

Rûşenî'ye ait, "Çün doğup tuttu cihan yüzünü hüsnün güneşi" mısraıyla başlayan hicaz tevşih tanınmış eserler arasındadır.

BİBLİYOGRAFYA :

Kantemiroğlu, *İlmü'l-mûsikî*, I, 103; Hâşim Bey, *Hâşim Bey Mecmuası*, İstanbul 1280, s. 29-30; Ezgi, *Türk Musikisi*, I, 65-68; IV, 166-167, 214-216; Özkan, *TMNÜ*, s. 140-145; Rauf Yekta, *Türk Musikisi*, s. 78; Arel, *Türk Musikisi*, s. 22-24, 52-53.



İSMAİL HAKKI ÖZKAN

HİCAZ DEMİRYOLU

II. Abdülhamid tarafından
1900-1908 yıllarında
Şam ile Medine arasında
inşa ettirilen demiryolu.

Hicaz bölgesine demiryolu yapılmasına dair ilk fikirler XIX. yüzyılın ikinci yarısında ortaya atıldı. Alman asıllı Amerikalı mühendis Zimpel 1864'te, Kızıldeniz ile Şam'ı birleştirecek bir demiryolu hattı inşası için Osmanlı Devleti'ne teklifte bulundu. Önceleri cevapsız bırakılan teklif daha sonra incelemeye değer bulunarak uzmanlara havale edildi; ancak yapılan araştırma ve tetkikler sonunda, bölgede yaşayan kabilelerin tepkilerine yol açabileceği ve denizyolu taşımacılığının demiryolu inşaatına göre daha ucuz olduğu gerekçeleriyle reddedildi. 1874'te benzer bir öneri de ordudaki bazı subaylardan geldi; öneride, Medine ile Mekke arasına döşenecek bir demiryolu hattının Hicaz bölgesindeki Osmanlı hâkimiyetini kuvvetlendireceği ileri sürülmekteydi. 1891'de Hicaz kumandanı Osman Nûri Paşa da İstanbul'a gönderdiği bir raporda, Cidde-Mekke arasına döşenecek bir şimendifer hattının bölge için gerekliliği ve önemi üzerinde duruyordu. Osman Nûri Paşa'nın

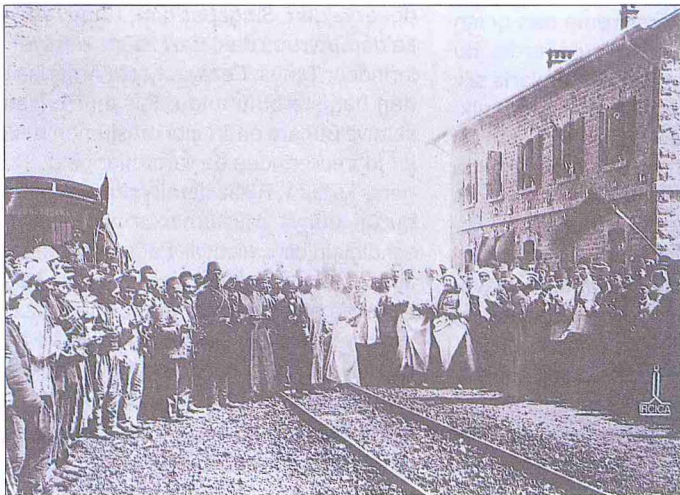
bu raporu bir süre sonra üç kişilik bir komisyonda ele alındı ve mâkul bulunarak Cidde-Mekke arasında yapılacak bir demiryolunun özellikle hacıların yol boyunca çektikleri sıkıntıları ortadan kaldıracağı ifade edildi. Aynı günlerde Hindistanlı gazeteci Muhammed İnşâallah da Mekke ve Medine'den geçip Yemen'de sona erecek bir demiryolunun propagandasını yapmaktaydı. Hicaz bölgesine demiryolu inşasına dair en kapsamlı teklif 1891'de Ahmed İzzet Efendi'den geldi. O sırada Cidde evkaf müdürü olan İzzet Efendi sunduğu raporda, Şam'dan başlayarak Medine'ye kadar getirilecek bir demiryolunun Hicaz'a yönelecek dış saldırılarla bölgede çıkabilecek isyanlara karşı önemli bir savunma vasıtası oluşturacağını, aynı zamanda hac yolculuklarını da büyük ölçüde kolaylaştıracağını yazmaktaydı. II. Abdülhamid, ilgisini çeken bu teklifi incelemek ve görüşünü bildirmek üzere Erkân-ı Harbiyye Feriki Mehmed Şâkir Paşa'ya havale etti. Mehmed Şâkir Paşa, kendisine gönderilen raporu yalnız incelemekle kalmayıp demiryolu hattının tahmini maliyetini de hesaplayarak geçeceği güzergâhı gösterir bir harita ile birlikte padişaha sundu. Proje hakkında Derviş ve Gazi Ahmed Muhtar paşaların

da fikirlerini alan II. Abdülhamid kesin kararını vererek 2 Mayıs 1900 tarihinde yayımladığı bir irade ile inşaata başlanmasını emretti ve inşaat 1 Eylül 1900 tarihinde yapılan resmî bir törenden sonra başladı. İlk aşamada Şam'dan Mekke'ye ulaşması planlanan demiryolu hattının ileride Akabe ve Cidde'ye bağlanması, hatta Yemen'e kadar uzatılması düşünülmüştü.

Hicaz demiryolunun yapılmasındaki sebeplerin başında askerî, siyasî ve dinî amaçlar gelmekteydi. Her şeyden önce demiryolu bölgeye asker sevkini hızlandıracığından muhtemel ayaklanmalara ve dışarıdan vuku bulacak saldırılara karşı savunma rolü üstlenecekti. Şüphesiz Osmanlı Devleti'nin askerî etkinliğinin artması siyasî otoritenin de bölgede güçlenmesine yardım edecekti. Yalnız savaş ve isyan durumlarında değil normal zamanlarda da Hicaz ile Yemen'e asker ve mühimmat sevkiyatı demiryoluyla yapılacak, böylece Süveyş Kanalı'na duyulan ihtiyaç ortadan kalkacaktı. Ancak kamuoyuna yapılan açıklamalarda projenin askerî ve siyasî yönünden ziyade dinî amacı ön plana çıkarılıyordu. Hicaz hattı, büyük zahmet ve meşakkatlerle yapılabilen hac yolculuğunu kolaylaştırarak, büyük bir dinî hizmete vesile olacaktı; çünkü Suriye'den Medine'ye yaklaşık kırk, Mekke'ye elli gün süren uzun ve bedevîlerin saldırıları sebebiyle tehlikeli olan yolculuk dört beş güne inecekti. Üstelik demiryolu, hacıların gidiş geliş masraflarını öncekiyle kıyaslanamayacak derecede azaltacak ve bu durum yakın gelecekte hacıların sayısını da arttıracaktı. Proje aynı zamanda II. Abdülhamid'in İslâm âlemindeki itibar ve nüfuzunu da kuvvetlendirecek, müslümanların ortak bir eser ve amaç etrafında dayanışmasını sağlayacaktı. Bunların yanı sıra demiryolunun işletmeye açılmasıyla birlikte ticarî faaliyetlerin gelişeceği, ekonomik canlılıkla birlikte şehirleşmenin de hızlanacağı tahmin ediliyordu.



Hicaz
makamı
seyir
örneği

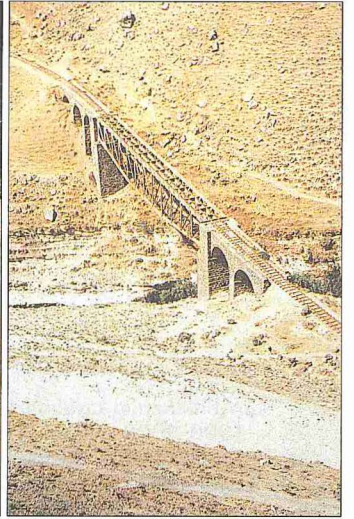
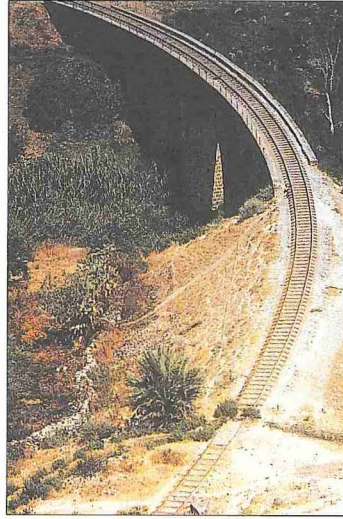


Hicaz
Demiryolu hattı
üzerindeki
bir istasyonun
açılış merasimini
gösteren
fotoğraf
(İRCICA
fotoğraf
arşivi)

Padişahın hattın yapımına başlanmasını emreden iradesinden hemen sonra bütün idarî, malî ve teknik ön hazırlıklar tamamlandı. Öncelikle inşaatın organizasyonunu yürütecek olan Komisyon-ı Âli teşkil edildi. Bu komisyon, padişahın başkanlığı altında Sadrazam Mehmed Ferid Paşa, Ticaret ve Nâfia Nâzırı Zihni Paşa, Mâbeyin ikinci kâtibi Ahmed İzzet Paşa, Bahriye Nâzırı Hasan Hüsnü Paşa ve Bahriye İmalât Komisyonu Reisi Hüsnü Paşa'dan oluşuyor, ayrıca bir başkâtiple iki kâtip yazışma işlerini yürütüyordu; perde arkasındaki asıl idareci ise Ahmed İzzet Paşa idi. Komisyona bağlı olarak inşaat işlerini denetleyen ve biri Suriye valisinin sorumluluğu altında Şam'da, diğeri Beyrut valisinin başkanlığında Beyrut'ta görev yapan iki de önemli alt komisyon vardı. Şam Komisyonu, Hicaz Demiryolu İnşaat ve Muâmelâtı Nâzırı Kâzım Paşa'nın idaresindeydi; Hicaz telgraf hattını inşa eden Sâdik el-Müeyyed Paşa da onun vekilliğini yapıyordu. İnşaatta çalışan bütün teknik personel ve askerî birliklerle işçi ve müteahhitlerin bağlı oldukları bu komisyon, fen heyetinin hazırladığı proje ve tekliflerin incelenmesi, karar almak üzere İstanbul'daki Komisyon-ı Âli'ye sevkî ve inşaat idaresindeki personelin maaş ve ücretlerinin ödenmesiyle ilgileniyordu. 1902'de kurulan Beyrut Komisyonu ise Hayfa şube hattının yapımıyla ilgili işlere bakıyordu.

Hicaz demiryolunun tahminî maliyeti 4 milyon lira olarak hesaplanmıştı. 1901 yılı devlet bütçesindeki harcamaların % 18'ini aşan bu miktar o dönem Osmanlı maliyesi için çok büyük bir meblağdı ve projenin finansmanı konusu önemli bir problem teşkil ediyordu. Devlet gelirleri-

Suriye'nin
Ürdün
sınırına
yakın
bir bölgede
yer alan
Hicaz
demiryoluna
alt köprüler



nin tamamı belirli giderlere tahsis edildiğinden hazineye ek ödenek ayrılması da imkânsızdı. Dış borç ve Doksanüç Harbi tazminat ödemelerinin sürdüğü ve memur maaşlarının maliyeti her yıl sıkıntıya soktuğu bir dönemde maliyeti böylesine yüksek bir projenin gerçekleştirilmesi için finansman meselesinin müslümanlardan toplanacak bağışlarla çözümlenmesine, inşaatın başlangıcında ortaya çıkacak âcil para ihtiyacını karşılamak üzere de Ziraat Bankası'ndan kredi alınmasına karar verildi. Bağış işlerinin organizasyonu İstanbul'da Maliye nâzırının başkanlığında kurulan İâne Komisyonu'na havale edildi. İâne Komisyonu bağışların toplanması ve sarfiyatı ile gerekli belgelerin tanzimi ve defterlerin tutulması işleriyle görevliydi. Komisyon-ı Âli'ye bağlı olarak çalışan ve çok sayıda taşra şubesi bulunan bu komisyonun padişahın onayını almadan harcama yapması yasaktı. Taşra iâne komisyonları, vilâyet merkezleriyle kaza ve nahiyelerde en yüksek mülkî âmirin sorumluluğu altında teşkilâtlanmıştı; fahri üyeleri ise genellikle yörenin ileri gelen zengin şahsiyetlerinden oluşuyordu. Bu komisyonlar muhtarlar ve imamlarla sıkı bir iş birliği içerisindeydi. Bu kişiler halktan bağış toplanması hususunda aktif rol oynuyor, köy veya mahallelerde bağışta bulunabileceklerin listesini hazırlayarak topladıkları paraları İâne Komisyonu şubelerine teslim ediyorlardı. Taşra komisyonlarının toplanan bağışlar önce vilâyet merkezindeki iâne sandıklarında saklanıyor, daha sonra belirli bir miktara ulaşıncaya orada bulunan bir Osmanlı bankası şubesine yatırılıyordu. Bankanın bulunmadığı yerlerde ise bağış paraları posta havalesiyle İstanbul'daki İâne Komisyonu'na gönderiliyordu.

Bağış miktarının istenilen seviyeye ulaşması için başarılı çalışmalar yapıldı. Hicaz demiryolu projesinin yalnız Osmanlılar'ın değil bütün müslümanların ortak eseri olduğu ve İslâmîyet'e bağlılığın bu dinî amaçlı projeye destek vermeyi gerektirdiği tezi işlendi. Projenin halka benimsenmesinde özellikle ülke içindeki ve dışındaki din adamlarıyla inançlı gazeteci ve tüccarlardan faydalanıldı. Osmanlı topraklarını bir ağ gibi saran iâne komisyonlarının fahri üyeleri birer "bağış çağırıcısı" olarak çalıştı. Yurt dışındaki Osmanlı temsilcilikleriyle İslâm ülkelerindeki resmî-sivil birçok kişi bağış kampanyasına destek verdi ve ilk bağış 50.000 lira ile II. Abdülhamid'den geldi. Onu diğer devlet adamları ve bürokratlar takip etti; bu arada çok sayıda memur kendi arzusuyla birer maaşını bağışladı. Resmî nitelikteki yardımların ardından halkın bağışları geldi. Binlerce Osmanlı vatandaşından başka diğer müslümanlardan da yardımlar geliyordu. Başta Hindistan, Mısır, Rusya ve Fas müslümanları olmak üzere Endonezya'dan, Singapur'dan, Güney Afrika'dan, Avrupa'daki bazı İslâm cemiyetlerinden, Tunus, Cezayir, hatta Amerika'dan bağışta bulunuldu. Fas emîri, İran şahı ve Buhara emîri gibi müslüman devlet idarecilerinden de yardımlar geldi. Bu geniş katılım, Hicaz demiryolu projesinin bütün dünya müslümanlarıncaya benimsendiğinin bir işaretiydi. Bağışta bulunanları ödüllendirmek için İzzet Paşa'nın tavsiyesiyle nikel, gümüş ve altından Hicaz demiryolu madalyaları ihdas edildi ve bu madalyalar halkı bağış yapmaya yöneltmede önemli bir rol oynadı.

İnşaatın ilerlemesiyle artan masraflar, demiryolunun yalnız bağışlardan finanse edilemeyeceği gerçeğini ortaya çıkardı.



Gümüş
Hicaz
Demiryolu
madalyası

Bunun üzerine yeni gelir kaynakları bulmak amacıyla memur maaşlarından zorunlu kesintiler yapıldı; resmî evrak ve kâğıtlar bastırılarak satışa sunuldu; ilmûhaber adı altında îâne pulları çıkarıldı; Yemen ve Trablusgarp'ta tedavülden kaldırılacak riyaller İstanbul'a getirtilerek medidiyelerle değiştirildi ve bu işlemde elde edilen kâr proje fonuna aktarıldı; çeşitli isimlerde harç ve vergiler konuldu; eski pullar satıldı; kartpostal ve cüzdanlar çıkarıldı; bazı madenlerin işletme imtiyazları Hicaz Demiryolu Komisyon-ı Âlisi'ne verildi; kurban derilerinin satışından elde edilen paralar ve ayrıca hattın tamamlanan kısmında yapılan yolcu ve eşya nakliyatı hâsılatı fona bırakıldı. Böylece demiryolu fonunun malî kaynaklarının 1/3'ü bağışlardan, 2/3'ü diğer gelirlerden sağlandı ve başarılı bir malî yönetim sonucu 1900-1908 yılları arasındaki inşaatın gelirleri giderlerinden fazla olarak gerçekleşti.

Demiryoluna 1,05 m. açıklıkta dar hatlı raylar döşendi. Dar hattın tercih edilmesindeki en önemli sebep maliyetinin daha ucuza çıkması, yapımının daha kolay gerçekleşmesi ve çok yoğun olmayan bir trafik için kâfi geleceğinin düşünülmesiydi. Demiryolunun teknik işlerinin idaresi 1901'de Alman mühendisi Meissner'e verildi; onunla birlikte on yedisi Türk, on ikisi Alman, beşi İtalyan, beşi Fransız, ikisi Avusturyalı, biri Belçikalı ve biri Rum olmak üzere kırk üç mühendis çalışıyor-

du. İnşaat ilerledikçe Avrupalı mühendislerin sayısı azalırken Osmanlı mühendislerinin sayısı arttı ve edindikleri tecrübe sayesinde kutsal topraklardaki inşaatı tamamen müslüman mühendisler gerçekleştirdi. İşçiler büyük ölçüde askerî birliklerden sağlandı. Sayıları 7500'ü bulan Osmanlı askerleri subayların idaresinde inşaatın daha çok basit ve kaba işlerinde kullanıldı. Piyade taburları toprak kazma, ocaklardan taş çıkarma, traverslerin altlarını besleme, duvar örme; istihkâm bölüğü demircilik, marangozluk, ateşçilik ve makinistlik gibi işleri görüyor; telgraf müfrezesi hattın telgraf işlerinde ve istasyonların haberleşme memurluklarında, bahriye askerleri ise Beyrut ile Hayfa limanlarına gelen demiryolu malzeme ve araçlarının nakliyatında çalışıyordu. Askerî birliklerin yanı sıra hat güzergâhında yaşayan ve "amele-i mükellefe" olarak adlandırılan yerli halk ile Avrupalı işçi ve ustalardan da faydalandı. Özellikle uzmanlık ve ustalık gerektiren tünel ve istasyon yapımı, travers ve ray döşenmesi, dinamit patlatma, kayaları delme türünden işlerde İtalyanlar, Ruslar, Karadağlılar, Arnavutlar ve Rumlar'dan istifade edildi. İnşaatla çalışan erlere 1 m³ toprak tesviyesi için 1, 1 m³ balast hazırlanması için 2 ve 1 m. yarma ameliyesi için 3 kuruş veriliyor, ayrıca terhisleri erken yapıyordu.

Demiryolu inşaatına Şam-Der'a arasında başlandı ve 1903'te Amman'a, 1904'te

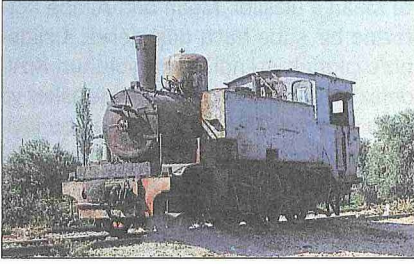
te Maan'a ulaşıldı. Maan'dan Akabe körfezine bir şube hattı döşenerek Kızıldeniz'e çıkmak istendi. Demiryolunun Kızıldeniz'e ulaşması ile gerektiğinde asker ve silâh sevkiyatı kolaylaşacağından bu kıyıların savunma gücü artacaktı. Ancak Osmanlı Devleti ile Mısır arasında 1906'da beliren sınır anlaşmazlığı konusunda İngiltere'nin Mısır lehinde girişimlerde bulunması üzerine hattın inşasından vazgeçildi. Tarihe "Akabe meselesi" olarak geçen bu hadise, gerçekte İngiltere'nin Kızıldeniz'deki askerî üstünlüğünü tehlikeye düşürmeme isteğinden kaynaklanmaktaydı.

Daha önce yapım imtiyazı bir İngiliz şirketine verilmiş olan Hayfa demiryolu, şirketin başarısızlığı yüzünden inşaat malzemeleriyle birlikte satın alınarak 1905'te tamamlandı ve Der'a Hayfa'ya bağlandı; böylece Hicaz demiryolu Akdeniz kıyılarına ulaştı. Demiryolunun 460. kilometredeki Maan'a varmasından sonra inşaatla işletme işleri birbirinden ayrılarak bir işletme idaresi kuruldu ve demiryolunda yolcu ve eşya taşımacılığına başlandı (1905). Aynı yıl Müdevvere'ye, bir yıl sonra Medâin-i Sâlih'e ulaşıldı. Bu noktadan sonraki inşaatın tamamı müslüman mühendis, teknisyen ve işçiler tarafından gerçekleştirildi. el-Ülâ'ya 1907'de, Medine'ye 1908'de varıldı. Hayfa şubesiyle birlikte 1464 kilometreyi bulan Hicaz demiryolu 1 Eylül 1908 tarihinde yapılan bir törenle bizzat II. Abdülhamid tarafından işletmeye açıldı. 1909'da Hayfa-Şam arasında her gün, Şam ile Medine arasında ise haftada üç gün karşılıklı yolcu ve ticarî eşya taşıyor, lüzumu halinde inşaat malzemeleri, askerî erzak ve hacıların nakli için ilâve tren seferleri düzenleniyordu. Hat güzergâhında irili ufaklı çok sayıda istasyon bulunması ve hareket saatlerinde namaz vakitlerinin dikkate alınması yolcular açısından kolaylık sağlamaktaydı. Hicaz hattında işleyen vagonlardan biri "mescid vagonu" olarak tahsis edilmişti.

Hicaz demiryolunun lokomotif, vagon, ray ve çelik travers gibi önemli makine ve malzemeleri Almanya, Belçika ve Amerika'dan sağlandı; bazı yolcu vagonları da Tersâne-i Âmir'e'de yapıldı. İnşaatın ilk yıllarında ahşap, daha sonra çelik traversler kullanıldı. Yurt dışından ithal edilen malzemeler denizyolu ile Beyrut'a getirilerek oradan bir Fransız şirketine ait Beyrut-Şam-Müzeyrib hattıyla Şam'a taşınıyor ve bundan dolayı Beyrut Rıhtım Şirketi'ne geçiş ücreti ödeniyordu. Hayfa şu-



Hicaz Demiryolu hattının son durağı olan Medine Garı'nın genel görünüşü ile alınılığından bir detay



Güney Suriye'de Der'a yakınında Hicaz demiryolundan kalan bir lokomotif

be hattının faaliyete geçmesinden sonra gelen malzemeler Hayfa Limanı'nda boşaltıldı.

Demiryolunun inşaatı aşırı sıcaklık, kuraklık, su sıkıntısı ve kötü arazi şartlarının getirdiği tabii zorluklarla bedevilerin engellemelerine rağmen kısa kabul edilebilecek bir sürede tamamlanmıştı. Bedeviler, başta Yenbu' ve Cidde olmak üzere Kızıldeniz'in kuzey limanlarından Medine ve Mekke'ye giden hac yolcularını develerle taşıma, rehberlik ve muhafazalık etme işlerini yürüterek büyük miktarda para kazanıyorlar, öte yandan Osmanlı Devleti'nden maaş ve hediye almalarına rağmen zaman zaman kervanlara ve hac kafilelerine saldırıp yağmacılık yapıyorlardı. Demiryolunun işletmeye açılmasıyla hac ve ticaret trafiğinin değişmesi onların bu kazanç kaynaklarını kısa sürede kurutacaktı. Ancak bedevilerin hatta yönelik yoğun tepkilerinin sebebi sadece iktisadî değildi. Bedevî liderleri, Hicaz demiryolunun bölgede Osmanlı askerî ve siyasî etkinliğini arttırıp yerel güçlerin nüfuzunu kıracağından endişe ediyorlardı. Nitekim inşaatın Medine'ye doğru ilerlediği 1908 yılında şiddetlenen bedevî saldırıları onların işin farkında olduğunu göstermektedir. Yalnız 1908'de demiryolu ve telgraf tellerine yapılan sabotaj ve saldırı sayısı 128'i buldu. Saldırıların yoğunlaşması hattın korunması için alınan tedbirlerin arttırılmasına yol açtı. Buna rağmen saldırıların arkası kesilmedi ve şiddetli çarpışmalar oldu; meselâ 1908 Temmuz sonlarında bir gece baskınıyla 300'e yakın Osmanlı askeri katledildi. Tecavüzler demiryolunun Medine'ye ulaşmasından sonra da sürdü.

II. Abdülhamid'in tahttan indirilmesinden (26 Nisan 1909) önce resmî belgelerde "Hamidiye Hicaz demiryolu" olarak

da geçen Hicaz demiryolu 1917 yılına kadar yapılan Akkâ-Beledüşşeyh (17 km.), Afûle- Lüd (100 km.), Vâdiüssûr-el-Avca (155 km.), et-Tin-Beytülhanum (39 km.) şube hatları ve Kademişerif'ten Şam'a döşenen raylarla 1750 km. uzunluğa erişti. Yapımı bütün müslümanların ortak isteği olan Medine-Mekke ve Mekke-Cidde hatları ise Şerîf Hüseyin ve onun kışkırttığı bedevî şeyhlerinin karşı koyması üzerine gerçekleşmedi. Şerîf Hüseyin, demiryolunun Mekke ve Cidde'ye kadar uzatılması halinde siyasî ve askerî gücünün kırılacağı, bölgedeki kuvvet dengelerinin Osmanlı Devleti lehine değişeceğinin farkındaydı. 1916 yılına kadar sadık dost gibi görünmeye gayret eden Şerîf Hüseyin, gerçekte kendisine bağlı şeyhleri demiryolu yapımı aleyhine ustaca kullanmıştı. Trablusgarp ve Balkan savaşlarının getirdiği siyasî ve ekonomik istikrarsızlığın da etkisiyle Hicaz bölgesinde yeni problemler çıkmasını istemeyen İttihat ve Terakî hükümetleri Şerîf Hüseyin ile ilişkileri bozmamayı ve kendisiyle uzlaşmayı tercih ettiler. Bu düşünceyle 1914'te ona yeni imtiyazlar tanındı ve bedevilerin yoğun tepkisine sebep olan Medine-Mekke ve Cidde-Mekke hatlarının yapımından vazgeçildiği bildirildi.

II. Meşrutiyet'in ilânından sonra 18 Şubat 1909'da Hicaz Demiryolu İdare-i Mâliyyesi Nezâreti unvanı Hicaz Demiryolu Nezâreti şeklinde değiştirilerek sadârete bağlandı ve nâzırlığına Zihni Paşa getirildi. 1909 Senesi Muvâzene-i Mâliyye Kanunu ile nezâretin adı Hicaz Demiryolu Müdiriyyet-i Umûmiyyesi oldu ve 30 Haziran 1910'da da inşaat idaresi işletme idaresine ilhak edildi. 1 Ağustos 1914 tarihinde Hicaz Demiryolu Müdiriyyet-i Umûmiyyesi Evkaf Nezâreti'ne bağlandı ve demiryolu bir vakıf kurumu sayıldı. Bu demiryolu, vakıf müessesesi olarak dünyada devlet tarafından yaptırılan yegâne ulaşım yatırımıydı. Hicaz demiryolu, I. Dünya Savaşı patlak verince Evkaf Nezâreti'nden ayrılarak Harbiye Nezâreti'ne bağlandı. 1916 Haziranında Şerîf Hüseyin'in İngilizler'le gizlice anlaşarak isyan etmesi Hicaz demiryolunun da sonunu hazırladı. İngiliz subaylarının yönlendirdiği bedevîlerin arkası kesilmeyen saldırılarına rağmen hattın büyük bir bölümü Osmanlı kuvvetlerince denetim altında tutuldu. 10 Ocak 1919'da Medine'nin teslim olmasıyla birlikte Hicaz demiryolu üzerindeki Osmanlı hâkimiyeti de sona erdi.

Demiryolu tamamlandıktan sonra Osmanlı Devleti'nin kısa ömrüne rağmen

önemli askerî, siyasî, iktisadî ve içtimai sonuçlar doğurdu. Hicaz bölgesine ve Yemen'e asker, silâh, malzeme ve erzak nakliyatı bu yol üzerinden yapıldı; meselâ 1910 yılında 77.761, 1914'te 147.587 asker sevk edildi. 1910'da ortaya çıkan Havran, Kerek ve Cebelidürûz olayları yine bu hat sayesinde kısa zamanda bastırıldı. Demiryolu, I. Dünya Savaşı ve Hicaz isyanı sırasındaki nakliyat ve askerî operasyonlarda hayati bir ulaşım aracı oldu. Kömür bulunamadığından lokomotifler odunla çalıştırıldı. Yağ sıkıntısı, su problemi, artan trafik ve bedevî saldırıları trenlerin hızlarını büyük ölçüde düşürdü. Bütün bu olumsuzluklara rağmen Sînâ, Filistin, Suriye cephelerine yardım gönderilmesinde ve özellikle Medine'nin Şam'la bağlantısının devam etmesinde Hicaz demiryolu yegâne ulaşım vasıtası idi. Medine'de bulunan mukaddes emanetlerle binlerce sivilin Suriye'ye gönderilmesi yine demiryolu sayesinde gerçekleşti. Bütün cephelerde alınan yenilgilere rağmen Medine'nin 1919 başına kadar teslim olmamasında da hattın önemli payı vardır.

Hicaz demiryolu, I. Dünya Savaşı öncesi sivil taşımacılığında da gittikçe artan bir oranda kullanıldı. 1910'da trenle seyahat eden yolcu sayısı 168.448 iken bu rakam 1913'te 232.563 olarak gerçekleşti. 1911'de Medine'ye trenle gelen hacı sayısı 13.102 idi; yılda ortalama 16.000 hacı Hicaz hattını kullanıyordu. 1908'den 1913'e kadarki dönemde toplam yolcu sayısı yaklaşık 970.000'di. Hicaz hattının çok kullanılmasının bir sebebi de hacılar için daha ucuz ve daha kısa olmasıydı. 2 lira tutan tren ücreti önceki masrafın ancak onda biri kadardı ve bu rahat yolculuk iyi şartlar altında yetmiş iki saat sürüyordu. Yine de demiryolunu tercih eden hacıların sayısında beklenen noktaya ulaşılamadı. Bunun başlıca sebebi Cidde ve Mekke'ye bağlantı yapılamaması ve sağla geçen yıllardır.

Demiryolu sebze, meyve, tuz, piring, meşrubat, tütün, un, kömür gibi ticarî eşya ile hayvan nakliyatı için de bir taşıma vasıtasıydı. 1910'da yaklaşık 66.000 ton ve 1913'te 112.000 ton ticarî eşya ile yine aynı yıllarda 2788 ve 6477 baş hayvan nakledildi. Hattın işletmeye açılmasından sonra Hayfa önemli bir ihracat-ithalât şehri haline geldi ve ekonomisi hızla gelişti. Osmanlı Devleti gücünü demiryolu kenarındaki köy ve kasabalarda daha etkin şekilde hissettirdi. Amman, Maan ve Tebük kısa sürede kalabalıklaştı; Şam'ın ticarî faaliyetleri de olumlu yönde etkilen-



Hicaz demiryolu üzerinde bulunan Tebük İstasyonu

di. Güzergâh üzerinde bulunan yerleşim birimlerinde üretilen malların uzak pazarlara naklinde sağlanan kolaylık buralardaki gelişmeyi hızlandırdı. Aynı şekilde imar ve inşaa faaliyetlerinin artmasında ve birçok kamu binasının yapımında demiryolunun bölgeye getirdiği değişimin payı vardı. Özel tren seferleri düzenlenmesi turistik seyahatleri de çoğalttı. Hatta bir kısım bedevinin yerleşik hayata geçmeye başladığı, bazı Çerkez göçmenlerin demiryolu yakınlarına yerleştiği görüldü. Hicaz demiryolu, yabancı sermaye tarafından yapılan veya işletilen diğer hatlarda istihdam edilmeyen Mühendishâne-i Berri-i Hümayun çıkışı pek çok mühendisin de ilk tecrübe ve yetişme yeri oldu; böylece ileride Cumhuriyet demiryollarının yapımı aşamasında gerekecek bilgi ve tecrübe birikiminin temeli atıldı ve azımsanmayacak kadar çok teknik eleman yetişti. Hicaz demiryolu, meydana getirdiği maddî sonuçların yanı sıra dünya müslümanları arasında ortak bir hedef ve ideal etrafında yardımlaşma ve dayanışma bilincinin oluşmasına da önemli katkı sağlamıştır.

I. Dünya Savaşı'ndan sonra demiryolu dört kısma ayrıldı. Hayfa-Semah hattı Filistin'de, Müdevvere-Medine hattı Hicaz Hâşimî Krallığı ve daha sonra Suudi Arabistan'da, Şam-Der'a, Der'a-Semah hattı Suriye'de, Der'a-Müdevvere hattı ise Ürdün'de kaldı. Suriye, Ürdün ve Filistin'deki hatlar İngiliz ve Fransız mandası altındaki hükümetlerce idare edildi. 1948'de Suudi Arabistan, Ürdün ve Suriye demiryolunun yeniden yapımını görüşmek üzere bir komite oluşturdular. Ancak Arap-İsrail anlaşmazlığı hattın Der'a-Hayfa bölümünün kapanmasına sebep oldu. İngiliz hükümeti Filistin meselesin-

den dolayı gücendirdiği Araplar'ı memnun edebilmek için tamirat işlerini üstlenmiş, fakat bu da 1967 Arap-İsrail Savaşı yüzünden gerçekleşmemiştir. Suriye ve Ürdün'de kalan kısımlarda bazı yolcu ve eşya taşıma trafiği sürmüş, 1975'te de Ürdün fosfat taşımacılığı için Kızıldeniz'deki Akabe Limanı'na kadar uzanan yeni bir hat inşa edilmiştir. Suudi Arabistan sınırları içinde kalan kısım âtil, istasyonlar da metruk bir halde bulunmaktadır.

BİBLİYOGRAFYA :

Hicaz Demiryolu Lâyihası, İstanbul 1324; *Hicaz Demiryolu'nun 1327 Senesi İstatistik ve Sâiresini Mübeyyin Rapordur*, İstanbul 1328; *Hicaz Demiryolu 1330 Senesi İhsâiyat Mecmuası*, İstanbul 1334; *Düstur*, İkinci tertip, İstanbul 1334, VI, 80, nr. 38; s. 161, nr. 75; s. 263, nr. 145; s. 786, nr. 341; s. 819, nr. 361; s. 851, nr. 364; s. 1045, nr. 488; Osman Nuri, *Abdülhamid-i Sâni ve Devr-i Saltanatı*, İstanbul 1327, II, 720, 722, 723; Said Paşa, *Hâtırat*, İstanbul 1328, II, 374-375; Auler Pascha, *Die Hedschasbahn*, Gotha 1906; Sultan Abdülhamid, *Siyasî Hatıratım*, İstanbul 1984, s. 123-124; Muhammed İnsha Allah, *The History of Hamidia Hedjaz Railway Project*, Lahore 1908; M. Larchere, *Büyük Harpte Türk Harbi* (trc. Mehmed Nihad), İstanbul 1928, III, 44-45; Tahsin Paşa, *Sultan Abdülhamid: Tahsin Paşa'nın Yıldız Hatıraları*, İstanbul 1990, s. 28, 86, 256, 348; Feroz Ahmed, *İttihat ve Terakki: 1908-1914* (trc. Nuran Yavuz), İstanbul, ts., s. 224, 225, 229; J. Haslip, *Bilinmeyen Taraflarıyla Abdülhamid* (trc. Nusret Kuruoğlu), İstanbul 1964, s. 256; Naci Kaşif Kıcıman, *Medine Müdâfaası Yahud Hicaz Bizden Nasıl Ayrıldı?*, İstanbul 1971; J. Landau, *The Hejaz Railway and the Muslim Pilgrimage*, Detroit 1971; Cevriye Artuk, "Hicaz Demiryolu Madalyaları", VII. *TTK Bildiriler* (1977), II, 785-791; W. Ochsenwald, *The Hijaz Railroad*, Virginia 1980; a.mlf., "A Modern Waqf: The Hijaz Railway, 1900-48", *Ar.S*, III (1976), s. 1-12; P. Imbert, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri* (trc. Adnan Cemgil), İstanbul 1981, s. 77, 81, 83; U. Fiedler, *Der Bedeutungswandel der Hedschasbahn*, Berlin 1984; Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul 1988, s. 169-173; a.mlf., "Osmanlı Demiryolu İşletmeciliğinde Bir Devlet Girişimi: Hicaz Demiryolu", *İktisat Dergisi*, sy. 292, İstanbul 1989, s. 18-23; sy. 293-294 (1989), s. 29-43; Süleyman Yatak, *Fahreddin Paşa ve Medine Müdâfaası* (doktora tezi, 1990, MÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü), s. 139-145; Feridun Kandemir, *Medine Müdâfaası*, İstanbul 1991; Azmi Özcan, *Pan-İslamizm: Osmanlı Devleti, Hindistan Müslümanları ve İngiltere (1877-1914)*, İstanbul 1992, s. 157-161; Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul 1994; W. Tyler Bliss, "The Sultan's Dummy Railway", *Harper's Weekly* (1906), s. 733-736; Sait Toydemir, "Hicaz Demiryolu İnşaatı Tarihinden", *Demiryollar Dergisi*, sy. 275-278, Ankara 1948, s. 65-68; Osman Erkin, "Türk Demiryolu Tarihçesinden: Hicaz Demiryolu", a.e., sy. 269 (1948), s. 21-25.



UFUK GÜLSOY - WILLIAM OCHSENWALD

HICAZKÂR

(حجازكار)

Türk mûsikisinde bir şed makam.

Dizisi, zirgüleli hicaz makamı dizisinin rast perdesindeki inici şeddidir. Dolayısıyla rast perdesinde bir hicaz beşlisine nevâ perdesinde bir hicaz dörtlüsünün eklenmesinden meydana gelmiştir.

