

TC.

ANKARA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İSLAM TARİHİ VE SANATLARI

ANABİLİM DALI

ÜRDÜN HÂŞİMİ VESİKALARI'NDA HİCAZ DEMİRYOLU
(1919-1952)

Yüksek Lisans Tezi

HACER KARABABA

Ankara, 2021

TC.

ANKARA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İSLAM TARİHİ VE SANATLARI

ANABİLİM DALI

ÜRDÜN HÂŞİMİ VESİKALARI'NDA HİCAZ DEMİRYOLU

(1919-1952)

Yüksek Lisans Tezi

HACER KARABABA

TEZ DANIŞMANI

DOÇ. DR. HALİDE ASLAN

Ankara, 2021

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İSLAM TARİHİ VE SANATLARI ANABİLİM DALI
İSLAM TARİHİ BİLİM DALI

ÜRDÜN HÂŞİMİ VESİKALARI'NDA HİCAZ DEMİRYOLU
(1919-1952)

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Halide ASLAN

TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ

Adı ve Soyadı

1. Prof. Dr. Nesimi YAZICI
2. Doç. Dr. Halise Kader ZENGİN
3. Doç. Dr. Halide ASLAN

İmzası

Tez Savunması Tarihi: 01.10.2021

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne,

Doç. Dr. Halide ASLAN Danışmanlığında hazırladığım “Ürdün Hâşimi Vesikalarında Hicaz Demiryolu (1919-1952) (Ankara.2021)” adlı yüksek lisans tezindeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallarına uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul edeceğimi beyan ederim.

Tarih: 19/10/2021
Adı-Soyadı ve İmza
Hacer Karababa

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR.....	III
ÖNSÖZ.....	IV
GİRİŞ.....	1
1. Araştırmanın Konusu ve Önemi	1
2. Araştırmanın Amacı ve Yöntemi	2
3. Kaynaklar	4
4. II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı.....	8
5. II. Abdülhamid Döneminde Bilâdü’ş-Şam ve Hicaz	14
6. Hicaz Demiryolu’na Kadar Osmanlı’da Demiryolu	25
BİRİNCİ BÖLÜM: HİCAZ DEMİRYOLU	30
1.1 Yapımına İlişkin Talepler	30
1.2 Proje için Öngörülen Hedefler ve Faydalar	35
1.3 İnşası	48
1.3.1 İnşa Komisyonu	48
1.3.2 Ekonomik Yükü ve Kaynak Arayışı	56
1.3.3 Mühendisleri ve Çalışanları	61
1.4 II. Abdülhamid’den Sonra Hicaz Demiryolu.....	63
1.4.1 İşletme İdaresi	63
1.4.2 İşletme Süresi.....	63
1.4.3 Sunduğu Hizmetler	64
1.4.4 Birinci Dünya Savaşı (1914-1918) Sonrasında Hicaz Demiryolu	70

İKİNCİ BÖLÜM: HİCAZ DEMİRYOLU'NA DAİR KAYITLAR.....	74
2.1 <i>Âsime Gazetesi</i> 'nde Hicaz Demiryolu	74
2.2 Ürdün Hâşimi Vesikaları'nda Hicaz Demiryolu'nun İdaresi	102
2.3 Hicaz Demiryolu Hakkında Çıkarılan Kanun (1930).....	109
SONUÇ	123
KAYNAKÇA	125
EKLER.....	139
ÖZET.....	171
ABSTRACT	173

KISALTMALAR

age. : Adı geçen eser *agm.*

: Adı geçen makale *agy.* :

Adı geçen yayın

Bkz. : Bakınız

c. : Cilt

CİEPO. : Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Araştırmaları Uluslararası
Komitesi çev.

: Çeviren

DİA : Diyanet İslam Ansiklopedisi

Ed. : Editör Haz.

: Hazırlayan

k. : Kısım İss.

: İssue

S. : Sayı

s. : Sayfa trc.

: Tercüme eden

TDK : Türk Dil Kurumu

ÜHV. : Ürdün Hâşimi Vesikaları

Vol. : Volume vd.

: ve diğerleri

ÖNSÖZ

İslam Tarihi araştırmalarının önemli bir bölümünü kapsayan Osmanlı Tarihi araştırmalarında, yıkılış dönemi sultanlarından II. Abdülhamid'in idaresi ve izlediği politikalar önemli bir yere sahiptir. Bu politikalar gerek kendisi döneminde gerekse sonraki sultanlar ve Osmanlı Devleti sonrası ortaya çıkan yeni devletlerin de politikalarını şekillendirmiştir. II. Abdülhamid izlediği bu politikalarla Osmanlı tebaasının yanında sömürge altında bulunan Müslüman devletleri ve farklı coğrafyalardaki azınlık Müslüman grupların da dünya siyasetinde korumacılığını üstlenmiştir. Ancak bu dönemde Avrupa ülkelerinin yaşadığı yükseliş dönemi onların yayılmacı ve sömürgeci politikalarla Osmanlı toprakları üzerinde çeşitli siyasi hamleler benimsemesine neden olmuştur. Bu durumun farkında olan II. Abdülhamid, kendisinden önce pek çok sultanın hayali olan demiryollarını Osmanlı topraklarında yaygınlaştırarak Avrupalıların bu yayılmacı politikasını engellemeyi ve bununla birlikte Avrupa'ya bağlı kalmamayı hedeflemiştir.

Osmanlı'nın tüm Müslümanların hamiliğinin ancak Müslümanlar için çok önemli olan Mekke ve Medine'nin içinde bulunduğu Hicaz bölgesinin idaresine bağlı olduğunu bilen II. Abdülhamid, Hicaz idaresi konusunda döneminin şartlarını göz önünde bulundurarak bu dönemin gerekliliklerini yerine getirmeye gayret etmiştir. Birinci Dünya Savaşı yıllarına kadar Osmanlı idaresinde bulunan Hicaz ve Bilâdü'ş-Şam bölgeleri Osmanlı idaresine bağlılıklarını ifade etseler de Avrupalı devletlerin destekleri ve kışkırtmalarıyla Osmanlı aleyhinde girişimlerde bulunmuşlardır.

Çalışmamız giriş ve iki bölümden oluşmaktadır. Giriş kısmında konuya hazırlık olması bakımından II. Abdülhamid döneminde Osmanlı'nın genel durumu, Bilâdü'ş-Şam ve Hicaz'ın durumu ve Hicaz Demiryolu'na kadar Osmanlı'da demiryolu yapımından

bahsedilmiştir. Tezimizin ilk bölümünde Hicaz Demiryolu konusu ana hatlarıyla incelenmiş ve Birinci Dünya Savaşı'na kadar geçen süredeki durumu ele alınmıştır. İkinci bölümde Ürdün Hâşimi Vesikalari'nda Hicaz Demiryolu'na dair kayda alınmış tüm konular tasnif edilmiş, Hicaz Demiryolu yapımından sorumlu personel ile paşalar arasında geçen resmi yazışmaların bir kısmı tercüme edilip sunulmuş ve son olarak Suriye'de basılan *Âsime (Başkent) Gazetesi*'nde Hicaz Demiryolu'na ilişkin yapılan haberler tercüme edilip incelenmiştir. Çalışmamızın sonuç kısmında Türkçe çalışmalar ile *ÜHV*'dan elde edilen Arapça verilerin karşılaştırması yapıp konuya ilişkin değerlendirmelerde bulunulmuştur.

Osmanlı'nın son dönemlerine kadar Bilâdü'ş-Şam vilayetine bağlı olan Ürdün Hâşimi Krallığı bugün hala Osmanlı Devleti'nin tarihi eserlerine, tren istasyonlarına, Türk köylerine ve kültürel mirasına ev sahipliği yapmaktadır. Ayrıca gerek Ürdün kültüründe gerekse Osmanlı Tarihi'ne dair yapılan Arapça akademik çalışmalarda araştırmacılar için de zengin veri bulunmaktadır. Bu bağlamda Ürdün Devlet Arşivi'nde Osmanlı Devleti'ne dair pek çok belge incelenmeyi ve Türkçe'ye kazandırılmayı beklemektedir. Çalışmamızın yol gösterici olmasını temenni ediyoruz.

Ürdün'de bulunduğum süre zarfında tez konumun oluşmasında ve şekillenmesinde yol gösterici olan, değerli fikirleriyle desteğini esirgemeyen ve akademik çalışmalar noktasında beni teşvik eden kıymetli hocam Doç. Dr. Halide ASLAN'a, Ürdün Hâşimi Vesikalari'ndan haberdar olmama vesile olan Ürdün Üniversitesi Yazma Eserler Kurumu Başkanı Prof. Dr. Adnan AL-BAHİYT'e ve yetişmemde emeği geçen tüm değerli hocalarıma teşekkür ederim. Akademik çalışmalarında birlikte öğrenerek yol aldığım kıymetli dostum Serya SEÇKİN'e ve bu süreçte maddi ve manevi destekleriyle yanımda olan aileme teşekkür ediyorum. Ayrıca tez yazım sürecinde maddi ve manevi desteğini esirgemeyen kıymetli eşim Gürkan KARABABA'ya teşekkür ediyorum.



GİRİŞ

1. Araştırmanın Konusu ve Önemi

Çalışmamız II. Abdülhamid döneminde (1867-1909) Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü sağlama, siyasi, askeri ve ekonomik durumuna düzen getirme amaçlı yapımına 1900 yılında başlanan ve II. Abdülhamid'in Ortadoğu projesi olarak bilinen Hicaz Demiryolu'nun Ürdün Hâşimi Krallığı Arşivleri'nde geçen idaresi, trenlerin yol güzergâhları ve nakliyatları, yapılan saldırılar, *Âsime Gazetesi*'nde ve Hicaz Demiryolu'na ilişkin çıkarılan kanunlardaki durumunu konu edinmiştir.

Osmanlı Devleti'nin dağılma aşamasında olduğu bir dönemde tahta çıkan II. Abdülhamid'in idaresi altında bulunan toprakların korunması adına verdiği mücadeleleri ve bu bağlamda Hicaz bölgesine gösterdiği ihtimamın altında yatan sebepleri ortaya koymak oldukça önemlidir.

II. Abdülhamid döneminde yapılan pek çok kurum ve vakıf gibi Hicaz Demiryolu da günümüze kadar gelmiş bir eserdir. Ayrıca 730 kilometrelik kısmına ev sahipliği yapan Suudi Arabistan'dan sonra Hicaz Demiryolu'nun yaklaşık 450 kilometrelik ikinci büyük kısmı Ürdün topraklarında yer almaktadır. Ürdün'ün başkenti Amman'da Amman istasyonu bugün hala varlığını sürdürmekte ve Osmanlı'nın tarihi mirasına ev sahipliği yapmaktadır. Bu sebeple Hicaz Demiryolu'na ilişkin detaylı incelemenin yapılması yapılacak yeni çalışmalara ışık tutması bakımından kayda geçirilmesi önem arz etmektedir.

Bunun yanında Hicaz Demiryolu'na ilişkin sadece Türk ve Avrupalı basın yayın organlarında yapılan haberlerden Hicaz Demiryolu'na verilen önemi anlamak mümkün gözükmemektedir. Kanaatimizce, I. Dünya Savaşı esnasında bile kısmen kullanılıp sonradan bölgenin muhalif güçleri tarafından tahrip edilen Hicaz Demiryolu'nun

bölgedeki resmî belgelerde ne ölçüde kayda geçtiğini ortaya koymak ve konuyla ilgili müphem kısma açıklık getirmek öneme haizdir. Çalışmamız ülkemizde Arap arşiv belgelerine ilişkin çalışmaların sınırlarını tespit etmekte ve konuyla ilgili bilgileri birinci el kaynaklardan sunma noktasında önemli bir role sahiptir.

2. Araştırmanın Amacı ve Yöntemi

Çalışmamızda konu edindiğimiz Hicaz Demiryolu'nun Osmanlı sonrası durumu hakkında Türkçe kaynaklarda sınırlı bilginin mevcut olması ve bu kaynakların Osmanlı Devleti'nin çöküşüne, ulus devletlerin kuruluşuna ve yeni bir dünya düzenine geçiş aşamasına odaklanması konunun diğer kaynaklar ışığında araştırılarak daha somut ve detaylı bilgilerin ortaya konulmasını gerekli kılmaktadır. Ayrıca daha önceki çalışmaların çoğunda Osmanlı arşiv belgelerinin kullanılması demiryolunun yapımı ve Osmanlı dönemindeki durumunu detaylı bir şekilde ortaya koyarken yabancı kaynaklarda bu demiryolu hakkında detaylı bilgiler sınırlı kalmıştır.

Arapça yayınlanan *ÜHV*'ni merkeze alarak yapmış olduğumuz bu araştırmada, Osmanlı sonrası bölgede demiryolu ile ilgili cereyan eden olaylar incelenmiştir. Böylece Hicaz Demiryolu'nun yapımı, Osmanlı sonrası durumu ve Osmanlı Devleti'nin Hicaz ve Bilâdü'ş-Şam bölgelerindeki idaresinin sekteye uğraması konusunda daha objektif bir bakış açısı ortaya koyarak bu alandaki çalışmalara katkıda bulunmak hedeflenmiştir. Çalışmamız, *ÜHV'nda* Hicaz Demiryolu ile ilgili bilgi ve belgelerin değerlendirilmesini hedeflemektedir. Hicaz Demiryolu'nun Bilâdü'ş-Şam bölgesinde Osmanlı idaresinden sonra ne ölçüde kullanıldığı ortaya koyulmaya çalışılmıştır.

İlk olarak Sultan II. Abdülhamid öncesinde ve sonrasında Anadolu'nun ve Bilâdü'şŞam'ın durumuna dair Türkçe kaynak araştırması yapılmıştır. Elde edilen veriler sayesinde Osmanlı'da demiryolu yapımı, Hicaz Demiryolu'nun yapılış sebebi, ekonomik ve siyasi yönü irdelenmiş ve veriler analiz edilerek konuyla ilgili kapsamlı bilgiler

özetlenmeye çalışılmıştır. Bu noktada konunun daha iyi anlaşılmasını sağlamak adına Hicaz Demiryolu'nun kuruluşundan Birinci Dünya Savaşına kadar olan süre

Türkçe kaynaklarda incelenmiştir.

Çalışmamızda ikinci olarak Hicaz Demiryolu hakkında Türkçe dışında Almanca, İngilizce ve Arapça kaynak taraması yapılmış ve Türkiye'de yapılan çalışmalar arasında tamamlanmaya ihtiyaç duyulan kısımlar tespit edilerek yeni araştırma alanı belirlemede bir yol haritası oluşturulmaya çalışılmıştır. Ülkemizde Arap basını ve Arap arşiv belgelerine ilişkin yeterli sayıda çalışmanın bulunmaması ve konuyla doğrudan ilgili bir tez çalışmasına da rastlanmaması sebebiyle araştırmanın devamı için Ürdün'deki arşiv belgelerinin incelenmesine karar verilmiştir. Çalışmanın seyri konunun farklı dillerde incelenmesi dolayısıyla değişmiş ve alana katkı sunması bağlamında daha da iddialı hale gelmiştir.

Bu noktada Hicaz Demiryolu konusu *ÜHV*'nda incelenmiş olup, çeşitli tarih aralıklarında yayınlanan belgelerden elde edilen veriler kronolojik sıraya göre tasnif edilip tarihi bir akış içerisinde sınırları çizilmeye gayret edilmiştir. *ÜHV*'nda Hicaz Demiryolu'na dair belgeler eserin iki kısımdan oluşan sekizinci cildinde yayınlanmıştır. Bu belgeler incelenmiş ve bilgiler kronolojik sıraya göre tasnif edilmiştir. Arapça'dan Türkçe'ye tercüme etmek suretiyle bilgiler çalışmamızda kullanılarak araştırmacıların hizmetine sunulmaya çalışılmıştır.

Ürdün Hükûmeti'nin resmi kayıtlarını ihtiva eden bu vesikaların içerikleri, yazıldığı döneme göre üslupları ve olayların aktarılma biçimleri tarafımızca incelenmiştir. Buna göre belgelerin Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra oluştuğunu görmek mümkün olmuştur. İncelenen belgeler arasından seçtiğimiz 1919-1920 yılları arasında yayınlanan resmî gazete haberlerinin dili, 1925 yılında Doğu Ürdün Hükûmeti Başbakanlığının yazışmaları, 1930'da çıkarılan Hicaz Demiryolu Kanunu ve 1952 yılında çıkarılan Hicaz Demiryolu Hattı Kanununun üsluplarının ve dillerinin birbirinden farklılık gösterdiği tespit edilmiştir.

Belgelerin yayınlandığı dönemlerin yine tarafımızca incelenmesi, çalışmamızın seyrini takip edebilmek ve kronolojik bir akış içerisinde sunmak adına yararlı olmuştur.

Bunun için ilk olarak II. Abdülhamid'in Hicaz Demiryolu projesini gerçekleştirmesinden sonra Hicaz Demiryolu'nun hangi yıllara kadar hangi bölgelerde kullanıldığı tespit edilmeye çalışılmıştır. Sonra Osmanlı idaresinden ayrılan Bilâdü's-Şam ve Hicaz bölgelerinde yaşanan siyasi olaylar incelenmiş ve bölgede İngiliz Hükûmeti yönetiminde kurulan Ürdün Devleti'nin kuruluş aşamaları araştırılmıştır. 1921'de bir emirlik olarak kurulan Ürdün Devleti'nin bağımsızlığını elde edene kadar Hicaz Demiryolu idaresine dair attığı adımlar takip edilmiş ve ilgili dönemin hikayesi çıkarılmıştır. Birinci bölümdeki Türkçe kaynaklardan elde ettiğimiz veriler ÜHV'ndan elde edilen bilgilerle karşılaştırılıp Arapça ve Türkçe kaynaklar arasındaki eksikliğin tamamlanması hedeflenmiştir.

3. Kaynaklar

Türk tarih literatüründe, Hicaz bölgesindeki Osmanlı döneminden kalan yapılara dair çalışmaların oldukça az olduğu tespit edilmiştir. II. Abdülhamid döneminde ŞamHicaz arasında yapılan Hicaz Demiryolu'na dair kayıtlar Osmanlı ve Cumhuriyet Arşivlerinde mevcuttur. Ancak Hicaz bölgesindeki Osmanlı sonrası yaşanan olayların ve bir Osmanlı eseri olan Hicaz Demiryolu'nun kullanılıp kullanılmadığı meselesi ülkemizde çalışılmayı bekleyen konular arasında yer almaktadır. Bu bağlamda bölgedeki ülkelerden birisi olan Ürdün Hâşimi Krallığı'nın devlet arşivinden yararlanmak ve konuyla ilgili oluşan boşlukları analiz edilmiş verilerle tamamlamak için ÜHV tezimizin ikinci kısmında ana kaynak niteliğinde ele alınmıştır (EK 12 – EK 15).

Çalışmamızın temel kaynaklarını Hicaz Demiryolu'na ilişkin yazılan kitaplar ve ÜHV oluşturmaktadır. Araştırmamız sırasında ikincil olarak başvurduğumuz çalışmalar ana kaynakların farklı açılardan değerlendirilmesine ve II. Abdülhamid döneminin daha kapsamlı ortaya konulması noktasında faydalı olmuştur.

Konumuzla ilgili olan vesikalar, Ürdün Hâşimi Krallığı¹ Dokümantasyon Merkezi ve Ürdün Hâşimi Krallığı Divanı Dokümantasyon Birimi iş birliğiyle hazırlananmış olup önceleri Doğu Ürdün’de emirlik olarak kurulan Ürdün Hâşimi Krallığı’nın tesisi sırasında yaşanan gelişmeleri (1925-1949) konu edinmektedir. Vesikalar’ın derlendiği *The Hashimite Archives, Papers of King Abdullah, The Hijaz Railway 1925-1949 arşiv çalışması Prof. Dr. Muhammed Adnan El-Bahiy* ve tarih araştırmacılarından oluşan ekibi tarafından oluşturulmuştur.

Bu çalışma ile hasardan zarar gören belgeler onarılmış, koordineli bir şekilde başlıklara ayrılarak sınıflandırılmıştır. Yine, bu çalışmada yer alan belgelerin büyük bir kısmı Ürdün Üniversitesi Bilâdü’ş-Şam Çalışmaları, Vesikaları ve Yazma Eserleri Merkezi’nde yer alan “Kurucu Kral Abdullah bin Al-Hüseyin’in Evrakları” başlığı altında yayınlar aracılığıyla elde edilmiştir. Bu belgeler genelde Büyük Arap Devrimi, Arap Birliği, Arap Ligi, Ürdün Devleti’nin kurulması, sadık ve muhalefetten doğan siyasi güçler, Büyük Suriye Projesi, Filistin Davası, Ürdün-Arap ve Ürdün-İslami ilişkileri ve Ürdün’ün İngiltere başta olmak üzere diğer ülkelerle olan ilişkilerini konu edinirken, özelde ise Kral Abdullah bin El-Hüseyin’in siyasetçiler, akademisyenler, düşünürler ve şairler de dahil olmak üzere Arap ve İslam dünyasındaki çağdaşları ile Ürdün içerisinde ve dışındaki siyasi gruplar, feminist ve gençlik hareketleri, aşiret ve dini güçlerle yazışmalarını içermektedir.

Çalışmada yer alan vesikalar, çalışmamızı kaleme aldığımız günlerde 25 cilt halinde yayınlanmış olup, bilimsel ilkelere göre indekslenmiştir. Bu çalışmanın amacı ise şu şekilde belirtilmiştir: “Arap dünyasındaki ve dışındaki tarih ve siyaset araştırmacılarına

¹ 11 Nisan 1921 tarihi Ürdün Hâşimi Krallığı Devleti’nin resmi kuruluş tarihi ve bağımsızlığının ilanı 25 Mayıs 1946 olarak kabul edilmektedir. Bu bir asırlık süre içerisinde devleti yöneten kişi ve yönetim süreleri şu şekildedir: Kral Abdullah b. El-Hüseyin (1921-1951), Kral Talâl b. Abdullah (1951-1952), Kral Hüseyin b. Talâl (1952-1999) ve Kral Abdullah b. El-Hüseyin (1999-).

ve akademisyenlerine, Ürdün'ün kurucusu merhum Kral Abdullah bin Al-Hüseyin'in kişiliğini, devlet adamlığını, tarihi olaylar karşısında ortaya koyduğu tavrı ve devlet tarihinde oynadığı önemli rolü kapsamlı bir şekilde sunmaktır.”¹ Çalışmaya ait tüm ciltler ve konu başlıkları EK’te verilmiştir.

Çalışmamızda ÜHV’nın Hicaz Demiryolu’nu ele alan sekizinci cildinden yararlanılmıştır. Ürdün Ehli Beyt Üniversitesi tarafından hazırlanan sekizinci cildin mukaddimesinde eserin ortaya konma sebebi ve amacı şu şekilde ifade edilmiştir:

*Bu ciltte Hicaz Demiryolu’nun Doğu Ürdün’ün erken dönem tarihinde ve modern Arap tarihinde oynadığı rolü ve bölgede yaşanan gelişmelere etkisi kapsamlı bir şekilde ortaya koyulmaya çalışılmıştır. Hicaz Demiryolu uzun yıllar İslam’ın önemli rükünlerinden birine (hac ibadeti) hizmet etmekle kalmamış aynı zamanda Ürdün Emirliği’nin kurulma döneminde görmezden gelinemeyecek seviyede ekonomik, toplumsal ve idari hizmetler sunmuştur.*²

Sekizinci cildin ilk kısmında sırasıyla Hicaz Demiryolu’nun idaresi, telgraf ve telefon hattı, trenlerin seyri, yolcular, nakliyat, demiryolunda görevli memurlar ve bunların maaşları, tren yolu giderleri, bedeviler tarafından demiryoluna yapılan saldırılar işlenirken, ikinci kısmında ise Hicaz Demiryolu ile ilgili *Âsime Gazetesi*’nde çıkan haberler, devlet dairelerine ait belgelerdeki demiryoluna dair bilgiler ve Ürdün topraklarında yer alan tren istasyonları konu edilmiştir. Çalışmamız içerisinde, Hicaz Demiryolu’nun idaresi, yol güzergâhları, nakliyat, trenlere yapılan saldırıların yanı sıra *Âsime Gazetesi*’ndeki konuyla ilgili haberler ve Doğu Ürdün Hükûmeti Başbakanlığı Yazışmaları ve Hicaz Demiryolu Kanunuyla ilgili yazışmalar incelenip konuların ayrıntılı bilgileri ilgili konu başlığında aktarılmıştır.

¹ <https://royalheritage.jo> (27.05.2021)

² Muhammed Adnan Al-Bahiyye (ed.), *El-Vesâik El-Hâşimiyye: Evrâku Abdillâh b. El-Hüseyin El-Hatt ElHadîdî El-Hicâzî 1925-1949 (The Hashimite Archives, Papers of King Abdullah, The Hijaz Railway 1925-1949)*, Vol. 8, Part. 1, 1996, s.7.

Hicaz Demiryolu'nun idaresiyle ilgili olan evraklar 568 kod numarası ile tasnif edilmiş olup toplamda 90 belgeden oluşmaktadır. Evrakların çoğu Arapça olup İngiliz

vekilin Ürdün makamlarına yazdığı bazı yazışmalar ise İngilizcedir. Bu evraklar başlıca şu konuları içermektedir: Hicaz Demiryolu'nun durumu ve işletilmesine dair İngiliz temsilcilerle yapılan yazışmalar, Hicaz Demiryolu istasyonlarındaki durum ve idarenin Ürdün'e geçme talepleri, Hicaz Demiryolu istasyonlarındaki malzemelerin memur maaşlarını ödeme maksadıyla satılması, Hicaz Demiryolu'nun istasyonlarına yapılan harcama kayıtları, Katrana bölgesi ve diğer bölgelerdeki suyun kullanımı ve Hicaz Demiryolu işletmesinin Savunma Bakanlığı'ndan alınıp Ulaştırma Bakanlığı'na verilmesi. Söz konusu vesikalarda Hicaz Demiryolu'na ilişkin konular farklı sayılar verilerek tasnif edilmiştir:

Trenlerin yol güzergâhları 151 sayı ve 50 ile 299 kod numaralarıyla tasnif edilmiş olup toplamda 14 belge bulunmaktadır. Tren yolculukları 151, 460, 463, 492 ve 507 gibi farklı kod numaraları ile sınıflandırılmış olup toplamda 42 belgeden oluşmaktadır. Nakliyat ile ilgili belgeler ise 151, 460, 463 ve 507 gibi farklı kod numaralarıyla toplamda 15 belge halinde tasnif edilmiştir.

Âsime Gazetesi'nde Hicaz Demiryolu ile ilgili olan evraklar, herhangi bir kod numarası ile tasnif edilmeyip sayı, yıl, yer ve tarih bilgilerine göre sınıflandırılmışlardır. Bu bölümde toplamda 60 belgeye yer verilmiştir. Hicaz Demiryoluna dair 1930'da çıkarılan kanun toplamda 41 maddeden oluşmaktadır. Biz çalışmamızda bu maddelerden konumuzla doğrudan ilgili olanları inceleyeceğiz.

Çalışmamızın ikinci bölümünde yer verip inceleyeceğimiz belgeler ana kaynak olarak kullandığımız kitabın tasnifinden farklı olarak kronolojik bir sıralamaya göre ele alınmıştır. Böylece kitapta verilen tasniften kaynaklanan muğlak bilgiler tarihsel seyir ile berraklaştırılmaya çalışılmıştır.

4. II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı

Osmanlı Devleti'nin çöküş yıllarında otuz yıl saltanatta bulunan II. Abdülhamid (1876-1909) döneminde yapılan icraatların daha iyi anlaşılması ve yaşanan önemli olayların tespiti son derece önemlidir. Özellikle önceki sultanların saltanatları sürecince yaşanan Anadolu'daki gelişmeler ve ıslahat hareketleri Bilâdü'ş-Şam ve Hicaz'daki gelişmeleri de doğrudan etkilemiştir. Batılılaşma adına atılan adımlarla bu bölgeye keşif amacıyla Avrupa'dan birçok kişi gelmiştir. Dolayısıyla bölgedeki gelişmeler bir yerden sonra kontrolden çıkarak Avrupalı devletlerin Osmanlı aleyhinde propaganda yapıp milliyetçilik fikirlerini yaydıkları bir merkeze dönüşmüştür. Kendisinden önceki padişahların dönemlerinde yaşanan gelişmeler, II. Abdülhamid'in bu bölgelere yönelik siyasi ve ekonomik hamlelerini de beraberinde getirmiştir.

Bu bağlamda zikredilmesi gereken en önemli konuların başında, Avrupa'ya ve Rusya'ya karşı askeri ve siyasi anlamda güçlü olma yolunda yapılan harcamaların zamanla maliyenin belini bükmesi gelmektedir. Sultan Abdülaziz (1861-1876) kendisinden önceki sultanların idareleri döneminde alınan iç ve dış borçları kapatmaya muvaffak olamadığı gibi kendi döneminde de bu borçlanma devam etmiştir. Halk piyasayı bir nebze olsun canlandırmak adına üretilen ancak kısa bir süre sonra değer kaybeden kaimeyi/kağıt para almayı reddetmiş ve çoğu kez acil ihtiyaçlarını karşılayamaz hale gelmiştir. Böylelikle Osmanlı Devleti kaimelerin açtığı zararı kapatmak için yeniden borçlanmak durumunda kalmıştır.³ Devlet nakit ihtiyacını karşılayacak kadar paranın devlet hazinesinde de tükenmesiyle her ekonomik kriz anında faizli devlet tahvilleri⁴ karşılığında yeniden borçlanmak durumunda kalmış ve en nihayetinde iflasın eşiğine

³ Ufuk Gülsoy, *Kutsal Proje*, Timaş Yayınları, İstanbul 2010, s. 15.

⁴ Devletin veya özel bir kuruluşun ödünç para almak için çıkardığı, değişik dönemlerde belirli oranlarda faiz getiren yazılı senet. TDK <https://sozluk.gov.tr/> (15.01.2021).

gelmiştir. Ancak devletin borç faizlerine ödeme yapamaması ve eldeki tahvil senetlerinin bozdurulamamasından dolayı Avrupa'daki Türk elçiler protestoya başlamış ve Avrupa gazetelerine yansıyan bu durum Osmanlı Devleti'nin itibarını sarsmıştır.

Böylece Kırım Harbi'nden önce başlayan siyasi ve ekonomik çöküş savaştan sonra da giderek etkisini arttırmıştır. Özellikle Sultan Abdülaziz döneminde yaşanan ekonomik kriz (1872-1875) Anadolu'da ve Balkanlar'da kıtlığa sebep olmuştur.

Devletin ekonomik çıkmazlarından mağdur olan halk üretim yapamaz duruma gelmiş ve kazancı olmadığı için vergilerini de ödeyememiştir. Kıtlığın sebep olduğu finansal kriz tarımın da azalmasıyla pek çok köyde hayvanların telef olmasıyla sonuçlanmış, hayvancılıkla ilgilenen halk da bu krizden payını almıştır.

Sultan Abdülaziz'in döneminde yaşanan Tanzimat'la beraber gelen reformlara II. Abdülhamid henüz bir şehzadeyken şahit olmuş ve amcasının hal' edilmesinden (1876) sonra bu reformların bir devamı olan Meşrutiyetin ilanını kabul etme şartıyla tahta çıkmıştır (31 Ağustos 1876). Ardından Kanûn-ı Esasî'yi ilan etmek (23 Aralık 1876) ve Meclisi toplamak suretiyle görevine başlamıştır.⁶ Amcası Sultan Abdülaziz'in ölümünden sonra etrafında güvenebileceği paşalardan müteşekkil bir kadro kurma yolunu benimseyen Sultan Abdülhamid oluşturduğu istihbarat teşkilatı "Teşkilat-ı Mahsusa" ile kendine güvenli bir siyasi ortam hazırlamaya çalışmıştır.

Sultan II. Abdülhamid devlet idaresine geldiğinde ülkeyi ve halkı oldukça yorgun ve devlette üst üste gelen taht değişiklikleri ve sultanların haledilmesinden dolayı tedirgin ve güvenini yitirmiş bir halde bulmuştur. Tanzimat'ın getirdiği yeniliklere uyum ve dönüşüm zorluğu, reformların uygulanma aşamasında karşılaşılan zorluklar, gelenek ile yeni arasında kalma, paşalar arasında süre gelen güç yarışı ve tüm bunların yanında dış

⁶ II. Abdülhamid himayesinde Aralık 1876'da İstanbul'da devletlerarası bir konferans düzenlenmiş ve 23 Aralık 1876 tarihinde Kanun-i Esasi ilan etmiştir. Böylece devlet idaresi mutlak Monarşiden Meşrutî Monarşiye yani Anayasal Monarşiye geçerek halka temsil hakkı verilmiştir. Kanuni Esasi maddeleri Padişaha gerekli gördüğü takdirde meclisi tatil etme hakkını verirken, Meclis-i Mebusan ve Meclis-i Ayan'ın aldığı kararların Padişah onayından geçmesi zorunluluğunu da koymuştur. Kanuni Esasi ile birlikte, 1839'daki Tanzimat Fermanı ve 1856'daki Islahat Fermanında vaat edilen eşitlik, askeri muafiyet ve vergi gibi haklar adli, mali ve idari anlamda yasal güvenceye alınmıştır. Cevdet Küçük, "II. Abdülhamid", *DİA*, 1988, c. I, s. 217.

borçların halka ve devlete yüklediği ekonomik yük ve psikolojik yorgunluk halkın çözülmesini beklediği en önemli sorunlar olarak belirlemiştir.

Bu dönemin diğer bir sorunu da II. Abdülhamid öncesinde yaşanan mali ve siyasi sıkıntıların Osmanlı'yı Avrupa ülkeleri nezdinde itibarsızlaştırmasıdır. Bu durum Osmanlı'nın dönemin güçlü ülkelerinden olan Rusya'ya karşı politik olarak yalnız kalmasına sebep olmuştur. Böylece Osmanlı'nın toprak kaybı, hükûmeti ekonomik olduğu kadar siyasi anlamda da güçsüzleştirmekle kalmayıp Osmanlı topraklarında yaşayan gayrimüslim tebaanın da bu durumu fırsat bilerek huzursuzluk çıkarmasına yol açmıştır. Bu gelişmeler karşısında Osmanlı Devleti yönetimi bir yandan dış siyasette Rusya ile mücadele etmiş bir yandan da zihni yenilik, modernleşme, reform, batılılaşma, gelişme ilerleme ve meşrutiyet gibi kavramlarla meşgul olan ve sürekli galeyana gelen halkı sakinleştirmeye çalışmıştır. II. Abdülhamid saltanatı süresince benimsediği politika ile bir taraftan ülkeyi içinde bulunduğu durumdan zararsız bir şekilde kurtarmaya çalışırken diğer taraftan Osmanlı Devleti'nin zayıf yönlerini tespit etmeye çalışan ve iç siyasete sızmaya çalışan Avrupa devletleriyle mücadele etmek durumunda kalmıştır.

Özellikle, Osmanlı merkezî otoritenin kontrolü ve müdahalesine uzak kalan Balkanlar Rusya'nın siyasi müdahalesine ve bölge halkı üzerinde dini yaşayış, kimlik ve aidiyet ruhu noktasında olumsuz etkilere maruz kalmıştır. II. Abdülhamid'in Meclis-i Mebusan'ı açtığı sırada Rusya Balkanlar üzerinden Osmanlı'yı sıkıştırmaya devam etmiştir. Rusya ile daha

önceden yapılan antlaşmaları görmezden gelen Mithat Paşa'nın (1822-1884) İngiltere'ye güvenmesi sebebiyle ülke Rusya ile savaşa girmiştir.

Osmanlı Rusya ile mücadele içindeyken İstanbul'u kaybetme tehlikesinden dolayı Rusların isteklerini kabul etmek zorunda kalmıştır. Bu doğrultuda Sırbistan, Romanya ve Karadağ Osmanlı idaresinden çıkmış ve Bulgaristan Rus idaresine geçmiştir.⁷ Yani, bu savaştaki yenilgi Osmanlı'yı Balkanlar'daki hâkimiyetini kaybetme derecesine ulaştırmıştır.⁸ Ayrıca, Mithat Paşa II. Abdülhamid tarafından sadrazamlıktan azledilip yurt dışına sürgün edilmiştir. Bunun ardından bu savaşı onaylayan mebuslardan dolayı da meclis Sultan tarafından süresiz tatil edilmiştir.⁵

II. Abdülhamid dönemindeki diğer önemli siyasi gelişmeler 1881-1882 yıllarında yaşanmıştır; zira Osmanlı yönetimindeki topraklar Avrupa devletleri tarafından işgal edilmeye başlanmıştır. 1881 yılında İngilizler Kıbrıs'ı işgal ederken, Yunanistan ise Teselya'yı almış ve yine aynı yıl Fransa Tunus'u işgal etmiştir.⁶ Ayrıca artık Balkanlar'da söz hakkı Osmanlı'dan Rusya'ya geçtiği gibi Avusturya da BosnaHersek'in idaresini alarak güçlü devletler arasına katılmıştır. Bunun yanında Rusya Kars, Ardahan, Batum ve Doğubeyazıt'ı almıştır⁷, 1882 yılında ise İngilizler Mısır'ı

⁷ Küçük, *agm.* s. 218; Azmi Özcan, "Sultan II. Abdülhamid'in Dış Siyaseti ve Uygulamaları", Mehmet Bulut vd. (ed.), *Sultan II. Abdülhamid Dönemi Siyaset – İktisat – Dış Politika – Kültür – Eğitim*, İstanbul, İZÜ Yayınları, 2019, s. 115; Bkz. Kenan Yıldız, "II. Abdülhamid Devrinde Manastırların Panslavist Hareketlerindeki Rolü ve Rusya'nın Çabalarına Dair Layiha", *Rumeli Kültürü Dergisi*, S. 19, 2008, s. 28-35.

⁵ Ercüment Kuran, "II. Abdülhamid'in Büyük Devletlere Karşı Uyguladığı Siyasetin Esasları" *Sultan II. Abdülhamid ve Devri Semineri 27-29 Mayıs 1992*, İstanbul: İÜEF Tarih Araştırmaları Merkezi, Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1994, s. 142.

⁶ Kuran, *agm.* s. 142, 145.

⁷ Özcan, "Sultan II. Abdülhamid'in Dış Siyaseti ve Uygulamaları", s. 116.

⁸ Osmanlı Hükûmeti'nin Rumeli ve hususiyle Bulgaristan'da ıslahat yapılması konusundaki Rusya'nın sunduğu teklifleri kabul etmemesi, Rusya'nın Osmanlı Devleti'ne savaş açmasıyla sonuçlanmış, Osmanlı ordularının Balkan ve Kafkas cephelelerinde yenilmesi üzerine Padişah barışa razı olmuştur. 3 Mart 1878'de yapılan Ayastefanos Antlaşmasıyla Rumeli'nin hemen tamamını Osmanlı hâkimiyetinden çıkmıştır. Karadeniz'den Ege kıyılarına kadar uzanan özerk Bulgaristan prensliği kurulmuştur. İngiltere Ayastefanos Antlaşması'nın şartlarını hafifletmek maksadıyla 13 Temmuz 1878'de Berlin'de düzenlediği bir konferansta, imzalanan Berlin Barış Antlaşmasına göre Osmanlı Devleti Rumeli'de kaybettiği toprakların bir bölümünü geri kazanmış ve doğu Anadolu'daki kayıplarını da azaltmıştır. İngiltere, padişaha yaptığı 'yardıma karşılık, 4 Haziran 1878 tarihli sözleşmeyle Kıbrıs'ın yönetimini geçici olarak üstlenmiştir.

işgal etmiştir. Yaşanan bu gelişmeler karşısında Osmanlı Devleti'ni savaşa girmekten korumaya çalışan II. Abdülhamid, Rus müdahalesinden sonra elinde kalan toprakları muhafaza etme çabasına girmiştir.

Kırım Harbi'nden 93 Harbi'ne kadar geçen sürede İngiltere ve Rusya'nın Osmanlı toprakları üzerindeki rekabetlerinin farklı hedefleri olmuştur. İngiltere için Süveyş ve çevresi önemliyken, Rusya boğazları ele geçirmek istemiştir. II. Abdülhamid bu iki devlete karşı bir denge politikası yürütmüş ve Osmanlı'nın çıkarları doğrultusunda hangi ülke siyaseti uygunsa onunla yakınlık kurma yolunu tercih etmiştir. Buna göre meydana gelen siyasi çatışmaları Osmanlı lehine, tehlike arz eden ülkenin ise aleyhine değerlendirmiştir.⁸ Ayrıca, Rusya ve İngiltere Osmanlı toprakları üzerinde hak sahibi olmaya çalışırken, bir taraftan da Osmanlı tebaası ile dünya Müslümanları arasındaki dini bağları koparmaya çalışmışlardır. II. Abdülhamid bu iki büyük güce karşı dengeleyici bir politika yürütürken Almanya ile kurduğu yakınlığı şöyle ifade etmiştir: "Devlet-i Aliye'ye karşı doğrudan doğruya bir niyet-i fâside ve tecâvüzkârânesi bulunmadığından dolayı

⁸ II. Abdülhamid Rusları küstürmemek, İngilizleri kuşkulandırmamak ve Almanları da koz olarak kullanacağı bir siyaset benimsemiştir. Şadiye Osmanoğlu *Babam Abdülhamit, Saray ve Sürgün Yılları*, Timaş Yayınları, İstanbul 2007, s.125.

Almanya ile temasa geçilmiştir.”⁹ Zira Almanya, Osmanlı topraklarından bir pay elde etme gayesi gütmemiş, Müslümanların yaşadıkları bölgeleri sömürmek gibi derdi olmamış ve o güne kadar Osmanlı iç siyasetine de dahil olmamıştır.¹⁰ Hatta bu yakınlaşmanın bir göstergesi olarak II. Abdülhamid Bağdat Demiryolu imtiyazını Almanlara vererek siyasi ilişkileri güçlendirmeyi hedeflemiş ve

Almanya’ya olan güvenini göstermiştir.¹¹ Diğer taraftan bu yakınlaşma Rusya ve İngiltere’nin menfaatlerine ters düşmüş ve iki büyük ülke bu demiryolu işletmelerine müdahil olmaya çalışmışlardır.

Sultan II. Abdülhamid dış siyasette bu mücadeleleri verirken devletin iç işlerinde de ticaret, ekonomi, ordu, sanayi, güvenlik ve eğitim alanlarında yenilikler getirmeye çalışmıştır. Bu amaçla, Rusya ile yaşadığı savaşların ardından devlet idaresini meclisten ziyade kendi eliyle yürütmeye karar vermiştir. Özellikle Avrupa’nın güçlü ülkeleri olan İngiltere ve Fransa’nın Osmanlı’nın iç işlerine sık sık dahil olması Sultan’ın kalkınma hamlesine engel olabilirdi. Bu yüzden Sultan Osmanlı üzerinden siyaset yapmak isteyen ülkelerin önünü kesmek istemiştir.

Halk nezdinde bir güven ortamı sağlamaya çalışan II. Abdülhamid elde kalan toprakları muhafaza etme amacıyla Balkanlar ve Ortadoğu’nun korunmasına özen göstermiştir. Zira Rumeli’nin elden çıkması, Tunus’un Fransızlar, Mısır’ın İngilizler

⁹ Cezmi Eraslan, “Sultan II. Abdülhamid ve Politikası Üzerine Düşünceler”, Mehmet Bulut vd. (ed.), s. 115, *Sultan II. Abdülhamid Dönemi Siyaset – İktisat – Dış Politika – Kültür – Eğitim*, s.130; Özcan, “Sultan II. Abdülhamid’in Dış Siyaseti ve Uygulamaları”, s. 120.

¹⁰ Özcan, “Sultan II. Abdülhamid’in Dış Siyaseti ve Uygulamaları”, s. 120.

¹¹ İbrahim Numan, “Hicaz Demiryolu İstasyon Binalarının Fonksiyon ve Mimari Mahiyetleri Hakkında,” *Ortadoğu’da Osmanlı Dönemi Kültür İzleri, Uluslararası Bilgi Şöleni Bildirileri*, c. 2, Hatay: Atatürk Kültür Merkezi Başkanlığı, 2000, s. 449.

tarafından işgal edilmesi Sultan Abdülhamid'i daha çok Ortadoğu'ya yönlendirmiştir. Ancak II. Abdülhamid Osmanlı toprakları üzerinde yürütülen dünya siyasetini yakından takip etmeyi gerekli görmüştür; çünkü Sultan'ın Ortadoğu üzerindeki planlarını yakından takip eden bu Avrupa ülkeleri Mısır ve Arabistan bölgesini kendi kontrolleri altına almayı hedef edinmişlerdi.¹²

İngiltere, Mısır ve Hicaz bölgelerine ilmi araştırmalar yapma bahanesiyle bölge halkı arasında Osmanlı Devleti aleyhinde propaganda yapmıştır. Hatta Mısır'da Arap milliyetçiliği ruhunu aşlamayı başarmakla kalmayıp hilafet makamının Kureyş asıllı bir kimse tarafından yürütüleceği meselesini gündeme getirerek II. Abdülhamid'in

halifeliğini Müslümanlar nezdinde itibarsızlaştırmak istemişlerdir. Bunu yapmalarının altında yatan sebep ise sultanın Müslümanlar üzerindeki etkisini farkında olmaları ve kendileri için ortaya çıkabilecek muhtemel bir birlik ruhu ve direnişin önünü kesme gayretidir. Böylece, Osmanlı'nın devamlılığını büyük ölçüde Müslüman halkların birlik ve beraberliğine bağlayan sultan üzerinde siyasi baskılar kurmaya devam etmeyi hedeflemişlerdir.¹⁷

5. II. Abdülhamid Döneminde Bilâdü'ş-Şam ve Hicaz

Bilâdü'ş-Şam bugünkü Suriye, Filistin, Lübnan ve Ürdün'ü içine alan ve Kızıldeniz'in doğusunda yer alan bölgenin adıdır.¹⁸ Eski adı Dimeşk olup daha sonra tüm Suriye bölgesini tarif etmek üzere Şam ismine dönüşmüştür.¹⁹ Yavuz Sultan Selim'in (1512-1520) Mısır'ı 1517 yılında fethiyle Şam bölgesi Hicazla beraber Osmanlı idaresine geçmiştir.²⁰ Osmanlı'daki vilayet sistemi gereği, Irak gibi Suriye de eyalet sistemiyle Osmanlı Devleti tarafından merkezi idareye bağlı bir şekilde idare edilmiştir.²¹

¹² Küçük, *agm.* s. 219.

XIX. yüzyıldan itibaren Anadolu’da olduğu gibi Bilâdü’ş-Şam ve Hicaz da Osmanlı idaresine getirilen reform hareketlerinden nasibini almıştır.

¹⁷ Küçük, *agm.* s. 220.

¹⁸ Celal Öney, *19. Yüzyılın İkinci Yarısından Günümüze Suriye, Lübnan ve Filistin Üçgeninde Protestan Misyonların Nüfuz Mücadelesi*, Harran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Doktora Tezi), Şanlıurfa 2016, s. 7; Ş. Tufan Buzpınar, “Şam Osmanlı Dönemi”, *DİA*, 2010, c. XXXVIII, s.317.

¹⁹ Cengiz Tomar, “Şam”, *DİA*, 2010, c. XXXVIII, s. 311.

²⁰ Ş. Tufan Buzpınar, Mustafa Sabri Küçükaşçı, “Haremeyn”, *DİA*, 1997, c. XVI, s. 154; Buzpınar, *agm.*

s. 317; Hasan Barlak, *Dini ve Siyasi Yönden Osmanlı Devleti İdaresinde Hicaz (1876-1909)*, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Doktora Tezi), Samsun 2013, s. 22; Zekeriya Kurşun, “Hicaz Osmanlı Dönemi”, *DİA*, 1998, c. XVII, s. 437; Yüksel Nizamoğlu, “Osmanlı Devleti’nin Hicaz İsyanında Arap Aşiretlerinin Desteğini Alma Teşebbüsleri”, Mehmet Ali Beyhan (ed.), *17. Türk Tarih Kongresi*, s. 4, s. 26, k. 2 (Ankara: TTK 2018) s. 579.

²¹ Selçuk Günay, “II. Abdülhamid Döneminde Suriye ve Lübnan’da Arap Ayrılıkçı Hareketlerinin Başlaması ve Devletin Tedbirleri”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, c. XVII, s. 28 (1995), s.85; Barlak, *agy.* s. 72.

Şam bölgesi Anadolu’dan Hicaz’a hac için yolculuk yapan hac kabilelerinin geçtiği güzergâh üzerinde bulunmaktadır. Bu sebeple ticari ve ekonomik anlamda önemli bir merkez kabul edilmiş ve Osmanlı payitahtıyla irtibat halinde olmuştur. Gerek Müslümanların ilk kıblesi olan Kudüs’e ev sahipliği yapması gerek tarihi bakımından İslam devlet merkezi olması ve gerekse Süveyş kanalı olduğu gibi Beyrut limanlarından Akdeniz’e bağlantısı olması hasebiyle önemli bir merkez konumunda olmuştur.¹³¹⁴

¹³ Tomar, *agm.* s. 311.

¹⁴ salnamesinde Hicaz vilayetler arasında ilk sıraya alınmıştır. Ayrıca vilayet sıralamasına göre vilayetlerde görevli olan valiler ve idareciler rütbe ve maaşlarında değişiklikler yapılmıştır. Barlak, *agy.* s. 72; François Georgeon, *Sultan Abdülhamid*, (çev. Ali Berktaş), Homer Kitabevi, İstanbul, 2006, s. 211212.

Merkeze yakınlığı ve siyasi önemine göre bu vilayetler arasında sıralamada, Arap vilayetleri genelde en son sırada yer alırken II. Abdülhamid döneminde yeni yapılan sıralamaya göre Suriye vilayeti ilk sıraya alınmış, devamında Hicaz, Bağdat, Basra, Yemen ve Halep gelmiştir. Arap vilayetlerinden sonra da Rumeli ve Anadolu bu sıralamaya alınmıştır.²³

Hicaz Kızıldeniz'in doğusunda, Ürdün'ün güneyinde, Yemen'den Irak sınırlarına kadar Necid çölleriyle çevrili ve kutsal Mekke ile Medine şehirlerine ev sahipliği yapan bölgenin adıdır.¹⁵ Şam ve Yemen gibi merkezi vilayetlere ticaret yolları üzerinden bağlı olan Hicaz ayrıca hac ibadeti sebebiyle tüm dünyadan ulaşan Müslümanlara ev sahipliği yapmaktadır. Bu bağlamda hem ticari hem de dini gerekçelerle stratejik bir öneme sahip olan Hicaz bölgesi yüz yıllarca Müslüman idareciler tarafından siyasi anlamda

korunduğu gibi gelişmesi ve ayakta kalabilmesi için her zaman yakından takip edilmiştir.¹⁶

Hicaz uzun zaman peygamber soyundan gelen ve kendine ait bir ordusu bulunan emirler ve Osmanlı Devleti'ni temsilen bölgede bulunan valiler tarafından idare edilmiştir. Emirler bölge aşiretlerini ve bedevilerin dilini iyi bildiği için olası bir durumda ortaya çıkan çatışmaların önünü kesebilmekteydi ve hac kabilelerini koruyabilmekteydi. Bundan dolayı II. Abdülhamid de önceki sultanlar gibi emir ile valiyi aynı anda idareci olarak

¹⁵ Müslümanların kiblesinin bulunduğu ve dini bir merkez olması hasebiyle şu tanım da yapılmaktadır: Arabistan yarımadasında Kızıldeniz'in doğu sahili boyunca uzanan ve Haremeyn ile mîkât yerlerini içine alan coğrafi bölge. Mustafa Sabri Küçükbaşçı, "Hicaz", *DİA*, 1998, XVII, s. 432; Buzpınar, Küçükbaşçı, *agm.* s. 154.

¹⁶ Küçükbaşçı, *agm.* s. 432; Nizamoğlu, *agm.* s. 579.

Hicaz'da bulunduruyordu.¹⁷ Hicaz vilayeti pek çok kez bir mutasarrıflık olarak idare edilmiş, kimi zaman Şam'a bağlı olarak Kavalalı Mehmed Ali Paşa (1805-1848) ve onun soyundan gelen hidivlerin idaresinde kalmıştır.¹⁸ Ancak II. Abdülhamid kendi döneminde Hicaz'ın merkezle daha yakın olması gerektiği düşüncesi ile bölgeyle yakından ilgilenmiştir.

Osmanlı idarecileri devletin itibarı için dini ve siyasi önem taşıyan Şam ve Hicaz vilayetinin güvenliğini sağlamak adına tedbirler almışlar, paşalar, valiler ve mutasarrıflık gibi çeşitli vasıtalarla idare etmişlerdir.¹⁹ Sultan II. Abdülhamid'e göre Suriye Arap vilayetleri arasında merkezi bir statüde olmuş ve Mekke ve Medine'ye giden hac güzergâhı olması ve stratejik konumu itibariyle önem arz etmiştir.²⁰

Hicaz'a verilen önemden dolayı, Osmanlı Devleti bu bölgeye ciddi bütçe ayırmıştır. En başta hacıların güvenli bir şekilde haclarını gerçekleştirebilmeleri için hac yolu üzerinde bulunan bedevilere çeşitli ödemeler yapılmış ve hoş tutulmaya gayret

edilmiştir. Bunun yanında salgın hastalıkların kontrole alınması için yine devlet eliyle alınan tedbirler ve sağlık harcamalar da azımsanmayacak seviyededir. Ayrıca kutsal mekânların merkez otorite tarafından kontrol altında tutulabilmesi için bölgeye gönderilen asker sayısı yıldan yıla artış göstermiş ve zamanla garnizon bölgeleri belirlenmiştir. Hicaz'da yaşayan ihtiyaç sahibi yoksul insanların gerek normal ihtiyaçlarını gerekse hac ibadeti için gereken masrafları yine Osmanlı Devleti karşılamıştır. Hicaz vilayetinden

¹⁷ Orhan Koloğlu, *Arap Türk İlişkileri*, Tarihçi Kitabevi, İstanbul, 2017, s. 192.

¹⁸ Detaylar için bkz. Sebahattin Samur, "Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın (1770-1849) Sosyal Politikaları; Mısır ve Diğer Osmanlı Eyaletlerindeki Etkisi", *Bilimname Dergisi*, c. 13, S. 12 (2007); Kemal Beydilli, "II. Mahmud", *DİA*, 2003, c. XXVII, s. 353.

¹⁹ Kurşun, *agm.* s. 439.

²⁰ Georgeon, *age.* s. 213.

vergi alınmaması, aksine özel bir bütçe ile kutsal beldeleri geçindirme yükü tamamıyla Osmanlı Devleti üzerinde olmuştur.²¹

Hicaz bölgesi geniş bir alandan oluşmasının yanı sıra İstanbul'a uzak olması, Osmanlı sultanlarının idareleri süresince sarayı bırakıp hacca gidememelerine ve böylece bölgeyle yakın temas kurma yönünde çabalamalarına sebep olmuştur. Hicaz'a gösterilen bu ehemmiyet ve duyulan saygı Hz. Peygamberin yaşadığı bölge olmasından ve bundan dolayı kutsal mekânlara ev sahipliği yapmasından kaynaklanmıştır. Bunun yanında devletin hilafet vurgusundan dolayı Osmanlı Halife Sultanları Hicaz idaresini dini olduğu kadar ekonomik, siyasi ve güvenlik açısından da önemsemişlerdir.³¹ Böylece Osmanlı Sultanları için Hicaz ve çevresinin idaresi ve halkın ihyası bir prestij meselesi kabul edilmiştir. Osmanlı Sultanları her yıl Bâb-ı Âlî'den Surre alaylarıyla Hicaz'a hediyeler göndererek bölgeyi bir İslam halifesi olarak önemsediklerini göstermişlerdir.²² Sultanlar halkın ihtiyaçlarını karşılamaya çalışmış, halkı askerlikten ve vergiden muaf

tutmuş hatta bölgeyi imar etmişlerdir.²³ Her yıl hac mevsiminde Hicaz İane Komisyonu tarafından hazırlanan bağış listeleri ilan edilmiş ve tahıl gibi ana besin maddelerinden çokça tedarik edilip Hicaz'a ulaştırılmıştır.²⁴

²¹ Hicaz bölgesinin devletin ayırdığı bütçe giderleri 1884-1885 yıllarında 255.000 liraya ulaşmıştır. Georgeon, *Age*. s. 238; William Ochsenwald, "Ottoman Subsidies to the Hijaz, 1840-1877", William Ochsenwald (ed.), *Religion, Economy and State in Ottoman Arab History*, İstanbul: Gorgias Press, 2010) s. 43-52; Küçükaşçı, *agm*. s. 433; Buzpınar, Küçükaşçı, *agm*. s. 154; ³¹ Georgeon, *age*. s. 233.

²² Münir Atalar, *Osmanlı Devleti'nde Surre-i Hümayûn ve Surre Alayları*, DİB Yayınları, Ankara, 2015; Halide Aslan, *Tanzimat'ın İlk Beş Yılında Surre (1839-1844)*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara 2001, s.9

²³ Hicaz da yaşayan insanlara, maaş, insani yardım ve Kâbe ile ilgili hizmetler sunulmuştur. Kurşun, *agm*. s. 438-439; Buzpınar, Küçükaşçı, *agm*. s. 154.

²⁴ Koloğlu, *age*. s. 236-237.

Osmanlı Devleti, emniyet kapsamında Suriye'den Hicaza giden hac güzergâhının tamamını korumayı hedeflemiştir. Bu durumun ancak güçlü bir askeri ordu ile mümkün olduğunu farkında olan sultanlar bölgenin güvenliğini sağlamak amacıyla 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılmasından Sultan II. Abdülhamid dönemine kadar bölgeye düzenli olarak asker sevkiyatı yapmış, kaleleri tamir etmiş ve Mekke-Medine arasındaki yolların emniyetini sağlamak üzere seyyar kuvvetler oluşturmuştur.²⁵

Hicaz'da güvenlik önlemlerini almayı gerekli kılan sebep Şam-Hicaz güzergâhı üzerinde bölgenin güçlü aşiretleri tarafından desteklenen bedevilerin varlığı olmuştur. Şehirden uzak çöl ortamında yaşamlarını sürdürürken bedeviler hac kabilelerini develerle Şam'dan Mekke ve Medine'ye ulaştırmakla ve çoğu zaman hacıları yağmalama yoluyla elde ettikleri paralarla geçimlerini sağlamışlardır. Hac yolu güzergâhında bulunan bölge bedevileri hac kabilelerine sık sık saldırıda bulunup, paralarını almışlardır. Pek çok hacı bu saldırılarda büyük maddi zararın yanında can kaybına da uğramıştır. Şam-Medine yolu üzerinde yaşanan bu olaylara dur demek adına Osmanlı Sultanları yıllarca bedevilere ve bölgedeki toplulukların emirlerine Surre ile paralar²⁶ ve çeşitli hediyeler göndererek onları bu davranışlarından vazgeçirmeye

çalışmıştır. Ancak buna rağmen bölgeyi her anlamda tehdit eden unsurlara karşı kesin çözüm bulunamamıştır.²⁷

²⁵ Küçükaşçı, *agm.* s. 433; Buzpınar, Küçükaşçı, *agm.* s. 156.

²⁶ Yusuf Ziya Yörükân, "Vehhabilik", *AÜİFD*, S. 1, Ankara: 1953, s.56; Fayda, *agm.* s. 316; Barlak, *agy.* s. 45.

²⁷ Koloğlu, *age.* s. 192, 235; İhsan Süreyya Sırma, *Belgelerle Abdülhamid Dönemi*, Beyan Yayınları, İstanbul, 2009, s. 13-14.

Batı'da meydana gelen gelişmelerden sonra Avrupalılar doğuya yönelmiş ve hem buradaki zenginlikleri ülkelerine götürmek hem de buradaki ticaret yollarının kontrolüne sahip olarak büyük servetler kazanmak istemişlerdir. Osmanlı'nın içerisinde bulunduğu durum onların ham madde barındıran Ortadoğu bölgesine ve önemli bir ticaret yolu olan Süveyş Kanalı ve ticaret yollarına hâkim olabilmek hedefleri iyice kendini göstermiştir. II. Abdülhamid buna engel olmak adına Musul'da tespit edilen petrolün bulunduğu bölgeyi kendi şahsi mülkü olarak kaydettirince, Avrupa ülkeleri ve Rusya'nın bölgeye karşı olan istekleri daha da artmıştır.

Özellikle Şam ve Hicaz bölgesi II. Abdülhamid döneminde İngilizlerin odak noktası haline gelmişti (EK 11). İngiltere Mekke ve Medine'nin içinde bulunduğu kutsal bölgeyle halifelik meselesinden dolayı yakından ilgilenmiştir. İngilizler Hicaz emirlerini ve çeşitli kabile reislerini halifeliğin kendi hakları olduğu gerekçesiyle kışkırtmış ve kendilerine maddi destek karşılığında Osmanlı Devleti'ne karşı durmaları için uğraşmışlardır.²⁸

Osmanlı Devleti'nin bölgede yaşayan halkın ihtiyaçlarını eksiksiz karşılaması, Hicaz'a gelen Müslümanların güvenliğini sağlaması gibi durumların hem bölge halkının hem de Müslüman halkların Osmanlı'ya olan bağlılıklarının farkında olan İngilizler bölgede istikrarın bozulmasını hedefleyerek bölgedeki kabilelerle görüşmelerde bulunmuşlardır. Hatta yöredeki saygın kabile şeyhlerini para karşılığında kendi saflarına almayı başarmakla kalmayıp bölgeye doktor, öğretmen ve mühendis göndermek sureti

ile misyonerlik faaliyetleri yürütmüştür. Bu sayede hilafet aleyhine propaganda yapma imkânı elde etmişler.

²⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz. Mahmut Aybi, *II. Abdülhamid'in Ortadoğu Politikası*, Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamı Yüksek Lisans Tezi), 2009.

Bunun yanında, İngilizler bölge aşiretlerini her zaman yakından takip etmiş ve pek çoğuna vaatlerde bulunarak bölgeyi ele geçirmeye çalışmıştır.²⁹ Ancak Sultan II. Abdülhamid'in izlediği İslam Birliği politikasının dünya çapında Müslümanlar arasında yayılmasından korktukları gibi hac döneminde bu fikrin yayılmasından endişe duymuşlar ve Hicaz'ı kendi siyasetleri önünde bir tehlike telakki etmişlerdir.³⁰ İngilizler gayrimüslimlerin Hicaz'a girme yasağından dolayı Hicaz'da neler olduğunu merak ettikleri için çoğu kez Müslüman kılığında Hicaz'a giren ajanlardan bölge hakkında bilgi toplayabilmişlerdir.⁴¹

Ayrıca, II. Abdülhamid İngilizlerin Mısır işgaliyle asıl hedefi olan Hicaz'a ulaşmaya çalıştığının farkında olmuştur. Mısır'ın Osmanlı idaresinden kopması ve İngiliz güdümünde hürriyet fikriyle büyümesi İngilizlerin Ortadoğu'daki iktidarını güçlendirecekti. Hilafet meselesi ile Arap halkı Osmanlıya karşı dolduran İngiltere bu fikri yaymaya Kahire'den yola çıkarak başlamıştır. İngiltere böylelikle Kahire ve Cidde'yi kendi kontrolüne almak istemiştir.³¹

II. Abdülhamid döneminde Hicaz'da yaşanan bir diğer önemli gelişme de 1839 yılı itibariyle çok kez tekrarlanan kolera salgınıdır. Hicaz'ın idaresini zorlaştıran bu salgın hastalık hac zamanında pek çok Müslümanın dünyanın dört bir yanından gelip Hicaz'da toplanmaları sonucunda çok daha kolay yayılma imkânı bulmuştu. Ancak pek çok Avrupa ülkesi Müslümanların Hicaz'a gitmesini II. Abdülhamid'in İslam Birliği

²⁹ Koloğlu, *age.* s. 236; Fayda, *agm.* s. 316; Barlak, *agy.* s. 45.

³⁰ Koloğlu, *age.* s. 205.

⁴¹ Koloğlu, *age.* s. 205.

³¹ Özcan, "Sultan II. Abdülhamid'in Dış Siyaseti ve Uygulamaları", s. 120; Azmi Özcan, "İngiltere'de Hilafet Tartışmaları 1873-1909", *İslam Araştırmaları Dergisi*, c. 2, 1998, s. 49-71; BOA, YEE, 9-263872-4.

politikasına katılmalarına engel olabilmek için tüm ülkelerde görülen bu hastalığın Hicaz'dan çıktığı yönünde söylentiler yayarak³² Müslümanların haccı yapmasına engel olmaya çalışmışlardır.

Avrupalı devletlerin bu söylentileri ve toplumun sağlığını gerekçe olarak öne sürerek kendi vatandaşları olan Müslümanları Hicaz'a gitmekten menetmesi üzerine, II. Abdülhamid bölgenin kontrolünü Avrupalıların inisiyatifine bırakmamak adına çeşitli bölgelere karantinalar kurdurmuş, yeni hastaneler yaptırmış, önceki hastaneleri restore ettirmiş ve bölgeye tıbbi heyetler göndermiştir.³³ Avrupa ülkelerinin bölgeye hastalık sebebiyle sürekli müdahale etmesine karşı Osmanlı Devleti aldığı sıkı sağlık tedbirleriyle her an bölgeyle yakından ilgilendiğini göstermeye çalışmıştır. Özellikle Kızıldeniz sahillerinde kurulan karantina teşkilatı Kızıldeniz üzerinden bölgeye hastalığın yayıldığı fikrinin önüne geçmek için alınan bir önlem niteliğinde olmuştur.³⁴

Bunun dışında bölgede çıkar amaçlayan Fransızlar da kolerayı bahane ederek karayollarının da tıpkı deniz ulaşımı gibi Avrupalıların eline verilmesini talep etmişlerdir. Ancak Mekke ve Medine'ye Müslüman olmayanların girmesi yasak olduğu için bu girişimler sonuçsuz kalmıştır.³⁵ Avrupalılar Hicaz'da hastalıkların yaygınlaşma tehlikesini gerekçe göstererek Hicaz'ı idare eden Osmanlı Devleti'ni Müslümanların gözünde itibarsızlaştırmak istemişlerdir.³⁶

³² Gülden Sarıyıldız, "II. Abdülhamid'in Hicaz'da Takib Ettiği Sıhhiye Politikası", *Sultan II. Abdülhamid ve Devri Semineri 27-29 Mayıs 1992*, İstanbul: İÜEF Tarih Araştırmaları Merkezi, Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1994, s. 198.

³³ Georgeon, *age*. s. 238.

³⁴ Sarıyıldız, *agm*. s.193.

³⁵ Sarıyıldız, *agm*. s. 199.

³⁶ Sarıyıldız, *agm*. s. 203; Sırma, *age*. s. 13-14

İşin bir diğer boyutu ise kolera hastalığının insanlar arasında yayılmasını önlemek ve tedaviyi daha uygun ortamda gerçekleştirebilmek adına Osmanlı Devleti'nin belirli

bölgelerde oluşturduğu karantinalar bölge halkı tarafından yanlış yorumlanmasına neden olmuştur. Kimi zaman az sayıda insanın hacca gönderilmesi, kimi zaman ise hac dönüşü karantina bölgelerinde bir müddet kalma zorunluluğunu bölge halkının II. Abdülhamid'in garimüslimle iş birliği yapması ve dinden kopması yönünde yorumladığı olmuş ancak Sultanın idaresine muhalif olanların ortaya attığı fikirlerden öteye geçmemiştir.³⁷ Bu anlamda, gerek hastaların karantina bölgelerine nakledilmesi gerekse tedavileri için gereken sıhhi malzemelerin temini meseleleri Osmanlı Devleti'nin sorumluluğunda olmuştur.

Diğer yandan, İngiltere Hint limanlarını kontrol etmesinden dolayı limandan gemilerle hacca giden hacıları takip etmiş ve bu sayede her sene yaşanan hac trafiğini yakından gözlemlemiş ve trafiğin idaresini Cidde'de bulunan İngiliz Konsolosluğu 1874 yılı itibarıyla devralmıştır. İngiltere bu sayede gerek kolera salgınına bahane ederek geçişleri engelleme, gerekse bölgeyi daha yakından takip edebilme imkânına sahip olmuştur.³⁸

II. Abdülhamid döneminde bölgeyle ilgili zikredilmesi gereken bir diğer konu da bölge pazarlarında büyük paya sahip olan İngiliz mallarıdır. Zira bu mallar sayesinde İngilizlerin bölgedeki hacılar üzerinde olduğu gibi bölgenin siyasetinde ve ekonomisinde de büyük tesir bırakmıştır. Hicaz pazarında Avrupa'dan ithal edilen pek çok mal satılıyordu. Bu anlamda Batılı güçler kendileri giremese de mallarını bölgeye sokarak kendinden bahsettirebiliyor ve bölge ticaretine yön veriyordu.³⁹

³⁷ Koloğlu, *age.* s. 235.

³⁸ Sarıyıldız, *agm.* s. 192.

³⁹ Sarıyıldız, *agm.* s. 191-192.

Her sene gerek İngiliz etkisi gerekse salgın yasakları sebebiyle azalan hacı sayısı, bölgeyi ekonomik anlamda gelirden mahrum bıraktığı gibi dünya Müslümanları

arasında oluşturulmaya çalışılan bağı da zayıflatmaya çalışmıştır.⁴⁰ Hatta o dönem Cidde'de bulunan Fransa Konsolosu Osmanlı'nın bölge siyasetine ilişkin ülkesine gönderdiği bir yazıda tarikatların gücüyle İslam'ın güçleneceği ve Osmanlı idaresinin Hicaz'da kuvvetleneceğine dair endişelerini şu şekilde ifade etmiştir:

Şunu iddia edebileceğimi zannediyorum ki, bu iki tarikat imtiyazlı olup, gayretleri ve siyasi faaliyetleri ile, iman eserinden başka hiçbir şeyleri görülmeyen bütün diğer İslâmî cemaatleri geride bırakmaktadır. Hülasa olarak -kuvvetli teşkilatları, müntesiblerinin çokluğu, sahip oldukları zenginlik ve yukarıdan gelen özel himaye sebebiyle-, bu iki tarikat, bugün için, Türk siyasetinin en faal ve en korkulacak aletleridir.⁴¹

Özetle, Hicaz İslam'ın doğduğu ve kutsal topraklara ev sahipliği yapmasından dolayı yüz yıllar boyu İslam düşmanlarının hedefi olmuştur. Sultan II. Abdülhamid döneminde bölgede alınan sıkı güvenlik önlemleri XVIII. ve XIX. yüz yıllarda Hicaz'ın yoğun bir şekilde maruz kaldığı dış müdahalelerin bir sonucu olmuştur. Özellikle XIX. yüz yılda Hicaz'ın maruz kaldığı dini ve siyasi müdahaleler neticesinde Sultan bölgeyi yakın takibe alıp merkezi otoriteyi Araplar nezdinde daha görünür kılmak istemiştir. Ayrıca uzun zamandır İngilizlerin Araplar arasında yaymaya çalıştığı hilafet meselesinin Osmanlı idaresi adına siyaseten bir tehlike arz etmesi fikri II. Abdülhamid'i harekete geçirmiştir. Bu anlamda gerek halkın güvenliğinin takibi gerekse bölgedeki siyasi oluşumları daha kolay takip edebilme adına 1882 yılında deniz altından Cidde'ye bir telgraf bağı kurulmuştur.⁴²

⁴⁰ Koloğlu, *age.* s. 235.

⁴¹ Sırma, *age.* s. 13-14; İhsan Süreyya Sırma, "On Dokuzuncu Yüzyıl Osmanlı Siyasetinde Büyük Rol Oynayan Tarikatlara Dair Bir Vesika" *Tarih Dergisi*, S. 31, İstanbul: 1978, s. 185.

⁴² Koloğlu, *age.* s. 235.

6. Hicaz Demiryolu'na Kadar Osmanlı'da Demiryolu

XIX. yüzyılda Avrupa'daki sanayi devrimi ile başlayan demiryolu yapımı, buharlı gemiler ile yapılan daha maliyetli ve tehlikeli olan ülkeler arası ticareti daha ekonomik ve konforlu hale getirmiştir. Ayrıca Batılı ülkelerin dönemin zengin ve güçlü ülkesi olan

İngiltere'ye uyguladıkları ticari boykot sonucu Avrupa pazarında yer bulamayan İngilizler bu durum karşısında ticaret mallarını Asya pazarına taşımak istemiş ve doğunun zenginliklerini özellikle de Hindistan mallarını kolayca Avrupa'ya taşımayı amaçlamıştır.

Bu iki coğrafya arasında köprü konumunda olan Osmanlı topraklarından bir demiryolu hattının geçmesiyle İngilizlerin ekonomik girişimini daha kolay hale getirmesi beklenmiştir. Böylece İngiltere Osmanlı topraklarında inşa edilecek demiryolu hatlarının sağlayacağı imkanları göz önünde bulundurarak bu topraklarda demiryolu yapımına önem vermiş ve 1830 yılından itibaren ciddi girişimlerde bulunarak dönemin siyasi otoritelerine demiryolu yapımı konusunda teklifler götürmüştür. Ayrıca daha önceden yapılan 1838 Balta Limanı Antlaşması⁵⁴ gereği Osmanlı'ya ödenecek gümrük vergisinden muaf olan İngilizler yaptığı bu ticari girişimle ekonomisini güçlendirmekle kalmayıp siyasi bir amaç da güderek, demiryolunun döşeneceği güzergâh üzerindeki bölgeye hâkim olabilme planları yapmaktan da geri durmamıştır. Böylece İngiltere kendi sermayesi ile yapacağı demiryolu sayesinde bölgenin hammaddelerine kolayca ulaşabilecek ve bölgede ekonomik ve siyasi hâkimiyet kurabilecekti.

Bölgede kalıcı olmak isteyen İngiltere, 1839 yılında bir İngiliz subayı olan Francis Chesney öncülüğünde Fırat Vadisi'nden Bağdat'a ve Bağdat'tan Basra Körfezine uzanması planlanan ilk demiryolu keşiflerini yaptırmıştır. 1850 yılında Fransızlar

Süveyş Kanalı'nı yapmak üzere harekete geçince, İngilizler güzergâhı İskenderun Körfezi'ndeki Süveyde'den başlayarak Fırat Nehri üzerindeki Caber Kalesi yolu üzerinden Mezopotamya'ya ve oradan Kuveyt'e ulaşacak bir demiryolu planlaması

⁵⁴ 1838 yılında Osmanlı-İngiltere arasında imzalanan bu ticaret antlaşması neticesinde Avrupalı şirketler Osmanlı topraklarında ticaret ve yatırım yapma fırsatı elde ettiler. Böylece yabancı tüccarlar Osmanlı sınırları içine yetişen her türlü mahsulü satın alma ve vergisiz bir biçimde nakletme hakkına sahip oldular. Bu durum neticesinde Osmanlı hükümeti dış ticarete müdahale edemez hale geldi. Bu bağlamda yapılacak demiryolu sayesinde dış ticaret kontrol altına alınmış olacaktır.

yapmıştır. Böylelikle Akdeniz ve Basra Körfezi arasındaki bir demiryolu hattıyla⁴³ İngilizler Süveyş Kanalı'nı kontrol altına almak isteyen Fransızlara karşı Hindistan bölgesini kendi himayelerine almak istemişlerdir. Yapılan bu hamle ile gerekli sermayeyi bulamayan İngilizler kendi sömürgeleri olan Hindistan'a kolay ulaşım sağlamak için farklı güzergâhlar üzerinde demiryolu hattı yapımına girişmişlerdir; ancak bölgedeki siyasi çatışmalar buna izin vermemiştir. Ayrıca İngilizler Süveyş Kanalı ve Mısır civarında ekonomik ve siyasi bağımsızlık hedefleriyle Osmanlı

Devleti'ni demiryolu yapımına ikna etmeye çalışmış ve 1851 yılında bu konuda Mısır'daki Vali Abbas Paşa'ya ısrarda bulunmuşlardır.

Osmanlı'nın demiryolu yapımıyla ilgili düşüncesine bakıldığında, II. Abdülhamid döneminden önce de Osmanlı'da demiryolu yapımına ilişkin fikir ve girişimlerin hep varlık gösterdiği söylenebilir. Sultan Abdülmecid demiryolu konusuna ilgi duymuş, ülkenin imar ve ekonomik gelişimi açısından gerekli görmüştür.

Osmanlı Devleti'nin bekası ve büyük dünya devletleri seviyesine ulaşabilmesi için gelişmesi gerektiğini vurgulayan pek çok bürokrat gibi 1854-1869 yıllarında Hariciye Nazırlığı ve Sadrazamlık görevlerinde bulunan Keçecizade Mehmet Fuad Paşa da Sultan Abdülaziz'e kendi vefatından önce kaleme aldığı vasiyetnamesinde bir mektup ile bu

⁴³ Gülsoy, *age.* s. 24.

konuya değinmiştir. Keçecizade Osmanlı Devleti'nin güçlenmesinin yolların yapımından ve halkın her anlamda güveninin sağlanmasından geçtiğini mektubunda şu şekilde belirtmiştir:

Bütün vatandaşların can ve mal güvenliği yasal güvence altına alındıktan sonra Hükümet-i Seniyye'nizin vazgeçilmez bir görev sayması gereken ilk tedbir, yollarımızın yapımıdır. Avrupa ülkeleri kadar demiryoluna sahip olduğumuz gün, Zât-ı Hümayûnunuz dünyada en önde gelen bir devletin başında olmuş olacaksınız.⁴⁴

Sultan Abdülaziz de demiryolu yapımını önemsemiş, Osmanlı devlet ricali de demiryolu yapımını Avrupa ülkeleriyle daha yakın ticari ilişkiler kurmak, yenilikleri hızlandırmak ve batılı yaşama uyum sağlamak için gerekli görmüştür.

Gerek Kırım Harbi (1853-1856) esnasında İngiltere ve Fransa ile yapılan ittifak gerekse Islahat Fermanı'nın getirmiş olduğu sorumluluk gereği Avrupa'nın ısrarlarına karşı savunmasız kalan Osmanlı, yapacağı siyasi ve ekonomik yeniliklerde Avrupa'nın sermayesiyle birlikte, bilgi ve teknik donanımından da faydalanmak zorunda kalmıştır.⁴⁵ Demiryolu yapımı düşüncesi Osmanlı Devleti'nin kalkınması adına önemli bir adım olarak görülse de bu iş birliği meselesi Osmanlı Devleti'nin bağımsız olmayacağını, her icraatında Batı onayıyla beraber sermayesine de muhtaç olacağı anlamına geliyordu ki Osmanlı'nın ekonomik ve siyasi olarak İngilizlere ve Fransızlara bağımlılığını beraberinde getirmiştir.

Diğer yandan Osmanlı devlet ricali arasında demiryolu yapımının getireceği faydalar tartışılmış ve hatta raporlar sunulmuştur. Özellikle Viyana'da sefirlik yapan Sadık Rıfat

⁴⁴ Osman Akyüz (ed.), *İstanbul'dan Medine'ye Bir Tarih Belgeseli Hicaz Demiryolu Fotoğraf Albümü*, Albaraka Türk Yayınları, İstanbul, 1999, s. 7. Bkz. Hasan Acar, "Tanzimat Dönemi Siyasi Liderlerinden Biri Olarak Keçecizade Mehmet Fuad Paşa", *Analytical Politics*, c. 1, S. 1, s. 18-34.

⁴⁵ Kırım Harbi (1853-1856) esnasında Osmanlı'yla Rusya'ya karşı inşa ettikleri ittifak ve 18 Şubat 1856 tarihinde ilan edilen Islahat Fermanı gereği Osmanlı'nın yapacağı yeni siyasi ve ekonomik yapılanmalar gerekçe gösterilerek Osmanlı'dan alınan demiryolu imtiyazıyla İskenderiye-Kahire demiryolu Osmanlı topraklarına yapılan ilk demiryolu olarak 1856 yılında işletmeye açılmıştır.

Paşa (1807-1857), Avrupa’da gördüğü demiryollarının işleyişinden etkilenerak 1857 yılında Bâb-ı Âlî’ye bir layiha⁴⁶ sundu. Bu layihada yapılacak bir demiryolu hamlesi ile ziraatın gelişeceği ve elde edilen mahsullerin başka pazarlara nakledilerek satılmasının kolaylaşacağından bahsetmiştir.⁴⁷

Her ne kadar zamanla Osmanlı’da demiryolu yapımı düşüncesi yerleşse de ülkede bu alanda yetişmiş eleman, teknik ve alt yapı bulunmadığından dolayı Avrupa’daki

mimarlarla başvurulmuştur. Böylelikle, yabancı sermayecilerin yanı sıra yabancı mimarlar ve proje adamları da Osmanlı’daki demiryolu yapımında yer almışlardır. Kısa mesafeli ve ticari amaçlı yapılan Rumeli’deki Köstence-Çernovada ve Anadolu’daki İzmir-Aydın hatlarının yapımına 1856 yılında başlanmıştır.⁴⁸ İngilizler daha sonra İzmir-Kasaba-Alaşehir hattını yapmışlardır. Belçikalılar da Bursa-Mudanya hattını inşa etmişlerdir. Bu hatlara 1861 yılında Ruscuk-Varna ve 1863’te İzmir-Kasaba hatları eklenmiştir. İngilizler bu hatların yapımında güzergâhı belirlerken bilhassa verimli bölgeleri seçerek, Osmanlı’nın topraklarında yetişen pek çok mahsulü vergi vermeksizin Avrupa’ya kolay bir şekilde nakletme imkânı elde etmişlerdir.

Osmanlı’nın demiryolu yapma sebepleri, ülkesine ve Avrupa bölgesine en iyi malları ucuz bir şekilde transfer etmek isteyen İngiltere’nin ticari hedeflerinden farklı olarak daha çok askeri ve siyasi olmuştur. Başka bir ifade ile Osmanlı toprak bütünlüğünü sağlama ve idaresi altında bulunan bölgelerin yönetiminde yaşadığı siyasi sıkıntıları bertaraf etme gayesiyle demiryolu yapımını önemsemiştir. Osmanlı Devleti bu amaçla yapılan demiryolu güzergâhlarını belirlerken nüfusun yoğun ve etnik olan kısımları ve eşkıyaların

⁴⁶ Osmanlı bürokrasisinde rapor veya taslak türü belgeye verilen ad. Bkz. Mübahat Kütükoğlu, “Layihâ”, *DİA*, 2003, c. XXVII, s.116-117.

⁴⁷ Gülsoy, *age.* s. 26; Kemal Beydilli, “Bağdat Demiryolu”, *DİA*, 1991, c. IV, s. 442.

⁴⁸ Beydilli, *agm.* s. 31.

yoğun olduğu bölgeleri seçmiştir. Bu sayede, demiryolu ile bölgeye asker sevkiyatında bulunma ve bölgeyi siyasi sıkıntılara karşı kontrol altına alma imkânı elde etmiştir⁴⁹.

Daha sonra Osmanlı'daki demiryolu düşüncesi, ülke içinde sınırlı kalmayarak Rumeli üzerinden Avrupa'ya uzanan bir demiryolu hattı fikrine dönüşmüştür. Bu durum Rusların siyasi olarak müdahalelerine maruz kalan Rumeli'yi kontrol altına almak için iyi bir fırsat olmuştur. Her ne kadar Rusya bu girişimi desteklemese de Osmanlı müttefiki İngiltere ve Fransa bu güzergâhı desteklemiştir. Bu güzergâh sayesinde Batı

ile olan ilişkiler güçlendirilecek, Rumeli bölgesi sanayi alanında gelişerek üretime ve ticarete daha elverişli hale gelecek, aynı zamanda bölge siyasi anlamda daima Bâb-ı Âlî ile irtibat halinde olacak ve yaşanan herhangi bir siyasi, askeri ve toplumsal olayda bölgeye hemen müdahale edilebilecekti.⁵⁰ Bu amaçlarla, yapımına 1870 yılında Rumeli'de başlanan Yedikule-Küçükçekmece bölümü, 1888 yılında Viyana, Paris ve Berlin şehirlerine ulaşarak İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan ilk demiryolu olmuştur.

Ancak bu demiryolunun yapımında söz konusu ihale sermayesini ortaya koyan Yahudi Banker Baron Hirsch bu demiryolunu Almanlara satınca, Osmanlı bölgede hedeflediği istikrarı sağlayamadığı gibi ciddi anlamda maddi zarara da uğramıştır. Yaşanan bu durum sonrasında Osmanlı gündeme gelen demiryolu projelerinde yabancı sermaye kabul etmemiş ve ilk yerli sermaye ile Haydarpaşa-İzmit ve Mudanya-Bursa demiryollarını inşa etmiştir. Ancak bu hatların yapımı esnasında yaşanan çeşitli ekonomik sıkıntılar nedeni ile projeler yine yabancı işletmecilere devredilse de 1892 yılında tamamlanan bu hatlar beklenen verimi sağlayamamıştır.⁵¹

⁴⁹ Gülsoy, *age*. s.27.

⁵⁰ Gülsoy, *age*. s.28.

⁵¹ Gülsoy, *age*. s.29.

Özetle, 1876 yılından önce Osmanlı’da yapılan demiryollarının üçte ikisi Rumeli’de yapılmıştır. 1882 ve 1908 yılları arasında yapılan demiryollarının %47’si Suriye’de, %37’si Anadolu’da ve %15’i Rumeli’de yapılmıştır.⁵²

BİRİNCİ BÖLÜM: HİCAZ DEMİRYOLU

1.1 Yapımına İlişkin Talepler

Demiryolu yapımı fikri son dönem Osmanlı devlet adamlarını ve bununla bağlantılı olarak sultanları meşgul etmiştir. 1864 yılında ilk olarak Alman asıllı Amerikalı bir mühendis olan Zimpel, Kızıldeniz’i ve Şam’ı birleştirecek bir demiryolu teklifini Bâb-ı Âlî’ye sunmuştur (EK9).⁵³ On yıl sonra Osmanlı’nın Hicaz idaresinde bulunan ordu subaylarından gelen tekliflerde Medine ile Mekke arasına döşenecek bir demiryolu hattının Hicaz bölgesindeki Osmanlı hâkimiyetini kuvvetlendirebileceğine dair öngörüler sunulmuştu. Ancak böyle bir projenin bölgede yaşayan Arap kabilelerin tepkisini

⁵² Georgeon, *age.* s. 212.

⁵³ Ufuk Gülsoy, William Ochsenwald, “Hicaz Demiryolu”, *DİA*, 1998, c. XVII, s. 441; Gülsoy, *age.* s. 59-66; Georgeon, *age.* s. 413; Bkz. Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000; Orhan Koloğlu, “Hicaz Demiryolu (1900-1908): Amacı, Finansmanı, Sonucu”, Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar (ed.), *Çağın Yakalayan Osmanlı*, İstanbul: İRCİCA, 1995, s. 289-234; Akyüz, *age.* s. 9-10; Nesrin Kanberoğlu, “Osmanlı Devleti’nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları 1908-1914”, *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, c. 3, Prof. Dr. Azmi Özcan Öğrencileri Özel Sayısı, 2018, s.168.

çekebileceği ve ayrıca yüksek maliyetli olması sebebiyle teklif kabul görmemiştir.⁵⁴ Yine 1872 yılında bir başka Alman mühendis Wilhelm von Pressel de Osmanlı Devleti'nin Hicaz bölgesinde askeri kontrolü sağlayabileceği bir demiryolu önerisiyle gelmiştir. Bu önerilerin üzerine çeşitli paşaların bu konuyla yakından meşgul olması ve 1891'de Hicaz kumandanı Osman Nuri Paşa'nın İstanbul'a gönderdiği raporda Cidde-Mekke arasına döşenecek bir şimendifer⁵⁵ hattının bölge için gerekliliğinden ve öneminden bahsetmesi üzerine konu ciddiyle devlet gündemine alınmıştır. Ayrıca bölgede görevli olan paşaların yaptıkları saha çalışmaları ve

öngörülerini Osmanlı Devleti'nin vilayet yönetimi açısından oldukça değerli görmüştür.⁵⁶

Aynı yıl da Cidde Evkâf Müdürü olan Ahmet İzzet Efendi Şam ile Medine arasında döşenecek bir demiryolu sayesinde Hicaza yönelecek herhangi bir saldırının önüne geçilebileceğini ve bölgede çıkabilecek isyanlara karşı önemli bir savunma mekanizması oluşturulabileceğini bildirmiştir.⁵⁷ Bununla birlikte hac yolculuğunun kolaylaşacağı ve güvenliğin sağlanacağı belirtilmişti. Uzun yıllardır Osmanlı sultanlarını ulaşım noktasında meşgul eden demiryolu meselesi bu defa Şam ve Hicaz bölgesi kapsamında ele alınmış, gelen tekliflerin ve önerilerin değerlendirilmesi sonucunda Hicaz bölgesine döşenecek

⁵⁴ Kanberoğlu, *agm.* s.168.

⁵⁵ Fransızca (chemin de fer) kelimelerinden Osmanlı Türkçesine geçen ve demiryolu ve tren anlamlarında kullanılan bir kelimedir. <https://sozluk.gov.tr/> (12.04.2021).

⁵⁶ Kanberoğlu, *agm.* s.168.

⁵⁷ Gülsoy, Ochsenswald, *agm.* s. 441; Gülsoy, *age.* s. 59-66; Georgeon, *age.* s. 413; Bkz. Özyüksel, *age.* s. 186; Koloğlu, *agm.* s. 289-234; Akyüz, *age.* s. 9-10.

demiryolu projesi kesin olarak Mayıs 1890 tarihinde Sultan II. Abdülhamid'in yayımladığı bir irade ile onaylanmıştır.⁵⁸

Avrupa ülkeleri Osmanlının hâkimiyeti altında bulunan Ortadoğu'nun kontrolünü ele geçirmek için planlar yaparken, Sultan II. Abdülhamid Bağdat demiryolunun yanı sıra Şam ile Hicaz arasında çalışacak yeni bir demiryolu hattı projesini gündeme getirmiştir (EK 5, EK 6, EK 7).⁵⁹ Osmanlı Devleti'nin planladığı Hicaz Demiryolu yapımı gündeme geldiğinde diğer Avrupalı ülkeler kadar İngilizler de bu konuyla yakından ilgilenmişler ve hatta Osmanlı Devleti ile daha yakın ilişkiler kurmaya çalışmışlardır. İngilizler için Hicaz Demiryolu imtiyazını elde etmek Hac güzergâhı üzerinde bulunan bazı bölgeleri tamamen kendi kontrollerine almak açısından oldukça önemli olmuştur. Çünkü Süveyş Kanalı ve Müdevvere hattı Fransız idaresinde

bulunuyordu ve İngilizler Fransızların da bölgede güçlenmesini istemiyorlardı. Fransa ise bölgedeki hâkimiyet alanını genişletmeye çalışırken Hicaz Demiryolu projesinin gerçekleşmesini istemiyordu. Hicaz Demiryolu ile Osmanlı Devleti'nin bölgedeki siyasi ve askeri olduğu gibi ticari atılımlar sayesinde ekonomik anlamda da kontrolü mümkün olacaktı.

Avrupa ülkeleri Ortadoğu'da yapılacak bir demiryolu vasıtasıyla Avrupa'yı Hindistan'a, Mısır'a ve el-Cezire'ye bağlayarak büyük gücü elde etme hayali kurmuştur. Böylece bölge iktisadi anlamda Avrupa'ya bağımlı olacak ve her türlü etkiye açık hale gelecekti.⁶⁰ Osmanlı topraklarında demiryolu yapımına ilgili olanların başında İngilizler

⁵⁸ Gülsoy, Ochsenswald, *agm.* s. 441; Gülsoy, *age.* s. 77.

⁵⁹ Bağdat demiryolu imtiyazı 1889 yılında Almanlara verilmiştir. Akyüz, *age.* s. 10-11; Kemal Beydilli, "Bağdat Demiryolu", s. 442; Bkz. Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Milliyet Yayınları Tarih Dizisi, İstanbul, 1972; Sean McMeekin, *Berlin-Bağdat Demiryolu*, İstanbul, 2012.

⁶⁰ Numanoğlu, *agm.* s. 449.

gelmiştir, nitekim onlar Osmanlı Devleti bünyesinde inşa edilen demiryollarında finansman olarak aktif yer almış hatta teknik destek de sağlamıştır.⁶¹

Osmanlı'nın Hicaz Demiryolu olarak isimlendirdiği hat gerçekleştiği ve Mekke'ye ve oradan da Cidde'ye uzatıldığı takdirde normalde Süveyş Kanalı üzerinden bölgeye gemiyle gelen hacılar artık demiryolunu tercih edecek ve böylece gemi yolculuklarına gerek duyulmayacaktı. Fransa bu duruma bölgede yürüttüğü ticari faaliyetleri açısından tehlike olarak bakıyordu. Diğer taraftan İngilizler, Fransızların bölgede büyümesini istemiyor, aksine kendi çıkarları doğrultusunda Hicaz Demiryolu'nun imtiyazını elde etmek istiyordu, böylece bölgeyi ne Fransızlara ne de Osmanlılara bırakmayacak, Almanların da demiryolu imtiyazını almalarına engel olacaktı (EK 10). Çünkü Almanlar da Ortadoğu ticaret yoluna dahil oldukları takdirde İngilizlerin Hindistan siyasetine

gölge düşebilirdi. Bu bakımdan İngilizler demiryolu imtiyazını ısrarla almak istiyorlardı.⁶²

Avrupa ülkeleri Ortadoğu'da hedefledikleri siyasi ve ekonomik çıkarları bakımından Hicaz Demiryolu projesinden önce Osmanlı'nın Almanlarla yapmak istediği Bağdat Demiryolu fikriyle rahatsızlık duymaya başlamıştır. Alman sermayesi ile yapılması hedeflenen Bağdat Demiryolu'nun Basra Körfezini İstanbul üzerinden Almanya'ya

⁶¹ İngilizlerin Osmanlı'dan aldığı demiryolu imtiyazları Mersin-Adana hattında ve İzmir-Aydın hattının uzatılmasında gerçekleşmiştir. 1890 yılında Hayfa-Der'a hattı için İngilizlere imtiyaz verilmişken sonrasında Osmanlı Devleti tarafından satın alınmıştır. Gülsoy, *age.* s. 43.

⁶² Akyüz, *age.* s. 11.

bağlaması hedeflenmiştir.⁶³ Böylece Almanya'da Ortadoğu pazarına dahil olacak Hindistan'dan kolay ve ucuz mallara ulaşabilecekti. Bu fikir en başta İngilizleri ve benzer çıkarlarla Fransızları da endişelendirmiştir, çünkü Fransa Suriye ve Filistin üzerinden çıkar elde etmek istemiştir.⁶⁴ Bu iki ülke dışında Ruslar Almanya'nın üretilen bu pazarlara sunacağı mallar karşısında rekabet oluşturamama endişesine kapılmıştır.⁶⁵

İngilizler Hicaz Demiryolu imtiyazını alabilmek için Osmanlı paşaları vasıtasıyla Sultan II. Abdülhamid'i ikna etmek üzere projeler teklif ederek sermayelerini ortaya koymuş ve imtiyaz talebinde bulunmuşlardı (EK 11). Bazı paşalar bu konuda İngilizlerden yana olmuşlarsa da Sultan İngilizlere güvenmediği için Bağdat demiryolunda olduğu gibi bu projede de Osmanlı topraklarında herhangi bir çıkar amacı gütmeyen Almanya ile çalışmak istemiştir. Sultan, böylece onların devletin iç siyasetine dahil olamayacağını ve çalışmaların kolaylıkla ilerleyeceğini düşünmüştür.⁶⁶ Tüm

bu projelerin yanında Osmanlı Devleti geçmişteki ekonomik tecrübelerinden yola çıkarak hiçbir dış borçlanmaya girmeden demiryolu yapımını gerçekleştirmeyi hedeflemiştir. Devlet İngiliz sermayesine muhtaç olmadan kendi parasıyla yapacağı demiryolu ile Rusya'ya karşı da büyük bir gövde gösterisi de sergilemeyi hedeflemiştir.

⁶³ Beydilli, *agm.* s. 442; Bkz. Murat Özyüksel, *The Berlin-Baghdad Railway And The Ottoman Empire Industrialization, Imperial Germany an the Middle East*, I. B. Tauris, New York, 2016, s. 38-69.

⁶⁴ Fransa XIX yüzyılın en büyük ipek alıcısı olmuş ve fabrikalarında işlediği ipekleri Beyrut'tan almıştır. Beyrut limanlarının diğer Avrupa ülkelerini olduğu gibi dış ticarete açık olması bakımından Fransa'yı da her zaman yakından ilgilendirmiştir. Gülsoy, *age.* s. 44.

⁶⁵ Gülsoy, *age.* s. 43.

⁶⁶ XIX yüzyıl Osmanlı Alman ilişkilerinin detayları için bkz. İlber Ortaylı, *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No: 479, Ankara 1981.

1.2 Proje için Öngörülen Hedefler ve Faydalar

II. Abdülhamid Osmanlı Devleti'nin yaşadığı ekonomik zorluklar ve ağır kayıplar sonucunda devletin yıkılmadığını ve hatta eski gücünde olduğunu gösterme çabasına girmiştir. Sultana göre devletin ayakta kalması Osmanlı'nın yanında görünüp bir taraftan da kendi çıkarları doğrultusunda Osmanlı'nın karşısında duran gayrimüslim devletlere karşı sömürge altında bulunan Müslüman topluluklarıyla birlikte hareket etmekle mümkün görünüyordu.

II. Abdülhamid tahtta iken Balkanlarda meydana gelen Panslavizm politikasına karşı olarak tüm Müslümanlarla gerçekleşeceğine inandığı bir İslam Birliği politikası takip etmiştir.⁶⁷ Kendisi dünya Müslümanları arasında dini yaşantının güçlenmesini, İslam'a karışmış bidat ve hurafelerin temizlenmesini ve Müslümanların tek çatı altında toplanıp dünyada olup bitenden haberdar olmalarını ve batının yaymak istediği fikirlere karşı İslam birliği fikrini benimsemelerini istemiştir.⁶⁸ Sultan devlet içi politikada devletin

⁶⁷ İhsan Süreyya Sırma, *II. Abdülhamid'in İslam Birliği Siyaseti*, Beyan Yayınları, İstanbul 2007; Metin Hülagu, *Devr-i Hamid Sultan II. Abdülhamid*, Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri, 2011, s. 179; Nurullah Ardiç, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Hilafet Tartışmaları: Eleştirel Bir Değerlendirme", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, c. 15, S. 29, 2017, s. 319; Namık Sinan Turan, "II. Abdülhamid'in İttihad-ı İslam Siyasetinde Propaganda Ögesi Olarak Hicaz Demiryolu", Adnan Şişman vd. (ed.), *Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarih Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri*, Uşak: CİEPO 2011, s. 1195-1218.

⁶⁸ Sultan ulema ve meşâyih sınıfıyla irtibat içinde çalışmalar yapılmasını, dini kurumları, enstitüleri ve Osmanlı sınırları dışında bulunan İslami kuruluşların desteklenmesini sağlamıştır. Bu konuda attığı ilk adımlar camilerin ve türbelerin tamiri, tekke ve şeyhlerin maddi anlamda desteklenmesi, din adamlarına maddi imkanlar sunulması ve onların sosyal statülerini güçlendirilmesi olmuştur. Cemaleddin Afgani (1838-1897) ve Muhammed Abduh (1849-1905) Paris'te *EL-Urvetü'l-Vüska Gazetesi* ile İslam birliği

İslami kimliğini ön planda tutmaya çalışmış, bunun için padişahlık sıfatını geride bırakarak bunun yerine halifelik vasfını ön plana çıkarmıştır. Devlet içi izlenen politikada güçlü olan bir devletin dışarıya karşı da güçlü olabileceği inancı hâkim olmuştur.

Arap dünyası ile birlikte ortak hareket edebilmek için Osmanlı halifesinin Hicaz'ın kalkınması adına gereken özeni göstermesi ve iyi idare etmesi gerekiyordu. Sultan Arap dünyasını kendine bağlamak için Araplara tanınan askerlik muafiyeti ve para yardımı gibi imtiyazlar devam etmiştir. Böylece II. Abdülhamid büyük güçlerin hedef noktası olan Osmanlı Devleti'nin bütünlüğünü Halifelik makamını kullanarak sağlamaya çalışmıştır.⁸¹

Müslümanlara İslam Birliği düşüncesini anlatmak üzere Hicaz'a âlimler gönderilmiş ve gelen hacılar arasında el ilanları dağıtılmış, tavaf aralarında Mescid-i Nebevi

fikrini savunmuşlardır. Muhammed Ali Muhammed Uffin, "Sultan Abdülhamid ve İslami Görüşleri 1876-1909 Tarihi/Belgesel İnceleme", Mehmet Bulut vd. (ed.), *Sultan II. Abdülhamid Dönemi Siyaset – İktisat – Dış Politika – Kültür – Eğitim*, s.267.

⁸¹ Hilafetin sultan nezdindeki anlamının İslami dayanağı olan bir devlet siyaseti takip etmek olduğu gözlemlenebilir. Sultanın bu tutumla Osmanlı tebaası olan gayrimüslimleri de görmezden gelmeden devletin sosyal, siyasi ve ekonomik durumuna göre İslami merkezîyetçi bir yönetim şeklini benimsediği söylenebilir. Bu siyasetle devletin toprak kaybından önceki günlerine dönmesi ve olabildiğince batı nezdinde güçlü konuma getirilmesi hedeflenmiştir. Hilafet makamıyla Osmanlı tebaasının İslam dini etrafında toplamak suretiyle toplumun huzurunu temin etmek ve insanlar arasındaki birlik ve dayanışma ruhunu geliştirmek amaçlanmış, bu sayede birlik ruhu oluşan bu toplumun devletin bekası için de mücadele etmesi beklenmiştir. Böylece Osmanlı Devleti'nin parçalanmasını bekleyen ülkelere karşı bir duruş sergilenmesi ön görülmüştür. İslam halifesinin bütün Müslümanlara hizmet etmesi, yoksullardan vergi almaması, dini günlerde ve bayramlarda halka maddi yardımda bulunması ve hac ibadeti için Mekke ve Medine'ye seyahat eden Müslümanların canlarını ve mallarını koruması beklenir. Hicaz'ın sorumluluğu ve yetkisi halifeye ait olup, hacıların ihtiyaçlarına cevap verebilmek, ulaşım, sağlık ve güvenlik konularında elinden geleni yapmak da yine bu görevler arasında sayılmıştır. Cezmi Eraslan, "II.

Abdülhamid'in Hilafet Anlayışı", Sultan II. Abdülhamid ve Devri Semineri 27-29 Mayıs 1992, *İÜEF Tarih Araştırmaları Merkezi, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1994*, s. 93; Aybi, *agy.* s. 54; Eraslan, "Sultan II. Abdülhamid ve Politikası Üzerine Düşünceler", s. 129; Georgeon, *age.* s. 233.

avlusunda sohbetler gerçekleştirilmiştir.⁶⁹ Tarikat şeyhlerine Osmanlı birliği fikri yerine İslam birliği fikri sunulmuş ve Osmanlı topraklarında olduğu kadar dünya çapında sufi tarikat şeyhlerinin yardımlarını da almaya çalışmıştır. Sultana göre tarikatlar İslam'ın dünyada yayılması Osmanlı hilafet merkezi ve vilayetleri arasındaki bağın pekiştirilmesi bakımından önemli olmuştur.⁷⁰ Bu anlamda bölgeyle irtibatı kolaylaştıracak telgraf ve demiryolu bağlantısı kurmak önem arz etmekteydi.⁷¹ Sultan'ın ulema ve din adamlarından aldığı desteği kendi Ortadoğu politikaları açısından tehlikeli gören Londra Misyoner Teşkilatı Başkanı misyoner casuslarına yazdığı bir mektubunda hedeflerini şu şekilde açıklamıştır:

Biz İngilizlerin müreffeh ve saadet içinde yaşamamız için, Müslümanlar arasına nifak tohumlarını ekmemiz lâzımdır. Onların içinde ihtilâf kıvılcımlarını tutuşturmalıyız. Biz, Osmanlı Devleti'nin her tarafına fitne sokarak, onu yıkacağız. Böyle yapmazsak, İngilizler gibi küçük bir millet, nasıl müreffeh olur? İşte Hempher, bunun içindir ki, İslâm dünyasını nifak ve fesat ateşine vermeden, onları tefrikaya sokmadan geri gelme! Osmanlı Devleti ve İran, zayıf dönemlerini yaşıyorlar. Onun için mümkün mertebe halkı, idarecilere karşı kıskırt! Şunu unutma ki tarih, bütün inkılapların, idarecilerden memnuniyetsizlik ve halkın ayaklanmasından kaynaklandığını göstermiştir. Her yerde nifak ve tefrikadan bahset, onları birbirine düşür!... Eğer sen, İslâm ülkelerinde, Sünni-Sii kavgasını başlatabilirsen, Büyük Britanya'ya en büyük hizmeti yapmış olacaksın!⁷²

Yüz yıllardır kutsal mekânların bulunduğu Hicaz'ın idaresiyle memur olan Osmanlı idarecileri bölge halkının refahı ve huzur içinde yaşamasını temin etmek için mücadele

⁶⁹ Şibli Numani, *Seyahatname Sefername-i Rum u Şam u Mısır*, (trc.) Yusuf Karaca, Ravza Yayınları, İstanbul, 2016, s.41.

⁷⁰ Uffin, *agm.* s. 291.

⁷¹ Auler Paşa, *Hicaz Demiryolu İnşa Edilirken – I Şam-Maan Hattı*, Eşref Bengi Özbilen (çev.), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017, s. 111.

⁷² İngiliz misyonerler Osmanlı Devleti karşısında güçlü olabilmenin yollarını kabile, arazi ve dini konularda bölge halkını ihtilafa düşürerek milliyetçilik fikirlerini onların arasında yaymakta bulmuşlardır. Asıl amaçlarının Protestanlık inancını bölge halkı arasında yaymak olan misyonerler İngiliz siyaseti ve menfaati gereği pek çok gizli görevi de üstlenmişlerdir. Yine bu amaç uğruna İslam'ı nasıl yok edelim başlıklı kitap misyoner Hampher tarafından kaleme alınmıştır. Sırma, *age.* s. 45; Hampher, *İslam'ı Nasıl Yok Edelim? Bir İngiliz Aşanın Hatıraları*, Nehir Yayınları, İstanbul, 2004.

etmişlerdi. Hicaz idaresi Osmanlı sultanları için her zaman dünya siyasetinde bir övünç ve prestij meselesi olmuştur. Bölgenin imar edilmesi, güvenliğinin sağlanması,

dünyanın dört bir yanından Hicaz'a gelen hacıların korunması, barındırılması ve güvenli bir şekilde memleketlerine geri gönderilmesi Osmanlı için önemli bir konu olmuştur. Osmanlı'nın Hicaz idaresi Avrupa ülkelerine karşı bir güç gösterisi olduğu gibi dünyadaki tüm Müslümanlara da hilafet makamı olarak mesaj vermiştir. Bu anlamda Hicaz'da gerçekleşecek olumsuz her olay Osmanlı Devleti'nin dünya nezdindeki itibarının sarsılması anlamına gelmiştir.

II. Abdülhamid Demiryolları yapımını Osmanlı Devleti'nin askeri ve siyasi anlamda bekası için gerekli görmüş ve Osmanlı toprakları dahilinde herhangi bir saldırı ve savaş durumunda bölgeye hemen ulaşım sağlanması ve karışıklığın bertaraf edilmesi için çabalamıştır.⁷³ Demiryolunun Osmanlı idaresine ve ordusuna sunduğu katkılara örnek olarak 93 Harbinde İstanbul-Filiba demiryolu vasıtası ile gerçekleşen asker sevkiyatı ve 1897'de Selanik-İstanbul ve Manastır-Selanik hatları ile Osmanlı Yunan savaşı verilebilir. Nitekim daha önceden gerçekleşen Bosna ihtilali, Sırp ve Karadağ savaşlarında demiryolunun olmayışı pek çok sıkıntıya yol açmıştı.⁸⁷ Bu sebeple II. Abdülhamid demiryolu yapımını önemsemiş ve Avrupa'ya karşı içinde bulunulan savaş ortamında modern teknoloji vasıtaları ile güç göstermeyi de ihmal etmemiştir.⁷⁴

⁷³ Gülsoy, *age*. s. 32.

⁸⁷ Gülsoy, *age*. s. 32.

⁷⁴ Filistin ve Suriye hatları sayesinde bölgedeki verimli topraklar tarım yoluyla ticaretle buluşmuş, üretilen ürünler liman kentlerine ulaştırılmıştır. Ürünlerin taşımıcılığı kolaylaştığı gibi maliyeti de düşmüştür. Bu sayede bölgedeki bazı şehirler önemli konumlara gelmiş, üretilen mallara olan talep yoğunluğuyla bölge limanlarında müşteri artışı meydana gelmiştir. Nüfus ve yerleşim bakımından bölgede bir hareketlenme meydana geldiği gibi Şam, Beyrut, Hayfa, Hama ve Humus şehirleri tanınmaya başlamış, özellikle Şam ve Beyrut şehirleri ticari anlamda merkezi bölgeler haline gelmiştir. Bu demiryolları yabancı sermayeli

II. Abdülhamid'in Hicaz Demiryolu projesini gerekli görmesi, Osmanlı idaresinde bulunan Bilâdü'ş-Şam ve Hicaz bölgesinin stratejik bakımdan devletin bekası için

önemli oluşundandır. Bilâdü'ş-Şam ve Hicaz bölge olarak Osmanlı idaresinde bulunmakla birlikte bedevilerin yoğun baskısına ve saldırılarına maruz kalmıştır. Osmanlı Devleti'nin bölgede almış olduğu çeşitli önlemlere rağmen bölgenin kontrolünü ve güvenliğini sağlamak kolay olamamış hatta XVIII. yüzyılda Hicaz'da görülen Vehhâbî hareketine ve Ortadoğu'ya ilgi duyan İngilizlerin müdahalelerine karşı Osmanlı Devleti bölgeyi idare noktasında ilk sıraya almıştır.⁷⁵

Dünyanın çok farklı ülkelerinden Mekke ve Medine'ye hac yapmak için gelen insanların, yürüyerek veya deve üzerinde aylarca yaptıkları uzun yolculuklar demiryolu sayesinde daha kısa sürecek ve konfor anlamında daha da kolaylaşacaktı.⁹⁰ Çünkü Şam'dan Medine'ye 40 gün ve Mekke'ye 59 gün süren uzun yolculuklar hacıların yorulmalarına, yolculuk esnasında çeşitli bulaşıcı hastalıklara yakalanmaların ve su sıkıntısı yaşamalarına sebep olabiliyordu.⁷⁶ Ayrıca, hacılar bedeviler tarafından yağmalanmakta ve hatta öldürülmekteydiler. Hicaz Demiryolu kullanıldığı takdirde Şam'dan Mekke'ye kadar süren uzun ve tehlikeli yolculuk gidiş ve dönüş olarak 18 gün içerisinde güvenli bir şekilde ve daha az masrafla yerine getirilmiş olacaktı. Seyahat masrafları azalacağı için de daha fazla Müslüman hacca gitme imkân elde edecekti.

olmakla beraber Hicaz Demiryolu için şube hat konumunda kullanılmış ve bölgenin kalkınması adına ticari, ekonomik ve sosyal katkılar sağlamıştır. Gülsoy, *age.* s. 54-55.

⁷⁵ Barlak, *agy.* s. 72; Georgeon, *age.* s. 211-212; Ochsenwald, *agm.* s. 43-52; Küçükaşçı, *agm.* s. 433; Buzpınar, Küçükaşçı, *agm.* s. 154

⁹⁰ Gülsoy, *age.* s. 67.

⁷⁶ Gülsoy, *age.* s. 67-68; Burhan Kuş, Nejla Günay, "Osmanlı'da Demiryolu Ağının Gelişimi Açısından Hicaz Demiryolu", *Anadolu Kültürel Araştırmalar Dergisi*, c. 3, S. 1, 2019, s. 74.

Ayrıca hac yolculuğu için sadece Şam'dan Mekke'ye değil Cidde'den Mekke'ye de bir hat ile Hindistan'dan gelen hacılar için bir yol açılmış olacaktı. Sultan'ın düşüncesine göre Hicaz Demiryolu sayesinde Müslümanların Osmanlı Devleti'ne olan bağlılıkları güçlenecek, İslam Başkenti kabul edilen Osmanlı ve Hicaz bölgesi birbirine daha çok yakınlaşacak ve Müslümanlar arasındaki yakınlık da artacaktı.⁷⁷

Osmanlı Devleti demiryolu projesini halka duyururken planın stratejik ve siyasi boyutundan ziyade dini boyutunu ön planda tutmayı tercih etmişlerdir. Bunun sebebi ise bölgeye gerektiğinde asker ve mühimmat sevk etmek ve merkezi otorite olarak bölgeyi doğrudan kontrol altına alma konusunun bilhassa Hicaz Demiryolu fikrine sıcak bakmayan Avrupa ülkelerine duyurulmaması olmuştur. Nitekim kendi siyasi çıkarları uğruna Osmanlıyı parçalamak ve hatta Ortadoğu'ya hâkim olmak isteyen sömürge ülkeleri de Şam ve Hicaz üzerinde büyük planlar yapmışlardı. Hicaz Demiryolu yapımının sebeplerini öğrendikleri takdirde bu projeye mâni olmak için her türlü entrikayı çevirerek Osmanlıyı zor durumda bırakabilir hatta bölgeye direk müdahale bile edebilirlerdi. Bundan dolayı halka Hicaz Demiryolu projesinin hac ve ibadet boyutundan bahsedilmiştir. Ayrıca böylesine kapsamlı bir çalışmanın halk nezdinde kabul görmesi ve destek bulması, projenin gerek ekonomik gerekse siyasi boyutu bakımından önem arz etmekteydi, çünkü insanlar manevi bir ruhla bu projeye sahip çıkabilir ve sahiplenebilirlerdi.

Hicaz Demiryolu yapımı halk arasında pek çok kesim tarafından farklı değerlendirilmiştir. Kimilerine göre Hicaz Demiryolu hacılara yolculuğun zorluklarını ortadan kaldırıp süresini kısaltacak ve kolaylaştıracak bir hizmet iken kimilerine göre hacılar bahane edilerek Araplara karşı kolay bir askeri sevkiyat sağlamak amacıyla

⁷⁷ Gülsoy, *age.* s. 68.

yapılacağı yönünde yorumlanmıştır. Hicaz Demiryolu 'nu İngiliz kontrolünde bulunan Süveyş Kanalına karadan bir alternatif ve stratejik bir yaklaşım olarak değerlendirenlerin yanında bu projeyi emperyalist bir araç olarak görenlerde olmuştur.

Şam ve Hicaz ile iletişimin sağlanmasında önemli olan telgraf ve demiryolu yapımına peygamber döneminde bulunmadığı gerekçesiyle karşı çıkan taraflar olmuştur. Önceden bölgede ortaya çıkan Vehhâbîlerin uzantısı olan bazı Selefî akımlar Peygamber döneminde bulunmayan teknolojilerin İslam'da da yerinin olmayacağını ve kutsal şehirlerine sokulmasına müsaade edilmeyeceği yönünde ortalığı karıştırmıştır.

Tanzimat'tan sonra Osmanlı idaresini dinden kopmakla suçlayıp Hicaz'a getirmek istediği yeniliklere de bu anlamda engel olmaya çalışmışlardır.⁷⁸ Bu anlamda Osmanlı idaresi bölgede bir taraftan Tanzimat fikirlerini farklı yorumlayarak milliyetçilik nüvelerini atan Araplarla mücadele ederken bir taraftan da Peygamber dönemindeki Hicaz'ı muhafaza etmeye çalışan ve her türlü yeniliği bidat olarak değerlendirip İslam dinine karşı bir tehdit olarak algılayan taraflarla mücadele etmiştir.

Demiryolu ve telgraf yapımını bidat olarak değerlendirenlere karşı Şam asıllı Sadık el-Mueyyed Paşa demiryolu yapımının gerekliliğini ve yapılış sebeplerini halka anlatmakla görevlendirilmiştir. Yapılan açıklamada demiryoluyla hacıların daha kolay ve güvenli bir şekilde hac yolculuklarını yapabileceklerini ve bunun yanında bölgeye ulaşım sağlamak için Avrupa ülkelerinin kontrolünde bulunan Süveyş Kanalından bağımsız hale gelebilmek için gerekli olduğu anlatılmıştır. Bunun yanında demiryolu güzergâhında ekonomik bir canlanma olacağı gibi medeni bir gelişimin de planlandığı müjdesi halka verilmiştir. Buna göre göçebe olarak yaşayan insanlar demiryolu güzergâhına yerleştirilecek, hem medeni bir yaşam ortamında yaşamlarını sürdürebilecek hem de iş

⁷⁸ Koloğlu, *age.* s. 237.

sahibi olup çalışıp para kazanabilecek ve eğitimden de yararlanabileceklerdi. Tüm bu dini ve sosyal sebeplerin yanında askeri anlamda da demiryolu İstanbul'u Şam'a, Hicaz' ve Yemen'e bağlayabilecekti.⁷⁹

Bölgenin kendi iç unsurlarının yanında, yabancı unsurların da bölge halkına Osmanlı aleyhinde bıraktığı olumsuz etkiler Bâb-ı Âlî'yi daima endişelendirmiş ve daha sıkı önlemler almaya mecbur etmiştir. Bu bağlamda Osmanlı Devleti'nin ulaşım ve iletişim politikası kapsamında İstanbul ile Şam üzerinden kurulacak telgraf ve demiryolu ağı sayesinde ulaşım ve bölgenin kontrolü kolaylaşacak, dışardan gelebilecek

saldırlara ve muhtemel ayaklanmalara karşı kısa bir sürede müdahale edilebilecekti. Böylece Osmanlı Devleti, bölgenin korumasından sorumlu ordusunu güçlendirmiş olacaktır.

Hicaz Demiryolu savaş ve isyan zamanında olduğu gibi normal zamanlarda da Hicaz ile Yemen'e asker ve mühimmat sevkiyatı yapılabilecek ve bu sayede Süveyş Kanalına duyulan ihtiyacı ortadan kaldırmış olacaktır.⁸⁰ Hicaz'da demiryolu yapımı ve işletimi, bölge kontrolünün devletin elinde olduğu anlamına gelecek ve bununla beraber ticari bir güç kaynağı olacaktır. Stratejik olarak çok mühim bir bölge olan Şam-Hicaz hattının Avrupa ülkelerinin idaresine geçmesi Osmanlıyı yeniden toprak kaybıyla karşı karşıya bırakabilirdi. Bunun için Osmanlı Devleti demiryolu ve telgraf hattı döşemesinde ve işletmesinde Avrupa'nın desteğinden ziyade kendi imkanlarıyla yükselmek istemiştir.

Hicaz Demiryolu'nun gerekliliklerinden bir diğeri ise bölgede planlanan ekonomik kalkınma projesi olmuştur.⁹⁶ Bu kapsamda Hicaz Demiryolu'nun geçtiği güzergâhta

⁷⁹ Koloğlu, *age.* s. 237.

⁸⁰ Gülsoy, Ochsenswald, *agm.* s. 441; Numanoğlu, *agm.* s. 450.

⁹⁶ Georgeon, *age.* s. 415.

bulunan köy ve kasabaların geliştirilmesi ve halkın okul, hastane ve çarşı gibi pek çok ihtiyacını karşılayacak hizmet alanları açılması hedeflenmiştir. Bunun yanında Şam'dan Hicaz'a giden yol üzerinde yaşayan bedvilerinin yerleşik bir hayata geçmesi ve yeni yerleşim bölgelerinin kurulması hem bölge halkının gelişmesi hem de tarım yoluyla üretilen malların daha uzak bölgelere ulaştırılması anlamına gelmekteydi. Böylece geçimlerini sadece hacı kabilelerini develer üzerinde taşıyarak ve onları yağmalayarak sağlayan bedvilere yeni bir hayat ve iş imkân sunmak gerekmekteydi. Bölgede üretim yapan halk mallarını Hicaz Demiryolu sayesinde daha uzak pazarlara ulaştırabilecek, daha çok para kazanabilecek ve böylece bölge ticari ve ekonomik anlamda canlılık kazanacaktı.⁸¹

II. Abdülhamid Hicaz Demiryolu ile Şam ve Hicaz bölgelerine sosyokültürel açıdan da fayda sağlamak istemiştir. Bölgede yapılacak yeni imar faaliyetleri ve açılan aşiret mektepleriyle halkın eğitim seviyesi yükseltilmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda Sultan II. Abdülhamid Arap aşiret reisleriyle yakınlık kurmak ve onların devlete olan yaklaşımını bir dengede tutmak için onlarla tanışmış ve sarayda çeşitli görevler vermiştir. Hatta bölgelerde kurdurduğu aşiret mektepleri de yine onların çocuklarının Osmanlı devlet okullarında okumaları ve devlete kazandırılması için düşünülmüştür.⁸²

Hicaz Demiryolu'nun yapılması halinde stratejik ve siyasi öneme sahip olan Hicaz bölgesi en başta yabancı unsurlara karşı koruma altına alınmış olacaktı. Çünkü Amerika ve Avrupa ülkeleri Hicaza ve Bilâdü's-Şam'a Misyonerlik ve Arap milliyetçiliği fikirlerini yaymak üzere XIX yüzyıl başlarında harekete geçmiş ve ajan göndermiştir.⁸³ Şam bölgesinde Hıristiyan nüfusun yoğun olduğu Lübnan batılı ülkelerin ilgisini çekmiş ve

⁸¹ Gülsoy, Ochsenwald, *agm.* s. 441.

⁸² Günay, *agm.* s. 98.

⁸³ Küçük, *agm.* s. 220; Günay, *agm.* s. 86.

Amerika başta olmak üzere pek çok ülke bölgede Hıristiyan okulları açmış, yabancı eserlerden Arapçaya tercüme yaptırarak ve yavaş yavaş kültürel değişiklikler meydana getirmişlerdir.⁸⁴

Amerikalılardan sonra İngilizler Hicaz'dan umdukları dini ve ekonomik çıkarlar dışında bilhassa Yemen ve Kızıldeniz bölgelerine dair siyasi anlamda da planlar yapmışlardır. Kendileri Hicaz'da anlaştığı bazı bedevilerle ve Mekke emirleriyle daima yakın ilişkiler kurmuş ve onların çocuklarını Londra'ya eğitim için götürmüştür.⁸⁵ Bunun yanında bölge bedevilerine silah temin ederek Osmanlı idaresine karşı güçlenmelerinde yardımcı olmuşlar, Şeyhlere vaatlerde bulunmuş ve maddi desteklerle onları kendi yanlarına çekmeyi başarmışlardır.

İngilizler Hicaz'da misyonerlik faaliyetlerini yürütebilmek ve halkı Osmanlı idaresine karşı isyana davet etmek için pek çok casus doktor, öğretmen, mühendis, turist, topograf hatta din adamı ve mühtedi kılığında çok iyi Arapça konuşarak bölge halkı arasında sızabilecek ajanlar göndermişler⁸⁶ ve Osmanlı hilafeti aleyhinde propaganda aracı olarak broşürler dağıtmışlardır.⁸⁷ Bir taraftan bölge halkını Osmanlı idaresine karşı başkaldırmaya davet ederken, bir taraftan da İngiliz hükûmetini Osmanlılara karşı bir kurtarıcı olarak gösterip yardım vaadinde bulunmuşlardır.

İngilizlerin asıl amacı Araplar arasında halife konusunu tekrar gündeme getirmek ve Osmanlı halifesini devirme yolunda Müslümanları kandırmak olmuştur. Osmanlı'nın İslam'ı geriletmediği iddiasıyla Müslüman Arapları kolayca kandırmaya çalışmışlardır.⁸⁸

⁸⁴ Günay, *agm.* s. 86.

⁸⁵ Gülsoy, *age.* s. 69.

⁸⁶ Sırma, *age.* s. 46-48.

⁸⁷ Gülsoy, *age.* s. 70-75.

⁸⁸ Sırma, *age.* s. 45.

Sultan II. Abdülhamid’i tedbir almaya sevk eden siyasi sebeplerden bir diğeri de XIX yüzyıl başlarında Arap coğrafyasında başlayan Arap milliyetçi hareketleri olmuştur. Başta Mısır basını olmak üzere Şam ve Hicaz bölgelerinde halkı bir Arap devleti kurma ve Osmanlı Devleti idaresinden kurtulma hayaline inandırmışlardı. XIX yüzyıl sonlarında milliyetçilik fikrinin yaygınlaşmasında büyük rol oynayan Halepli gazeteci Abdurrahman Kevâkibî (1854-1902) Osmanlı yönetimine karşı bir reformcu olarak 1895’de Suriye Aydınları Milli Arap Komitesini kurmuştur.⁸⁹ Kevâkibî Arapların Osmanlı’dan ayrılması gerektiğini, din ayrımı yapılmadan tüm Araplarla bir

Arap birliğinin kurulmasını ve merkezinin de Arabistan olacağına dair konuşmalar

yapmış ve taraftar toplamaya çalışmıştır.⁹⁰ O dönemde Kevâkibî gibi pek çok milliyetçi fikirlere sahip gazetecinin yanında Amerika’da 1896 yıllarında yayımlanan *El-Eyyam* ve *El-İslah* gazetelerinde Osmanlı aleyhinde propagandalar yapılmıştır.¹⁰⁷ Bu yayınların bir kısmı Mısır’da basılırken bir kısmı da Avrupa’da yaygın hale gelmiştir. Sultan halkının fikir dünyasını koruyabilmek adına ve devlete karşı olası bir saldırının önünü kesmek için Osmanlı aleyhinde yayın yapan gazeteleri Osmanlı topraklarına sokulmasını yasakladığı gibi pek çoğuna sansür uygulatmış, basılmasını yasaklamış hatta yazarları sürgün ettirmiştir.⁹¹

İngilizlerin Hicaz’da Arap ayrılıkçı hareketlerine dair Adana Vilayet Tercümanı

⁸⁹ Gazeteleri: “*Fıtrat*”, “*Eş-Şehba*”, “*İtidal*”, “*Mısır*”, “*Cennet*”, “*El-Müeyyed*”, “*El-Menar*”, John Daye tarafından “*Sıhafetü’l-Kevakibi*” adıyla kitap haline getirilmiş Beyrut 1984. Ayrıca “*Tabaiu’l-İstibdad ve Meşari’ul-İsti’bad*” adıyla Türkçeye “*Despotizmin Doğası, Köleliğin İflası İsti’battan İstibdata*” tercüme edilmiş eseri mevcuttur. Arap Milliyetçiliği ya da Pan Arabizm (Arap Birliği Siyaseti) için bkz. Sırma, *age*. s. 21-24.

⁹⁰ Günay, *agm*. s. 101. ¹⁰⁷

Günay, *agm*. s. 102.

⁹¹ Bkz. Cevdet Kudret, *Abdülhamit Devrinde Sansür*, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1977.

Mustafa İzzet Bey'in sadarete sunduğu 11 Şubat 1311 tarihli bir layiha şu şekildedir:

Hele İngilizlerin hulülünden itibaren mekteplerde bulunup onların sayesinde çıkan ve çıkmak üzere bulunan gençlerin kısm-ı küllisi, yani yirmi yaşlarından otuza olan gençlerin istifadelerini İngiliz menâfi nokta-i nazarından temin ettiklerinden ve ötedenberi gerek mehâfil-i resmiyye ve umûmiyyede ve matbûat-ı vataniyye ve ecnebiyyede dahi okudukları ders kitaplarında Devlet-i Aliyyenin sû-i ahvâli veyahud zaafiyet haberlerini işide işide ve telakki ede, ede cihet-i Saltanat-ı Seniyyeden bir fayda beklemeyecekleri kendilerince takarür etmiş olduğundan kendileri Avrupa sayesinde hayat bulmak ve Devlet-i Aliyyeye itimad etmemek fikrini tervîc eylemekte ve bu yerleşmiş olan fikirler ile binlerce ahaliyi saptırmış olduklarında şüphe yoktur.⁹²

İngilizlerin asıl hedefi halifeliğin Mekke emirlerine ait olduğu iddiasıyla Müslümanlar arasında fitne yaymaya çalışmak olmuştur. Bu noktada İngiltere'nin Mekke Emiri Şerif Hüseyin üzerinde planladığı hilafet meselesine dair sadarete ulaştırılan diğer mektuplarda bu konuya dair endişeler dile getirilmiştir.⁹³

Hilafetin Mekke emirlerinin hakkı olduğuna dair İngilizler gazetelerde haberler yaparak emirleri desteklenmişlerdir.⁹⁴ Sultan bu konuda çok sayıda ulemanın da yardımıyla hilafet meselesine açıklık getirmeye çalışmış ve karşı hamle olarak İslam Birliği politikasını gündeme getirmiştir. Halife unvanıyla Müslümanlara alimler göndermiş ve yanlış hurafeler karşısında bir din savaşı başlatmıştır. Bu anlamda Japonya, Güney Afrika ve Çin gibi ülkelere alimler göndermiştir.⁹⁵ Bu ülkeler yanında Sultan II. Abdülhamid Hicaz bölgesine orada hac ve umre yapan Müslümanlara Osmanlı

⁹² Günay, *agm.* s. 103.

⁹³ Günay, *agm.* s. 104; Cezmi Eraslan, *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*. İstanbul, 1992, s.259-300.

⁹⁴ Gülsoy, *age.* s. 70-75; Özcan, "İngiltere'de Hilafet Tartışmaları, 1873-1909", s. 49-71; Azmi Özcan, "Osmanlı Devleti'nin Son Dönemlerinde Araplar Arasında Hilafet Karşıtı Faaliyetler (1877-1809)", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S. 12, İstanbul: 2005, s. 77-100.

⁹⁵ Küçük, *agm.* s. 220.

Devleti'nin İslam Birliği politikasına çağrı yapmak üzere çeşitli tarikatların şeyhlerini ve alimleri göndermiştir.

Sultan II. Abdülhamid Şerif Hüseyin üzerinden İngilizlerin planladıkları oyunun farkında olmakla beraber yine de Bedevi aşiretlerinin itibar ettiği kişi olması sebebiyle ondan vaz geçememiş ve onun temsil ettiği dini itibar sayesinde bedevi aşiretlere söz geçirebilmiştir.⁹⁶ Osmanlı bedevileri sakin tutabilmek adına ve onların hac kabilelerine saldırmamalarını sağlamak adına belli aralıklarla çeşitli hediyeler, erzak ve temel ihtiyaçlarını temin etmiştir. Ancak yine de bunlara rağmen uzun vadeli bir çözüm bulunamamıştır.⁹⁷ II. Abdülhamid halifeliğini Arap halkı başta olmak üzere Müslümanlar nezdinde kabul ettirebilmek için Hicaz Demiryolu'na ihtiyaç duymuştur.

Stratejik ve siyasi öneme haiz bulunan Hicazın askeri anlamda emniyetinin sağlanması yanında Hicaz Demiryolu nu gerekli kılan sebeplerin arasında İngilizlerin Hicaz ve Şam bölgesine gerçekleştirdiği doğrudan ve dolaylı müdahaleleri olmuştur. Bu müdahaleler Mekke emirlerini hilafet makamı vaat etme yoluyla kendi saflarına

çekmeleri ve idaresinde etkili oldukları Mısır üzerinden Hicaz'ı kolayca ele geçirme siyaseti, bedevilere silah temin ederek kendi emelleri doğrultusunda eşkıyalıklarına devam etmelerini sağlamak, bölgeye farklı kılıklarda ajanlar göndererek misyonerlik faaliyetleri yapmak suretiyle gerçekleşmiştir. Ayrıca İngilizler Süveyş Kanalında olduğu gibi Hicaz Demiryolu güzergâhında da ticari ve ekonomik çıkarlar hedeflemişlerdir.

II. Abdülhamid Hicaza yapılan dış müdahalelerin yanı sıra geçmişte Hicaz'da yaşanan Vehhâbî hareketlerinin tekrarlanmaması için bölgeyi askeri olduğu kadar dini anlamda da

⁹⁶ Georgeon, *age.* s. 236.

⁹⁷ Georgeon, *age.* s. 237.

yakın takibe almak istemiştir. Sultan yıllardır mücadele edilen kolera salgın hastalığının da tıpkı diğer siyasi olaylar gibi kontrol altında tutulabilmesi ve hastaların karantinalara ulaşımının sağlanmasını hedeflemiştir.

1.3 İnşası

1.3.1 İnşa Komisyonu

Hicaz Demiryolu yapımı fikri kabul edilince demiryolunun inşaatı için yapılacak ön hazırlıkları takip etmek üzere II. Abdülhamid'in başkanlığında bir komisyon kurulmuştur. Bu Komisyon-ı Âli'yi asıl idare eden Mâbeyn ikinci kâtibi Ahmed İzzet Paşayla birlikte Sadrazam Mehmed Ferid Paşa, Ticaret ve Nâfia Nâzırı Zihni Paşa, Bahriye Nâzırı Hasan Hüsnü Paşa ve Bahriyeli İmalât Komisyonu Reisi Hüsnü Paşa da görevlendirilmiştir. İstanbul'daki gelişmeler neticesinde sahadaki inşaat işlerinin denetlenmesinden sorumlu olarak Şam ve Beyrut valiliklerine bağlı alt komisyonlar kurulmuştur.⁹⁸

İstanbul'dan sonra Hicaz Demiryolu için merkez konumunda bulunan Şam komisyonu Hicaz Demiryolu İnşaat ve Muamelatı Nazırı Kazım Paşa'nın başkanlığında idare edilmiş ve telgraf hattının döşenmesi ve idaresinden sorumlu olmuştur. Bölgede

çalışacak tüm personel, askerler ve müteahhitler bu komisyona bağlı olarak çalışmışlardır. Şam komisyonu demiryolu için yapılan ölçümlerden edindiği bilgileri ve bölgenin coğrafi şartlarına göre değişkenlik gösteren bazı konuları düzenli olarak İstanbul'daki Komisyon-ı Âli'ye sunmuş ve istişare ile hareket etmişlerdir. Tüm bunların yanında Şam komisyonu inşaat idaresinde çalışacak personelin maaşlarının ödenmesinden de sorumlu olmuştur. Beyrut komisyonu ise 1902 yılında kurulmuş ve Hicaz Demiryolu hattı için büyük önem arz eden Hayfa şube hattının idaresinden sorumlu tutulmuştur. Hayfa hattı bir liman kenti

⁹⁸ Gülsoy, Ochsenwald, *agm.* s. 442.

olması ve merkezi bir otoriteye sahip olmasının yanında Hicaz Demiryolu yapımında kullanılacak malzemelerin Hayfa

Limanı üzerinden Şam'a nakliyatı yapılması konusunda da kilit noktada bulunmuştur.⁹⁹

II. Abdülhamid'in 2 Mayıs 1900 tarihinde Hicaz bölgesine bir demiryolu hattının döşeneceğini iradesiyle duyurmuş ve aynı yıl 1 Eylül 1900'de Şam'ın Kadem mevkiinde gerçekleşen resmi bir törenle inşaat başlamıştır.¹⁰⁰ Hicaz Demiryolu projesiyle ilk olarak Şam'dan Mekke'ye bir ulaşım sağlanması, uzun vadeli bir plan olarak da Orta Arabistan üzerinden Bağdat ve Basra'ya kadar demiryolunun uzatılması hedeflenmiştir (EK 3).¹¹⁸

Yapılan ilk planlar neticesinde 2500 kilometrelik telgraf hattı ve bu hatların korunması amacıyla güzergâh üzerinde karakol binaları inşa edilmesine karar verilmiştir. Dönemin şartlarına göre demiryolu yapımı yılda 150 Km uzunluğunda iken Hicaz Demiryolu yapımı zor olan yol ve iklim şartlarına göre daha uzun sürmesi gerekirken yılda 288 km ray döşenmiştir.¹⁰¹

⁹⁹ Gülsoy, Oechsenwald, *agm.* s. 442.

¹⁰⁰ II. Abdülhamid'in 1 Eylül 1876 yılında tahta çıkması sebebiyle 1900 yılında aynı tarihte başlatılan inşaat yine her yıl tamamlanan demiryolu istasyonlarının açılışı için tercih edilmiştir. ¹¹⁸ Kuş, Günay, *agm.* s. 70.

¹⁰¹ Kanberoğlu, *agm.* s. 169; Ömer Faruk Yılmaz, *Sultan İkinci Abdülhamid Han'ın Hicaz Demiryolu Projesi*, Çamlıca Yayınları, İstanbul, 2011, s. 14.

1901'de demiryolu inşaatına Şam-Der'a arasında başlanmıştır. Demiryolunun yapımı sürerken 12 kilometrelik bir mesafesi olan Müzeyrib-Der'a hattı açılmıştır. İki yıl sonra 80 kilometrelik mesafesi olan Der'a-Zerka, 20 kilometrelik mesafesiyle Zerka-Amman hatları kullanıma açılmıştır. 1904 yılına gelindiğinde 460 kilometreyle uzun bir mesafeye sahip olan Şam-Ma'an hattı da tamamlanmıştır. 1 Eylül 1905 yılında Ma'an'dan itibaren demiryolunun inşaat idaresinin yanı sıra işletme idaresi de devreye girmiş ve böylelikle ilk defa Hicaz Demiryolu ile eşya ve yolcu taşınmaya başlanmıştır.¹⁰² Hicaz Demiryolu hattı Ma'an istasyonundan sonra düz arazilerde devam etmiş, böylelikle kolay ve engebe bulunmamasından dolayı inşaat daha kolay ve sorunsuz ilerleyebilmiştir.¹⁰³ Bu düz araziler üzerinde bulunan Müdevvere hattı da yine aynı yıl açılmıştır. Der'a istasyonundan başlayıp Müdevvere'ye kadar gelen Hicaz Demiryolu güzergâhı bugün Ürdün sınırları içerisinde bulunup, demiryolunun bundan sonraki kısmı ise bugün Suudi Arabistan sınırları içerisinde yer almaktadır.

Demiryolu yapımı 1905'te bugün İsrail sınırlarında bulunan Hayfa'ya bağlı Akdeniz kıyılarına Der'a'dan çekilen hat ile ulaşmıştır. Hayfa küçük bir kasaba iken demiryolu yapımıyla ve bölgede bulunan liman sayesinde bölgenin önemli bir liman kenti ve ticari merkezi haline gelmiştir. Bölgede stratejik öneme sahip Hayfa ve Şam şehirleri 1906'da başlayan seferlerle birbirine bağlanmıştır. Hayfa, Hicaz demiryolu için stratejik öneme sahip bir istasyon olmuştur¹⁰⁴

¹⁰² Akyüz, *age.* s. 14.

¹⁰³ Georgeon, *age.* s. 417.

¹⁰⁴ *agm.* s. 70.

Kuş, Günay,

1906 yılında bugün Suudi Arabistan sınırlarında Tebük ile Medine'nin tam ortasında yer alan ve her ikisine 323 kilometre uzaklıkta bulunan Medâin-i Salih hattı ve bir yıl sonra El-Ûla hattı tamamlanmıştır. El-Ûla kutsal topraklara girmesi yasak olan gayrimüslimler için bir sınır ve son durak niteliğinde olmuş, bu yüzden inşaatın

devamını Müslüman mühendis ve çalışanlar yürütmüştür. Toplamda 1464 kilometre uzunluğa ulaşan Hicaz Demiryolu 1908'de Medine'ye varmıştır.¹⁰⁵ Yapıma başlanmasının üzerinden geçen toplam sekiz yıl sonunda Medine şehrinde de her yıl olduğu gibi 1 Eylül 1908 tarihinde II. Abdülhamid'in iradesiyle resmi bir tören ile Medine İstasyonu halkın kullanımına açılmıştır.¹⁰⁶

Hicaz Demiryolu'nun geçtiği güzergâh üzerinde pek çok istasyon binası yapılmıştır. Bu binalar buldukları bölgenin durumuna göre demiryoluna ve yolcularına hizmet etmek üzere donatılmıştır. Kimisi sadece yakıt alacak kadar küçük kimisi pek çok ihtiyacı karşılayabilecek düzeyde geniş kapsamlı yapılmıştır. Genel anlamda istasyonlar lokomotif tamiri, iskele, ambar, demir rayların yapıldığı dökümhane ve boru hane, hastane, mescit, yolcu hizmet binaları, Hicaz Demiryolu işletme binaları, su depoları, dinlenme yerleri, abdest alma yerleri ve umumi tuvaletler, bilet gişeleri gibi pek çok ihtiyaca cevap verebilecek nitelikte inşa edilmiştir.

Hicaz Demiryolu ile birlikte çeşitli istasyon binaları, 2666 adet kâgir köprü ve menfez, yedi adet demir köprü, gölet ve dokuz tünel inşa edilmiştir. Yine gerek Hicaz Demiryolu

¹⁰⁵ Gülsoy, Ochsenwald, *agm.* s. 443; Akyüz, *age.* s. 14.

¹⁰⁶ Gülsoy, Ochsenwald, *agm.* s. 442-443; Kuş, Günay, *agm.* s. 7; Akyüz, *age.* s. 14; Georgeon, *age.* s. 418.

¹²⁵ *agm.* s. 71.
Kuş, Günay,

için gereken gerekse sanayileşmeye katkısı bulunan fabrikalar, lokomotif ve vagon tamiri gerçekleştirilen imalathaneler Hayfa, Der'a ve Ma'an bölgelerine inşa edilmiştir. Demiryolu için gerekli görülen iskele, istasyon, dökümhane, boru hane, ambar ve işletme binası da merkezi konuma sahip Hayfa şehrine kurulmuştur.¹²⁵

Hicaza gelen Müslümanların ve bölge halkının ihtiyaçlarını karşılamak üzere bölgeye 10 mescit, 17 medrese, 12 kütüphane, 8 tekke, 932 dükkân, 4 han, 2 hamam ve

çok sayıda misafirhane ve otel yapılmıştır.¹⁰⁷ Hicaz Demiryolu vasıtası ile bölgedeki kaleler ve Osmanlı tarafından yapılan bazı binalar da restore edilerek tekrar halkın hizmetine sunulmuştur. Böylece ticari anlamda Hicaz Vilayetinde olduğu gibi çevresinde de hareketlenmeler meydana gelmiştir.

Büyük bakımevi olarak nitelendirilen istasyon binaları Şam, Der'a, Ma'an, Tebük, Medayin-i Salih, Medine-i Münevvere ve Hayfa da yer almaktadırlar. Bugün Suudi Arabistan sınırları dahilinde bulunan Hicaz Demiryolu İstasyonları ise şunlardır: Medine-i Münevvere: *Zumurrud*; Muhiyt: *Sahil-al Matar*; Al Hufeyra: *Meshed*; Buat: *Al-Bedaa*; Bir-i Nasif: *Al-Ula*; Buveyra: *Vad-i Hasiş*; İstab'1 Anter: *Medâin-i Salih*; Abu Naam: *Mabrak Al Naka*; Cedea: *Abu Taka*; Hediye: *Mutalea*; El-Müderrec: *Dar al-Hamra*; Vabian: *Haşim San'a*; Tuveyra: *Bir-i Hadid*.

Medine İstasyon binası ise bir külliye hizmeti sunacak nitelikte geniş kapsamlı inşa edilmiştir. Teknik hizmet sunulduğu gibi yolculara dinlenme, güvenlik ve kişisel ihtiyaçlarını karşılayabilecek nitelikte inşa edilmiştir. Mescid-i Nebevi ile arasında 1,2

¹⁰⁷ *agm.* s. 71.
Kuş, Günay,

km'lik bir mesafe bulunan Medine İstasyonu Medine-i Münevvere Müzesi olarak hizmet vermekte, el yazması Kur'an-ı Kerim nüshaları, Hz. Peygamber döneminde ayetlerin üzerine yazıldığı bazı tabletler ve Hz. Peygamber'den bu yana Hicaz'da hüküm sürmüş İslam devletlerine dair bilgiler ve eşyalar sergilenmektedir. Hicaz bölgesine ait arkeolojik kalıntılar ile ziyaretçilere Arabistan'ın tarihi anlatılmaktadır. İstasyon binasının hemen yanında bulunan ve II. Abdülhamid'in emri ile 1908 yılında inşa edilen Hamidiye/Amberiye Camii yer almaktadır. Bugün hala mevcudiyetini koruyan cami kilitli bir vaziyette beklemektedir.

Hicaz Demiryolu yapımı için Osmanlı Devleti'nin çeşitli bölgelerinden gelen ve Bilâdü'ş-Şam bölgesini ve iklimini tanımayan pek çok demiryolu çalışanı ilk başta epey

zorluk yaşamıştır. Bu zorlukların başında sıcak çöl ikliminde meydana gelen kuraklık, su sıkıntısı ve coğrafyanın doğal engebeli arazi şartları gelmiştir. Ancak demiryolunun yapımını başından beri kabul etmeyen bedevilerin de demiryolu çalışanlarına zorluklar yaşattıkları bilinmektedir. Onlar her fırsatta inşa edilen demiryolu raylarını sökme, zarar verme ve telgraf hatlarını koparma girişiminde bulunmuşlar, demiryolu çalışanlarına saldırılar düzenlemişler ve telgraf hatlarına zarar vermişlerdir.¹⁰⁸

Bu sayede döşenmiş ancak tahrip edilmiş demiryolları çalışamaz hale geldiği için pek çok kez çalışanlara civar köylerden ve merkezden yiyecek ve su temin edilememiştir. Ayrıca demiryolunun devamı için gerekli olan malzemeler ve ordu için gerekli görülen pek çok malzeme bölgeye gecikmeli olarak ulaşmıştır. Bedeviler bu yaklaşımları ile demiryolu çalışanlarını bıktırmaya çalışmakla beraber Osmanlı idaresine de demiryolu yapımına müsaade etmediklerini göstermeye çalışmışlardır. Bedevilerin bu davranışlarının altında yatan sebepler ise maddiyata ve bölgedeki kendi istikrarlarına dayalı olmuştur.

Bedeviler bölgede hacı kabilelerine deve kiralama, hacıların yemek ihtiyaçlarını giderme, kafilenin güvenliğini sağlama ve güzergâh üzerinde bulunan su kuyularının koruma görevleriyle sorumlu olmuşlardı. Hatta bunun için Mısır yönetimi tarafından ödenekler de almışlardır.¹⁰⁹ Bağımsızlık ve özgürlüklerine düşkünlükleriyle bilinen bedeviler, demiryoluyla Osmanlı Devleti'nin bölgedeki hâkimiyetinin artacak olmasından rahatsızlık duymuşlardı. Demiryolu inşaatının başlamasıyla istedikleri gibi hareket

¹⁰⁸ Bkz. <https://www.goethe.de/ins/jo/de/kul/sup/hdb.html>; <https://royalheritage.jo/> (22.04.2021).

¹⁰⁹ Özyüksel, *age.* s. 186; Bkz. Bernhard Moritz, "Der Hejaz und die Stasse von Mekka nach Medina", *Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin*, c. 25, 1890.

edemedikleri gibi, kendi denetimlerinde bulunan su kuyularının demiryolu işçilerine hizmet etmek üzere Hicaz Demiryolu yönetimine geçtiğini görmek onları

büsbütün Osmanlı Devleti'ne düşman etmiş ve demiryolu yöneticileriyle tartışmaya sürüklemiştir.¹¹⁰

Bedevi saldırılarından korunmak üzere Hicaz Demiryolu güzergâhına garnizonlar kurulmuş, yüksek duvarlı mekanlarda askerler nöbet tutmuştur. Sayısı beş bini geçen askerlerin varlığı da bedevileri rahatsız etmiştir. Osmanlı Devleti bölgede iskân edilen Çerkez halkını askerlik muafiyeti karşılığında demiryolunu korumakla görevlendirmiştir.¹³⁰

El-Ûla istasyonu civarında bedeviler Hicaz Demiryolu'na saldırmışlar, travers¹¹¹ ve rayları sökmüş ve çalışanları taşıyarak tepkilerini göstermişlerdir. 1908 yılına gelindiğinde nihayete eren demiryolunun Medine'den Mekke'ye kadar devam etmesi için Hicaz Demiryolu'nun inşaat nazırı olan Kazım Paşa bölgenin aşiretlerinden bu konuda destek almak üzere askerleriyle birlikte Medine'ye gitmiş ancak aşiret liderlerinin tepkisiyle karşılaşmıştır. Paşanın bu tepkiyi tutuklamakla cezalandırması sonucunda çok sayıda bedevi ile çatışma yaşanmıştır. Bu tür çatışmaların en şiddetlisi Medâin-i Salih istasyonunda yaşanmış, Osmanlı Devleti bedevi saldırılarını kontrol altına alabilmek için

¹¹⁰ Özyüksel, *age.* s. 187.

¹³⁰ Özyüksel, *age.* s. 187.

¹¹¹ Fransızca traverse kelimesinden dilimize geçmiştir ve tabanlık anlamına gelmektedir. <https://sozluk.gov.tr/> (20.04.2021); traversler demiryolu yapımında rayların altına döşenen eskiden tahtadan sonradan çelik ve betondan yapılan parçalar olup trenin raylar üzerine yüklediği ağırlığı dengeleyip titreşimi kontrol altına almaya yaramaktadır. Ferhat Çeçen ve Bekir Aktaş, “Yeni Nesil Demiryolu Traversleri ve Yerli FRP Donatı Kullanımının Deneysel Araştırması”, *Demiryolu Mühendisliği Dergisi*, S. 13, 2021, s. 54.

bölgeye Şam, Kudüs, İzmir ve hatta Makedonya'dan askeri birlikler göndermiştir.¹¹² Osmanlı Devleti için pek çok açıdan önem arz eden Hicaz Demiryolu'nun korunması da yine devlet için büyük harcama ve uğraşı gerektirmiştir.

Yüzyıllardır Osmanlı idaresinde bulunan Hicaz Mekke emirleri, Osmanlı'nın tayin ettiği valiler ve başına buyruk hareket eden bedeviler tarafından kontrol altında tutuluyordu. Emirler gizlice anlaşma içinde oldukları bedevilerle ortak ekonomik ve siyasi çıkarlara sahiptiler. Hicaz Demiryolu yapımını siyasi liderlik sebeplerinden dolayı istemeyen Mekke Emiri bir yandan kendisini Osmanlı Devleti'nin yanındaymış gibi gösterirken bir yandan da Osmanlı'nın bölgedeki hâkimiyetini zayıflatmak için bedevilerle iş birliği yapmıştır. Emirler ekonomik geçimlerini Cidde gümrüğünden elde edilen paranın yarısını alarak, anlaşmalı oldukları bedevilerin yaptığı develerle hacı taşımacılığında elde edilen paranın yarısını alarak ve Hicaza gelen hacılardan güvenliklerini sağlamak üzere aldıkları paralardan sağlamışlardır.¹¹³

Öyle anlaşılmaktadır ki Osmanlı Devleti'nin yıllarca Surre alaylarıyla Mekke emirlerine yaptığı ödemeler, onları devlete bağlamaya yetmemiş aksine onları devlete karşı daha da isyankâr hale getirmiştir. Hicaz Demiryolu'nun Mekke'ye uzatılması fikri emirleri harekete geçirmiş ve bedeviler yoluyla Hicaz Demiryolu'nun ilerlemesine engel olmayı başarmışlardır.

1.3.2 Ekonomik Yükü ve Kaynak Arayışı

Osmanlı Devleti girdiği savaşlardan ve ekonomik borçlanmalardan dolayı demiryolu projesi için bir bütçe ayıramamıştır. Ayrıca yabancı sermayeden de faydalanmak

¹¹² Özyüksel, *age.* s. 188.

¹¹³ Özyüksel, *age.* s. 197.

istenilmediği için tamamen Müslümanların desteği ile Hicaz Demiryolu'nun finanse edilmesine karar verilmiştir.¹¹⁴ Devletin tüm gelirlerinin giderleri olduğu gibi demiryolu yapımı için ek olarak tahsil edilebilecek gelir bulunamamaktaydı.¹¹⁵ Devletin dış borçları, 93 harbinden kalan tazminat ödemeleri, maaşlarının dahi her yıl maliyeyi

sıkıntıya soktuğu bir ekonomik kriz döneminde proje için yeni kaynak arayışlarına başlanmıştır.¹¹⁶

Yapılan ilk hesaplamalara göre Suriye'den Mekke'ye kadar olan güzergâhın tahmini maliyeti 4 milyon lira olarak tespit edilmiştir. Bu rakam 1901 yılı devlet bütçesindeki harcamaların %18'ini aştığı için, projenin gerçekleştirilebilmesi ancak bir finansman desteğiyle mümkün görünüyordu.¹¹⁷ İlk olarak Ziraat Bankasından kredi alınmış ve inşaatın sermayesi belirlenmiştir.¹¹⁸ Ardından demiryolu inşaatının başlaması ve malzemelerin temini için bağış kampanyası başlatılmıştır.

Bağış organizasyonu halka Hicaz Demiryolu'nun sadece Osmanlılar için değil tüm Müslümanlar için önemli bir proje olduğu mesajı verilmeye çalışılmış ve Müslümanlar arasındaki birlik ruhunun güçlendirilmesi hedeflenmiştir. Hicaz Demiryolu yapımı için bağış kampanyasını ilk başlatan Sultan II. Abdülhamid'in kendisi olmuş ve 50.000 lira kendi şahsi hazinesinden bağışlamıştır.¹¹⁹ Sultanın bu davranışı pek çok devlet adamını ve

¹¹⁴ Kanberoğlu, *agm.* s.170; Gülsoy, Ochsenwald, *agm.* s. 442; Gülsoy, *age.* s. 80.

¹¹⁵ Gülsoy, Ochsenwald, *agm.* s. 442; Ufuk Gülsoy, "Bağışlarla gerçekleşen eser: Hicaz Demiryolu", *Tarih ve Medeniyet Dergisi*, S. 16, (1995), s. 36.

¹¹⁶ Gülsoy, Ochsenwald, *agm.* s. 442; Gülsoy, *age.* s. 81-82.

¹¹⁷ Gülsoy, Ochsenwald, *agm.* s. 442; Özyüksel, *age.* s. 81; Kuş, Günay, *agm.* s. 71; Gülsoy, *agm.* s. 35; William Ochsenwald, "The Financing of the Hijaz Railroad", *Die Welt des Islams*, No. XIV, Leiden: 1973, 130.

¹¹⁸ Gülsoy, Ochsenwald, *agm.* s. 442; Özyüksel, *age.* s. 82; Kuş, Günay, *agm.* s. 71.

¹¹⁹ Gülsoy, Ochsenwald, *agm.* s. 442; Kanberoğlu, *agm.* s.170.

bürokrati bağışta bulunmaya teşvik etmiş, hatta çok sayıda memur gönüllü olarak birer maaşını demiryolu için bağışlamıştır.¹²⁰ Hicaz Demiryolu projesinin halk nazarında benimsenmesi adına ülke içinde ve dışında çeşitli gazeteciler¹²¹, tüccarlar ve din adamlarından faydalanılmıştır (EK 1, EK 2).

Hicaz Demiryolu projesinin haberini alan diğer Müslümanlardan da konuya ilgi büyük olmuş, Hindistan ve Mısır başta olmak üzere Rusya, Fas, Endonezya, Singapur, Güney Afrika, Rumeli, Amerika, Orta Asya, Kıbrıs ve Avrupa'daki bazı Müslüman cemiyetlerden bağışlar gelmiştir. Ayrıca Fas Emiri, İran Şahı ve Buhara Emiri'nden de yüksek miktarda bağışlar gelmiştir.¹⁴² Yapılan bağışlar Müslümanlar tarafından İslamiyet'e bağlılığın bir gereği olarak kabul edilmiştir. Yapılan bu kampanyada dönemin gazetelerinin de rolü büyük olmuştur. Hicaz Demiryolu projesinin halka anlatılması ve dünyaya duyurulması yolunda gerek Anadolu'da yayımlanan gazeteler gerekse Mısır ve Hindistan'da yayımlanan gazeteler büyük yankı uyandırmıştır.¹²²

Basın yanında yine proje kapsamında II. Abdülhamid'in İslam Birliği Politikasını destekler mahiyette yazılar yazan pek çok yazar da olmuştur.¹²³ Hicaz Demiryolu biçin

¹²⁰ Gülsoy, Ochsenswald, *agm.* s. 442.

¹²¹ Bağış toplama için Bosna'da yayımlanan Bošnjak ve Behar gazetelerinde Hicaz demiryolu bağış kampanyası için yayınlar yapılmış ve ilk sayfa haberleriyle halka bu proje duyurulmuştur. 30 yıl tahtta kalan Sultan'ın en büyük ve devasa projesi başlığıyla haberler yapılmıştır. Bosna'da büyük miktarda bağışta bulunan Müslümanların isimleri ve yaptıkları bağış miktarı da gazetede diğer Müslümanları teşvik etme amaçlı yayınlanmıştır. Bošnjak ve Behar gazetelerinde 1905 yılının Eylül ayındaki yayımlanan

¹²² Özyüksel, *age.* s. 107; Emrah Çetin, *Türk Basınında Hicaz Demiryolu (1900-1918)*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), 2009.

¹²³ Muhammed Arif "Yükseliş ve Ebedi Mutluluk -Hicaz Demiryolu" eserini yine o dönem yükselmekte olan Arap milliyetçiliği hareketine karşı 1900 yılında Hicaz demiryolu inşaatının başlamasıyla Osmanlı Devleti'ni, Sultan II. Abdülhamid'i ve İslam Birliği politikasını destekler mahiyette yazmıştır. Eserinde Hicaz demiryolunun faydalarından bahseden yazar demiryolu güzergahında Arapların hayatının olumlu

düzenlenen bağış kampanyasında Hintli Müslümanlar üç aylık periyotlarla para göndermek suretiyle Osmanlı'ya destek olmuşlardır.¹²⁴ II. Abdülhamid demiryolu

sayılarda özellikle ülkede en yüksek bağışta bulunan Bosnalı Tahira hanım Tuzlić'in 500 Krone (dönemin Almanya ve Avusturya parası) bağışta bulunmuştur. Hamza Karčić, "Supporting the Caliph's Project: Bosnian Muslims and the Hejaz Railway", *Journal of Muslim Minority Affairs*, 2014, s. 6-7; Gülsoy, *agm.* s. 36.

¹⁴² Gülsoy, Ochsenswald, *agm.* s. 442; Kanberoğlu, *agm.* s.170; Kuş, Günay, *agm.* s. 71-72. yapımı için yapılan bağışların önemini ve kutsiyetini insanlara gösterebilmek ve daha pek çok Müslümana örnek olabilmesi için altın, gümüş ve nikelden yapılan Hicaz Demiryolu madalyaları bastırmış ve ödül olarak bağış yapanlara takdim edilmiştir.¹²⁵

Bağış işlerinin organizasyonundan sorumlu olan bir İane Komisyonu kurulmuştur. Padişah'ın emri olmadan karar verme ve harcama yapması yasak olan bu komisyon bağışların toplanmasında ve gerekli yerlere ulaştırılmasında yetkili kılınmıştır. Merkezi İstanbul'da bulunan İane Komisyonu belirli taşra şubeleri ile irtibat halinde çalışarak bağışların düzenlemesini sağlamıştır.¹²⁶ Osmanlı topraklarında olduğu gibi diğer Müslüman beldelerde de bağış kampanyası için çeşitli komisyonlar ve yapılan bağışların toplandığı şubeler oluşturulmuştur.¹²⁷

anlamda değişeceğini, bölgenin zirai anlamda kalkınacağını ve bedevilerin düzenli bir hayata geçeceğine inanmıştır. Özyüksel, *age.* s.107.

¹²⁴ Ayrıca dönemin Hintli alimleri de bağış toplama görevinde yer alırken Hintli gazeteci Muhammed İnşallah da gerek *el-Vekil* ve *el-Vatan* gazetelerinde yaptığı propaganda ile gerekse topladığı bağışlarla Hicaz Demiryolu yapımında büyük destek sağlamıştır. Özyüksel, *age.* s. 87; Ahmet Zeki İzgöer, "1911-1913 (1329-1331) Tarihli Osmanlı Hilâl-i Ahmer Sâlnâmesine Göre Balkan Savaşları Sırasında Hint Müslüman Halkının Osmanlı'ya Yardımları", *Journal of History and Future*, c. 1, S. 1, 2015, s. 101-102.

¹²⁵ Gülsoy, Ochsenswald, *agm.* s. 442; Özyüksel, *age.* s.84.

¹²⁶ Gülsoy, Ochsenswald, *agm.* s. 442; Kuş, Günay, *agm.* s. 72.

¹²⁷ Karčić, *agm.* s. 4.

Hicaz Demiryolu bütçesi oluşturulurken dönemin şartlarına göre bağış dışında pek çok farklı yöntemlere başvurulmuştur.¹²⁸ Bunlardan birisi devlet eliyle ilmühaber adı altında çıkarılan İane Pulları olmuştur. Yemen ve Trablusgarp'ta tedavülden kaldırılacak riyaller İstanbul'a getirilmiş ve kâr amaçlı satılarak elde edilen gelir Hicaz Demiryolu için oluşturulan fona yatırılmıştır.¹²⁹ Bunun dışında devlet ekonomik anlamda zorlandıkça memurların maaşlarından kesintiler yapılarak gelir elde etmeye çalışılmıştır. Devlet dönem içinde bazı yeni vergiler koymuş, eski pullar ve kurban derileri satılığa çıkarılmış, demiryolu baskılı pullar, kartpostallar ve cüzdanlar üretilip

satılmıştır. Ayrıca bazı maden ocakların işletme imtiyazı Hicaz Demiryolu Komisyonuna verilerek yeni gelir kapıları açılmıştır.¹³⁰

Hicaz Demiryolu bittiğinde Osmanlı Devleti'ne maliyeti toplamda üç milyon altı bin yüz altmış yedi lira olmuştur. Bu rakam inşaatın başında alınan kredinin ve diğer gelir kaynaklarından elde edilen gelirin yanı sıra 1902'de %82'si, 1903'te %63'ü, 1904'te %43,55'i 1905'te %36'sı, 1906'da %35'i, 1907'de %26,24'ü, ve 1908'de %29'u (EK 1) Müslümanların yaptığı bağışlardan oluşmuştur. Hicaz Demiryolu'nun finans kaynağı yabancı sermayeye gerek duymadan çoğunlukla Müslümanların bağışlarıyla oluşturulmuştur.¹³¹

¹²⁸ Osman Özbakan, *II. Abdülhamit Döneminde Hicaz Demiryolu Finansının İslam Ekonomisi Açısından İncelenmesi*, İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), 2017; Özyüksel, *age.* s. 114-115.

¹²⁹ Gülsoy, Ochsenwald, *agm.* s. 442.

¹³⁰ Gülsoy, Ochsenwald, *agm.* s. 442; Karčić, *agm.* s. 4.

¹³¹ Gülsoy, *agm.* s. 36; Kuş, Günay, *agm.* s. 70.

1.3.3 Mühendisleri ve Çalışanları

1901 yılında demiryolunun teknik işleri sorumlusu olarak Alman mühendis Meissner göreve getirildi. Meissner ile birlikte 17 Türk, 2 Alman, 5 İtalyan, 5 Fransız, 2 Avusturyalı, 2 Belçikalı ve 1'de Rum olmak üzere pek çok mühendis demiryolunun yapımından sorumlu olmuştur.

Demiryolu inşaatında çalışan işçiler çok farklı statülerden ve meslek guruplarından oluşturulmuştur. Çalışanların 7500 civarında bir rakamla büyük çoğunluğunu oluşturan ve Osmanlı askeri birliklerinden gelen işçiler, askeri subayların idaresinde inşaatın taşımacılık işlerinde çalışmıştır.¹³² Piyade taburları demiryolu inşaatında toprak kazma, ocaklardan taş çıkarma, traverslerin altlarını besleme, duvar örme gibi işlerle ilgilenmiştir. Görevli askerlerin yanı sıra Avrupalı işçiler olduğu gibi demiryolu güzergâhında yaşayan yerel halk da amele-i mükellefe olarak ve çalıştırılmıştır.¹³³

Demircilik işlerinden sorumlu ayrı bir gurup çalışırken, telgraf müfrezesi de demiryolu hattının telgraf işlerine bakmakla ve istasyonların birbirleri ile olan antlaşmalarını sağlamakla görevlendirilmişlerdir.

Görevler arasında marangozluk, ateşçilik, makinistlik de olmuştur. Bahriyeli taburlar da Beyrut ve Hayfa limanlarına gemilerle getirilen demiryolu için gerekli malzemeleri taşımışlardır.¹³⁴ Demiryolu işlerinde çalışan görevlilerin ücretleri devlet tarafından ödenmekle beraber görevli askerler bir yıl erken terhis edilmişlerdir.¹³⁵ Böylece İnşaat

¹³² Gülsoy, Ochsenwald, *agm.* s. 443; Akyüz, *age.* s. 13.

¹³³ Amele-i Mükellefe halkın devletin yol yapımında zorunlu işçi olarak görevlendirmesidir. Yakup Akkuş, Kadir Yıldırım, "Dünyada ve Osmanlı'da Zorunlu Çalıştırma: Amele-i Mükellefe Uygulaması ve

¹³⁴ Akyüz, *age.* s. 13-14.

¹³⁵ Akyüz, *age.* s. 14.

Nazırlığı kontrolünde 5600 civarında asker ray döşeme, menfez yapımı, keşif ve ölçme ekipleri, toprak hafriyatı, demiryolu atölyeleri gibi pek çok görevde yer almıştır.

Osmanlı mühendisleri ve demiryolu yapımında görevli olan işçiler arasında yeterli tecrübeye sahip olan kimse olmadığından dolayı alman mühendis ve teknisyenlerden destek alınmıştır. Bir taraftan demiryolu yapımı devam ederken diğer taraftan da Osmanlı çalışanları yabancı çalışanlardan demiryolu yapımının inceliklerine dair eğitim almıştır. Sahadaki bu eğitim aynı zamanda Fen heyetindeki yüksek mühendis mektebinden (Hendese-i Mülkiye) mezun olan öğrencilerin birer stajyer olarak yabancı mühendislerin yanında eğitim almalarıyla devam etmiştir. Stajyerlerin bir kısmı teknik anlamda eğitimlerini tamamlamak için Almanya ya gönderilmiş, bir kısmı da birer piyade, istihkam ve telgraf sorumlusu olarak görev almıştır.¹³⁶

Tarihsel Gelişimi”, *Çalışma ve Toplum: Ekonomi ve Hukuk Dergisi*, S. 53, 2017, s. 507-545; Akyüz, *age.* s. 13.

¹³⁶ Özyüksel, *age.* s. 219.

Demiryolu hattı El-Ûla istasyonundan itibaren yabancı ustalardan Müslüman çalışanlara devredilmiştir. Bu uygulama Hicaz'a gayrimüslimlerin girmesinin yasak olmasından dolayı gerçekleşmiştir.¹³⁷

1.4 II. Abdülhamid'den Sonra Hicaz Demiryolu

1.4.1 İşletme İdaresi

II. Meşrutiyetin ilanından sonra 18 Şubat 1909'da Hicaz Demiryolu İdare-i Mâliye Nezâreti unvanı Hicaz Demiryolu Nezâreti şeklinde değiştirilmiş ve sadarete bağlanmıştır. Zihni Paşa da nazırlığa getirilmiştir. Demiryolunun işletme idaresi 1914'de Hicaz Demiryolu Müdüriyyet-i Umûmiyyesi Evkâf Nezâretine bağlanmış ve demiryolu bir vakıf kurumu sayılmıştır. Ardından birinci dünya savaşında Evkâf Nezâreti'nden ayrılarak Harbiye Nezâreti'ne bağlanmıştır. Hicaz Demiryolu'nun son bulması ise Şerif Hüseyin'in 1916 yılında İngilizlerle gizlice anlaşması sonucunda olmuştur. 1919 senesinde ise Medine'nin de teslim olmasıyla birlikte Osmanlı Devleti'nin son olarak elinde tuttuğu bölge ve demiryolları da tamamen elden çıkmıştır. Böylelikle Osmanlı'nın Suriye ve Hicaz bölgesindeki hâkimiyeti tamamen son bulmuştur.¹³⁸ Hicaz Demiryolu'nun ismi 1909 yılına kadar yapılan devlet kayıtlarında ve yazışmalarda *Hamidiye Hicaz Demiryolu* olarak geçerken sonrasında *Hicaz Demiryolu* olarak kullanılmasına karar verilmiştir.

1.4.2 İşletme Süresi

Hicaz Demiryolu seferleri II. Abdülhamid'in onayı ile 1 Eylül 1900'dan Mondros Mütarekesi'nin 16. maddesi gereğince Fahrettin Paşa'nın Medine'yi teslim ettiği 1919

¹³⁷ Numanoglu, *agm.* s. 451.

¹³⁸ . s. 444; Kuş, Günay, *agm.* s. 66.

yılına kadar düzenli olarak Şam ve Medine arasında düzenlenmiştir. Tren seferleri haftada üç kez olmak üzere arası 459 kilometrelik bir mesafesi olan Şam'dan Ma'an'a

gidiş-geliş düzenlenmiştir. Saatte 30 kilometre hızla giden tren bu mesafeyi 24 saatte gidebilmiştir.¹³⁹ Şam'dan pazartesi, çarşamba ve cumartesi günleri saat 7:00, 10:00 ve 13:00 olmak üzere günde üç sefer yolcu ve ticari eşya taşımak üzere hareket etmiş ve yine aynı saatlerde Medine'den salı, perşembe ve pazar günleri dönüş seferleri düzenlenmiştir. Bu seferler dışında çeşitli askeri, ikmal ve özel ekspres seferleriyle de Hicaz Demiryolu hizmet vermiştir.¹⁴⁰ Hicaz Demiryolu 1909 yılında Hayfa-Şam arasında da her gün sefer yapmaktaydı.

Hicaz Demiryolu işletmeye açıldığında yolculara gerektiği zamanlarda çeşitli indirimler ve kolaylıklar da sağlanmıştır. Örneğin ihtiyaç sahibi Müslümanların biletleri %3 oranında indirimli satılmıştır. Bazen hacdan dönen Müslümanlara daha fazla indirim yapılmış hatta bedavaya yolculuk yapmalarına da müsaade edilmiştir. Yolcular yanlarında 20 kiloya yakın yük de taşıyabilmişlerdir. Hac mevsimi dışında önemli dini günlerde gerçekleştirilen seferlerde de Hicaz Demiryolu idaresi özel indirimler yapmıştır.¹⁴¹¹⁴²

1.4.3 Sunduğu Hizmetler

Osmanlı Devleti Hicaz Demiryolu yapımıyla Bilâdü'ş-Şam ve Hicaz bölgesinde hedeflediği hemen her şeye ulaşmış ve kısa süreli de olsa faydasını görmüştür. Hicaz

¹³⁹ Kuş, Günay, *agm.* s. 70; Kanberoğlu, *agm.* s. 170.

¹⁴⁰ Numanoğlu, *agm.* s. 451; Gülsoy, Ochsenswald, *agm.* s. 443.

¹⁴¹ Kuş, Günay, *agm.* s. 71.

¹⁴² Kanberoğlu, *agm.* s. 171.

Gülsoy, Ochsenswald, *agm.*

Demiryolu sayesinde en başta dünya Müslümanları arasında büyük bir yardımlaşma ve dayanışma meydana gelmiştir. Bağış kampanyası esnasında Müslümanların demiryolu yapımına olan ilgisi, takdiri ve desteği dünya medyasında büyük yankı uyandırmıştır. Demiryolunun ana hedeflerinden birisi olan hacıların Hicaz'a sağ salim ulaşması meselesi gerçekleşmiştir. Şam ve tüm hac güzergâhı boyunca imar ve inşaat noktasında

bölgede yenilikler meydana gelmiştir. Yaşanan salgın hastalıklara karşı alınan önlemler kapsamında demiryolu sayesinde kurulan sağlık merkezlerine ve karantinalara ulaşım kolaylaşmıştır.¹⁴³

Bedeviler belli oranda yerleşik hayata geçmiş ve bölgede üretilen malları uzak pazarlara ulaştırabilmişlerdir. Hayfa şehri ihracat ve ithalat anlamında önemli bir gelişme kaydederek merkezi bölge haline gelmiş, bölgenin 1868 yılındaki nüfusu 4 bin den 1911 yılında yirmi üç bine çıkmıştır. Bölgeye kurulan okul, konsolosluk ve banka şubeleriyle liman kasabası gelişmiş bir merkez haline gelmiştir.¹⁴⁴ Hicaz Demiryolu güzergâhındaki köy ve kentler de Osmanlı Devleti tarafından kontrollü bir şekilde idare edilmeye başlamıştır.

Demiryolunun bölgedeki ekonomi ve tarıma olan katkısı da azımsanmayacak nitelikte olmuştur. Şam'da üretilen sebze, meyve ve pirinç Medine'ye ulaştırılmış ve satışa sunulmuştur. Yine Şam güzergâhı ilgili olan turistlere de ev sahipliği yapmıştır.¹⁴⁵ Şam da ticari anlamda daha merkezi bir bölge halini alırken, Amman, Ma'an ve Tebuk'te de

¹⁴³ Kuş, Günay, *agm.* s. 74.

¹⁴⁴ Özyüksel, *age.* s. 258-260.

¹⁴⁵ Kuş, Günay, *agm.* s. 75.

kısa süre içerisinde nüfus artışı gözlemlenmiştir. Ayrıca tüm bunların yanında bölgeye turistik ziyaretler artmış ve ekonomik anlamda bölgeyi kalkındırmayı başarmıştır.¹⁴⁶

Bugünkü Ürdün bölgesinde Amman'ın kuzeyinde tarım için uygun olan bölgeler Hicaz Demiryolu zamanında değerlendirilememiş, üretilen mallar satılmadığı gibi bölgede ikamet eden bedevilerde yerleşik hayata geçip bölge kalkınmasında beklenen faydayı sağlayamamıştır. Sanayi alanının Suriye ve Hicazda gelişimine Hicaz Demiryolu beklenen katkıyı sunamamıştır. Ticari merkez olan Şam bölgesi olduğu hal

üzere kalmış, Hicaz ise demiryolu vasıtasıyla Avrupa'dan getirilen malların ithal edilmesinde daha da kolaylık sağlamıştır. Buradan anlaşılmaktadır ki Hicaz Demiryolu sayesinde bölgede sanayileşme gerçekleşmemiş ve âtıl kalmıştır.¹⁴⁷

Ma'an mevkiine döşenen telgraf hattı ve kurulan garnizon ve resmi binalar Hicaz Demiryolu vasıtasıyla gerçekleşmiştir. Bunun yanında Filistin ve Şam bölgelerine çeşitli beldelerden tüccarlar gelmiştir.¹⁴⁸ Medine halkının ihtiyaç duyduğu ürünler Şam'dan getirilmiş ancak bu iş için demiryolu daha az kullanılırken eskiden olduğu gibi deve kervanlarıyla bu nakliyat devam ettirilmiştir. Bunun tren istasyonlarının aralarındaki mesafelerin uzak olmasıdır.¹⁴⁹ Demiryolunun ekonomik anlamda bölge halkına sunduğu fayda ise hacdan dönen hacıların Şam'da alışveriş yapmak üzere kalmaları yoluyla gerçekleşmiştir.¹⁵⁰

¹⁴⁶ . s. 445.

¹⁴⁷ Özyüksel, *age.* s. 256.

¹⁴⁸ Kuş, Günay, *agm.* s. 75.

¹⁴⁹ Özyüksel, *age.* s. 252.

¹⁵⁰ Özyüksel, *age.* s. 253.

Gülsoy, Ochsenswald, *agm*

Hicaz Demiryolu'nun geçtiği güzergâh üzerindeki gelişim ve kalkınma adına 1913 yılında açılan mektepler ve yükseköğretim kurumları da demiryolunun faydaları arasında sayılmaktadır. Yine Medine'nin su ihtiyacını karşılamak adına döşenen demir borularla kolayca şehirler arasında su aktarımı gerçekleştirilebilmiştir. Bunun yanında Kâbe ve civarı döşenen elektrikle aydınlatılmış, adeta bir kentsel dönüşüm yaşanan bölgelerde yeni fırınlar ve evler inşa edilerek köyler kurulmuştur.¹⁵¹

Osmanlı Devleti bünyesinde okuyan ve mühendislik okullarından mezun olan gençler Hicaz Demiryolu'nun yapımında ve bakımında eğitim alarak staj yapma imkân ve yakından tecrübe imkânı elde etmişlerdir. Böylece sanayileşme alanına yönelik eğitim konusunda Osmanlı Avrupa standartlarına yaklaşmayı hedeflemiştir.

Yolculuk süresi Şam ile Medine arası 3-4 güne düşürülmüş, yolculuklar sadece bilet parası verildiği için daha ucuz ve gerek iklim şartlarına karşı daha korunaklı ve zor bedevi mücadelesine karşı daha güvenli ve konforlu hale gelmişti.¹⁵² Birinci Dünya Savaşından önce Hicaz Demiryolu ile taşınan yolcu sayısı 1910'da 168.448, 1913 yılında ise 232.563 olmuştur (EK 4). Medine'ye tren ile giden hacı sayısı 1911'de 13.102, 1908-1913 yılları arasında 970.000 kişiye ulaşmıştır. Yılda treni kullanan ortalama hacı sayısı ise 16.000'i olmuştur. Hacıların Hicaz Demiryolu'nu tercih etmesinde, yolculuğun kısa ve ucuz olması büyük rol oynamıştır. Zira 2 lira gibi bir ücretle 72 saatlik bir yolculuk sonucunda hacılar Medine'ye ulaşılabilmiştir. Ancak yine de demiryolunun tercih edilmesi

¹⁵¹ Kuş, Günay, *agm.* s. 74-75.

¹⁵² Kuş, Günay, *agm.* s. 74.

noktasında beklenen sayıya ulaşamamıştır, çünkü Cidde ve Mekke'ye demiryolu döşenemediği gibi savaşlar ve saldırılarla geçirilen yıllar da buna müsaade etmemiştir.¹⁵³

Hicaz Demiryolu hacı taşımının yanında genel anlamda sivil taşımacılık, asker ve askeri malzeme nakliyatı, sebze, meyve, tuz, pirinç, meşrubat, tütün, un ve kömür gibi ticari eşya ve hayvan nakliyatı için kullanılmıştır. 1910 yılında 66.000 ton ve 1913 yılında 112.000 ton civarında ticari eşya ve yine bununla beraber aynı yıllarda 2788 6477 baş hayvan taşınmıştır.¹⁵⁴ Örneğin 1910 yılında 77.761 ve 1914'te 147.587 asker bu bölgelere sevk edilmiştir. Özellikle 1910 yılında Havran, Kerek ve Cebel-i Dürüz bölgelerinde ortaya çıkan siyasi olayların da Hicaz Demiryolu sayesinde müdahale edilerek bastırılması mümkün olmuştur.¹⁵⁵

Askeri anlamda faydalar 1904 yılında sağlanmaya başladı, Medine ile Yenbu arasında gerçekleşen bir olayda ve Yemen'e müdahale etmek üzere Hicaz Demiryoluyla

hızlıca asker sevkiyatı sağlanmıştı. Demiryolundan önce Şam'dan Yemen'e asker sevkiyatı Süveyş Kanalı üzerinden haftalar sürerken demiryolu ile 10-11 günde düşürülmüştür.¹⁵⁶ Ayrıca 1910 yılında Dürzilerin yaptığı bir baskın yine demiryoluyla bastırılırken Tebuk bölgesinde yaşayan halk da bedevi saldırılarından dolayı göç etmiş ancak Hicaz Demiryolu yapımıyla birlikte bölgeye kurulan okul, hastane ve güvenlik güçleriyle halk yerleşim yerine yeniden dönmüştür. Asker sevkiyatı da 1910 yılında itibaren 8.480 askerden bir yıl içinde artarak 27.390 kişiye ulaşmıştır.¹⁵⁷

¹⁵³ Gülsoy, Ochsenwald, *agm.* s. 444; Özyüksel, *age.* s. 225-229.

¹⁵⁴ Gülsoy, Ochsenwald, *agm.* s. 445.

¹⁵⁵ . s. 444; Kuş, Günay, *agm.* s. 74.

¹⁵⁶ Özyüksel, *age.* s. 230.

¹⁵⁷ Özyüksel, *age.* s. 232.

Gülsoy, Ochsenwald, *agm*

Dönemin Mekke Emiri Şerif Hüseyin de (1853-1931) Hicaz Demiryolu yapımına karşı bir tutum içinde olmuş ve kendisine itaat eden bedevi şeyhlerini kışkırtarak demiryolu yapımına karşı koymak istemiştir. Sultan II. Abdülhamid ile görüşmek üzere oğlu Abdullah'ı (1882-1951) elçi olarak İstanbul'a göndererek Osmanlı Devleti'ne olan bağlılığını tekrar belirtmiştir. Böylece Şerif Hüseyin kendisinin sultanın izlediği İslam Birliği politikasına tabi olduğunu ve bu anlamda Sultan'ın yanında olduğunu göstermeye çalışmıştır. Ancak diğer taraftan Şerif Hüseyin Hicaz bölgesinde İngilizlerle bir araya gelerek onların yardımını almaya çalışmıştır.

Şerif Hüseyin Hicaz Demiryolu'nun Medine-Mekke ve Cidde'ye ulaşması durumunda Hicazda tesis ettiği kendi kontrolünü ve etkinliğini kaybedeceğinin farkında olmuş ve bu hususta Osmanlı'nın bölgede daha da güç kazanmasının önüne geçmeye çalışmıştır. Bu sebepten 1916 yılına kadar Osmanlı Devleti'ne sadık bir dost olarak yakınlık kurmuş ancak bir taraftan da kendine bağlı olan şeyhleri demiryolu yapımı aleyhinde davranmak adına desteklemiştir.

Hicaz Demiryolu Sultan II. Abdülhamid'in hedeflediği üzere oluşabilecek bir Arap ayaklanmasına mâni olamamıştır. Hicaz Valisi Vehip Bey görevden alınmış ve Mekke

Emiri olan Hüseyin de Osmanlı aleyhinde propagandalarına devam etmiştir. İngilizlerin emire ve oğlu Abdullah'a Arapların İngiltere'ye savaşta yardım etmesi halinde İngiltere de kurulacak bir Arabistan Devleti'nde Arapların yanlarında olacağını vaat etmiştir.¹⁵⁸ 1916 ve 1918 yılları arasında yaşanan Arap ayaklanması sırasında arkeolog olan İngiliz ajanı Thomas Edward Lawrence (ö. 1935)¹⁵⁹ Hicaz Demiryolu raylarına zarar vermiş, hatta bunu için bedevilerden oluşan bir gurup çöle aşına askeri birlik kurmuştur. Bunlarla amacı Osmanlı Devleti'ne savaş sırasında fayda sağlaması beklenen her türlü unsurun önünü kesmek olmuştur.¹⁶⁰ Raylar sökülüp kullanılmaz hale getirilmiştir. Ma'an ile Medine arasında hattın 680 km'lik kısmında Osmanlı Devleti'ne karşı bir hareket gerçekleştirmek üzere atılan bombalarla vagonlar ve raylar tahrip edilmiştir.

1.4.4 Birinci Dünya Savaşı (1914-1918) Sonrasında Hicaz Demiryolu

Hicaz Demiryolu kuruluşundan tahrip edilmesine kadar Osmanlı Devleti için pek çok askeri, siyasi, iktisadi ve sosyal sonuçları ve faydaları beraberinde getirmiştir. Bilhassa Hicaz ve Yemen bölgelerine asker sevkıyatı, silah, askeri malzeme ve erzak taşınmıştır. Savaş sırasında gerekli olan güzergâhlara yeni ek hatlar döşenmesi gerekli görülmüş ancak savaş ortamında yeterli sayıda ray ve travers bulunamayınca Şam-Müzeyrib hatları gibi savaş döneminde hayati önem taşımayan kısımların rayları sökülerek ihtiyaç olan bölgelerde kullanılmıştır.

Birinci Dünya Savaşı sırasında Hicaz'da ortaya çıkan isyanın kontrol altına alınabilmesi için yapılan operasyonlar yine Hicaz Demiryolu ile gerçekleştirilmiştir.

¹⁵⁸ Özyüksel, *age.* s 241, Ömer Kürkçüoğlu, *Osmanlı Devleti'ne Karşı Arap Bağımsızlık Hareketi (1908/1918)*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara, 1982, s. 78-79.

¹⁵⁹ Bkz. Orhan Koloğlu, "Lawrence", *DİA*, c. 27, 2003, s. 114-116.

¹⁶⁰ Özyüksel, *age.* s 249; Karčić, *agm.* s. 5.

Ancak savaşın getirdiği ekonomik zorluklar nedeniyle demiryolu için gerekli olan yakıcı maddeler alınamamış ve lokomotifler yağ sıkıntısından dolayı ancak kömür

yakarak hareket ettirilebilmiştir. Bu malzemeler bulunamadığında ise, onun yerine zeytin ve hintyağı yanında kadavra ve hayvan kemiklerinden de makine yağı üretilmeye çalışılmıştır. Yakıt temini için savaş sırasında geçilen güzergâhta bulunan bazı ağaçların kesilip yakılarak trenin hareket ettirildiği de olmuştur.¹⁶¹

Çöl ortamında yaşanan su sıkıntısı, artan askeri yoğunluk ve devam eden bedevi saldırılarından tren seferleri olumsuz anlamda etkilenmiş, sefer sayısı ve ulaşım hızı düşmüştür¹⁶². Ancak bu sıkıntılara rağmen Suriye ve Hicaz arasındaki irtibat kopmamış, Osmanlı idaresinin bölgede tamamen son bulduğu ancak Medine şehrinin hala direndiği bir ortamda Hicaz Demiryolu gerek Medine'ye asker sevkiyatı olarak gerekse Medine'den Suriye'ye Hicaz halkını ve kutsal emanetleri taşıma noktasında büyük yarar sağlamıştır. Savaş bittikten sonra 10 Ocak 1919'da Medine Fahrettin Paşa'nın gösterdiği uzun mücadeleler neticesinde İtilaf devletlerine teslim olmuştur. Böylece Hicaz Demiryolu'nun Osmanlı toprakları dışındaki bölgelerde işlevi son bulmuştur.¹⁶³

Hicaz Demiryolu'nun son durumunu görüşmek üzere 1948 yılında Suriye, Ürdün ve Suudi Arabistan bir araya gelerek bir komite kurmuştur. İngilizler demiryolunun tamiri için gönüllü olmuş olsa da Arap-İsrail savaşından (1967) dolayı bu çaba başlamadan son bulmuştur. Suriye ve Ürdün bölgesinde bulunan demiryolu bir süre daha yolcu ve eşya taşımaya devam etmişse de Suudi Arabistan sınırlarında bulunan demiryolu terk edilmiş

¹⁶¹ Özyüksel, *age.* s. 239.

¹⁶² Münir Atalar, *Osmanlı Devleti'nde Surre-i Hümayûn ve Surre Alayları*, DİB Yayınları, Ankara, 2015, s. 154.

¹⁶³ Özyüksel, *age.* s. 250; Gülsoy, Ochsenwald, *agm.* s. 444.

bir vaziyette durmaktadır.¹⁶⁴ Bugün Hayfa-Semah hattı Filistin’de, MüdevvereMedine hattı (Hicaz Hâşimi Krallığı) Suudi Arabistan’da, Şam-Der’a hattı ve Der’a-Semah hattı Suriye ve Der’a-Müdevvere hattı Ürdün topraklarında yer almaktadır.

Suriye, Filistin ve Ürdün hatları İngiliz ve Fransız mandası altındaki hükûmetler tarafından idare edilmiştir.¹⁶⁵

¹⁶⁴ Gülsoy, Ochsenwald, *agm.* s. 445.

¹⁶⁵ Gülsoy, Ochsenwald, *agm.* s. 445.



İKİNCİ BÖLÜM: HİCAZ DEMİRYOLU'NA DAİR KAYITLAR

2.1 *Âsime Gazetesi*'nde Hicaz Demiryolu

Âsime Gazetesi Suriye Arap Devleti'nin resmî gazetesidir. Sayısı 102'ye ulaşan ve Şam'da basılan gazetenin ilk sayısı (h. 17 Cemaziye'l-Evvel 1337) 17 Şubat 1919 tarihinde son sayısı ise (h. 27 Cemaziye'l-evvel 1338) 16 Şubat 1930 tarihinde çıkmıştır. Çalışmamıza konu olan bu kitapta Birinci Dünya Savaşı'nın bitmesinden sonra Doğu Arabistan'da kurulan ilk Arap devleti döneminde *Âsime Gazetesi*'nde Hicaz Demiryolu'na dair yapılan ilanlar, demiryoluna dair önemli malumatlar derlenmiştir.¹⁶⁶ Konu ile ilgili belgeler tarihleri ile birlikte kronolojik bir düzende aktarılarak olayların gelişim seyri takip edilmiştir. Biz de çalışmamızda bu metodu benimseyerek vesikalari tarihsel akış içerisinde değerlendirmeyi hedeflemekteyiz.

ÜHV'nda bulunan ve ulaşabildiğimiz kadarıyla sayısı 102'ye ulaşan *Âsime Gazetesi*'nde Hicaz Demiryolu'na ilişkin pek çok farklı konuda haber bulunmaktadır. Her habere ayrı ayrı değinmek ve onları değerlendirmek mümkün olmadığı için öncelikle bu haberlerin sayı, basım tarihi ve konusunu tablo halinde sunacak daha sonra da önemli konularda haberlerin tercüme ve değerlendirilmesi yapılacaktır. *Âsime Gazetesi*'nde Hicaz Demiryolu'na dair demiryolu idaresi¹⁶⁷, trenlerin güzergâhları, hareket saatleri ve

¹⁶⁶ Hicaz Demiryolu ile ilgili haberler 11-93 sayfaları arasında yer almaktadır. Al-Bahiy, *age*. Vol. 8, Part. 2, 1996, s. 19.

¹⁶⁷ Al-Bahiy, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 66-67.

age. age.

fıyatları¹⁶⁸, yolcu ve yük taşımacılığı kuralları¹⁶⁹, ihale, kira ve iş ilanları¹⁷⁰, adli soruşturma ve beraatlar¹⁷¹, pul basımı¹⁷², şehirleşme projeleri¹⁹³,

tüccarlarla yaşanan sıkıntı ve önlemler¹⁹⁴, İngilizlerin getirdiği yük taşımacılığı kuralları¹⁹⁵, ticari malların nakliyatı ve vagonların kiralanması¹⁹⁶, demiryolu tamirleri ve yeni güzergâhların inşası¹⁷³, seyahat edecek yolcularla ilgili kurallar¹⁷⁴, demiryolu için para toplanması¹⁷⁵, memur maaşları ve imtiyazları¹⁷⁶, yeni Hayfa Limanı ve Suriye'deki projeler¹⁷⁷, Emir Ali'nin Şam ziyareti¹⁷⁸, Medine muhacirleri¹⁷⁹, Beyrut ve Şam Demiryolu'nun özelleştirilmesi¹⁸⁰, İngilizlerin tren yolunu Arap yönetimine bırakması¹⁸¹, demiryolu işçilerinin durumu ve tutumları¹⁸², Hicaz'daki savaş¹⁸³, demiryolu

¹⁶⁸ Al-Bahiyt, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 20-21, 29, 31, 38-39, 39, 72, 74, 78, 79-81, 86, 92.

¹⁶⁹ Al-Bahiyt, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 21, 84.

¹⁷⁰ Al-Bahiyt, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 22, 29, 39, 49-50, 61-62, 63, 64-65, 68, 73, 75, 81-83, 87, 89, 90-93.

¹⁷¹ Al-Bahiyt, Vol. 8, Part. 2, s. 22, 65.

¹⁷² Al-Bahiyt, Vol. 8, Part. 2, s. 23.

¹⁷³ Al-Bahiyt, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 31-35.

¹⁷⁴ Al-Bahiyt, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 35-38.

¹⁷⁵ Al-Bahiyt, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 40-41.

¹⁷⁶ Al-Bahiyt, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 46-49.

¹⁷⁷ Al-Bahiyt, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 56-59.

¹⁷⁸ Al-Bahiyt, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 60-61.

¹⁷⁹ Al-Bahiyt, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 72.

¹⁸⁰ Al-Bahiyt, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 72-73.

¹⁸¹ Al-Bahiyt, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 76-77.

¹⁸² Al-Bahiyt, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 74-75.

¹⁸³ Al-Bahiyt, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 84-86.

age.

Al-Bahiyt *age*.

malzemelerinin gümrük vergisinden muaf tutulması¹⁸⁴ ve kullanılmış kâğıtların satılması¹⁸⁵ gibi konulardaki haberlere ver verilmiştir.

EK 19'daki Amman ve Katrane istasyonları arasında gerçekleşecek sefer saatlerine göre, tren perşembe ve cumartesi günleri Amman'dan sabah saat 05:59'da hareket edeceği ve Katrane istasyonuna sabah saat 11:40'da varacağı duyurulmuştur.

¹⁹³ Al-Bahiy, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 24-27.

¹⁹⁴ Al-Bahiy, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 28, 77-78.

¹⁹⁵ Al-Bahiy, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 29-30, 41-46.

¹⁹⁶ Al-Bahiy, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 30-31, 63-64, 68-71, 75-76.

Katrane'den dönüşün ise yine aynı günlerde öğleden sonra saat 13:43'te olacağı ve trenin akşam saat 18:52'de Amman istasyonuna varacağı belirtilmiştir. Şam'dan Katrane'ye yolculuk yapmak isteyenler içinse trenin çarşamba ve cuma günleri Şam istasyonundan sabah saat 07:55'de yola çıkacağı ve ertesi gün bu trenin Amman'dan geçerek Katrane istasyonuna ulaşacağı ilan edilmiştir.¹⁸⁶

Trenin hareket saatlerine bakıldığında bölgenin namaz vakitlerine göre planlandığı anlaşılmaktadır. Katrane istasyonu Amman ile Ma'an arasında ana yol üzerinde bulunan ve merkezi sayılan bir bölgede yer almaktadır. Bu anlamda gazete haberine bakıldığından trenin Birinci Dünya Savaşı'ndan hemen sonra Şam'dan hareket edip Amman ve Katrane üzerinden Ma'an'a gittiği görülmektedir.

¹⁸⁴ Al-Bahiy, Vol. 8, Part. 2, s. 89-90.

¹⁸⁵ Al-Bahiy, Vol. 8, Part. 2, s. 91.

¹⁸⁶ Al-Bahiy, Vol. 8, Part. 2, s. 20.

age. age.

Daha birçok benzer haberin bulunduğu bu haberin en önemli özelliği tren hareket saatlerindeki değişikliğin gazete haberiyle halka bildirilmesidir. Böyle haberlerin gazete üzerinden ilan edilmesi dönemin şartları içerisinde gazetenin üstlendiği rolü ortaya koymaktadır. O dönem içerisinde en önemli iletişim aracı olarak karşımıza çıkan gazete vasıtasıyla sadece tren saatlerindeki değişiklikler halka bildirilmeyip ilerleyen bölümlerde detaylarına yer vereceğimiz tren istasyonlarındaki ihaleler ve devletin demiryolu ile ilgili aldığı kararlar da halkla paylaşılmıştır.

EK 19'daki haberin devamında, İngiltere büyükelçi yardımcısından Genel Askeri Yönetime yük vagonları ile Şam'dan Hayfa'ya yük taşınmasının ancak kendi iradeleri sonucunda gerçekleşebileceği haber verilmiş ve bunun için günlük on tane vagon tahsis edilmesi kararlaştırılmıştır. Diğer istasyonlardaki dolu vagonların kullanılması içine doğu bölgesinin genel askeri yöneticisinin onayı şart koşulmuştur.¹⁸⁷ Diğer

¹⁸⁷, Vol. 8, Part. 2, s. 20.

age.

Al-Bahiyyt *age.*

istasyonlardaki dolu vagonların kullanılmasına ancak doğu bölgesinin genel askeri yöneticisinin onayıyla izin verilmiştir.

Haberde yer alan bilgiler doğrultusunda, konunun Hicaz Demiryolu'nun kuzeybatı kısmıyla ilgili bir yük taşımacılığı meselesi olduğu anlaşılmaktadır. Buna göre demiryolu hattının bölgesel idareler arasında paylaşıldığını ve buna göre işletildiğini görmek mümkündür. Haberde büyükelçi Hicaz Demiryolu'nun İngiltere Büyükelçiliği'ne bağlı olan kısmı için Genel Askeri Yönetime vagonlarla yük taşınması hakkında yeni kuralları bildirmektedir.

Şam ile merkezi bir liman kenti olan Hayfa arasındaki yük taşımacılığının ancak İngiltere temsilciliğinin onayıyla mümkün olacağı ilgili yazıda bildirilmektedir. Bu işlem için günlük on tane vagonun tahsis edilmesi taşınacak olan malların kontrol altında tutulması için düşünölmüş olmalıdır. İlerleyen bölümlerde tercümesini vereceğimiz diğer haber metinlerinde de yük vagonlarına ve taşımacılığa dair alınan yeni kararların ve çıkarılan kanunların ilanını görmek mümkündür.

Şam ile Hayfa dışındaki diğer istasyonlarda yapılacak yük taşımacılığı işlemi için doğu bölgesinin genel askeri yöneticisine başvurulması gerektiği de haberde vurgulanmıştır. Buradan anlaşılacağı üzere, Hicaz Demiryolu'nun işletmesi ve idaresi bölge sorumluları tarafından yürütölmüştür. Birinci Dünya Savaşı'ndan hemen bir yıl sonra Hicaz Demiryolu'nun kullanılmaya devam etmesi ve bölgesel askeri yöneticilere bağlı olarak işletilmesi, demiryolunun beklenen faydayı sağladığını göstermektedir. Büyükelçinin ifadelerinden anlaşılacağı üzere İngiliz Hükümeti bölgede takip ettiği politika doğrultusunda Hicaz Demiryolu işletmesini kendi koyduğu kurallara bağlı gerçekleştirmiştir.

Haberin genelindeki ifadeler dikkate alındığında gerek trenin sefer saatleri gerekse yük taşımacılığına getirilen kurallar demiryolunun, kuzeybatı bölgesini idare eden İngiliz Manda Yönetimi tarafından yürütüldüğü görülmektedir. Özellikle nakliye konusunda ortaya koydukları kurallar bölgedeki ticaret üzerindeki etkilerini de ortaya koymaktadır.

Tren seferlerini ve trenlerin hareket saatlerini konu edinen EK 20'de Şam'dan Hayfa'ya günlük sefer yapan trenin yola çıkışının ertesi günü sabah saat 5:55 yerine saat 06:30 varacağı bildirilmiştir.¹⁸⁸ Bir önceki haberde, Şam-Katrane ve Amman arasındaki tren sefer saatleri bildirilmiş ve Şam-Hayfa arasında yük taşımacılığı kuralları açıklanmıştı. Önceki haberin ikinci kısmını tamamlar nitelikte olan bu haber de ise Şam ile Hayfa istasyonları arasında gerçekleşecek tren sefer saatlerinden bahsedilmektedir. Habere göre trenin Hayfa'ya varacağı saat değişmiştir. Buna göre Şam ile Hayfa arasında sefer yapan trenin bir yolcu treni mi yoksa yük treni mi olduğu tam anlaşılmamaktadır. Konuyla ilgili diğer metinlerde yük taşımacılığı için “şahinât” ibaresinin kullanılmasından yola çıkılacak olunursa bu tren seferlerinin yolcu treni olduğu söylenebilir. Bunun yanında Hayfa şehrinin bir liman kenti olduğu bilgisinden yola çıkılacak olunursa da az miktarlarda da olsa yük taşımacılığının yapıldığını sonucuna ulaşılabilir. Daha özet bir ifadeyle, Şam-Hayfa demiryolu hattının hem yolcu hem de yük taşımacılığında kullanıldığı söylenebilir.

Yük taşımacılığına dair alınan kararların belirtildiği EK 21'de vagonlarla taşınan her yükün taşıyan kişi adına kayıtlı olması, seyahat izni isteyen kişinin, izin belgesini ilgili temsilcilik bürosundan şahsen alması ve yolculuk esnasında bu belgeyi yanında

¹⁸⁸, age. Vol. 8, Part. 2, s. 21.
Al-Bahiyt

bulundurması gerektiği söylenmiştir. Şam'dan Hayfa'ya ve Mısır'a ve her ikisinden Şam'a ticari amaçlı yük taşımak isteyen tüccarların taşınacak yükün ne olduğunu, ağırlığını, hacmini ve cinsini beyan etmesinin yanında yükün nakledileceği açık adresi de belirtmeleri şart koşulmuştur.

Âsime Gazetesi'ndeki bu haberle İngiltere'nin Hicaz Demiryolu ile yapılacak yük taşımacılığına getirdiği şartlar ilan edilmiştir. Hicaz Demiryolundan önce develerle yapılan nakliyat bu demiryolu hattının işleme açılmasından itibaren vagonlarla gerçekleştirilmiştir. Birinci Dünya savaşından sonra da söz konusu nakliyat İngilizlerin koyduğu kurallar ve şartlar çerçevesinde devam ettirilmiştir. Yukarıda tercümesini verdiğimiz Şam-Hayfa hattına dair haberden on iki gün sonra yayınlanan bu haber, yük taşımacılığına dair yönetimin yaptırımlarından bahsetmektedir. Ancak bu sefer ŞamHayfa arasındaki yük taşımacılığına ek olarak Mısır'a yapılacak yük taşımacılığından da bahsedilmektedir. Bu haberde diğerlerine kıyasla doğrudan yükü taşıyacak olan tüccarlar muhatap alınmıştır.

Hicaz Demiryolu ile gerçekleşecek yük taşımacılığı için günden güne yeni kararlar alınmış ve gazete vasıtasıyla halka ve ilgili kişilere duyurulmuştur. Bu haberde diğerlerinde olmayan yeni bir konu daha eklenmiştir. Buna göre, vagonların idaresinden sorumlu olan İngiliz Hükûmeti'nce taşınan malların kayıt altına alınması ve sorumlu olan kişinin ya da tüccarlarının taşıdığı malın bilgisini belgelerle yanında hazır bulundurması istenmiştir. Ayrıca söz konusu izin belgelerinin ilgili temsilcilikten kişiler tarafından şahsen alınması gerektiği vurgusu, Osmanlı sonrasında da her bölgede demiryolunun temsilciliklerinin olduğunu ve koordineli bir şekilde işlediğini göstermektedir.

Bu haberde Şam, Hayfa ve Mısır arasında gerçekleşecek nakliyatlar için uyulması gereken şartlar açıkça ilan edilmiştir. Şam ve Hayfa'dan Mısır'a yapılacak nakliyatın ya Süveyş Kanalı üzerinden ya da Hayfa limanından kalkan gemilerle gerçekleşeceğine işaret etmektedir. Normal şartlar altında Şam'dan hareket eden tren malları Ma'an üzerinden Akabe limanına ulaştırabilecekken haberin son kısmında belirtildiği üzere Hicaz Demiryolu'nun güney kısmındaki hatta meydana gelen arızadan dolayı o bölgede nakliyat gerçekleştirilememiştir.

Haberin son kısmında zikredilen Hicaz Demiryolu'nun güney kısmının arızalı olması meselesi akıllara bir başka soruyu da getirmektedir. 1919 yılında yayınlanmaya başlayan *Âsime Gazetesi*'nin haberler incelendiğinde Hicaz Demiryolu'nun sadece bugünkü Ürdün topraklarında çalıştırıldığı izlenimine sahip olmak mümkündür.

Haberler bir bütün olarak ele alındığında ise, İngiliz Hükûmeti'nin manda yönetimi olan Ürdün topraklarında Hicaz Demiryolunu gerek yolcu taşımacılığı gerekse yük taşımacılığı için kullandığını söylemek mümkündür. Ancak haberlerde belirtildiği üzere hattın güney kısmının arızalı olmasından ziyade Hicaz idaresine bağlı topraklarda bulunmasından kaynaklandığı ve bundan dolayı Hicaz bölgesine tren seferlerinin yapılmadığı akla gelmektedir. Güneye gerçekleşecek bir yük seferinin başlama tarihinin ilan edileceğinin belirtilmesi halkın bu konudaki merakını kısa sürede içerisinde cevaplandırıldığı sonucuna varılabilir.

EK 22'te İngiliz Hükûmeti'nin Hicaz Demiryolu'nda meydana gelen bir hırsızlık girişimini nasıl yönlendirdiği/sonuçlandırmaya çalıştığı tasvir edilmiştir. Habere göre, Vilayet İdaresi Meclisi, aralarında ikameti meçhul olanların da bulunduğu Hasan Esad

(şoför), Ali Kürdi (benzinci), Salahaddin (manipülatör)¹⁸⁹, İsa Ahmed (pistoncu), Muhammed Beyruti (pistoncu), Süleyman El-Kürdi (şoför), İbrahim el-Kürdi (şoför) ve Mahmut Şahin (maniplatör)'in Hicaz Demiryolu idaresini kullanarak Britanya ordusuna giden petrol vagonlarından 9 teneke¹⁹⁰ petrol çalmaya kalkıştığı ifade edilmiş ve bu itiraz etmek isteyenlerin gerekli makamlara 26 Mart 1919 itibaren 20 gün içerisinde itiraz etmesi gerektiği bildirilmiştir.¹⁹¹

Yayınlanan bu haberde demiryolunun farklı alanlarında görevli olan ve ismi geçen işçilerin İngiltere ordusu için tahsis edilmiş petrolü Hicaz Demiryolu vasıtasıyla çalma girişiminde buldukları belirtilmiştir. Kendilerine Suriye idaresi tarafından verilen 20 günlük itiraz süresinde herhangi bir başvuruda bulunmadıkları takdirde mahkeme edilecekleri bildirilmiştir. Söz konusu petrolün İngiltere ordusuna ait olması idarecilerin bu konu üzerinde daha titizlikle durmalarını gerekli kılmıştır. Zira Hicaz Demiryolu idaresi İngilizlerin elinde olduğu gibi yönetim ve yargı da yine İngilizlerin elinde olmuştur.

Olayın gerçekleştiği 1919 yılı, Birinci Dünya Savaşı sonrasında yaşanan kıtlığın İngilizleri de etkilediği ve bu yüzden İngilizler bölgedeki ekonomik gücü koruyabilmek adına daha dikkatli olmaya çalışmışlardır. Savaş esnasında Hicaz Demiryolu için yakıcı maddelerin kolaylıkla temin edilemediği gibi İngiltere ordusu için gerekli olan dokuz teneke petrolün de dönem için anlamı büyük olmuştur. Buna bağlı olarak da çalma

¹⁸⁹ Herhangi bir yükü bir noktadan başka bir noktaya taşımak amacıyla kullanılan mekanik kollardan oluşan bir sistemdir.

¹⁹⁰ Yirmi litrelik metal kutu.

¹⁹¹ , *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 22-23.

teşebbüsünde bulunan kimseler hakkında cezai işlem uygulanması kaçınılmaz olmuştur. Haberde dikkat çeken bir diğer husus da bahsi geçen İngiltere ordusu olmuştur. Bölgede siyasi ve ekonomik hâkimiyeti sağlamak kadar önemli olan asker hâkimiyet de İngiltere'nin bölgedeki geleceğini belirlemektedir. Bir diğer ifadeyle bölgenin kaderi dönemin İngiliz Askeri Yönetimin elinde belirlenmiştir. Buna göre bu haber İngiliz Manda Yönetiminin her suçun arkasını aramaya ve düzenli bir yönetim şekli ortaya koymaya çalışması gibi gözükse de kanaatimizce İngiltere'nin böyle bir girişimde bulunmasının asıl nedeni kendi mallarına gelebilecek herhangi bir saldırıda baştan önlem almasıyla ilgilidir. Böylece hem tren yolu hattındaki taşımacılık hem de askerin lojistik desteği güven altına alınmıştır. Bunun yanında İngiltere'nin doğrudan mahkeme etmektense itham edilen kişiler için belirli bir zaman ortaya koyması bölgede İngiliz adaletine güven inşa etmekle ilgili olabilir.

EK 23'te İngiliz temsilcinin demiryollarındaki ticari malların taşınması konusunda bildirdiği talimatlara göre, Genelkurmay Başkanlığı'ndan eşya üretim ruhsatı alınmalı ve bu ruhsatla Kanavat istasyonundaki Hicaz Demiryolları İşletmesi İngiliz Talimat Şube Müdürlüğü'ne yük taşımacılığı yapmak üzere vagonları alınması için müracaat edilmesi gerekir. Eğer bu ruhsat alındıktan sonra bir hafta içinde halkın talep ettiği malların taşıma işlemi gerçekleştirilmezse tekrar ruhsat başvurusunda bulunulması gerektiği ifade edilmiştir.

EK 19'daki habere kıyasla bu defa yük taşımacılığı yerine "ticari madde/mal" ifadesi yer almakta ve haberde geçen talimat gereği demiryolu ile yük taşımacılığının kırk gün boyunca gerçekleşmeyeceğinden bahsedilmektedir. Bu haber bir önceki 13. sayılı haberden bir buçuk ay sonra yayınlanmıştır. Aradan geçen süre içinde yük taşımacılığına dair bazı yeni kurallar eklenmekle beraber seferlerde ticari malın taşınamayacağı dikkate değer bir ifadedir. Bu talimat, nisan ayında ilan edilen yeni yük taşıma yönetmeliğinin yürürlüğe girmesi olarak anlaşılmalıdır.

Ticari mal taşıyacak olan kişilerin bu işlemi gerçekleştirmeden önce Genelkurmay Başkanlığı'ndan eşya üretim ruhsatı alması gerekmektedir. Bu ruhsatla eşyayı taşıyacağı vagonları almak için Hicaz Demiryolu İşletmesi'nin İngiliz Talimat Şubesi Müdürlüğü'ne müracaat etmesi zorunlu kılınmıştır. Alınan ruhsat ise bir haftalık süreyle sınırlı tutulmuş ve her yeni nakliyat için yeniden ruhsat alınması gerektiği vurgulanmıştır. Burada dikkat çeken husus ise, talep edilen bu ruhsat için Hicaz Demiryolu İşletmesi'nin İngiliz Talimat Şubesi'ne başvurulmasıdır. İlgili bu şubeden alınan onaylı belgelerle Şam-Hayfa arasındaki seferlerin kontrollü bir şekilde devam edeceği belirtilmiştir. Kanaatimizce, bu talimatlar Hicaz Demiryolu işletmesinde İngiliz ne kadar etkin rolü olduğunu ortaya koymakla beraber ortada arıza veya tadilat gibi bir durum olmadan demiryolu hattının sebep belirtmeden yük taşımacılığında sınırlamaya gitmesi İngilizlerin bölgedeki ticari

imtiyazları elinde bulundurma çabası olarak değerlendirilmelidir. Bir önceki bölümde belirttiğimiz üzere Batılı devletler bu bölgeyi kendi ürünlerini satacakları bir pazar olarak görmüşlerdir. Osmanlı sonrası dönemde bu emellerini devam ettiren İngilizlerin demiryolu üzerinde taşınan mallar konusunda getirdiği sınırlamalar onların bölgedeki ticareti yönlendirdiklerine işaret etmektedir.

Önceleri demiryolundaki yük taşımacılığı hakkında gelen talimatlar daha sonra yolcu taşımacılığı konusunda da gelmiştir. EK 24'te, Genel İstihbarat Müdürü'nden Genelkurmay Başkanlığı'na yazılan ve İngiliz temsilcisinin yardımcısı vasıtasıyla demiryolları idaresine ulaşan genelge, sivil yolcuların seyahatiyle ilgili bildirilen yeni sınıflandırmanın 10 Haziran 1919 tarihinde uygulamaya geçeceğini bildirmiştir.

Kantara-Lüd¹⁹²-Hayfa seferi yapan yolcu treninin birinci sınıfında 16 yolcu, ikinci sınıfında 24 yolcu taşınacağı haber verilirken üçüncü sınıfında ise yolcunun taşınmayacağı ilan edilmiştir. Kantara-Lüd seferi yapan karışık (hem yolcu hem yük taşıyan) trenin birinci ve ikinci sınıfın boşken üçüncü sınıfındaki yolcu vagonunda 24, yük vagonunda ise 100 yolcu taşınacağı ifade edilmiştir. Yine, Lüd-Hayfa ile LüdKudüs seferleri yapan karışık trenlerin birinci sınıflarında 24, üçüncü sınıflarında 100 yolcu taşınacağı belirtilirken ikinci sınıflarının boş olacağı söylenmiştir.

Yayınlanan bu haberde trenlerde yeni sınıflandırmanın ilan edildiği ve bu sınıflandırmanın bildirgesi Genel İstihbarat Müdürü tarafından Genelkurmay

¹⁹² Lüd şehri Kudüs ve Yafa arasında bulunan bir ovada kurulmuş, Osmanlı idaresi döneminde Kudüs'e bağlı iken 1948 yılından sonra İsrail tarafından işgal edilerek İsrail sınırları içerisine dahil edilmiştir. Osmanlı döneminde Yafa-Kudüs demiryolu ve Hayfa-Kahire anayolunun kesiştiği önemli noktalardan birisi olan Lüd şehri bugün İsrail topraklarında askeri uçak onarımı ve sanayi bölgesi olarak kullanılmaktadır. Butrus Abu Manneh, "Lüd", *DİA*, c. 27 s. 255.

Al-Bahiyt, *age*.

Başkanlığı'na gönderilmiştir. Buradan hareketle tren sınıflarının düzenlemesiyle dönemin Ulaşım Bakanlığı görevini ifa eden Genel İstihbarat Müdürlüğü'nün ilgilendiğini ifade edilebilir. Bu bildirden anlaşılan birinci, ikinci ve üçüncü sınıf

olmak üzere yolcu sayısı kapasitesiyle üç sınıf belirlenmiş ve yolcuların seyahat ettiği vagonların yanı sıra hem yolcu hem de eşya taşıyan karışık vagonların da olduğudur.

Seferler Kantara-Lüd-Hayfa arasında olduğu gibi sadece Kantara-Lüd, Lüd-Kantara ve Lüd-Kudüs arasında da gerçekleşmiştir. Kantara şehri Mısır topraklarında bulunurken, bugünkü İsrail sınırları içinde bulunan Lüd şehri 1919 yılında deniz kıyısına yakın olan Yafa üzerinden İngilizler tarafından zapt edilmiş ve bölgeye 1892 yılında Osmanlı tarafından inşa edilen Filistin Demiryolu'yla¹⁹³ ulaşım sağlanmıştır.

Gazetede çokça örneğine rastladığımız bir diğer önemli konu da Hicaz Demiryoluna açılan ihaleler ve işçi alımlarının ilanıdır. EK 25'da Hicaz Demiryolları İdaresi'nin ilan üzerine Der'a'daki lokanta ihalesinin kanuni süre içerisinde gerçekleştirilmesi için ayın 16'sına tekabül eden pazartesi günü saat 4'e ertelendiği ve ihaleye girmek isteyenlerin zikredilen tarih içerisinde yetkili kurumlara başvurması gerektiği ilan edilmiştir.¹⁹⁴

Der'a şehrinde yapılması planlanan yeni lokantalarla ilgili olan bu habere göre, Hicaz Demiryolu İdaresi planlanan lokantanın ihalesi için başvurmak isteyen kişilere durumu ilan etmiştir. Bu haberden anlaşılacağı üzere Der'a şehri Hicaz Demiryolu'nun geçtiği güzergâhta bulunmakla beraber merkezi bir bölge haline gelmiştir. Haberde yapılan ilanla Der'a'da bulunan ve daha önce devletin elinde bulunan mekânların idaresini özel kişilere verilmesi hedeflenmiştir. Daha önceleri demiryolu idaresine ait olan lokanta işletmeleri ihale yoluyla yeni sahiplerine ulaşması beklenmiştir. Böylece demiryolu idaresi bu tür

¹⁹³ Gülsoy, *age.* s. 45.

¹⁹⁴ Vol. 8, Part. 2, s. 39.

hizmet veren yerleri işletmenin getirmiş olduğu yük ve sorumluluktan kurtulup tamamen güvence altına alınmış bir gelir elde etmeye çalışmıştır.



EK 26'da Demiryoluna görevli alımıyla ilgili yapılan ilanda, Hicaz ve Suriye Demiryolu Teftiş Dairesi'nde maaşları 1000 Mısır kuruşu ve 1600 kuruş olan iki ayrı elemanın alınacağı, bu iki görevden birisine talip olan kimsenin hesap işlerinde tam bir uzmanlığa sahip olması ve defter kayıtlarını iyi tutması ve Arapçanın yanında İngilizce ve Fransızca dillerinden en az birisini bilen kişiye öncelik verileceği belirtilmiştir.¹⁹⁵ Bu amaçla yapılacak olan sınavın Şam'daki Hicaz Demiryolu Muhasebe İdaresi'nde cumartesi günü 25 Temmuz 1919 sabah saat 9'da gerçekleşeceği, sınava girmek isteyenlerin taleplerini 19 Temmuz 1919 tarihine kadar merkezi Şam'da bulunan Hicaz Demiryolları Muhasebe İdaresi'ndeki Hicaz-Suriye Demiryolları Mali Murakıbına bildirmesi gerektiği ve başvuranın çağrılması durumunda başvurusunda bulunduğu işte olan yeterliliğini gösteren belgeleri yanında bulundurması gerekmektedir.

EK 26'da yer alan haberle Hicaz Demiryolu İdaresi Hicaz ve Suriye teftiş dairlerinde alınacak eleman için iş ilanında bulunmuştur. Bu ilana göre aranan elemanların alacağı maaşlar bildirilmiş ve elemanda aranan şartlar belirtilmiştir. Buna göre çalışacak kişinin hesap işlerinde gereken bilgiye sahip olması ve defter kayıtlarını tutmayı bilmesi beklenmiştir. Ayrıca şartlar arasında elemanın Arapçayla birlikte İngilizce ve Fransızcaya, ya da bu dillerden birisine hâkim olması beklenmiştir.

Hicaz Demiryolu'nun ilk inşa edildiği 1900 yıllarının başlarında Hicaz Demiryolu idaresinde ve işletmesinde istihdam edilen görevlilerde yabancı dil hâkimiyeti aranmamış ve sınav yapılmamıştır. Hicaz Demiryolu'nun ilk yıllarında inşa edilen ve hazır olan istasyonların açılışının yapıp hemen işletmeye açılması nitelikli eleman seçimi için çok

¹⁹⁵ . 49-50.

Al-Bahiy, *age*. Vol. 8, Part. 2, s

da vakit bulunamadığını göstermektedir. O yıllarda aranan şartlar okuryazarlıkla birlikte kişilerin güvenilir olması olmuştur.

Ayrıca Demiryolu inşaatında olduğu gibi işletmesinde ve idaresinde görev alan elemanların birçoğunun bölgeye gönderilen askerlerden oluştuğu da göz önünde bulundurulursa, Osmanlı Devleti'nin demiryolu işletmesinde tecrübesinin ve nitelikli eleman yetiştirme oranının az olduğunu anlamak mümkün olacaktır. Hicaz Demiryolu'nun yirmi yıl sonrasında İngiltere idaresinde kurulan Ürdün topraklarında daha gelişmiş bir çalışma düzeni ve nitelikli eleman ataması ile idare etmesi, İngiltere'nin demiryolu ve istihdam konusundaki tecrübesinin göstergesi olarak anlaşılabilir.

Söz konusu iş ilanında zikredilen şartlar demiryolu işletilmesinde çalıştırılacak kalifiyeli personel ihtiyacı olduğunu ortaya koymaktadır. Yabancı dil bilen ve iyi kayıt tutabilecek kişinin alınacağını duyuran bu ilan aynı zamanda istasyonlarda bulunan telgraf ve posta iletişiminde yapılan yazışma ve kayıtlarda bazı sıkıntıların olduğunu ortaya koymaktadır. Sürekli talimat gönderen İngiliz ve Suriye'de bulunan Fransızlardan gelen yazışmalar böyle bir personel ihtiyacı doğurmuştur. Hatta Hicaz Demiryolu İdaresi belirli aralıklarla iş alım ilanları vermiş ve halk arasında bu iş ilanları ilgiyle takip edilmiştir. İş ilanlarının durduğu bir dönemde demiryolu idaresinin gazetede yayınladığı bir ilan dikkate değerdir. Demiryolu idaresi bu ilanda herhangi bir personele ihtiyaç duyulmadığını ve gerek duyulursa yeniden alımların yapılacağını bildirmiştir.¹⁹⁶

¹⁹⁶ . 65.

Al-Bahiy, *age*. Vol. 8, Part. 2, s

Buradan anlaşılabilir halktan yoğun bir şekilde gelen iş taleplerinin demiryolu idaresini böyle bir ilana zorlamasıdır.

Hicaz Demiryolu'nun gerek Osmanlı döneminde gerekse de Osmanlı sonrası dönemde devlet tarafından işletilmesine önem verilse de EK 27'de yer alan habere göre zamanla demiryolunun bazı kısımlarının özelleştirilmesine yönelik girişimler olmuştur.

Şam, Beyrut, Hama ve buralara bağlı demiryolu hatlarının imtiyaz sahibi şirkete teslim edildiği ve Albay Milord'un askeri temsilci olarak idarede kaldığı ifade edilmiştir.¹⁹⁷

EK 27'deki gazete haberi, *Asime Gazetesi*'nde Hicaz Demiryolu'nun belli bir kısmının özelleştirilmesini konu edinen tek haberdir. Bu haber Osmanlı sonrası demiryolunun özelleştirilmesine dair ilk girişim olarak karşımıza çıkmaktadır. Osmanlı sonrası dönemde demiryolunun yönetimini elinde bulundurmaya isteyen Avrupalı devletlerin ve Arap devletlerinin bu girişimi nasıl karşıladıkları yönünde de net bir bilgiye ulaşmak mümkün değildir. Ancak gazetede olumsuz bir girişimin olduğuna dair bir haberin çıkmaması yapılan bu özelleştirme hareketinin zikredilen devletler için bir sorun teşkil etmediğini göstermektedir.

Ayrıca Albay Milord'un, demiryolunu satın alan şirkette askeri temsilci olarak bulunması bölgede çıkarlarını korumaya isteyen Batılı devletlerin aldığı bir önlem olarak karşımıza çıkmaktadır. Demiryolunu satın alan şirketin isminin açıklanmaması ise hala cevaplanması gereken bir soru olarak karşımıza çıkmaktadır. Her ne kadar bölge halkının

¹⁹⁷ . 72-73.

Al-Bahiyat, *age*. Vol. 8, Part. 2, s

tepkisinden çekinildiği izlenimi olsa da kanaatimizce böyle bir durum pek mümkün gözükmemektedir.

Bölge koşulları dikkate alındığında demiryolu imtiyazını alan şirketin bölgesel bir şirket olmadığı savunulabilir. Zira bölgede yaşayan insanların içinde bulunduğu siyasi, ekonomik ve sosyal durum bölge halkının böyle bir girişimde bulunmasının önündeki en büyük engeldir. Kanaatimizce, imtiyazı alan şirketin Batı menşeli olduğu daha makul görünmektedir. Özellikle Osmanlı'nın son dönemlerinde Hicaz bölgesine gelen Batılı devletlerin girişimleri ve ham maddeye olan ilgi bölgede çok sayıda atılı şirketin faaliyet göstermesine neden olmuştur.

Özellikle bir ticaret merkezi olan Şam ve liman kenti olan Beyrut arasındaki demiryollarının özelleştirilmesi Batılı devletlerin bölgedeki ticari ve askeri çıkarlarını koruma çabasıdır. Bunun yanında bölgedeki ticari hareketliliği de gözlemleme fırsatına sahip olmakla birlikte bölge ticaretini yönlendirmekte de aktif rol oynayabilecekleri sonucuna varabiliriz. Zira Batılı devletler Hicaz Demiryolundaki nakliyatların miktarlarını sefer sayılarını uzun süre kendi kontrollerinde tutmuşlardır. Böylece herhangi bir olumsuz durumda olaylara daha hızlı ve etkin şekilde müdahale etme imkânı elde etmişlerdir.

EK 28'de ihalelerle ilgili verilen ilanların ilerleyen tarihlerde son kısımlarında dikkat çeken bir değişiklik olmuştur. Söz konusu ilanda Hicaz Demiryolu İdaresi Amman İstasyonu'nda bulunan lokantanın müştemilatıyla birlikte kiralanması kararını ilan etmiş, bu ihaleye katılmak isteyenlerin talep edilen şartlar için idareye müracaat etmeleri ve tekliflerini zikredilen lokantadan mühürlenmiş bir zarf içerisinde Kanavat İstasyonu'nun

Al-Bahiy, *age*. Vol. 8, Part. 2, s

yanındaki binada bulunan genel müdüre 25 Ekim 1919 tarihine kadar teslim etmesi gerektiği ifade edilirken genel müdürün hiçbir sebep belirtmeden herhangi bir talebi kabul ya da ret hakkı olduğu da zikredilmiştir.¹⁹⁸

Bir önceki ihale ilan metni ile karşılaştırıldığında “Genel müdürün hiçbir sebep belirtmeden herhangi bir talebi kabul ya da ret hakkı vardır.” ifadesi yapılacak olan ihalelerde tarafsızlığın ortadan kalktığına işaret etmektedir. Daha önceki ihalelerde işlemler tarafsız ve kanunlara uygun bir şekilde gerçekleştirilirken giderek taraflı bir hale dönüşmüştür. Kanaatimizce, taleplere sebep belirtilmeksizin yapılan ret veya kabulün gerekçesinin belirtilmemesi işlemlerdeki tarafsızlığı ortadan kaldırarak demiryolu idaresine olan güveni sarsmakla kalmayıp bu tür işlemlerde rüşvet gibi gayr-ı meşru yollara başvurulmasına neden olmuştur.

¹⁹⁸ . 73.

Al-Bahiy, *age*. Vol. 8, Part. 2, s

EK 29'da demiryolu işletmesinin Ürdün tarafına geçtiğine dair verilen haberde Hicaz Demiryolu Müdürü, Genel Askeri Yönetime Hicaz Demiryollarına ait olup daha önceden Şam, Halep ve Beyrut'a ödünç verilen tüm yük vagonlarını İngiliz güçlerinin çekilmesinden önce geri iade edeceğini ve bu işle bizzat ilgileneceğini açıklamıştır. Devamında da belirtildiği üzere, Ürdün Hükûmeti'nin İngiliz sömürge ordusunun çekilmesiyle demiryolları idaresini ele alması ve resmi işlerin tamamına vakıf olması hedeflenmektedir. Bu amaçla üçüncü bölüğün liderinden konuya dair açıklama yapması istenmiştir.

Yapılan açıklamada öncelikle demiryolunun doğu bölgesindeki kısımları yani Katme ve Ahdarin kasabalarından başlayıp Halep ve Riyak'a kadar uzanan bütün bölgedeki tüm muamelelerin Arap Askeri gözetiminde olduğu, Şam istasyonunda bulunan Sema hattı hariç Halep ve Riyak hattının başından sonuna kadar Arap askerler ve zabitlerle beraber demiryolu şirketinin memurlarından başka kimsenin bulunmadığı ve Sema hattında Fransız zabitler bulunduğu kaydedilmiştir. Fransız zabitlerin görevi, Fransız turistlerin yolculuklarını ve Fransız Hükûmeti tarafından nakledilen Ermenilerin yolculukları düzenlemek ve Şam istasyonu ile Bağdat İstasyonu arasında bir birleştirme çizgisi inşa etmek şeklinde tarif edilmiştir.

Açıklamanın devamında Haydar Paşa'dan Nusaybin'e giden Bağdat hattının, Alman şirketinin geri çekilmesiyle tarafların temsilcilerinden oluşan bir komisyon tarafından imzalanan ateşkes sözleşmesi üzerine geri döndüğü/ateşkes sözleşmesi hükümlerinin uygulanmasına karar verildiği belirtilmiştir. Bu antlaşma tren seferlerinin devam etmesi ve demiryolunun ihtiyaç duyduğu kömür, yağ, benzin, ıslah, tamir ve idari ve fenni ihtiyaçların temini konularını içermekle beraber Fransız idare heyetinin Mösyö Closkart

liderliğinde savaştan önce bu hattın başında bulunan Alman şirketinin konumunu da belirlemiştir. Bunun yanında Bağdat hattının doğu bölgesine ait olan bölümün izlenmesi, seyahat izinlerinin verilmesi, gerektiğinde tren ve yolcuların denetlenmesi, hatların ve istasyonların muhafazası görevi Arap Askeri'nin sorumluluğuna bırakılmıştır.¹⁹⁹

EK 29'da geçen haberde, demiryolu işletmesinin artık Ürdün Hükûmeti'ne geçtiği ve işletimi için gerekli olan kömür, yağ, benzin, trenlerin tamirinin ve yenilenmesi gibi konularda ihtiyaç duyulan desteğin Fransız Hükûmeti'nin oluşturduğu heyet tarafından sağlanacağına yer verilmiştir. Bu heyet savaştan önce demiryolu idaresi başında bulunan Alman Şirketini devre dışı bırakıp idareyi ele alabilmek üzere Fransız liderliğinde hazırlanmıştır.

Haberde göze çarpan bir diğer konuda işletmenin artık Arap askerleri tarafından denetlenip muhafaza edileceğidir. İhtiyaç duyulan teknik yardımın verilmesine dair verilen teminat ise işletmeyi yeni devralmış Ürdün Hükûmeti'nin henüz işletmeyi devam ettirecek alt yapı ve donanımına sahip olmadığı göstermektedir. Arap askerlerine verilen denetim ve muhafaza işinin kademeli şekilde devam edecek olan demiryolu devir işleminin ilk aşaması olduğu da düşünülebilir.

EK 30'da geçen yolcu ve yük taşımacılığındaki ücretlerin artmasını konu edinen habere göre, taş kömürünün, madeni yağların, araç gereçlerin ve gerekli malzemelerin pahalılığı ve demiryolu trenlerinin seyrinin devamlılığını sağlamak için bilet ücretlerinde bazı artışlara gidildiği ve bu artışlarla beraber yeni ücretlerin şu şekilde olacağı bildirilmiştir: Bir kilometrede yolcu için 1 kuruş, bir tonluk toplu yapılan nakliyelerde 1,5

¹⁹⁹ Al-Bahiyt, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 76-77.

kuruş, tek başına taşınan bir tonluk nakliyelerde 3 kuruş ve yolcu bagajlarının her bir tonu için 4,5 kuruş ücret artışı yapılmıştır. Bu artışların 1 Aralık 1919 tarihine kadar geçerli olacağı ve Filistin Demiryolu ile olan karşılıklı nakliyat ücretinin ikinci bir açıklamaya kadar eski ücret üzerinden sağlanacağı ifade edilmiştir.²⁰⁰

Haberde Hicaz Demiryolu Genel Müdürü'nün yayınladığı bir yazı paylaşılmış ve yolcuların alacağı biletlerde yapılan fiyat artışlarının sebepleri açıklanmıştır. Demiryolunun işletmesinde kullanılan taş kömürü, madeni yağ ve çeşitli araç gereçlerin fiyatlarında bir artış olmuş ve demiryolu idaresi yaptığı masrafların artmasından dolayı biletlerde fiyat artışına gitmiştir. Bu fiyat artışının sebeplerinden birisi olarak da demiryolu işleyişinin devamı şartı getirilmiştir. İlgili duyuruda yapılan fiyat artışının sadece Şam-Ma'an arasında kullanılan Hicaz Demiryolu için belirlendiği ifade edilmiştir. Filistin Demiryolu'yla yapılan karşılıklı nakliyatın ücretleri olduğu gibi kalmış ve bir değişikliğe uğramamıştır.²⁰¹

Böylece demiryolunu kullanan halka, biletlere gelen zammın sebepleri de açıklanmıştır. Sebepleriyle beraber verilen tek haber olarak karşımıza çıkan bu haber işletmeyi devralan Ürdün Hükûmeti'nin bu konudaki ilk adımı olarak da kabul edilebilir. Hükûmet böyle bir haberle, ücretlerin artışına dair gelebilecek itirazların önüne daha baştan set çekmeyi de başarmıştır.

²⁰⁰ *age.* . 78.

²⁰¹ Filistin Demiryolu Hicaz Demiryolu yapılmadan önce 1892 yılında Fransızlar tarafından yapılmıştır. Çeşitli şirketler arasında el değiştiren ve Yafa-Kudüs hattı olarak da bilinen demiryolu idaresi yıllarca Fransız şirketlerin elinde kalmış ve son olarak 1913 yılında işletilmiştir. Sonraki yıllarda bu demiryolunun idaresinin ve işletmesinin hangi ülke ve yönetime ait olduğu bilinmemektedir. Gülsoy, *age.* s. 45.

EK 31'deki haberin ilk kısmında, Hicaz Demiryoluna yol yapımı için Genelkurmay Başkanlığı'nın Hicaz Demiryolu Müdürü'nün istediği Abdülmecit Bey'in Kadem ve Der'a arasındaki birinci şubenin mütemadi tamiratlarına mühendis olarak atanması konu edilmiştir. Haberin devamında ise Hicaz hattı tren saatlerinin değiştirildiği ilan edilmiş ve Şam ve Hayfa arasında sefer yapan yolcu treninin saatleri 11 Aralık 1919 itibariyle şu şekilde değiştirilmiştir: İlk tren, istasyonlardan günlük sabah 07:00'da hareket edecek ve saat 12'de Der'a'ya ulaşacak, Der'a'dan 12:40'da hareket edip akşam saat 19:06'da Hayfa'ya ulaşacaktır. İkinci tren Hayfa'dan sabah 08:00'da hareket edip Der'a'ya öğleden sonra saat 14:00'da ulaşacaktır. Aynı yerden saat 15:00'da hareket edip akşam 20:00'da geri istasyonlarına döneceklerdir. Bu trenlerle yolculuk yapacak olan yolcuların belirlenen bu tren saatlerine göre hareket etmeleri gerektiği, buharlı gemi ile deniz yolundan seyahat edecek yolcuların da hareket saatlerini ilgili istasyon ve duraklardan öğrenmeleri gerektiği ifade edilmiştir. Her cuma Amman ve Katrane'ye giden trenlerin de yine yukarıda bildirilen tarihten itibaren aynı şekilde sabah saat 07:00'de istasyonlardan hareket edeceği ve diğer tren saatlerinde bir değişiklik olmayıp önceki saatleri üzerine devam edeceği ilan edilmiştir.

EK 31'deki haberde yer verilen son konu ise posta treni /kargo treni konusunda Hicaz Demiryolu Müdürü'nün Genel Askeri Yönetime yaptığı bilgilendirmedir. Hicaz Demiryolu Müdürü demiryoluna yapılan taşlı saldırıların önünü kesmek ve olası bir hadiseye mâni olmak ve kış aylarında günlük Yermük'ten hareket eden yolcu treninin güvenliğini sağlamak amacıyla demiryolunun güney bölge müdürüyle görüş birliğine vardığını ve buna göre kargo trenlerinin, buldukları ayın 11'den itibaren Hayfa'dan sabah saat 08:00'da hareket edip Der'a'ya saat 12:30'da ulaşacağı, Der'a'dan saat 15:00'da hareket edip akşam saat 20:00'da istasyonlarına geri döneceği, Şam'dan sabah

saat 07:00'da kalkan tren Der'a istasyonuna saat 12:00'da varacağı ve 12:40'da oradan hareket eden tren Hayfa istasyonuna akşam saat 19:06'da ulaşacağı belirtilmiştir.²⁰²

Haberde Hicaz Demiryolu için gereken yeni yolların yapımında istihdam edilecek mühendis atamasından bahsedilmektedir. Hicaz Demiryolu Müdürü, Abdülmecit Bey'in mühendis olarak atanmasını talep etmiş ve gelen bu talep Genelkurmay Başkanlığı tarafından kabul edilmiştir. Haberin ilk kısmından anlaşılacağı üzere mühendis olarak atanması beklenen Abdülmecit Bey'in bu konudaki tecrübesine ya da mühendislik konusunda nitelikli bir eleman olup olmadığına yer verilmemiştir.

Hicaz Demiryolu'nun Osmanlı idaresinde olduğu zamanlara bakıldığında, Osmanlı tebaası arasında mühendis olarak görevlendirilecek nitelikli eleman bulunamamış, hatta bunun için başta Alman Mühendis Zimpel olmak üzere pek çok yabancı mühendis işe alınmıştır. Sonraki yıllarda gerek Osmanlı eğitim kurumlarından gerekse yurt dışında eğitim alıp mezun olan gençler bu mühendislerden demiryolu yapımını öğrenmek ve sonradan birer eğitilmiş eleman olarak atanmak üzere stajyer olarak görevlendirilmişlerdir. Ancak 1919 yılının sonuna gelindiğinde ise, Arap topraklarında bu iş için eğitim almış ve görevlendirilmeye hak kazanmış yeni elemanlar ortaya çıkmıştır. Bu durum Osmanlı tebaasının eğitim aldığı Avrupalıların bir gün gelip Osmanlı idaresinden ayrılan topraklarda eğitim ve sistemleriyle hüküm sürdüklerinin en bariz göstergesi olmuştur.

Tren saatlerine ilişkin yapılan yeni düzenlemelerden anlaşılacağı üzere tren seferleri Ürdün sınırları içinde yapılmıştır. Yolcu trenleri Hayfa, Der'a, Amman ve Katrane

²⁰² *age.* . 81-83.
Al-Bahiy, Vol. 8, Part. 2, s

istasyonları arasında gidip gelmiştir. Haberin devamında Hayfa, Der'a ve Şam arasında gerçekleşen kargo tren seferlerinden bahsedilmekte ve bu kargo treni Ürdün ile Suudi Arabistan sınırında bulunan Yermük istasyonundan da geçmiştir. Ancak haberde dikkat çeken husus Yermük'ten geçen trenin bazı kişilerin taşlı saldırısına uğraması olmuştur. Özellikle kış aylarında meydana gelen bu saldırılara karşı yolcuların güvenliğini sağlayabilmek ve meydana gelebilecek bir olaya engel olabilmek için Hicaz Demiryolu Müdürü demiryolunun güney bölge müdürüyle anlaşmalar yapmıştır. Böylece Hicaz Demiryoluna 1920 yılı itibariyle seferlerini Suudi Arabistan ve Ürdün'ün oluşturacağı güvenli ortamda gerçekleştireceği garantisi verilmiştir.

EK 32'deki haber ise, Türk tarihinde Medine savunması özelinde konu edinilen Hicaz Harbi'ne dair haberin detaylarının paylaşıldığı bölümdür. Haberde aktarılanlara göre, Sir Reginald Wingate demiryolunun tahrip edilmesini ve demiryolu işletmesinin kesintiye uğratma görevi Emir Faysal, Emir Abdullah, Emir Ali ve Emir Zeyd'in

adamları tarafından yerine getirilmiştir. Emir Faysal'ın adamları Ula ve Hediye istasyonlarının arasını, Emir Abdullah Hediye istasyonundan Bevat istasyonuna kadar olan kısmı ve Emir Ali ve Emir Zeyd güney kısmında demiryolu işletiminin kesintiye uğrayacağı zamanı organize ederken Şeyh Avdeh kuzeyden Medine'ye yardımını gönderilmesini engellemek üzere Ebu Taye ve Albay Lawrence liderliğinde ordulara bazı Arap birlikler göndermiştir. Medine demiryoluna yapılan bu saldırıları aktaran Sir Reginald Wingate, İbn Raşid'in başkenti Hayil'den Medine'ye büyük bir Arap kafiləsi geldiğini ve Türklere saldırarak otuz kişiyi öldürdüğünü, bunun yanında 2500 kişiyi esir alıp, dört dağ topu ve çok sayıda silah ve tüfek, yiyecek ve kıyafet yüklü 3000 deve ganimet aldıklarını aktarmıştır. General Newkamp liderliğinde demiryoluna yapılan başka bir saldırıda da 2000 baş koyun ganimet alındı. General Newkamp Arap ve Mısırlılardan oluşan ve demiryolundan beş kilometre boyunca bulunan bir askeri gurubu parça parça azaltarak yok ettiği aktarılmaktadır. Albay Lawrence'ın Akabe'yi istila ettikten sonra Emir Faysal bölgeye gitmesi üzerine Sir Reginald Wingate yerli halkı etkileyen övgü dolu bir konuşma yapmış ve gönüllü Arap taburlarının Arap kuvvetlerine katılarak destek olması sağlanmıştır. Hatta Arap savaşında esir alınan 400 erkek köle, gönüllü olarak orduya katılmış ve İngiliz ve Fransız görevlileri tarafından Mısır'da eğitilmişlerdir.

Türk birliğinin, Arapların Medine'deki son Türk savaş uçağını 1917 yılı ekim ayının sonlarına doğru düşürmesiyle büyük bir yenilgiye uğradığını kaydeden habere göre, Osmanlılar onu (uçağı) her ne kadar demiryolu ile Medine'ye nakletseler de tekrar uçuşa elverişli hale getiremediler. 1918 senesinin başlarında Hicaz'dan geri çekilmeye çalışan Osmanlıların, Arap askerleri tarafından demiryolunu durdurma ve seferlerini önleme suretiyle nasıl zorluklara itildiği aktarılmıştır. Arapların aynı günlerde 1500 deveden

oluşan 5 kafiyei esir aldıkları ve bunun gibi bir başka saldırıda elde ettikleri ganimetler arasında 25 bin Osmanlı altını varlığından söz edilmektedir.

1918 sonlarında Osmanlıların kuzeyle bağlantıları kesilince Hayil ve Riyad'dan gelen kafiyelelerin önü kesilmiş ve Araplar Medine'ye hücumu Osmanlı komutanı Fahrettin Paşa (ö. 1948) tarafından engellenmiştir. Ancak İngiliz generali Edmund Allenby Kudüs'ü zapt edip Osmanlıların Filistin'le bağıını koparıncaya Allenby Eylülde Filistin'i ve 12 Ekim'de de Tebuk'ü ele geçirmiş ve 300'den fazla kişiyi esir almıştır.

Türkiye ile 30 Ekim 1918'de yapılan ateşkes antlaşması sonucunda savaşılmadan 10 Ocak 1919 tarihinde Fahrettin Paşa Bi'r-i Derviş'de (Al-Furaysh) şehri teslim etmiş ve Emir Abdullah babası Hicaz Kralı'nın adına 13 Ocak sabahı saat 11'de Medine-i Münevvere'ye girmiştir.²⁰³

Mısır'da General olarak görev yapan Sir Reginald Wingate demiryolunun tahrip edilmesinden ve işletmesinin kesintiye uğramasından bahsederken, bu işin arkasında kimlerin olduğundan da bahsetmektedir. İlk olarak Suriye ve Irak Kralı ilan edilen ve Şerif Hüseyin'in oğlu olan Emir Faysal bugün Suudi Arabistan sınırlarında bulunan ElUla ve Hediye istasyonlarına yapılan saldırıyı üstlenirken Şerif Hüseyin'in diğer oğlu Abdullah ise Hediye istasyonundan Bevat istasyonuna kadar olan kısmın işlemlerine mâni olmuştur. Emir Zeyd ise güney kısmı olan yani Hicaz bölgesinde bulunan istasyonların tahribinden sorumlu olmuştur.

Osmanlı idaresine karşı olan bazı kabile şeyhleri de Lawrence önderliğinde Medine'ye yardımın gönderilmesini engellemek üzere Arap birliklerle orduya destek olmaya çalışmışlardır. Henüz Osmanlı idaresinde bulunan Medine şehrine düzenlenen saldırıda ciddi bir mühimmatla hücum edildiği, pek çok Osmanlı askerinin şehit edildiği ve

²⁰³ Al-Bahiyet, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 84-86.

kimisinin esir alındığı anlaşılmaktadır. Esirlerin yanı sıra pek çok ganimet de elde edilmiştir.

Hicaz Demiryoluna yapılan saldırılardan bir diğeri de General Newkamp adında İngiliz bir askerin liderliğinde demiryolu görevlilerine yapılan saldırı olmuştur. Ancak burada dikkatleri çeken durum General Newkamp'ın oluşturduğu saldırı grubunun Araplardan ve Mısır halkından oluşmasıdır. Yapılan bu saldırılar Osmanlı idaresinde görevli olan Türkler gibi pek çok Arap çalışanı da mağdur etmiştir.

Lawrence'in Albay statüsünde Akabe'yi istila etmesinin üzerine Irak ve Suriye kralı olan Emir Faysal Ürdün bölgesine gelmiş ve kendisine biat eden ve Arap Birliğine katılacak olan pek çok gönüllü ile karşılaşmıştır. Bu gönüllüler İngiliz ve Fransızlar tarafından özel eğitim alarak Osmanlı'ya karşı savaşmaya hazırlanmışlardır.

1917 yılında Osmanlı birliğine ait bir savaş uçağı Araplar tarafından düşürülmüş ve Osmanlılar düşen bu uçağı tamir etmek için Hicaz Demiryoluyla Medine'ye taşımışlardır. Burada dikkat çeken önemli konu Osmanlı'nın elinde uçağın Arapların elinde ise uçağı düşürebilecek silahın olmasıdır. Kanaatimizce, dönemde her iki tarafın elinde böyle araç ve silahların bulunması dikkate değerdir. Birinci Dünya Savaşı'nda uçakların rolüne değinilse de Hicaz'da bu tür mühimmatların bulunduğu dair bir kaynağa rast gelmememiz bu dönemde oradaki mühimmatın çeşitliliğine de işaret etmektedir.

1918 yılında Hicaz mücadelesi devam ederken Arap birlikleri Medine'deki Osmanlı tebaasını püskürtmeye çalışmış, bir taraftan da demiryolunu kullanım dışı bırakmaya çalışmışlardır. Böylece savaşmaktan geri çekilen Osmanlılar, Hicaz bölgesinde sıkıştırılmış ve hatta hapsedilmiştir. Her ne kadar Fahrettin Paşa Medine'de

kalmaya devam etmişse de 1919 yılının başında şehri teslim etmek durumunda kalmıştır. Böylece Şerif Hüseyin namına oğlu Abdullah Medine'yi teslim almıştır.

Âsime Gazetesi'nde yer alan haberler doğrultusunda Osmanlı sonrası dönemdeki akıbetini tespit etmeye çalıştığımız Hicaz Demiryolu ile ilgili önemli gördüğümüz haberleri tercüme ederek konu hakkında detaylara yer verdik. Vardığımız sonuca göre, *Âsime Gazetesi* demiryolu konusunda önemli bilgilere, haberlere, ilanlara ve bildirimlere yer verilmiştir. Bu gazetede yer alan haberler trenlerin hareket saatlerini, tren seferlerindeki seyir sıklığı, taşınacak yük miktarını ve ücretini, fiyatlardaki artışı, demiryolundaki işletme yetkisinin Ürdün Hükûmeti'ne geçmesi, iş alım ilanlarından oluşmaktadır. Bu haberler, yaşanan olayların detaylarını ortaya koymakla kalmayıp yaşanan gelişmelerin halka da bildirildiğini ortaya koymaktadır. Yine, demiryolunun Osmanlı sonrası dönemde tahrip edilip atıl bırakıldığı yönündeki görüşün pek de gerçeği yansıtmadığını ortaya koymaktadır. Yapılan tüm bu faaliyetlerin en önemli ortak özelliği demiryolu üzerinde tam hâkimiyet sağlamak ve işlerliğinin sürdürülmesi için tüm çabanın ortaya konulmasıdır.

2.2 Ürdün Hâşimi Vesikaları'nda Hicaz Demiryolu'nun İdaresi

Hicaz Demiryolu'nun idaresi, Ürdün Hâşimi Vesikaları'nda Hattın İdaresi bölümünün 1 ve 2 numaralı belgelerinde geçmektedir.²⁰⁴ Doğu Ürdün Emirliği'nin o dönemki başbakanı Ali Rıza Paşa Er-Rikâbî'nin hazırladığı rapor, Osmanlı Devleti sonrası bölgede yaşanan gelişmeleri ortaya koymakla beraber Hicaz Demiryolu'nun konumu için de önemli bilgiler içermektedir. Ürdün Başbakanı ve Filistin Hükûmeti temsilcileri arasında Kudüs'te 07/06/1925 tarihinde gerçekleşen toplantı da EK 33'te görüldüğü üzere, Filistin Hükûmeti Genel Sekreteri Albay Sims, Havacılık Genel Komutanı, Doğu Ürdün

²⁰⁴ Al-Bahiyet, *age*. Vol. 8, Part. 1, s.13-14, 29-30.

Havacılık Genel Komutanı ve Mister Alec Kirkbride de hazır bulunmuştur. Toplantıda Ma'an ve Akabe'nin Doğu Ürdün'e teslimi konusu ele alınmış ve bu konuda Doğu Ürdün Emiri'nin talepleri dönemin Ürdün başbakanı tarafından heyette bulunan kişilere sunulmuş ve kabul ettirilmiştir.

Emirin taleplerinin aşağıda zikredilen şu maddeleri kapsadığı ifade edilebilir:

-
- Doğu Ürdün'ün güvenliğinin açıklanması ve Kralın sahip olduğu konumun tanınması
 - Hicaz Demiryolu'nu Devralma ve teslim etme konusunda Kral Hüseyin'in Arap ve İslam dünyasındaki itibarına gölge düşürecek fiillerden kaçınılması
 - Akabe ve Ma'an'daki Hicaz Hükûmeti görevlilerinin demiryolunu Doğu Ürdün'e devretmesi
 - Medine'ye kara ve demiryolu ulaşımıyla ticari nakliye özgürlüğünün tanınması
 - Hicaz'la yapılan deniz taşımacılığının ve buharlı gemilerin emniyet altına alınması
 - Hicaz Hükûmeti'ne ait olan alet ve teçhizatın taşınma serbestisinin verilmesi
 - Londra Hükûmeti ve Doğu Ürdün arasındaki ittifakların devam ettirilmesi

Bu toplantıdan iki gün sonra (09/06/1925) taraflar Doğu Ürdün'ün güvenliğinin sağlanması, kralın konumun tanınması, devir teslim esnasında kralın itibarının korunması gerektiği, Medine'ye yapılacak ticari nakliye özgürlüğünün tanınması, deniz taşımacılığının emniyete alınması ve Hicaz Hükûmeti'ne ait malzemelerin serbestçe taşınması konusunda görüş birliğine varmıştır. Ancak Ma'an ve Akabe'nin Doğu Ürdün'e ilhak edilmesi, bu bölgelerde güvenliği ihlal edecek bir duruma karşı önlem alınması ve

Emir Abdullah'ın konumunun etkilenmesi konularında yeni bir hükme gerek olmadığı ifade edilmiştir. Genel Sekreter Albay Sims Emir ile Londra Hükûmeti ve Doğu Ürdün arasındaki ittifakların devam ettirilmesi konusunda görüşmek üzere Amman'a geleceği ve gerçekleştirilecek görüşme sonunda karar verileceği dile getirilmiştir.

EK 33'teki vesikadan anlaşılacağı üzere, daha yeni kurulmuş olan Ürdün Hükûmeti kendi hâkimiyetini güçlendirmek üzere bölgede bulunan İngiliz vekilden siyasi, toplumsal ve ekonomik taleplerde bulunmuştur. Siyasi taleplerin başında Doğu Ürdün'ün güvenliği ve Kralın sahip olduğu yüksek konumunun tanınması gelmektedir. Yalnız İngiliz vekil bu konuya pek sıcak bakmamış ve bu konuda yeni bir adımda bulunmayarak bölgedeki siyasi nüfuz ve istikrarını açıkça ortaya koyma yolunu benimsemiştir.

Kral Hüseyin'in Arap ve İslam dünyasındaki itibarına gölge düşürecek fiillerden kaçınılması konusundaki hassasiyet, Ürdün Kralı I. Abdullah'ın bölgedeki meşhur kişiliği vurgulanarak Araplar başta olmak üzere Müslümanların temsilcisi olarak vasıflandırılmasıyla yakından ilgilidir. Bu madde bir önceki maddenin tamamlayıcısı niteliğinde sunulurken aslında İngilizlerin de bu istekleri kabul etmesi ve kralın sahip olduğu bölgesel şöhretin uluslararası anlamda da tanınması hedeflenmiştir. İlk maddeyi kabul etmeyen İngiliz Hükûmeti'nin ikinci maddeyi kabul etmesinin bir diğer sebebi, bu maddenin de reddedilmesi durumunda İngiliz-Arap ilişkilerine gelebilecek herhangi bir zarara fırsat vermemektir. Özellikle uluslararası alanda kendini ispata çalışan bu çaba bu maddenin kabul edilmesiyle bölgesel ve kontrol edilebilir durumda kalmıştır. Bu iki maddenin birlikte reddedilmesi İngilizlerin bölgeye dair yaptıkları planları sekteye uğratarak bölgedeki hâkimiyetlerinin son bulmasına neden olabilirdi; çünkü tüm Arapların ve Müslümanların bir temsilcisinin olması her an kendilerine karşı oluşacak bir direniş çabası manasına gelmiştir.

İngiliz vekil, Doğu Ürdün Emirliği'nin Akabe ve Ma'an'daki Hicaz Hükûmeti görevlilerinin devir teslimini Doğu Ürdün'e yapmıştır. Bununla beraber Medine'ye kadar karayolu ve Hicaz Demiryolu ulaşımıyla ticari nakliyenin yapılma serbestisini kabul etmesi, Hicaz'la yapılan deniz taşımacılığı ve buharlı gemilerin taciz edilmemesi ve Hicaz Hükûmeti'ne ait olan aletler ve teçhizatın taşınması taleplerini kabul etmesi Doğu Ürdün'ün bölgedeki hâkimiyetini güçlendirmiştir. Böylece Hicaz Demiryolu'nun önemli bir kısmının idare ve işletmesi İngilizlerde olduğu gibi Ürdün Hükûmeti'nin de eline geçmiştir.

Bu karardan sonra Doğu Ürdün Emirliği'nce demiryolunun işletilmesine önem verilmiş ve Osmanlı'nın yaptırmış olduğu ancak sonradan krallar tarafından kullanılan tren istasyonları tekrar demiryoluna kazandırılmıştır.²⁰⁵ Bu istasyonlar memurlar görevlendirilerek hizmete açılmıştır. Yapılan yazışmalardan anlaşıldığı kadarıyla demiryolu çalışanlarının düzenlemesinde çeşitli problemler yaşanmış ve memurların maaşlarını ödemek üzere istasyonlardaki bazı malzemeler satılmıştır.²⁰⁶

EK 34'te, Başbakan Güney Hattı idaresinde satılan eşyalar hakkında Eski Güney Hattı Müdürü Vekili Abdurrahman Kâsım'dan detaylı bir rapor hazırlamasını istemiş ve o da bu istek doğrultusunda bir rapor hazırlayarak satılan eşyalar ve satış işlemlerine dair detayları kaydetmiştir. Abdurrahman Kâsım satış işlemleri emrini Kral'dan aldığını ve yine Kral'ın zikrettiği şeylerin satılması için gelen emri uyguladığını ilgili vesikanın hemen başında dile getirmiştir. İlgili raporda satışlarla ilgili meselenin tamamen idari olup satış işlemlerinin alenen yapıldığının altı çizilmiş ve yapılan işlemlerin bu amaçla oluşturulan heyetin bilgisi dâhilinde olduğu vurgulanmıştır. Ma'an Belediyesi vasıtasıyla

²⁰⁵ Al-Bahiy, *age*. Vol. 8, Part. 1, s.15.

²⁰⁶ Al-Bahiy, *age*. Vol. 8, Part. 1, s.18-31.

yapılan müzayedede satılan malların fiyatları gelir olarak kaydedilmiş ve bu işlemler yasalara uygun olarak gerçekleştirilmiştir. Satılan mallardan elde edilen gelir, o dönemde idarenin ihtiyacı olmadığı için devlet çalışanlarının ihtiyaçları için kullanılmıştır. Hicaz Kralı'nın izin vermesinden sonra Demiryolu Müdürlüğü Kanunlarınca müdürlük fazla gördüğü eşyaları satma yetkisine sahip olmuştur. Böylece biriken maaşlarından dolayı seyahat etmekte isteksiz davranan demiryolu çalışanlarının maaşları için gerekli para temin edilmeye çalışılmıştır.

Yine yönetim bütçesinde tek bir dirhemin bulunmamasından ve borçlu olmasından dolayı son üç aydan beri telgraf için günlük bir teneke benzin temin edilemediği

belirtilmiş ve müdürün Kral'ın onayıyla adı geçen kurumun benzinini üç ay süreyle sigorta ettirmesi/garanti etmesi gerektiği vurgulanmıştır. Zira haberleşmenin devre dışı kalması durumunda ortaya çıkabilecek muhtemel sorunlardan endişe edildiği dile getirilmiştir.

Abdurrahman Kâsım, Yüce Divan Başkanlığı'na yazdığı mektupta memur maaşlarının ödenmesi için satılan eşyaların ve bu işlemleri kayıt altına aldığı belgeleri sunarak durumu açıklamıştır. Görüldüğü üzere idarenin o dönemde ihtiyacı olmadığı için bazı eşyaların satılmasına müsaade eden Hicaz Kralı'nın onayından bahsedilmiş ve yapılan bu satış işleminde sorumluluğun Hicaz Kralı'na ait olduğu ve Doğu Ürdün Emirliği'nin konuyla bir ilgisinin olmadığı da vurgulanmıştır. Abdurrahman Kâsım'ın belirttiği üzere, eşyaların satışı o dönemde Hicaz Kralı'na bağlı Ma'an Belediyesi vasıtasıyla gerçekleştirilen müzayedede de kanunlara uygun şekilde gerçekleşmiştir.

Belgenin hemen başında yer alan “Şahsınızdan bana şifahi olarak tebliğ edildiği üzere, Başbakan'ın Güney Hattı idaresinde satılan eşyalar hakkındaki yazısı üzerine, şu şekilde cevap veriyorum.” ifadesinden anlaşılan bu satış işlemine dair bir kafa karışıklığının

olduğu ve Kral'ın bu konuyla ilgili açıklama beklediğidir. Bu vesikada yazılanlar konuya dair daha detaylı bilgileri içermekte ve yapılan satış işlemleri ile yapılan memur ödemlerinin kayıt altına alındığını belirtmektedir.

Satış işlemlerinin asıl amacı, Hicaz Demiryolu işletmesinin içinde bulunduğu mali sıkıntıdan kurtulma çabası olmuştur. Böylece demiryolunda çalışan işçilerin uzun zamandan beri yaşadığı mali sıkıntılar giderilmeye çalışılmıştır. Konuyla ilgili bir diğer önemli mesele de satılan malzemelerin genellikle kullanılmayan veya ihtiyaç duyulmayan malzemeler olmasıdır. Her ne kadar bu satış işlemi demiryolunun satılması veya devre dışı bırakılması gibi anlaşılrsa da asıl amaç demiryolunun işlemesine devam edecek çarelerin üretilmesi şeklinde değerlendirilmelidir. Kralın bu kararı demiryolunun içindeki malzemelerle birlikte çürümeye terk edilmesinden bu malzemelerin satılarak kısmi zamanlı da olsa demiryolunun işlevini sürdürmesine katkıda bulunma çabası olarak değerlendirilebilir. Bir diğer amaç da iletişim/postanın devamlılığını sağlamaktır. Maddede konu edinilen benzinin sağlanması hatta bu konuda Kral'dan garanti istenmesi bölgedeki gelişimlerin de takip edilmek istenmesiyle yakından ilgilidir.

Her ne kadar satış işlemlerine dair vesikada detaylara yer verilmese de sorumlu memurun ilgili belgeleri yanında tuttuğuna değinmesi yapılan bu işlemlerin detaylarıyla kayıt altına alındığını ortaya koymaktadır. Görevlinin elinde bulunan belgeler konuyla ilgili detayları içermektedir. Böylece Medine'den gelen yetkililerin Ma'an'a ulaşması beklenmeden yapılan satış işlemlerinin detayları daha sonra kendilerine bildirilmiş olabilir. Onların bu eşyaların mahiyetini ve satıldıkları fiyatları satış işlemleri sırasında olmasa da satış sonrasında öğrendikleri söylenebilir.

Hicaz Demiryolu'nun idaresine dair vesikalar dikkate alındığında, Hicaz Demiryolu'nun işlevine devam etmesi için gerekli çabaların harcandığı göze çarpan ilk husus olarak karşımıza çıkmaktadır. Anacak işletmesini kimin yapacağı konusu Osmanlı

sonrası dönemin en önemli tartışma konusu olmuştur. Bölgeye gelen Batılı devletlerin demiryolunu kendi kontrolünde tutma istediği ile bölgedeki Arapların kendi topraklarında bulunan demiryolunun kontrolünü ele alma isteği her iki tarafı karşı karşıya getirmiştir. Özellikle Doğu Ürdün Emirliği demiryolunun kendi sınırları içerisindeki bölümünü kontrol etme talebiyle İngiliz temsilciyle görüşmelerde bulunmuş ve bu isteğini kısmen de olsa başarmıştır. Ancak diğer kısımların idaresini bölgedeki İngiliz temsilci üstlenmiştir.

Bir diğer önemli hususta, Arap devletlerinin kendi idarelerine geçen demiryolu kısımlarındaki kullanılmayan malzemeleri ekonomik sıkıntılardan dolayı satmasıdır. Demiryolu çalışanlarının maaşlarını alamaması demiryolu seferlerinde bazı aksaklıkların yaşanmasına yol açtığı için bölgedeki yönetimler demiryoluna ait malzemelerin satılmasını istemişlerdir. Bu satışlardan elde edilen gelirlerle buralarda

çalışan memurların maaşları ödenmiş ve demiryolunun işlevine devam etmesi sağlanmıştır.

2.3 Hicaz Demiryolu Hakkında Çıkarılan Kanun (1930)²⁰⁷

Bu kanun Doğu Ürdün Emirliği resmî gazetesinde 5 Sefer 1349/ 1 Temmuz 1930 tarihinde 266 rakamlı kanun olarak çıkarılmıştır. Bu konuyla ilgili olan kısımda resmî gazetenin fihristine ve 3 Zülkade 1348/ 1 Nisan 1930 yılında resmî gazetede yayınlanan 256 sayılı demiryolu malzemelerinin çalınmasıyla ilgili çıkarılan kanuna yer verilmiştir.²⁰⁸

Çıkarılan kanundaki maddelerin içerdiği temel konular şu şekilde sıralanabilir:

- Yürütme Meclisi'ne demiryolunun inşası, tamiri ve işletilmesi konusundaki muvafakatin gerekliliği²⁰⁹,
- Yürütme Meclisi'nin demiryolundaki gerekli inşaatları yapabilme yetkisi,
- Demiryolu çevresine zarar vermek amaçlı girişlerin önlenmesi ve demiryolunun onarılması,
- Hat üzerinde işi bulunan kişi veya genel hizmetleri bulunan mahalli yönetimin demiryolu idaresinden onay ve izin alma zorunluluğu,
- Tren yolu güzergâhındaki ağaçların kaldırılması,
- Demiryolu civarındaki binaların denetimi ve kaldırılma hakkı²¹⁰,
- Demiryolunun açtığı ve demiryoluna açılan davalar,

²⁰⁷ Al-Bahiyt, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 97.

²⁰⁸ Al-Bahiyt, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 99.

²⁰⁹ Al-Bahiyt, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 102.

²¹⁰ Vol. 8, Part. 2, s. 106.
Al-Bahiyt, *age*.

- Olaylarla ilgili raporların gönderilmesi,
- Görevlerini ihmal eden görevlinin cezası,
- İnsanlara tehlikeye sokabilecek bir ihmalin cezası²³⁵,

-
- Demiryoluna karşı çıkmanın cezası²¹¹,
 - Demiryolu vagon üzerinde bırakılan malların veya eşyaların cezası ve İhmal sebebiyle meydana gelen kazanın cezası,
 - Ücretlerin peşin tahsil edilmesi ve talep edildiğinde yolcuların biletlerini göstermesi zorunluluğu²¹²,
 - Şartlar gereğince sefer ve nakliye ücretlerinin kabulü,
 - Demiryoluna karşı işlenen suçlar²¹³,
 - Demiryoluna karşı muhalif davranışlar²¹⁴,
 - Demiryolu arazilerin acilen boşaltılması²¹⁵,
 - Zararlı ve tehlikeli maddelerin taşınması,
 - Demiryolu üzerinde araba kullanma cezası,
 - Saldırgan hayvana sahip kişinin mesuliyeti,
 - Demiryoluna uyuşturucu türü madde koyan kimsenin cezası,
 - Demiryolu idaresinin kötülük ve zarar durumunda mesuliyetten muaf olması²¹⁶,
 - Suçluların yakalanması,

²¹¹ Al-Bahiyat, *age.* Vol. 8, Part. 2, s. 108-109.

²¹² Al-Bahiyat, *age.* Vol. 8, Part. 2, s. 111.

²¹³ Al-Bahiyat, *age.* Vol. 8, Part. 2, s. 113-114.

²¹⁴ Al-Bahiyat, *age.* Vol. 8, Part. 2, s. 114-118.

²¹⁵ Al-Bahiyat, *age.* Vol. 8, Part. 2, s. 118.

²¹⁶ 121.

Al-Bahiyat, *age.* Vol. 8, Part. 2, s.

- Dava ve kovuşturma dava süresinin belirlenmesi,
- Hayvan ya da eşyanın kaybolmasının ispatı,
- Eşyanın sahip olmadığı bir vasıfla vasıflandırılması durumunda mesuliyetin demiryolu işletmesinden düşmesi,
- Nakliye ücretlerinin ödenmesi konusunda çözüm,

-
- Talep durumunda eşyaları beyan eden yazılı bir belgenin verilmesi,
 - Beyanın olmaması ya da beyanın yanlış olması durumunda ceza,
 - Nakliye ücreti veya ücretin fazlalığına itiraz hakkı,
 - Yürütme Meclisi'nin sistem koymadaki yetkisi,
 - Demiryolu istasyonlarına kanun ve tüzük gönderilmesi,
 - Demiryolu memurlarının bazı durumlarda yakalama izninin olmaması,
 - Para cezasının tahsili sırasında kişilere zarar verilmemesi,
 - Demiryolu malzemelerinin çalınması hakkındaki kanun.

Detaylarına EK 35'te yer verilen Hicaz Demiryolu ile ilgili çıkarılan kanunun gerekli görülen maddeleri sonraki EK'lerde (36-42) verilmiştir. Çıkarılan bu kanunla Hicaz Demiryolu işletmesi yasal bir zemine oturtularak görev ve yetkileri net bir şekilde ortaya konulmuştur. EK 36'da Yürütme Meclisi'ne demiryolunun inşası, tamiri ve işletilmesi konusunda muvafakatin gerekliliği ifade edilmiştir. Bu maddeye göre, kişilerin veya kurumların, Başbakanlık'a bildirmeden ve Yürütme Meclisi'nden izin almadan demiryolunda yenilikler yapmaya, demiryolunun bazı kısımlarını inşa etmeye, tamir etmeye ve işletmeye yetkisi yoktur. Bu çalışmalar esnasında trenlerin seyrine ve halkın

demiryolundan faydalanmasına engel teşkil edecek davranışlardan da kaçınılması gerektiği bildirilmiştir.²¹⁷

EK 37'deki kanun maddesinde demiryolu civarındaki binaların denetim ve kaldırılma hakkı demiryolu idaresine bırakılmıştır. Bu madde gereği, herhangi bir kişinin bina inşa edemeyeceği belediye sınırları dışında kalan bazı bölgelerde ve demiryoluna ortalama 15 metre mesafede olan arazilere bina yapma izni yoktur.

Demiryolu idaresinden alınan bir yetki ile belirlenen bölgelerde inşaat yapılabilirken trenlerin görüş alanını kapatan binaların inşası ret edilebilir. Bu kanuna muhalif hareket

eden kimse mahkeme tarafından 50 Filistin Cüneyh'ni aşmayan para cezası ve oturduğu binanın kaldırılması/ yıkılması ile cezalandırılır.²¹⁸

EK 38'de yer alan kanun maddesi de insanları tehlikeye sokabilecek bir ihmalin cezası hakkındadır. Bir kimse ihmal veya bilinçli bir şekilde kendisini, trende bulunan diğer yolcuları veya demiryolundaki bir kimseyi tehlikeye atacak bir fiilde bulunursa altı ayı aşmayacak kadar hapis cezasına veya 50 Filistin Cüneyhi'ni aşmayacak kadar para cezasına ya da her iki cezaya birden çarptırılır.²¹⁹²²⁰

EK 39'daki maddede ise, demiryolunun işletilmesine karşı çıkan ya da Demiryolu İdaresi'nin izni olmaksızın işletilmede aksaklıklar yaşanmasına neden olabilecek fiillerle ilgili düzenlemelere yer verilmiştir. Bu çerçevede demiryolunun içine, önüne ya da arkasına odun, taş veya bir başka şey koymak ya da onu fırlatmak, trenlere zarar vermek,

²¹⁷ 102.

²¹⁸ Al-Bahiy, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 106.

²¹⁹ Al-Bahiy, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 107.

²²⁰ -109.

Al-Bahiy, *age*. Vol. 8, Part. 2, s.

traversleri sökmek, kaldırmak, gevşetmek veya tahrip etmek, demiryoluna ait herhangi bir eşyayı döndürmek, yerinden hareket ettirmek, açmak veya yönünü değiştirmek, demiryoluna üzerinde bulunan herhangi bir tabelayı, lambayı veya demiryolunun yakınındaki eşyaları yerlerinden kaldırmak, yönünü değiştirmek ya da gizlenmek ve demiryolları ile ilgili herhangi bir işi veya işleyişi engelleyecek, orada bulunan herhangi bir yolcunun veya kişinin güvenliğini tehlikeye sokacak şekilde bir şey yapmak, yaptırmak veya yapmaya teşebbüs etmek bir yıl hapis ya da 100 Filistin Cüneyhi ile cezalandırılacağı bildirilmiştir. Bu cezaya ek olarak, yukarıda zikredilen herhangi bir fiilde bulunan kimse yaptığı fiilden dolayı mağdur olan yolculara da tazminat ödemeye mecbur edilmiştir.²⁴⁵

EK 40'ta tren ücretlerinin peşin tahsil edilmesi ve talep edildiğinde yolcuların biletlerini göstermesi zorunluluğu ifade edilmiştir. Bu madde gereği, ücretini peşin

vermiş ve biletini almış kimseler dışında kişilerin demiryolu üzerinde bulunan herhangi bir vagona seyahat maksadıyla binemeyeceği, demiryolunda biletsiz yolculuk eden veya zikredilen şekilde biletini teslim etmeyen kimsenin bulunduğu yolcu sınıf tarifesine göre gittiği mesafe ücretinin %50 fazlasını ödemekle yükümlü olduğu, eğer bu kişinin trene bindiği yer veya istasyon tespit edilemezse, o zaman trenin harekete başladığı istasyon üzerinden ücretlendirileceği ve bindiği kısmın normal ücretinin %50 fazlasını ödemesi gerektiği ifade edilmiştir. Son olarak, bu ücret ve cezaların demiryolundan sorumlu komiserin istemesi halinde resmi makbuz karşılığında tahsil edilebileceği, ücretin ödenmemesi halinde ise, görevli komiserin olaya ilişkin tuttuğu bir zabıt ile olayın en

yakın kadiya yönlendirilerek yargıya taşınması sağlanır. Böylece, kişinin bu ceza ve ücretleri kanuna göre verilmiş bir para cezasıymış gibi ödemesi sağlanır.²²¹

EK 41’de demiryoluna muhalif davranış ve bu davranışların cezalar yasal olarak düzenlenmiştir. Buna göre, aşağıda belirtilen davranışlardan birisine kalkışırsa 5 Filistin Cüneyhi ya da bir ayı geçmeyecek hapis cezası ya da her iki cezayla cezalandırılır:

- Herhangi bir vagona, istasyonda ya da demiryoluna ait bir başka mekânda sarhoş halde bulunmak, kötü söz söylemek ya da demiryolu vagonlarının herhangi birisinde ya da herhangi bir kısmında genel edep kurallarına aykırı bir fiilde bulunmak ya da kasıtlı olarak veya geçerli bir mazereti olmadan demiryolu yolcularından birinin rahatını bozmak.
- Vagonlarda kadınlar ve çocuklar için ayrılmış kısımlara veya kompartımanlara girmek, kadınlar ve çocuklar için ayrıldığını bilmeden girmek veya öğrendikten sonra hala orda kalmakta ısrarcı olmak.
- Bir kimsenin sigara içmeyenler için ayrılan vagona bulunan yolcuların izni olmadan sigara içmesi.

²²¹ 111.

Al-Bahiyat, *age*. Vol. 8, Part. 2, s.

- Sigara içmenin ve tükürmenin yasak olduğu demiryolu bölgelerinde tükürmek veya sigara içmek.
- Yolcular ile tren personelinin arasındaki haberleşmeye tahsis edilmiş araçlardan birini kullanmak veya yeterli ve makul bir sebep olmadan onları (yerinden) çıkarmak.
- Yetkili olmadığı halde trendeki kompartımanların kapılarını kapatmak ya da kilitlemek.
- Trendeki görevli memurdan izin almadan bir köpek ya da başka bir hayvanı trene sokmak.
- Yolcu olduğu halde tren görevlisinden izin almadan sadece trendeki görevlilerin girmeye yetkili olduğu servis vagonunda, yolculara tahsis edilmemiş vagona, trenin üstünde, koridorda veya merdiven basamaklarında yolculuk yapmak.
- Tren seyir halindeyken vagona binmek veya ondan çıkmak, ona girmeye veya çıkmaya çalışmak ya da trende yolcular için giriş çıkışın belirtilmediği diğer yerlere girip çıkmak.
- Demiryolu vagonlarına oturma yerlerine ayakları koymak ve üzerine çıkmak.
- Bulaşıcı bir hastalığa sahip olduğu halde tren görevlisinden izin almadan trene binmek veya binmeye çalışmak, demiryolunda bulunmak veya istasyon sınırları içerisinde bulunmak.
- Kendi isteğiyle demiryolu arsalarına girmek ya da demiryolu vagonlarından birisinde bulunmak ya da demiryolu görevlisinin izni olmadan bina dikmek.
- Demiryolu hattı boyunca hattın krokisine ve görünmesine delalet maksadıyla konulmuş levha, kazık veya diğer alametlerin kaldırılması.

- Öncesinde demiryolu görevlisinin onayı alınmada vagonlarda ya da demiryolu sınırları içinde herhangi bir maddenin gezerek veya çağırarak (seyyar satıcı) satışını yapmak.
- Demiryolu görevlilerinden birini kasıtlı olarak alıkoymak ve görevini yerine getirmesine engel olmak ya da kanunları uygulayan herhangi bir şahsı kasıtlı olarak alıkoymak.
- Demiryolu vagonlarında ve demiryolu istasyonlarında asılı olan resmi ilanları sökmek, zarar vermek, herhangi bir şekilde itlaf etmek ya da izin olmadan bir ilanın demiryolundaki bir mekâna asmak.
- Demiryolu sınırları içerişinde ahlaka aykırı, uygunsuz ve rahatsız edici herhangi bir malzeme satmak veya dağıtmak.²²²

EK 42’te geçen madde ise, demiryolu işletmesine ait alanların boşaltılmasını gerektiren durumlara değinmekte Ürdün Hükûmeti’nin bu konudaki hassasiyeti ifade edilmektedir. Buna göre, bir kişi EK 41’ de belirtilen suçlardan birisine kalkışırsa ya da bir demiryolu görevlisinin ikaz etmesine rağmen bir suça meyil ederse, demiryolu görevlisinin veya vagondaki askerlerden birinin o kişiyi demiryolu vagonundan, binasından ve arsasında hızlı bir şekilde çıkarma hakkına sahiptir. Yine, demiryolu görevlisinin talebi üzerine isim ve adresini vermeyi reddetmek suç sayılıp bu davranışta bulunan kimsenin demiryolu görevlisi tarafından tutuklanması ve en kısa sürede en yakın Arap askeri karakoluna teslim edilmesi gerektiği de vurgulanmıştır.²²³

²²² Al-Bahiyt, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 114-118.

²²³ Al-Bahiyt, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 118.

Ürdün Hükûmetinin kendi sınırları içerisinde bulunan hatları kendi kontrolüne alması anlamına gelen Ürdün Demiryolu Hattı Kanunu, demiryoluna dair yolcu ve yük taşıması, demiryolu idaresinin genel sorumluluk alanı, istasyon ve demiryolu sınırları içerisinde yapılabilecek herhangi bir fiilin sınırlarını çizmiştir. Böylece Hicaz Demiryolu İdaresi görev ve yetki alanı yasal düzenlemeyle düzenlenmiştir. Ayrıca bu düzenleme Resmî Gazetede de yayınlanarak halkın bilgisine sunulmuştur. Bu kanun

demiryoluyla ilgili hemen her konuyu içerdiği için kendisinden önce İngiliz temsilci vasıtasıyla çıkarılan kanun ve talimatlardan farklılık arz etmektedir; çünkü İngiliz temsilcinin talimatları genellikle mevcut olan problemlerle yani cüzi konularla ilgili olmuştur.

Yukarıda açıklanan kanun maddelerinden anlaşılın, kişiler ya da şirketlerin demiryolu hattı üzerinde, vagonlarda, istasyonlarda veya demiryolu sınırları içerisinde gerçekleştirmek istedikleri herhangi bir inşaat, tamir veya demiryolunun genel işletilmesi gibi konularda Yürütme Meclisi'nden izin almalıdırlar. Demiryolu civarına yapılması planlanan binalar için de yine izin alınması şartı getirilmiştir. Demiryolu istasyonlarına ve geçtiği güzergâha 15 metre mesafede bulunan arsalar üzerine Yürütme Meclisi'nin izniyle bina dikme izni verilmiştir. Ancak dikilecek olan binaların demiryolunun güzergâhında görüş mesafesini kapatmaması şartı getirilmiştir. Getirilen bu şartlara riayet etmeyen kimselere 50 Filistin Cüneyh ceza verilmiş ve yaptıkları binalarında yıkılacağı belirtilmiştir.

Cezayı gerektiren suçların çoğu demiryolunda yolcuları rahatsız edecek davranışların sergilenmesi ve ihmal sonucu yolcuların zarar görmesi hakkında olmuştur. Demiryoluna dair çıkarılan kanun maddelerinde dikkat çeken bir diğer husus, koyulan kurallara

uyulmaması halinde Filistin Cüneyhi ile para cezası, hapis cezası veya bu iki cezanın aynı anda verilmesidir.

Ürdün Hükûmeti'nin kurulmasından sonra çıkarılan demiryolu kanunlarındaki “edep dışı davranış” ibaresinin pek çok kez kanun maddeleri arasında geçmesi; Ürdün'ün her ne kadar İngiliz manda yönetimi olarak kurulan bir devlet de olsa yasalarda toplumsal değerlere bağlılığı İslami bir hassasiyetin gözetildiğine işaret etmektedir. Bunun yanında hükûmet sert kurallar koymaktansa bazı konularda sosyal kanunların işlemesine önem vermiştir. Örneğin, bir kişi sigara içmenin yasak olduğu bir vagona yolcuların izin vermesi durumunda sigara içebilir ya da kapasitesi dolmuş bir vagona girmeye çalışan yolcuya kimse itiraz etmezse orada seyahat edebilir.

Demiryolu kanununda geçen cezaları mali ve bedeni cezalar olmak üzere ikiye ayırmak mümkündür: Mali cezaların başında para cezası gelirken bedeni cezaların başında hapis gelmektedir. Bazı durumlarda ise cezalar mali hem de bedeni olmuştur. Örneğin, demiryolu sınırları içerisinde genel ahlak kurallarına aykırı davranış sergilemenin ve demiryolu sınırlarında izinsiz bina dikmenin cezası 50 Filistin Cüneyhi olarak belirlenirken demiryoluna karşı çıkmanın, muhalif davranmanın ve demiryoluna zarar vermenin 100 Filistin Cüneyhi ile cezalandırılacağı belirtilmiştir. Yine, ihmal veya bilinçli bir şekilde trende bulunan diğer yolcuları veya demiryolundaki bir kimseyi tehlikeye atacak bir fiilde bulunan kimsenin altı aylık hapis cezasına veya 50 Filistin Cüneyhi ile para cezasına ya da her iki cezaya birden çarptırılacağı belirtilmiştir.

Demiryoluna dair çıkarılan kanunların 15. Maddesinde (EK 40) demiryoluna karşı suç teşkil eden unsurlar, demiryolu görevlilerinin izni olmadan demiryoluna ait malzemelerin yerlerinin değiştirilmesi, lambaların, tabelaların, demiryolu raylarının sökülmesi,

traverslerin ve vagonların tahrip edilmesi veya gevşetilmesi gibi demiryolunun işleyişine mâni olacak ve yolcuları tehlikeye atacak fiillerdir. Bu maddelerde geçen ve suç olarak belirtilen davranışlar Birinci Dünya Savaşı'nda ve sonrasında yaşanan Arap isyanı sırasında Hicaz Demiryolu'nun maruz kaldığı saldırıları akla getirmektedir. Lawrence önderliğinde Arapların ileri gelen kabile şeyhleriyle yapılan antlaşmalar neticesinde Osmanlı'ya karşı gerçekleştirilen direniş esnasında Hicaz Demiryolu rayları zarar görmüştür. Bu durumun tekrar etmemesi ve demiryolunun düzenli bir şekilde işlemeye devam etmesi için kanun maddelerinde açıklandığı üzere suçlular cezaya çarptırılmıştır. Maddeler arasında hangi davranışların suç olarak değerlendirileceğine dair verilen detaylı açıklamalar söz konusu suçların tekrar etmemesi ve demiryoluna dair yeni bir saldırının düzenlenmemesi Ürdün Hükûmeti tarafından gerekli görülmüştür. Demiryolu tahribatına yönelik olan suçların cezası hem mali hem de bedeni ceza -bir yıl hapis, 100 Filistin Cüneyhi veya her iki cezanın birlikte verilmesi- olması ve bunun kanun içerisindeki en ağır cezayı teşkil etmesi demiryolunun korunması için ciddi önlemlerin alındığına delalet etmektedir.

Bir diğer önemli konu da demiryolu idaresinin görev ve sorumluluklarını bu kanun ile belirterek yolcular arasında meydana gelen zarar verici fiillerde sorumluluğu faile yüklemesidir. Özellikle, işlenen suçlardan zarar gören vatandaşlara tazminat cezasının verilmesi bunun en bariz örneğidir.

Demiryoluna karşı sergilenen davranışlar dışında demiryolunu kullanabilmek için gerekli görülen biletlerin de satışlarıyla ve ücretlerinin önceden ödenmesiyle ilgili maddeler de çıkarılmıştır. Buna göre bilet ücretlerinin peşin ödenmesi ve bilet kontrol memurunun talep etmesi halinde yolcuların biletlerini göstermesinin zorunluluğu da yine maddelerde açıklanmıştır. Bileti olmadan trene binen ya da bindiği istasyonun bilinmediği yolcuların ödeyeceği ceza, trenin hareket ettiği istasyon mesafesi üzerinden

yolcunun bulunduğu sınıf tarifesine göre %50 fazlasını ödemesi olarak kararlaştırılmıştır. Demiryolunda görevli olan ve bilet kontrolünden sorumlu olan memurlar bu durumu tespit ettiklerinde zabıt tutup cezanın ödenmesini talep edebilir. Yolcunun cezanın ödememesi durumunda görevli memur yolcuyu kadıya yönlendirmekle yükümlü tutulmuştur.

Demiryoluna karşı muhalif davranışların bildirildiği 20. Madde (EK 39) de demiryolunu kullanma esnasında kurallara uyulmaması ve yine yolcuların rahatsız edilmesi meseleleri yer almaktadır. Farklı olarak kadınların ve çocukların seyahat etmesi için tahsis edilmiş ayrı vagonların olduğunu maddeden anlamak mümkündür. Bu vagonlara kişilerin izinsiz girmesi ve rahatsız edici davranış sergilemesi de 5 Filistin Cüneyhi ile cezalandırılacağı bildirilmiştir. Demiryolunda köpek veya bir başka hayvanı taşımak, tükürmek ve sigara içmeye müsaade edilmeyen kısımlarda sigara içmek de yasaklanmıştır.

Konu ile ilgili bir diğer önemli husus da tüm cezaların Filistin Cüneyhi üzerinden ödenmesidir. Bu durum o dönemde Ürdün'ün kendi para birimini kullanmadığını göstermektedir; çünkü Ürdün kendi para birimi 1950 yılında kullanmaya başlamıştır. Ayrıca demiryolu sınırları içerisinde gerçekleştiğinde cezayı işlemi gerektiren suçların detaylı bir şekilde kanun maddelerinde açıklanması, 1919/1920 yıllarında yayınlanan Asime gazetesinden on sene sonra Ürdün Hükûmeti tarafından çıkarılan kanunlara bakıldığında bölgenin demiryolu idaresine ve işletmesine dair tecrübe kazandığı anlaşılmaktadır.

Son olarak, Ürdün Din İşleri ve Vakıflar Bakanlığı²⁴⁹ vesikalarında ver verilen bir konunun da zikredilmesi son derece önemlidir. Bu vesikalar, Suriye, Ürdün ve Suudi

Arabistan topraklarında yer alan demiryolu kısımları ve statüsü ile ilgili yapılan toplantı kararlarını ve resmi yazışmaları içermektedir. Özellikle Suriye'nin kendi topraklarında

²⁴⁹ Ürdün ve Filistin'deki vakıf işleri, Hicri 19 Cemaziye'l-Âhir 1280 tarihinde yayınlanan Osmanlı Vakıflar Yönetim Sistemi'nde düzenlenmiş ve 1946 tarihli İslami Vakıflar Kanunu'nun 10. maddesi gereği yürürlükten kaldırılmıştır. Doğu Ürdün Emirliği Anayasası'nın 19 Nisan 1928 tarihli 61. Maddesinde yer alan "... İslami vakıfların işlerini düzenlemesi, mali ve diğer işlerini yönetmesi hükümetin çıkarlarından biri olarak kabul edilir." ibare ile Vakıflar Bakanlığı'nın önemine vurgu yapılarak Osmanlı'dan kalan gelenek üzere devam edilmiştir. Ancak 25 Mayıs 1946'da Ürdün Haşimi Krallığı'nın kurulmasından sonra, 1946 tarihli Anayasa ile birlikte aynı yıl İslami Vakıflar Kanunu çıkarılmış, daha sonra Yasama Meclisi'nin onayıyla daimî bir kanun olmuştur. 1946 tarihli İslami Vakıflar Kanunu'nun 3 numaralı maddesinde Vakıflar Dairesi doğrudan Başbakan'a bağlanmış ve 1962 yılına kadar vakıflar için özel bir kanun çıkarılmamıştır. Daha sonra 1955 yılında bu kanun üzerinde bazı değişiklikler yapılarak İslami Vakıflar Dairesi'ni başbakan yerine kadı'l kudat'a devretmiştir.

https://www.awqaf.gov.jo/AR/Pages/%D8%AA%D8%B9%D8%B1%D9%8A%D9%81_%D8%A8%D9%88%D8%B2%D8%A7%D8%B1%D8%A9_%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%88%D9%82%D8%A7%D9%81_%D9%88%D8%A7%D9%84%D8%B4%D8%A4%D9%88%D9%86_%D9%88%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%82%D8%AF%D8%B3%D8%A7%D8%AA_%D8%A7%D9%84%D8%A5%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%D9%8A%D8%A9 (03.09.2021))

yer alan Hicaz Demiryolu'na ait gayrimenkullerin ve diğer malların satılması konusundaki niyeti Ürdün ve Suudi Arabistan'ın konuya ilgisini daha da arttırmıştır. Ürdün kendi toprakları içerisinde yer alan demiryolu hattının İslami vakıf olarak kabul edilmesini bu üç ülke arasında yapılan toplantılarda sık sık dile getirmiştir. Hatta Ürdün 1952 yılında EK 43'te paylaşılan kanunu çıkararak Hicaz Demiryolu'nun statüsünü belirlemiştir. Konuyla ilgili kanun metninde, Ürdün Hicaz Hattı'nın bir İslami vakıf ve en üst merciinde Başbakan'ın olduğu hukuki şahsiyete ve mali bağımsızlığa sahip olan genel bir kurum olduğu ve bu kuruma ait tüm işlemlerin, her türlü harç ve puldan/damgadan muaf olduğu belirtilmiştir. Başbakan ve Ulaştırma Bakanı'nın gereklerini yerine getirmekle yükümlü olduğu bu hattın işletilmesi, mülklerinin idaresi ve maslahatları Ulaştırma Bakanı (başkan), Ürdün Hicaz Hattı Genel Müdürü (daimi üye ve başkan yardımcısı), Vakıflar Bakanlığı'ndan bir temsilci (üye), Maliye Bakanlığı'ndan

bir temsilci (üye), görevli olmayıp fen ve ekonomide ehil olan iki temsilcinin de üye olarak bulunacağı altı kişilik bir heyete devredilmiştir.

Tüm gelirlerinin ve açıklanan giderlerinin ödenmesi için Yüksek İdare Meclisi gözetiminde ve merkezi fonun denetiminde tesis edilen demiryolu hattın bütçesinin, Genel Müdür'ün bu fonun gelirleri ve giderlerine dair hazırladığı raporun Yüksek İdare Meclisi'nden geçmesinin ardından Bakanlar Kurulu başkanı tarafından onaylandığı belirtilmiştir. Bunun yanında Ürdün Demiryolu hattının gelirlerinin fazlası, emlakları ve diğer haklarının hat için önlem teşkil ettiği vurgulanırken eğer yıllık gelirleri giderlerinden az olursa eksikliğin kapatılması için ihtiyati olan mala başvurulacağı da belirtilmiştir. Eğer bu mal kullanılmış ya da mevcut değilse Genel Müdürlüğün Yüksek İdare Meclisi'nin yetkisiyle/onayıyla ve Başbakan'ın tasdikiyle hattın devamlılığının idamesi için gerekli meblağı borçlanma ve eğer müdüriyet hattın gayrimenkullerini borç alınan meblağ karşısında teminat olarak koyarsa gelirlerden bu meblağı tedrici olarak ödeme hakkına sahip olduğu da ifade edilmiştir.²²⁴

²²⁴ Al-Bahiyat, *age*. Vol. 8, Part. 2, s. 293-295.



SONUÇ

Osmanlı'nın Birinci Dünya Savaşı sonrasında Bilâdü'ş-Şam ve Hicaz bölgesindeki hâkimiyeti son bulmuş ve Hicaz Demiryolu idaresi Osmanlı'nın elinden çıkmıştır.

Osmanlı hâkimiyetinden sonra Hicaz Demiryolu'nun işletme idaresi ulus devletlerinin kurulmasıyla birlikte kurulan ülkenin sınırları içinde kalmıştır. Böylece Zerka ve Amman istasyonlarından Ma'an'a kadar olan bölgedeki demiryolu istasyonları yeni kurulan Ürdün Hükûmeti'ne ait olmuştur.

Çalışmamızla vardığımız sonuçlar Hicaz Demiryolu'nun II. Abdülhamid'in İslam Birliği Politikası doğrultusunda 1901-1908 yılları arasında inşa edilmiş ve önemli görevleri yerine getirmiş olması ve Birinci Dünya Savaşı sonrasında İngiliz Mandasının bölgede egemen olması ve Doğu Ürdün Emirliği'nin kurulması yönünde olmuştur.

Bununla birlikte Osmanlı döneminde Hicaz Demiryolu'nun üstelendiği ulaşım ve nakliye hizmetleri Osmanlı sonrası dönemde de devam etmiştir. Demiryolunun işletmesi konusunda Ürdün ve İngiliz Mandası istekli davranmış ancak daha önceleri demiryolu işletmesinde İngilizlerin kuralları geçerli olurken daha sonra Ürdün Hükûmeti demiryolu işletmesini üstlenmiştir.

Ayrıca Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra demiryolunun bozulduğu ve malzemelerinin çalındığı yönündeki iddiaların kısmen doğruluk payı olsa da gerçeği yansıtmadığını vesikalardan elde ettiğimiz kadarıyla söylemek mümkündür.

Hicaz Demiryolu malzemelerinin satılmasının demiryolu işletmesinde yaşanan sıkıntıların aşılmasına yönelik olduğu ortaya çıkmıştır. Son olarak çalışmamızda ÜHV'nda incelediğimiz Hicaz Demiryolu'nun 1930 ve 1952 yıllarında çıkarılan kanunlarla yasal olarak korunma altına alındığını ve böylece Osmanlı idaresinden çıkmış olmasına rağmen başka idareciler elinde kullanılmaya devam ettiği ortaya çıkmıştır.

KAYNAKÇA

- Acar, Hasan, “Tanzimat Dönemi Siyasi Liderlerinden Biri Olarak Keçecizade Mehmet Fuad Paşa”, **Analytical Politics**, c. 1, S. 1, s. 18-34.
- Akkuş, Yakup; Yıldırım, Kadir, “Dünyada ve Osmanlı’da Zorunlu Çalıştırma: Amele-i Mükellefe Uygulaması ve Tarihsel Gelişimi”, **Çalışma ve Toplum: Ekonomi ve Hukuk Dergisi**, S. 53, 2017, s. 507-545.
- Akyüz, Osman (ed.), **İstanbul’dan Medine’ye Bir Tarih Belgeseli Hicaz Demiryolu Fotoğraf Albümü**, Albaraka Türk Yayınları, İstanbul, 1999.
- Al-Bahiyt, Muhammed Adnan (ed.), **El-Vesâik El-Hâşimiyye: Evrâku Abdillâh b. El-Hüseyin El-Hatt El-Hadîdî El-Hicâzî (1925-1949) (The Hashimite Archives, Papers of King Abdullah, The Hijaz Railway (1925-1949))**, Vol. 8, Part. 1-2, 1996.
- Altun, Serap, **Halep’te Türkmen Yerleşimleri: Tarihi, Gelenekleri ve Günlük Yaşamları** Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), 2010.
- Ardiç, Nurullah, “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Hilafet Tartışmaları: Eleştirel Bir Değerlendirme”, **Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi**, c. 15, S. 29, 2017.
- Armağan, Latif, “XVIII. Yüzyılda Hac Yolu Güzergâhı ve Menziller (Menazil’ul Hacc)”, **Osmanlı Araştırmaları XX**, İstanbul: 2000.
- Atalar, Münir, **Osmanlı Devleti’nde Surre-i Hümayun ve Surre Alayları**, DİB Yayınları, Ankara, 2015.
- Auler, Paşa, **Hicaz Demiryolu İnşa Edilirken – I Şam-Ma’an Hattı**, Eşref Bengi Özbilen (çev.), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017.
- Aybi, Mahmut, **II. Abdülhamid’in Ortadoğu Politikası**, Muğla Üniversitesi



- Baktıaya, Adil, “Çöl’ün Kapısı Ma’an: Hicaz Demiryolu Ma’an İstasyonu’nun Önemine Dair Bir Değerlendirme”, **Uşak Üniversitesi Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri**, Uşak: 2011, s. 195-202.
- Barlak, Hasan, **Dini ve Siyasi Yönden Osmanlı Devleti İdaresinde Hicaz (1876-1909)**, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Doktora Tezi), Samsun, 2013.
- Beydilli, Kemal, “Bağdat Demiryolu”, **DİA**, 1991, c. IV, s. 442-444.
- Bilgenoğlu, Ali, **II. Meşrutiyet Dönemi Arap Milliyetçiliği Cemiyetleri ve Faaliyetleri**, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), 2006.
- BOA, YEE, 9-2638-72-4.
- Buzpınar, Ş. Tufan, “Şam Osmanlı Dönemi”, **DİA**, 2010, c. XXXVIII, s. 315-320.
- Buzpınar, Ş. Tufan; Küçükaşçı, Mustafa Sabri “Haremeyn”, **DİA**, 1997, c. XVI, s. 153-157.
- Çeçen, Ferhat; Aktaş, Bekir, “Yeni Nesil Demiryolu Traversleri ve Yerli FRP Donatı Kullanımının Deneysel Araştırması”, **Demiryolu Mühendisliği Dergisi**, S. 13, 2021, s. 53-64.
- Çetin, Emrah, **Türk Basınında Hicaz Demiryolu (1900-1918)**, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), 2009.
-

-
- Deringil, Selim, **İktidarın Sembolleri ve İdeoloji II. Abdülhamid Dönemi (1876-1909)**, Gül Çağalı Güven Terc., Doğan Kitap Yayınları, 2014. Earle, Edward Mead, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, Milliyet Yayınları Tarih Dizisi, İstanbul, 1972.
El-Dağın, El-Seyyid Muhammed, **Sikkat Hadid Al-Hijaz Al-Hamidiyah**, Dirasah Wathaiqiyah, Cairo, 1985.
- Refet, Mehmet, **Filistin Seyahatnamesi (Seyahatname-i Arz-ı Filistin) Malumat-ı Tarihiyye ve Coğrafiyye**, Abdülkadir Altın; Nazmi Eroğlu (Haz.), İstanbul Bilge Kültür Sanat Yayınları, 2017.
- Engin, Vahdettin vd., **Osmanlı'da Ulaşım**, Çamlıca Yayınları, İstanbul, 2012.
- Eraslan, Cezmi, "II. Abdülhamid'in Hilafet Anlayışı", Sultan II. Abdülhamid ve Devri Semineri 27-29 Mayıs 1992, **İÜEF Tarih Araştırmaları Merkezi**, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul: 1994, s. 293-317.
- _____, "Sultan II. Abdülhamid ve Politikası Üzerine Düşünceler", Mehmet Bulut vd. (ed.), **Sultan II. Abdülhamid Dönemi Siyaset – İktisat – Dış Politika – Kültür – Eğitim**, İstanbul, İZÜ Yayınları, 2019, s. 127-138.
- Erken, Adil, **XVIII. Yüzyıl Osmanlı Şam Valilerinin Emirü'l-Hacc Olarak Hizmetleri**, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Doktora Tezi), 2017.
- Fayda, Mustafa, "Bedevi" **DİA**, 1992, c. V, s. 311-317.
- Georgeon, François, **Sultan Abdülhamid**, Ali Berktaş (çev.), Homer Kitabevi,
-

- İstanbul, 2006.
- Güler, Mustafa (ed.), **Belgelerle Osmanlı Devrinde Hicaz II**, Çamlıca Yayınları, İstanbul, 2008.
- Gülsoy, Ufuk, “Bağışlarla gerçekleşen eser: Hicaz Demiryolu”, **Tarih ve Medeniyet Dergisi**, S. 16, 1995, s. 35-37.
- _____, **Kutsal Proje**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2010.
- Gülsoy, Ufuk; Ochsenwald, William, “Hicaz Demiryolu”, **DİA**, 1998, c. XVII, s. 441-445.
- Günay, Selçuk, “II. Abdülhamid Döneminde Suriye ve Lübnan’da Arap Ayrılıkçı Hareketlerinin Başlaması ve Devletin Tedbirleri”, **Tarih Araştırmaları Dergisi**, c. XVII, S. 28, 1995, s. 85-108.
- Halaçoğlu, Ahmet, **II. Abdülhamid Dönemi İmar Faaliyetleri (Türkiye Örnekleri)**, (Basılmamış Doktora Tezi), Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta, 2003.
- Halide Aslan, **Tanzimat’ın İlk Beş Yılında Surre (1839-1844)**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2001.
- Hampher, **İslam’ı Nasıl Yok Edelim? Bir İngiliz Aşanın Hatıraları**, Nehir Yayınları, İstanbul, 2004.
- Hülagu, Metin, **Devr-i Hamid Sultan II. Abdülhamid**, Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri, 2011.
-

-
- İzgöer, Ahmet Zeki, “1911-1913 (1329-1331) Tarihli Osmanlı Hilâl-i Ahmer Sâlnâmesine Göre Balkan Savaşları Sırasında Hint Müslüman Halkının Osmanlı’ya Yardımları”, **Journal of History and Future**, c. 1, S. 1, 2015, s. 99171.
- Kanberoğlu, Nesrin, “Osmanlı Devleti’nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları 1908-1914”, **Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi**, c. 3, Prof. Dr. Azmi Özcan Öğrencileri Özel Sayısı, 2018, s. 158-187.
- Karčić, Hamza, “Supporting the Caliph’s Project: Bosnian Muslims and the Hejaz Railway”, **Journal of Muslim Minority Affairs**, 2014, s. 282-292.
- Kemal, Beydilli, “II. Mahmud”, **DİA**, 2003, c. XXVII, s. 352-357.
- Koloğlu, Orhan, "Hicaz Demiryolu (1900-1908): Amacı, Finansmanı, Sonucu", Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar (ed.), **Çağını Yakalayan Osmanlı**, İRCİCA, İstanbul: 1995.
-

- _____, **Arap Türk İlişkileri**, Tarihçi Kitabevi, İstanbul, 2017.
- Kuran, Ercüment, “II. Abdülhamid’in Büyük Devletlere Karşı Uyguladığı Siyasetin Esasları” **Sultan II. Abdülhamid ve Devri Semineri 27-29 Mayıs 1992**, İstanbul, İÜEF Tarih Araştırmaları Merkezi, Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1994.
- Kurşun, Zekeriya, “Hicaz Osmanlı Dönemi”, **DİA**, 1998, c. XVII, s. 437-439.
- Kuş, Burhan; Günay, Nejla, “Osmanlı’da Demiryolu Ağının Gelişimi Açısından Hicaz Demiryolu”, **Anadolu Kültürel Araştırmalar Dergisi**, c. 3, S. 1, 2019, s. 65-79.
- Küçük, Cevdet, “II. Abdülhamid”, **DİA**, 1988, c. I, s. 216-224.
- Küçükaşçı, Mustafa Sabri, “Hicaz”, **DİA**, 1998, XVII, s. 432-437.
- Kürekli, Recep, “Hicaz Demiryolu’nun Akdeniz’e Açılması ile Yaşanan Sosyo-Ekonomik Dönüşüm: Hayfa Kazası Örneği”, **International Journal Of History Studies**, Ortadoğu Özel Sayısı, 2010, s. 245-269.
- Kürçüoğlu, Ömer, **Osmanlı Devleti’ne Karşı Arap Bağımsızlık Hareketi (1908-1918)**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1982.
- Kütükoğlu, Mübahat, “Layiha”, **DİA**, 2003, c. XXVII, s. 116-117.
- McMeekin, Sean, **Berlin-Bağdat Demiryolu**, İstanbul, 2012.
- Moritz, Bernhard, “Der Hejaz und die Stasse von Mekka nach Medina”, **Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin**, c. 25, 1890.
- Muhammed Uffin, Muhammed Ali, “Sultan Abdülhamid ve İslami Görüşleri 1876-1909 Tarihi/Belgesel İnceleme”, Mehmet Bulut ve diğerleri (ed.), **Sultan II. Abdülhamid Dönemi Siyaset – İktisat – Dış Politika – Kültür – Eğitim**,

- İZÜ Yayınları, İstanbul: 2019, s. 263-307.
Nizamoglu, Yüksel, “Osmanlı Devleti’nin Hicaz İsyânında Arap Aşiretlerinin Desteğini Alma Teşebbüsleri”, Mehmet Ali Beyhan (ed.), **17. Türk Tarih Kongresi**, c. 4, S. 26, K. 2, TTK, Ankara, 2018, s. 579-601.
- Numan, İbrahim, “Hicaz Demiryolu İstasyon Binalarının Fonksiyon ve Mimari Mahiyetleri Hakkında,” **Ortadoğu’da Osmanlı Dönemi Kültür İzleri, Uluslararası Bilgi Şöleni Bildirileri**, Hatay, Atatürk Kültür Merkezi Başkanlığı, 2000, c. 2, s. 449-455.
- Numâni, Şibli, **Seyahatname Sefername-i Rum u Şam u Mısır**, Yusuf Karaca (trc.), Ravza Yayınları, İstanbul, 2016.
- Ochsenwald, William, “The Financing of the Hijaz Railroad”, **Die Welt des İslams**, No. XIV, Leiden, 1973.
- Ortaylı, İlber, **İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No: 479, Ankara,1981.
- Osmanoglu, Şadiye, **Babam Abdülhamit, Saray ve Sürgün Yılları**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2007.
- Öney, Celal, **19. Yüzyılın İkinci Yarısından Günümüze Suriye, Lübnan ve Filistin Üçgeninde Protestan Misyonların Nüfuz Mücadelesi**, Harran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Doktora Tezi), Şanlıurfa, 2016.
- Özbakan, Osman, **II. Abdülhamit Döneminde Hicaz Demiryolu Finansının İslam Ekonomisi Açısından İncelenmesi**, İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), 2017.

-
- Özcan, Azmi, “İngiltere’de Hilafet Tartışmaları 1873-1909”,
İslam Araştırmaları Dergisi, c. 2, 1998, s. 49-71.
- Özcan, Azmi, “Osmanlı Devleti’nin Son Dönemlerinde Araplar Arasında Hilafet Karşıtı Faaliyetler (1877-1809)”, **Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi**, S. 12, İstanbul: 2005, s. 77-100.
- _____, “Sultan II. Abdülhamid’in Dış Siyaseti ve Uygulamaları”, Mehmet Bulut vd. (ed.), **Sultan II. Abdülhamid Dönemi Siyaset – İktisat – Dış Politika – Kültür – Eğitim**, İZÜ Yayınları, İstanbul: 2019, s 115-126.
- Özoylumlu, Mustafa Yaşar, **1908-1918 Yılları Arası Osmanlı Devleti ve Arap Aşiretleri**, Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) 2018.
- Öztürk, Salahattin, “Osmanlı Basın Tarihinde Tek Sayı Yayımlanabilen Süreli Yayınlar Bibliyografyası (1828-1928)”, **Basın Hayatı Dergisi Basın İlan Kurumu Yayını**, S. 44, 2017, s. 66-74.
- Özyüksel, Murat, **Hicaz Demiryolu**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.
- Özyüksel, Murat, **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, İstanbul, 1988.
- _____, **The Berlin-Baghdad Railway And The Ottoman Empire Industrialization, Imperial Germany an the Middle East**, I. B. Tauris, New York, 2016.
- Sarıyıldız, Gülden, “II. Abdülhamid’in Hicaz’da Takib Ettiği Sıhhiye Politikası”, **Sultan II. Abdülhamid ve Devri Semineri 27-29 Mayıs 1992**, İÜEF Tarih Araştırmaları Merkezi, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul: 1994, s. 191-206.

-
- Sırma, İhsan Süreyya, “On Dokuzuncu Yüzyıl Osmanlı Siyasetinde Büyük Rol Oynayan Tarikatlara Dair Bir Vesika” **Tarih Dergisi**, S. 31, İstanbul: 1978, s. 183-198.
- _____, **Belgelerle Abdülhamid Dönemi**, Beyan Yayınları, İstanbul, 2009.
- _____, **II. Abdülhamid’in İslam Birliği Siyaseti**, Beyan Yayınları, İstanbul, 2007.
- Söylemezoğlu, Süleyman Şefik, **Hicaz Seyahatnamesi**, Ahmet Çaycı ve Bayram Ürekli (Haz.), İz Yayıncılık, İstanbul, 2012.
- Tanyeri, Cansever, “Mühendis Ebu’n-Nedret Nuri Efendi’nin Hicaz Demiryolu Hatıraları”, **Tarih İncelemeleri Dergisi**, S. 9, 1994, s.343-353.
- Tomar, Cengiz, “Şam”, **DİA**, 2010, c. XXXVIII, s. 311-315.
- Tomata, Tahir, **1831 Şam Vakası**, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), 2011.
- TOP, Mehmet, “Hicaz Demiryolu ve Ürdün’deki Osmanlı Dönemi Tren İstasyonları”. **Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Özel Sayı, Van: 2016, s. 135-163.
- Turan, Namık Sinan, “II. Abdülhamid’in İttihad-ı İslam Siyasetinde Propaganda Ögesi Olarak Hicaz Demiryolu”, Adnan Şişman ve d. (ed.), **Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarih Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri**, CİEPO, Uşak: 2011, s. 1195-1218.
- _____, “Raylar Üzerinden İmparatorluğun Son Dönem Tarihine Bir Bakış: Hicaz Demiryolu Üzerine Önemli Bir Yapıt”. **Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları**, S. 10, 2006, s. 215-227.
- Tütüncü, Mehmet, “Osmanlı Modernleşmesinin Anıtlara Yansımaları: Hayfa

- Hicaz Demiryolu ve Şam Telgraf Anıtları”, **Hacettepe Üniversitesi Yayınları**,
Ankara: 2017, s. 243-250,
- _____, **Hayfa’daki Hicaz Demiryolu Anıtı ve II. Abdülhamit’in
İnsanlığa Gizli Mesajları**, Düşünce ve Tarih, 2015.
- Uzun, Türkan İrgin; EL Abidin, Mahmoud Zein, “Hicaz Demiryolu Genel
Müdürlük Binası/Hicaz Demiryolu Müdiriyyet-i Umumiyyesi Binası Projesi,



Özgün Çizimleri Üzerinden Bir Okuması”, **Megaron Yıldız Teknik**

Üniversitesi c. 12, S. 4, İstanbul: 2017, s. 572-588.

- Vambery, Arminius, **Bir Sahte Dervişin Orta Asya Gezisi**. Abdurrahman Samipaşazade Abdülhalim (trc.), Kitabevi Yayınları, İstanbul: 2018.
- Yıldırım, İsmail, “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, c. 12, S. 1, Elazığ: 2002, s. 311-324.
- Yıldız, Kenan, “II. Abdülhamid Devrinde Manastırların Panslavist Hareketlerindeki Rolü ve Rusya’nın Çabalarına Dair Layiha”, **Rumeli Kültürü Dergisi**, S. 19, 2008.
- Yılmaz, Ömer Faruk, **Sultan İkinci Abdülhamid Han’ın Hicaz Demiryolu Projesi**, Çamlıca Yayınları, İstanbul, 2011.
- Yörükkan, Yusuf Ziya, “Vehhabilik”, **AÜİFD**, S. 1, Ankara 1953, s. 51-67.
- Yuva, Mehmet, “Kadim Bilad-ı Şam Tarihinde Kadın ve Büyük Ana İştâr”, **Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Merkezi Uluslar Arası Dördüncü Orta Doğu Semineri**, Elazığ: 2009, s. 259-269.

İnternet Adresleri

- <https://www.wissenschaft.de/magazin/weitere-themen/auf-sand-gebaut-4/> (06.05.2021).
- <https://www.deutsches-museum.de/fileadmin/Content/data/Insel/Information/KT/heftarchiv/1985/9-4-235.pdf> (06.05.2021)
- <https://www.jhr.gov.jo/> (6.5.2021)
- [https://unece.org/DAM/trans/doc/2016/sc2/ECE-TRANS-SC.2-2016-Pres08e.p df](https://unece.org/DAM/trans/doc/2016/sc2/ECE-TRANS-SC.2-2016-Pres08e.pdf) (06.05.2021)

- <https://royalheritage.jo/%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AB-%D8%A7%D9%84%D8%AB%D9%82%D8%A7%D9%81%D9%8A/%D8%A7%D9%84%D8%AE%D8%B7-%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%AF%D9%8A%D8%AF%D9%8A-%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%AC%D8%A7%D8%B2%D9%8A-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B1%D8%AF%D9%86%D9%8A/> (06.05.2021)
- <https://www.goethe.de/ins/jo/de/kul/sup/hdb.html> (22.04.2021).
- <https://royalheritage.jo/> (22.04.2021).
- TDK <https://sozluk.gov.tr/> (22.04.2021).





EKLER

EK 1

Yıl	Bağış
1900	
1901	
1902	%82
1903	%63
1904	%43,55
1905	%36
1906	%35
1907	%26,24
1908	%29
1909	

Hicaz Demiryolu Finans Kaynaklarının Yıllara Göre Çizelgesi

EK 2

	Finans Kaynakları
%22	Resmi kağıt & evrak =İlmü-Haber
%12	Ziraat Bankası Kredisi
%10	Riyal Mübadelesi
	Memur maaşı kesintisi
	Vergi % harçlar
	İşletme Gelirleri
	Kurban deri hasılatı

	İane Pulları
--	--------------

Hicaz Demiryolu Finans Kaynakları

EK 3

Şam – Medine Hattı	Km	Açılış Tarihi
Müzeyrib-Der'a Hattı	12Km	01.09.1901
Der'a-Zerka Hattı	80Km	01.09.1902
Zerka-Katrane Hattı	124Km	01.09.1903
Şam-Der'a Hattı	123Km	01.09.1903
Katrane-Maan Hattı	133Km	01.09.1904
Maan-Müdevvere Hattı	113Km	01.09.1905
Müdevvere-Tebük Hattı	120Km	01.09.1906
Tebük-El-Ula Hattı	287Km	01.09.1907
El Ula-Medine Hattı	323Km	01.09.1908
Toplam	1315 Km	

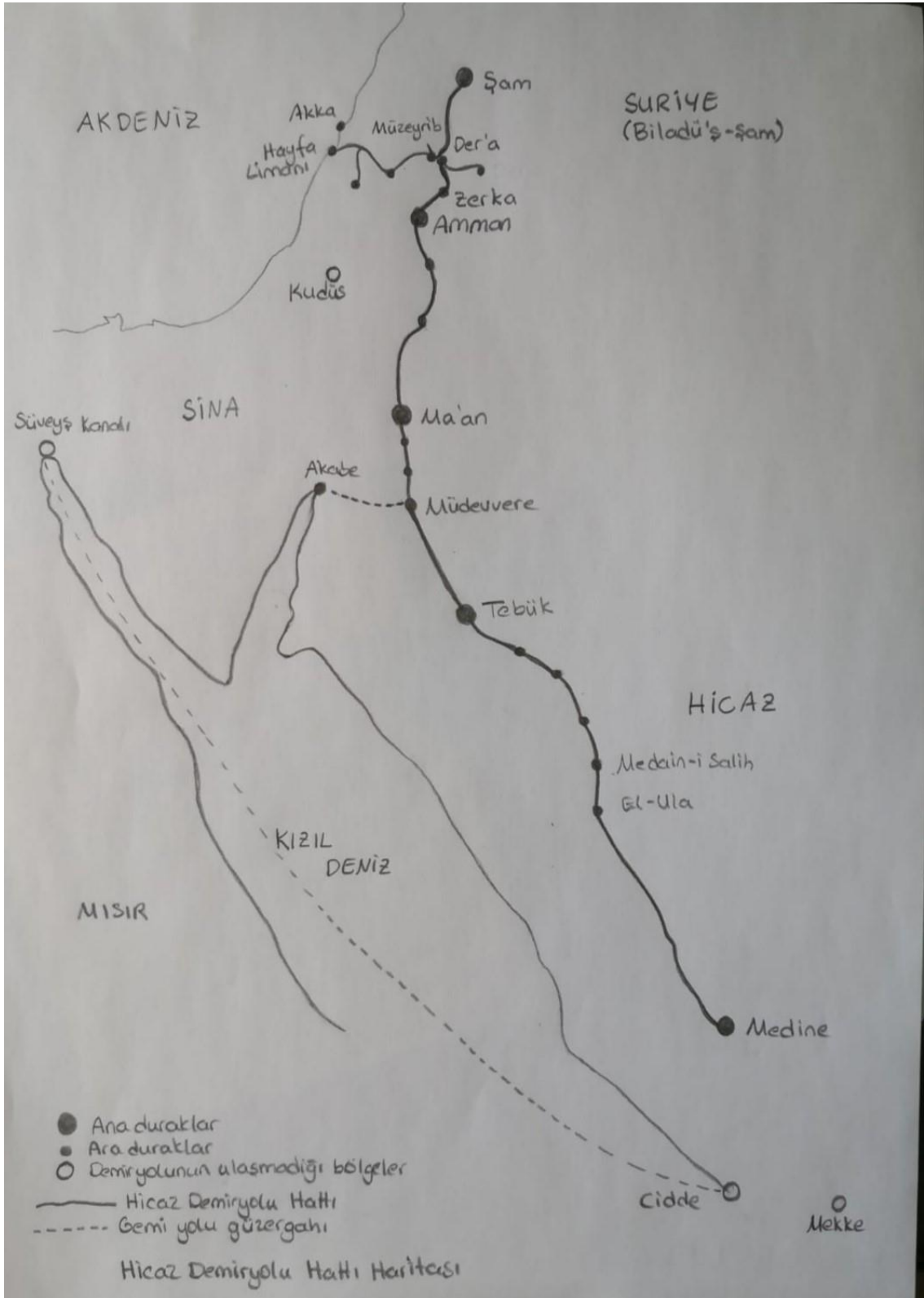
Hicaz Demiryolu İstasyonlarının Açılış Tarihleri

EK 4

	Hacı sayısı	Hasılat/Lira	Kar/Lira	Sivil/kişi	Yük/ton	Hayvan/baş
Taşıma 1910	15,000	168,448	66,000	2788	367,890	71,167
Taşıma 1913	16,000	232,563	112,000	6477	329,647	78,619

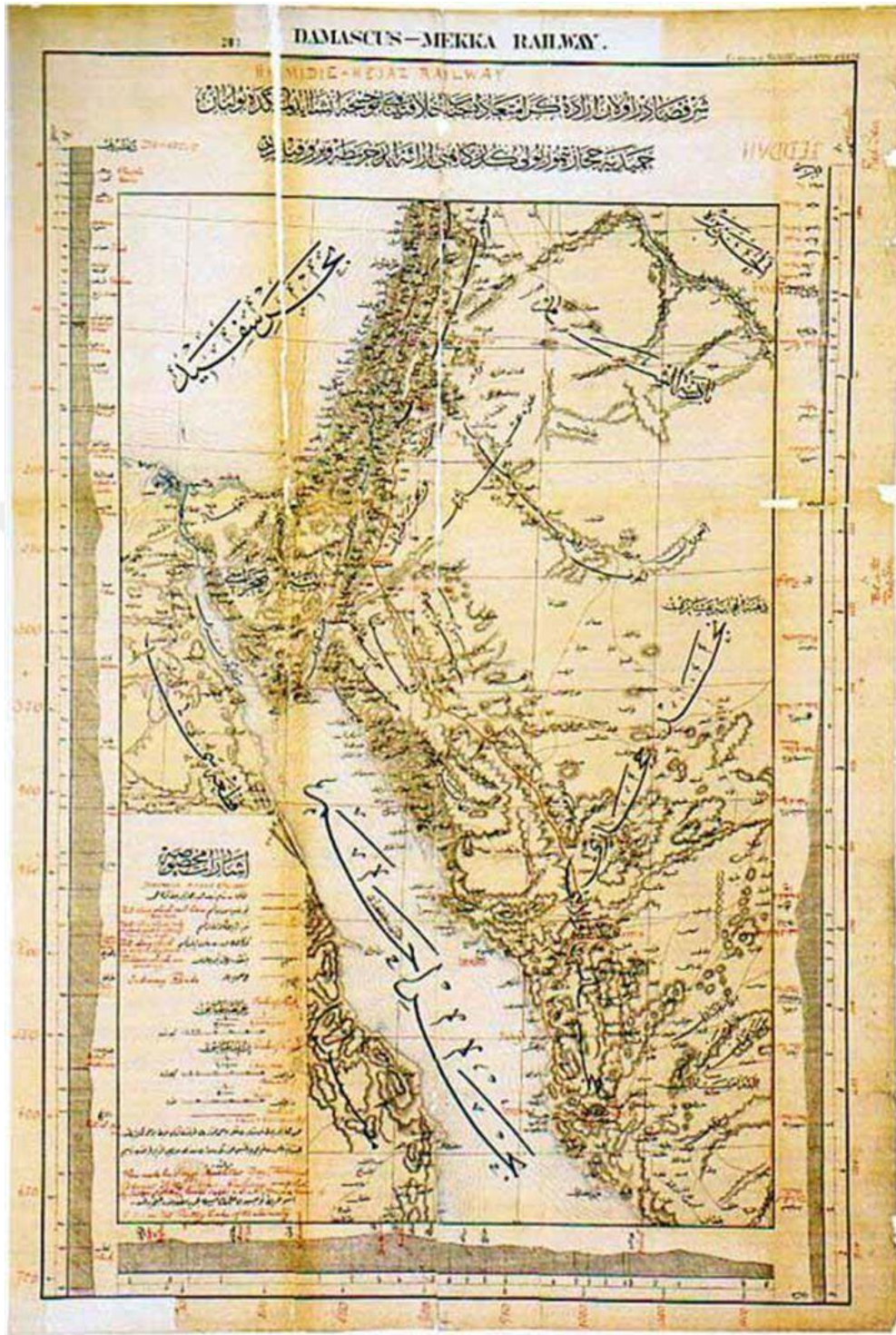
EK 5





Hicaz Demiryolu Şam-Medine Haritası (Taraflıca ulaşılan bilgilerle yeniden üretildi)

EK 6



Şam-Mekke Demiryolu Haritası

<https://www.yenisafak.com/foto-galeri/hayat/istanbuldan-kutsal-topraklara-hicaz-demiryolu-2021139?page=10> (02.06.2021)

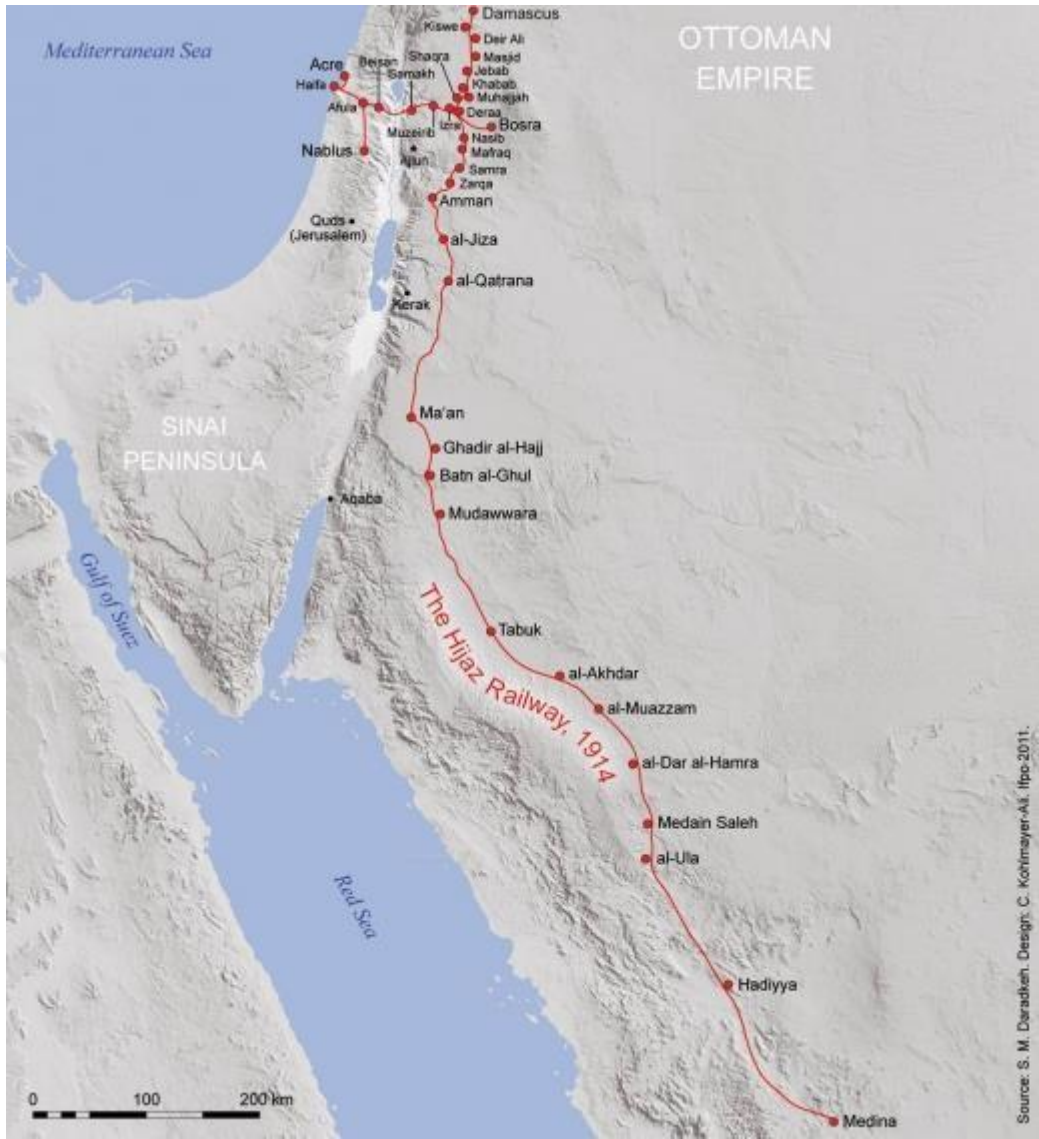
EK 10



Şam-Medine Demiryolu Haritası

<https://www.flickr.com/photos/thearmaturapress/3511839192> (06.05.201)

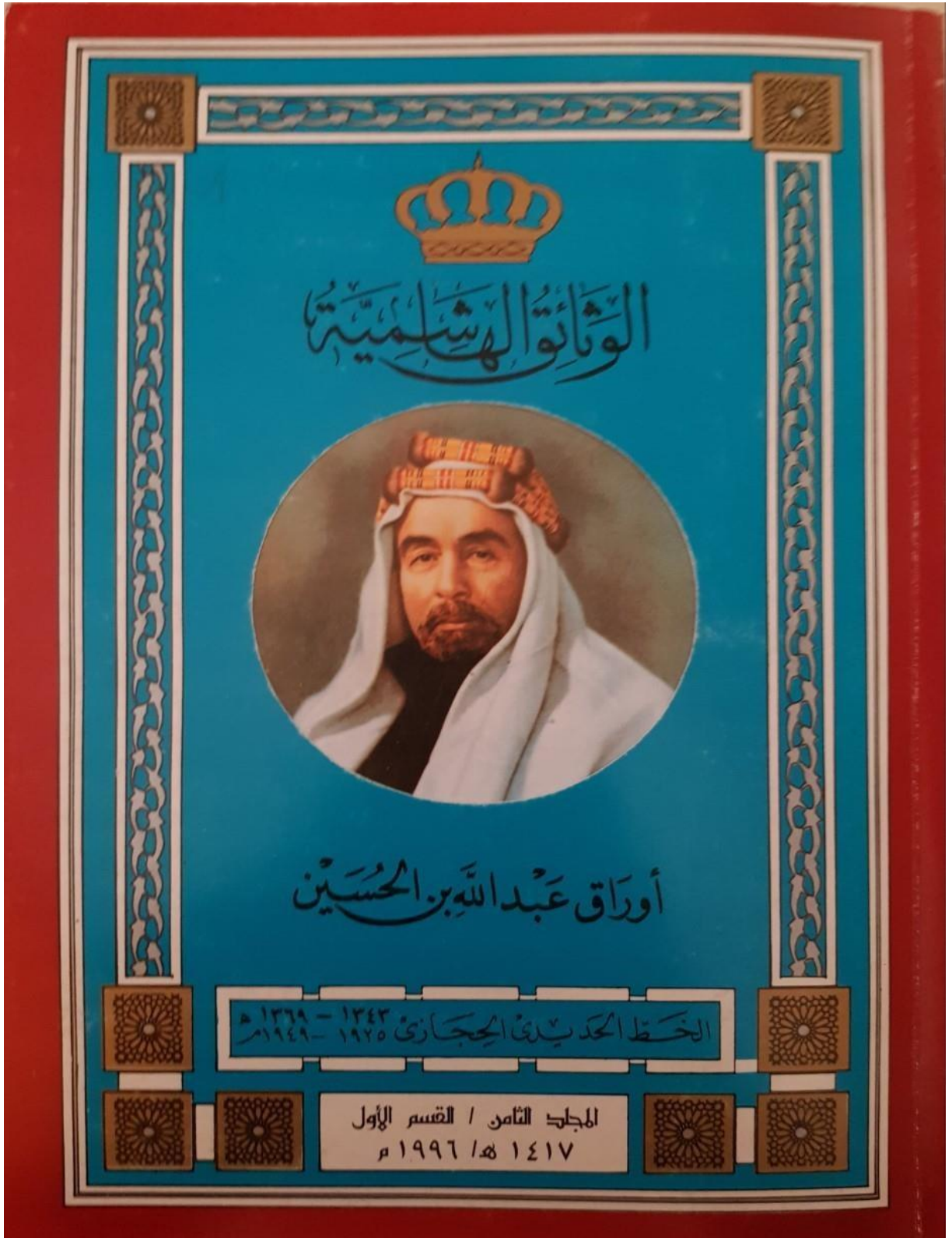
EK 11



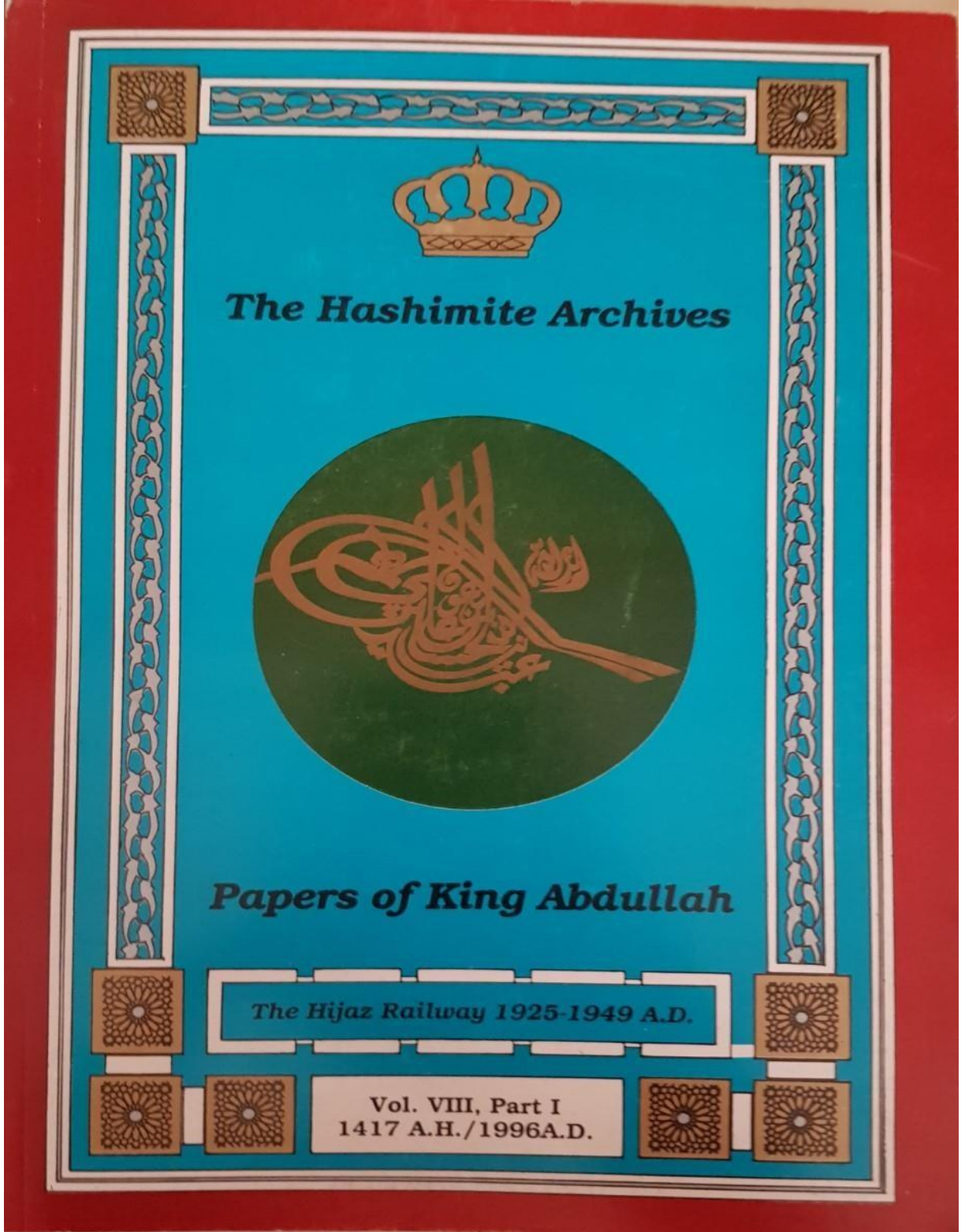
1914 yılı Ürdün Haritasında Hicaz Demiryolu

<https://www.bbc.com/arabic/vert-cul-44987051> (06.05.2021)

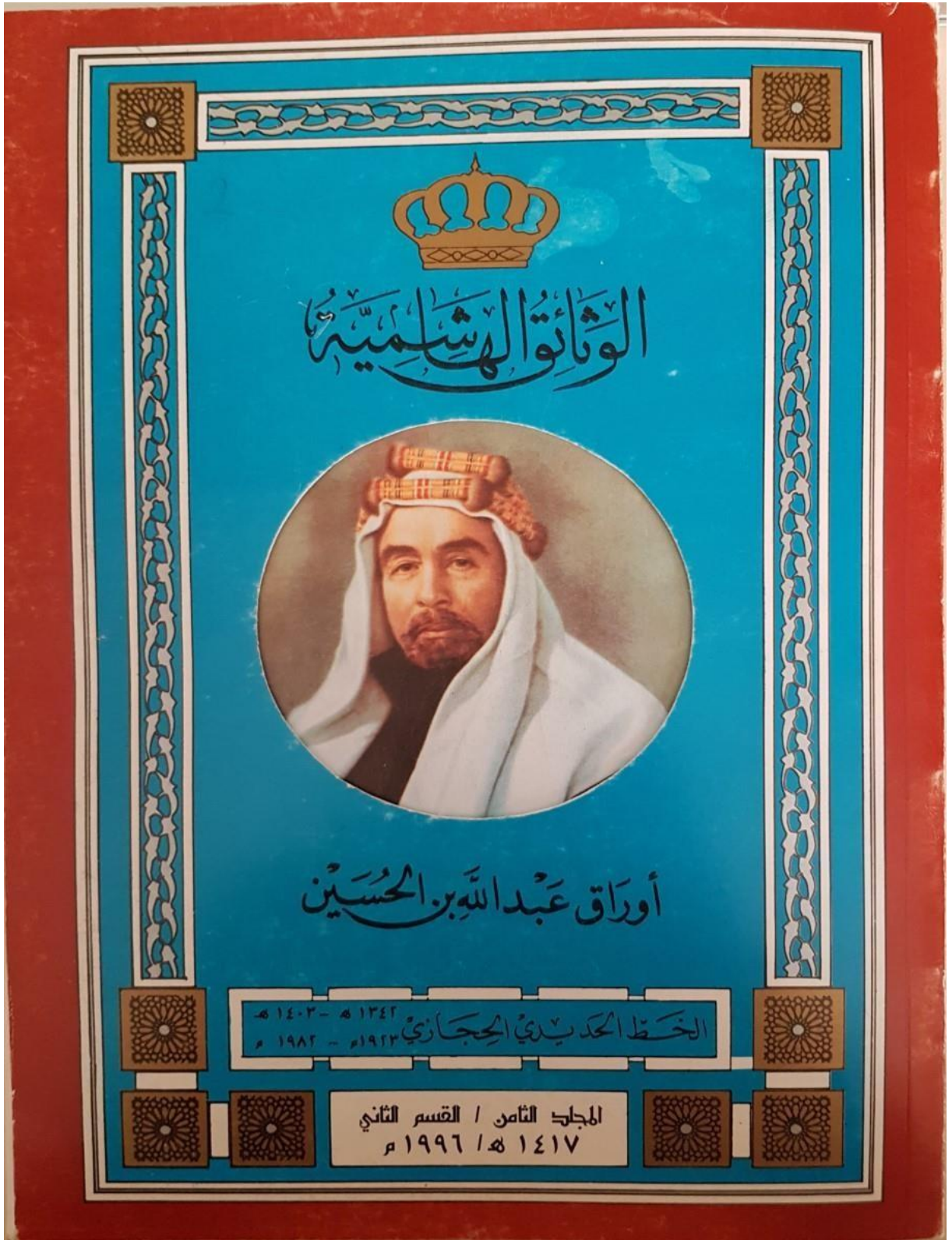
EK 12



Ürdün Hâşimi Krallığı Vesikaları Kitabı C. 8, Kısım 1, Ön Kapak



Ürdün Hâşimi Krallığı Vesikaları Kitabı C. 8, Kısım 1, Arka Kapak



Ürdün Hâsimî Krallığı Vesikaları Kitabı C. 8, Kısım 2, Ön Kapak

EK 15



Ürdün Hâşimi Krallığı Vesikaları Kitabı C. 8, Kısım 2, Arka Kapak

EK 16

CİLT	KONU	BASIMI
1	İstiklal (Bağımsızlık) 1946	1993
2	Millet Fonu 1944	1994
3/1	Büyük Suriye ve Arap Birliği	1994
3/2	Büyük Suriye	2016
4	Arap Ligi	1994
5/1	Filistin 1948	1995
5/2	Filistin 1948	2015
5/3	Filistin 1948	2015
5/4	Filistin 1948	2015
6	Filistin'deki Ürdün İdaresi 1951	1995
7	Hüseyin b. Ali ve Hilafete Biat 1924	1996
8/1	Hicaz Demiryolu 1925-1949	1996
8/2	Hicaz Demiryolu 1923-1986	1996
9	Ürdün- Irak İlişkileri 1921-1951	1997
10/1	Ürdün-Suudi Arabistan İlişkileri 1925-1951	1997
10/2	Ürdün-Suudi Arabistan İlişkileri 1947-1950	1997
11	Ürdün-Filistin Birleşmesi (Vahdetu Diffeteyn) 1947-1950	1998
12/1	Ürdün- Mısır İlişkileri 1925-1951	1998
12/2	Ürdün- Mısır İlişkileri 1946-1950	2017
13/1	Hayfa-Bağdat Petrol Hattı 1931-1950	1999
13/2	Hayfa-Bağdat Petrol Hattı 1931-1953	1999
14/1	Tapline Petrol Boru Hattı 1946-1951	
14/2	Tapline Petrol Boru Hattı 1951-1959	2000
15	Ürdün-Suriye İlişkileri 1921-1951	2001
16/1	Ürdün Aşiretleri- Kanunlar ve Bazı Davalar 1921-1951	2001
16/2	Denetleme Kurulu'nun Bedeviler Hakkındaki Kararları (180) 1929-1930	2002
16/3	Denetleme Kurulu'nun Bedeviler Hakkındaki Kararları (81143) 1931-1949	2003
17	Ürdün'deki Aşiretlerin Kadıları 1936-1950	2014
18	Doğu Ürdün Emirliği'ndeki Konsolosluklar 1939-1951	2014
19	Ürdün-İslam Devletleri İlişkileri	2016
20	Doğu Ürdün Emirliği'nin Onayladığı Uluslararası Sözleşme ve Anlaşmalar 1931-1938	2015
21	Ürdün-Lübnan İlişkileri 1937-1951	2017
22	Ürdün-İran İlişkileri 1925-1951	2017
23	Ürdün Emirliği ve Ürdün Devleti Dönemi'nde Tıp ve Doktorlar 1925-1951	2018
24	Ürdün-Yemen İlişkileri 1948-1950	2018

Ürdün Hâşimi Krallığı Vesikaları Ciltlerinde Geçen Konular ve Ciltlerin
Basım Tarihleri

EK 17

جريدة العاصمة

العاصمة هي جريدة الحكومة الرسمية للمملكة العربية السورية صدرت في دمشق، وصدر العدد الأول منها في ١٧ جمادى الأولى سنة ١٣٣٧ هـ الموافق ١٧ شباط ١٩١٩ م، وبلغت الأعداد التي صدرت منها ١٠٢ عدد حيث صدر العدد الأخير في ٢٧ جمادى الأولى ١٣٣٨ هـ الموافق ١٦ شباط ١٩٢٠ م. ونرصد الأخبار المتعلقة بسكة الحديد واعلاناتها والتصريحات حولها وأهمية هذه المعلومات لكونها تأتي بعد فترة انتهاء الحرب مباشرة وبداية عهد أول حكومة عربية في المشرق العربي.

العدد ١ (العدد الأول)
كل ما يتعلق بغير الجريدة وسياساتها يراجع بشأنه
مديرواخبارات العامة : مدير سياسة الجريدة
يؤخذ عن اعلانات الحاكم ودوائر الاجراء والتحكيم
والرؤساست الرسمية عشرون قرشاً معبراً بحوزة
مقموعة وقرشان عرب كل سطر من الاطلائ
الاعلانية والاعلانية

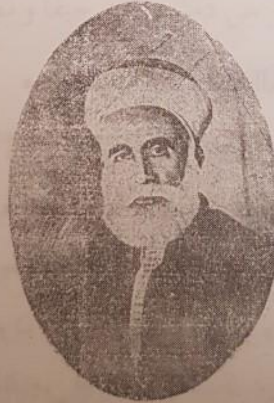
تاريخ نشأتها
سنة ١٣٣٧ هجرية
١٩١٩ ميلادية
بدل الاشتراك السنوي (٦٠) لقرشاً بصراً في العاصمة
(٧٥) لقرشاً داخل البلاد السورية ومائة قرش خارجها
بين السنة الجديدة في العاصمة
الاربعه مئاليك
١٧ في ١٩١٩ شاط سنة ١٩١٩
دمشق الاثنين : ١٧ جمادى الأولى سنة ١٣٣٧
تصدر مرتين في الاسبوع

العلماء

انا بعد فلا كان لا بد
اسلك حكومة من جريدة
رسمة نكلم بلدانها ونشر
قوانينها وتديع بلائتها ولبني
عن اخبارها الصادقة رأيت
حكومتنا ابداعاً بروج من
عنده وسدد عطلاتها الى الخير
ان تصدر هذه الجريدة باسم
(العاصمة) معصية بحول الله
التيين شاكراً لآله اذ انسخ
الاسمة العربية من اسقطها وسحق
بنيه وكرمه آملاً بعد قرين
انقضى بالاستبداد واهم
احكامها الطور والاضطهاد لتكون
رحمة انما ساداً عن آدابها ورسالة
لأعمالها كما هو الحال في جميع
البلاد المستقلة الحديثة

انا شقة هذه الجريدة
ومسلكها فهو كما ذكرنا نشر
قوانين الحكومة واعلمتها
ومقرراتها وبلانها وانباتها
الرسمية مع ذكر نيت من
الاخبار العالمية وسنعي في حد
تد او يربعض حال النهضة

جلالة الملك المعظم



الحسين الاول ايداه الله

الجريدة وخطتها

محمدك يامن نشرت على
صحائف الوجود آيات عظمتك
وساطعتك واطهرت في كل
ذرة من ذرات ملكوتك
بذائع صنعك وساطعته هاتك
وطوبى سيف سهل اليبوب
اسرار ربوبيتك وغوامض
الهدى فكان بين نشرتك
وطبك حيرة العقول ووله
الجهان والاياب وتنتيدك
اقوم الطرق والمسالك حتى
لانهم في قباني التوبة ولا تقع
في مأوى الضلالة تسترشدك
الخير والهداية فيما تنوحاه من
التعصد والرواية ونصلي واسلم
على نبيك المر في الهاشمي الذي
اسطفت به من طير الاصلاب
وانسرف القائل وعلى آله
فقر الكمال ومجبه انعم
الهداية وعلى جميع انبيائك
الاطهار وصدقك الاخبار

EK 18

Sayı	Basım Tarihi	Konusu
5, 6	4 Mart 1919, 6 Mart 1919	Tren Hareket Saatleri
9	18 Mart 1919	Yük Taşımacılığı Kuralları
11	25 Mart 1919	İhale İlanı
13	31 Mart 1919	Petrol Hırsızlarına Dair Soruşturma
15	8 Nisan 1919	Pul Basımı
17	13 Nisan 1919	Şehirleşme Projeleri
20	23 Nisan 1919	Tüccarlarla Yaşanan Sıkıntı ve Önlemler
26	17 Mayıs 1919	Tren Hareket Saatleri ve Der'a'daki Lokantaların Kiraya Verilmesi Meselesi
27	19 Mayıs 1919	İngilizlerin Getirdiği Yük Taşımacılığı Kuralları
28	22 Mayıs 1919	Ticari Malların Nakliyatı
30	30 Mayıs 1919	Tren Hareket Güzergâhı
31	3 Haziran 1919	Halep ve İskenderiye Arasında Yeni Bir Demiryolu Yapımı
32	5 Haziran 1919	Seyahat Edecek Yolcularla İlgili Kurallar
33	9 Haziran 1919	Sivil Yolculara Dair Kurallar (Askeri ve Resmi Görev Dışında Seyahat Edenler İçin)
34	14 Haziran 1919	Farklı Tren İstasyonlarındaki Tren Hareket Saatleri
35	16 Haziran 1919	Lokanta İhaleleri
37	24 Haziran 1919	Tren Güzergâhlarıyla İlgili Bilgilendirme
38	27 Haziran 1919	Havran Medine Güzergâhının Yapımı İçin Mevlit Kandili Münasebetiyle Para Toplanması
40	7 Temmuz 1919	Suriye Filistin Arasında Yolculukla İlgili İngiliz Mandasının Talimatları
41	10 Temmuz 1919	Memur Maaşları ve İndirimli Seyahatler
42	14 Temmuz 1919	İş İlanı
44	25 Mart 1919	Hayfa Dımeşk (Şam) Arasındaki Ticaret
47	4 Ağustos 1919	Yeni Hayfa Limanı ve Suriye'deki Projeler
48	7 Ağustos 1919	Emir Ali'nin Şam Ziyareti
50	14 Ağustos 1919	İşe Alım ve Tüccar Şikayetleri
51	18 Ağustos 1919	İş İlanı
52	21 Ağustos 1919	Vagon Kiralama ve Nakliye
53	25 Ağustos 1919	Tren Yollarında Bazı Yerlerin Yapımı İçin Açık İhale
54	28 Ağustos 1919	Soruşturma Açılan Görevlinin Beraati
55	1 Eylül 1919	Hicaz Demiryolu İdaresinin Yükleme, Boşaltma ve Trende Unutulan Eşyalar Hakkındaki Talimatlar
56	4 Eylül 1919	Der'a'da Lokanta Açılması Hakkında
58	15 Eylül 1919	Vagonlarla Taşınan Ürünlerin Depolanma Ücreti

59	18 Eylül 1919	Der'a Yolu ve Hicaz Yolu
64	6 Ekim 1919	Medine Muhacirleri
65	9 Ekim 1919	Beyrut ve Şam Demiryolu'nun Özelleştirilmesi
66	13 Ekim 1919	Çalışanlara Odun ve Kömür Verilmesi, Lokanta Kiralaması
67	16 Ekim 1919	Trenin Gecikme Sebebi
70	27 Ekim 1919	İşçilerin İşi Bırakma Eylemi
71	30 Ekim 1919	İş İlanı
74	11 Kasım 1919	Taşıma Sırasında Tahrip Olan Ürünlerin Tazminatı
77	20 Kasım 1919	İngilizlerin Tren Yolunu Arap Yönetimine Bırakması
78	24 Kasım 1919	Yafa'daki Tüccarların İstekleri
79	27 Kasım 1919	Tren Ücretlerinin Artışı Hakkında
80	1 Aralık 1919	Amman Tren Saati Değişikliği
83	11 Aralık 1919	Yol Yapımı İçin Mühendis Atanması, Tren Saatlerinin Vakitleri
84	15 Aralık 1919	Kereste İhalesi
87	25 Aralık 1919	İlaç İhalesi
88	29 Aralık 1919	Trene Fazla Yolcu Almama Kararı
90	5 Ocak 1920	Hicaz'da Savaş ve Hicaz Demiryoluna Dair Bazı Bilgiler
91	8 Ocak 1920	Biletler Hakkında
92	12 Ocak 1920	Der'a'ya Elektriğin Gelmesi ve Fırın Kiralaması
95	22 Ocak 1920	Depoların Kiralanması
97	29 Ocak 1920	Demiryolu Malzemelerinin Gümrük Vergisinden Muaf Tutulması, Bakkal Açılması İlanı
98	2 Şubat 1920	İndirimli Yolculuk Saatleri, Demiryolu Tamiri İçin İhaleler
100	9 Şubat 1920	Kullanılmış Kâğıtların Satılması
101	12 Şubat 1920	Kar Yağışının Tren Seferlerini Durdurması
102	16 Şubat 1920	Trende Unutulan Eşyaların Satılması, Yermük'deki Kaplıca ve Arazilerin Kiralanması

Âsime Gazetesi Sayılarında Hicaz Demiryolu'na Dair Haberler (1919-1920)

EK 19

Âsime Gazetesi, Adet (Sayı): 5, Yıl: 1, Şam: Salı, h. 2 Cemaziye's-Sani 1337, m. 4. Mart 1919.

Hicaz Demiryolu İşletme Müdürlüğü'nden bize gelmiştir:

Amman ve Katrane arasındaki tren seferlerinin hareket saatleri belirlendi. Perşembe ve cumartesi günleri Amman'dan sabah saat 05:59'da hareket edecek ve Katrane istasyonuna sabah saat 11:40'da varacaktır. Katrane'den dönüş ise yine aynı günlerde öğleden sonra saat 13:43'te hareket edecek ve akşam saat 18:52'de Amman istasyonuna varacaktır.

Tren ile Şam'dan Katrane'ye yolculuk yapmak isteyenler için de tren çarşamba ve cuma günleri Şam istasyonundan sabah saat 07:55'de yola

çıkacaktır. Böylece ertesi gün bu tren Amman'dan geçerek Katrane istasyonuna ulaşacaktır.

Genel İstihbarat Müdürlüğü'nden

İngiltere büyükelçi yardımcısından Genel Askeri Yönetime yük vagonları ile Şam'dan Hayfa'ya yük taşınmasının ancak kendi iradeleri sonucunda gerçekleşebileceğini bildiren bir yazı ulaştırmıştır. Bunun için günlük on tane vagon tahsis edilmesi kararlaştırılmıştır. Diğer istasyonlardaki dolu vagonların kullanılmasına ancak doğu bölgesinin genel askeri yöneticisinin onayıyla izin verilmiştir.

EK 20

*Âsime Gazetesi, Adet (Sayı): 6, Yıl: 1, Şam: Perşembe, h. 4
Cemaziye's-Sani 1337, m. 6 Mart 1919.*

Şam ve Hayfa Demiryolu Seferleri

Şam'dan Hayfa'ya günlük sefer yapan tren yola çıkışının ertesi günü sabah saat 5:55 yerine saat 06:30 varacaktır.

EK 21

*Âsime Gazetesi, Adet (Sayı): 9, Yıl: 1, Şam: Salı, h. 16 Cemaziye's-Sani
1337, m. 18 Mart 1919.*

İngiliz temsilcisinin yardımcısından bize ulaştı:

Vagonlarla taşınan her yükün taşıyan kişi adına kayıtlı olması gerekmektedir. Seyahat izni isteyen her kişinin, bu izin belgesini ilgili temsilcilik bürosundan şahsen alması ve yolculuk esnasında bu belgeyi yanında bulundurması gerekmektedir.

Şam'dan Hayfa'ya ve Mısır'a ve her ikisinden Şam'a ticari amaçlı yük taşımak isteyen tüccarların şu aşağıdaki kurallara riayet etmesi gerekmektedir:

- 1- Taşınacak yükün ne olduğunun, ağırlığının, hacminin ve cinsinin beyan edilmesi gerekmektedir.
- 2- Taşınacak olan yükün nakledileceği açık adresinin belirtilmesi zorunludur.

Güneye yapılacak olan ticari eşya taşımacılığı Hicaz demiryolunda meydana gelen arızadan dolayı durdurulmuştur. Nakliyatın başlama tarihi daha sonra ilan edilecektir.

EK 22

*Âsime Gazetesi, Adet (Sayı): 13, Yıl: 1, Şam: Pazartesi, h. 29
Cemaziye's-Sani 1337, m. 31 Mart 1919.*

Suriye makamından bize gelen:

Vilayet İdaresi Meclisi, Hasan Esad (şoför), Ali Kürdi (benzinci), Salahaddin (manipülâtör), İsa Ahmed (pistoncu), Muhammed Beyruti (pistoncu), Süleyman El-Kürdi (şoför), İbrahim el-Kürdi (şoför) ve Mahmut Şahin (maniplatör)'in Hicaz Demiryolu idaresini kullanarak Britanya ordusuna giden petrol vagonlarından 9 teneke petrol çalmaya kalkışmışlardır. (Bu kişilerden) çoğunun ikametleri meçhuldür. Bu kişilerden itiraz etmek isteyenlerin gerekli makamlara 26 Mart 1919 itibaren 20 gün içerisinde itiraz edebilme hakları vardır.

EK 23

Âsime Gazetesi, Adet (Sayı): 27, Yıl: 1, Şam: Pazartesi, h. 19 Şaban 1337, m. 19 Mayıs 1919.

Genel İstihbarat Meclisinden bize geldi:

İngiliz temsilcisinin yardımcısı, demiryollarının kırk gün boyunca herhangi bir ticari madde/mal taşıyamayacağını bize bildirdi. Altta yer alan habere göre şöyle söylenmektedir:

İngiliz temsilciliği tarafından yukarıda belirtildiği ve *Âsime Gazetesi*'nin 21 Nisan 1919 tarihli 19. sayısında ilan edildiği üzere Hicaz Demiryolu İdaresi Şam'dan Hayfa'ya yapılacak ticari eşyaların nakliyatıyla ilgili şu talimatların yerine getirilmesi gerekmektedir: Öncelikle Genelkurmay Başkanlığı'ndan eşya üretim ruhsatı alınması gerekmektedir. Bu ruhsatla Kanavat istasyonundaki Hicaz Demiryolları İşletmesi İngiliz Talimat Şube Müdürlüğü'ne yük taşımacılığı yapmak üzere vagonları alınması için müracaat edilmesi gerekir. Eğer bu ruhsat alındıktan sonra bir hafta içinde halkın talep ettiği malların taşıma işlemi gerçekleştirilmezse tekrar ruhsat başvurusunda bulunulması gerekir.

EK 24

Âsime Gazetesi, Adet (Sayı): 33, Yıl: 1, Şam: Perşembe, h. 10 Ramazan 1337, m. 9 Haziran 1919

Sivil yolcuların seyahatiyle ilgili resmi genelge

Genel İstihbarat Müdüründen Genelkurmay Başkanlığına yazılan ve büyük İngiliz temsilcisinin yardımcısı vasıtasıyla bize ulaşan genelgeyi olduğu gibi yayımlıyoruz: Sivil yolcuların seyahatiyle ilgili bildirilen yeni sınıflandırma askeri demiryolu tarafından 10 Haziran 1919 tarihinde uygulamaya geçecektir.

Tren Çeşidi	Güzergâh	Yeni Sınıflandırma	Yolcu Sayısı
Yolcu Treni	Kantara-LüdHayfa	Birinci Sınıf	16 Yolcu
		İkinci Sınıf	24 Yolcu
		Üçüncü Sınıf	Boş
Karışık Tren	Kantara-Lüd	Birinci Sınıf	Boş
		İkinci Sınıf	Boş
		Üçüncü Sınıf	Yolcu Vagonunda 24 Yolcu Yük Vagonunda 100 Yolcu

Karışık Tren	Lüd-Hayfa	Birinci Sınıf	24 Yolcu
		İkinci Sınıf	Boş
		Üçüncü Sınıf	Yolcu Vagonunda 100 Yolcu
Karışık Tren	Lüd-Kudüs	Birinci Sınıf	24 Yolcu
		İkinci Sınıf	Boş
		Üçüncü Sınıf	Yolcu Vagonunda 100 Yolcu

Sabahları Hayfa ve Kudüs'e ulaşan bu trenler yine aynı gün içinde Kudüs ve Hayfa'ya art arda ulaşmaktadır. Lüd'e ulaşım Yafa'dan gelen ve oraya giden trenlerle sağlanmaktadır ve bu bölgeler dışında üstü açık vagonlarla seyahat mümkündür.

EK 25

**Âsime Gazetesi, Adet (Sayı): 35, Yıl: 1, Şam: Pazartesi, h. 17
Ramazan 1337, m. 16 Haziran 1919**

Hicaz Demiryolları İdaresinin ilanı üzerine Der'a'daki lokanta ihalesinin kanuni süre içerisinde gerçekleştirilmesi ayın 16'sına tekabül eden pazartesi günü öğleden sonra saat 4'e ertelenmiştir. İhaleye girmek isteyenlerin zikredilen tarih içerisinde Muhaberat Divanı'nın (İstihbarat) zikredilen idaresine başvurması gerekmektedir.

EK 26

**Âsime Gazetesi, Adet (Sayı): 42, Yıl: 1, Şam: Pazartesi, h. 16 Şevval
1337, m. 14 Temmuz 1919**

"Hicaz ve Suriye Demiryolu teftiş dairesinde" maaşları 1000 Mısır kuruş ve 1600 kuruş olan iki ayrı eleman aranmaktadır. Bu iki görevden birisine talip olan kimsenin hesap işlerinde tam bir uzmanlığa sahip olması ve defter kayıtlarını iyi tutması beklenmektedir. Arapçanın yanında İngilizce ve Fransızca dillerinden en az birisini bilen kişiye öncelik tanınacaktır.

Bu amaçla yapılacak olan sınav, Şam'daki Hicaz Demiryolu Muhasebe İdaresi'nde cumartesi günü 25 Temmuz 1919 sabah saat 9'da gerçekleşecektir. Sınava girmek isteyenler taleplerini merkezi Şam'da bulunan Hicaz Demiryolları Muhasebe İdaresi'ndeki Hicaz-Suriye Demiryolları Mali Murakıbına bildirmesi gerekmektedir. Başvuranın çağrılması durumunda başvurusunda bulunduğu işte olan yeterliliğini gösteren belgeleri yanında bulundurması gerekmektedir. Başvuruların son kabul tarihi 19 Temmuz 1919'dur.

EK 27

**Âsime Gazetesi, Adet (Sayı): 65, Yıl: 1, Şam: Pazartesi, h. 14
Muharrem 1338, m. 9 Ekim 1919**

Beyrut-Şam demiryolunun özelleştirilmesi hakkında

Şam, Beyrut, Hama ve buralara bağlı demiryolu hatları imtiyaz sahibi şirkete teslim edildi. Albay Milord askeri temsilci olarak bu idarede kaldı.

EK 28

Âsime Gazetesi, Sayı (Adet): 66, Yıl:1, Şam, Pazartesi, h.17
Muharrem 1338, m.17 Ekim 1919

Hicaz Demiryolu İdaresi Amman İstasyonu'nda bulunan lokantanın müştemilatıyla birlikte kiralanması kararını ilan etti. Bu ihaleye katılmak isteyenlerin talep edilen şartlar için idareye müracaat etmeleri, sonra tekliflerini zikredilen lokantadan mühürlenmiş bir zarf içerisinde Kanavat İstasyon'un yanındaki binada bulunan genel müdüre 25 Ekim 1919 tarihine kadar teslim etmesi gerekir. Genel müdürün hiçbir sebep belirtmeden herhangi bir talebi kabul ya da ret hakkı vardır.

EK 29

Âsime Gazetesi, Adet (Sayı): 77, Yıl: 1, Şam: Perşembe, h. 27 Safer
1338, m. 20 Kasım 1919

Hicaz Demiryolu Lokomotifleri ve Vagonları

Hicaz Demiryolu Müdürü, genel askeri yönetime Hicaz Demiryollarına ait olup daha önceden Şam, Halep ve Beyrut'a ödünç verilen tüm yük vagonlarını İngiliz güçlerinin çekilmesinden önce geri iade edeceğini ve bu işle bizzat ilgileneceğini açıkladı.

Demiryolları ve Yeni Resmi Muameleler

Ra'y Gazatesi şöyle yazdı:

İngiliz sömürge ordusunun çekilmesiyle ve bizim hükümetimizin demiryolları idaresini ele alması münasebetiyle amacımız resmi işlerin tamamına vakıf olmaktır. Bu sebeple üçüncü bölümün liderinden bize açıklama yapmasını istedik. Aldığımız bilgiler ise şu şekildedir:

- 1- Demiryolu'nun doğu bölgesindeki kısımları (Katme ve Ahdarin kasabalarından başlayan, Halep ve Riyak'a kadar bulunan bütün bölge doğu bölgesinin sınırlarına dâhildir) tüm muameleleri konusunda Arap Askerinin gözetimindedir. Şam istasyonunda bulunan Sema hattı hariç Halep ve Riyak hattının başından sonuna kadar Arap askerler ve zabitlerle beraber (demiryolu) şirketinin memurlarından başka kimse yoktur; çünkü orada Fransız zabitler bulunmaktadır. Onların vazifesi Fransız askerlerin, Fransız turistlerin yolculuklarını ve Fransız Hükümeti tarafından nakledilen Ermenilerin yolculukları düzenlemektir. Bu Şam istasyonu ile aşağıda zikredilecek olan Bağdat İstasyonu arasında bir birleştirme çizgisi inşa etmektir.
- 2- Haydar Paşa'dan Nusaybin'e giden Bağdat hattı, Alman şirketinin geri çekilmesiyle tarafların temsilcilerinden oluşan bir komisyon tarafından imzalanan ateşkes sözleşmesi üzerine geri dönmüştür. (Bu antlaşma) Tren seferlerinin devam etmesi ve demiryolunun ihtiyaç duyduğu kömür, yağ, benzin, ıslah, tamir ve idari ve fenni ihtiyaçların temini içindir. Fransız idare heyeti, lider Mösyö Closkart liderliğinde savaştan önce bu hattın başında bulunan Alman şirketinin yerini (düzenleyen) düzenlemeyi hazırladı.

- 3- Bağdat hattının doğu bölgesine ait olan bölümün izlenmesi, seyahat izinlerinin verilmesi, gerektiğinde tren ve yolcuların denetlenmesi, hatların ve istasyonların muhafazası Arap Askeri'nin sorumluluğundadır.

EK 30

Âsime Gazetesi, Adet (Sayı): 79, Yıl: 1, Şam: Perşembe, h. 5
Rebiyyü'l-Evvel 1337, m. 27 Kasım 1919

Taş kömürünün, madeni yağların, araç gereçlerin ve gerekli malzemelerin pahalılığı ve demiryolu trenlerinin seyrinin devamlılığını sağlamak için bilet ücretlerinde bazı artışlar yapıldı.

Bir kilometrede yolcu için 1 kuruş, bir tonluk toplu yapılan nakliyelerde 1,5 kuruş, tek başına taşınan bir tonluk nakliyelerde 3 kuruş ve yolcu bagajlarının her bir tonu için 4,5 kuruş ücret artışı yapıldı. Bu artışlar 1 Aralık 1919 tarihine kadar geçerli olacaktır. Filistin Demiryolu ile olan karşılıklı nakliyat ücreti ikinci bir açıklamaya kadar eskide olduğu gibi kalacaktır.

Hicaz Demiryolu Genel Müdürü

Yasin el-Haraki

25 Kasım 1919

EK 31

Âsime Gazetesi, Adet (Sayı): 83, Yıl: 1, Şam: Perşembe, h. 19
Rebiyyü'l-Evvel 1337, m. 11 Aralık 1919

Yol yapımı için mühendis atanması ve tren saatlerinin değişmesi hakkında

Genelkurmay Başkanlığı Hicaz Demiryolu
Müdürü'nün istediği Abdülmecit Bey'in Kadem ve Der'a arasındaki
birinci şubenin mütemadi tamiratlarına mühendis olarak atanmasını uygun
gördü. **Hicaz Hattı Tren Saatleri**

Şam ve Hayfa arasında sefer yapan yolcu trenini saatleri 11 Aralık 1919
itibariyle şu şekilde değiştirilecektir:

İlk tren, istasyonlardan günlük sabah 07:00'da hareket edecek ve saat 12'de
Der'a'ya ulaşacaktır. Der'a'dan 12:40'da hareket edip akşam saat 19:06'da
Hayfa'ya ulaşacaktır. İkinci tren Hayfa'dan sabah 08:00'da hareket edip
Der'a'ya öğleden sonra saat 14:00'da ulaşacaktır. Aynı yerden saat 15:00'da
hareket edip akşam 20:00'da geri istasyonlarına döneceklerdir.

Bu trenlerle yolculuk yapacak olan yolcuların belirlenen bu tren saatlerine
göre hareket etmeleri gerekmektedir. Ayrıca buharlı gemi ile deniz yolundan
seyahat edecek yolcuların da hareket saatlerini ilgili istasyon ve duraklardan
öğrenmeleri rica olunur. Her cuma Amman ve Katrane'ye giden trenler de yine
yukarıda bildirilen tarihten itibaren aynı şekilde sabah saat 07:00'de
istasyonlardan hareket edecektir. Diğer tren saatlerinde bir değişiklik olmayıp
önceki saatleri üzerine devam edecektir.

Posta Treni /Kargo Treni

Hicaz Demiryolu Müdüründen Genel Askeri Yönetime gönderilen notlar:

Demiryoluna yapılan taşlı saldırıların önünü kesmek ve olası bir hadiseye
mâni olmak ve kış aylarında günlük Yermük'ten hareket eden yolcu treninin
güvenliğini sağlamak amacıyla Hicaz Demiryolu Müdürü ile demiryolunun
güney bölge müdürüyle anlaşmışlardır. Buna göre Kargo trenleri içinde
bulduğumuz ayın 11'den itibaren Hayfa'dan sabah saat 08:00'da hareket
edip Der'a'ya saat 12:30'da ulaşacaktır. Der'a'dan saat 15:00'da hareket edip
akşam saat 20:00'da istasyonlarına geri döneceklerdir. Tam tersi olarak
Şam'dan sabah saat 07:00'da kalkan tren Der'a istasyonuna saat 12:00'da
varacaktır. 12:40'da oradan hareket eden tren Hayfa istasyonuna akşam saat
19:06'da varacaktır.

EK 32

Âsime Gazetesi, Adet (Sayı): 90, Yıl: 1, Şam: Pazartesi, h. 15
Rebiyyü's-Sani 1337, m. 5 Ocak 1920

Hicaz Harbi

Sir Reginald Wingate demiryolunun tahrip edilmesini ve demiryolu
işletmesinin kesintiye uğramasını şöyle açıkladı: Bu işe iştirak edenler Emir
Faysal'ın, Emir Abdullah'ın, Emir Ali'nin ve Emir Zeyd'in adamlarıdır. Emir
Faysal'ın adamları Ula ve Hediye istasyonlarının arasını, Emir Abdullah
Hediye istasyonundan Bevat istasyonuna kadar olan kısmı ve Emir Ali ve Emir
Zeyd güney kısmında demiryolu işletiminin kesintiye uğrayacağı zamanı

organize etti. Şeyh Avdeh kuzeyden Medine'ye yardımın gönderilmesini engellemek üzere Ebu Taye ve Albay Lawrence liderliğinde ordulara bazı Arap birlikler gönderdi.

Sir Reginald Wingate Medine demiryoluna yapılan bu saldırıları şu şekilde anlatır: İbn Raşid'in başkenti Hayil'den Medine'ye büyük bir Arap kafilesi geldi ve Türklere saldırarak otuz kişiyi öldürdü. Bunun yanında 2500 kişiyi esir alıp, dört dağ topu ve çok sayıda silah ve tüfek, yiyecek ve kıyafet yüklü 3000 deve ganimet aldılar.

General Newkamp liderliğinde demiryoluna yapılan başka bir saldırıda da 2000 baş koyun ganimet alındı. General Newkamp Arap ve Mısırlılardan oluşan ve demiryolundan beş kilometre boyunca bulunan bir askeri gurubu parça parça azaltarak yok etti.

Albay Lawrence Akabe'yi istila ettikten sonra Emir Faysal bölgeye geldi. Bunun üzerine Sir Reginald Wingate yerli halkı etkileyen övgü dolu bir konuşma yaptı ve gönüllü Arap taburlarının Arap kuvvetlerine katılarak destek olmasını sağladı. Arap savaşında esir alınan 400 erkek köle gönüllü olarak orduya katıldı ve İngiliz ve Fransız görevlileri tarafından Mısır'da eğitildiler.

Türk birliği, Arapların Medine'deki son Türk savaş uçağını 1917 yılı ekim ayının sonlarına doğru düşürmesiyle büyük bir yenilgiye uğradı. Osmanlılar onu (uçacağı) her ne kadar demiryolu ile Medine'ye nakletseler de tekrar uçuşa elverişli olmadı.

1918 senesinin başlarında Osmanlılar Hicaz'dan geri çekilmeye çalıştılar. Arap askerleri ellerinden geldiğince demiryolunu durdurarak seferlerini önlemeye ve Türk askerlerinin önünü kesmeye çalıştılar. Araplar aynı günlerde 1500 deveden oluşan 5 kabileyi esir aldılar. Yine bunun gibi bir başka saldırıda elde ettikleri ganimetler arasında 25 bin Osmanlı altını vardı.

1918 senesinin sonlarında Osmanlıların kuzeyle bağlantıları kesildi ve böylece Hayil ve Riyad'dan gelen kabilelerin önü kesilmiş oldu. Araplar Medine'ye hücum ettiler ancak Osmanlı komutanı Fahrettin Paşa (ö. 1948) buna müsaade etmedi. Ta ki İngiliz generali Edmund Allenby Kudüs'ü zapt edip Osmanlıların Filistin'le bağı koparana kadar. Allenby eylülde Filistin'i ve 12 Ekim'de de Tebuk'ü ele geçirdi ve 300'den fazla kişiyi esir aldı.

Türkiye ile 30 Ekim 1918'de ateşkes antlaşması yapıldı ve savaşmadan 10 Ocak 1919 tarihinde Fahrettin Paşa Bi'r-i Derviş'de (Al-Furaysh) şehri teslim etti. Emir Abdullah babası Hicaz Kralı'nın adına Medine-i Münevvere'ye 13 Ocak sabahı saat 11'de girdi.

Mukattam

EK 33

Vesika Numarası (586/1-2)

Doğu Ürdün Hükûmeti

Başbakanlık

Ürdün Başbakanı ve Filistin Hükûmeti Temsilcileri Arasında Kudüs'te 07/06/1925 Tarihinde Gerçekleşen Toplantı Raporu Kral Hazretleri'nin iradesine binaen 07/06/1925 tarihi sabah saat 8'de Kudüs'e gittim. Burada Filistin Hükûmeti Genel Sekreteri Albay Sims ile görüşüm.

Odasında Havacılık Genel Komutanı, Doğu Ürdün Havacılık Genel Komutanı ve Amman'dan Mister Alec Kirkbride vardı. Ma'an ve Akabe'nin Doğu Ürdün'e teslimi konusunda detaylıca görüş alışverişinde bulunduktan sonra Kral Hazretleri'nin taleplerini onlara kabul ettirdim. Bu talepler aşağıdaki gibidir:

- Doğu Ürdün'ün güvenliğinin açıklanması ve Kralın sahip olduğu yüksek konunun tanınması gerekir.
- Devralma ve teslim etme konusunda Kral Hüseyin'e Arap ve İslam dünyasındaki belirgin karakterine rahatsızlık verilmekten kaçınılacak; zira o, kral hazretleri hükûmetinin seveni ve müttefikidir.
- Kral Hazretleri'nden bana ulaşan emir gereği Akabe ve Ma'an'daki Hicaz Hükûmeti görevlilerinin (demiryolunun) devir teslimi Doğu Ürdün'e yapması zorunludur; çünkü bu bölge Hicaz bölgesine bağlıdır.
- Medine'ye kadar karayolları ve Hicaz Demiryolu ulaşımıyla ticari nakliyenin yapılma özgürlüğü tanınmalıdır.
- Hicaz'la yapılan deniz taşımacılığı ve buharlı gemiler taciz edilmemelidir.
- Hicaz Hükûmeti'ne ait olan aletler ve teçhizatın taşınması serbest olmalıdır.
- Londra Hükûmeti ve Doğu Ürdün arasındaki ittifaklar yenilenmelidir.

Bu maddeleri yazdıktan sonra müzakerenin öğleden sonra kendi aralarında devam etmesi, vaziyeti değerli temsilciye aktarmak ve benimle toplanmak üzere 09/06/1925 tarihine karar kıldılar.

Böyle yaptılar ve iki gün sonra benimle toplantı yaparak şunları tebliğ ettiler:

- 1- Ma'an ve Akabe'nin Doğu Ürdün'e ilhak edilmesi, bu bölgelerde güvenliği ihlal edecek bir duruma karşı önlem alınması ve Emir Abdullah'ın konumunun etkilenmesi konularında yeni bir hükme gerek yoktur.

Onlara göre, Filistin'den bu konuda bir şeyin söylenmesi veya Londra Hükûmeti için bu konuda bir soruşturmanın açılması imkansızdır; çünkü orada teyit edilmesi gereken bir şey yoktur. Bu kabullenme tekrardır ve ilk etapta değinilmesi gereken acil durum değildir.

- 2- 2, 3, 4, 5 ve 6 numaralı maddelerin hepsi kabul edilmiştir. 3- 7 numaralı madde içinse, Genel Sekreteri Albay Sims Amman'a gelecek ve bu konuyla ilgili Emir Hazretleri ile görüşme gerçekleştirecek; yapılması gerekenlere de bu görüşmede karar verilecektir.

Yukarıda zikredildiği şekilde gerçekleşen bu görüşmeden sonra Amman'a döndüm ve Emir Hazretleri'nin danışmanlarına şifahi olarak sundum ve yazılı olarak da iletiyorum.

Başbakan

EK 34

Vesika Numarası (568-22)

Tarih: 03/06/1926

Yüce Divan Başkanlığı'na

Şahsınızdan bana şifahi olarak tebliğ edildiği üzere, Başbakan'ın Güney Hattı idaresinde satılan eşyalar hakkındaki yazısı üzerine, şu şekilde cevap veriyorum:

1- Verdiğim el yazısı ve beyannameyle Kral Hazretleri tarafından zikredilen şeyleri satmam için bir emir aldığımı ve kendisinin bu konuyla hiçbir ilgisinin olmadığını Amman Emniyet Birimi'ne söylemedim. Aksine bu konudaki emir o zamanki Hicaz Kralı'ndan sadır oldu ve ben de bu hakikati sizlere açıklayacağım. 2- Meselenin kendisi tamamen idari olup satış işlemleri alenen yapılmıştır, bu konu bu amaçla oluşturulan heyetin bilgisi dahilindedir. Ma'an Belediyesi vasıtasıyla müzayede ilan edilmiş, satılan malların fiyatları gelir olarak kaydedilmiş ve bu işlemler yasal muameleye ve resmi evraklara uygun olarak gerçekleştirilmiştir. 3- Satılan mallardan elde edilen gelir o dönemde idarenin ihtiyacı dâhilinde olmadığı için devlet çalışanlarının ihtiyaçları için kullanılmıştır. Ancak Kral Hazretleri'nin (Hicaz Kralı) izin vermesinden sonra Demiryolu Müdürlüğü Kanunları'na göre Müdürlük fazla gördüğünü satma hakkına ve yetkisine sahip olmuştur. Yönetim, geçtiğimiz günlerde Tebuk'e düzenlenen tren seyahatini kolaylaştırmak için çalışmaktadır. Demiryolunda çalışan görevlilerin maaşları biriktiği için seyahat etmekte isteksiz davranmaktadır. Ayrıca yönetim gruplar halinde Ma'an'a gelmeye başlayan askerlerin geçimlerini güvence altına almaya çalışmaktadır. 4- Yönetim bütçesinde tek bir dirhem bulunmamasından ve borçlu olmasından dolayı son üç aydan beri telgraf için günlük bir teneke benzin temin edememektedir. Müdür, Kral Hazretleri'nin onayıyla adı geçen kurumun benzinini üç ay süreyle sigorta ettirmesi (garanti etmesi) gerekmektedir; zira haberleşmenin devre dışı kalınmasından korkulmaktadır.

5- İfade etmeye çalıştığım üzere, merkezde bulduklarına dair bahsettiğim belgeler, satılan eşyaların belgeleri değil, yapılan harcama ücretlerinin belgeleridir. Ayrıca bu satışların ve ödemelerin onaylı bir kopyasını yanımda bulduruyorum ve gerekli (görülen tarihe) kadar saklıyorum.

6- Olaydaki görgü tanıkları Medine'den gelen yetkililerdir; Ma'an'a girer girmez haberleri olduğundan dolayı eşyaların mahiyetini, miktarını, suretlerini ve ücretlerinin nasıl sarf edildiğini görmeden eşyalar satıldı.

Sorunu çözmek ve konudaki hakikati ortaya koymak için elimde bulunan satış ve harcama evraklarının yedi tasdikli nüshasını ve bu konudaki izin mektupları ile Kral Hazretleri'nin iradesinin iki nüshasını burada sunuyorum. Kral'ım, en yüce saygılarımı kabul etmenizi rica ediyorum.

EK 35

Mad. Sayısı	Kanun Maddesi
3	Yürütme Meclisi'ne Demiryolunun İnşası, Tamiri ve İşletilmesi Konusundaki Muvafakatin Gerekliliği
4	Yürütme Meclisi'nin Demiryolundaki Gerekli İnşatları Yapabilme Yetkisi
5	Demiryolu Çevresine Zarar Vermek Amaçlı Girişlerin Önlenmesi ve Demiryolunun Onarılması
6	Hat Üzerinde İşi Bulunan Kişi veya Genel Hizmetleri Bulunan Mahalli Yönetimin Demiryolu İdaresinden Onay ve İzin Alma Zorunluluğu
7	Ağaçların Kaldırılması
8	Demiryolu Civarındaki Binaların Denetimi ve Kaldırılma Hakkı
9	Demiryolunun Açtığı ve Demiryoluna Açılan Davalar
10	Olaylarla İlgili Raporların Gönderilmesi
11	Görevlerini İhmal Eden Görevlinin Cezası
12	İnsanları Tehlikeye Sokabilecek Bir İhmalin Cezası
15	Demiryoluna Karşı Çıkmanın Cezası
16	Demiryolu Vagon Üzerinde Bırakılan Malların veya Eşyaların Cezası ve İhmal Sebebiyle Meydana Gelen Kazanın Cezası
17	Ücretlerin Peşin Tahsil Edilmesi ve Talep Edildiğinde Yolcuların Biletlerini Göstermesi Zorunluluğu
18	Şartlar Gereğince Sefer ve Nakliye Ücretlerinin Kabulü
19	Demiryoluna Karşı İşlenen Suçlar
20	Demiryoluna Karşı Muhalif Davranışlar
21	Demiryolu Arazilerin Acilen Boşaltılması
22	Zararlı ve Tehlikeli Maddelerin Taşınması
23	Demiryolu Üzerinde Araba Kullanma Cezası
24	Saldırgan Hayvana Sahip Kişinin Mesuliyeti
25	Demiryoluna Uyuşturucu Türü Madde Koyan Kimsenin Cezası
26	Demiryolu İdaresinin Kötülük ve Zarar Durumunda Mesuliyetten Muaf Olması
27	Suçluların Yakalanması
28	Dava Ve Kovuşturma Dava Süresinin Belirlenmesi
29	Hayvan Ya Da Eşyanın Kaybolmasının İspatı
30	Eşyanın Sahip Olmadığı Bir Vasıfla Vasıflandırılması Durumunda Mesuliyetin Demiryolu İşletmesinden Düşmesi
31	Nakliye Ücretlerinin Ödenmesi Konusunda Çözüm
32	Talep Durumunda Eşyaları Beyan Eden Yazılı Bir Belgenin Verilmesi
33	Beyanın Olmaması Ya Da Beyanın Yanlış Olması Durumunda Ceza
34	Nakliye Ücreti Veya Ücretin Fazlalığına İtiraz Hakkı
35	Yürütme Meclisi'nin Sistem Koymadaki Yetkisi
36	Demiryolu İstasyonlarına Kanun Ve Tüzük Gönderilmesi
37	Demiryolu Memurlarının Bazı Durumlarda Yakalama İzninin Olmaması
38	Para Cezasının Tahsili Sırasında Kişilere Zarar Verilmemesi
39	Demiryolu Malzemelerinin Çalınması Konusunda Konulan Kanun

Hicaz Demiryolu Hakkında Çıkarılan Kanunu'n İçeriği

EK 36

Madde 3: Yürütme Meclisi'ne Demiryolunun İnşası, Tamiri ve İşletilmesi Konusundaki Muvafakatin Gerekliliği

- a. Bir şahsın ya da bir şirketin, Başbakanlığa bildirmeden ve Yürütme Meclisi'nden izin almadan demiryolunda yenilikler yapmaya, demiryolunun bazı kısımlarını inşa etmeye, tamir etmeye ve işletmeye yetkisi yoktur.
- b. Bu madde, demiryolunun çalıştığı kısımlarda halkın kullanmasından dolayı uygulanamaz.

EK 37

Madde 8: Demiryolu Civarındaki Binaların Denetimi ve Kaldırılma Hakkı

Yürütme Meclisi'nin aldığı karara göre, herhangi bir kişinin bina inşa edemeyeceği belediye sınırları dışında kalan bazı bölgelerde ve demiryoluna ortalama 15 metre mesafede olan arazilere bina yapma izni yoktur. Ancak demiryolu idaresinden alınan bir yetki ile belirlenen bölgelerde bina inşa edilebilir. Yine, Demiryolu İdaresi'nin trenlerin görüş alanını kapatan binaların inşasını ret edebilir. Her kim bu kanunun gerektirdiğine muhalif hareket ederse mahkeme tarafından 50 Filistin Cüneyhi'ni aşmayan para cezası ve oturduğu binanın kaldırılmasına/ yıkılmasına tabi tutulur.

EK 38

Madde 12: İnsanları Tehlikeye Sokabilecek Bir İhmalin Cezası

Her kim ihmal veya bilinçli bir şekilde kendisini, trende bulunan diğer yolcuları veya demiryolundaki bir kimseyi tehlikeye atacak bir fiilde bulunursa altı ayı aşmayacak kadar hapis cezasına veya 50 Filistin Cüneyhi'ni aşmayacak kadar para cezasına ya da her iki cezaya birden çarptırılır.

EK 39

Madde 15: Demiryoluna Karşı Çıkmanın Cezası

Her kim şu işlerden birisini Demiryolu İdaresi'nin izni olmaksızın yaparsa ceza alır:

- a. Demiryolunun içine, önüne ya da arkasına odun, taş veya bir başka şey koymak ya da onu fırlatmak
- b. Trenlere zarar vermek, traversleri sökmek, kaldırmak, gevşetmek veya tahrip etmek
- c. Demiryoluna ait herhangi bir eşyayı döndürmek, yerinden hareket ettirmek, açmak veya yönünü değiştirmek

- d. Demiryoluna üzerinde bulunan herhangi bir tabelayı, lambayı veya demiryolunun yakınındaki eşyaları yerlerinden kaldırmak, yönünü değiştirmek ya da gizlenmek
- e. Demiryolları ile ilgili herhangi bir işi veya işleyişi engelleyecek, orada bulunan herhangi bir yolcunun veya kişinin güvenliğini tehlikeye sokacak şekilde bir şey yapmak, yaptırmak veya yapmaya teşebbüs etmek

Bu suç bir yıl hapis ya da 100 Filistin Cüneyh olarak cezalandırılır. Bunlardan birine ek olarak yaptığı işten dolayı mağdur olan yolculara tazminat öder.

EK 40

Madde 17: Ücretlerin Peşin Tahsil Edilmesi ve Talep Edildiğinde Yolcuların Biletlerini Göstermesi Zorunluluğu

- a. Ücretini peşin vermiş ve biletini almış kimseler dışında hiç kimse demiryolu üzerinde bulunan herhangi bir vagona seyahat maksadıyla giremez.
- b. Her kim demiryolu ile biletsiz yolculuk ederse veya zikredilen şekilde biletini teslim etmezse bulunduğu yolcu sınıf tarifesine göre gittiği mesafe ücretinin %50 fazlasını ödemekle yükümlüdür. Eğer ki bu kişinin trene bindiği yer veya istasyon tespit edilemezse, o zaman trenin harekete başladığı istasyon üzerinden ücretlendirilir ve bindiği kısmın normal ücretinin %50 fazlasını öder.
- c. Bu ücretler ve cezalar demiryolundan sorumlu komiserin istemesi halinde resmi makbuz karşılığında ödenir. Ücretin ödenmemesi halinde ise, görevli komiser, davaya ilişkin bir zabıt tutar ve en yakın kadıya yönlendirerek, bu cezayı ve ücretleri kanuna göre verilmiş bir para cezasıymış gibi ödemeye mecbur eder.

EK 41

Madde 20: Demiryoluna Karşı Muhalif Davranışlar

Her kim aşağıda belirtilen işlerden birisine kalkışırsa 5 Filistin Cüneyh ya da bir ayı geçmeyecek hapis cezası ya da her iki cezaıyla cezalandırılır.

- a. Herhangi bir vagona, istasyonda ya da demiryoluna ait bir başka mekânda sarhoş halde bulunmak, kötü söz söylemek ya da demiryolu vagonlarının herhangi birisinde ya da herhangi bir kısmında genel edep kurallarına aykırı bir fiilde bulunmak ya da kasıtlı olarak veya geçerli bir mazereti olmadan demiryolu yolcularından birinin rahatını bozmak.
- b. Yolcu olup kapasitesi dolan bir vagon veya kompartımana girmekte ısrar eden kimsenin bu davranışına vagona bulunan yolculardan birisi itiraz ederse, itiraz edenin hakkı korunur (yani itirazları dikkate alınarak yolcu vagona alınmaz).
- c. Vagonlarda kadınlar ve çocuklar için ayrılmış kısımlara veya kompartımanlara girmek, kadınlar ve çocuklar için ayrıldığını bilmeden girmek veya öğrendikten sonra hala orda kalmakta ısrarcı olmak.

- d. Bir kimsenin sigara içmeyenler için ayrılan vagona bulunan yolcuların izni olmadan sigara içmesi.
- e. Sigara içmenin ve tükürmenin yasak olduğu demiryolu bölgelerinde tükürmek veya sigara içmek
- f. Yolcular ile tren personelinin arasındaki haberleşmeye tahsis edilmiş araçlardan birini kullanmak veya yeterli ve makul bir sebep olmadan onları (yerinden) çıkarmak.
- g. Yetkili olmadığı halde trendeki kompartımanların kapılarını kapatmak ya da kilitlemek.
- h. Trendeki görevli memurdan izin almadan bir köpek ya da başka bir hayvanı trene sokmak.
- i. Yolcu olduğu halde tren görevlisinden izin almadan sadece trendeki görevlilerin girmeye yetkili olduğu servis vagonunda, yolculara tahsis edilmemiş vagona, trenin üstünde, koridorda veya merdiven basamaklarında yolculuk yapmak.
- j. Tren seyir halindeyken vagona binmek veya ondan çıkmak, ona girmeye veya çıkmaya çalışmak ya da trende yolcular için giriş çıkışın belirtilmediği diğer yerlere girip çıkmak.
- k. Demiryolu vagonlarına oturma yerlerine ayakları koymak ve üzerine çıkmak.
- l. Bulaşıcı bir hastalığa sahip olduğu halde tren görevlisinden izin almadan trene binmek veya binmeye çalışmak, demiryolunda bulunmak veya istasyon sınırları içerisinde bulunmak
- m. Kendi isteğiyle demiryolu arsalarına girmek ya da demiryolu vagonlarından birisinde bulunmak ya da demiryolu görevlisinin izni olmadan bina dikmek.
- n. Demiryolu hattı boyunca hattın krokisine ve görünmesine delalet maksadıyla konulmuş levha, kazık veya diğer alametlerin kaldırılması.
- o. Öncesinde demiryolu görevlisinin onayı alınmada vagonlarda ya da demiryolu sınırları içinde herhangi bir maddenin gezerek veya çağırarak (seyyar satıcı) satışını yapmak.
- p. Demiryolu görevlilerinden birini kasıtlı olarak alıkoymak ve görevini yerine getirmesine engel olmak ya da kanunları uygulayan herhangi bir şahsı kasıtlı olarak alıkoymak.
- q. Demiryolu vagonlarında ve demiryolu istasyonlarında asılı olan resmi ilanları sökmek, zarar vermek, herhangi bir şekilde itlaf etmek ya da izin olmadan bir ilan demiryolundaki bir mekana asmak.
- r. Demiryolu sınırları içerisinde ahlaka aykırı, uygunsuz ve rahatsız edici herhangi bir malzeme satmak veya dağıtmak.

EK 42

Madde 21: Demiryolu Arazilerin Acilen Boşaltılması

- a. Her kim 20. Maddede belirtilen suçlardan birisine kalkıştırsa ya da bir demiryolu görevlisinin ikaz etmesine rağmen bir suça meyil ederse, demiryolu görevlisinin veya vagondaki askerlerden birinin o kişiyi demiryolu vagonundan, binasından ve arsasında hızlı bir şekilde çıkarma hakkına sahiptir.
- b. Demiryolu görevlisinin talebi üzerine isim ve adresini vermeyi reddetmek de bir suç işlememiş gibidir ve demiryolu görevlisi tarafından tutuklanması ve en kısa sürede en yakın Arap Askeri Karakolu'na teslim edilmesi gerekir.

EK 43

(Ürdün Din İşleri ve Vakıflar Nezâreti Vesikaları'nda Geçen) Ürdün Hicaz Demiryolu Hattı Kanunu

Rakam: 23, Yıl: 1952

1. Bu kanun "1952 Ürdün Hicaz Demiryolu Hattı Kanunu" olarak isimlendirilir ve Resmi Gazete'de yayınlanmasının ardından yürürlüğe girer.
2. "Ürdün Hicaz Demiryolu Hattı" ya da "hat" ibaresi bu kanunda Ürdün Hâşimi Krallığı topraklarından geçen Hicaz Demiryolu Hatlarının emlak, haklarını, maslahatlarını ve onun üzerinden geçtiği menkul ve gayrimenkul mallar manasına gelir. 3. Ürdün Hicaz Hattı bir İslami vakıf ve en üst merciiinde Başbakan'ın olduğu hukuki şahsiyete ve mali bağımsızlığa sahip olan genel bir kurumdur. Bu kuruma ait tüm işlemler, her türlü harç ve puldan/damgadan muaftır.
4. Hat işletmesini, mülklerinin idaresini ve maslahatlarını şu kişilerden oluşan Yüksek Meclis İdaresi denetler.
 - a. Ulaştırma Bakanı (başkan)
 - b. Ürdün Hicaz Hattı Genel Müdürü (daimi üye ve başkan yardımcısı)
 - c. Vakıflar Bakanlığı'ndan bir temsilci (üye)
 - d. Maliye Bakanlığı'ndan bir temsilci (üye)
 - e. Görevli olmayıp fen ve ekonomide ehil olan iki temsilci (üye)
5. Başkan ve Başkan Yardımcısı dışındaki Yüksek İdare Meclisi azaları, Bakanlar Kurulu kararıyla seçilir. Bu tayin işlemi bir yıllık olup yenileme kabul eder/uzatılabilir.
6. Demiryolu Genel Müdürü Bakanlar Kurulu kararı ve Kral Hazretleri'nin onayıyla tayin ya da azledilir. Ona işlerinde yardım eden bir sorumlu yardımcı ve yokluğunda onun yerine vekâlet edecek birisi vardır.

7. Diğer görevli ve diğer kullanıcılar azledilir veya tayin edilir, haklarındaki disiplin icraatları hükümetin memur düzenlemelerine göre yapılır. Ulaştırma Bakanı bu amaç doğrultusunda bu dairenin başkanı olarak kabul edilir.
8. Demiryolu hattı, tüm gelirlerinin ve açıklanan giderlerinin ödenmesi için Yüksek İdare Meclisi gözetiminde ve merkezi fonun denetiminde tesis edilmiştir. Bu fonun gelirleri ve giderlerine dair Genel Müdür'ün hazırladığı bütçenin, Yüksek İdare Meclisi'nden geçmesinin ardından Bakanlar Kurulu başkanı tarafından onaylanır.
9. Ürdün Demiryolu hattının gelirlerinin fazlası ve emlakları ve diğer haklarını onun için önlem teşkil eder. Eğer yıllık gelirleri giderlerinden az olursa eksikliğin kapatılması için ihtiyati olan mala başvurulur. Eğer bu mal kullanılmış ya da mevcut değilse Genel Müdürlüğün Yüksek İdare Meclisi'nin yetkisiyle/onayıyla ve Başbakan'ın tasdiğiyle hattın devamlılığının idamesi için gerekli meblağı borçlanma ve eğer müdüriyet hattın gayrimenkullerini borç alan meblağ karşısında teminat olarak koyarsa gelirlerden bu meblağı tedrici olarak ödeme hakkına sahiptir.
10. Yüce Kral'ın onayıyla Bakanlar Kurulu bu kanunun işlerliği ve özellikle de aşağıdaki konular için gerekli düzenlemeleri yapar:
 - a. Yüksek İdare Meclisi'nin görevleri ve yetkileri
 - b. Genel Müdür'ün görevleri ve yetkileri
 - c. Hattın hakları konusunda hükümler ve yetkiler
 - d. Hattın görevlileri ve kullanıcıları ile ilgili tüm konular
11. Başbakan ve Ulaştırma Bakanı bu hükümlerinin uygulanmasından sorumludur.

29/03/1952

Talal

ÖZET

***Karababa, Hacer, Ürdün Hâşimi Vesikaları'nda Hicaz Demiryolu
(1919-1952)***

Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Doç. Dr. Halide Aslan, 128s.

Osmanlı Devleti'nin dağılma aşamasında olduğu bir dönemde tahta çıkan II. Abdülhamid'in idaresi altında bulunan toprakların korunması adına verdiği mücadeleleri ve bu bağlamda Hicaz bölgesine gösterdiği önemin altında yatan sebepleri ortaya koymak oldukça önemlidir. II. Abdülhamid'in devletin siyasi, askeri ve ekonomik alanlarını şekillendiren projesi Hicaz Demiryolu, Birinci Dünya Savaşı ve Arap İsyanı döneminde de faaliyet göstermiştir. Hicaz Demiryolu'nun yapımı ve Osmanlı Devleti ve sonrası için önemi bugün hala araştırılan konular arasında yer almaktadır.

Türkçe kaynakların yanı sıra Arapça yayınlanan Ürdün Hâşimi Vesikaları'nı merkeze alarak yapmış olduğumuz bu araştırmada, Osmanlı sonrası bölgedeki Hicaz

Demiryolu ile ilgili cereyan eden olaylar incelenmiştir. Böylece Hicaz Demiryolu'nun yapımı, Osmanlı sonrası durumu ve Osmanlı Devleti'nin Hicaz ve Bilâdü'ş-Şam bölgelerindeki idaresinin sekteye uğraması konusunda daha objektif bir bakış açısı ortaya koyarak bu alandaki çalışmalara katkıda bulunmak hedeflenmiştir. Çalışmamız, Ürdün Hâşimi Krallığı Vesikaları'nda Hicaz Demiryolu ile ilgili bilgi ve belgelerin konunun ülkemizdeki mevcut kaynaklarda geçen bilgilerle mukayese edilip değerlendirilmesini hedeflemekle beraber demiryolunun Osmanlı sonrası bölgedeki gelişmelere etkisini ortaya koymayı amaçlamaktadır

Çalışmamız giriş ve iki bölümden oluşmaktadır. Giriş kısmında konuya hazırlık olması bakımından II. Abdülhamid döneminde Osmanlı'nın içinde bulunduğu genel durum, Bilâdü'ş-Şam ve Hicaz'ın durumu ve Hicaz Demiryolu'na kadar Osmanlı'da demiryolu yapımından bahsedilmiştir. Tezimizin ilk bölümünde Hicaz Demiryolu konusunun ana hatlarıyla incelenmiş ve Birinci Dünya Savaşı'na kadar geçirdiği evreler ve durumu ele alınmıştır. İkinci bölümde ise, Ürdün Hâşimi Vesikaları'nda Hicaz Demiryolu'na dair kayda alınmış tüm konular tasnif edilmiş, Hicaz Demiryolu yapımından sorumlu personel ile paşalar arasında geçen resmi yazışmaların bir kısmı tercüme edilip sunulmuştur. Son olarak Suriye'de basılan *Âsime Gazetesi*'nde Hicaz Demiryolu'na ilişkin yapılan haberler tercüme edilip incelenmiştir. Çalışmamızın sonuç kısmında Türkçe çalışmalar ile Ürdün Hâşimi Vesikaları'ndan elde edilen Arapça verilerin karşılaştırması yapıp konuya ilişkin değerlendirmelerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: II. Abdülhamid, Hicaz Demiryolu, Hicaz, Bilâdü'ş-Şam, Ürdün, Ürdün Hâşimi Vesikaları.

ABSTRACT

*Karababa, Hacer, The Hejaz Railway in The Hasjimite Archives (1919-1952),
Master Thesis, Supervisor: Assoc. Proff. Halide Aslan, 128p.*

Abdulhamid II came to the throne at a time when the Ottoman Empire was in the disintegration phase. It is very important to reveal his struggles for the protection of the lands under his administration and the reasons underlying the importance he gave to the Hejaz region in this context. The Hejaz Railway, Abdulhamid II's project that shaped the political, military and economic fields of the state, also operated during the First World War and the Great Arab Revolt. The construction of the Hejaz Railway and its importance for the Ottoman Empire and later are still among the subjects that are being researched today.

In this research, it was done by focusing on the Hashimite Archives (Jordan) published in Arabic as well as Turkish sources, the events related to the Hejaz Railway in the post-Ottoman region were examined. Thus, it is aimed to contribute to the studies in this field by presenting a more objective perspective on the construction of the Hejaz Railway, its post-Ottoman situation and the disruption of the Ottoman Empire's administration in the Hejaz and Biladu al-Sham regions. The study aims to compare and evaluate the information and documents related to the Hejaz Railway in the documents of the Hashemite Kingdom of Jordan with the information in the existing sources in our country, as well as to reveal the effect of the railway on the developments in the postOttoman region.

This study consists of an introduction and two parts. In the introduction part, general situation of the Ottoman Empire was explained during the reign of Abdulhamid II, the situation of Biladu al-Sham and the Hejaz and the construction of the railway in the Ottoman Empire until the Hejaz Railway were mentioned. In the first part of the thesis, the main lines of the Hejaz Railway were examined and the stages and its fate until the First World War were discussed. In the second part, all the recorded matters regarding the Hejaz Railway in the Jordan Hashemite Documents were classified, and some of the official correspondence between the personnel responsible for the construction of the Hejaz Railway and the pashas were translated and presented. Finally, the news about the Hejaz Railway in “Âsime” newspaper published in Syria were translated and examined. In the conclusion part of this study, Turkish studies and Arabic data obtained from Jordanian Hashemite documents were compared and evaluations were made on the subject.

Keywords: Abdulhamid II, Hejaz Railway, Hejaz, Biladu al-Sham, Jordan, Jordan Hashemite Archives.