

Rıza Paşa, 54, 68, 93, 227

Roma, 75, 131, 140, 146, 147, 151,
152, 154, 155, 157, 158, 180,
184, 224

Roma Kalesi, 152

Rualla, 74, 124, 220

Rum, 146, 150, 152, 154, 158, 178

Rumeli, 17, 22, 23

Rumeli Demiryolları, 17

Rus, 23, 33, 39, 41, 81

Russe, 66

Rusya, 23, 39, 66, 204

S

Saechs Maschinen Fabrik, 65

Sahemu'l-Kafaret, 186

Said Paşa Çiftliği, 145

Salanica, 89

Saleh

Salonica, 111

Samah, 79, 175, 176, 183

Şam İstasyonu, 55

Sani, 139, 167

Saracen, 154, 155

Saracen Kalesi, 154

Sarıkamış, 21

Schekrn, 40, 147

Schroder, 57, 89, 90

Selahattin, 150

Selim, 190

Semra, 151, 209

Sevr Antlaşması, 46
 Seyyid Abdül Hak Efendi, 114
 Shatta, 175, 180
 Shedaiye, 138
 Sheikh, 138, 148
 Sheikh Miskin, 148
 Shemamie, 175, 211
 Shuk al-Ajuz, 139
 Siba, 199
 Sibirya, 94
 Sina Yarımadası, 220
 Sir Edward Grey, 14, 25, 30, 32, 33, 44, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 73, 75, 76, 77, 85, 87, 89, 90, 92, 96, 97, 98, 99, 102, 103, 104, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 115, 116, 123, 125, 126, 127, 129, 130, 140, 144, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 152, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 172, 175, 177, 178, 186, 193, 194, 195, 198, 199, 200, 201, 202, 206, 207, 208, 209, 217, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 227, 228, 230, 232, 233, 237, 241
 Sirhan, 220, 223
 Sir N. O'Conor, 14, 28, 33, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 63, 65, 66, 73, 75, 76, 85, 89, 90, 92, 93, 96, 98, 99, 102, 103, 104, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 119, 122, 125, 127, 159, 168, 172, 175, 177, 178, 194, 198, 200, 201, 206, 207, 208, 209, 218, 219, 221, 222, 225, 227, 228, 239, 241, 242
 Sivas, 204
 Sivil Mühendislik Okulu, 90
 Société, 5, 20, 21, 22, 40, 65
 Sohn of Cassel, 63
 Sowerkie, 138
 St. Pierre, 55, 66
 Sudan, 37
 Süleyman Paşa, 125
 Sultan, 2, 18, 19, 24, 25, 26, 28, 29, 36, 37, 39, 41, 53, 58, 88, 110,

112, 114, 118, 124, 129, 132, 150, 157, 190, 193, 201, 217, 221, 225, 226, 227, 232, 235, 237, 238, 239, 242, 243
 Sultaniye, 138
 Suriye, 8, 25, 30, 32, 35, 41, 46, 47, 48, 59, 67, 79, 121, 126, 144, 172, 173, 175, 191, 199, 202, 203, 204, 216, 227, 236
 Suriye Osmanlı Demiryolu Şirketi, 175
 Surre Alayı, 27, 28
 Surre Kervanı, 155
 Suudi Arabistan, 46, 48
 Suuku'l-Acuz, 139, 168
 Suverkiye, 138
 Süveyş Kanalı, 42, 198, 199, 220, 236

Ş

Şam, 13, 18, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 32, 39, 40, 42, 44, 46, 48, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 61, 62, 70, 73, 75, 79, 80, 81, 84, 85, 87, 95, 97, 100, 101, 103, 104, 107, 108, 109, 110, 113, 123, 124, 125, 126, 129, 138, 144, 145, 151, 173, 175, 191, 201, 202, 206, 207, 209, 210, 215, 216, 221, 223, 224, 225, 226, 227, 229, 230, 233, 236, 239, 242

Şarmar, 221, 235
 Şaron, 8, 172, 174, 175
 Sata, 138
 Şatta, 175, 180
 Şebab, 124
 Şecere, 175, 186
 Şedaiye, 138
 Şekrn (Schekrn), 40, 147
 Şemamiye, 74, 174, 175, 179, 211
 Şerarat, 124
 Şeriat-i Menadere, 182, 183
 Şerif Hüseyin İsyanı, 41, 43
 Şeyh, 123, 124, 125, 138, 148
 Şeyh Miskin, 123, 148
 Şeyh Süleyman, 125

T

Tarsus, 21
 TCDD, 23

Tebük, 33, 39, 40, 44, 55, 75, 77, 78,
83, 91, 103, 107, 108, 112, 113,
124, 129, 130, 141, 142, 144,
164, 165, 166, 169, 170, 199,
200, 211, 219, 225, 226, 227,
230, 233
Telgraf Müfrezesi, 99, 208
Tell-insch-Sehamain, 179
Tellu'l-Hisn, 180
Tellusch Schmam, 79
Tellu's-Şahm, 40, 162, 172, 174, 175,
189, 190
Tellu's-Şehab, 175, 189, 190
Tel Shajm, 40, 162
Telu's-Şemmam, 8, 172, 174, 175, 179
Teyma, 124, 142, 143
The Usines et Fonderies de Baume et
Marpent, 65
Th. Loiso, 13
Tiberya, 175, 176, 177, 180, 183, 210,
229
Tophane-i Amire, 55
Toprakkale, 21
Toros, 202, 203
Trablus, 40
Trablusgarp, 36, 203, 204, 206
Tramvay Kumpanyası, 55
Türk, 7, 30, 32, 37, 40, 44, 57, 58, 68,
69, 70, 88, 93, 94, 99, 101, 104,
105, 111, 112, 114, 115, 116,
117, 118, 119, 121, 126, 144,
156, 173, 175, 177, 190, 192,
196, 204, 230, 235
Türkiye, 18, 23, 41, 48, 81, 89, 238,
243
Tütün Rejisi, 116
U
Ulema, 138, 228
Umkeyis, 184
Umman, 75, 102
Umman (Oman), 75, 175
Usine de Morlanweiss, 65, 66
Uteyl, 40, 96, 108, 141, 166
Uzak Doğu, 35
Ü
Ürdün, 35, 40, 41, 44, 45, 46, 47, 48,
62, 77, 79, 96, 97, 152, 173,
175, 176, 178, 180, 182, 186,
191, 223, 224, 225

V

Vadi-i Halid, 175, 185
Vadi-i Sa'id, 209
Vadiu'l-Retm, 40, 161, 162, 201
Valley of Bactengul, 201
Vec, 143, 170
Vignola, 63
Viyana, 17
Vuld Ali, 123, 124
Vuld Süleyman, 124

Y

Yafa, 8, 172, 173, 174, 175
Yahudi, 144, 169, 178, 182
Yambo, 137
Yemen, 54, 121, 199, 216, 219, 236,
237
Yenbigh al-Bahr, 137
Yenbu, 125, 127, 137, 225
Yenice, 21
Yermük, 63, 67, 79, 96, 104, 111, 112,
175, 176, 177, 178, 183, 184,
185, 186, 188, 189, 224
Yermük Vadisi, 63, 67, 111, 176, 178,
183
Yumurtalık, 203
Yunan, 30, 144

Z

Zahle, 206
Zahluk, 179
Zarqa, 108, 152, 209, 211
Zaruf, 209
Zatu'l-Hac, 40, 78, 83, 141, 163, 164,
211
Zedi Vadisi, 150
Zerka, 39, 40, 41, 59, 60, 61, 63, 75,
76, 102, 108, 123, 151, 152,
201, 209, 211, 229
Zerka Vadisi, 152
Zeyzun, 175, 177, 188, 189
Ziabab, 40, 146, 147, 209
Zimpel, 24
Ziraat Bankası, 117, 119, 121
Zizia, 40, 144, 154, 155, 209
Zümred Kal'a, 139