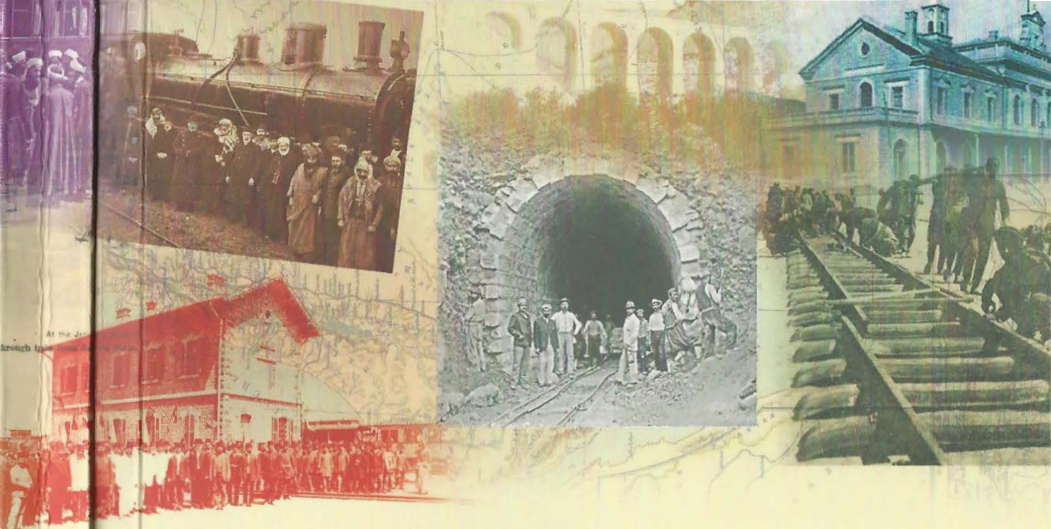


hicaz demiryolu inşa edilirken -I

ŞAM - MAAN HATTI

Auler Paşa

Çeviren: Eşref Bengi Özbilen

TÜRKİYE İŞ BANKASI
Kültür Yayınları

hicaz demiryolu inşa edilirken -I • Auler Paşa

AULER PAŞA

HİCAZ DEMİRYOLU İNŞA EDİLİRKEN - I

ŞAM-MAAN HATTI

ÖZGÜN ADI
DİE HEDSCHASBAHN
Gotha: Justus Perthes, 1906

ALMANCA ASLINDAN ÇEVİREN
EŞREF BENGİ ÖZBİLEN

© TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI, 2011
Sertifika No: 29619

EDİTÖR
DERYA ÖNDER

GÖRSEL YÖNETMEN
BİROL BAYRAM

REDAKSİYON
ALİ SUAT ÜRGÜPLÜ

SON OKUMA
PINAR GÜVEN

DİZİN
NECATİ BALBAY

GRAFİK TASARIM UYGULAMA
TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI

1. BASIM: HAZİRAN 2017, İSTANBUL

ISBN 978-605-295-125-5

BASKI
SENA OFSET AMBALAJ MAT. SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ
MALTEPE MAH. LİTROS YOLU SK. NO:2/4 MATBAACILAR SİTESİ 2 DK: 4NB7
ZEYTİNBURNU / İSTANBUL (0212) 613 38 46
Sertifika No: 12064

Bu kitabın tüm yayın hakları saklıdır.
Tanıtım amacıyla, kaynak göstermek şartıyla yapılacak kısa alıntılar dışında gerek metin, gerek görsel malzeme yayınevinden izin alınmadan hiçbir yolla çoğaltılamaz, yayımlanamaz ve dağıtılamaz.

TÜRKİYE İŞ BANKASI KÜLTÜR YAYINLARI
İSTİKLAL CADDESİ, MEŞELİK SOKAK NO: 2/4 BEYOĞLU 34433 İSTANBUL
Tel. (0212) 252 39 91
Faks (0212) 252 39 95
www.iskultur.com.tr

Anı

hicaz demiryolu inşa edilirken -I

ŞAM-MAAN HATTI

Auler Paşa

Çevirmen
Eşref Bengi Özbilen

TÜRKİYE İŞ BANKASI
Kültür Yayınları

İçindekiler

Önsöz vii
Giriş xi

I Memleket ve Sakinleri 1
II Memleketin Tarihine Kısa Bir Bakış 19
III Demiryolu İnşaatının Tarihçesi 35
IV Şam ile Müdevvere Arasında Tamamlanmış Demiryolunun Tasviri 48
V Hayfa - Der'a Tâli Yolunun Tasviri 60
VI Demiryolu İşletmesinin İdaresi ve Donanımı 69
VII Tekerlekli Malzeme 75
VIII Olağanüstü Engeller ve Bu Engellerin Aşılması 80
1. Su temini 80
2. Yakacak temini 84
3. Seyyal kumların aşılması 85
4. İşçi meselesi ve çözümü 87
IX İnşaatın Yürütülmesi 88
X Demiryolu İnşaatının Hızı ve Maliyeti 95
XI Hicaz Demiryolunun Kapasitesi 97
XII Maan - Akabe ve Amman - Es-Salt Tâli Yol Projeleri 100
XIII Demiryolunun Mekke'ye Kadar Götürülmesi 104
XIV Hicaz Demiryolunun Önemi ve Verimliliği 111
XV Sonsöz 123

EKLER

Ek 1 Keşif Birliği Başkanı Hacı Muhtar Bey'in Müdevvere - Mekke Demiryolu Hattına Dair Raporu 135
Ek 2 Keşif Birliği Başkanı Hacı Muhtar Bey'in Cidde - Mekke Tâli Demiryolu Hattına Dair Raporu 146

Kaynakça 149
Dizin 151

Önsöz

1904 yılının Ağustos ayında zat-ı şahanenin bir iradesi ile şimdiki Evkaf Nazırı Turhan Paşa'nın başkanlığında Hicaz demiryolunun ilk kısmını teşkil eden Şam-Maan hattı ile tâli hat olan Hayfa-Der'a'yı tetkik edip son istasyon olan Maan'dan, açılış törenini yapacak olan imparatorluk heyetine askeri teknik aza olarak tayin olundum.

İslamiyetin kutsal şehirleri olan Şam, Medine ve Mekke'yi yaklaşık 1.800 kilometre uzunluğunda, büyük kısmı çölden geçen bir demiryoluyla birleştirmesi kararlaştırılmış olan bu muazzam demiryolu inşaatı hakkında almış olduğum notları önceleri yayımlamayı düşünmüyordum. Fakat Almanya'da uzunca bir tatil yaparak geçirdiğim son yaz çeşitli çevrelerde, özellikle de eski meslektaşlarım arasında, bu demiryolu inşaatına o kadar büyük bir ilgi olduğunu gördüm ki nihayet notlarımı yayımlamaya karar verdim.

Hicaz demiryoluna gösterilen ilgi çeşitli sebeplerden dolayı haklıdır. Her şeyden önce var oluşunu siyasi, stratejik veya iktisadi sebeplere değil, kutsal şehirler Medine ve Mekke'nin İslam dini mensuplarına Kuran tarafından farz olan ziyaretini kolaylaştırmak için ortaya çıkıp halifenin kararında ifadesini bulan bir dini ihtiyaca borçludur. Bu dini gayeye uygun düşen bir şekilde demir-

yolu inşaatının masrafları başlıca bütün İslam dünyasının gönüllü bağışlarıyla karşılanmış ve inşaatın kendisi Osmanlı hükümetinin idaresi altında yürütülmüştür –ki bu şimdiye kadar hiç görülmemiş bir yenilikti. Çünkü Osmanlı İmparatorluğu'ndaki diğer bütün demiryolları, yabancı şirketler tarafından inşa edilmiştir ve onlar tarafından işletilmektedir. Bu yüzden bu demiryolları vasıtasıyla temin edilen ve kısmen hatırı sayılır meblağdaki kârlar Osmanlı Devleti için kayıp teşkil etmektedir. Osmanlı hükümetinin Hicaz demiryolunun inşası esnasında kendi ayakları üstünde durma gayreti, kendi menfaati bakımından sadece sevinçle karşılanabilir.

Hicaz demiryolunun askeri bakımdan ilgi uyandırması, esas itibariyle Türk askerleri tarafından inşa edilmiş olmasındandır. Bu değerli yardım sayesinde demiryolunun şimdiye kadar tamamlanan kısmı nispeten çabuk ve ucuz inşa edilmekle kalmamış, neredeyse hiç kimsenin yaşamadığı kurak çöller bölgesinde tüm demiryolu teşebbüsünün gerçekleşmesi ancak bu şekilde mümkün olmuştur.

Tuttuğum kayıtların tamamlanması için gereken bilgiler bana padişahın ikinci mabeyincisi ve demiryolu teşebbüsünün en gayretli teşvikçisi olan İzzet Paşa ile benim çok değer verdiğim vatandaşım, demiryolu inşaatının yorulmak bilmeyen dirayetli teknik yöneticisi başmühendis Meissner[1] tarafından seve seve temin edilmişlerdir. Her iki beyefendiye de burada en derin teşekkürlerimi sunarım.

Aşağıdaki yayınla Hicaz demiryolunun, fakat özellikle de yiğit Osmanlı askerlerinin yaptıkları olağanüstü

1 Heinrich August Meissner, 7 Mart 1906'da paşa unvanı almıştır.

çalışmaların bilinmesine ve hak ettiği şekilde değerlendirilmesine katkıda bulunmaya muvaffak olduysam kendimi mesut addederim. Benim demiryolunun inşası ve çevresindeki tarihi olduğu gibi coğrafi ve etnografik bakımdan ilginç yöreleri görmemi sağlamak lütfunda bulunan zat-ı şahanelerine olan teşekkür borcumu daha iyi bir şekilde ifa edemeyeceğime inanıyorum.

İstanbul, 1 Haziran 1906
Auler Paşa

Giriş

Avrupa dünyası Hicaz demiryolu hakkında, ilk defa II. Abdülhamid'in tahta çıkışının yıldönümü anısına 1 Eylül 1904'te Suriye'nin güney kısmında sapa kalan Maan'da bu tür merasimlerin alışılmış öneminden çok daha öteye geçen ve bütün İslam dünyasında büyük yankı uyandıran bir açılış töreninin yapılmasını emrettiği zaman bir şeyler duymuştur. O zamana kadar kamuoyu sadece, büyük hükümdarın Şam'dan İslamiyetin kutsal yerlerine ziyareti, nispeten fakir ve zayıf hacılar için de mümkün kılmak üzere bir demiryolu hattının döşenmesini planladığını ve bu mübarek iş için gereken inşaat masraflarının müminlerin bağışlarıyla karşılanacağını biliyordu. Başlangıçta hiç kimse tam olarak bunun yapılacağına inanmıyordu; para temini için hiç alışılmamış olan bu usul, şüpheci Avrupalılara göre başarıyı imkânsız kılıyordu.

Ayrıca para temini konusunda benzer bir proje Abdülkerim Nadir Paşa'nın Tuna boyundaki eski Harbiye nazırı merhum Ferik Necip Paşa tarafından Bağdat demiryolu için düşünülüp tasarlandıysa da inandırıcı olmayan bir baş sallayışla karşılanıp bundan vazgeçilmişti.

Hicaz demiryolu için de benzer bir son kehanetinde bulunuluyordu, ama bu boşunaydı. 1.800 kilometre

uzunluğundaki hattın büyük bir kısmı bugün tamamlanmış vaziyette olup inşaat hızla ilerlemektedir. Bu, Türk milletinin padişah bir kere iradesini tebliğ edip kararından vazgeçmediğinde neleri yapmaya kadir olduğunun ispatıdır. Aynı zamanda dini unsurların İslam dünyasında her zaman ne kadar güçlü bir etkisinin olduğunun da ispatıdır. Demiryolu inşaatına katkıda bulunmak hayırlı bir iş sayılmaktadır ve bu söz Şark'ta sihrini kaybetmemiştir.

Demiryolu genelde, padişahın kutsal yerlerin muhafızlarına gönderdiği hediyeleri taşıyan ve binlerce müminden kimilerinin hiç geri dönmediği uzun ve tehlikeli bir yolculuk için katıldıkları kervanların geçtiği eski hac yolunu takip etmektedir. Bu yolculuk bundan böyle beş günde tamamlanabilir hale gelecek ve bir kez olsun peygamberin yaşamış olduğu yerde dua etmek arzusunu yüreklerinde taşıyan Rumeli, Anadolu ve Suriye'deki sayısız Müslümanın hasreti giderilmiş olacaktır.

Bu, eski nesle bir mucize gibi görünmektedir. Abdülhamid, bütün İslam halkları nezdindeki itibarını bu derece yükseltecek neredeyse başka bir teşebbüs düşünemezdi. Demiryolu bir kere Mekke kapılarına ulaşınca, şüphesiz Şam ve Halep üzerinden Anadolu demiryolu ağı ve Bağdat hattı ile de bağlantı sağlanacak ve böylece demiryolu kesintisiz olarak İstanbul'dan Mekke-i Mükerreme'ye kadar uzanacaktır.

II. Abdülhamid'in bütün İslam dünyasını ya kendi idaresi altında veya en azından kendi nüfuz dairesinde daha sıkı ve güçlü şekilde bir araya getirmek yolunda büyük ısrarla sürdürdüğü bir tutumu var. Bu gayret, kadim Arabia Felix[2] olan Yemen diyarında hâlâ

2 Eskiçağda Yemen'e Arabia Felix, yani Mesut Arabistan deniyordu (ç.n.).



Hicaz demiryolunun inşası

zorlu mücadeleler vermek zorunda olsa da Osmanlı hâkimiyetinin tanınmasının büyük ilerlemeler kaydettiği Arabistan'a da son zamanlarda yayılmıştır. Padişahın, hudutlarda Hıristiyan Avrupa'nın tahakküm sahası karşısında meydana gelmiş kayıpları İslam dünyası içinde telafi etmek için, tabiri caizse, içeride fetihler yapmaya yönelik siyasetine, kutsal yerlere giden demiryolunun açılması muazzam bir destek sağlayacaktır. İmparatorluğun güney vilayetlerinin çok uzak mesafelerde bulunmaları şimdiye kadar orada söz sahibi olmanın karşısındaki en büyük engeldi. Yanı sıra kuzeyde büyük bir tehlike ortaya çıktığı zaman, oraların gücünden savunma için faydalanmayı da imkânsız kılmıştı. Osmanlı İmparatorluğu'nun Tuna boylarında ve Balkan Yarımadası'ndaki bütün eski harplerinde daima kuvvetinin sadece yarısını er meydanına sürebildiği unutulma-

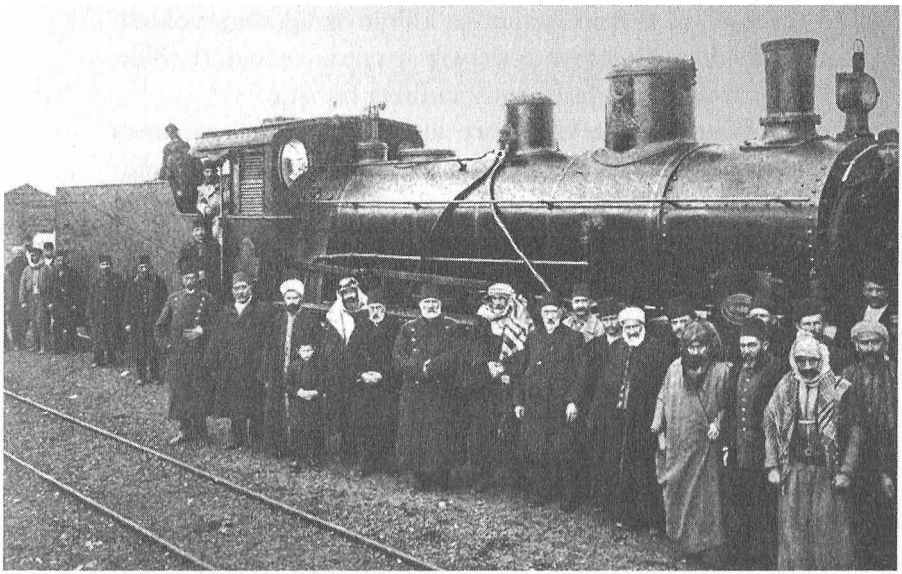
malıdır. Asya'daki daha uzak vilayetler savunma için tek kişi bile vermemekle kalmıyor, aksine bir ayaklanmaya kurban gitmemek için oralarda ayrıca daha büyük bir işgal kuvveti bulundurma gereği duyuyorlardı. Basra Körfezi'ne ve Ölü Deniz'in (Kızıldeniz) orta kesimine uzanan demiryolu hatları tamamlanır tamamlanmaz bu durum değişecektir. İmparatorluk böylece bir anlamda gençleşecek ve taze kuvvet kazanacaktır.

Padişahın Maan'a gönderdiği özel heyetin mensuplarından biri bu yazıyı kaleme alan, bize bu kayda değer seyahati renkli ve etkileyici bir şekilde tasvir eden, aynı zamanda demiryolunu tam bir şekilde anlatan ve onun kendine has yapılış tarihçesini kısaca sunan General Auler'dir.

Osmanlı ordusunun hizmetine girmeden önce Alman askeri mühendisler kolordusuna mensup olan yazar, bize sadece konuya vâkıf bir kalemden teknik rapor sunmuyor, çalışmasına bunu çok aşan bir değer kazandırmasını da biliyor.

Rapor coğrafi, etnografik, arkeolojik ve tarihi bakımdan aynı derecede ilginç olan ve araştırmacılara bazı zengin defineler sunması ihtimal dahilinde olan Doğu Ürdün toprakları, Hicaz ve Orta Arabistan'ın şimdiye kadar az bilinen veya hiç bilinmeyen yöreleri bakımından bir ilk tanıtım teşkil ediyor. Hele geçen yılın sonunda Akabe Körfezi hizasındaki Müdevvere'ye kadar bitirilen ve o tarihten beri de Müdevvere-Tebûk hattında süratle ilerleyen demiryolu hattı bütünüyle tamamlanır tamamlanmaz en eski Sami kültürü ve tarihine dair pek çok yeni malumat edinilecektir.

Fakat bu arada modern Osmanlı hayatına dair edinilen bakış da daha az heyecan verici değildir. Hicaz



Abdülhamid *adlı lokomotif*

demiryolunun yapım tarihi Osmanlı ırkının dikkat çekici doğaçlama istidadını ve böylece Avrupa'da hak ettiği değer verilmeyen hayatta kalma kabiliyetini açıkça gösteriyor. Daha Şark'ta çalıştığım dönemde zor görevlere nasıl yetersiz vasıtalarla başlandığı, fakat bütün beklentilerin aksine iyi niyet, uyum kabiliyeti ve her engeli kolayca aşan naif bir sebatla sonunda bu görevlerin halledildiği beni çok kere şaşırtmıştır. İtinalı hazırlıklar yapmaya alışmış olan Avrupalılara yapılması imkânsız görünen şeylere pervasız bir cesaretle ve Allah'ın inayetine sığınarak başlanmış ve göründüğünden çok daha kolaylıkla üstesinden gelinmiştir. Bizim için bundan alınacak bazı dersler vardır. Fakat burada, hiçbir araç gereç, yiyecek, barınak, hatta su ve yakacak dahi bulunmayan ve binler-

ce kişinin, araştırmacının ve kültür öncülerinin yokluklarla dolu bir hayat geçirmek zorunda oldukları çölde, inşaat yapmak alışılmamış zorlukta bir iştir.

General Auler'in raporu ile okuyucu, aynı zamanda Türk milletinin nevi şahsına münhasır tabiatına dair yeni ve kendisini bile şaşırtan bir görüş kazanıp Osmanlı Devleti'nin başından geçen bütün fırtınalara rağmen ayakta kalabilmesini ve kayda değer bir geleceğin onun için kesin olduğunu anlayabilir.

Königsberg - Prusya, Mayıs 1906
Baron von der Goltz
Piyade orgenerali

I
Memleket ve Sakinleri

Hicaz demiryolunun geçtiği bölge, 31-34 derece kuzey enlemleri ile 35-40 derece doğu boylamları arasında yer almaktadır. Kuzeyde –Osmanlı İmparatorluğu'nun Suriye vilayetine ait olan– Doğu Ürdün ile güneyde Arap vilayeti olan Hicaz'ı içine alır. Bu ikisi takriben Akabe-Tebûk hattında buluşmaktadır.

Doğu Ürdün kuzeyde Şam ovası, batıda Şeria Nehri'nin kaynaklarından Akabe Körfezi'ne kadar uzanan derin çukurla, doğuda ise Suriye Çölü'yle sınırlıdır. Hicaz'ın sınırlarını batıda Ölü Deniz ve Akabe Körfezi, güneyde Arap vilayeti Yemen, doğuda Arabistan çölü teşkil eder.

Suriye'nin Akdeniz'e paralel uzanan ve birbirlerinden derin Şeria Vadisi'yle ayrılan iki dağ silsilesi Doğu Ürdün'ü uzunlamasına kat eder. Daha ileride Doğu Ürdün sıradağları, Ölü Deniz sahiline paralel uzandıktan sonra dik bir şekilde inen Hicaz dağlarına karışır.

Doğu Ürdün'ün ve Hicaz'ın dağ silsileleri doğuda yayla karakterini alır ve gittikçe düzleşerek Suriye ve Arabistan çöllerinin geniş alanı içinde kaybolur. Bu yayladan kuzeyde iki dağlık bölge özellikle kendini belli eder. Bunlar Şeria Nehri'ni besleyen başlıca kaynakların bulunduğu Cebel Şeyh ve Şam'ın güneydoğusundaki Havran'dır

(Cebel-i Dürûz). İlki kuzeydoğudan güneybatıya yaklaşık 25 kilometre kadar uzanır ve 2.760 metrelik bir yüksekliğe ulaşır. İkincisinin uzunluğu ise kuzey-güney istikametinde 70 kilometre kadar olup en yüksek tepeleri 1.800 metreyi geçer.

Havran dağları güneyde tedricen Suriye Çölü'ne karışırken Cebel Şeyh dağ silsilesi Şeria Nehri'nin doğu kıyısı boyunca güney istikametinde uzanır. Şeria Nehri ile Ölü Deniz'e açılan derin vadilerle –gerçi en yüksek yerleri Doğu Şeria yaylasından pek fazla yüksek olmayan– Côlân, Aclûn, Belka, Moab ve Edom dağlık yörelerine bölünür.

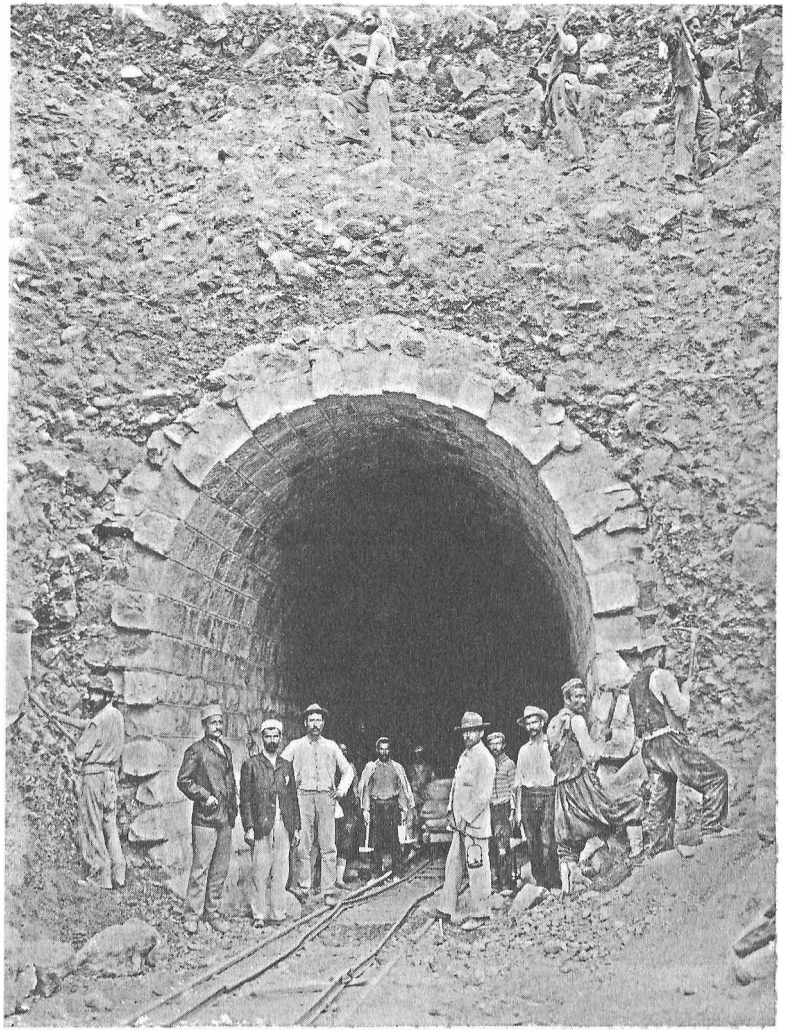
Bu vadilerden en önemlisi Côlân ve Aclûn mıntıkalarını birbirinden ayıran ve Hayfa-Der'a tâli hattının Şeria Vadisi ile yayla arasındaki neredeyse 800 metreyi bulan irtifa farkını aşmak için içinden geçtiği Yarmuk Vadisi'dir.[1]

Doğu Ürdün dağlarının tedricen karıştığı Hicaz dağ silsilesi Ölü Deniz sahili boyunca uzanır ve en önemli yükseltiye Sina Yarımadası'nın güney ucunun karşısında Cebel Şâr'da (2.759 metre) ulaşır. Buradan itibaren güney istikametinde önce Cebel Radva'ya (1.800 metre) ve sonra Cebel Subh'a kadar sürekli alçalır. Mekke ve Medine şehirleri dağ silsilesinin taraça şeklindeki yamaçlarında vaha gibi olan vadilerde kurulmuştur.

Hicaz dağ silsilesi de Doğu Ürdün'deki gibi birçok vadiyle kesilmektedir ki aralarında bilhassa Vadi el Hamd öne çıkar. Hicaz'ın asıl coğrafi hududunu teşkil eder ve Ölü Deniz ile Basra Körfezi arasında su ayrımını oluşturan Hayber hârrâsından (volkan bölgesi) kaynaklanır. Basra Körfezi'ne dökülen önemli Vadi er Rumma'nın kaynağı da buradadır.

---

1 Yarmuk: (Ar.) Şeri'atü'l-Menâdire.



Hayfa-Der'a arası inşa edilen tünel

Doğu Ürdün'ün su kaynakları kıttır. Batı sınırını Taberiye Gölü'nden geçen ve Ölü Deniz'e dökülen Şeria Nehri teşkil eder. Bu nehrin özelliği, yatağının deniz seviyesinin epeyce altında olmasıdır (Şeria Nehri üstündeki demiryolu köprüsünde bu irtifa eksi 250 metredir). Doğu Ürdün yaylasından gelen kollar, gerçi Şeria Nehri'ne su sağlar ama bu genellikle yağmur mevsiminde olur. Sıcak yaz aylarında bu kollar, hatta Yarmuk bile kurur ve sadece Şeria Nehri'nde su bulunur.

1904 yılının en sıcak mevsiminde, Ağustos ayının sonunda Cisrü'l-Mecâmi'deki demiryolu köprüsünü incelediğim sırada Şeria Nehri bile taşlı yatağında tembel tembel akıyordu ve derinliği 25-50 santimetre olan suyu, yatağında görülen taşların üstünü bile örtemiyordu. Doğu Ürdün'de güneye doğru gittikçe suyun miktarı azalır; bu kıtlık, Hicaz vilayetinde en üst seviyeye ulaşır. Burada hiç nehir ve göl yoktur, sadece birkaç derin vadide kısa süren yağmur mevsiminde su bulunur; uzun yaz mevsiminin tamamı kurak geçer.

Yağmur mevsimi kısadır, yağışlar genellikle kasım ayından mart ayına kadar olur, o zaman da o kadar çok su taşınır ki vadiler coşkun dağ derelerine dönüşür. Yağmur mevsimini yedi sekiz sıcak ve kurak yaz ayı takip eder; ilkbahar ve sonbahar gibi geçiş dönemleri yoktur. Yazın bulutsuz güney göğünün kızgın güneş ışınları, etkisinden bir şey kaybetmeden ağaçsız ve gölgesiz çöle dolar. Hicaz'ın en güney kısmında gölgede 35° Reomür'ü[2] bulan bu kızgın güneşin altında bütün bitkiler kavrulup kurur.

2 Reomür ölçeği veya Reomür termometresi (°Ré, °Re, °R) suyun donma ve kaynama noktalarını 0 ve 80 derece kabul eden bir sıcaklık ölçüm aracıdır. Bu termometre adını René Antoine Ferchault de Réaumur'den alır. 1 Reomür, 1,25 °C'dir. 35° Reomür, yaklaşık 44 °C'dir (ç.n.).

Isının etkisini belirleyen denizden esen rüzgârlar pek etkili olmadığı için, gündüz ve gece arasındaki sıcaklık farkı büyüktür. Bu yüzden geceler serindir ve zaman zaman kavurucu gündüz vaktiyle büyük tezat teşkil eder.

Maan'daki açılış töreni gününde (1 Eylül 1904) öğleyin güneşin altında sıcaklık +36° Reomür[3] idi. Gece ısı +20° Reomür'e[4] düşmüştü. Sahra usulü yataklı vagonlara dönüştürülen kompartımanlarda veya çadırlarda istirahate çekilen hiç kimse böylesine bir farkı ummamış ve gerekli tedbirleri almamıştı. Bunun sonucunda özellikle karın bölgesi olmak üzere, üşütmekten kaynaklanan pek çok hastalık görüldü.

Bir heyet mensubunun, Maan'ın cılız palmiyelerinin altında gezmenin bile bedelsiz kalmayacağı yolundaki hınzırca yorumuna sebebiyet veren bu fiziki rahatsızlık, çöle mahsus eşsiz güzellikteki gecelerden birinin tadını çıkarmak suretiyle ziyadesiyle telafi edilir. Batmakta olan güneşin ışıkları yavaş yavaş azalır. Gecenin gölgeleri usulca iner. Derin bir sessizlik etrafa hâkim olur. Ay, karanlık gölgelerden çıkmaya başlar ve parlak ışığı gümüşî ışıltıdaki yıldız deryası ile birlikte gökyüzünü aydınlatır. Bu ışığın yoğunluğu ve hafif açık maviye daldırılmış gibi duru olan havanın berraklığı, seyredenler için gök kubbeyi bizim diyarlarda olduğundan çok daha yakına getirir. Göğe yakın olma hissi ve çölün ıssızlığı nedeniyle buralarda yaşayan insanlarda, tabiatüstü ve tanrısal durumlara karşı olağanüstü bir duyarlılığın oluşmasını kavramak mümkündür ve o toprakların neden üç dinin beşiği olduğu anlaşılabilir.

3 36° Reomür, 45 °C'dir (ç.n.).
4 20° Reomür, 25 °C'dir (ç.n.).

Hicaz'ın ve Doğu Ürdün'ün jeolojik yapısı nispeten basittir. Ölü Deniz kıyılarındaki dağ silsilesinin ana malzemesini Ölü Deniz'e kadar granit ve gnays oluşturur. Bu çok eski kayaların üstünü Nubya kumtaşı olarak bilinen, çok sert bir kızıl kahverengi kumtaşı örter. Bunların üzerinde de bolca çakmaktaşı ve marn[5] ihtiva eden en alt tebeşir katmanlarında oluşmuş tebeşir kireci vardır.

Bu kaya tabakalarının birçok yeri, çeşitli bazalt ve lavların etkisiyle delik deşik olmuştur ve en son araştırmaların sonucuna göre, Şam'dan Mekke'ye kadar kesintisiz bir volkanik saha uzanmaktadır. Bu tür volkanik bölgelerden (hârrâ) bazıları şunlardır: Lecâ lav platosu ile birlikte Havran dağları, Côlân yöresi, Cebel Uveyrid, El Hecr ve Hayber hârrâları, Necd bölgesindeki Şammar dağları ve nihayet Medine ile Mekke arasındaki hârrâlar.

Şam'dan Maan'a giderken Şam ovasını geride bırakır bırakmaz, yolun iki tarafında birden pek çok püskürtme krateri görülür. Demiryolunun ilk etabında –yaklaşık Der'a'ya kadar– lavın soğuyup parçalanmasıyla ortaya çıkan malzeme, çok bereketli bir gevşek kızıl kahverengi humus oluşturmuştur. Bu topraklara başlıca tahıl ve mısır ekilir. Bölgede yetiştirilen yarı şeffaf buğdayın kalitesi çok müstesnadır. Bunun büyük bir kısmı ihraç edilir. Bütün Havran Ovası'nda, ta dağlık Aclûn yöresine kadar bulunabilen bu mükemmel toprak vardır.

Der'a'nın güneyinde kızıl kahverengi humusun yerini giderek gün yüzüne çıkan ve kireçtaşı ile çakmaktaşından damarları olan tebeşir kireci alır. Toprak verimsizleşir ve nihayet ziraat için tamamen işe yaramaz hale gelir.

5 marn: Çok ince taneli kil minerallerinden ve kalsitin değişik oranlardaki karışımından oluşan tortul kayaç, pekmez toprağı (ç.n.).

Amman'dan itibaren toprak, taş çölü veya Arapların "hammad" dedikleri kireçtaşı bozkırı karakterini taşır. Yeknesaklığı, nadiren cılız bir bitki örtüsü olan bir vadi tarafından bozulur. Yüzey tamamen çakmaktaşlarıyla döşenmiştir. Rüzgâr bunları kaplayan tebeşir kirecini zamanla süpürmüş, geriye çakmaktaşları kalmıştır ve yakıcı güneş ışınlarının sürekli etkisiyle parlak metalik bir görünüm oluşmuştur.

Arazi, kireçtaşı bozkırı karakterini hemen hemen Müdevvere'ye kadar muhafaza eder. Burada demiryolu Kuzey Arabistan'ın kum çölü (Nefûd) bölgesine girer. Yörede Alman araştırmacı seyyah Euting'in büyük bir karla kaplı alana benzettiği ve güney istikametinde Teymâ'nın bulunduğu enleme kadar uzanan, erozyona uğramış kumtaşından oluşmuş yüksek kumullar vardır. Fakat yarımadanın ortasındaki bu kum çölü ancak büyük bir dikkatle ve zorluklarla geçilebilirken, demiryolunun geçtiği Nefûd'un batı sınırında kum önemli bir engel teşkil etmez. Zira Ölü Deniz kıyıları boyunca uzanan volkanik dağ silsilesi burada tren yoluna çok yaklaşır. Bu dağlık bölgede geniş alana yayılan yanardağ püskürtüleri kumtaşlarını lavla kaplamış ve aşınmadan korumuştur. Böylece kumul teşkil edecek malzeme yoktur ve dolayısıyla Nefûd'un Müdevvere ile Teymâ arasında kalan yöresinde demiryolunun karşısına çok az kum yatağı çıkar.

Batıda volkanik dağ silsilesi Medine'ye ve hatta daha ileriye kadar demiryolu boyunca uzandığı ve doğudan da volkanik Şammar dağlarının uzantıları ile Hayber hârrâsı demiryolu güzergâhına gitgide yaklaştıkları için, Teymâ ile Medine arasındaki arazi genellikle kireçtaşı bozkırı karakterini muhafaza eder. Büyükçe kum yatakları son derece nadirdir. Demiryolu, sadece Medine ile Mekke

arasında deniz sahiline yaklaşan batı güzergâhını takip ettiği zaman geniş kumluk alanlardan geçmek zorunda kalır.

Hareketli kumullar sadece tek tük görülür ve bu da ancak kısa mesafelerde olur, mesela Tebûk'un güneyinde ve Medine-Mekke arasında.

Suriye'nin tahıl ambarı olan ve çeşitli hububatın yanı sıra tütün, pamuk, susam, baklagiller, bezelye, nohut ve burçağın yetiştirildiği bereketli Havran bölgesi ayrı tutulursa, demiryolunun geçtiği yerlerde bitki dokusu oldukça cılızdır.

Doğru dürüst orman yoktur; sadece Aclûn dağlarının yamaçlarında bodur meşeler ve çalılıklar vardır.

Güneye has bitkiler, özellikle de palmiyeler ve nar ağaçları Doğu Ürdün'de meskûn yerlerin yakınlarında ve vahaya benzer vadilerde bulunur. Tam bir çöl arazisi olan Maan-Medine arasında kalan bölgede böyle vahalar enderdir. En önemlileri Teymâ ile Hayber'dir. Medine'den itibaren bitki örtüsü yine iyileşir ve özellikle Mekke civarında tropik yağmurlar bitki örtüsünün oluşmasına yardımcı olur.

Şam'dan Mekke'ye kadar olan demiryolunun her iki tarafında hemen tamamen Araplar yaşar. Sırf Havran dağlarının yamaçlarında ve Havran Ovası'nda 20.000 kadar Dürzi yaşamaktadır. Şeria Nehri'nin doğu kıyısındaki yamaçlarda az sayıda Rum Ortodoks Hıristiyan cemaati vardır. Demiryolu inşaatı başladığından beri, Serka İstasyonu çevresine Rusya'dan göç etmiş Çerkesler iskân edilmiştir.

Türkler neredeyse sadece memurların ve Suriye'deki birliklerde görev yapan subayların arasında mevcuttur.

Bölge halkının kullandığı dil yalnızca Arapçadır.

Dürziler gayet mağrur, güçlü kuvvetli bir dağ kavmidir. Dinleri Budizm menşeilidir. Tarım ve hayvancılıkla uğraşırlar, yanı sıra cengâverliği de severler ve savaşta cesaretleriyle göz doldururlar. Padişahın heyetini Maan'a götüren merasim treniyle Havran'dan geçtiğim zaman, heybetli endamlarına hayran olma fırsatını yakaladım. Demiryolunun inşası için teşekkürlerini sunmaya istasyonlara gelmişler ve karakteristik beyaz sarıklarını takıp süslü silahlarını kuşanarak savaş kıyafetleriyle arzı endam etmişlerdi. Tren gelirken ve giderken sevinçten silahlarıyla salvo atışları yapmışlardı ve silahlarını tamamen havaya çevirmiş olmalarına rağmen heyet mensuplarını az korkutmamışlardı.

Dürziler gibi Çerkesler ve Rumlar da ziraatle ve hayvancılıkla geçinmektedir.

Yerleşik Araplar şehirlerde veya köylerde ticaret veya ziraatle uğraşırlar; göçebeler ise sürüleri ve çadırlarıyla çölde dolaşırlar. Ziraat yapan Araplara fellah, göçebe olanlara ise bedevi denir.

Bedeviler genellikle Müslümandır, fellahların ise büyük kısmı Müslüman; geriye kalanlar Hıristiyandır.

Trenin geçtiği bölgede fellah köylerine yalnızca toprak ziraate elverişli ise rastlanır. Şam'dan Medine'ye kadar olan tren hattındaki son fellah köyü Maan'dır.

Demiryolunun doğusunda Necd bölgesine girildikçe sayıları artan Teymâ ve Hayber gibi büyükçe vahalarda bulunan birkaç yerleşim yeri sayılmazsa, Maan ile Medine arasında meskûn mahal yoktur.

Haritada[6] işaretlenen yer adları ya çöldeki bir kuyuya, bir hana ya da Osmanlı idaresi altındaki hacı kervanları-

6 Burada bahsedilen harita sayfa 10'da yer almaktadır. Hicaz demiryolu hattını gösteren diğer bir harita için ise bkz. s. 34 (e.n.).

DIE HEDSCHAS-BAHN

1:3000000

Erklärung:

Eisenbahnen, in Bau oder in genauer Specialkarte von der Türkei schon aufgenommen.

Im Bau begriffene Bahnen.

Projektirte Bahnlinien. Die kleineren Punktirungen zwischen Mekka – Medina und Damaskus – Maan sollen Stationen andeuten.

Pilgerstrasse, von Syrien, Nord-Arabien und Egypten.

Telegraphen-Linien, Nord-Arabien.

Übersichtskarte

1:15000000

Die Zweigbahn Haifa-Dera im Jarmuktal.

1:200000

GOTHA: JUSTUS PERTHES
1906.

nı korumak için yapılmış müstahkem mevkilerden[7] birine aittir.

Çölün ıssızlığını sadece bazen ürkek bir gazel sürüsü ve yükseklerde süzülen bir kartal veya o kuyulardan birinin yakınında görkemli çadırlarını kurmuş ve sürüleri vahada otlayan bir bedevi kabilesi bozar.

Medine'den itibaren sabit yerleşim yerlerinin sayısı tekrar artar ve Mekke çevresinde en yüksek sayıya ulaşır.

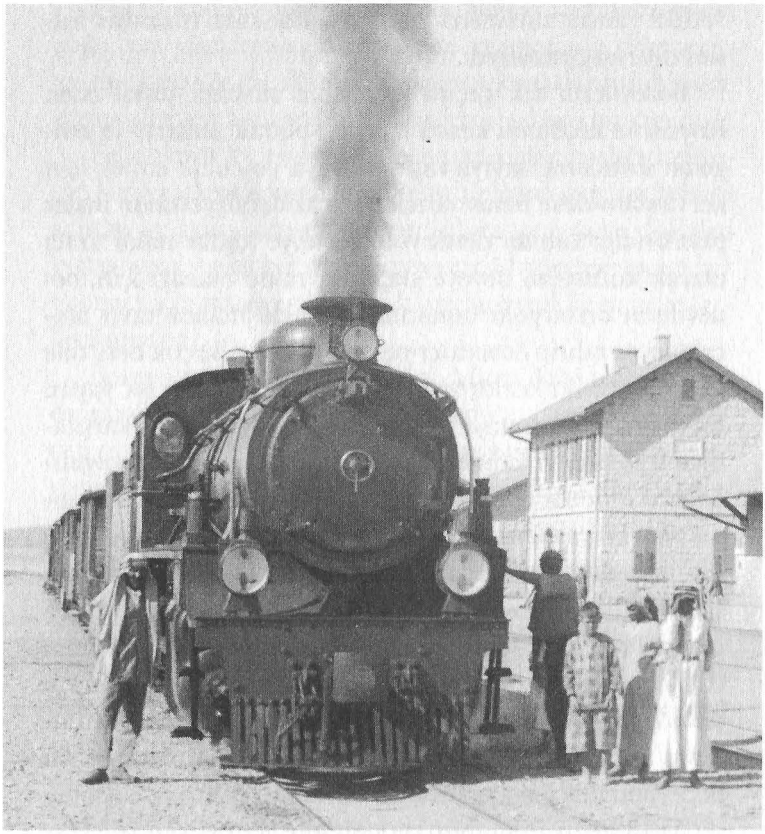
Hicaz demiryolunun geçtiği bölgenin tamamında göçebe bedevilere rastlarız. En mühim kabile Aneze bedevileridir. Atlar, develer, koyunlar ve keçilerden oluşan büyük

7 Bu müstahkem mevkiler, askerlerinin hacı kervanlarını bedevi eşkıyalara karşı korumakla ve özellikle de çöl ınıntıkasındaki kuyuları ve vahaları emniyete almakla mükellef oldukları küçük hisarlardan oluşurlar. Bugün hâlâ Hicaz demiryolunun hemen her istasyonunda bulunan bu hisarların biçimi kenar uzunlukları 20-30 metre olan küp veya dikdörtgen şeklindedir. Çevre duvarlarının kalınlığı 1 ila 1,5 metredir. Hisarlar çok yoğun bir ateş gücü sağlayan iki ila üç kattan oluşur. Müdafilerin en alt sırası, normal olarak zemin katta tüfekler için açılmış ve dışarıya göre saldırganların ulaşamayacağı kadar yüksekteki dikey mazgallardan ateş eder. İkinci sıra, birinci katta bulunan yine böyle mazgallardan; üçüncü sıra, hisarın damını teşkil eden platformdaki benzer omuz siperinden atış yapar. Çevre duvarlardan yan ateş açılması, bazen birinci katın seviyesindeki bu duvarların ortasında yer alan ve balkon şeklinde dışarı taşan dört adet "maşikuli" ile sağlanır. Her hisarın tek bir cümle kapısı olup bu kapı arkadan sürgülenmeye hazır vaziyettedir. Evvelce bedeviler yaklaştıkları vakit mürettebat hisara girip cümle kapısını sürgüler ve üstün tüfekleriyle bedevilere etkili bir ateş açardı. Bedeviler ateşli silahlarla ya hiç ya da pek yetersiz teçhiz edildikleri için, hisara yapılan saldırıların asla başarı şansı olmuyordu. Blockhaus [gözetleme binası] ile kilometrelerce mesafedeki yegâne kuyunun bedevilerce kullanılmasının önüne geçildiği ve susuzluk da onları kısa zamanda geri çekilmeye mecbur bıraktığı için, uzun süren bir muhasara ve aç bırakarak teslim alma söz konusu olmuyordu. Hatta bu hisarlardan birinde (Katrâne'de) üç tane düşük kalibreli yivsiz eski top bile gördüm. Genellikle iyi vaziyette kalmış olan bu hisarlar, bugün sadece oralardan geçen kervanlar ve hacılar için ahır ve barınak vazifesi görmektedir.

sürüleri ile Şam-Mekke arasında kalan tüm bölgede dolaşırlar. Kışın çadırlarını Suriye ve Arabistan çöllerinin otlaklarında kurarlar. Yazın sürüleri için yem ve su aramak üzere çölün kenarına ekili alanların yakınına göçerek Şam'a ve Şam'ın daha kuzeyine gelirler.

Hicaz demiryolunun ilk kısmının Maan'daki açılışı tam da en sıcak mevsime denk geldiği için, burası ile Şam arasında birçok bedevi kabilesine tesadüf ettik. Kendi usullerince padişahın heyetine saygılarını göstermek için her taraftan istasyonlara koşmuşlardı. Mutat olarak treni daha birkaç kilometre mesafede atlarının üstünde karşılıyorlar, sonra geri dönüp uzun bambu mızraklarını çıldırmış gibi havada sallayıp bol giysilerini rüzgârda uçuşturarak "buharlı at"la yarışmaya başlıyorlardı. Çevik ve kıvrak Arap atlarının engelleri aşmakta gösterdikleri beceri hayranlık uyandırıcıydı. Arazi derin çukurlar, kaya blokları ve taşlarla dolu olmasına rağmen bu çılgınca koşuda hiçbir bedevinin attan düştüğünü görmedim. Zayıf, dayanıklı, güneş yanığı tenli bu insanlar atlarıyla tek vücut olmuş gibi görünüyorlardı. İstasyonlara gelindiğinde heyet için, at üstünde Arap savaş dansı olan Fantasia'yı yapıyorlar –ki bu unutulması mümkün olmayan görsel bir manzaraydı– ve istasyondan ayrılışı esnasında trene, karşılarken olduğu gibi birkaç kilometre boyunca refakat ediyorlardı.

Çöl çocuklarının Maan'daki tören yerinde günün şerefine yapılan havai fişek gösterisi karşısındaki hallerini seyretmek de ilginçti. Güneş battığı zaman tören alanını bir tablo gibi çevreleyen kara çadırlarından çıkmışlar ve kendilerine yabancı olan havai fişek gösterisinin olacağı yerin etrafına merakla dizilmişlerdi. İlk fişek ıslık çalarak göğe yükselirken, çöl çocukları şeytanın ete kemiğe bürü-



Maan İstasyonu

nerek cehennem oyununa başladığını düşünmüş olmalılar –çünkü bir anda geri dönüp kaçarcasına korunaklı çadırlarına çekilmişlerdi. Havai fişek gösterisinin zararsız olduğunu anlayıp tören yerine geri dönmeleri uzun sürmüştü. Fakat sonra etkisi çölün ıssızlığı ve yıldız dolu berrak gökyüzü ile daha da artan muhteşem "çağlayanlar" ve "altın yağmuru" gösterisine hayran kalıp defalarca heyecanla

"Allâh yansûr sultânenâ" (Allah sultanımızı muzaffer kılsın) diye bağırmışlardı.

Bedevilerin tek geçim kaynağını sürüleri teşkil eder. Koyun ve keçilerini kesim hayvanı olarak satarlar ve bölgenin ürünlerini kıyıya taşımak veya yolculuk etmek için kervanlara deve temin ederler. Hicaz demiryolunun inşası planlandığı zaman demiryolu şimdiye kadar nakil aracı olarak kullanılan deveye güçlü bir rakip olacağı için, bedevilerin demiryolu inşaatına karşı düşmanca tavır alacakları ve tahrip edeceklerine dair çekince birçok defa dile getirilmişti. Bu korku yersizdi. Bedevi, hesabını iyi yapar. Bu küçük dezavantaja mukabil çölde et ihtiyacını karşılamak için bedevi kabilelerine muhtaç olan binlerce demiryolu işçisine kasaplık hayvan satmanın sağlayacağı avantajların farkındaydılar. Böylece gerçekten de çölün en iç kısımlarındaki hatlarda bile demiryolu inşaatı ve işletmesinin şimdiye kadar en ufak bir kasıtlı tahribi vuku bulmamıştır. Hatta hiç odun olmadığı için Şam-Medine hattının özellikle değerli olan tahta telgraf direklerine ve benzer şekilde değerli bir malzeme olan telgraf tellerine bile dokunulmamıştır. Yanı sıra demiryolunun dini vasfının da bedevileri malzemeleri çalmaktan alıkoyduğu söylenebilir.

Müslüman fellahların olduğu gibi, Hıristiyan fellahların da demiryolu inşaatını sevinçle karşıladıklarını ilave etmeme pek gerek yok. Bundan böyle tahıllarını daha iyi değerlendirebilecekleri için, bu durumdan en büyük yararı onlar sağlamaktadır. Sevinçlerini nasıl canlı bir şekilde ifade ettiklerini hiç unutmayacağım. Erkekler tek bir ağızdan durmaksızın "Allâh yansûr sultânenâ" diye bağırarak ellerini ritmik şekilde çırpıp eşlik ederken, kadınlar kulağa güvercinlerin güçlü guruldamaları gibi gelen en tiz perdeden karakteristik gırtlak sesleri çıkarıyorlardı.

Fellah kadınların olduğu gibi, bedevi kadınlarının da çoğu kez yüzlerinde, özellikle de çenelerinde dövmeleri vardır. Birçoğu da süs olarak burun kanatlarının birinde hızına denilen altın suyuna batırılmış iri başlı bir çivi taşır.

Fellahların ve bedevilerin karakteristik başlığı kefiyedir. Kefiye, deve kılından örülmüş bir kordonla (agel) başa sarılan ve geniş kıvrımlarla omuzlara ve enseye dökülen beyaz veya renkli bir ipekli kumaştır. O yörelere giden her yabancı için güneş ışınlarına karşı bu yerel korunma vazgeçilmezdir.

Bölge için kefiyenin önemini Maan'daki açılış töreni esnasında acısını bizzat çekerek gördüm. Gerçi heyetin bütün mensupları gibi, daha Beyrut'tayken bir *burnus* (açık renkli, ayaklara kadar inen ve başa geçirilecek bir kukuletası olan yünden veya ipekli bol bir üst giysisi) ve göz alıcı bir kefiye almıştım, ama o gün için tören elbisesi giyilmesi talimatı verilmiş olduğundan açılış töreninde kullanamadım. Çok sayıdaki merasim konuşmasını dinlemek için bu tören elbiseleriyle Maan İstasyonu'ndaki tören çadırının önünde üç saat boyunca çöl güneşinin yakıcı ışınlarına maruz kalarak dikilmiştik. Törenin sonlarına doğru, bende başlamakta olan güneş çarpmasının yanılmaya mahal bırakmayan arazları göründü ve çadıra çekilmek zorunda kaldım. Kendime gelmek için uzun bir süreye ihtiyacım oldu. Güneşe karşı hiçbir koruma sağlamayan fes giymeye alışık olmamam, güneş çarpması belirtilerinin ortaya çıkmasını muhtemelen hızlandırmıştı.

Hicaz demiryolunun geçtiği bölgenin nüfusu ancak yaklaşık olarak tayin edilebilir. Osmanlı İmparatorluğu'nda olduğu gibi o yörelerde de yerleşik Müslüman halkın sayımına, hiçbir nüfus sayım memurunun girmesine zaten müsaade olunmayan haremin mahremiyeti engel teşkil

eder. Çölde göçebe hayatı yaşayan bedevilerin sayısını tespit etmek ise çok daha zordur. Burada sadece tahminde bulunulabilir veya tabiatıyla istatistik hakkında ne bir fikirleri ne de ilgileri olan bedevilerin zaman zaman verdikleri bilgilere itimat etmek zorunda kalınır.

Yaşadığı vilayette nüfusun nasıl tespit edildiği sorusuna karşılık, yüksek mevkideki bir Osmanlı memuru bana erkekleri saydırdığı ve hemen hemen erkekler kadar da kadınlar olduğu için bulunan sayıyı ikiyle çarptığı cevabını vermişti. Ben de salnameden (Osmanlı İmparatorluğu'na bağlı vilayetlerin her yıl yayınlanan bir nevi resmi elkitabı) esas olarak söz konusu bölgenin sadece erkek sakinlerinin sayısını öğrenebildiğim için, tüm nüfusun tespiti bakımından aynı metodu uygulamaya mecbur kaldım. Bu şartlar altında aşağıdaki sayılar ortaya çıkmıştır.

Suriye vilayetinin nüfusu 700.000 kişi kadardır. Bunlardan 180.000'i başkent Şam'da ve hemen hemen bir o kadarı da Doğu Ürdün'de yaşamaktadır. Geri kalanlar vilayetin, Şam'ın kuzeyinde kalan kısmına dağılmıştır. Doğu Ürdün'deki 180.000 kişiden 20.000 kadarı Havran'da yaşayan Dürzilerdir.

Hicaz vilayetinin nüfusu 300.000 kadardır. Bunların 45.000'i başkent Mekke'de ve 25.000 ila 30.000'i ise Medine'de yaşamaktadır.

Bu nüfusa bir de her iki vilayetin bedevilerini eklemek gerekir ki bunların en kuvvetli ve kudretli olanı, birçok kolu ile Aneze kabilesidir.

Rivoyre, *Les Vrais Arabes et leur pays*[8] adlı kitabında bu kabilenin nüfusunu 100.000'i eli silah tutan erkekler olmak üzere, 600-700 bin kişi olarak öngörmektedir.

8 Denis de Rivoyre, *Les Vrais Arabes et leur pays. Bagdad et les villes ignorées de l'Euphrate*, Librairie Plon, Paris, 1884 (ç. n.).

Son olarak vilayetlerin idaresi hakkında da birkaç şey söyleyelim.

Suriye vilayetinin başında Şam'daki vali Nâzım Paşa[9] bulunmaktadır. Kendisi aynı zamanda Hicaz Demiryolu inşaatının oradaki mahalli komisyonunun reisidir.

Hicaz vilayetinin idaresi Mekke'deki Müşir Ahmed Ratib Paşa'nın uhdesindedir.

Suriye vilayeti, Şam'daki Müşir (Mareşal) Hakkı Paşa'nın[10] emrinde bulunan V. Ordu (kolordu) bölgesindedir. Hicaz vilayetindeki askeri kuvvet Vali Ahmed Ratib Paşa'nın emrindeki 16. Piyade Tümeni'dir (Hicaz Tümeni). Yani burada en büyük askeri ve sivil makam tek elde birleştirilmiştir.

V. Ordu ile Hicaz Tümeni kıtalarının Şam-Medine arasında kalan demiryolu mıntıkasında konuşlanmaları şöyledir:

V. Ordu'dan

Şam garnizonunda: 4'er taburlu 2 piyade alayı (bunlardan 1 tabur Havran'da Süveyde'de olup 2 tabur da Hicaz demiryolunun inşasında yardımcı işçi olarak çalışmaktadır).[11]

2 avcı taburu, bunun 1 bölüğü Maan'da bulunmaktadır.

5'er bölüklü 2 süvari alayı, bunların 2 bölüğü demiryolunun korunması ile görevlendirilmiştir.

2 demiryolu taburu
1 istihkâm bölüğü
1 telgraf bölüğü
} Hicaz demiryolunun inşa ve işletmesinde görevli.

9 1906 yılı Şubat ayının sonunda yerine Vali Şükrü Paşa geçmiştir.

10 1906 yılı Şubat ayının sonunda yerine (o zamana kadar Arnavutluk'ta İşkodra valisi olan) Nuri Paşa geçmiştir.

11 Ayrıca Halep garnizonundan V. Ordu'ya mensup 1 piyade taburu bu işi görmektedir (krş. III. bölüm).

Hicaz Tümeni'nden

Mekke garnizonu : 4 tabur piyade, 2 dağ topu/topçu bataryası, 3 bölük çakılı topçu
Taif garnizonu : 1 tabur piyade
Cidde garnizonu : 2 tabur piyade
Medine garnizonu : 3 tabur piyade
Yenbu garnizonu : 1 tabur piyade
Akabe garnizonu : 1 tabur piyade

Demiryolu inşasını daha da hızlandırmak için Hicaz Demiryolu inşaatında çalışmakta olan adı geçen birliklere ilaveten, VI. Kolordu bölgesinden (Bağdat) iki piyade taburunu daha yardımcı işçi olarak getirme niyeti mevcuttur.

II
Memleketin Tarihine Kısa Bir Bakış

Hemen hemen hiçbir ülke Hicaz demiryolunun ulaşıma açtığı ülke kadar zengin bir tarihe sahip değildir.

Maan yükseltisinde durup güneybatıya bakıldığı zaman, uzaklarda ufukta Sina Dağı'nın yamaçlarının yumuşak hatları görülür. Musa'nın İsrail halkını Mısır esaretinden kurtardığı vakit vahy-i ilahi yoluyla ona emanet edilen ve bugün hâlâ insanlığın ahlak bilgisinin temelini teşkil eden on emri tebliğ ettiği yer burasıydı. Sonra Musa onları çölde 40 yıl süren zorlu bir sınav sürecinden geçirmek suretiyle savaşçı yaparak vaat edilen ülkenin fethi için hazırladı.

Halkını Kenan ülkesine götürmek Musa'ya kısmet olmadı. Fakat İsrailoğullarını Doğu Ürdün'e götürdü. Oraya ne kadar nüfuz ettiği tarih açısından tespit edilmemiştir. İncil'de bahsedilen, ölmeden önce Musa'nın buradan vaat edilen ülkeyi seyrettiği söylenen Nebo Dağı bir ipucu verir. Nebo Dağı'nın güneyindeki Hôr Dağı'nda bedevilerin bugün bile çok ziyaret ettikleri ve kutsal bir yer olarak saygı gösterdikleri Musa'nın kardeşi Harun'un mezarının bulunduğuna inanılır.

O tarihte Doğu Ürdün'de, Batı Ürdün'ün sakinleri olan Kenanîlerle akraba olan Sami kavimleri Edomîler,

Moabîler, Ammonîler ve Aramîler yaşıyordu. Edomîler Vadi el Araba yöresinde, Moabîler güneydoğuda ve Ammonîler Ölü Deniz'in kuzeydoğusunda yerleşikti. Aramîlerin yurdu Şam civarındaydı.

Musa'nın halefi olan Yeşu, Şeria Nehri'ni geçip Batı Ürdün'e girerek fethedilen bölgeyi İsrail'in on iki kabilesi arasında taksim etti. Doğu Ürdün'e Ruben ve Gad kabileleri ile Manasse kabilesinin yarısı ve sonra da Dan kabilesi yerleşti; fakat burada ülkenin eski savaşçı sakinleri ile yıllarca süren zorlu muharebeler yapmak zorunda kaldılar. Gerçi Manasse kabilesi Basan Kralı Og'u, Edrey'de (Der'a) yenip böylece Havran bölgesine nihai şekilde sahip olmaya muvaffak oldu, ama Gad ve Ruben kabileleri zaman zaman savaşçı komşuları Ammonîler ve Moabîlere yenik düştüler.

Ancak Yahudi kralı Davud (MÖ 1025-993), bütün İsrail kabilelerini birleştirip devlete o güne dek ulaşılmamış bir güç ve büyüklük kazandırarak Edomîleri, Moabîleri ve Ammonîleri yenmeyi, kendilerine haraç verir hale getirmeyi başardı.

Sonradan Yahudi devleti dağıldığında, bu kavimler bağımsızlıklarını tekrar kazanmaya çalıştılar ve İsrailliler ile yeniden savaşa tutuştular. Bu mücadele yıllarca sürdü. Bu dönemde yüksek bir yerde konumlanan heybetli Moabî kalesi Kir Moab (Kerak) özellikle öne çıktı; İsraillilerin üst üste yaptıkları saldırılara başarıyla direndi. Bu kalenin dışında Doğu Ürdün'ün o eski savaşçı kavmine ait daha birçok iz günümüze kadar ulaşmıştır. Bunlar özellikle, Ammonîlerin başkenti Rabbath Ammon (Amman) ile Moabî ülkesinin iki başkenti Rabbath Moab (Rabba) ve Diban'dır.

Artık çökmekte olan Yahudi devleti, kabileleri bir bayrak altında toplayıp her yönden tehdit eden tehlike-

lerin karşısına birlik halinde çıkamadı. Birçok krallığa ve prensliğe bölünmüş olan devlet, bu yüzden kurtuluşu olmayan bir şekilde doğudan gelen Babil ve Ninova ordularının eline düştü.

Birkaç yüzyıl sonra Pers kralı Kiros [Büyük Keyhüsrev] MÖ 538'de Babil'i alarak bütün Suriye'ye boyun eğdirdi. Sonraki dönemde Doğu Ürdün, Büyük İskender'in Pers kralı Darius'u kesin bir yenilgiye uğratarak Pers devletinin Suriye ve Mezopotamya'daki varlığına son verdiği İssos Savaşı'na (MÖ 333) kadar Perslerin elinde kaldı.

Suriye, Makedonya hâkimiyeti altına girdi ve bundan böyle Büyük İskender'in imparatorluğunun batısı ile doğusu arasındaki stratejik irtibat köprüsünü teşkil etti. Bunun sonucu, çok sayıda Makedon'un bu irtibat yolunda iskânı, eski Suriye, daha doğrusu Aramî yer adlarının büyük bir kısmının Yunan adlarıyla değiştirilmesi, mesela Baalbek'in Heliopolis, Amman'ın Philadelphia olması; idareye, edebiyata ve sanata Hellen ruhunun nüfuz etmesi ve kültürlü halk sınıflarının kendi aralarında iletişim için Yunan dilini benimseleri oldu. Sikkelere de Yunanca ibareler eklendi. Sadece Suriye'nin tanrılar kültünün yerini Hellen kültü almadı.

İskender'in ölümünden (MÖ 333) sonra da Suriye Selevkosların hâkimiyeti süresince (MÖ 64'e kadar) Hellenizmin etkisi altında kaldı. Hatta Doğu Ürdün'ün Hellen şehirleri olan Şam, Cerâş (Gerasa), Philadelphia vs. Hellen menfaatlerini kollamak için Dekapolis[12] adı altında bir birlik teşkil ettiler.

Bu arada Doğu Ürdün'de nüfus şartları oldukça değişmişti. MÖ 300 yılı civarında Edomîlerin yaşadığı Vadi el Araba ülkesine bir Arap kavmi olan Nabatîler girmişler

12 Dekapolis: On şehir (ç.n.)

ve zamanla Moab ve Amman ülkelerini fethedip bunun kuzeyindeki bölgeyi de ele geçirmişlerdi. Güçlerinin doruğuna ulaştıkları zaman Arap yarımadasının bütün kuzey yarısına hâkimdiler ve bölgelerinin sınırı, güneyde takriben Mısır şehri Berenike'nin karşısındaki Levke-Kome'ye ve Medayin-i Salih İstasyonu'nun kuzeyindeki Teymâ'ya dayanmıştı; kuzeyde hâkimiyet alanları kendilerine bağımlı olan Şam'ın kuzeyine kadar uzanıyordu. Orada bulunan Nabatîce kitabelere bakılırsa Medayin-i Salih de ellerindeydi.

Nabat krallarının başkenti –Maan'ın 30 kilometre kadar kuzeybatısındaki– kaya şehir Petra idi. Burası eskiden beri Hindistan ve Arabistan'ın Akdeniz ile ticaret ulaşımının ana ardiyesini teşkil ediyordu.

Nabatîler fethedilen ülkeyi hem Selevkoslara, özellikle de Büyük Antiochus'a, hem de batıda hemhudut olduğu vassal Yahudi devletine karşı yıllarca süren savaşlarla korumak zorundaydılar.

Ancak Pompeius'un kumandası altındaki Romalılar MÖ 63'te Yahudiye'yi ele geçirdikten sonra Nabatîleri yenmeye ve zengin başkentleri Petra'yı fethetmeye muvaffak oldular. O zamandan beri Nabat kralı, düşman komşusu Yahudiye kralı gibi Roma İmparatorluğu'nun vassalı oldu. İmparatorluk hudutlarının güney ve doğuda Suriye'den Şam'a kadar korunmasını üstlendi ve hatta Güney Arabistan'a yaptıkları seferlerinde Romalılara asker verdi.

Roma İmparatoru Trajan döneminde Nabatîlerin krallığı Roma vilayeti Arabia Petraea yapılır (MS 105). Kraliyetin sadece iç kesimi Nabatîlerin elinde kalır.

Suriye'deki doğu hududunun korunmasını Roma artık kendisi devralmıştı. Hudut savunmasının merkezi ola-

rak, sadece stratejik konumunun uygunluğundan dolayı değil, bilakis Basra Körfezi ile Akdeniz arasındaki ticaretin ardiye yeri olarak özellikle uygun görünen Busra (Bosra) belirlendi. Şehir tahkim edildi ve bir Roma lejyonuna daimi barış zamanı garnizonu olarak tahsis edildi. Doğu Ürdün'ün önemli noktalarında daha başka hisarlar tesis edilerek bunlara asker yerleştirildi; bu askerleri temin etmek Busra'daki lejyonun vazifesiydi. Doğu Ürdün'ün en önemli kısmı olan Havran, özellikle Ezrak, Namâra ve Cebel Sês'te taş çölünün iç kısımlarındaki üç hisarla emniyete alındı. Bunlar hem başlıca ulaşım yollarını kesmekte hem de oradaki kuyuları korumaktaydı. Hisarların temel biçimi dört köşeydi. Dış duvarların kenar uzunlukları hisarın korumakla yükümlü olduğu mevkinin önemine göre 50-250 metre idi. Duvar kalınlıkları 2 metrenin altına düşmüyordu. Köşelere ve yanlara koruma kuleleri inşa edilmişti.

Busra, Şam'a ve Petra'ya ordu yolları ile bağlıydı. Suyolları yapılmış ve böylece bölgenin haydutların baskınlarından korunması sağlanarak ekonominin serbestçe gelişmesinin temeli atılmıştı.

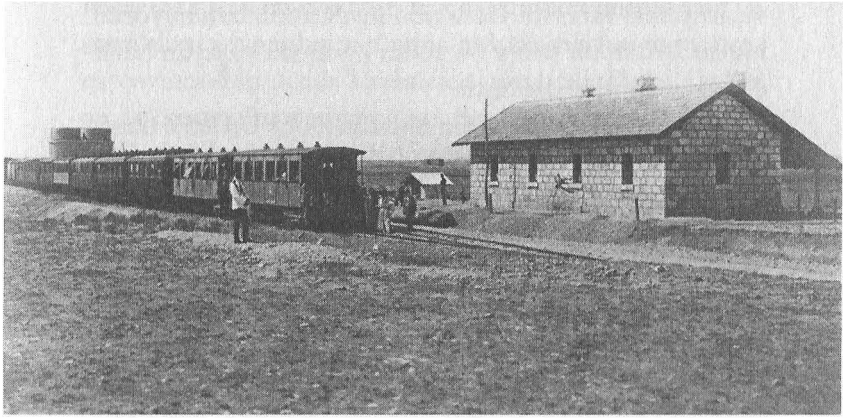
Roma öncesi dönemde Doğu Ürdün, özellikle de Havran'ın münbit yöreleri her yıl komşu Arap çöl kabilelerinin saldırılarına uğrar ve halk ancak Havran'ın taşlık kaya barınaklarında kendilerini güvende hissedip oradan hareketle sadece kendi ihtiyaçlarını karşılamaya yetecek kadar ziraat yaparken, şimdi artan güvenlik sayesinde çiftçiler Havran'daki barınaklarından çıkarak yamaçlara ve ovaya yerleşmişlerdi. Volkanik patlamalar sonucunda taşlarla kaplı bir araziye dönüşen Havran'ın tüm bereketli bölgesi, bu taşların toplanıp uzun sıralar halinde üst üste yığılmasıyla mükemmel tarlalara dönüştürülür.

Her tarafta hummalı bir inşaat faaliyeti başlar. Gelişen şehirler ve köyler kısa zamanda bütün ülkeyi kaplar. Hellen sanatı gitgide daha fazla mevzi kazanır. Odun yokluğu nedeniyle tuğla ve kiremit yerine hemen hemen sadece mıcır taşları yapı malzemesi olarak kullanılmak zorunda kalındığından, Hellen mimari üslubunun Arap üslubu ile karışımından kendine mahsus formlar ortaya çıkar. Bu yüzden dönemin Havran'daki anıtsal yapıları, özellikle de taş yığınları dikkat çeker. Saraylar, tapınaklar ve tiyatrolar bazen Petra'da olduğu gibi üst üste, kat kat kayalara oyulmuş etkileyici sütun sıralarıyla göze çarpar. Özellikle karakteristik olan, taş kemerlerin ve kubbelerin gelişimidir. Küçük evler bile tamamen bazaltla inşa edilmiştir ve düz çatılarını taş kemerlerin taşıdığı taş kirişler teşkil eder. Yağmurdan korunmayı çimento kaplamalar sağlamaktadır. Şehir surlarını genellikle taş evlerin sağır arka cepheleri oluşturur ve bunlara yan alan savunmaları için birçok kule oturtulmuştur.

Şam-Der'a hattında demiryolunun her iki yanındaki arazilerde, bu medeniyetin yuvarlak kara höyükler (Tel) şeklinde göze çarpan çok sayıda izine rastlanır.

Bu şartlar altında Doğu Ürdün'de ticaret de çok gelişmek durumunda kalmıştır. Bunun bir ispatı da Basra Körfezi ile Akdeniz arasındaki ticaret ulaşımını sağlayacak olan Busra ile Basra Körfezi arasındaki büyük Roma yoludur. Busra, Petra'nın bu konumunu tamamen elinden aldıktan sonra bu ticaretin merkezini teşkil etmiştir.

Yemen'den gelip MS 1. yüzyılın sonlarında bölgeye göç eden bir Güney Arap kavmi olan Gassanîler Havran'ın parlak dönemine hatırı sayılır bir katkıda bulunmuştur. Gassanîlerin anayurtlarından zengin bir kültür getirmelerine bağlı olarak, kimi araştırmacılar, Roma döneminde



Cîze İstasyonu'ndan bir görünüş

Havran'daki esas faaliyetlerin ancak bu kavmin gelişinden itibaren başladığını kabul ederler. Her halükârda inşa faaliyetlerinin izleri MS 7. yüzyıla kadar takip edilebilir. Gassanîler Roma'nın himayesinde kendi imparatorluklarını kurduktan kısa bir süre sonra Hıristiyanlığı kabul ettiler.

1904 yılının Ocak ayında ön cephesi padişah tarafından Kayser Wilhelm'e, Berlin'e gönderilen ve Kayser Wilhelm Müzesi'ne konulan Cîze İstasyonu'nun kuzeyindeki Mşatta'da bulunan Gassanî Sarayı'nın harabeleri bu dönemden kalmadır.

Roma hâkimiyetinin ilk dönemlerinde Doğu Ürdün'e burada tasvir edilen iktisadi canlanmayı getirecek, dünya tarihi bakımından önemli bir olay gerçekleşmiş, İsa doğmuştur. Gerçi İsa'nın hayatının geçtiği ve etkin olduğu asıl yer Şeria Nehri'nin batı kıyısındaki Filistin'di; ama Doğu Ürdün'ün sınırları da dünyevi işlerine tanıklık etmişti. Şeria Nehri'nde Yahya tarafından vaftiz edilmişti ve sık sık

ve isteyerek Taberiye Gölü'nün kıyılarında bulunuyordu. Havarilerinin bir kısmı bu gölün kıyısında yaşayan balıkçıların arasından çıkmıştır.

İsa'nın ilahi misyonunun ününün Doğu Ürdün'e ulaştığı, Dağ Vaazı için halkın Yahudi ilinden ve Şeria Nehri'nin ötesinden gelip toplanışını anlatan Yeni Ahit'ten anlaşılmaktadır. İsa'nın kendisi Taberiye Gölü'nün doğu kıyısında sadece zaman zaman bulunmuş olsa da havarileri Hıristiyan inancını Doğu Ürdün'e yaydılar. Bunun ne boyutta olduğu tarihi açıdan tespit edilememektedir. Fakat bugün hâlâ demiryolunun iki yanındaki fellah köylerinde yaşayan Hıristiyan Araplar ile Şeria Nehri'nin doğu kıyısında bulunan Rum Ortodoks cemaatlerin şecerelerini ilk Hıristiyanlara dayandırdıkları varsayılabilir.

İlahi misyonu her türlü politik maksattan arınmış olduğu için, İsa'nın doğumu ilk zamanlar Doğu Ürdün'de siyasi bir etki göstermedi. Ülke üzerindeki siyasi etkiler, özellikle Haçlı Seferleri sırasında olmak üzere ancak sonraları görüldü.

Doğu Ürdün birkaç yüzyıl boyunca Roma İmparatorluğu'nun enerjik idaresi altında en parlak dönemini yaşadı. İmparatorluğun Batı ve Doğu Roma veya Bizans imparatorluklarına bölünmesinden (MS 359) sonra bile Gassanîlerin anıtsal binaları, Bizans imparatorlarının doğu sınırındaki askeri korumayı ihmal etmelerine rağmen, ülkenin MS 7. yüzyıla kadar nispeten büyük bir güven içinde olduğunu ortaya koyuyor. Ama güçlü devlet yapılarına dayanarak her taraftan gelen saldırılara karşı ülkelerinin güvenliğini sağlamakla asıl uğraşanlar Gassanî prensleri olacaktır.

Muhtemelen Gassanîlere ölümcül darbeyi vuran ve çok gelişmiş medeniyetlerini büyük ölçüde yok eden kişi,

ancak MS 614 yılında tüm Suriye vilayetini ele geçiren ve memleketi soygunlar ve yağma yoluyla bir harabe yığınına çeviren Pers Kralı Keyhüsrev olmuştur. Doğu Ürdün on yıl kadar bir süreyle Yeni Perslerin veya Sasanîlerin elinde kaldı. Sonra Doğu Roma İmparatoru Heraklius birkaç başarılı seferin (MS 622-628) ardından Suriye'yi tekrar fethetmeye muvaffak oldu.

Doğu Ürdün'ün kaderini daha derinlemesine takip etmeden önce, bizi ilgilendiren güney bölgesi olan Hicaz'ın tarihine kısaca bakmak gerekir. Arap kabilelerinin çeşitli zamanlarda güneyden gelip kısmen barışçı bir şekilde kısmen de fetih yoluyla Doğu Ürdün'e girdiklerini evvelce görmüştük. Bunun sebeplerini herhalde başlıca, Arabistan'ın suyu az, çöllük iç kısmının ve liman bakımından fakir kayalık kıyılarının çok sayıda insanı besleyemeyecek olmasında aramak gerekir. Ancak bu mahzur, ülkeyi istilalardan da korumuştur. Bölge, Pers ve Mısırlı fatihlerin iştahını bereketli Suriye memleketi kadar kabartmamıştır ve bu yüzden onların ordularından pek az zarar görmüştür. Gerçi Büyük İskender Araplara karşı sefer hazırlığına girişmişti, ama ölümü bunu yapmasına mâni olmuştu.

Roma İmparatoru Augustus, Nabatîlerin kralıyla müttefikan Mısır Prokuratoru[13] Aelius Gallius'un kumandasında büyük bir askeri kuvveti Güney Arabistan'ın içlerine göndermişti. Fakat bu ordu Arabia Felix'in aranan hazinelerini ve zenginliklerini bulamadı. Issız ve aşırı sıcak iç kesimlerde hastalıklar ve meşakkatler askerlerin büyük kısmının ölümüne sebep oldu ve Aelius Gallius altı ay sonra hayal kırıklığı içinde Mısır'a geri döndü. Bu olay, bir Avrupa devletinin Arabistan'ın içlerine doğru giriştiği

13 Prokurator = Romalılarda eyalet valisi (ç.n.)

ilk ve son büyükçe askeri seferdi. Bundan sonra Romalılar Arabistan'ın imparatorluklarının serhaddi yaptıkları Petra'ya kadar olan kuzeybatı kısmıyla yetindiler.

Şimdiye kadar ele alınan dönemde Arabistan tarihi başlıca Arap kabilelerinin kendi aralarındaki dahili mücadelelerle doludur. Arap şairlerinin sıklıkla terennüm ettikleri bu savaşlara sahne olan başlıca yer, Orta Arabistan yaylası Necd'dir.

Arabistan ve özellikle Hicaz, dünya tarihine ancak MS 571'de Muhammed'in doğuşu ile girer. Muhammed'in hayatı ve yapıp ettikleri hemen bütünüyle Mekke ile Medine arasındaki bu bölgede geçer.

Daha delikanlılığında amcası Ebu Tâlib'in bir ticaret kervanıyla, bugün Mekke'ye giden hacıların kullandığı ve bir süre sonra yerini Hicaz demiryolunun alacağı yolu takip ederek Suriye'ye gittiği anlatılır. Bu yol, Güney Arabistan'ın zengin sahillerinden gelip Mekke ve Medine üzerinden ana ardiye yeri Petra'ya ulaşan ve Ölü Deniz'de gemi yolculuğunun zorluğundan dolayı ta İsa'dan önceki yüzyıllardan beri bu ülkeler arasında ticari ulaşım için tercih edilen o büyük ticaret yoluydu.

Muhammed bu seyahatte Busra'yı da ziyaret etmiş. Orada Hıristiyan keşiş Bahîra ona ilahi mukadderatı hakkında kehanette bulunmuş.

Mekke'ye geri döndükten sonra olgunlaşmış olan bu adama, Arapların eski putperest dinlerinin yozlaşmışlığı sonraları ilahi misyonu için ilk dürtüyü verdi. Kavminin inançsızlığına ve ataletine karşı bütün hayatı boyunca sürecek olan zorlu bir mücadeleye girişti.

Başlıca hasımları Mekke şehrinin sakinleriydi. MS 622'de onların takibinden Medine'deki taraftarlarının yanına gitti. Müslümanların takvimi o gidişle (hicret) başlar.

Sonra, Medine'deki müritleriyle Mekkeliler arasında Muhammed'in anlaşma sağlamasının ardından, Medine'den Arapların kadim kutsal yeri olan Mekke'deki Kâbe'ye hac seferine çıkmasına kadar yıllarca sürecek olan savaşlar olur. Muhammed'in Arap kabileleri arasındaki taraftarları yıldan yıla artar. Nihayet Mekkeliler de onun gücüne boyun eğip öğretisini kabul eder. Sonra Mekke'nin güneydoğusunda yaşayan Arap kabilelerine de boyun eğdirince, Arabistan'da nihai olarak zafer kazanır.

Bizanslılara karşı planlanan bir seferi icra etmesine 632 yılında Medine'de ölmesi mani teşkil etti.

Muhammed'in haleflerinin Bizanslılara karşı giriştikleri seferlerden, en çok Arabistan'ın kuzeybatı kısmı ve Doğu Ürdün zarar gördü. Medine önceleri halifelerin ikametgâhı olarak kaldığı ve Suriye İslamiyetin ilk saldırı hedefi olduğu için, Arap ordularının başlıca harekât hatlarından biri eski Medine-Şam kervan yolu istikametiydi. Bu ana harekât hattının yakınlarında Araplar ile Bizanslılar arasında büyük çarpışmalar yapıldı.

İlk halifeler Ebu Bekir ve Ömer zamanında kendisini zaten Persler ve Bizanslılarla yapılan muharebelerde göstermiş olan cesur ve tedbirli kumandan Halid, Ölü Deniz'den gelerek MS 635 yılının başlarında Şeria Nehri kıyısındaki Beysân (Bîsan) mevkiinde İmparator Heraklius'un kardeşi Theodor'un emrindeki askerlere saldırdı. Bizanslıların bentle önünü kesip Şeria Vadisi'ni bataklığa dönüştürmüş olmalarına rağmen, Araplar onları Şeria Nehri'nin öbür kıyısındaki Pella'da tamamen mağlup etmeye muvaffak oldular. Pella ve Tiberiye şehirleri Arapların eline geçti ve Halid, Şam istikametinde yürüyüşüne devam ederek şehri kuşattı. Beş aylık bir kuşatmadan sonra Heraklius bu

zaman zarfında onları kurtarmaya gelecek bir ordu teşkil etmeyi başaramadan şehir Araplara teslim oldu.

Heraklius ancak MS 636 yılının ilkbaharında Halid'in kumandası altındaki Arap askerlerine karşı 80.000 kişilik bir Yunan ordusu gönderebildi. İhtiyatlı Halid bu üstün güç karşısında geri çekildi, hatta Şam'ı bile bıraktı ve bu şehrin güneyinde ancak Samarya ve Celile'de bulunan yardımcılarının emrindeki destek birlikleri geldikten sonra muharebeye girmeyi kabul etti. İlk çarpışma MS 636 yılının Temmuz ayında Şam ile Taberiye Gölü'nün arasındaki Cabiye'de meydana geldi. Bunu aynı yörede yapılan, muhtemelen tam bir ay sürmüş, ama teferruatı hakkında kesin bilgilerin olmadığı bir dizi çarpışma takip etti.

Ancak MS 20 Ağustos 636'da Yarmuk ile Taberiye Gölü arasındaki boğazların çok olduğu arazide yapılan muharebede kesin bir netice alınabildi. Bizans ordusu burada tamamen yenildi, piyadeler Yarmuk'un dar boğazlarında can verdi ve süvariler dört bir yana dağıtıldı. Şam ikinci defa olmak üzere kuşatılarak alındı. Fenike'nin kıyı şehirleri de aynı yıl içinde Ömer'in kumandasına geçti. Fethedilen bölgede işleri bizzat düzenlemek için MS 637 yılında Ömer Suriye'ye gitti. Yarmuk'ta nihai sonuç alınan muharebeden önce, ilk çarpışmaların başladığı Cabiye'deki bir Gassanî prensinin sarayında, fethedilmiş ülkeye kanunlarını dikte etti. Yeni hükümdar, bu şehrin fethiyle tüm Suriye'nin Arapların eline geçmesinden sonra, ertesi yıl Kudüs'e girdi. Ömer, İran ve Mısır'ı da kendi hükümranlığı altına aldı.

Böylece birliği sağlanan büyük Arap imparatorluğunda Ömer'in halefleri MS 661 yılına kadar hüküm sürdü. Sonra MS 750 yılına kadar hükümranlığı süren Emevi Hanedanlığı dönemi başladı. Yaptıkları ilk işlerden biri

başkentin Şam'a taşınması oldu. Medine'de bir vali bırakıldı.

Artık yeni ve eski başkentler arasında hareketli bir trafik vardı, ama bu her zaman barışçı olmadı. Medine'de ortaya çıkan ayrılıkçı hareketler Hicaz'da birçok ayaklanmaya ve isyana sebep oldu. Bunlar Şam tarafından silah zoruyla bastırıldı.

Emevi hanedanını Abbasi hanedanı takip etti. Onların hükümranlığı zamanında (MS 750-1258) başkent Şam'dan Bağdat'a taşındı. Bu yüzden Bağdat-Medine ve Bağdat-Şam bağlantıları şimdiye kadar Şam-Medine bağlantısının haiz olduğu siyasi ve stratejik önemi kazandı. Şam-Medine bağlantısı ise genellikle artık sadece ticaret için kullanılan ve hacı kervanlarının gidip geldikleri bir seyir hattı oldu.

Bir yandan başkent Bağdat'ın imparatorluğun merkezinden çok uzak olan konumu, diğer yandan da Abbasi tahtında zayıf hükümdarların bulunması yabancı fatihlerin Suriye topraklarına saldırmalarının ön şartlarını oluşturmuş olabilir. Önce Mısır'ın Memlûk sultanları ülkeyi ellerine geçirdi. Sonra Selçuklular Suriye'ye saldırdı ve sultanları Arslan [Alparslan] (MS 1063-1072) ülkenin hükümdarı oldu. Arazisini Ege Denizi bölgesinden İndus Nehri'ne ve Basra Körfezi'nden Seyhun Nehri'ne kadar genişletti.

Fakat haleflerine onun hükümdarlığı zamanında kurduğu büyük imparatorluğu zirvede tutmak nasip olmadı.

Haçlı Seferleri (MS 1096-1291) esnasında Haçlılar Filistin'i ele geçirip Doğu Ürdün bölgesine de girerler. Şam'ı boşuna kuşatırlar; harap olmuş şehirleri Busra ve Salhad'ın Suriye ovalarından geri çekilmiş İslam savaşçılarına mükemmel destek noktaları sağladığı Havran'a

Haçlılar girmeyi başaramazlar. Anlaşıldığı kadarıyla doğudaki yayılma alanları Şeria'nın doğu yamaçlarının ötesine geçememiştir. Sınır bölgelerinin büyüklüğü hakkında Kudüs Kralı I. Balduin'in Moab ülkesinde inşa ettirdiği Mons Regalis ile Taberiye Gölü'nü çevreleyen Taberiye Prensliği bir fikir verir.

Akka Muharebesi'nde (MS 1291) Mısır sultanları son Haçlılara karşı kesin bir zafer kazanınca Suriye ikinci defa olmak üzere Memlûk sultanlarının eline geçti.

Aynı sıralarda Osman Bey, Anadolu'daki fetihleriyle yeni bir devleti, yani güçten düşmüş yaşlı Bizans İmparatorluğu'na ölümcül darbeyi indirecek ve İstanbul'u ele geçirecek olan Osmanlı İmparatorluğu'nu kurdu.

Haleflerinden I. Selim (MS 1511-1521) Suriye ve Filistin'i Memlûk hâkimiyetinden kurtararak bu ülkeleri imparatorluğuyla birleştirdi. Onun saltanatı zamanında Şam ile Medine arasındaki hac yolunun kalelerle emniyet altına alınması işine girişildi.

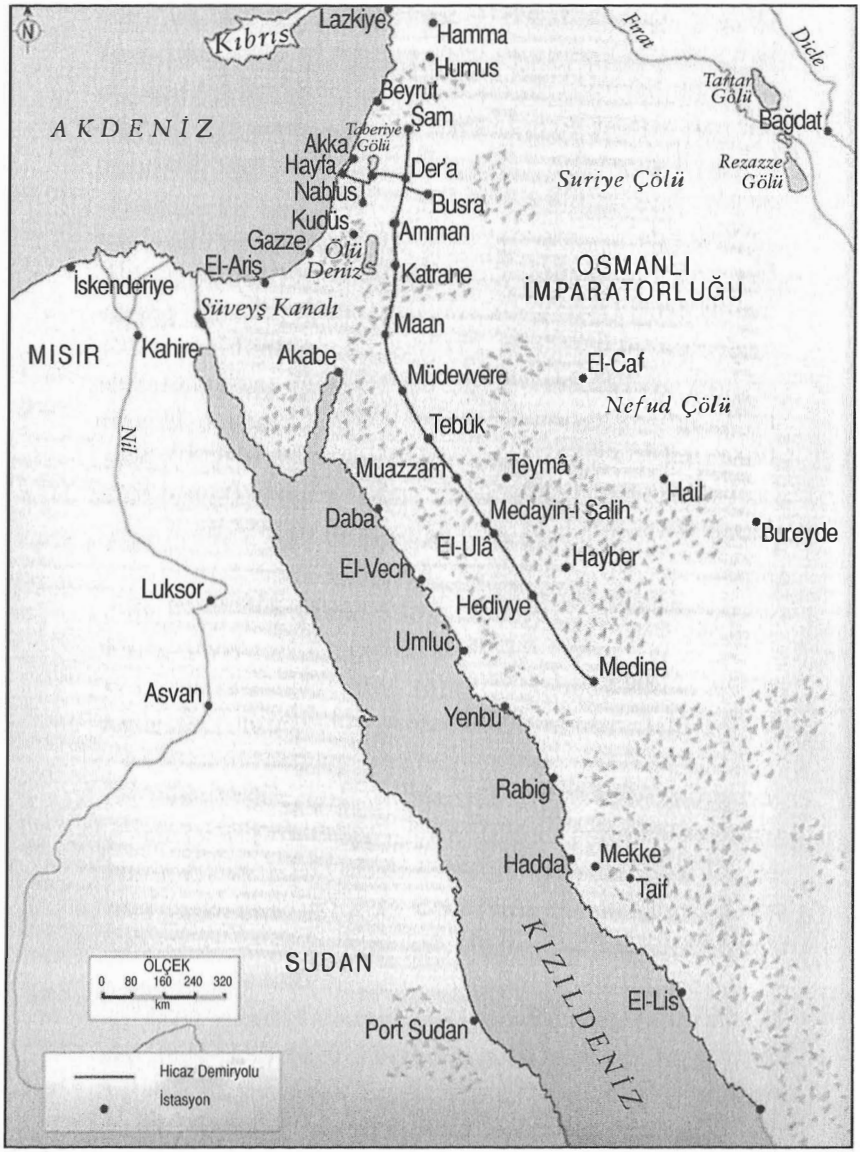
Son yüzyıllarda birçok çatışmadan sonra eski kabile hanedanlarının tekrar bağımsız hale geldikleri Arabistan'da da Osmanlı hâkimiyeti yavaş yavaş genişledi.

Timurlenk Asyalı ordularıyla (MS 1400) Suriye bölgesine girip Şam'ı zapt edince, Doğu Ürdün bir kez daha boyunduruk altına alınmış bir memleketin bütün acılarına katlanmak zorunda kaldı. Eski bir medeniyetin son kalıntıları ve yerleşik halkın büyük kısmı muhtemelen o zaman yok edildi.

1861 yılında Lübnan'daki Dürzi-Marunî çatışmalarından sonra Dürzilerin Havran'a göçü başlayıp bu bölgenin yerleşik halkının çok büyük bir ekseriyetini teşkil edinceye kadar, yüzyıllar boyunca Şeria Nehri'nin ötesindeki topraklarda başlıca Arap asıllı az sayıda yerleşik nüfus vardı.

Dürziler kısmen Roma döneminden kalma eski taş yapılara yerleşmişlerdir, ama buna rağmen bu binaların büyük bir kısmı hâlâ boş durmaktadır ve daha binlerce kişi için barınak olabilir. Aynı husus Havran'ın daha birçok çalışkan eli besleyebilecek durumdaki bereketli toprakları için de geçerlidir.

Serka'daki Çerkes kolonisinin zaten gösterdiği üzere Hicaz demiryolunun, Doğu Ürdün'ün henüz iskân edilmemiş geniş kısımlarına yerleşimi teşvik edeceği ve işlenmeden duran arazilerin, özellikle de münbit Havran bölgesinde akıllıca bir şekilde işlenmesinin sadece zamana bağlı olduğu kesinlikle varsayılabilir. O zaman Havran bölgesindeki eski yerleşim yerleri ve çiftliklerdeki taş binalar yeniden hayat bulacak ve Doğu Ürdün halkı için daha mesut ve müreffeh bir geleceğin şafağı sökecektir.



Hicaz demiryolu güzergâhı

III
Demiryolu İnşaatının Tarihçesi

Müslümanların başlıca dini vecibelerinden biri, şayet yolculuğun masraflarını karşılayacak kadar dünya malına sahipse, ömründe en az bir kere Mekke'ye hacca gitmektir.

Her yıl dört bir yandan yüzbinlerce Müslüman hacının kutsal mekânlarda dua etmek için Mekke'de bir araya gelmelerine şaşırmamak gerekir.

Arap hacılar kıyıdan ve Arabistan'ın içlerinden Mekke'ye giden sayısız kervan yolundan birini seçer. Birçok İranlı da doğudan karayoluyla Arap Çölü'nü geçerek kutsal şehre gelir. Fakat İranlıların büyük kısmı Cidde'ye kadar Ölü Deniz'den geçen denizyolunu tercih eder ve sonra Mekke'ye kadar daha takriben 75 kilometre mesafeyi kervanlarla kat eder.

Afrikalı hacıların bir kısmı da aynı şekilde karayoluyla Sina Yarımadası üzerinden, bir diğer kısmı da denizyoluyla Cidde üzerinden kutsal şehre gelir.

Cidde üzerinden yapılan yolculuk en rahat olanı ve bu yüzden de en çok tercih edilenidir. Bu bakımdan her yıl Mısır, Kuzey Afrika ve Hindistan'dan olduğu gibi Rumeli'den, Anadolu'dan ve Güney Rusya'dan da 30 ila 60 bin Müslüman bu kervan yolundan geçer.

Sadece Suriyeli hacılar –sayıları 5-6 bin kadardır– Şam'dan Medine ve Mekke'ye giden hac yolunu seçerler. Bu amaçla İslamiyetin iki büyük bayramı olan Ramazan Bayramı ile Kurban Bayramı arasındaki zamanda Şam'da hazırlanan büyük kervan, halifenin her yıl Mekke şerifini ve bedevi şeyhlerini mesut ettiği değerli hediyeleri taşıdığı için özel bir önem kazanır. Özel develerle İstanbul'dan Şam'a gönderilen bu değerli yük, sonraları bütün hac kafilesinin merkezini teşkil eder.

Kervanın idaresini Hacc-ı Şerif'in muhafızı (Kutsal hacıların koruyucusu) ve askeri bakımdan korunmasını bir piyade taburu ile bir sahra topçu bataryası üstlenir. Bu askerler hac kervanına Mekke'ye kadar olan bütün yolculuk boyunca önde ve kanat kısımlarında refakat ederler. Kervanın nihayetinde, kervandan ayrı düşmüş olanlarla ve hastalarla ilgilenmek ve kaybedilmiş eşyaları hacıların peşinden götürmek üzere Aneze kabilesinden 50-100 atlı belli bir mesafede gelirler. Bu insan yığınına, yol üstünde doğru düzgün yiyecek bulunmayan kırk günlük bir hac yolculuğu (1.800 kilometre) için gereken eşyaları ve yiyecekleri taşıyan binlerce deve ve katır eklenince, kafileyi toparlamak ve yola çıkarmak için yapılan detaylı hazırlıklar hakkında ancak sadece fikir edinilebilir. Dolayısıyla sadece Şam'daki hazırlıklar için haftalar gerekmektedir.

Hac yolculuğunun kendisi katılanlar için yokluklar ve tehlikelerle doludur. En büyük zorluk çölden geçerken kervana su tedarik etmekte görülür. Maan'a kadar hâlâ kaynak suları bulunurken, yolculuğun Medine'ye doğru olan devamında hemen hiç su yoktur. Sadece birkaç kuyu ve sarnıç –birbirlerinden 100 kilometreye kadar varan uzaklıklarda– bulunur. Oradan geçen bedevi kervanlarına sulama yeri olması için buralarda yıl boyunca su biriikti-

rilir. Bunun sonucu olarak hac yolculuğu esnasında, özellikle de sarnıçların kuruduğu sıcak yaz mevsiminde birçok hayvan susuzluktan telef olur. Yanı sıra kuyularda ve sarnıçlarda artakalıp hacılar tarafından içilen az miktardaki su da kirlendiği için sık sık tifoya ve koleraya sebep olur.

Yol boyunca mesken olmadığı için kervanların gıda maddesi temin etmeleri de zordur. Gerçi kasaplık hayvanlar çevredeki bedevilerden satın alınabilir, ama diğer bütün yiyecekler uzun yolculuk boyunca Şam'dan taşınmak zorundadır. Nihayet kervanlar fidye parası almaya çalışan haydut bedevilerin saldırılarına da maruz kalırlar.

Hac yolculuğunun masrafları hacının sosyal konumuna ve seyahatte talep ettiği konfora göre farklıdır. Kendisine binek ve yük devesi temin ederek Şam'dan Mekke'ye giden bir hacı, hac yolculuğunu 50 liranın altında yapamaz. Sadece yolculuğa yaya katılan ve mesela yük hayvanlarının bakımı gibi hizmetleri gören az sayıdaki fakir hacının daha az masrafı olur veya yolculuğa bedelsiz katılır.

Mekke'ye hacca gidilmesiyle ilgili anlatılan zorluklar göz önüne alındığında, bazı Müslümanların ya para yokluğundan –çünkü aylarca süren yokluk esnasında sadece kendisine değil, bilakis ailesinden geride kalanlara da bakmak zorundadır– ya da böyle bir yolculuğun meşakkatlerine ve yokluklarına karşı vücut direncinin yetersizliği nedeniyle hacca gitmekten vazgeçmelerini anlamak mümkündür.

Bu yüzden bu zorlukları ortadan kaldırmak ve her Müslümana inancının kutsal mekânlarında dua etme imkânı sunmak için çareler düşünülmüştür. Bunun en iyi çaresi, Şam'dan Mekke'ye bir demiryolu hattının inşası idi.

Abdülhamid ilk defa olmak üzere böyle bir demiryolu bağlantısının avantajlarını görmüş ve inşaatın karşılaşacağı zorluklara aldırış etmeksizin eldeki mevcut bütün imkânlarla demiryolu teşebbüsünün icrasına karar vermişti. Şam'da doğup büyümüş olmakla gençliğinden beri hacıların çektiği meşakkatleri ve yoklukları gözüyle görmüş olan ikinci mabeyincisi İzzet Paşa'nın şahsında, padişah büyük zekâsı ve enerjisi ile onun iradesini yerine getirmeye uygun kişiyi bulmuştu.

1 Mayıs 1900'de (19 Nisan 1316) demiryolu inşaatının başlaması için irade-i seniye verildi ve hemen hazırlıklara girişildi. Demiryolu inşaatı için gereken para dini gayeye uygun olarak tüm Müslüman dünyasının gönüllü bağışlarıyla toplandı. Bundan başka mesela belli bazı damga vergileri ile bayram vesilesiyle kesilen koçların postlarından edilen gelirler de Hicaz demiryolunun kasasına girdi. Gelecekteki gelir kaynakları olarak şunlar da belirlenmiştir: İşletmelerinden elde ettikleri gelirin Hicaz demiryoluna aktarıldığı hat boyunca yer alan Es-Salt'taki fosfat yatakları ve Hayfa-Der'a hattındaki Hamma'da bulunan kükürt kaynakları.

1 Eylül 1905'e kadar toplanan tüm para 46,7 milyon frankı bulmuştu –yılda takriben 7,5 milyon. Bütün harcamalar yapıldıktan sonra bu tarihte elde daha 8,25 milyon frank bulunuyordu.

Para teminiyle eşzamanlı olarak şu hazırlıklar yapılmıştı:

1. İnşaatı yürütecek kurumların ve idareci personelin organizasyonu,
2. Arazi alımları için müzakerelerin başlatılması,
3. Genel bir inşaat planının hazırlanması için tüm demiryolu hattının keşfi,
4. Aletlerin ve demiryolu malzemesinin temini.

Birinci hazırlık aşaması ile ilgili: Demiryolu inşaatının üst yönetimi için şu komisyonlar teşkil edilmişti:

a) Hicaz demiryolunun inşaatı için merkezi İstanbul'da olan genel komisyon. Başında sadrazam bulunmaktadır. Üyeleri: Nüfuzlu ve yorulmak bilmeden çalışan İzzet Paşa, ayrıca kamu işleri nazırı ve tersane fabrikalarının direktörü; buna ilaveten çalışma nezaretinin bazı memurları komisyonun emrine teknik danışman olarak verilmiştir. Komisyon para temini ile ilgilenmekte ve paranın nasıl harcanacağına karar vermektedir. Arazi alımlarında diplomatik müzakereleri yürütmekte, mühendisleri ve memurları işe almakta ve tedarikçiler ile anlaşmaları yapmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda sivil teknisyenler için bir mühendishane ancak 22 yıldan beri mevcut olduğundan ve buradan mezun olanlar, devlet demiryolları inşa etmediğinden pratik çalışmalar için şimdiye kadar pek fırsat bulamamışlardı. Buna bağlı olarak ülkede en başta tecrübeli demiryolu teknisyeni sıkıntısı çekilmesi nedeniyle genel komisyon önceleri yurtdışından, özellikle de Almanya'dan mühendisler çağırdı ve onları kontratlarla bağladı. Fakat inşaat esnasında yavaş yavaş mühendishaneden mezun olup kendilerinden beklenenleri her bakımdan karşılayan ülkenin becerikli demiryolu mühendisleri kadrosu oluştu. Halihazırda teknik birliklerin subay mühendislerini saymazsak, demiryolu inşaatında 10 yabancı ve 25 Türk mühendis çalışmaktadır.

b) Hicaz demiryolunun inşaatı için merkezi Şam'da bulunan mahalli komisyon. Başkan olarak Şam valisinden ve üyeler olarak ayrıca Hicaz demiryolunun genel müdürü Kâzım Paşa, V. Kolordu komutanı olan paşa ve Şam eşrafından bir kişiden müteşekkildir. Demiryolu inşa-

atının teknik işlerinin direktörü olan başmühendis Meissner Paşa ve daha birkaç Türk demiryolu mühendisi teknik danışmanlık yapmaktadır.

Komisyon genel müdürü tasarı ve tekliflerini karar verilmesi için İstanbul'daki genel komisyona sunar. Maaş ve ücretlerin ödenmesini de sağlar.

Demiryolu inşaatının başına şimdiye kadar sadece organizasyon kabiliyetiyle değil, bilakis tedbirliliği ve enerjisi ile de adından söz ettiren Müşir Kâzım Paşa getirildi. Demiryolu inşaatında çalışan askerlerin dışında, tüm teknik personel, müteşebbisler ve sivil çalışanlar da onun emrine verilmişti. Askeri ve sivil teknik elemanlar arasındaki sürtüşmeye her iki tarafın da tüm güçleriyle müşterek hedef yolunda çalışmalarını sağlayacak şekilde mâni olabilmesi, Kâzım Paşa'nın özel bir liyakati olarak görülmelidir.

İnşaatın teknik yönetimi Alman başmühendis Meissner Paşa'ya tevdi edilmişti. Paşa, Rumeli'deki demiryolu inşaatlarında uzun yıllar çalışması sırasında zengin tecrübeler edinmiş ve bu tecrübelerini demir gibi bir enerji ile birleştirdiği için yaptığı seçimin çok isabetli olduğu görülmüştür.

Üstyapılar, ekserisi Avusturyalı ve İtalyan müteşebbislere havale edilmişti; bunların yapılması yabancı işçilerin temini zor olduğu için esas itibariyle yerliler tarafından yürütülmüştür.

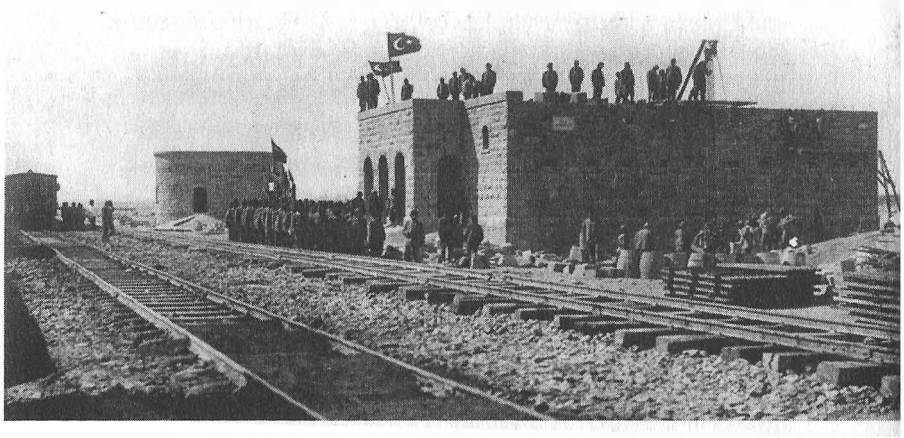
Demiryolu çöl arazisine girdikçe, işçi meselesi de aynı derecede zorlaşmıştır. Bu sebeple ve daha ucuza geleceği için demiryolu inşaatında büyük ölçüde Osmanlı askerleri kullanılmıştır.

İnşaatta çalışanlar şunlardı:

1 no'lu Demiryolu Taburu	1.200 kişi	1.9.1900'den beri (1.4.1901'e kadar sadece ön çalışmalar)
2 no'lu Demiryolu Taburu	1.200 kişi	1.5.1900'den beri (1900 yılı ilkbaharından 1.9.1905'e kadar Hayfa demiryolunda)
V. Ordu İstihkâm Bölüğü	200 kişi	1.5.1900'den beri
V. Ordu Telgraf Bölüğü'nden bir müfreze	50 kişi	1.9.1901'den beri
33. Piyade Alayı'nın 2. Taburu	1.000 kişi	1.9.1901'den beri
39. Piyade Alayı'nın 3. taburu	1.000 kişi	1.9.1901'den beri
39. Piyade Alayı'nın 4. taburu	1.000 kişi	1.9.1901'den beri
		Toplam 5.650 kişi

Askerlerin istihdamı piyade taburlarının toprak işlerini yapması, demiryolu taburlarının rayların altına mıcır dökmesi, rayları döşemesi ve menfezler gibi küçük duvarcılık işleri yapması şeklindeydi. Keşif ve ölçüm birlikleri için de onlardan eleman alınıyordu (krş. IX. Bölüm).

İstihkâm Bölüğü'nün askerleri, esas itibariyle demiryolu atölyelerinde makine ustası, tesviyeci, demirci ve dülger olarak çalışıyorlardı. Telgraf müfrezesinin askerleri, Hicaz ve Hayfa istikameti için demiryolu telgraf hattını döşüyorlar ve sonra da istasyonlarda telgrafçılık yapıyorlardı.



Muazzam İstasyonu'nun inşaatında çalışan Osmanlı askerleri

İkinci hazırlık aşaması ile ilgili: İstanbul'daki genel komisyonun arazi alımı için yürüttüğü en önemli görüşmeler, Şam-Müzeyrib hattının alımı için Beyrut-Şam-Müzeyrib Fransız demiryolu şirketiyle ve yeni başlanan Hayfa-Şam demiryolu hattının imtiyazını almış olan bir İngiliz şirketiyle yapılan görüşmelerdi.

Hicaz demiryolunun inşaatı 120 kilometre kadar azalacağından ve inşaat Şam yerine doğrudan doğruya Müzeyrib'den başlayabileceği için komisyon Şam-Müzeyrib hattının alımına büyük değer vermek zorundaydı. Fakat Fransız şirketi ile yapılan görüşmeler başarılı olmadı ve oldukça yüksek görülen 7 milyon frank talebi kabul görmedi. İngiliz şirketi ile yapılan görüşmeler daha tatminkâr oldu. Bunun nedeni, herhalde şirketin ödeme zorluğu içinde bulunması ve tüm hattın Hayfa'dan Beysân'a kadar bir altyapı ile 8 kilometre uzunluğundaki ray örneklerinden ibaret olmasıydı. Komisyon, imtiyazı İngiliz şirketinden 925.000 mark karşılığında aldı.

Bu hatların alınması haricinde araziler için pazarlık yapmaya gerek yoktu. Padişah mutlak hükümdar olarak ülkesinin toprakları üzerinde sınırsız bir tasarruf hakkına sahipti ve resmi binalar için gereken araziler sahiplerine sorulmaksızın kamu yararına alınabiliyordu. Hicaz demiryolunun inşası dini bir gayeye hizmet ettiğinden, her Müslüman bu işin başarıya ulaşması için mülkünü seve seve veriyordu.

Üçüncü hazırlık aşaması ile ilgili: Hicaz demiryolunun genel inşa planını oluşturabilmek için tüm demiryolu hattının keşfi gerekiyordu. Bu işe demiryolu inşaatının başlaması için irade-i seniye verilir verilmez Türk mühendis Hacı[14] Muhtar Bey tarafından girişildi.

Muhtar Bey bu amaçla Şam'dan Mekke'ye giden bir hac kervanına katılarak yolculuk esnasında gözlem ve ölçümlerde bulundu. Keşif sonucunu bir rapor (bkz. Ek)[15] ve ekli harita ile uzunluk profillerinde sundu. Taslağını hazırladığı Müdevvere'ye kadar olan demiryolu hattının (572 km) tadili, ancak 1905 yılının sonunda buraya kadarki demiryolu kısmının tam ölçümüne izin verecek biçimde bitirilmesinden sonra yapıldı. Hayfa-Müzeyrib tâli hattı güzergâhının çizimi de inşaat yapıldıktan sonraki tam ölçümlerin sonucudur.

Dördüncü hazırlık aşaması ile ilgili: Yerli fabrikaların olmayışından dolayı Hicaz demiryolu tüm demiryolu malzemesini (raylar ve tekerlekli malzeme), tersane atölyelerinde yapılmış birkaç vagonun haricinde, yurtdı-

14 Mekke'ye hacca gitmiş her Müslüman hacı payesini alır.

15 Şam-Müdevvere arasındaki demiryolu hattının keşfine dair rapor bu hattın inşası sırasında hazırlanmış, sonuçları IV. ve V. bölümlerde verilmiş gözlemler ve ölçümlerle güncelliğini kaybetmiş olduğundan, ekte sadece Müdevvere ile Mekke, daha doğrusu Cidde arasındaki demiryolu güzergâhının keşfine dair rapor yer almaktadır.

şından getirmek zorundaydı. Rayların teslimatı için Almanya, Belçika ve Amerika fabrikalarından, tekerlekli malzemenin teslimatı için sadece Almanya ve Belçika fabrikalarından faydalanıldı. Uzaklardan getirildiği için malzeme tabiatıyla çok pahalılaşıyordu. Fakat bu menfi durum, kireç ve çimento haricinde taş köprülerin inşası ve rayların altına mıcır döşenmesi için gerekli malzemenin çok kaliteli şekilde, mahallinde bulunması ve taş ocaklarından ücretsiz alınabilmesiyle kısmen dengeleniyordu.

Hicaz demiryolunda asıl çalışmalar daha birkaç yıl önce Es-Salt-Maan üzerinden Şam'dan Medine'ye bir devlet telgraf hattı çekildikten sonra demiryolu telgrafının tesisi ile başladı. Kısa bir süre sonra 1 Mayıs 1900'de Hicaz demiryolunun asıl inşaatına başlandı ve Şam-Müzeyrib hattı için yapılan pazarlıklar henüz sürüncemede olduğu için, işe evvela Müzeyrib-Der'a hattı ile başlandı. Fakat çalışmalar çok yavaş ilerliyordu; bu yüzden 1901 yılı Ocak ayında başmühendis Meissner ile ilk etapta üç yıllık bir kontrat yapıldı.

Meissner Paşa önce uygun personel teminine ve gerekli alet edevatı, özellikle ölçüm aletlerini hazır hale getirmeye girişti. Bundan sonra 1901 yılının Mayıs ayında, geçen zaman zarfında genel komisyonun Fransız şirketi ile yaptığı görüşmeler başarısız olduğu ve genel komisyon Şam-Müzeyrib Fransız hattına paralel bir Şam-Der'a hattının inşasına karar verdiği için, mevcut askerler ve sivil elemanlarla Müzeyrib-Der'a ve Şam-Der'a hatlarının yapımına başladı. Sonra görüşmelere --gerçi boşuna– yeniden başlanınca, Şam-Der'a hattında demiryolu inşaatına bir kez daha tam bir yıl ara verildi. Bu sebeple hat ancak 1 Eylül 1903'te işletmeye açıldı.

Fakat Müzeyrib-Der'a hattında ve Maan'a devamında durmak bilmeksizin çalışıldı ve şu kısımlar aşağıdaki tarihlerde açıldı:

Müzeyrib-Der'a hattı	(12,80 km)	1.9.1901'de
Der'a-Serka hattı	(79,75 km)	1.9.1902'de
Serka-Katrane hattı	(123,45 km)	1.9.1903'te
Katrane-Maan hattı	(132,80 km)	1.9.1904'te

Padişah hazretlerinin tahta çıkışının yıldönümü olan bu günde tüm Şam-Maan hattının törenle açılışı Nazır Turhan Paşa'nın başkanlığındaki özel bir saltanat heyeti tarafından yapıldı.

Mekke'ye bu seneki hac münasebetiyle yeni inşa edilen Maan-Müdevvere hattının (113,2 km) açılışı planlandı.[16]

Yüklü miktarda demiryolu malzemesinin Fransız şirketine ait Şam-Beyrut hattında naklinin çok pahalıya geldiği görüldüğü için, Hicaz demiryolunun mümkün olan en kısa zamanda denize kendi çıkışının olmasının istenmesini anlamak mümkündür. İngiliz şirketi ile yapılan görüşmeler istenilen sonucu ulaştıktan sonra, Hayfa-Der'a tâli hattının inşasına birinci istasyondan itibaren hemen başlandı. Şeria Vadisi üzerinden Hayfa'dan doğruca Şam'a gidiş şeklindeki orijinal İngiliz projesi tadil edildi. Buna göre demiryolu Şeria Nehri'ni Beysân şehrinde geçecek, sonra Taberiye Gölü'ne Samâh'ta bağlanıp çok derin olan romantik Yarmuk Vadisi'nden geçerek Müzeyrib'e tırmanacaktı. 1 Eylül 1904'te ancak Hayâ-Şeria hattı açılabildi. Şeria-Müzeyrib hattının açılışı 1 Eylül 1905'te yapıldı ve

16 Bu yaz boyunca Müdevvere-Zâtü'l-Hac hattının inşası da bitti ve bu yılın sonunda Tebûk İstasyonu'na kadar ray döşenmiş olması bekleniyor.



Hayfa İstasyonu

böylece Akdeniz ile Osmanlı İmparatorluğu arasında ilk demiryolunun bağlantısı sağlandı.

Hayfa doğal konumu ile iyi bir liman olmanın bütün özelliklerine sahiptir. Ama denizin batıdan gelen akıntılarının kum taşıması nedeniyle çok sığlaşmıştır ve bu yüzden gemiler liman dışında demirlemek zorunda kalmaktadır. Denizin içine doğru inşa edilmiş 350 metre uzunluğundaki bir liman seddi, bu kötü durumu henüz düzeltememiştir. Kullanılabilir bir limana sahip olmak için en azından 500 metre uzunluğundaki bir dalgakıran ile 600 metre kadar bir rıhtımın tesisine ihtiyaç olacaktır.

IV
Şam ile Müdevvere Arasında Tamamlanmış Demiryolunun Tasviri

Genel bir oryantasyon için kısa özellikleri ile birlikte demiryolu istasyonlarının listesini veriyorum:

Tablo I

Sıra no	İstasyonların Tanımı	İstasyonların mesafesi		Kesin rakım
		Şam'a uzaklık (km)	Bir önceki istasyona uzaklık (km)	
1	**Şam** – Barada kıyısındaki (Kadem-i Şerif İstasyonu). Suriye vilayetinin başkenti. V. Kolordu Komutanlığı'nın merkezi. Nüfusu yaklaşık 180.000 kişi, garnizon mevcudu 12.000. Halkın ekseriyetini 150.000 kadar Müslüman (Türkler ve Araplar) teşkil eder. Geriye kalanlar çeşitli Hıristiyan mezheplerine mensuptur (Rum Ortodoks, Rum Unionist, Ermeni, Ermeni Unionist, Süryani Unionist, Süryani Ortodoks, Marunî, Latin, Protestan ve Geldanî Unionist), ayrıca Yahudiler ve Dürziler. Kuyu suyu bol bol vardır.	0	—	696,2

2	**Kisve** – Nehr el A'vac'ın (Hermon'dan gelir) kıyısında önemli bir fellah köyü, nüfusu 1.200 kadar. İstasyonda kuyu suyu mevcut.	20,8	20,8	738,7
3	**Der Ali** – Dürzi köyü, nüfusu 500 kadar. Ziraate çok müsait olan arazinin bir kısmını bir kaynak sulamaktadır.	30,5	9,7	697,0
4	**Mesmiye** – 2 km eninde ve 3 km uzunluğunda ören alanı olan eski bir Roma şehri, haydut çetelerinin barınağı olan Lecâ'nın anahtarı konumunda. Şimdi 700 kadar nüfusu olan bir Arap köyü, yarısı Müslüman, yarısı Rum Ortodoks.	49,7	19,2	619,5
5	**Cibâb** – Müslüman Arap fellah köyü, nüfusu 300 kadar.	62,6	12,9	643,2
6	**Habâb** – Lecâ'da Hıristiyan Arap fellah köyü. Nüfusu 600. Kaynak ve sarnıçlar var.	69,1	6,5	625,2
7	**Mahâce** – Müslüman Arap fellah köyü, eski bir Roma şehri. Nüfusu 1.200. Kuyular var.	77,8	8,7	602,7
8	**Şâkra** – Müslüman Arap fellah köyü, eski bir Roma şehri. Nüfusu 800. Kuyular var.	84,6	6,8	600,5
9	**Ezra' (eski Zoroa)** – Lecâ sınırında. Kısa süre önce 1.500 kişi olan büyük ekseriyeti Hıristiyan Arap nüfus. Şimdi burası neredeyse tamamen terk edilmiş vaziyette. Halk, himayesi altına girdikleri Dürzilerin yanında. Su az. Birçok harabe ve özellikle üç tane iyi korunmuş eski dönem Hıristiyanlara ait kilise var.	91,2	6,6	588,7
10	**Hirbet ül Gazâli** – Müslüman Arap fellah köyü. Nüfusu 1.500.	106,1	14,9	576,2

11	**Der'a** – Eski Edrei. Kaymakamlık merkezi. 4.000-5.000 Müslüman nüfusu olan küçük bir şehir. Hayfa demiryolunun kavşağı. Hellenistik Dönem'e (Nekropolis) ve Nebatîler dönemine ait kitabelerin bulunduğu harabeler. Halife Ömer zamanından kalma Kufî kitabeleri olan büyük eski cami Sultan Selahaddin tarafından yenilenmiş. Kuyular var.	123,0	16,9	529,0
12	**Nassîb** – Fellah köyü, nüfusu 700 kadar. Sadece sarnıçlar var.	135,7	12,7	574,6
13	**Mafrak** – Büyük Roma yolu Busra-Amman üzerinde bir Arap kalesinin ve bir Roma *castrum*unun harabeleri. Üç tümülüs. Takriben 4.000 metreküplük küçük sarnıçlar. Ziraate müsait arazi, ama üstünde yaşayan yok. Sadece Beni Sahr kabilesinden bedeviler burada çadırlarını kuruyorlar.	161,7	26,0	711,4
14	**Hirbetü's-Semrâ** – Büyük Roma yolu Busra-Amman üzerinde bir Roma ara hisarının harabesi. Ziraate müsait arazi. 2.000 çadırda 20.000 nüfusu olan bedevi kabilesi Beni Sahr'ın asıl yurdu.	185,2	23,5	559,6
15	**Zerka (Kal'etü'z-Zerka)** – Suyu bulunan Serka Vadisi'nde büyük Roma yolu Busra-Amman üzerinde bir Roma ara hisarının harabesi. Arap kalesi, Çerkes Dağıstan (Kafkasya) muhacirleri. Ziraate çok müsait arazi. Halkı kısmen Çerkes, kısmen Beni Sahr bedevileri.	202,7	17,5	618,0
16	**Amman** – Nehr Amman kıyısındaki eski Rabbath Ammon veya Philadelphia, Doğu Ürdün'deki en büyük ve en güzel şehir harabesidir. Özellikle eski Yunan tiyatrosu, hamamlar ve Akropolis kayda değer. Şimdi ekseriyetle Çerkeslerin oturduğu 700-800 ev var.	222,4	19,7	737,8

17	**Kasr (Es-Sahl)** – Bir Yunan mabedinin (muhtemelen bir mozolenin) harabesi. Su ve insan yok. Sadece kışın münferit bedevi kabileleri burada çadırlarını kuruyorlar.	234,0	11,6	942,0
18	**Lubên** – İki tepe üzerine kurulmuş eski bir şehrin harabeleri ve bu iki tepeyi birleştiren sırtın üzerinde büyük sarnıçlar. Harabelerde kısmen Beni Sahr kabilesinden yerleşik düzene geçirilmiş bedeviler (700 çadır) yaşıyor. Bu kabilenin şeyhi olan Reymih bin Fays da normal olarak burada yaşıyor. Sarnıçlar var.	248,8	14,8	773,6
19	**Cîze (Kal'at Ziza)** – Kısmen Roma kısmen erken Arap döneminden kalma büyük bir ören alanı. 70.000 metreküplük büyük bir Roma sarnıcı, iyi durumda bir Arap kalesi ve eski malzeme ile yapılmış bir Müslüman Arap şatosu özellikle kayda değerdir. Beni Sahr kabilesinden yerleşik düzene geçirilmiş bedeviler (420 çadır) yaşamaktadır. Sarnıçlar var.	259,7	10,9	722,1
20	**Deb'a** – Hac kervanının başı Osman Paşa tarafından 1767 yılında yenilenmiş eski bir kale. Kalenin etrafında çadırlarda yaşayan Belka bedevileri ve fellahlar toprağı işlemektedir.	278,7	19,0	751,7
21	**Han üs Zabîb** – Arap döneminden (Sarazen) kalma büyük bir kervansaray harabesi. Temelde bulunan köşe kulelerine bakılırsa savunmaya müsaitmiş; yakınında Roma veya Bizans döneminden kalma daha küçük bir kervansaray ile bir Bizans kilisesinin harabesi var. Çevrede birçok eski sarnıç bulunuyor. Su yok. Beni Sahr bedevilerinin bazıları burada zaman zaman çadırlarda yaşıyorlar.	295,2	16,5	782,6
22	**Kavşak** – Su yok.	309,3	14,1	759,1

23	**Katrane (Kaletü'l-Katrane)** – Hac yolunda içinde yivsiz üç top bulunan bir Osmanlı kalesi. Yanında iyi bir su akış konumu olan 36.000 metreküplük büyük bir eski sarnıç var. Ziraate müsait değil. İbni Hedaya kabilesinden bedeviler var.	326,2	16,9	783,3
24	**Kavşak** – Su yok.	348,4	22,2	840,0
25	**Kavşak** – Su yok.	367,1	18,7	893,0
26	**El-Hassâ** – 1760 yılında Padişah [II.] Mustafa tarafından inşa edilmiş, kısmen çökmüş iki katlı büyük bir Osmanlı kalesi. İçinde bir kaynak bulunur. Kalenin doğu tarafında bir su çıkarma makinesi (Noria) vasıtasıyla avludaki bir kuyudan beslenen antik bir sarnıç var. İstasyonda da iyi suyu olan bir kuyu vardır. Ziraate müsait arazi. Burada artık Midyan ülkesinden Huveytât bedevilerinin bölgesi başlıyor.	377,8	10,7	822,0
27	**Cürûfü'd-Derviş** – Derviş mezarları var. 36 metrekare büyüklüğünde, çevre duvarlarının kalınlığı 1,70 metre olan bir Roma hisarı. Hisarın güneydoğusundaki konik dağın tepesinde büyük bir gözetleme kulesi bulunuyor. Kuyu var. Huveytât bedevileri uğruyor. 160 kadar bedevi buraya yerleşmiş.	397,4	19,6	958,1
28	**Aneze** – Modern bir Osmanlı kalesi, yakınında harap bir sarnıç var. Kuzeybatısında kenar uzunluğu 100 metre olan kare şeklindeki temelli Roma kalesi Da'câniyye var. İstasyonun yakınında (3 km mesafede) krateri iyice belli olan sönmüş bir volkan "El Ha'la" bulunuyor. Ziraate müsait arazi, ama su yok. Sakinleri çadırlarda yaşayan Huveytât bedevileri.	422,7	25,3	1051,2
29	**Kavşak** – Su yok.	440,5	17,8	1080,0

30	**Maan** – Çölde bir vaha, birbirinden 1 km kadar mesafedeki iki köyden, Maan eş-Şamîye ve Maan el-Hicazîye'den müteşekkil. Daha büyükçe olan ikinci köyde 500 kadar, birincisinde 130 kadar erkek sakin var. Kaymakamlık merkezi. Kerpiçten küçük kulübeler ve daracık sokakları var. Bol kaynak suyu, iyi nebatat, palmiyeler, incir ve nar ağaçları bulunuyor. Sakinleri fellahlar, hacılarla ticaret yaparak geçiniyorlar. Maan eş-Şamîye'de bir Roma kalesi var. Suyu iyi ve bol, hatta Maan-Hicazîye'den 2 km uzaktaki istasyonda da durum böyle.	458,8	18,3	1074,2
31	**Kavşak** – Su yok.	475,0	16,2	1000,0
32	**Kavşak** – Su yok.	487,0	12,0	996,1
33	**Akabetü'l-Hicazîye** – Hacı kervanlarının aynı adı taşıyan konaklama yerinden 2,5 km uzaklıkta. 12.000 metreküp kapasiteli bir sarnıç var. Eski bir kale. Huveytât bedevileri burada çadırlarını kuruyorlar.	514,2	27,2	1150,5
34	**Batnü'l-Gûl** – ("Canavarın Karnı"). Sarp bir dağ yamacında dik bir iniş. Dikkat çekecek kadar güzel renk efektleri olan vahşi ve yalçın bir kumtaşı dağına hâkim muhteşem bir manzara. Su yok, dört yıldan beri de yağmur yağmamış.	519,7	5,5	1125,0
35	**Kavşak** – Demiryolu trenlerinin su ihtiyacı su vagonları ile doldurulan duvarla örülmüş bir rezervuardan temin ediliyor.	530,0	10,3	994,0
36	**Kavşak** – Su yok.	545,0	15,0	851,5
37	**Kavşak** – Su yok.	554,0	9,0	806,3
38	**Müdevvere (Kal'etü'l-Müdevvere)** – İstasyon kaleden 3,5 km mesafede. Su kuyudan alınıyor. Batıdaki dağlarda yaşayan bedeviler, Huveytât bedevileri uğruyorlar. Beni Atiyye bedevileri de burada çadırlarını kuruyorlar.	572,0	18,0	732,4

Müdevvere ile Medayin-i Salih arasında bulunan ve Hicaz demiryolunun şimdiden keşfi iyice yapılmış başlıca istasyonları şunlardır:

Zâtü'l-Hac: Palmiye korusu olan eski bir kale. Toprak kumlu. Su sarnıçlarda bulunuyor. Beni Atiyye bedevi kabilesinin başlıca oturduğu yer (200 çadır).

Tebûk: Küçük bir palmiye korusu (1.000 kadar hurma ağacı) olan eski bir hisar. Meyveleri her yıl Beni Atiyye bedevileri tarafından toplanıp Maan'a getirilir. Vahada akarsu ve iyi toprak bulunur. Hisarın yanında bulunan ve bir zamanlar harap olup terk edilmiş köy, demiryolu inşaatının başlamasından beri yeniden canlanmış. Şimdiden evlere 25 bedevi ailesi yerleşmiş.

Ahdar: Çorak bir yer. Arazi ziraate müsait değil. Su yok. Fakat yakındaki Vadi Ahdar'da kazı yapılıp su bulunacağı ümit ediliyor. Beni Atiyye bedevilerinin bir kısmı –70 kişiden fazla değil– burada çadırlarını kurma alışkanlığındalar.

El Muazzam: Eski bir hisar. Arazi ziraate müsait değil. Oldukça iyi durumdaki 12.000 metreküplük eski bir sarnıçta su var. Ebu Şama kabilesinden 100 bedevi burada çadırlarda yaşıyor.

Daru'l-Hamra: Eski bir hisar. Kuyular ve sarnıçlar var. Ebu Şama kabilesinden 150 bedevi burada çadırlarda yaşıyor.

Medayin-i Salih: (Salih peygamberin şehirleri) veya Hecr, Ptolemaios'un eski Egra'sı, efsaneye göre eski bir Yahudi kral mekânı. Petra gibi bir kaya şehir, kayalara oyulmuş Nabatîce ve Himyerîce kitabeleri olan anıtları pek çok. Kaynak suyu var. El Fakîr ve Beda kabilelerinden bedeviler 300 çadırda yaşıyorlar.

Hicaz demiryolu, hat eni 1,05 metre olan dar bir demiryolu olarak inşa edilmiştir. Esas itibariyle gönüllü bağışlarla temin edilen kısıtlı paraları nazarı itibare almak, buna mecbur bıraktı. Teknik açıdan da dar hatlı bir demiryolunu inşa etmek normal hatlı bir demiryolu yapmaktan oldukça kolaydır. Ayrıca Hayfa-Der'a tâli hattından önce Hicaz demiryolunun denizle tek bağlantısı olan Beyrut-Şam demiryolunun dar hatlı oluşunun da önemi vardı. Nihayet inşa edilecek demiryolunda daha yoğun bir trafiğe doğru gelişme olması beklenmiyordu.

Beyrut-Şam dar hatlı demiryolunun eni 1,05 metre olduğu için, burada da aynı hat eni seçildi.

Uzunluk profili Tablo 2'de görülen demiryolu hattı,[17] genelde güney istikametinde Şam'dan Medine'ye giden eski kervan ve hac yolunu takip etmektedir. Şam ile Serka arasında yolun doğusunda kalıp buradan Müdevvere'ye kadar bunu muhafaza ederek sadece büyük yükseklik farklarının üstesinden gelmek veya müsait olmayan arazi şartlarının etrafından dolanmak gerektiğinde, kısa mesafeler için doğuya veya batıya doğru sapmaktadır.

Hac yolunun düz hattından ilk önemli sapma, Serka'dan Amman'ın güneyindeki platoya tırmanışın –340 metrelik bir yükseklik farkı– üstesinden gelinmesi Amman'da gerekli oldu. Oluşturulan 3 kilometre uzunluğundaki dönemeçlerde, 100 metre çapındaki virajlarla hattın 20:1000'lik eğimli en büyük tırmanışları bulunmaktadır. Burada birkaç mühim inşaat yapmak gerekmiştir. Bunlar özellikle işlenmiş taştan mamul 12 metre eninde 10 gözü olan 20 metre yüksekliğindeki bir viyadük ile 140 metre uzunluğundaki bir tüneldir. Bu, tüm ana hat üzerindeki yegâne tüneldir.

17 Tablo 2 için bakınız s. 60-62.



Amman ve Kasr istasyonları arasında yüksekliği 20 metre her birinin eni 12 metre olan 10 gözlü demiryolu köprüsü

Maan ile Batnü'l-Gûl arasında demiryolunun benzer bir inişi vardır. Fakat yükseklik farkı sadece 150 metredir ve bu yüzden 18:1000'lik bir eğimle ve çapı 100 metre olan virajlarla aşılabilmiştir. Bunun için gereken yapılar 8 kilometreye yayılmış vaziyettedir.

Bu iki noktanın haricinde demiryolunun alçak yamaçları olan pek az vadiyi aşması gerekmekteydi; bu yüzden de düz, hatta her yerde en fazla 18:1000'lik bir eğim yeterli oldu. Virajlarda eğim daha da azdı.

Batnü'l-Gûl'da demiryolu banketinin kaymasına sebep olacağından korkulan büyük kil yatakları olduğu için, hac yolunun düz hattından sapmak gerekmiştir; Müdevvere'de 2 metre derinliğindeki bir seyyal kum tabakasının etrafından dolaşmak icap etmiştir.

Demiryolunun üstyapısı, lava, bazalt ve çakmaktaşı mıcırından oluşan çok sağlam bir yataktan müteşekkildir. Bu temel üzerine rayların bağlanabilmesi için hemen hemen Serka İstasyonu'na kadar tahta, oradan itibaren de demir traversler koyulmuştur.

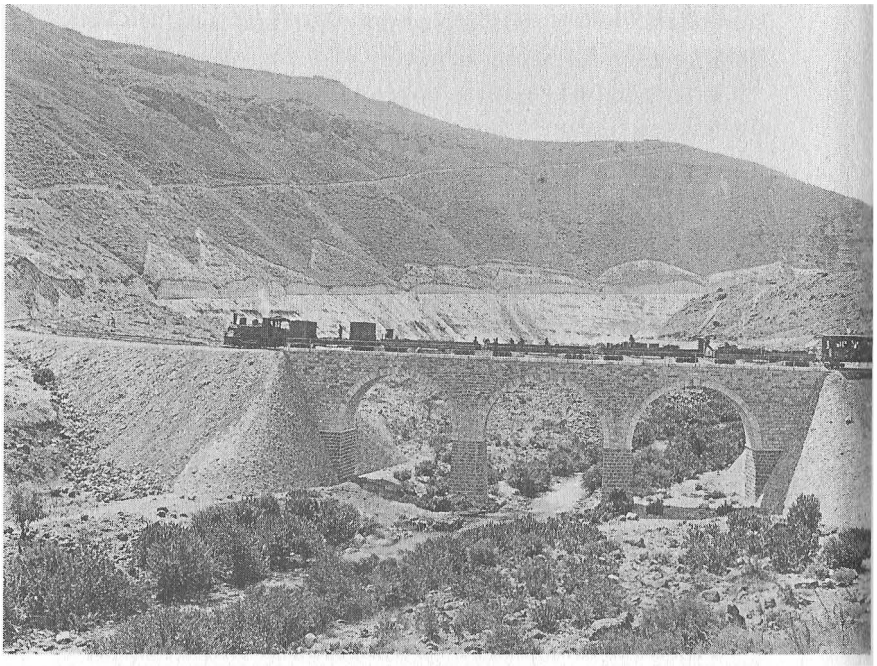
Yatak için lazım olan taş malzeme demiryolu hattının büyük kısmında sağda ve solda arazide yeterince ve istenen ölçülerde mevcut olduğu için nadiren kırılması gerekmiştir.

Tahta traversler sıcak iklimde dayanıklı olmamıştır. Tahta yoğun güneş ışınlarının etkisiyle kolayca büzülür ve çatlaklar oluşur. Dolayısıyla rayları traverslere bağlayan çiviler gevşer ve rayları artık dikey konumda tutamazlar. Bu yüzden hat eninin değişmesi kaçınılmazdır ve hareket halindeki vagonlarda sallanma görülür. Bu deneyimi edindikten sonra artık prensip olarak demir traversler kullanılacaktır.

1 metre rayın ağırlığı 21,5 kilogramdır. 1 metre demiryolu hattının (raylar, traversler ve aksamı) ağırlığı 103 kilogramdır.

Hattın altyapısında birçok yapı vardır. Tünellerin en önemlilerinden ve Amman'daki büyük viyadükten evvelce bahsedildi. Şam'dan Müdevvere'ye kadar olan hat boyunca bu viyadükün de dahil olduğu 462 köprü, 271 su kemeri ve 799 menfez, toplam olarak 1.532 yapı bulunur. Sadece 15 metre uzunluğundaki bir köprü demir konstrüksiyondur, diğer bütün yapılar kâgirdir. Menfezler ya kubbelidir ya da üstleri raylarla ve betonla örtülmüştür.

Düşük kaliteli işçi unsuru ihtimalini ve çok büyük kuraklık ile ısının harç üzerindeki menfi etkilerini göz önüne alarak, bu yapıların bütün duvar kalınlıkları fazla tutul-



Yarmuk Nehri üzerindeki taş köprü ve Krauss lokomotifi

muştur. Duvar işleri için mükemmel bir malzeme olan kireç ve kumtaşı neredeyse tüm hat boyunca mevcuttur.

Devasa köprüler, genişlikleri 3-12 metre olan bir veya birçok kemerden meydana gelmiştir. Menfezlerin ağzı yağmur mevsiminde beklenen su miktarına göre 0,40-2 metredir. Bu yağmur sularının, sair zamanlarda kuru olan vadilerde nasıl şaşırtıcı bir şekilde çok olabileceğini demiryolu inşaatının yönetimi 1904-1905 kışında görmüştür. Gerçi o zaman Doğu Ürdün'ün kurak yaylasına, özellikle de Amman'ın ötesine insanların benzerini hatırlamadığı kadar çok yağmur yağmıştı. Kasr İstasyonu'nun güneyinde gözle görülür bir nehir yatağı olmayan bir vadiyi de-

miryolu beklenen yağışları göz önüne alarak aşağıda açıklıkları verilen bir bentle aşmıştı:

3 metrelik 4 kemerli 1 köprü; 3 metrelik 6 kemerli 1 köprü; 3 metrelik 2 kemerli 1 köprü; 3 metrelik 3 kemerli 1 köprü.

Bu açıklıklar yetersizdi, bu yüzden sular yeterli akış imkânı bulamadı ve toplam 20 metre bentle birlikte köprüleri yıktı. Maalesef bendin yıkılmasından kısa bir süre sonra bir tren bardaktan boşanırcasına yağmur altında saatte 20 kilometre süratle bu gediğe doğru geliyordu. Makinist tehlikeyi ancak gediğe 50 metre kala fark etti. Çok geçti! Lokomotif ile su ve kömür vagonu çukura düştü, 5 adet üstü açık veya kapalı vagon üstlerine devrildi; sadece 5 adet olan yolcu vagonu bendin üstünde kaldı. Bu felaket sonucu hiç kimsenin ölmemesi, hatta ciddi şekilde yaralanmaması bir mucizeydi. Maddi hasar da azdı. Krauss lokomotifi neredeyse hiç zarar görmemişti.

Bu söz konusu bendin yıkılmasının dışında 1904-1905 kışındaki korkunç yağışlar, ana hat üzerinde başka bir zarara yol açmamıştı ve böylece hattın ilk sınavını başarıyla verdiği söylenebilirdi.

V

Hayfa - Der'a Tâli Yolunun Tasviri

Aşağıda, ana hatta olduğu gibi tâli hatta da istasyonların dökümü yapılmıştır.

Tablo 2

Sıra no	İstasyonların Tanımı	İstasyonların mesafesi		Kesin rakım
		Hayfa'ya uzaklık	Bir önceki istasyona uzaklık	
1	**Hayfa** – Kermil Dağı'nın eteğinde eski Sycaminum, 12.000 kadar nüfusu olan bir ticaret şehri, Akka Mutasarrıflığı'na bağlı bir kaymakamlık merkezi. Başlıca ihracatı buğday, mısır, susam, zeytinyağı ve şaraptır. Şarap özellikle Kermil Dağı'nın yamaçlarındaki Alman Tapınak Şövalyeleri ve Yahudi kolonistler tarafından üretilmektedir. Nüfusun yarısı Müslüman, geri kalanlar Ortodoks Rum, Yahudi, Latin, Marunî ve Unionist Rumlardır. Avrupalılar arasında en kalabalık (600 kadar) grup Almanlardır. Az fakat iyi kuyular vardır.	0	—	+1,45
2	**Tellü'ş-Şamâm** – Fellah köyü, nüfusu 100 kadar. Kuyuda iyi su var.	21,7	21,7	+39,0

3	**Afûle** – Fellah köyü, nüfusu 1.500 kadar. 15 km kadar güneyinde eski Megiddo [şimdi El Lecûn] var. Burada son zamanlarda Alman hükümetinin önayak olmasıyla büyük çaplı kazılar yapılmıştır. Kuyularda iyi su vardır.	36,3	14,6	+62,4
4	**Şatta** – Fellah köyü, nüfusu 800 kadar. Su Vadi Câlûd'dan temin ediliyor.	51,0	14,7	–78,19
5	**Beysân (Bîsan)** – Kenanîlerin eski şehri Beth-sean, İskit göçmenlerin yerleşmesinden sonra Skythopolis dendi. Bir müdürlük merkezi, nüfus 3.000 (Araplar). Padişahın hassı. Şehrin en eski kısmı kale gibi bir konumu olan Tell el-Hosn'dur. Bu tepenin etrafında Hellenistik-Roma şehrinin harabeleri, Roma tiyatrosu, sütunlu yol, hipodrom, köprüler vs. bulunmaktadır. Tell'i çevreleyen tepelerde eski surlar vardır. Tell'in kuzeyindeki tepede büyük bir Nekropolis yer almaktadır. Beysân'ın piskoposluk makamı olduğu Bizans Dönemi'nden de kalma kitabeler ve anıt mezarlar vardır. Aşırı sulama, bahçeleri kısmen bataklığa çevirmiş ve sıtmaya sebep olmuştur. Beysân'ın hemen arkasında demiryolu Yezreel Ovası'ndan çıkıp Şeria Vadisi'ne sapmaktadır.	59,0	8,0	–121,72
6	**Cisrü'l-Mecâmi** (Birleşme Köprüsü)– İstasyon Şeria köprüsünün hemen önündedir, nüfusu 200 kadardır (Araplar). Su Şeria Nehri'nden alınmaktadır. Münbit bir arazidir.	76,3	17,3	–246,47
7	**Samâh** – İstasyon Taberiye Gölü'nün güney ucundadır, aynı zamanda gölde Tiberiye ve Tapka ile irtibatı sağlamak üzere tesis edilecek vapur işletmesinin iskelesidir. Sakinleri Cezayirli göçmenlerdir, yaklaşık 500 kişidir. Su gölden alınmaktadır.	86,9	10,6	–186,88

8	**Hamma** – İşletilmesi Hicaz demiryoluna devredilmiş kükürt kaynakları Roma döneminde çok meşhurdu. 1,5 saat mesafede deniz seviyesinin yaklaşık 300 metre üzerinde Mükes köyü, Roma dönemindeki Gadara, iki Roma amfitiyatrosu ve sair harabeler vardır. Hamma'da da bir Roma amfitiyatrosu ve bir Roma hamamının harabeleri vardır. Burada bedeviler (30 çadır) yaşamaktadır. Su Yarmuk'tan alınmaktadır.	95,3	8,4	–146,06
9	**Vadi Hâlid*** – Sadece bir istasyon binası vardır, ev yoktur. Kaynak suyu mevcuttur. Zaman zaman bedeviler uğrar.	107,4	21,1	–56,62
10	**Şecere** – Aynı adı taşıyan 500 nüfuslu Fellah köyünden 4 km kadar uzaktadır. Yakında birçok başka küçük köy ve çiftlik vardır. Su 300 metre kadar uzaktaki Yarmuk'tan alınmaktadır.	119,5	12,1	+26,89
11	**Mukârin** – "Üç vadinin birleşmesi" demektir. Köy yoktur, sadece çevredeki köyler Harta, Er-Rafid, Sahem el Kefarat, Ekseyr vs'nin istasyonudur.	124,6	5,1	+71,14
12	**Zeyzûn** – 200 kadar nüfusu olan fellah köyü. Ziraate müsait arazi, Yarmuk'un bir kolu yöreyi sulamaktadır. Çağlayan vardır.	135,8	11,2	+260,19
13	**Müzeyrib** – Evvelce hacı kervanlarının toplanma yeriydi. Takriben 800 kişi nüfusu olan bu yer iki kısımdan müteşekkildir. Ada köyü olan Kôm el Müzeyrib balığı bol bir gölün ortasındaki eski daha önemli şehrin yerinde bulunmaktadır. Kuzeyinde bir Osmanlı kalesinin, Ka'l'etü'l-Cedîd'in harabesinin bulunduğu yeni köy Dekâkîn vardır. Doğusunda I. Selim'in inşa ettirdiği eski bir kale, Kal'etü'l-Atîka yer almaktadır.	149,1	13,3	+461,60
14	**Der'a** – Ana hat ile karşılaştırınız.	160,9	11,8	+529,0

* Muhtemelen adını MS 636 yılında bu vadinin kuzeyindeki Yakûsa'da Bizanslıları kesin bir mağlubiyete uğratmış olan Arap kumandanı Halid'den almıştır.

Ana hat gibi tâli hat da hat eni 1,05 metre olan dar hatlı bir demiryoludur.

Hattın toplam uzunluğu 161 kilometredir. Bunun 60 kilometresi Yezreel Ovası'nda, 30 kilometresi Taberiye Gölü'ne kadar Şeria Vadisi'nde, 60 kilometresi Yarmuk Vadisi'ndeki rampada ve geri kalanı da Havran yaylasındadır.

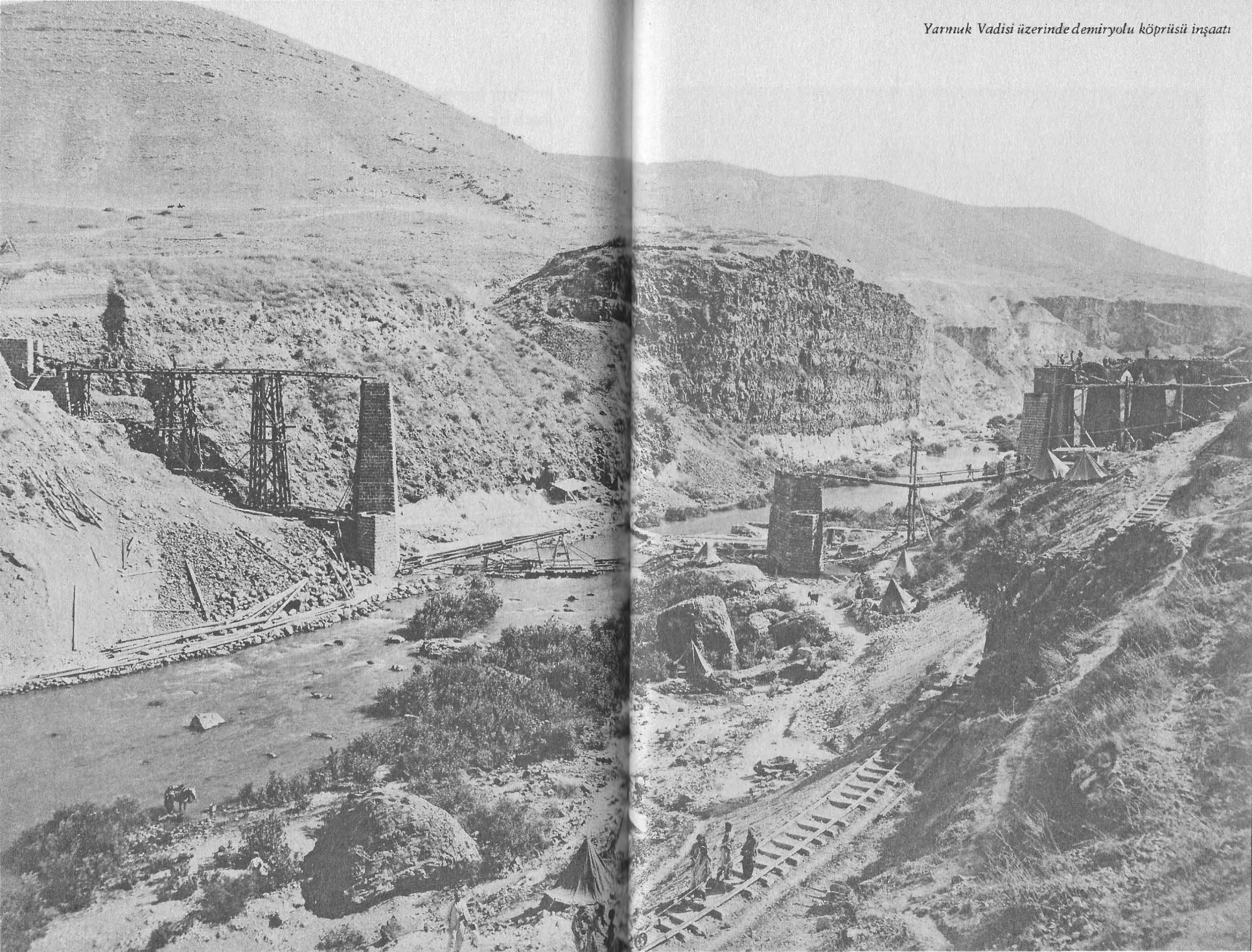
Demiryolu Hayfa'dan (0 km) önce Afûle'ye (36 km) 62 metreye tırmanır. Oradan Şeria köprüsüne (Cisrü'l-Mecâmi İstasyonu, 76 km) – 246 metreye iner. Buradan sonra demiryolu tekrar Taberiye Gölü kıyısındaki Samâh'a kadar (87 km) – 187 metreye tırmanır ve sonra dik ve çok engebeli Yarmuk Vadisi'ne girer, birçok köprü ve tünel vasıtasıyla demiryolu inşaatının karşısına çıkan engelleri aşar. Müzeyrib İstasyonu yakınında (149 km) 462 metre ile Havran Ovası'nın üst kısmına ulaşır ve nihayet ılımlı bir tırmanışla demiryolunun son noktası olan 529 metredeki Der'a'ya (161 km) varır (krş. Tablo 2).

Tabiatıyla hattın, üstelik büyük bir tırmanışla birlikte, dar ve engebeli Yarmuk Vadisi'nden geçirilmesi demiryolunun altyapısını çok zor ve maliyetli hale getirmiştir.

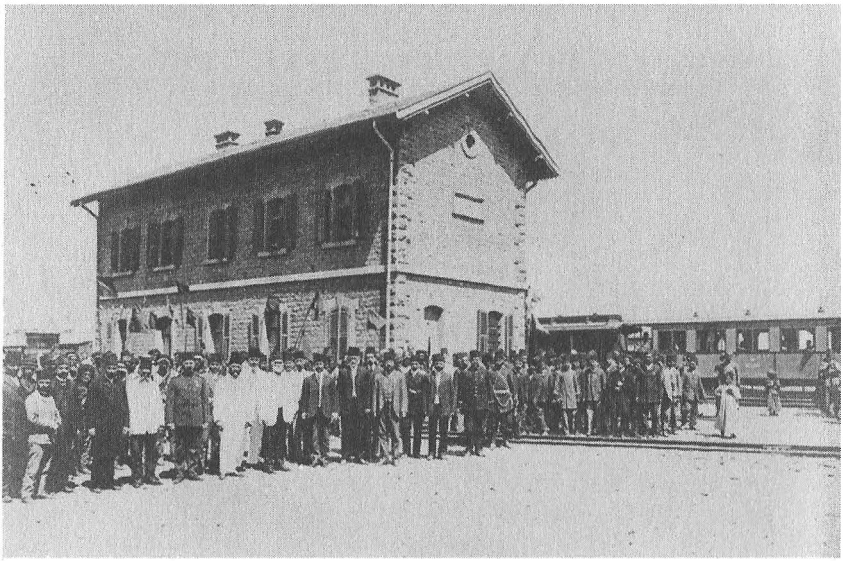
Hayfa'dan Şeria'ya kadar pek az üstyapıya ihtiyaç duyulmuştur, zira bu hattın büyük kısmı engel bulunmayan Yezreel Ovası'ndan geçer. Fakat Şeria'dan itibaren demiryolu Yarmuk Vadisi'ne girdikçe sayıları artan birçok üstyapı vardır. Burada birbirinin peşi sıra köprüler, tüneller, su kemerleri bulunur.

Şeria Nehri'nden, sadeliğine rağmen mükemmel bir intiba bırakan kemerli masif bir taş köprüyle geçilir. Geçiş için her birinin eni 12 metre olan beş kemer gerekmiştir.

Yarmuk Vadisi'ndeki tırmanışta 20:1000 olan azami eğimi en az 125 metrelik viraj ile geçmek için (istisnai ola-



Yarmuk Vadisi üzerinde demiryolu köprüsü inşaatı

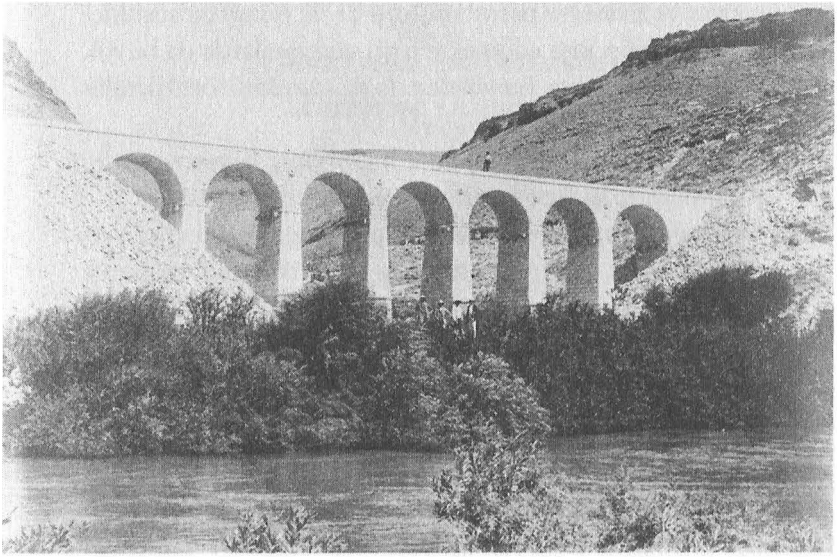


Der'a İstasyonu'nun açılışı

rak 100 metreye inmek gerekmiştir) Zeyzûn İstasyonu'nda iki dönemeçle Yarmuk'un yan vadilerine girmek ve birçok yerde Yarmuk'un üstünden geçmek lazım gelmiştir. Bu geçişler 50 metre uzunluğundaki iki köprü, orta açıklığının eni 50 metre olan 4 viyadük ve 30 metre uzunluğundaki 2 kemerden –bu üstyapıların hepsi demir konstrüksiyondur– ve enleri 12 metre olan 6 ila 10 kemere sahip birçok kâgir viyadükten oluşmaktadır.

Özellikle bu son bahsedilen viyadükler için pahalı temeller gerekmiş ve temel çukurlarının suyunun pompayla boşaltılması lokomobillerle mümkün olmuştur.

Yarmuk Vadisi'nde köprü inşaatında ana hattan daha ziyade demir kullanılmasının sebebi ekseri köprülerin vadi tabanından çok yukarıda inşa edilmelerinin gerekli



Şecere İstasyonu'ndan sonraki ilk demiryolu köprüsü, 1918

olması ve bu konstrüksiyonlar için demirin en uygun ve aynı zamanda en ucuz malzeme olmasıdır.

Şeria'dan Müzeyrib'e kadar toplam 83, Hayfa demiryolunun tamamında ise 141 köprü vardır.

Yarmuk Vadisi'nde ayrıca 8 tünel inşa etmek gerekmiştir. Bunların toplam uzunluğu yaklaşık 1.100 metredir.

Yarmuk Vadisi'nin su akışına özellikle dikkat etme mecburiyeti vardı. Bu yüzden Hayfa'dan Şeria Vadisi'ne kadar sadece 56 menfez varken, buradan Müzeyrib'e kadar 246 su kemeri ve menfez inşa edilmiştir.

Yarmuk Vadisi'nde çok sayıda menfez inşa edilmesine de yine 1904-1905 kışındaki selde edinilen tecrübeler sebep olmuştur. 4 metre yüksekliğindeki sel suyu Yarmuk Vadisi'nden aşağıya doğru akmış, bütün geçici köprüleri

yıkmış ve hatta bir petrol motoru ile üç pompayı sürükleyip götürmüş, inşa edilmekte olan sair yapılarda da büyük hasara yol açmıştı. Bu yüzden de en azından dört haftalık bir kayıp oluşmuştu.

Tâli hattın üstyapısı ana hattınkine benzemektedir. Ama burada sadece demir traversler kullanılmıştır.

Üstyapıların ve rayların altının döşenmesi için her yerde kırma taş, mıcır ve kum olarak mükemmel malzeme mevcuttu. Diğer bütün malzemelerin, özellikle de demir köprülerin yurtdışından getirilmesi gerekmiştir.

Savaş malzemelerini indirmek için ne ana hattın ne de tâli hattın istasyonlarında rampa vardır. Tahliye işi acil durum rampaları vasıtasıyla yapılmaktadır.

VI
Demiryolu İşletmesinin İdaresi ve Donanımı

Demiryolunun donanımı deyince istasyonlardaki bütün tesisleri, ayrıca demiryolunun ve tekerlekli malzemenin bakımı ve muhafazası için gereken şeyleri anlıyoruz.

İstanbul'daki genel komisyon, demiryolunun idaresinde görev alabilecek becerikli ve tecrübeli memurlar bulmak için inşaatın yönetilmesinde olduğundan daha fazla yabancı elemana başvurmak zorundaydı; çünkü Hicaz demiryolu Türklerin inşa edip yönettiği ilk demiryoludur ve bu yüzden böyle eleman sıkıntıları yaşanmaktadır.

Aynı nedenle işletmede, atölye ve tren sanayii tesislerinde olduğu gibi seyrüsefer ve demiryolu bakım işlerinde de yüksek idari görevlere hemen hemen tamamıyla evvelce Osmanlı İmparatorluğu'nda yabancı şirketlerin işlettiği demiryollarında benzer görevleri üstlenmiş yabancılar, Almanlar, Fransızlar ve Avusturyalılar getirildi. En kabiliyetli elemanları işe almak için hiçbir çaba ve masraftan kaçınılmaması, tüm Hicaz demiryolu teşebbüsünün nasıl bir idrak ve ciddiyetle yönetildiğini ispat etmektedir.

İşletmenin alt kademesini teşkil eden istasyon şefleri, makinistler, biletçiler, ateşçiler ve hat işçileri büyük ölçüde yerlilerdir. Makine aksamının bakımında gereken itinayı

göstermeye alıştırmak zor olduğu için başlangıçta bunların bu görevler için eğitilmeleri zorluk yarattı. Fakat tam da Hicaz demiryolunda bu itina çok gereklidir. Çünkü yaylalardaki sürekli hava akımı makine aksamını çabucak kum ve tozla kaplar, başka yerlerde olduğundan daha sık temizlik yapılmasını gerekli kılar. Yerlilerin tekerlekli malzemenin bakımına yönelik anlayışları son zamanlarda oldukça iyileşmiştir.

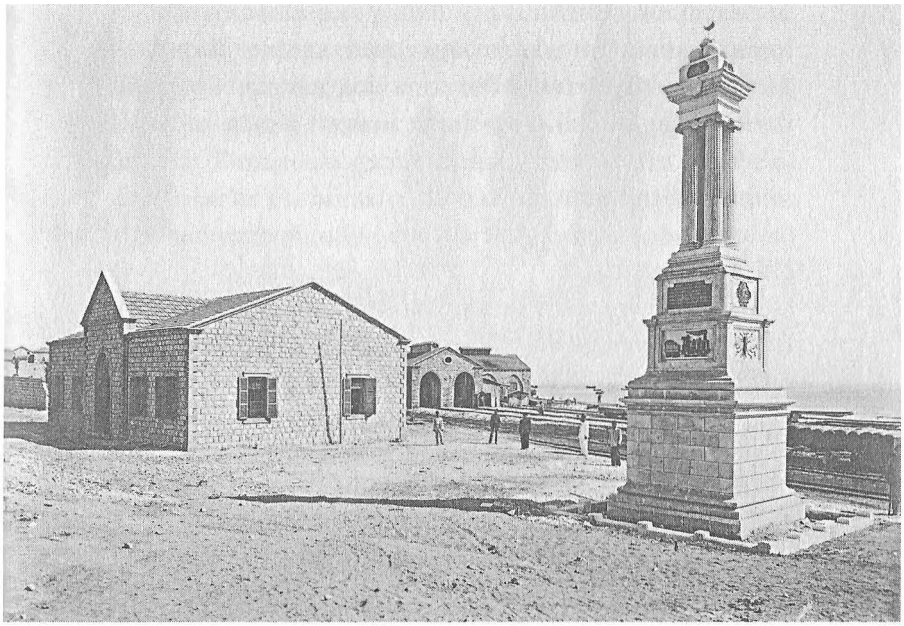
Hicaz demiryolunun bütün malzemesinin, rayların, traverslerin, tekerlekli malzemenin, vesairenin oraya geldiği ve oradan gidecekleri yere gönderildiği göz önüne alınarak işletme direktörünün makamı olarak önce Hayfa seçilmişti. Hayfa-Der'a hattı açıldıktan sonra şimdi içeriden yapılacak ihracat buradaki limana yönlendirilecektir. Sonra Hicaz hattında demiryolu inşaatının bitmesini müteakip işletme direktörünün makamı, vilayetin resmi makamları orada olduğu ve Hayfa ile arasındaki iletişim zor olduğu için muhtemelen Suriye'nin başkenti Şam'a taşınacaktır. İşletme direktörlüğü Şam'da olduğu zaman Beyrut-Şam-Halep demiryolu idaresi ve Şamlı ticaret şirketleriyle iletişim de daha kolay sağlanacaktır.

İşletmenin direktör yardımcısı, her iki demiryolunun da düğüm noktası olan Der'a'dadır.

Atölyelerin ve tren sanayi tesislerinin direktörünün makamı, tamir için büyük atölyeler ile lokomotif ve vagon parkı orada olduğu için Şam'dadır.

Seyrüsefer direktörü ile hattın yöneticisine sürekli kalacak yer olarak Der'a gösterilmiştir.

Hicaz demiryolunun başlıca istasyonları Şam, Der'a, Amman, Katrane ve Maan, tâli hattın istasyonları ise Hayfa, Beysân ve Samâh'tır. Burada genellikle büyükçe bir istasyon binası, lokomotif sundurması, lokomotifler

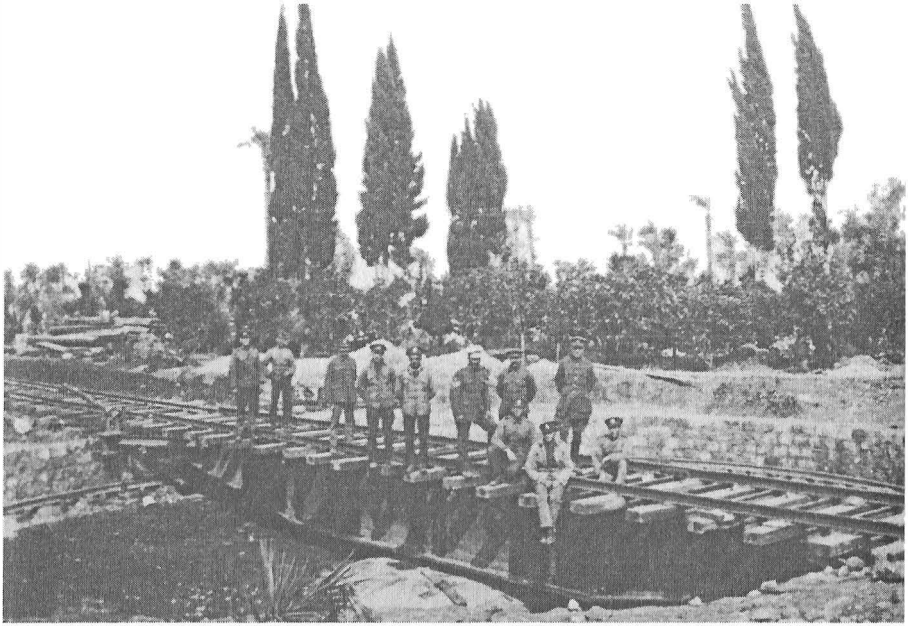


Hayfa İstasyonu'nda bulunan anıt

için döner platform, su deposu, su vericisi, kömür depoları ve transit asıl raylardan başka lokomotifleri ve vagonları park etmek için gereken manevra rayları vardır.

Tamir atölyeleri Şam, Der'a, Maan ve Hayfa'dadır, diğerleri yapılmaktadır. Der'a İstasyonu'nda işletme memurları için büyükçe bir ikametgâh da tesis edilmiştir. Diğer istasyonlarda ve kavşaklarda genelde altı demiryolu işçisi ve aynı zamanda istasyon şefi olan nezaretçi için sadece bir tane demiryolu evi vardır.

30-70 kilometre aralarla su istasyonları bulunur. Ancak Amman'dan itibaren su olmaması nedeniyle bu aralar uzar. Bu kötü duruma nasıl çare bulunmaya çalışıldığı VIII. Bölüm'de anlatılmaktadır.



Lokomotifler için döner platform

Su tanklarının doldurulması kuyulardan veya sarnıçlardan yapılır. Bunun için ya buharla çalışan bir pompa kullanılır ya da yüksekte ve ağaç olmayan bir arazide bulunan demiryolu güzergâhında neredeyse daimi olarak mevcut hava akımından dolayı işleyişi nadiren kesilen, rüzgârla çalışan bir pompa düzeneğinden faydalanılır.

İstasyonlardaki kendine has tesislerden birini konaklama yerleri teşkil eder. Bu yörelerde misafirhanenin ne demek olduğu bilinmediği için bunların gayesi yolculara geceleme imkânını sağlamaktır.

Bütün istasyon binaları masif bir şekilde kırma taştan yapılmıştır ve ekseriyetle tek katlıdır. İçleri ve dışları çok sade bir görünümdedir. Çatı kiremitlerle örtülüdür.

İstasyonlarda gece görevi için gerekli tesisler de vardır.

Birçok yerde tamirat yapan ekipler faal olduğu sürece demiryolu için normal bir denetim görevine gerek yoktur. Denetim görevi medeni ülkelerde olduğu kadar önemli değildir. Demiryolu geçitleri, demiryolu bekçisi kulübeleri, bariyerler vs. buralarda fuzulidir. Araç trafiği olmadığı için, demiryolundan geçmek isteyen az sayıdaki bedevi kervanı resmi geçitlere aldırış etmden canlarının istediği yerden geçerler.

Demiryolu için muayyen bir denetimi, münferit istasyonlara yerleştirilmiş süvari müfrezeleri zaman zaman hat boyunda devriye gezerek yerine getirirler.

Çölde, özellikle de Maan'dan Medine'ye ve Akabe'ye kadar olan telgraf hattının korunması, develere bindirilmiş iki piyade bölüğünün uhdesine verilmiştir. Zaman zaman hat boyunca devriye gezerler ve bu esnada telgraf hattını gözden geçirirler. Bölüklere tahsis edilmiş telgraf müfrezesinden birkaç asker, gereken tamiratı mahallinde yaparlar.

Maan ile Medine arasındaki mesafenin 700 kilometre olduğu ve bu bütün telgraf hattında sadece denetimi kolaylaştıran az sayıda ara istasyon olduğu düşünülürse, bu iki bölüğün görevinin büyük ehemmiyeti anlaşılır. İnsansız çölde tabiatıyla haftalarca sürecek devriye gezileri için her seferinde yiyecekleri, çadırları ve gerektiğinde suyu da taşıyacak bir kervanın hazırlanması kaçınılmaz bir mecburiyettir.

Demiryolu inşa edildiği ve inşaatın uç noktasında çok sayıda insanın beslenmesi gerektiği sürece yolcular her yerde yiyecek bir şeyler bulabilirler. Fakat demiryolunun inşaatı bitip işçiler de geri çekilince çöldeki istasyonlarda

yolcuların yiyecek bulması genellikle söz konusu olmadığından, demiryolu idaresi –en basitinden– restoran vagonlarını trenlere katmaktan kaçınamayacaktır.

VII
Tekerlekli Malzeme

1 Ocak 1906'da Hicaz demiryolu Hayfa-Der'a tâli hattı da dahil olmak üzere şu tekerlekli malzemeye sahipti.

A. Lokomotifler

14 adet su ve kömür lokomotifi, "Krauss Fabrikası" Münih imalatı, 3,5 metreküp su alma kapasitesi, 30 ton ağırlık kaldıran 3 adet mafsallı dingil.

9 adet lokomotif, "Krauss Fabrikası" Münih imalatı, 12 metreküp su alan su ve kömür vagonu ile birlikte, 46 ton ağırlık kaldıran ve 40 ton sürtünme payı olan 4/5 mafsallı dingiller ve 28 ton (yüklü halde) su ve kömür vagonu ağırlığı.

4 adet lokomotif, "Hohenzollern Fabrikası" Düsseldorf imalatı, "Krauss" fabrikasının su ve kömür lokomotiflerine benzer yapıda.

3 adet lokomotif, eski tip, sadece istasyonlarda manevra yapma işlerinde kullanılabilir.

Toplam 30 lokomotif.

B. Yük Vagonları[18]

320 adet	üstü açık yük vagonu, iki adet iki dingilli döner şasili (kapasitesi 15 ton)
38 adet	üstü kapalı yük vagonu
8 adet	bagaj vagonu

Toplam 366 yük vagonu

C. Yolcu Vagonları

21 adet	III. sınıf vagon
2 adet	II. sınıf vagon
1 adet	I. sınıf vagon
1 adet	mescit vagonu

Toplam 25 yolcu vagonu

Lokomotiflerin ve yolcu vagonlarının tamamı Alman fabrikalarında, yük vagonları Belçika fabrikalarında yapılmıştır. Sadece mescit vagonu ile I. sınıf yolcu vagonu İstanbul'daki Bahriye tersanesi fabrikasında üretilmiştir.

Ayrıca Alman ve Belçika fabrikalarına şu siparişler verilmiştir:

13 adet	lokomotif, 6'sı yolcu taşıma için
135 adet	yük vagonu, bunlardan 15'i yüksek duvarlı ve 15'inin üstü kapalı
6 adet	hayvan nakliye vagonu
15 adet	sarnıç vagonu, su nakli için

Toplam 156 vagon

2 adet	I. sınıf yolcu vagonu
4 adet	II. sınıf yolcu vagonu

Toplam 6 yolcu vagonu

18 Bir miktar üstü açık yük vagonuna su nakli için geçici olarak ikişer adet 8 metreküplük tank konulmuştur.

Buna göre Hicaz demiryolu, tâli demiryolu ile birlikte 1 Eylül 1906'da aşağıdaki tekerlekli malzemeye sahip olacaktır:

30 + 13 = 43 lokomotif
366 + 156 = 522 yük vagonu vs
25 + 6 = 31 yolcu vagonu

Aşağıdaki hesaptan bu malzemenin tamamen yeterli olduğu anlaşılmaktadır:

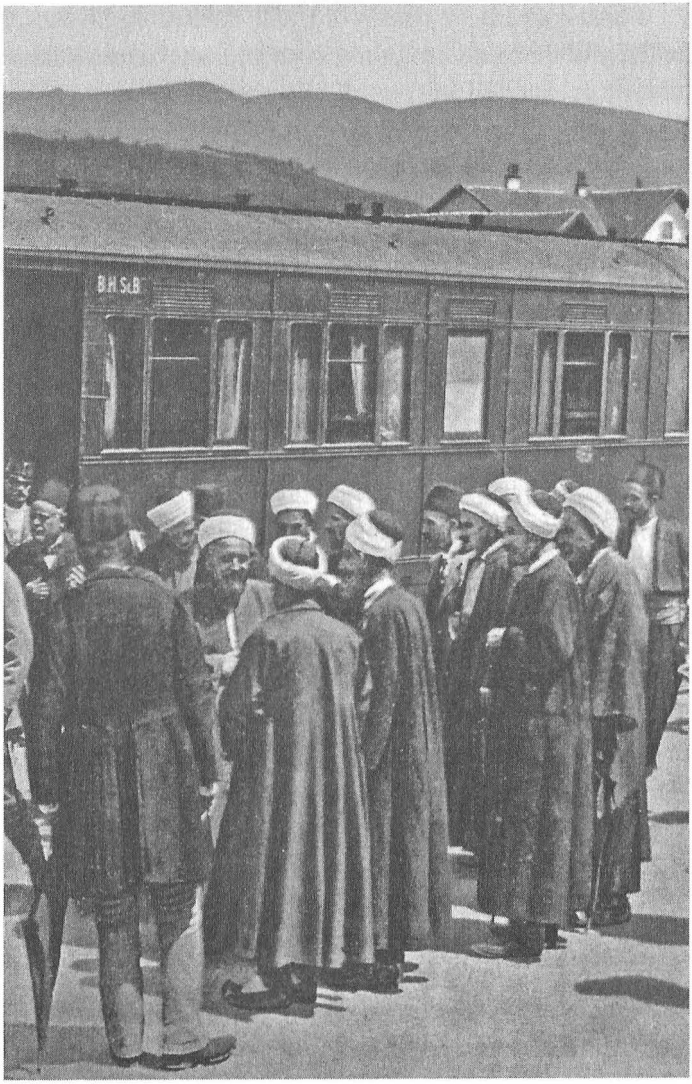
Tekerlekli malzemenin eşya ve insan nakli için ciddi oranda kullanılması genelde ancak hasattan sonra ve hac yolculuğu sırasında düşünülebilir. Fakat bütün yıl boyunca demiryolu Şam'dan veya Hayfa'dan, inşa edilmekte olan hattın en uç noktasına büyük miktarlarda malzeme taşımak zorundadır. Bu yüzden tekerlekli malzemenin hesabı yapılırken bu nakliyenin esas alınması gerekir.

Her yıl ortalama 150 kilometre ray döşenecektir. Her kilometre için demiryoluyla 106 ton, yani 150 kilometre için yaklaşık 16.000 ton demiryolu malzemesinin (raylar, traversler ve aksamı) taşınması gerektiğinden gün başına 45 ton yani üç vagon malzeme nakli düşer. Dolayısıyla tekerlekli malzeme demiryolu inşaatı ilerledikçe ortaya çıkan daha büyük mesafeler için bile tamamen yeterlidir.

Lokomotifler için yakacak olarak kömür kullanılır ve kömürün başka ülkelerden getirilmesi gerekir. Kömür depoları ana istasyonlarda bulunmaktadır.

Vagonlarda aydınlatma gazyağıyla sağlanır, gazyağı da yurtdışından temin edilir. Sadece mescit vagonu için mum ışığı öngörülmüştür.

Büyük su kıtlığı göz önüne alınarak 25 tonluk 15 sarnıç vagonu sipariş edilmiştir. Bunlar susuz yörelerde ça-



İstasyonda bekleyen hacılar

lışan askerlere ve sivil işçilere gereken içme suyunu taşıyacaklardır. Ayrıca lokomotifleri istasyonlardan bağımsız kılmak için, lokomotiflere gereken suyun bir kısmını da taşıyabilirler. Aynı sebeple lokomotiflerin su ve kömür vagonları 12 metreküp su alabilecekleri şekilde yapılmıştır. Böylece lokomotifler 90 kilometreye kadar su ihtiyaçlarını kendi su depolarından karşılayabilirler.

Mescit vagonu özellikle hacı trenleri için düşünülmüştür ve yolculuk esnasında namaz kılmak içindir.

Seyir hızı saatte 20-30 kilometredir.

Halihazırda her hafta üç tren (posta treni) Şam'dan Maan'a ve Müdevvere'ye doğru yola çıkar ve aynı şekilde bir o kadarı da oradan Şam'a geri döner. Ayrıca Şam ile Der'a, Der'a ile Amman, Amman ile Maan ve Maan ile Müdevvere arasında ihtiyaca göre ara trenler sefer yapar. Bunlara ilaveten evvelce bahsolunduğu gibi demiryolunu en çok kullanan malzeme trenleri vardır.

Hac yolculuğu zamanında özellikle canlı bir trafik oluşur. Bu dönemde Şam'dan son istasyona (şimdilik Müdevvere) beş tren yola çıkarılır ve tüm tekerlekli malzeme bu işe tahsis edilir. Demiryolundaki sair trafik en aza indirilir. Son istasyonda hacılar trenden inerek Medine'ye veya Mekke'ye kadar yürüyüş için büyük bir kervan teşkil eder. Kervan için gereken binek ve yük hayvanları, erzak vs daha haftalarca öncesinden son istasyona gönderilmiştir.

VIII
Olağanüstü Engeller ve Bu Engellerin Aşılması

1. Su temini

Hicaz demiryolunun karşılaştığı en büyük zorluk su kıtlığıdır.

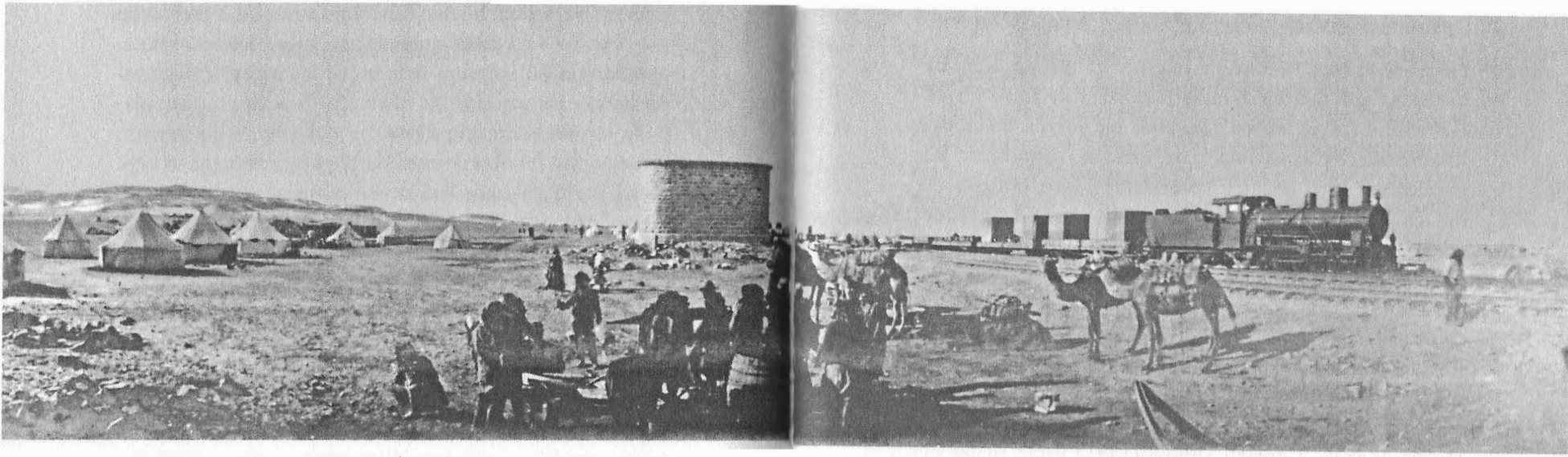
Demiryolu istasyonlarının bir kısmında kuyu, bir kısmında sarnıç bulunmaktadır. Duvarla örülü ve kısmen daha Roma döneminden kalma bu depolarda yağmur mevsiminde toplanan sular yazın hayvan sürüleriyle dolaşan bedevilere içmek ve yemek pişirmek için su sağlar. Oldukça büyük kapasiteleri vardır –mesela Katrane'deki sarnıç 36.000 metreküplük, Cîze'deki 70.000 metreküplüktür– ama üstleri açıktır, derinlikleri az olup büyük bir satıha sahiptirler. Bu yüzden su güneş ışınlarının etkisiyle kısa sürede buharlaşır ve sarnıçlar aylarca boş kalır. Kuyuların bulunduğu birçok istasyonda da sürekli sıcaklıktan dolayı sular kısmen buharlaştığından yazın su kıtlığı çekilir. Bütün yaz boyunca yeterli su, demiryolunun şimdiye dek tamamlanmış kısmı üzerinde, sadece Şam, Der'a, Amman, El-Hassâ, Maan ve Müdevvere istasyonlarındaki kuyularda bulunur. Bu su stoku demiryolunun muntazaman işletilmesini sağlamaya yetmez. Ayrıca demiryolu çölde Medine'ye doğru ilerledikçe su kıtlığı daha da artar.

Şimdiye kadar büyük bir kapasitesi (8-12 metreküp su) olan su ve kömür vagonlarına sahip lokomotiflerin alınmasıyla bu sorunun üstesinden gelinmeye çalışılmıştır ve son zamanlarda su nakli için özel sarnıç vagonları da sipariş edilmiştir. Fakat bu çok pahalı bir yöntem olduğundan 50-60 kilometrede bir, kuyular açmaya veya yeterli derinliğe sahip üstü kapalı sarnıçlar yapılmasına niyetlenilmektedir. Kuyular için Mesmiye'deki gibi kaynaklar bulunması gerekmektedir.

Sadece kuyu açmanın mümkün olmadığı yerlerde onların yerini sarnıçlar alabilir. Bunlara 6-7 metre derinlik verilip üstleri de örtülürse sadece suyun buharlaşması engellenmiş olmaz, yanı sıra havadaki zararlı bakteriler de sudan uzak tutulmuş olur. Su o zaman daha ziyade içme suyu olarak kullanılabilir. Ayrıca filtre cihazları temin edilerek içme suyunun kalitesi iyileştirilmeye çalışılabilir.

Nihayet daha bol ve iyi suya ulaşmak için artezyen kuyularının açılması denenmiştir. Bu kazılar uzmanlar tarafından yapılmıştır, ama münferit yerlerde 110 metre kadar derinliğe inildiği halde su bulunamamıştır. Bu durum muhtemelen demiryolunun, üstünde yer aldığı yaylanın sularının aktığı Şeria Nehri'nden 800-1.000 metre yüksekte olmasından kaynaklanır. Zemin geçirgen olduğu için yağmur suları hemen toprağa karışmakta ve ancak çok derinlerdeki tabakalardan Şeria Vadisi'ne sevk edilmektedir. Arazinin Medine'ye doğru alçalmaya başladığı Medayin-i Salih'ten itibaren yeni kazıların daha iyi neticeler vermesi ihtimali bulunmaktadır.

Su meselesi demiryolunun uç noktasında çok daha vahim hale gelmektedir. Her gün duvar işleri için harç hazırlanması, ayrıca binlerce asker ve sivil işçinin içmesi ve yemek pişirmesi için büyük miktarlarda kullanılan suyu



Müdevvere İstasyonu

bu noktaya develerle taşımak mümkün değildir. Mesela bugüne kadar inşaat faaliyeti Müdevvere (572 km) ile Zâtü'l-Hac (611 km) arasında sürerken ve buraya en yakın verimli kuyular Maan'da (458 km) bulunurken, bu deve ile nakliyenin hedefine ulaşması için 114-153 kilometrelik bir mesafeyi –ki bu yaklaşık üç günü alır– kat etmesi gerekirdi. Ve inşaat alanında günlük su ihtiyacının karşılanması için ne kadar çok yük devesi lazım olurdu!

Bu yüzden inşaat alanına su getirilmesi ancak demiryolu ile gerçekleştirilebilir. Bunun için her gün, her birinde 8 metreküp su alan iki tankın bulunduğu birçok vagon Maan'dan yola çıkıyor. Bu su naklindeki zorluk, vadiler arasında raylar döşenmiş olmasına rağmen, çok sayıda vadinin üzerinde yapılması düşünülen köprü inşaatlarının evvelce bahsolunan sebeplerle geri kalmış olmasından kaynaklanıyor. Bunun üstesinden gelmek için bir dönemeç oluşturularak vadiye inen geçici raylar döşeniyor, bu raylar vadiyi nehir yatağının seviyesinde geçerek ilerideki raylara bağlanmak üzere, tekrar önceki istikametinden vadiden üst kısmına doğru tırmanıyor. Bu yolla, büyük masraflar olmaksızın gereken suyu en uçtaki işçi kollarına kadar demiryolu ile nakletmek mümkündür. Vadinin zeminindeki rayların yağmurla birlikte sürüklenmeleri tehlikesi, o yörelerde sağanak yağış son derece nadir görüldüğünden, çok azdır.

Hayfa-Der'a tâli hattında su meselesi ana hatta olduğundan daha müspettir. Hayfa, Tellü'ş-Şamâm, Afûle, Samâh ve Müzeyrib'de verimli kuyular mevcuttur ve her iki taraftan Şeria'ya akan nehirlerin bir kısmı, özellikle de Yarmuk, yazın kurusalar da Şeria'da her mevsimde su bulunur.

2. *Yakacak temini*

Hem Suriye hem Arabistan orman ve kömür yatakları bakımından çok fakirdir. Bunlar, Hicaz demiryolu ile Hayfa-Der'a tâli hattının hemen yakınında hiç yoktur. Bu yüzden lokomotifler ve istasyonlar için yakacak yurtdışından kömür olarak ithal edilmek zorundadır. Hicaz hattı ve tâli hat için ana kömür depoları Şam'da ve Hayfa'dadır. Sadece demiryolunun işletilmesinde kullanılan miktarın değil, demiryolunda çalışan asker ve sivil işçilerin ihtiyacı olan kömürün de oralardan alınması ve kullanım yerlerine taşınması gerekir –yani Medine'ye kadar yaklaşık 1.400 kilometre mesafeye! Fakat o yörelerde kışın bile gündüz ısısı nadiren sıfırın altına düştüğünden ve istasyon binaları vs için yakacak malzeme minimumda tutulabildiğinden bu müşkülat azalır. Genelde demiryolunda çalışan işçiler için yemek ve ekmek pişirmek üzere yakacağa ihtiyaç vardır ve burada söz konusu olan yakacak da bu ihtiyaçlar içindir.

Demiryolu hattının birçok mevkiinde işletmeye elverişli kireç yatakları olmasına rağmen yakacak azlığından dolayı inşaat alanında kireç ocakları tesisinden de imtina etmek icap etmiştir. Harç hazırlamak için gereken kireç yurtdışından hidrolik kireç olarak getirilmektedir ve yapılan bir hesap, bunun yakacak malzemesinin hemen hiç olmadığı bir bölgede kireç ocağı kurup işletmekten ucuza geldiğini ortaya koymuştur.

Demiryolu için aydınlatma malzemesinin de yurtdışından getirilmesi mecburiyeti vardır.

Ayrıca Osmanlı İmparatorluğu'nda yabancı şirketler tarafından işletilen demiryolları için de benzer şekilde geçerli olan ısıtma ve aydınlatma meselesi hâlâ tatminkâr bir çözüm beklemektedir. Yakacak malzemesinin tamamının

yurtdışından ithali bütün demiryolu işletimini çok pahalılaştırmaktadır. Fakat demiryolu Medine'ye yaklaştıkça meselenin halli de aynı oranda zorlaşmaktadır.

Şayet yakınında Hazar Denizi'nin iki tarafındaki büyük petrol yatakları olmasaydı, Rus generali Annenkov'un Karakum Çölü'nde inşa ettiği Hazar Ötesi demiryolu benzer zorluklarla boğuşmak zorunda kalırdı. Orada kazanılan neft kalıntıları sadece lokomotifler, istasyonların oturulacak yerleri ve mutfakları ile işçi kollarının sahra fırınları için mükemmel bir yakacak sağlamakla kalmayıp tüm istasyon binalarının aydınlatma malzemesi olarak da başarıyla kullanılmıştır. Musul'da bulunan petrol ve neft kaynaklarından benzer şekilde Hicaz demiryolu için faydalanmak da, şimdi akla yakın gelmiyor mu? Fakat bunun ön şartı, Bağdat demiryolunun, halihazırdaki son istasyon olan Bulgurlu'dan Musul'daki petrol bölgesine kadar uzatılmasıdır. Bu demiryolu inşa edilir edilmez ve buranın Şam-Halep hattı ile kısa bağlantısı sağlanır sağlanmaz, Musul'da yatakları olan neft rezervlerinin Hicaz demiryolunun yakacak ve aydınlatma işinde kullanılması bana mümkün görünüyor –bunun için neft kaynaklarının makul bir şekilde işletilmesi şarttır.

3. Seyyal kumların aşılması

Hicaz demiryolunun ta Müdevvere'ye kadar olan kısmında seyyal kumlar yoktur. Burada bulunan yegâne kısa mesafeli rotanın etrafını demiryolu dolanmıştır. Arazi kum çölünden ziyade kireçtaşı bozkırı karakterini taşımaktadır ve demiryolu için mükemmel bir temel teşkil eder. Fakat Muhtar Bey'in yaptığı keşfin sonucuna göre, Müdevvere İstasyonu'ndan itibaren yer yer demiryolunun muka-

vemetini azaltabilecek ve rayları kumla örterek işletmeye engel olabilecek seyyal kumlar görülmektedir.

Bu menfi durumun üstesinden gelinebileceğini General Annenkov Hazar Ötesi demiryolunun inşaatında göstermiştir. Seyyal kumun tehdidi altındaki mıntıkada demiryolu kum bendinin üstünü bir kil tabakasıyla örterek veya bende yatay şekilde çalı demetleri koyarak yahut nihayet bende kum bitkileri, özellikle kökleri kumu bir arada tutan yabani yulaf ve ılgın ağaçları dikerek bendin dayanıklılığını artırdı. Rayları özellikle tehlikenin en yüksek olduğu yerlerde kumla örtülmeye karşı korumak için, seyyal kumların hızının kesilip yığılacağı padavralarla[19] kaplanmış tahta korkuluklar dikti.

Yakınında ve uzağında hiç ağaç ve çalı bulunmayan Hicaz demiryolunun münferit kısımlarında, seyyal kumlarla –General Annenkov'un kullandığı vasıtalarla olmasa da– benzer şekilde mücadele edilebilir. Batnü'l-Gûl İstasyonu'nun (520 km) çok yakınında büyük kil yatakları vardır; ayrıca tüm yöre her boydaki taşlarla doludur. Kanaatimce bu taş ve kil malzeme ile seyyal kumların olduğu yerlerde, kum bendinin yeterince takviye edilmesinin mümkün olduğuna ve bu kısmın hemen pitoresk kâgir duvarla rüzgârın savurduğu seyyal kumların birikip yığılacağı dar bir taş bent oluşturarak rayların kumla örtülmesi tehlikesinin tamamen ortadan kalkacağına hiç şüphe yoktur. Zorlukların üstesinden gelmek için sadece zaman ve işgücü gerekmektedir. Hicaz demiryolu inşaatında bunların ikisi de eksik değildir.

19 padavra: Köknardan ve ladinden elde edilen, çatı örtüsü olarak kullanılan ince tahta (e.n.).

4. İşçi meselesi ve çözümü

Neredeyse hiç insan yaşamayan çölde Hicaz demiryolunun inşası için işçi bulmakta karşılaşılan zorluklar XIII. Bölüm'de ayrıntısıyla anlatılmıştır. Bu menfi durum demiryolu inşaatında Osmanlı askerlerinin kullanılmasıyla büyük ölçüde bertaraf edilmiş olsa da üstyapılar, köprüler, istasyon binaları vesairenin inşası için gereken müteahhitleri ve sivil işçileri bulmanın zorluğu hâlâ mevcuttur. Yerlilerin bu işlerde pek tecrübesi yoktur ve inşaat yönetimi bu yüzden yabancı müteahhitlerden ve ustabaşılardan vazgeçemez. Bunlarsa çölde kalmanın getireceği zorluklardan ve karşı karşıya kalacakları müşküllerden çekiniyorlar. Üstelik Hayfa'dan demiryolu inşaatının en ucuna kadar nakil yolunun uzunluğu, gıda maddelerinin ve demiryolu malzemesinin her zaman vaktinde gelmemesine ve bu yüzden işin normal yürümesinin zorlaşmasına ve gecikmesine sebep oluyor. Çöl mıntıkasının içine giren her bir kilometreyle bu kötü şartlar daha da ağırlaşıyor, geri kısımlarla bağlantı daha da uzuyor ve böylece işletme malzemesi ihtiyacı ve masraflar artıyor.

Maan'ın güneyinden denize doğru daha kısa bir tâli yolun tesisi veya inşaat başdanışmanı Kapp von Gültstein'ın teklifi doğrultusunda Hicaz demiryolunun inşasına girişilecek ikinci bir noktanın aranması ve Şam'dan Medine'ye giden hattın Mekke ve Medine üzerinden Cidde'den gelen bir hatla karşılanması ile hem işçi meselesi hem de demiryolu inşaatının uç noktasına gereken gıda maddeleri ile inşaat malzemesinin tedariki meselesi en iyi şekilde çözülmüş olurdu.

IX
İnşaatın Yürütülmesi

Demiryolu inşaatının çölde karşılaştığı zorluklar hakkında bir fikir edinmek için inşaatın uç noktasında yapılan işlere de kısaca bakmak gerekir.

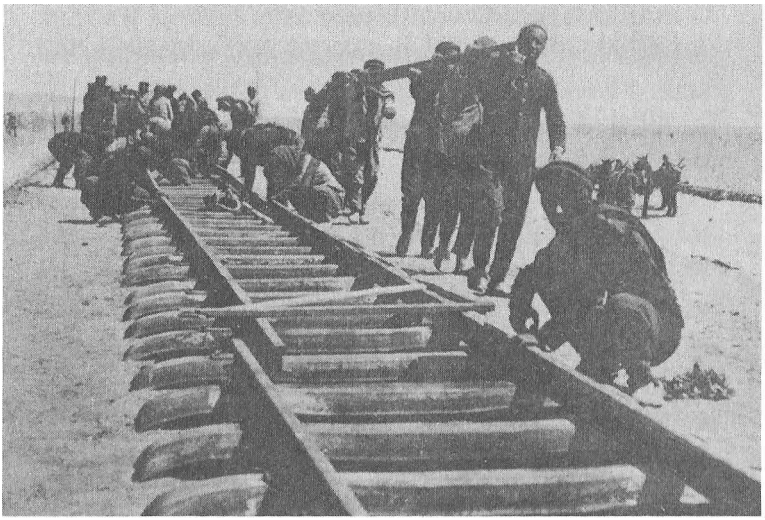
Demiryolu hattının inşa edilmek üzere olan kısmında üç ana çalışma alanı vardır.

En uçtaki saha keşif sahasıdır, sonra ölçüm sahası gelir ve en nihayet inşaat sahası bulunur. Bu sahaların her birinin büyüklüğü arazi şartlarına göre farklıdır ve genelde 50 ile 150 kilometre arasındadır. Her sahada özel ekipler çalışır; bunlara bulundukları sahaya göre keşif, ölçüm ve inşaat ekipleri diyeceğim.

1 Aralık 1905'ten beri keşif ekibi Tebûk ve Medayin-i Salih istasyonları, ölçüm ekibi Zâtü'l-Hac ile Tebûk istasyonları ve inşaat ekibi de Müdevvere ile Zâtü'l-Hac[20] istasyonları arasında çalışıyordu.

Keşif ekibinin görevi demiryolu inşaatı için düşünülen arazide pusula, adım sayacı ve barometre ile demiryolu hattının geçmesi için gerekli incelemeleri yapıp fotoğrafları çekmektir. Bu araştırmaların sonucu bir kroki ile bir-

20 Bu yaz (1906) Müdevvere-Zâtü'l-Hac hattının inşaatı bittikten sonra inşaat ekibi artık Zâtü'l-Hac-Tebûk hattında çalışıyor. Buna göre ölçüm ve keşif ekipleri de daha ilerilere gönderilmiştir.



Zâtü'l-Hac - Tebûk hattında çalışan işçiler

likte rapor haline getirilir. Böyle bir keşif birkaç ay sürer. Keşif ekibi bu işleri yapmak üzere sadece gerekli teknik personeli ve malzemeyi değil, çölde insan yaşamadığı için çadırları, keşif süresince yetecek gıda maddeleri ve yakacağı, nakil işi için binek ve yük hayvanlarını ve soyguncu bedevilerden korunmak için bir süvari birliğini de yanında götürmek zorunda olduğundan dört başı mamur bir kervan teçhiz edilir. Böyle bir kervanda aşağı yukarı şunlar bulunur:

1 demiryolu mühendisi, kervanbaşı olarak,
2 sivil teknisyen veya mühendis subay,
1 doktor, ilaçlarla birlikte,
10 demiryolu askeri, keşifte yardımcı olmak üzere,
20 süvari, koruma olarak

Ayrıca personel, malzeme ve gıda maddelerini taşımak için birçok deve, at ve katır.

Askerler arasında yemek yapmasını bilen ve yolculuk süresince keşif ekibinin beslenmesiyle ilgilenen bir kişi bulunur. Yiyecekler kavurma, pilav ve peksimetten ibarettir. Yolda su bulma imkânı yoksa ihtiyaç duyulan su, keçi veya koyun postundan tulumlarla taşınır. Bir deve, 30-40 litre sıvı alan bu tulumlardan 4-5 tanesini taşır. Yanlarında götürdükleri çadırlarda gecelerler.

Orta alanda çalışan ve keşif ekibini takip eden ölçüm ekipleri için, benzer şekilde tertip edilen kervanların donatılması gereklidir. Genelde bu alan, çalışmak üzere üç ölçüm ekibine eşit büyüklükte tahsis edilir. Böylece ekip başına 30-50 kilometrelik bir alan düşer.

Keşif krokilerini esas alan bu ekipler takeometrelerle demiryolu güzergâhının rakımını tam olarak tespit ederler. Ölçümlerin neticesi üç ekibin her biri tarafından bir ölçüm defterine kaydedilir ve inşaat planının yapılması için teknik hizmetler direktörüne veya ona bağlı olan teknik büroya teslim edilir. Bu büronun yeri demiryolu inşaatının ilerisine kaydırılır ve şu anda Maan'da bulunmaktadır.

En geride kalan alanda inşaat ekibi tarafından asıl demiryolu inşaatı yapılmaktadır.

Bu alanda şu ayrımlar vardır: Demiryolu bentleri ve yarmaların yapılması için toprak işleri, demiryolunun altyapısı yani köprüler, menfezler, üstyapı mıcır döşenmesi, traversler ve raylar.

İş öyle organize edilmiştir ki bütün inşaat alanına müstakil ekipler halinde dağıtılmış piyade taburları toprak işlerini yaparlar, müteahhitler ile sivil işçiler demiryolunun altyapısını, yani tüneller ve istasyon binalarının dahil olduğu yapıları inşa ederler ve demiryolu taburları mıcır döküp traversleri ve rayları döşerler.

Normal olarak üstyapı altyapıdan daha çabuk ilerler. Karşılaşacakları yokluk ve zorluklardan çekindikleri için altyapıyı inşa edecek müteahhitleri bulmak zordur ve hemen hiç kimsenin yaşamadığı bu tür yörelerde büyük işçi sıkıntısı çekilir. Bedeviler toprak işlerine hiç yanaşmazlar. Bu yüzden demiryolunun bir bölümünde raylar çoktan döşenmişken altyapının, köprülerin, menfezlerin ve sairenin çok daha geri durumda olduğu görülür.

En uç noktada çalışan inşaat ekiplerine suyun nasıl taşındığı bir önceki bölümde anlatılmıştı. Yiyecek tedariki de benzer şekilde yapılır.

Üstyapının tamamlanması için demiryolu askerlerinden dört bölüm aynı anda çalışmaktadır. Şöyle ki: Bir bölüm, güzergâhın işaretlenmesi için; bir bölüm, mıcır dökülmesi için; bir bölüm, traverslerin yerleştirilmesi için; bir bölüm, rayların döşenmesi için.

Rayların döşenmesi manuel olarak yapılır. Küçük bir makine işin ilerlemesine uygun şekilde içinde traverslerin ve rayların bulunduğu bir arabayı öne doğru iter. Raylar traverslerin üstüne koyulduktan ve iki cıvata ile üç travers vidası sıkıldıktan sonra bu araç rayların üstünde adım adım ilerler.

Askerler bu işte belirli bir tecrübe kazandıktan sonra, bu metotla hazırlanmış yatak üzerine günde 2-3 kilometre ray döşemek mümkün olmuştu.

Asıl inşaat mahallinin gerisinde başka ekipler, döşenmiş raylarda düzeltme işlemlerini yaparlar, traverslerin altını doldururlar, bentlerin eğimli yanlarını düzeltirler vs.

Askerler demiryolunun sağında ve solunda inşaat ilerledikçe öne doğru taşınan çadırlı ordugâhlarda yaşarlar. Demiryolunun geçtiği yörelerde evlerin çok nadir olması

bir yana, prensip olarak da askerler meskûn mahallerde konuşlandırılmazlar.

Her taburun, her bölüğün kendi ordugâhı vardır. Oralarda subaylar ve erat için yemek müştereken büyük kazanlarda pişirilir. Lazım olan ekmek de hemen oracıkta seyyar sahra fırınlarında yapılır. Askerler normal olarak kışın kumaş üniformalarıyla, yazın beyaz keten kıyafetlerle çalışır. Yakıcı güneş ışınlarından korunmak için Arap kefiyeleri takarlar.

Erat garnizondayken aldığı maaşı, Hicaz demiryolunda çalışırken de almaya devam eder. Yaptıkları iş kadar ödeme aldıkları için, kendilerine aşağıda belirtilmiş birim işe göre prim ödenir:

1 metreküp toprak kazmak, 1 kuruş (yaklaşık 17 fenik); 1 metreküp kaya kırmak, 3 kuruş; civardaki araziden 1 metreküp mıcır toplayıp demiryolu hattının yanına yığmak, 2 kuruş; 1 metreküp mıcırı demiryolu bendinin üstüne yaymak, 1 kuruş; 1 metre ray döşemek, 0,6 kuruş; düzeltmek, 0,6 kuruş.

Bir kişinin iyi çalışırsa bir günde 3 metreküp toprak kazacağı veya 1 metreküp kaya kıracağı varsayıldığında, her iki durumda da günlük primi 3 kuruşu –yaklaşık 51 fenik– bulur. Diğer çalışma birimlerinde de genel olarak daha fazla prim olmaz. Fakat askerler bunu yalnızca haftanın beş gününde kazanabilirler, zira perşembeleri herkes yıkanır ve cuma da kutsal gündür. Askerlerin daima sadece üçte ikisi demiryolu inşaatında çalıştığı için bu primler daha da düşer. Üçte biri daima istirahat halindedir ve çadırlı ordugâhta iç hizmetler görür, ayrıca talim yaparlar.

Demiryolu inşaatında çalışan subaylar da aylıklarına göre prim alır. Maaşları Harbiye Nezareti öder, primler Hicaz demiryolunun fonu tarafından karşılanır. Subay ve

erata ödenen primler iyi sonuç vermiştir. Daha büyük bir şevkle çalışılıp daha çok iş görülüyor. Ancak nispeten iyi para kazanmalarına rağmen demiryolunda istihdam edilen Türk askerlerinin o kuş uçmaz kervan geçmez yerlerde yıllarca böyle bir hayata tahammül etmeleri için çok büyük kanaatkârlık ve fedakârlık gerekir. Fakat gözlerini güneye hayallerindeki ulvi dini hedefe diken bu yiğitler çöl ikliminin zorluklarını sineye çekerler. 1902 yılında demiryolunda çalışan askerler arasında baş gösteren ağır kolera salgınının kısa zamanda 100'den fazla askerin hayatına mal olması bile onların çalışma azmini azaltamadı. Bu husus, askerlerin çoğu silah altında üç yıl mecburi hizmetten sonra da demiryolu inşaatında alıkonuldukları-nda, bilhassa takdire şayandır zira onlara aynı şekilde seferberlik hizmetinde bulundukları gözüyle bakılmaktadır. Bu insanların altı yıla varacak bir süre askerlik yapmaları nadir görülen bir şey değildir.

Her şeyden ziyade, çöl bölgesinde çalışacak sivil işçi yüksek paralara dahi bulunamayacağından, askerlerin yoğun yardımı olmasaydı –onların yaptıkları hafriyat daha 1 Eylül 1904'te 3.800.000 metreküpü bulmuştu– Hicaz demiryolu inşaatının yapılamayacağını iddia etmek yerinde olurdu.

Demiryolu taburları Osmanlı ordusunun yeni bir kuruluşu oldukları için teşkil ve eğitimleri hakkında biraz bilgi vermek ilginç olabilir. Bu, aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu'nda bir şeyleri yoktan var etmenin bilindiğini gösteren bir kanıttır. Padişah, Hicaz demiryolunun inşasını emreden iradesiyle hemen aynı zamanda –1 Mayıs 1900– ikinci bir iradeyle ordunun kadrosunun bir demiryolu taburu (No. 1) artırılmasını emretti. Tabur Şam'da Beşinci Ordu kıtalarının tercihen zanaatkâr olan uygun

vasıflı eratından teşkil edildi. Onların ayrılmasıyla orduda meydana gelen boşluklar acemi erlerle tekrar dolduruldu. Subay kadrolarına istihkâm subayları getirildi.

Birkaç ay sonra Hicaz demiryolunun inşası için ikinci bir demiryolu taburunun teşkiline ihtiyaç duyuldu. Bu da ilkine benzer şekilde Şam'daki V. Ordu'nun eratıyla yapıldı. Fakat tabur ilk başta demiryolu inşaatının süresine göre teşkil edildi. Bu yüzden, ihtiyaç duyulan erleri veren kıtalardaki boşluklar tekrar doldurulmadı. Bu erler eski birliklerinin kadrosunda gösterilmeye devam edildi ve seferberlik halinde yerlerine geri döneceklerdi. Fakat 2 no'lu demiryolu taburunun da ileride ordu kadrosuna alınacağı pekâlâ tahmin edilebilir.

Demiryolu taburlarına alınacak acemi erler hemen inşaatta çalışan birliklere sevk edilir. Burada aynı zamanda askeri ve teknik eğitim görürler.

X

Demiryolu İnşaatının Hızı ve Maliyeti

Demiryolu inşaatına daha 1900 yılında Müzeyrib ve Der'a arasında başlandıysa da bu yıl içinde gerekli teknik idare sağlanamadığından işler çok yavaş yürümüştü. İnşaat planlı bir şekilde ancak 1901 yılının Ocak ayında başmühendis Meissner işe alınınca başladı.

Bu tarihten itibaren 1906 yılının Ocak ayına kadar şu işler bitirildi:

Şam'dan Müdevvere'ye kadar ana hatta	572 km
Müdevvere ile Zâtü'l-Hac arasında	(yak.) 17 km
Hayfa'dan Der'a'ya kadar olan tâli hatta	161 km
Toplam	750 km

Bu, beş yıla bölününce yıl başına 150 kilometre düşer.

Pek az insanın yaşadığı ve su kıtlığı çekilen bir bölgede böyle bir neticeye çok iyi denilebilir. Demiryolunun inşaatında ilk zamanlarda Şam-Müzeyrib Fransız demiryolu şirketiyle yapılan görüşmelerden ve traverslerle rayların geç tesliminden kaynaklanan birçok kesintiyi de göz önünde bulundurmak gerekir.

Mukayese için Osmanlı İmparatorluğu'nda inşa edilen diğer demiryollarına göz atalım:

İzmit-Ankara	4 yılda 486 km bitirildi; (yıllık randıman 121 km)
Selânik-Manastır	3 yılda 220 km bitirildi; (yıllık randıman 73 km)
Selânik-Dedeağaç	3 yılda 510 km bitirildi; (yıllık randıman 170 km)
Alaşehir-Afyonkarahisar	2,5 yılda 252 km bitirildi; (yıllık randıman 100 km)

Anadolu demiryolunun inşaatında da yıllık 150 kilometreden fazla bir randıman elde edilmemiştir.

Gerçi bu sayılan demiryollarının normal hatlı demiryolları olarak inşa edildikleri, Hicaz demiryolunun ise dar hatlı bir demiryolu olduğu göz önünde bulundurulmalıdır.

Yarmuk Vadisi'ndeki yüksek maliyetli demiryolu yapılmadan önce 1 Eylül 1903'e kadar Hicaz demiryolu için yapılan harcamalar tekerlekli malzeme, istasyon tesisleri vs dahil olmak üzere kilometre başına 1.500 lirayı yani yaklaşık 35.000 frankı buluyordu. 1905 yılının sonunda demiryolunun Yarmuk Vadisi'nden geçen bölümünün inşası bittikten sonra yapılan hesap kesimine göre maliyetin kilometre başına 2.200 lira yani yaklaşık 50.000 franka yükseldiği ortaya çıktı.

Fakat sadece bu son meblağ göz önünde bulundurulsa bile demiryolu inşaatının maliyetinin oldukça düşük olduğu söylenebilir. Bu düşük maliyetin sebebi esas itibariyle Türk askerlerinin kapsamlı çalışmasına bağlanabilir.

XI
Hicaz Demiryolunun Kapasitesi

Hicaz demiryolunun profilini ve tekerlekli malzemesi ile istasyonlar arasındaki mesafeleri gördükten sonra, demiryolunun kapasitesi hakkında bir karara varabiliriz. Demiryolunu en çok onlar kullandıkları için bunu yaparken asker nakliyelerinden yola çıkıyoruz.

Bu nakiller için Akabe Körfezi, Ölü Deniz ve Arap vilayetlerine giden en kısa yolu teşkil etmesi sebebiyle evvela akla Şam-Maan hattı gelir.

Bu hat üstünde Cürûfü'd-Derviş-Aneze hattındaki en uzun istasyonların mesafe 25,3 kilometredir. Bu aralıkta büyükçe rampalar olmadığı için Hicaz demiryolunda saatte 23 kilometre olarak varsayılan sürat, saatte 27 kilometreye çıkartılabilir. Bundan dolayı bu iki istasyon arasındaki gidiş geliş süresi kavşaklarda gerekecek süreyle birlikte yaklaşık 2 saat olur. Şam'dan yola çıkan veya Maan'dan geri dönen trenler için aynı nedenle iki saatlik bir ara hesap edilmelidir.

Böylece 24 saat içinde Şam'dan 2 saat ara ile 10 askeri tren yola çıkartılabilir ve son tren yola çıktıktan sonra 4 saatlik bir bekleme süresi olabilir.

İkinci gün yine aynı sayıda tren yola çıkabilir ve bu günün akşamında Maan'dan kalkan ilk tren Şam'a varabilir.

Hicaz demiryolundaki yeni lokomotifler (ağırlıkları 46 tondur) saatte 23 kilometre süratle istisnasız 168 ton yük çekebilir. Sadece Amman'ın güneyindeki rampada sürati saatte 15 kilometreye düşürmek gerekir.

40 kişinin (4 ton) bindiği bir yük vagonu kendi ağırlığı (8 ton) ile birlikte 12 ton gelir.

Mevcudu 800 kişi olan bir taburun nakli için gereken vagon sayısı aşağıda gösterildiği gibidir:

Vagon başına 40 kişi olmak üzere, 800 kişi için	20 vagon = 240 ton
Vagon başına 6 hayvan olmak üzere, 60 mekkâre için	10 vagon = 120 ton
Cephane için	1 vagon = 23 ton
Çadırlar için	1 vagon = 23 ton
Ağırlıklar için	1 vagon = 23 ton
Subaylar için	1 vagon = 12 ton
Tabur subaylarının eşyaları için	1 vagon = 12 ton
Tren başına bir su tankeri	3 vagon = 105 ton
	Toplam 38 vagon = 558 ton

Şam'dan bir günde 168'er ton çeken 10 tren yola çıkartılabildiğine göre, teçhizatlarıyla birlikte üç taburun bir günde Şam'dan Maan'a nakli mümkündür –trenin sürekli çalışabilmesi için yeterli suyun olması şartıyla.

Şam-Maan arasındaki mesafe 458 kilometre olduğu için saatte 23 kilometre süratle istasyonlarda ve kavşaklardaki duruş süreleri de hesaba katıldığında, bu mesafeyi asker nakliye trenlerinden biri rahatça 24 saatte alabilir.

Demiryolu daha açılışında benzer randımana ulaşmıştı: 30 Ağustos 1904'te Maan'daki açılış törenine katılacak olanlar 5 özel trenle (bir erzak treni dahildi) 2 saatlik aralarla Şam'dan Maan'a nakledilmişlerdi. Hemen her istasyonda bir resmi karşılama yapılmasına ve bu yüzden normal bekleme süreleri oldukça aşılmasına rağmen ilk tren 24 saat sonra Maan'a ulaşmıştı. 32 saat sonra trenlerin 5'i de hedeflerine varmıştı.

1905 yılının yazında da Yemen'deki karışıklıkları bastırmak üzere 28 Suriye taburu Hicaz demiryoluyla Şam'dan Maan'a nakledilmişti –gerçi bu nakil düzensiz aralarla yapılmıştı. Trenlerin bu hedefe ulaşmaları bir iki gün alıyordu. Geceleri daha uzun molalar verildiği için seyir süresi artıyordu. Askerler Maan'dan Akabe'ye giden yolu (110-120 km) dört günde kat ediyorlardı. Yürüyüşün çok bozuk taşlık bir arazide yapıldığı göz önüne alınırsa, bu hiç de küçümsenmeyecek bir başarıdır.

Askerler Akabe'de gemiye bindirilip beş gün süren bir deniz yolculuğundan sonra Hudeyde'ye geliyorlardı.

XII
Maan - Akabe ve Amman - Es-Salt Tâli Yol Projeleri

Maan-Akabe arasındaki bir tâli yolun getireceği büyük stratejik ve ekonomik avantajları görmek için haritaya bakmak yeterlidir. Böyle bir demiryoluyla Osmanlı İmparatorluğu, Ölü Deniz ile doğrudan bağlantıya kavuşacak ve şimdi imparatorluğun Ölü Deniz'e kıyısı olan Arap vilayetleriyle tüm ulaşımının geçtiği Süveyş Kanalı'ndan bağımsız hale gelecekti. Bu yolun kullanılmasının Osmanlı hükümetine neye mal olduğu Süveyş Kanalı'ndan geçiş ücreti olarak ton başına 10 frank ödenmesinden anlaşılabilir.

Maan-Akabe demiryolu bağlantısının stratejik avantajı esas itibariyle, Arap vilayetlerinde huzursuzluk yaşandığı takdirde Türk birliklerinin Süveyş Kanalı yoluyla olduğundan çok daha kısa sürede olay yerine sevk edilebilecek olmasıdır. Önceki bölümde görüldüğü üzere, 1905 yılının yazında Yemen vilayetindeki ayaklanmayı bastırmak için gönderilen Suriye birliklerinin bir kısmı Şam'dan Hudeyde'ye 10-11 günde nakledilirken, Türk askerlerinin Süveyş Kanalı vasıtasıyla nakli haftalar almıştı.

Bilindiği üzere Maan-Akabe şube hattının inşası Osmanlı İmparatorluğu ile Mısır arasındaki sınır anlaşmazlı-

ğından dolayı gerçekleşmemiştir. Bu husus imparatorluğu Maan'ın güneyinde denize başka bir çıkış aramaya mecbur bırakmıştır. Böyle bir çıkışa sadece yukarıda bahsedilen sebeplerden dolayı değil, Hicaz demiryolu için gereken inşaat malzemelerini ve inşaatta çalışan askerler için gereken erzakı demiryolu inşaatının uç noktasına daha hızlı iletmek için de ihtiyaç vardır. Bu nakliye için Hayfa'dan geçen yol çok uzundur. Bu yüzden nakliye işinde şimdiden aksamalar olmaktadır. Ayrıca bu durum çok fazla işletme malzemesine gerek duyurmakta ve muazzam masraflara sebep olmaktadır.

Maan İstasyonu'nun güneyinde ve bu istasyondan çok uzak olmayan bir mesafede Ölü Deniz ile Hicaz demiryolu arasında bir demiryolu bağlantısı kurmak mümkün olursa, inşaat malzemeleri ile erzak getirilmesi hem oldukça hızlanacak ve ucuza gelecek hem de tüm demiryolu inşaatı daha hızlı ve aksamadan yürüyecekti. Böyle bir bağlantı mesela arazinin demiryolunun geçmesine özellikle müsait olduğu Akabe ile Müdevvere arasında mümkündür. Tebûk-Daba veya Tebûk-Muveyla arasındaki arazi de bir demiryolu şube hattı için çok uygundu. Yerlilerin verdiği malumata göre develi süvariler Tebûk'tan Daba'ya olan yolu 2,5 günde alır.

Bahsolunan bu şube hattı projelerinden her biri Maan-Akabe projesinden daha az teknik zorluğa sebep olacaktı.

Maan, Akabe'den (kuş uçuşu) 110 kilometre kadar mesafededir ve iki yer arasındaki irtifa farkı 1.074 metredir. Maan'dan itibaren demiryolu güzergâhı 30 kilometre kadar bir mesafede 1.600 metre irtifaya tırmanmak zorunda kalır ve ancak Vadi el Araba'yı takiben dik rampalarla tedricen Ölü Deniz'in kıyı seviyesine iner. Vadinin yukarı kısmı, özellikle de 10 kilometrelik bir mesafede

600-800 metre iniş kaydeden bölümü, 20-30 kilometre uzunluğunda ve 20 km'den 1.000 metreye doğru inen suni bir yapıyı gerektirir. Bütün olarak bakıldığında Maan-Akabe hattının uzunluğu 150-160 kilometreyi bulur. Bu, Hayfa-Der'a şube hattının uzunluğuna hemen hemen eşittir ve inşaatının maliyeti muhtemelen aynı olacaktır.

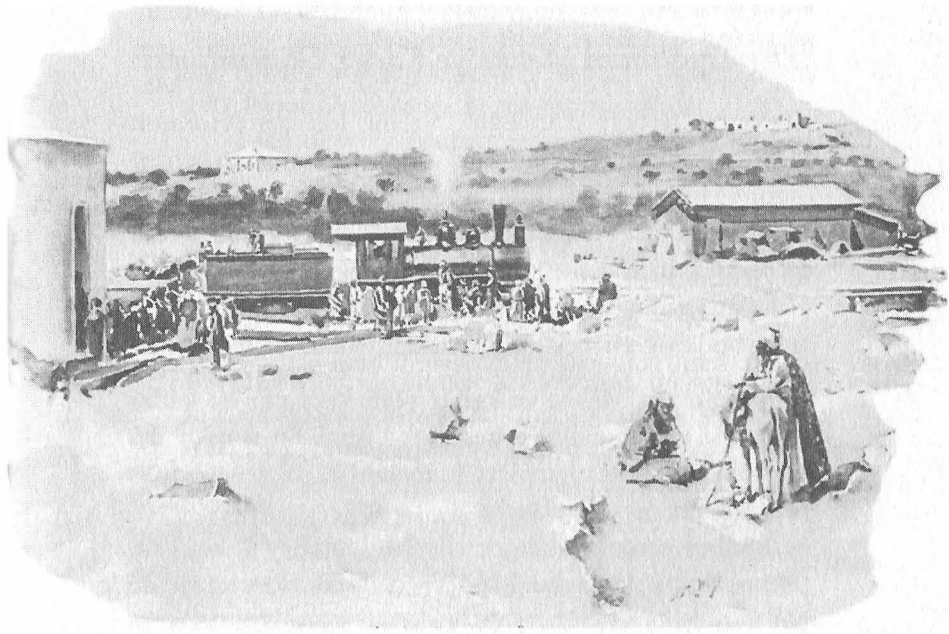
Maan-Akabe şube hattının inşasından vazgeçilmiş olsa da ileride Maan'dan Akabe'ye yapılması muhtemel asker sevkıyatları için bu hat üstündeki yolların durumunu iyice revizyondan geçirmek ve Maan'dan Akabe'ye bir askeri yolun inşasını düşünmek de gerekecektir. Böyle bir yolun 120 kilometrelik bir uzunlukta, 10 metrelik bir yarıçapı olan asgari bir dönemeçte, 1'e 20'lik bir eğimi aşmasına gerek olmayacaktır.

Bu yol yapıldıktan sonra güzergâh üstünde barakaların olduğu iki menzil tesis edilerek her ikisinde de gerekli suyun temin edilmesi şartıyla, birlikler Maan'dan Akabe'ye zorlanmadan yaya olarak üç günde gidebilirler.

Şimdilik muhabere birlikleri tarafından Maan-Akabe arasına, bir ara istasyonu haiz olan ve asker telgrafçılar tarafından işletilen bir telgraf hattı çekilmiştir.

Amman-Es-Salt şube hattı projesinin (38 km) gayesi, bu iki yer arasında bulunan ve evvelce bahsolunduğu üzere elde edilecek kârı Hicaz demiryoluna tahsis edilmiş fosfat yataklarını işletmeye açmaktır. Bu şube hattı ayrıca Hicaz demiryolunun Yafa-Kudüs arasındaki İngiliz demiryoluna bağlantının, yani deniz ile bir irtibatın daha olmasının başlangıcını teşkil edecektir.

Fosfat yatakları çok önemlidir ve %55-85 fosfat ihtiva ederler. Bu yataklar birkaç kilometrekarelik bir alana yayılmıştır ve derinlikleri 20 metredir.



Kudüs-İstanbul arası ilk Yafa treni, 1892

Es-Salt'taki fosfat yataklarının işletilmesinin ve Avrupa pazarlarına naklinin sebep olacağı maliyetlerin son zamanlarda yapılan hesaplanması işletmenin verimliliğine dair şüpheler uyandırmış ve bu yüzden bu tâli hat için yapılan ön çalışmalar şimdilik durdurulmuştur.

XIII
Demiryolunun Mekke'ye Kadar Götürülmesi

Hicaz demiryolu inşaatının devamı nasıl olacaktır? Hicaz demiryolunun Mekke'ye kadar olan kısmının ne kadar zamanda tamamlanması hesaplanmıştır? Bu sorular demiryolu inşaatının karşılaştığı zorlukları şahsen görmüş herkesin aklına gelmektedir.

Bunları cevaplayabilmek için Muhtar Bey'in keşif raporuna bakmak gerekir. Müdevvere ile Mekke arasındaki çöl mıntıkasında demiryolu inşaatını kolaylaştıran veya zorlaştıran bütün hususlar bu raporda demiryolu tekniği açısından açıklığa kavuşturulmuştur. Rapor aynı zamanda, ilmi açıdan henüz çok fazla araştırılmamış bir arazi hakkında genel bir görünüm sunmaktadır. Bu yüzden raporu Türkçe orijinaline mümkün olduğunca sadık kalarak Ek I kısmına ilave ettim. Rapor değerlendirilirken Muhtar Bey'in sadece hacı kervanlarının geçtiği araziyi araştırabilmiş olduğu göz önüne alınmalıdır. Bu nedenle çevre arazinin keşfi yüzünden hac yolundan bir sapma söz konusu değildi.

Muhtar Bey keşfinin sonucunu şöyle sunmaktadır:

> Müdevvere ile Mekke arasında demiryolu inşaatı teknik bakımdan büyük zorluklarla karşılaşmayacaktır. Güzergâh ne mali-

yeti yüksek tünellerin ne de büyükçe köprülerin veya sair teferruatlı yapıların inşasına ihtiyaç duyurmaktadır. Bu sebepten şayet başka özel durumlar maliyeti yükseltmezse demiryolu kilometre başına 2.400 lira yani 55.000 franklık bir maliyetle inşa edilebilir.

Fakat demiryolu inşaatının maliyeti aşağıdaki sebeplerden dolayı artabilir:

1. Demiryolu sadece çok az su bulunan değil, suyun bulunduğu yerlerin de birbirlerinden çok uzak olduğu bir çevreden geçmektedir. Bu sebepten demiryolunun inşa ve işletmesi için su temini çok büyük zorluklara neden olacak ve maliyeti çok yükseltecektir.

Maan-Medine arasında inşa edilecek her kısım için gerekli olan su daha bir yıl öncesinden hazır edilmelidir, yani kuyu açılarak su temin edilebilen yerlerde bu kuyuların açılması söz konusu kısımda inşaat başlamadan daha bir yıl önce yapılmalıdır ve kuyu açılamayan yerlerde yağmur suyunun toplanacağı ve buharlaşmadan korunacağı kapalı sarnıçlar inşa edilmelidir.

Şayet demiryolu inşaatı için gereken su zamanında temin edilemezse çalışmalar su yokluğu nedeniyle sık sık kesilir ve o yıl için olan inşaat programının gerçekleşmesi mümkün olmaz.

2. Müdevvere-Medine arasında demiryolu güzergâhının geçeceği tüm çevrede meskûn yerler yoktur. Bu yörede göçebe olan bedeviler çalışmaya alışık değillerdir ve buna pek sıcak bakmayacaklardır. Bu yüzden dışarıdan işçi getirmek gerekecektir. Fakat bu işçilerin köylerinin yakınında çalıştırılan işçilerden çok daha yüksek bir ücret talep edecekleri aşikârdır. Meskûn olmayan yöreye erzak getirmek de zor ve masraflı olacaktır.

3. İnşaat çöl bölgesinde ilerledikçe kilometre maliyeti de o kadar yüksek olacaktır. Çünkü demiryolu malzemesinin taşınmak zorunda olduğu mesafeler uzadıkça demiryolunun işletmesi için gereken lokomotif, vagon ve kömür miktarı da aynı oranda artacaktır. İşletme personeli de aynı şekilde artırılmak zorunda kalacaktır.

4. Çalışan personeli ve malzeme vesaireyi meskûn olmayan yerlerde korumak için daha çok askere ihtiyaç olacaktır ve bununla da maliyet artacaktır.

Demiryolunda yapılan işlerin çoğu, aynı zamanda koruma işini yapan Türk askerleri tarafından yürütüldüğü için 2. ve 4. maddelerde bahsolunan zorlukların üstesinden büyük ölçüde gelinecektir. Fakat 1. ve 3. maddeler yürürlükte kalacak ve Hicaz demiryolu Medine'ye doğru ilerledikçe o ölçüde inşaat maliyetleri artacaktır.

Bu zorlukları daha aza indirgemek için Hicaz demiryoluna ikinci bir noktadan, önce Cidde-Mekke demiryolu hattının inşa edilmesi, ardından Şam'dan gelen ana hatta doğru Medine üzerinden yaklaşarak aynı zamanda girişilmesi bu yüzden akla yakındır.

Muhtar Bey raporunun sonunda Cidde-Mekke demiryolunun inşasının getireceği büyük mali ve ahlaki avantajlara ışık tutmakta ve bu hattın inşasına hararetle taraftar olmaktadır.

Kendisi bu hususta Alman imparatorluğunun Şark'ta demiryolu inşası sahasında bir otorite olan ve 1905 yılının sonbaharında Hicaz demiryolunu inceledikten sonra İstanbul'daki genel komisyona sunduğu raporunda aşağıdaki ilginç görüşleri ileri sürüp önerilerde bulunan başdanışman Kapp von Gültstein tarafından desteklenmektedir:

> Hicaz demiryolu girişimini istenen hedefe ulaştırmak için iki yol vardır:
>
> 1. Şam'dan itibaren yapılmaya başlanan ve 1 Ocak 1906'da 590 kilometresi tamamlanmış demiryolu hattının inşasının Medine (1.400 km) ve Mekke'ye (1.800 km) doğru sürdürülmesi.
>
> 2. Cidde-Mekke demiryolu hattının inşa edilmesi ve buradan kuzeyden Medine istikametinde yaklaşmakta olan demiryolu inşaatına doğru çalışılarak demiryolu inşaatına ikinci bir noktadan girişilmesi.

1. yol ile ilgili: Şimdiye kadar yılda 150 kilometre demiryolunun inşası gerçekleştirildiğinden aynı şartlar kabul edildiği takdirde demiryolunun;

Medayin-i Salih'e kadar (360 km)	takriben 2 yıl içinde 31 Aralık 1907'de,
Medine'ye kadar (800 km)	takriben 5 yıl içinde 31 Aralık 1910'da,
Mekke'ye kadar (1.200 km)	takriben 8 yıl içinde 31 Aralık 1913'te tamamlanacağı hesaplanabilir.

2. yol ile ilgili: Şayet 1906 yılı içinde 1 Eylül 1907'de bitmesi beklenebilecek Cidde-Mekke hattının (75 km) inşasına karar verilirse 1908, 1909, 1910 yıllarında Mekke ile Medine arasındaki 400 kilometreyi inşa etmek ve 1910 yılının sonunda Şam'dan gelen ana hatla irtibatı sağlamak kolay olur.

Böylece Hicaz demiryolu üç yıl daha önce bitmiş ve Cidde-Mekke hattı ile denize başka bir değerli bağlantı sağlanmış olacaktır.

Muhtar Bey'in keşif raporuna göre Cidde-Mekke demiryolu hattının inşasında hemen hiçbir zorlukla karşılaşılmayacaktır. Karşılaşılacak rampalar 10:1000'i geçmeyecek ve dönemeçlerin çapı 300 metrenin altına düşmeyecektir. Kapp von Gültstein, 1.000 Türk askerinin yardımcı işçi olarak tahsisi şartıyla Cidde-Mekke demiryolunun inşa maliyetini tekerlekli malzemeler ve istasyon inşaatları dahil olmak üzere 3.750.000 frank olarak hesaplamıştır.

Fakat Hicaz demiryolunun 7,5 milyon frank tutan yıllık geliri her yıl (kilometre başına takriben 50.000 frank) 150 kilometre daha inşa edilen Şam-Mekke ana hattının inşaatının devamı için tahsis edildiğinden genel komisyon ya yeni gelir kaynakları bulmak ya da kendisine devlet tarafından garanti edilen damga vergisi vesaire gibi kesin gelir kaynaklarına dayanarak Cidde-Mekke demiryolu hattı ve onun Medine'ye doğru uzatılması için özel bir borç almalıdır.

Ancak böyle bir borcu özellikle faydalı görüyorsa, Kapp von Gültstein'a hak verilebilir. O aynı zamanda aşağıdaki hesap ile Cidde-Mekke demiryolunun verimliliğini işaret etmektedir:

> Mekke ve çevresinde yaklaşık 100.000 kişi yaşamaktadır. Bu bölgeye tahıl ve sair gıda maddelerinin tedariki tamamen Cidde üstünden yapılmaktadır. Kişi başına yılda sadece 300 kilogram hesaplanır ve ton ile kilometre başına 0,05 frank nakliye ücreti kabul edilirse, bu nakliye işinden kilometre başına elde edilecek gelir, 1.500 frank olur.
>
> Her yıl Cidde üzerinden Mekke'ye giden hacıların sayısı asgari 30.000 kişi olarak kabul edilirse, gidiş için kilometre başına 0,10 frank ve dönüş için de aynı miktar hesaplanarak elde edilecek gelir, 0,20 x 30.000 = 6.000 frank olur. Toplam 7.500 franktan yıl ve kilometre başına işletme masrafı çıkarılırsa, 3.000 frank olur.
>
> Yıl ve kilometre başına kalan ise 4.500 frank, 75 kilometre için yıllık gelir de yaklaşık 300.000 frank olur.
>
> Bu miktar 3.750.000 franklık bir harcamaya karşılık %8'lik net geliri temsil eder.

Hacıların şimdiye kadar Cidde'den Mekke'ye yolculuk için en azından 6-7 mecidiye[21] ve dönüş için de aynı miktarı, yani toplam 50-60 frank ödedikleri düşünülürse, trenle gidiş dönüş ücreti olarak 2 x 75 x 0,10 = 15 frankın çok düşük tutulduğu kabul edilmelidir.

Ücret çok rahatça iki veya üç misline çıkarılabilir veya hacılara Hicaz demiryoluna katkı olarak gidiş dönüş için 1 lira ödetilebilir. Bu takdirde Cidde-Mekke demiryolu hattının yıllık geliri 300.000 frank = 13.000 liradan 43.000 liraya çıkar ve hacılar buna rağmen tasarruf ettikleri gibi yolculuğu da daha rahat yapabilirler.

21 1 mecidiye = 20 kuruş.



Şam'dan Medine'ye giden ilk tren

Demiryolunun hafif olan yükü göz önünde bulundurulduğunda 12 yük vagonu olan bir tren ile 480 hacı iki saatte (saatte 40 km ile) Cidde'den Mekke'ye taşınabilir. Bu hatta tekerlekli malzeme olarak 3 kuplajlı makası olan 30 tonluk 4 lokomotif, 15 tonluk 50 yük vagonu ve 15 yolcu vagonu (bunların hepsi 3.750.000 frank olan toplam maliyet içinde yer almaktadır) kullanılırsa (yük vagonlarını III. sınıf yolcular için kullanarak) bir günde böyle üç tren yola çıkarılıp her biri dörder sefer yapabilir. Böylece günde 5.760 hacının Cidde'den Mekke'ye nakli mümkündür. Sayıları yukarıda 30.000 olarak kabul edilen hacılar böylece bu yolu trenle bir hafta içinde katedebilir.

Nihayet Kapp von Gültstein Cidde-Mekke demiryolu inşaatının gerekliliği için aşağıdaki sebepleri de öne sürmektedir:

1. Mekke'ye hac için Cidde üzerinden geçen yolu seçen –ki bunlar hacıların büyük çoğunluğunu teşkil ederler– ve Hicaz demiryolunun inşası için gönüllü olarak ödemeler yapmış olan Müslüman dünyası Medine'nin kuzeyinde yapılan demiryolu inşaatının hiç farkında değildir. Buna mukabil Cidde'den Mekke'ye olan bir demiryolu cömert bağış sahiplerine paranın yararlı kullanımını iyice gözler önüne serecek ve onları muhtemelen yeni bağışlarda bulunmak için teşvik edecektir.

2. Cidde-Mekke demiryolu ile Hicaz demiryolunun yeni bir çıkış noktası sağlanacaktır. Demiryolu malzemesini Hayfa'dan 1.500 kilometre (Medine) ve 1.900 kilometre (Mekke) mesafeye taşıyacak nakliye trenleri muazzam masraflara sebep olacaktır (demiryolu ile nakliye Medine'de 106 ton x 0,05 frank x 1.500 = 7.950 frank ve Mekke'de 106 x 0,05 frank x 1.900 = 10.070 franka mal olacaktır –ki bu neredeyse mümkün değildir).

Bu sebeple en iyisi 1 Ocak 1906'da Şam-Mekke ana hattında yapılması gereken daha 1.200 kilometrelik demiryolunu ikiye taksim etmek ve güney yarısını Mekke'den daha doğrusu Cidde'den itibaren inşa etmek veya en azından bu noktadan itibaren Mekke-Medine arasındaki 400 kilometre uzunluğundaki hattı buradan başlayarak gerçekleştirmektir.

3. Hicaz demiryolunun bitmesi için gerekli çalışma süresini üç yıl kısaltmanın iç siyaset ve maneviyat açısından paha biçilmez avantajları olacaktır. Cidde-Mekke demiryolunun Şam-Mekke ana hattının ilerletilmesi ve çabuk bitirilmesinin taşıdığı büyük önem göz önüne alındığında, dış siyasetle ilgili çekinceler göz ardı edilmelidir.

Kapp von Gültstein'ın mülahazaları bu kadardır. Büyük avantajları göze çarpan önerilerinin kabul edildiğine dair şimdiye kadar resmi hiçbir şey açıklanmamıştır. Sadece Şam-Medine ana hattında bütün güçle çalışılmaktadır.

XIV
Hicaz Demiryolunun Önemi ve Verimliliği

Hicaz demiryolu öncelikle dini gayesini yerine getirmek üzere evvelce Şam'dan Mekke'ye gitmek için haftalarca yolda olan binlerce hacıya, sadece birkaç gün içinde hedeflerine ulaşma imkânını verecektir. Hacıların çölde kervanla yapılan uzun yolculukta maruz kaldığı ve birçoğunun ölümüne sebep olan yokluklar, hastalıklar ve tehlikeler trenle nakliye sayesinde tamamen ortadan kalkacak veya en aza indirgenecektir. Nihayet yolculuk hacılar için oldukça ucuza gelecektir.

Şimdiye kadar Süveyş Kanalı yoluyla Cidde üzerinden Mekke'ye giden güzergâhı tercih eden Osmanlı İmparatorluğu'nun Rumeli bölgesinden, Anadolu'dan, Kırım'dan ve Güney Rusya'dan gelen hacıların büyük bir kısmının şimdi Hayfa üzerinden Hicaz demiryoluna ulaşmaya çalışacakları kesinlikle beklenmelidir.

Böylece yolculuğun kolaylaştırılmasından dolayı Müslümanların kalplerini dolduracak şükran hissinin Müslüman dünyasını birbirine daha da yakınlaştırarak bir yapıştırıcı teşkil edeceği ve böylece İslamiyetin önemli ölçüde teşvik ve güç kazanacağı aşikârdır.

Demiryolu, halifenin ikametgâhını da İslamiyetin dini merkezine daha yakın kılacağından bu iki yer arasındaki münasebetler yeni bir güç kazanacaktır.

Hicaz demiryolu Ölü Deniz kıyısındaki Arap vilayetleri ile İstanbul'daki hükümet merkezi arasındaki mesafeyi daha da kısaltıp idare edilmelerini kolaylaştıracağı için devlete siyasi bakımdan avantajlar sağlayacaktır. Hükümetin güçlü koluna daha yakın olmak hissi bile Arap kabilelerini daha itaatli davranmaya mecbur edip Bâbıâli'nin otoritesini güçlendirecektir. O bölgelerde neredeyse her yıl görülen ayaklanmaların, silah zoruyla çabucak bastırılmaları imkânı etkili bir engel teşkil edecektir.

Bu noktada aynı zamanda Hicaz demiryolunun askeri önemi yatmaktadır. Daha şimdiden Şam-Maan demiryolunu kullanarak askerlerin ne kadar kısa zamanda Akabe ve Hudeyde'ye nakledilebildiklerini evvelce demiryolunun çalışma kapasitesinden bahsederken görmüştük. Sonradan Hicaz için gerekebilecek asker nakli de aynı şekilde hızlanacaktır.

Belki çok uzak olmayan bir gelecekte Bağdat demiryolu ile bağlantı sağlandığı zaman demiryolunun önemi siyasi ve askeri bakımdan çok daha artacaktır. Bağdat demiryolu, Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından şimdiden Toroslar'ın eteklerindeki Bulgurlu'ya kadar tamamlanmıştır. Diğer taraftan Şam'dan Rayak üzerinden Hama'ya giden demiryolunun sahibi olan Fransızların Lübnan Demiryolu Şirketi, hattı Halep'e kadar uzatmak üzeredir.[22] Böylece İstanbul ile Mekke ve de Ölü Deniz sahili arasında doğrudan bir demiryolu bağlantısı sağlamak için, sadece Bulgurlu ile Halep arasındaki mesafeyi kapatmak gerekecektir.

22 Bu (Hama-Halep) hattın açılışı bu yılın ekim ayında yapılacaktır.

Birliklerin nakliyesini geciktirici etmen, sadece İstanbul'dan gelen normal hat aralıklı demiryolunun, dar hat aralıklıya dönüştüğü Rayak İstasyonu'nda atların, arabaların ve savaş malzemesinin bir hattan diğerine aktarılmasının gerekmesidir. Farklı hat aralıkları ve bağlantılı olarak farklı tekerlekli malzemeler, farklı seyir süratlerine sebep olacaktır. Yine de iki demiryolu arasında bağlantı sağlandıktan sonra İstanbul'dan Mekke'ye yolculuk aşağıdaki sürelerde gerçekleşecektir:

İstanbul-Bulgurlu 948 km, saatte 60 km	= 15,8 saat
Bulgurlu-Halep 510 km, saatte 50 km*	= 10,5 saat
Halep-Rayak 332 km, saatte 60 km	= 5,5 saat
Rayak-Şam 60 km, saatte 23 km	= 3,0 saat
Şam-Mekke 1800 km, saatte 23 km	= 78,5 saat
	Toplam 113,0 saat = 4,5 gün

* Toroslar'daki rampalardan dolayı.

İşletme açısından istasyonlarda 7 saat mola hesaba alınırsa, yolculuğun süresi toplam 120 saat = 5 gün olur. Asker naklinde Rayak'ta gerekli olan hattan hata aktarma yüzünden ve başka gecikmeler de göz önünde bulundurulduğunda toplam 6 gün kadar sürer.

Demiryolunun Doğu Ürdün'e ve Hicaz'a getireceği ekonomik avantajlar özel önem taşımaktadır. Bilhassa zengin Havran ve Aclûn yörelerinin zirai ürünlerinden şimdiye kadar olandan çok daha büyük bir kâr elde edecek ve toprağın değeri oldukça artacaktır.

Zirai ürünlerin değerinin artması ise halen kullanılmadan geniş alanlara yayılmış münbit arazilerde ziraat yapılmasını teşvik edecek ve daha şimdiden Suriye'nin tahıl ambarı denilen Havran, sonradan belki tüm Osman-

lı Devleti'nin tahıl ambarı olma önemini kazanacaktır. Havran'ın yıllık üretiminin değeri şimdiden 85.000.000 frankı bulmaktadır ve bu meblağın 62.000.000 frank kadarı tahıldan elde edilmektedir.

Havran'ın güneyinde Vadi el Araba'ya kadar da, özellikle Şeria Nehri'nin diğer kollarının suladığı vadilerde ziraat yapılacak daha çok arazi vardır. Orada hurma, zeytin ve nar ağaçlarının yanı sıra şekerkamışı ve incir ile kahve ağaçları yetişmektedir. Buralarda yaşayan az sayıdaki fellah ve yerleşik bedevi sadece ihtiyaçlarını karşılayacak kadar yeri işlemektedir. Bu insanlar her türlü rasyonel ziraat bilgisinden tamamen mahrumdurlar ve zirai aletleri son derece ilkeldir. Hicaz demiryolu burada da aydınlatıcı olacak ve sayesinde zirai ürünlerin daha iyi değerlendirilmesinin mümkün olması, arazinin daha büyük çapta işlenmesini teşvik edecektir. Fakat bunun ön şartı yağmur sularının toplanıp toprağın işlenmesinde yarar sağlaması için çok sayıda sarnıcın inşa edilerek su durumunun ıslahının yanı sıra, bölgede ziraat yapacak insanların iskân edilmesidir.

Mesela Rusya'dan ve Balkan Devletleri'nden göç eden çok sayıda Müslüman muhacire o yörelerde yerleşecek yerler verilebilir. Evvelce bahsolunduğu üzere bunun başlangıcı Serka'ya Çerkeslerin yerleşmesi ile çoktan yapılmıştır.

Ama toprağı işlemenin ve ürünlerini uygun bir şekilde satmanın avantajlarını gördükten sonra bedevilerin zamanla çölün kıyısına yerleşeceklerini ve temelli kalacak yerler kuracaklarını da varsaymak gerekir.

Demiryolunun sürekli ihtiyaç duyacağı askeri koruma, yerleşik düzene geçmiş bu bedevilere çölde göçebelik yapan soydaşlarına karşı gereken güvenliği sağlayacaktır.

Her halükârda demiryolu, ortaçağ şartlarına saplanıp kalmış çöl sakinleri için bir bakıma kültür taşıyıcılığı rolü-

nü üstlenecek ve Osmanlı hükümetinin bedevileri düzenli şartlara alıştırmak için şimdiye kadarki çabalarını çok etkili bir şekilde destekleyecektir. Hedefi itibarlı şeyhlerin ve bedevilerin oğullarına ilmi bir eğitim vermek üzere, tamamen II. Abdülhamid'in inisiyatifiyle kurulmuş özel bir okul olan İstanbul'daki Aşiret Mektebi bu çabalardandır. Okul, memleketlerine geri döndükten sonra, soydaşlarını daha medeni yaşamaları için teşvik edici olmaları bakımından, çölün genç evlatlarını aynı zamanda düzen, iyi hal ve davranış konularında eğitecektir. Böyle çabaların zamanla sonuç verdiğini, Baron von Oppenheim'ın *Vom Mittelmeer zum Persischen Golf* [Akdeniz'den Basra Körfezi'ne] adlı eserinin II. cildinde detaylı şekilde anlattığı Mısırlı bedevilerin iskânı ispat etmiştir.

Ne Doğu Ürdün'de ne de Hicaz'da şimdiye kadar kayda değer bir sanayi vardır. Fakat bunun için ilk adımlar atılmıştır. Havran dağlarının Kâf ve Etseri'deki volkanik sırtlarının eteklerinde bulunan Vadi Sirhan'da oradaki köylülerin en ilkel şekillerde sadece kısmen işlettikleri tuzlalar vardır. Buradan elde edilen tuz develerle Şam'a taşınır ve kalitesinden dolayı orada bilhassa değer verilir. Havran ve Aclûn bölgesinde şimdiye kadar neredeyse hiç işletilmemiş olan kükürt ve petrol yatakları, ayrıca büyüklüğü şimdiye kadar tespit bile edilmemiş demir madeni ve sair maden yatakları bulunur.

Aclûn bölgesinde (Yedûr'da) çok kaliteli değirmentaşı elde edilen büyük taş ocakları bulunmaktadır.

Demiryolunun, bu yeraltı zenginliklerinin sınai olarak elde edilmesine katkıda bulunacağı beklenmelidir. Belki o zaman bir zamanlar madenleri ve değerli taşlarıyla meşhur olan ve bugün hâlâ bol gümüş, bakır, kükürt, tuz ve özellikle firuze bulunan Midyan ülkesinin Roma

döneminden kalma eski harap vaziyetteki madenleri yeniden hayat bulacaktır. Hicaz demiryolu sayesinde Doğu Ürdün'ün çok sayıdaki eski kültür mekânı ilmi araştırmaya açılacak ve daha kolay ulaşılır olacaktır. Meşhur eski kültür merkezleri olan Busra, Cerâş (Gerasa), Amman, Mşatta, Petra ve saireye demiryoluyla kolayca ulaşılabilir. Petra kaya şehrinin harabelerini ziyaret etmek için mesela eskiden Kudüs'ten 16 gün yolculuk yapmak gerekiyordu. Bugün trenle Maan'a gidilir ve sonra Petra'ya kadar olan 25-30 kilometrelik mesafe bir günde kat edilir.

O toprakların Arap, Hellenistik ve Roma kültürü çağlarından daha ne kadar çok hazinenin gün yüzüne çıkarılacağı hakkında bize, Dr. Thiersch ile Dr. Hölscher'in Deutsche Orient Gesellschaft'ın[23] görevlendirmesi ile 1903 yılında Filistin ve Doğu Ürdün'e yaptıkları keşif gezisinden sonra yayınladıkları kısa bir rapor bilgi verir.

Doğu Ürdün'ün "Provincia Arabia" adıyla Romalıların doğu uç eyaletini teşkil etmiş kısmı için bize en teferruatlı bilgiyi Brünnow ile Domaszewski'nin 1904 yılında yayımlanmış şahane eseri verir.[24] Suriye'yi ve Arabistan'ı birçok kere gezmiş olan Strasbourglu meşhur şarkiyatçı Julius Euting'in katkıda bulunmuş olması esere özel bir değer bahşeder. Eser Nabat krallarının ikametgâhı, kayalık Petra şehrinin yanı sıra eski Roma yollarını ve hisarları tanımak bakımından değerli katkılarda bulunur.

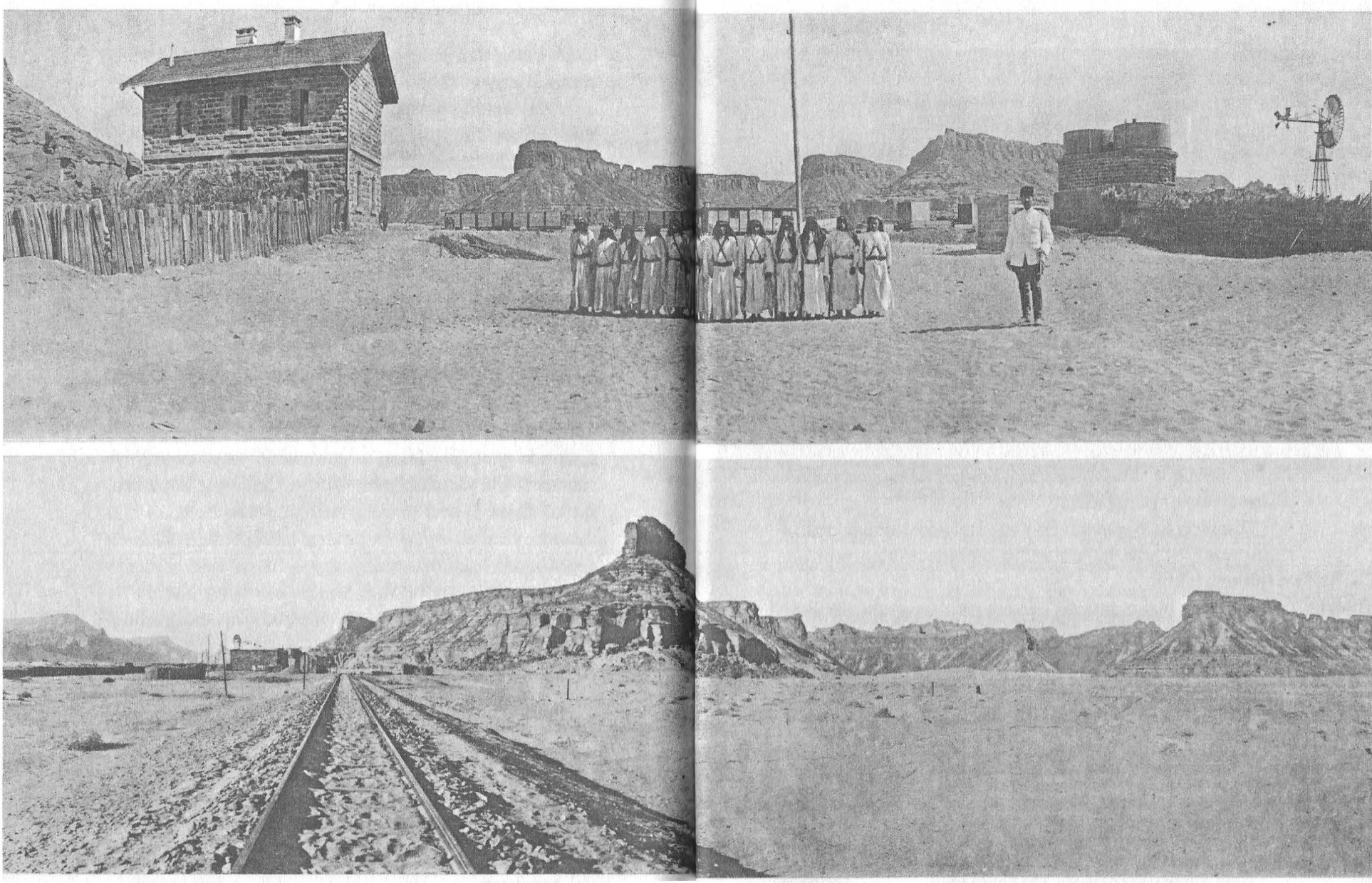
Doğu Ürdün'ün aksine Maan ile Mekke arasında kalan demiryolu bölgesi hakkında hem coğrafi hem de arke-

23 Deutsche Orient Gesellschaft: Alman Şarkiyat Cemiyeti (ç.n.).

24 Rudolf-Ernst Brünnow ve Alfred von Domaszewski, *Die Provincia Arabia: auf Grund zweier in den Jahren 1897 und 1898 unternommenen Reisen und der Berichte früherer Reisender beschrieben*, Strassburg: K.J. Trübner, 1904.

olojik bakımdan şimdiye kadar sadece kısmi bilgiler mevcuttur. Kuzey ve Orta Arabistan'ın keşfi için yola çıkan az sayıdaki Avrupalı normal olarak Doğu Ürdün'den geçerek Vadi Sirhan üzerinden Necid bölgesine giden yolu takip etmiştir. Eski devirlerde Güney Arabistan'ın hazineleriyle yüklü kervanların Suriye ve Akdeniz'e gittiği düz Maan-Mekke yolundan fanatik yerlilerin sebep olduğu meşakkatler ve tehlikeler yüzünden ekseriyetle kaçınılmıştır. Bu yolun keşfi ancak her yıl Şam'dan Mekke'ye giden hacı kervanlarına katılmakla mümkün olmuştur. İngiliz Doughty[25] 1875 yılında Halil adıyla Medayin-i Salih'e (Yahudi peygamber Salih'in şehri) kadar gitmeyi ve Petra'ya benzer harabe şehrin en eski Sami döneminden kalma kaya anıtlarını araştırmayı bu şekilde başarmıştı. Doughty, Medayin-i Salih'te hacı kervanından ayrılmış ve himayesi altında güneyde "Hicaz'ın parmaklığı" sayılan palmiye vahası El-Ulâ'ya ulaştığı bir bedevi kabilesine katılmıştı. Bu kabileyle Teymâ'ya da gitmiş ve orada bulunan eski Aramîce kitabeli taş (ki bu şimdiye kadar bulunanların en değerlisiydi) hakkında yazdığı rapor, Alsaslı Karl Huber'in iki yıl sonra Busra ve Vadi Sirhan üzerinden Necid'e ve oradan Teymâ'ya yaptığı bir keşif gezisine neden olmuştur. Huber'in herhalde okumayı tam olarak başaramadığı orada bulunan eski Aramîce kitabenin tasviri, Sami epigrafisinin üstadı Julius Euting'in 1883 yılında Huber ile birlikte Teymâ'ya bir gezi daha yapmasına vesile oldu.

25 Hogarth'ın *The Penetration of Arabia* (1904) adlı eserine göre, Doughty'den başka sadece bir Avrupalı, Bolognalı maceraperest Ludovico di Varthema, Şam-Mekke hac yolunun keşfini yapmıştır. Varthema, 1503 yılında bir Memlûklu kılığına bürünerek Şam'dan Mekke'ye giden bir hacı kervanına katılmış ve daha sonra geçilen bölgenin bir tasvirini yayımlamıştı.



El-Ulâ İstasyonu'ndan iki farklı görünüş

Bu seyahatin trajik sonu biliniyor. Her iki araştırmacı da gerçi Teymâ'ya kadar geldiler ve eski kitabelerin, özellikle de meşhur Teymâ taşının kopyalarını çıkardılar. Bu taşı satın almayı ve onu Necid'in başkenti Hail'e götürmeyi de başardılar. Fakat onu Hail'den kıyıya götürme teşebbüsü esnasında Huber, Rabig'de rehberleri tarafından katledildi.[26] Evvelce El-Ulâ'da Huber'den ayrılmış olan Euting, Yeheyna bedevilerinin bir baskınından sonra Ölü Deniz sahilindeki El-Vech'e kaçmaya muvaffak oldu.

En eski Sami tarihinin Teymâ taşı gibi benzer tanıkları Maan-Mekke arasındaki demiryolu bölgesinde veya ona komşu olan Necid'de muhtemelen hâlâ çok sayıda bulunmaktadır. Çünkü en yeni tarih araştırmalarına göre bu ülke Samiliğin beşiğiydi. Samiler Arabistan'ın bozkırlar ve çöllerle kaplı orta bölgesi olan Necid'den, daha iyi ve daha büyük yerlere ihtiyaç duydukları için Habeşistan'a ve Mısır'a göç etmişler ve sonra oradan Kenanîlerin ülkesine (Filistin) girmişlerdi.

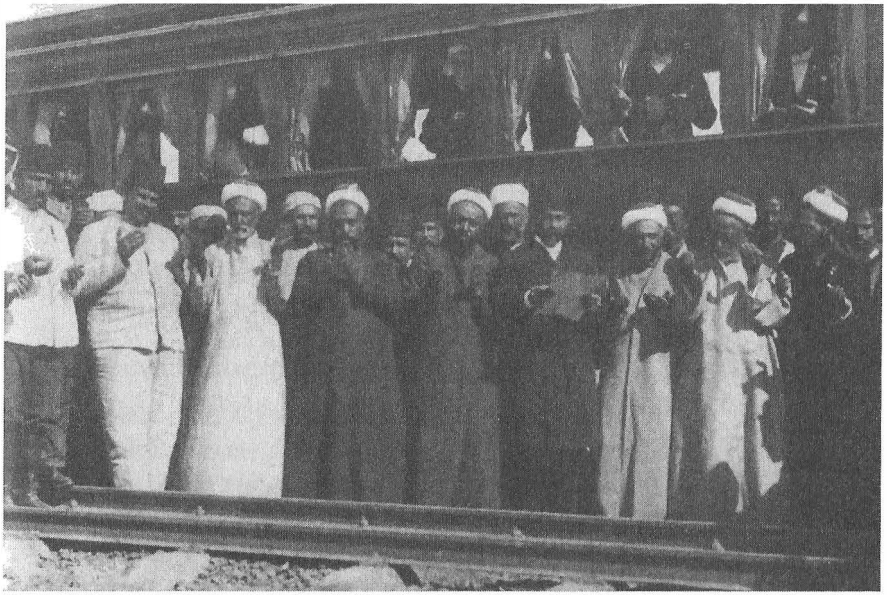
Demiryolu, Samilerin eski yurtlarının yolunu açmakla dünyanın en eski halklarından birinin tarihine yeni bir ışık tutacaktır.

Ayrıca, bizim sadece barometre ve pusula ile yaptığımız ölçümlere dayanan yüzeysel bir bilgimizin olduğu, ama bir kısmı ancak hâlâ Terra incognita[27] sayılabilecek bir bölge hakkında coğrafi ve topografik bakımdan bir miktar açıklık getirecektir. Arazi kutsal şehirlere yaklaştıkça bilgiler aynı oranda azdır. El-Ulâ-Medine arasında kalan bölge hakkında Varthema'dan[28]

26 Teymâ taşı şimdi Louvre Müzesi'nde bulunmaktadır.

27 Terra incognita = (Lat.) Bilinmeyen, keşfedilmemiş topraklar (ç.n.).

28 Luzdovico di Varthema (yak. 1470-1517). Mekke'ye giren ilk gayrimüslim Avrupalı namıyla meşhur olan İtalyan seyyah.



Medine İstasyonu'nda ilk trenin karşılanışı

beri başka hiçbir Avrupalı bize bilgi vermemiştir. Aynı husus Medine-Mekke arasında kalan bölgenin bir kısmı için de geçerlidir. Muhtar Bey'in demiryolu hattının güzergâhına dair raporu sayesinde bir yüzyıl süren aradan sonra Medine'nin kuzeyindeki bölge hakkında tekrar ilk bilgileri alıyoruz.

Nihayet demiryolu inşaatının, gerçi sadece Türklerin menfaatine olan son avantajı olarak, Hicaz demiryolu inşasının Türk demiryolu teknisyenleri ve demiryolu birlikleri için şimdiye kadar sahip olmadıkları mükemmel bir pratik okul olduğunu zikretmek mümkündür. Birlikler demiryolu inşasında pratik yapmak ve savaşçı faaliyetleri için hazırlanmak bakımından devamlı fırsat buluyorlar.

Hicaz demiryolu ile tâli hattının verimliliğine gelince; ülkenin mahsullerini denize taşıyacak olan Hayfa hattı, 1905 yılının sonunda açılmış olsa da henüz muntazaman işletilmediği için şimdiden kesin bir karara varılamamaktadır. Tekerlekli malzemenin büyük bir kısmı da şimdilik traversler, raylar ve benzeri malzemenin Hayfa'dan demiryolu inşaatının uç noktasında ihtiyaç duyuldukları yere nakliyesi için kullanılmaktadır.

Herr von Kapp demiryolunun verimliliği hakkında şunları söylüyor:

> Yarmuk ve Şeria'nın yabanıl vadilerinde hiç katkıda bulunmayan Hayfa hattının tümü, develerin rekabet etmesine imkân sağlayan denizin yakınlığından dolayı Yezreel Ovası'nda sadece pek az katkı sağlayacağı ve tüm geliri Müzeyrib-Beyrut hattı ile paylaşacağı Havran'dan geleceği için, Hayfa-Der'a-Şam ve ilaveten Der'a-Amman hattının (toplam 385 km) yıllık geliri kilometre başına 3.000 frankı pek geçemez. Bu gelir ancak işletme masraflarını karşılamaya yeter. Amman'ın güneyindeki upuzun tüm hat ise kayda değer bir gelir getirmeyecektir. Mekke'ye giden hacılar bedava nakledilir ve her yıl Maan üzerinden Petra'ya giden az sayıdaki turist dikkate alınmaz.
>
> Amman'ın güneyindeki demiryolunu salt askeri demiryolu olarak ele alma ve haftada bir tren olması kaydıyla işletmesini demiryolu taburlarına bırakma niyeti vardır.
>
> Bu kısıtlı işletme şartları altında yıllık harcamalar kilometre başına 1.500 frank ile karşılanmak durumundadır ki bu söz konusu 1.600 kilometre için yıllık masrafın 2,5 milyon frank olması demektir. Fakat Hicaz demiryolunun inşası için çıkarılmış vergilerin en azından bir kısmı inşaatın bitmesinden sonra da yürürlükte tutulabileceği için işletmenin hayatta kalıp kalamayacağından şüphe duymamak gerekir.

XV
Sonsöz

Hicaz demiryolunun yüce hamisi II. Abdülhamid'in, ilk kısmî hat olan Şam-Maan tamamlandıktan sonra büyük eserin gözle görünür başarısından dolayı sevincini dışavurmak ve son istasyon olan Maan'da yapılan muhteşem bir törenle bu teşebbüsün başarısını Müslüman dünyasının gözleri önüne sermek istemesini anlamak mümkündür.

Açılış günü olarak tahta çıkışının yıldönümü olan 1 Eylül 1904 tespit edildi.

Hattın ilk kısmının açılışını Maan'da padişahın adına yapacak resmi heyet ağustos ayının ortasında İstanbul'da *İzmir* kruvazörüne bindi. Heyetin başkanı şimdiki Evkaf Nazırı Turhan Paşa idi ve heyet mensupları yüksek rütbeli memurlar ve subaylardan müteşekkildi. Ayrıca çok sayıda misafirin de özellikle arzu etmelerinden dolayı törene katılmalarına padişah tarafından müsaade edilmişti. İstanbul'da gemiye binen katılımcıların sayısı herhalde toplam yüzün üzerindeydi ve bunlar tüm seyahat boyunca padişahın misafirleriydi. Bu sayı geminin yanaştığı her iskelede, önce Midilli, İzmir ve Beyrut'ta, devamında Şam'a kadar olan demiryolu istasyonlarında arttı, öyle ki nihayet Maan'da birkaç bin tören misafiri toplanmış olabilir.

Yolculuk bir zafer yürüyüşüne benziyordu. Daha gemi demir aldığı andan itibaren törenin Müslüman dünyası için büyük ve önemli bir olaya dair olduğu anlaşıldı. Boğaziçi ve Marmara Denizi'nin sahilleri, gemi bandosunun çaldığı Hamidiye Marşı'nın nağmelerini dinleyen ve heyet mensupları ile gemi mürettebatının "Padişahımız çok yaşa" avazlarına heyecanla katılan insanlarla doluydu. Geminin önünden geçtiği karakollar tüfekle selam verip saygı duruşunda bulunuyorlardı. Çanakkale Boğazı ve Akdeniz kıyılarındaki şehirler ve köyler gibi Ege Denizi'nin adalarında yaşayanlar da şenlik süslemeleri yapmışlardı. Geminin yanaştığı her yerde resmi dairelerin en yüksek temsilcileri ile şeref kıtaları, heyeti selamlamak için kıyıda bulunuyordu. Akdeniz sahillerinde gece geçtiğimiz Müslüman köyler bile gemiyi etrafında köy gençlerinin oyunlar oynadıkları şenlik ateşleriyle selamlıyorlardı. Göklere yükselen alevlerin teşkil ettiği ateş kırmızısı ve oynayan çocukların karanlık siluetleri kendine has bir görünüm arz ediyordu. Işıkları neredeyse kıpırtısız mavi denizin yüzeyinde sayısız yakamoz oluşturan gümüşi parlaklıkta bir ayın olduğu yıldızlı gökyüzü, bunun üzerinde ihtişamla yükselen bir kubbe gibiydi.

Deniz yolculuğunun sona erdiği Beyrut'ta güneyin canlılığıyla Arap unsuru ilk defa ortaya çıktı. Binlerce insan heyetin karaya çıkacağı rıhtımları doldurmuştu. Karaya çıktıkları sırada şeref kıtasının selam marşının nağmelerine binlerce kişinin "Allâh yansur sultânenâ"[29] haykırışları ve balkonlara dikilen Arap kadınlarının tiz zılgıtları karışıyordu. Halkın bu yüksek sesle canlı sevinç gösterisi, Lübnan dağlarının eteğindeki tablo gibi şehir, tropik bitki

29 "Allah padişahımızı muzaffer kılsın!" (ç.n.).

örtüsü, özellikle harikulade palmiyeler dünyası, ufkunda güneşin kızıl parıltılı bir küre gibi batmakta olduğu koyu mavi gökyüzü seyredenlerin hislerini cezbediyordu. Kendimi başka, yabancı bir dünyaya getirilmiş gibi hissettim.

Resmi makamların karşılama törenleri ve halkın coşkulu gösterileri Beyrut'ta bindiğimiz Lübnan demiryollarının bütün istasyonlarında tekrarlandı. Bütün bu törenlerin doruk noktasını Hicaz demiryolunun yararlarını öven bir nutuk ve demiryolunun büyük hamisi padişah için okunan dualar teşkil ediyordu.

Heyet Rayak'ta gösterişli kıyafetleri ve şahane atlarıyla selamlama için gelmiş bedevilerin mıntıkasına ulaşınca, gösteriler yeni bir heyecan kazandı; fakat zirveye Şam'da ulaştı.

Sevinçli bir heyecan içindeki halk Berânike İstasyonu'nu doldurmuştu, garnizonun askerleri sokaklara iki keçeli dizilmişlerdi ve padişahı temsil eden heyet valinin temin ettiği tören arabalarında geçerken Hamidiye Marşı'nın nağmeleri eşliğinde selam duruyorlardı. Fakat arabalar ancak adım adım ilerliyorlar ve sık sık durmak zorunda kalıyorlardı. Yüz binden fazla erkek, kadın ve çocuk set çekilmiş dalgalı bir deniz gibi yolun iki tarafını doldurmuşlardı ve zaman zaman askerlerin teşkil ettiği çemberi aşıyorlardı. Askerlerin rengârenk üniformalarının Şam halkının Şark usulü giysileriyle karışımı nasıl da renkli bir manzara teşkil ediyordu! Art arda kadınların sevinç bağrışmalarının eşlik ettiği erkeklerin "Allâh yansur sultânenâ" sesleri duyuluyordu. Her tarafta zafer takları, bayraklarla ve süs hevenkleriyle süslenmiş konaklar vardı ve nihayet tören ziyafetinin verildiği valinin büyük bahçesindeki bayram yeri rengârenk aydınlatılmıştı. Bu gündüz gibi aydınlatmada en büyük hizmetin sayısız meşaleye, lambaya ve

havai fişeklere mi yoksa mehtabın ışıltısına ve gümüşi parlaklıktaki yıldızlı gökyüzüne mi düştüğünü kimse bilmiyordu.

Şam halkının tarifi mümkün olmayan coşkusu herhalde evvelemirde bu şehir için büyük yarar sağlayacak olan Hicaz demiryolunun inşasından duyulan sevincin ifadesiydi. Fakat padişahın heyeti için yapılan bu gösteriler aynı zamanda halkın, ülkenin efendisine duyulan sadakatin ve bağlılığının da göstergesiydi.

Şam'da bulunduğum süre zarfında bana özel bir sevinç bahşeden bir gözlemde bulunma fırsatı elde ettim. Alman imparatorluk çiftinin orayı ziyaretinin hatırası halkın kalbinde bugüne dek canlı kalmıştı. İmparatorluk çiftinin seyahati esnasında ihtiramda bulunmuş olan Vali Nâzım Paşa'nın evinde o imparatorluk gezisine dair hürmet ve şükran ile saklanmış bir oda dolusu anı buldum. Başka konaklarda da kayzerin ve imparatoriçenin resimlerini gördüm. Bir Arap bana şöyle sordu: Alman kayzerinin tekrar geleceğine inanıyor musunuz? Bir başkası da şunu sordu: Alman kayzeri bizi bir daha ne zaman ziyaret edecek?

Suriye'deki bütün yolculuğum boyunca bana gösterilen misafirperverliğin candan tezahürlerinin kısmen hâlâ imparatorluk çiftinin şükranla hatırlanmasından kaynaklandığı hissine kapıldım. Şam'da bu misafirperverlik, hayatının son yıllarını burada geçirmiş olan Cezayirli meşhur Arap prensi Abdülkadir'in oğlu Emir Ali Paşa'nın eski konağında kaldığım zaman muhteşem bir şekilde gösterildi.

Emir Ali Paşa bana gerçekten bir prens muamelesi yaptı. Beni istasyondan askeri bir kıtanın eşlik ettiği, ateşli Arap atları tarafından çekilen zarif arabasıyla aldı.

Emir Ali Paşa'nın konağının bulunduğu sokağa meşaleler taşıyan Cezayir kıyafetli Araplar iki keçeli dizilmişlerdi. Bunlar liderlerinin peşinden Şam'a gelmiş, Abdülkadir'in Cezayirli eski silah arkadaşlarının oğullarıydı. Konağın avlusunda beni namelerine uyarak Arapların kıvrak hareketlerle kılıç raksını yaptığı bir Arap müzik topluluğu karşıladı. Sonra ev sahibi bana babasının en son yaşadığı, prenslere layık bir şekilde tefriş edilmiş daireyi tahsis ederek beni özellikle onurlandırdı. Duvarlarda Abdülkadir'in Fransızlarla yaptığı savaşları tasvir eden tablolar asılıydı; Fransa'nın barış yapıldıktan sonra kahramana sunduğu pırlantalar ve yakutlarla murassa bir kılıç da orada değerli bir mahfaza içinde duruyordu.

Şam'da kaldığım sürece Emir Ali Paşa ile hatırşinas oğullarının bana gösterdikleri sair sayısız hoş muameleden bahsetmiyorum. Veda ettiğim zaman Emir Ali Paşa bana hatıra olarak değerli hediyeler vermekten geri kalmadı. Fakat asıl, yaverimin misafir kaldığımız evden ayrıldıktan sonra Emir Ali Paşa'nın veda esnasında onu kenara çekip evinde kalmaktan memnun olup olmadığını ısrarla sorduğunu anlatması beni çok hislendirdi. Şayet ben bir şeyin eksikliğini hissetmişsem paşa huzur bulamazmış.

Arapların misafirperverliği konusuna bu kitabın çerçevesini aşan bir şekilde yer verdiysem, bu benim aynı zamanda gönlümde yatan şükran borcunu ödemek istememden dolayıdır.

Hicaz demiryolunun başlangıç istasyonu, Şam'da Kadem denilen semtin güneyindedir ve istasyon da bu şekilde (Kadem-i Şerif) olarak adlandırılmıştır. Şehrin öbür ucunda bulunan Lübnan demiryolunun son istasyonu Berânike ile arası yarım saat kadardır. Her iki istasyonun bağlantısı muhakkak ki zaman içinde yapılacaktır.

Kadem İstasyonu geniş yeşil bir alanın ortasında bulunmaktadır ve burada inşa edilecek demiryolu tesisleri, vagon parkları vesaire için her halükârda yeterli yer vardır.

30 Ağustos sabahı gün doğarken Maan'a ilk yolculuğu yapacak olan bayrak ve süs hevenkleriyle süslenmiş merasim trenine bindiğimizde gelirken olduğu gibi aynı coşkulu kalabalık etrafımızı sardı. Tüm Şam halkı ayaktaydı. Her taraftan hayır duaları ve 'İyi yolculuklar!' nidaları yükseliyordu.

Trenimizin yönetimi emin ellerdeydi. Müşir Kâzım Paşa ve Meissner Paşa bunu şahsen üstlenmişlerdi. Müşir tam bir asker görünümündeydi. İki zeki, enerjik gözle çevreye dönük sempatik, zinde yüzünü kar gibi beyaz bir sakal çevreliyordu. Hareketleri bir gencinki gibi canlıydı. Kuvvetli bir irade gücünü büyük bir iyi kalplilikle bağdaştırmıştı. Bu yüzden askerleri onun için ateşe atılmaya hazırdı.

Yalnızca tevazusunun büyük ilminin fevkinde olduğunu söyleyerek, Meissner Paşa'nın karakterini daha iyi belirtemeyeceğime inanıyorum. Çok iyi Türkçe biliyor ve bu, onun işine çok yarıyor. Ömrünün büyük bir kısmını Osmanlı İmparatorluğu'nda geçirdiği için resmi Osmanlı makamlarıyla ve halkla mükemmel şekilde anlaşıyor. Bir yabancı olarak iç kesimlerde Arap kabilelerinde hoşnutsuzluk yaratıp düşmanca hissiyata sebep olmaması için yakın bir zamanda kendisine paşa payesi verildi ve böylece zahiren de padişahın yüksek bir memuru olarak onaylandı. Bu durum, demiryolunun Arabistan'ın içlerinde ilerletilmesi faaliyetini şüphesiz çok kolaylaştıracaktır.

Şam'dan Maan'a gidiş esnasında Müşir Kâzım Paşa ve Meissner Paşa'nın lütfettikleri izahata ilaveten, şahsi göz-

lemlerimle de demiryolu inşaatı hakkında açık bir fikir edindim.

Maan yolculuğu problemsiz bir biçimde geçti ve sadece her istasyonda resmi makamların ve halkın teşekkür konuşmalarını dinlemek veya Roma ve Arap döneminden kalma ilginç yapıları, mesela eski kaleleri ve sarnıçları görmek için kesintiye uğradı.

Bulutsuz bir gökyüzü bizi selamlarcasına kızgın güneş ışınlarını çöl bölgesine bol bol indiriyordu. Fakat Doğu Ürdün'ün yüksek platosunda demiryolunun su tedariki için münferit istasyonlara kurulmuş yel değirmenlerini de sürekli çalıştıran hafif bir rüzgâr estiği için yolculuk esnasında sıcaklık daha az hissediliyordu.

Tören treni saatte 20 ila 30 kilometrelik bir seyir hızıyla ertesi gün (31 Ağustos) aynı adı taşıyan köye yarım saat mesafedeki geçici olarak tesis edilmiş Maan İstasyonu'na ulaştı.

Türk askerlerinin bayraklarla süslenmiş gösterişli beyaz çadırları ile etraflarında geniş bir daire teşkil eden bedevilerin kara çadırları ve atları, develeri daha çok uzaklardan görülüyordu. Tören meydanının ortasına büyük bir zafer takı kurulmuştu.

Tren vardığı zaman istasyonda Hamidiye Marşı çalındı ve kare şeklinde dizilmiş Türk askerleri tüfekleriyle selam durdular. Müteakiben Müşir Kâzım Paşa peşinde padişahın heyeti olduğu halde askerlerin önünden geçti. Güneşten iyice yanmış simaları yıllarca süren göçebe hayatının ve çöl güneşinin etkisinin izlerini taşıyan sırın gibi askerleri görmek, her askerin kalbini sevinçle dolduruyordu. Katı ve taşlık çöl arazisi, iklimin badireleri ve o kurak yörelerin yokluklarıyla kansız olsa da uzun ve yorucu bir mücadele geçirmek zorunda kalmışlardı, ama bu savaştan

muzaffer çıkmışlardı. Ve Müşir Kâzım Paşa askerlerini çölün gerçek aslanları olarak tanımladığında, bunda belli bir gerçeklik payı vardı: Çünkü onlar sayısız zorluğa galebe çalarak çölün gerçek efendileri olmuşlardı.

Harikulade bir gün doğuşu ile padişahın tahta çıkışının sene-i devriyesi olan ertesi sabah, demiryolu açılışının resmi töreni başladı. Heyetin mensupları ve sair misafirler, Suriye ve Hicaz vilayetlerinin görevlileri, bedevi şeyhleri, subaylar, mühendisler ve memurlar Turhan Paşa vasıtasıyla demiryolunun ilk bölümünü seyrüsefere açan padişahın mesajını almak için resmi geçit veya bayramlık elbiseleriyle tören çadırının önünde toplanmışlardı. Tören esnasında askerler resmi geçit düzeninde meydanın çevresinde yer almışlardı.

Açılış konuşmasından sonra çeşitli heyetlerin, bu meyanda Medine'den gelenlerin de nutukları irat edildi.

Bütün konuşmacılar demiryolunun İslam âlemine ve ülkeye sağlayacağı yararları beyan ettiler ve konuşmaları padişah için bir şükran duası ile son buldu. Maan köyünün eski istihkâmlarından atılan şenlik topları tören konuşmalarının etkisini artırdı.

Törenin resmi kısmı üç saat kadar sürdü. Bu zaman zarfında güneş yakıcı ışınlarını bulutsuz bir gökyüzünden başımıza yağdırdı.

Nutuklar son bulduktan sonra törene katılanlar, demiryolu birliklerindeki rediflerin padişahın hazırlattığı hatıra madalyalarını ve terhis tezkerelerini almak için saf tuttukları zafer takının altında toplandılar. Zafer takının yanında birlik kumandanları tabur flamaları ile duruyorlardı, hemen yanlarında da bir masanın üstünde madalyalar ve tezkereler vardı.

Müşir Kâzım Paşa madalyalarla tezkereleri askerlere evvela şahsen dağıttı, ardından bu şerefi Turhan Paşa'ya ve sonra da bana verdi. Dağıtım işlemi Hamidiye Marşı'nın nameleri eşliğinde sürdü.

Tören Müslümanların dini âdeti mucibince 24 koçun kurban edilmesiyle özel bir kutsiyet kazandı.

Madalyaların dağıtılması şu şekilde oldu: Askerler önce bayrağın altına gelip ağızlarına ve alınlarına götürerek onu öpüyor ve sonra Müşir Kâzım Paşa'nın karşısında hazırola geçiyorlardı. Paşa da askerlere madalyalarını takıyor ve terhis tezkerelerini veriyordu.

Beş altı yıl hizmet görmüş ve bunun üç yılını en zor şartlar altında demiryolu inşaatında çalışarak geçirmiş bu askerlerin yurtlarına geri dönüşün sevincini açıkça gösterecekleri zannedilir. Ama ben tek bir sevinç nidası duymadım. Askerler, sancaklarına ve sevdikleri görevlerine veda etmenin ağır yükünü taşıyanların takınacağı ciddi yüz ifadesiyle bayrağın altına geliyorlardı.

Akkalı bir asker, Müşir Kâzım Paşa'nın ona uzattığı terhis tezkeresini geri çevirdi. Kutsal Mekke hedefine ulaşana kadar demiryolunda çalışmak istiyordu. Müşir duygulandığını saklayamadı, askere sarıldı ve onu iki yanağından öptü. Bazı askerlerin gözyaşları görüldü. Bu sahnenin benim üstümde bıraktığı tesiri tarif edemem. Amirlerle astlar arasında böylesine ataerkil bir münasebetin olduğu bir orduda, hafife alınamayacak büyük bir manevi güç olur.

Nihayet rediflere iki aylık maaşları ve yurda dönüş yolculuğunun masrafları ödendi ve her askere padişahın namına özel bir para hediyesi verildi. Akşam olduğu zaman tören meydanı bu iş için İstanbul'dan getirilmiş malzemeyle yapılan bir şehrâyinle aydınlatıldı.

Daha sonra tören büyük bir beceriyle süslü bir yemek salonuna dönüştürülmüş bir vagonda verilen bir gala ziyafetiyle son buldu.

Ertesi sabah heyet ve sair tören misafirleri tekrar aynı yoldan Şam'a geri döndüler: Oradan da harikulade ören şehri Baalbek'e kısa süreliğine uğradıktan sonra Beyrut üzerinden vapurla Hayfa'ya gidildi. Heyet buradan, ancak Şeria Vadisi'ne kadar gelmiş tâli demiryolunu görmeye gitti. Bu demiryolu hakkında da Hicaz demiryolunda olduğu gibi müspet bir intiba edindim.

İstanbul'a geri döndüğümde Majesteleri Osmanlı padişahına her iki demiryolu hakkında da her bakımdan müspet bir karar sunabilmek bana özel bir zevk verdi ve daha sonra bu hükmün demiryolu inşası alanında söz sahibi olanlar tarafından teyit edildiğini görmek bahtiyarlığına da nail oldum.

II. Abdülhamid'in büyük eserinin şimdiye kadar olduğu gibi aynı başarıyla sürdürülmesi ve birkaç yıl içinde İstanbul-Şam-Mekke demiryolu bağlantısının gerçek olması arzusu ile burada son veriyorum.

Ekler



Ek 1
Keşif Birliği Başkanı Hacı Muhtar Bey'in Müdevvere - Mekke Demiryolu Hattına Dair Raporu

572. kilometreden (Müdevvere) 665. kilometreye kadar arazi oldukça düzdür ve demiryolu inşasına müsaittir; sadece 580. ve 610. kilometreler arasında zemin taşlıktır, ama bu taşlar (kumtaşları) o kadar yumuşak bir malzemedendir ki işlenmeleri zorluk çıkarmayacaktır. 610. ile 665. kilometreler arasındaki mesafenin demiryolu inşası için özellikle müsait bir arazi olduğu söylenebilir.

Müdevvere'de 2,5 metre derinlikte kaynak suyu olan bir kuyu olduğu görülmüştür ve Müdevvere ile Zâtü'l-Hac arasında 598. kilometrede 2 metre derinlikte sarnıç suyu vardır. Bu su içmeye pek müsait değildir, ama inşaat işlerinde işe yarayacaktır. Ayrıca 576. ve 610. kilometrelerde sondajla su elde edilmesi çok muhtemeldir.

665. kilometreden 755. kilometreye (Zahru'l-Ghul) kadar demiryolu hac yolu boyunca götürülebilir ve uygun arazi bulur. Fakat 735. kilometreden 745. kilometreye kadar büyük engelleri ve geniş vadileri aşmak gerekir. Bu yüzden burada inşaat maliyetini artıracak kapsamlı toprak işleri ve teknik işler yapmak gerekecektir. Gerçi 748. kilometreye kadar demiryolu inşaatını ortalama maliyet-

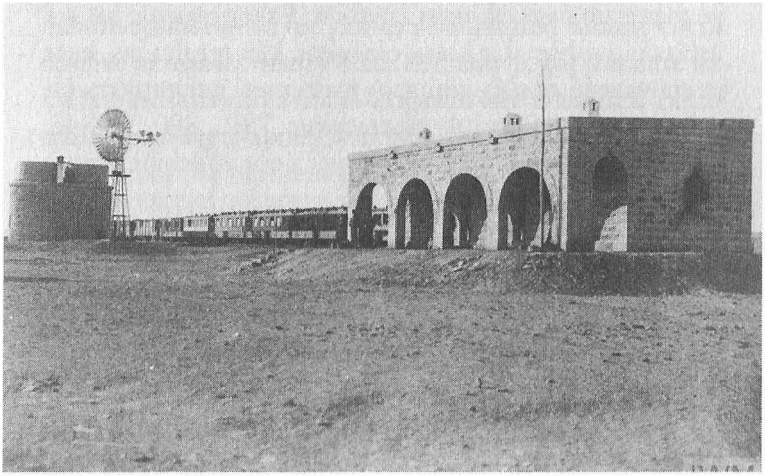
lerle yapmak mümkün olacaktır, ama 748. kilometreden itibaren hac yolu, tabanı 10 ila 80 metre arasında değişen ve iki yanındaki yamaçların dik kaya duvarları olduğu 5 kilometre uzunluğunda boğaz şeklindeki bir vadiye girmektedir.

Bu vadi demiryolu güzergâhı olarak uygun değildir; çünkü ya vadi çukurunu takip etmek ya da güzergâhı dik yamaçlardan birinden geçirmek gerekecektir. Birincisi yapılırsa demiryolu doğrudan doğruya suyun yatağından geçecek ve bu yüzden şiddetli yağışlarda demiryolu dolgusu için tehlike ortaya çıkacaktır. Ayrıca vadinin girişi çok sarp ve zorludur; bu yüzden 20:1000'lik bir rampa yeterli olmayabilir. İkincisi yapılırsa yamaçlar yataklama için kötü bir temel teşkil eden kırılgan taş tabakalarından meydana geldiklerinden demiryolu inşaatı çok zor ve maliyetli olur. Ayrıca kısa ve düzensiz aralıklarla birbirini takip eden ve asıl vadiye kavuşan çok sayıdaki yan vadiyi de aşmak gerekir.

Bu yüzden 745. ile 752. kilometreler arasında ya hac yolunun geçtiği vadinin doğusundan ya da batısından demiryolu için başka bir güzergâh aramaya mecbur kalınır ki bu da çok büyük masraflara sebep olacaktır.

752 ile 767. kilometreler arasında arazi kumlu ama oldukça geniş bir boğaz teşkil eder. Güzergâhın burada kalın bir kum tabakasıyla kaplı vadi tabanını takip etmesi gerekmez; daha ziyade demiryolunu boğazın yanlarındaki yamaçlardan geçirerek kumdan kaçınılır. 757. kilometrede (Ahdar) ve 767. kilometrede demiryolunun boğazın üstünden geçmesi gerekmektedir. Bu yüzden burada daha büyük çaplı teknik çalışmalar yapmak lazım olacaktır.

Elde edilen bilgilere göre 665. ve 767. kilometreler arasında hac yolunun doğusunda, demiryolunu geçir-



Ahdar İstasyonu

mek için daha az engel teşkil eden başka bir yol vardır. Bu yol Tebûk'un (694. kilometre) 5 kilometre doğusundan ve Ahdar'ın (757. kilometre) 8 kilometre doğusundaki bir vadiden geçiyormuş. Şu anda sadece Tebûk'ta ve Ahdar'da kuyular olduğu için ilk bakışta bu ikinci hat için su temini zor gözüküyor. Fakat Tebûk'tan daha aşağıda ve onunla aynı düzlükte olduğu ve ayrıca bir su damarı Ahdar'dan mezkûr doğu hattına doğru uzanıyor gözüktüğü için bu doğu güzergâhında da sondajla su elde edilebileceği varsayılabilir.

Birini seçmeden önce söz konusu iki yolun avantajları ve dezavantajları bakımından özellikle keşiflerinin yapılması zaruridir.

767. kilometreden 870. kilometreye kadar hac yolu, demiryolu inşası için uygun bir araziden geçiyor. Bu 100 kilometre uzunluğundaki yolda küçük çukurları ve boğazları aşmak gerekecektir ve bu yüzden birkaç köprünün

ve menfezin inşa edilmesi lazımdır. Fakat genelde bu yol üstündeki çalışmalar kolay olacaktır. Her tarafta taş, kum ve muvazene ağırlığı gibi yapı malzemesi bulunmaktadır; yalnız su temini zorluk çıkaracaktır. 780., 800. ve 845. kilometrelerde sondajla su bulmak ümit edilebilir. Ayrıca Muazzam ve Daru'l-Hamra'daki sarnıçlar faydalı olacaklardır.

870. kilometreden 905. kilometreye kadar demiryolu güzergâhı ekseriyetle taşlık yerlerden geçeceği için arazinin tesviyesi zor ve masraflı olacaktır. Suyun yokluğu zorlukları iki misline katlayacaktır. Buna rağmen teknik çalışmalar burada çok zor olmayacaktır; inşaat malzemesi temini de zorluk çıkarmayacaktır. 897. kilometre ile 905. kilometreler arasında 18:1000'lik bir rampanın inşası gerekmektedir.

905. kilometreden itibaren güzergâh Medayin-i Salih ovasına ulaşmak için hac yolunun batısından geçecektir. Arazi Mabrakât ün-Nâka civarında çok arızalı ve yarıklı olduğu ve hac yolunun bu kısmında demiryolu inşaatı çok masraflı olacağı için batıya doğru kaymak gereklidir. Batı güzergâhının inşası kolaydır; sadece demiryolunun ovaya girdiği 915. kilometrede bazı zorlukların üstesinden gelmek gerekmektedir.

915. kilometreden 945. kilometreye hatta 960. kilometreye kadar güzergâh Medayin-i Salih ovasından geçer. İnşaat burada kolay olacaktır. Sadece muvazene ağırlıklarının uzun mesafelere nakli biraz masraflı olacaktır.

960. kilometreden 976. kilometreye kadar demiryolu güzergâhı dar ve çok dik yamaçlarla çevrili bir boğazdan geçen hac yolunu takip eder; fakat bu boğaz Ahdar'dakinin aksine, meyil demiryolu inşası için uygun olduğundan daha elverişlidir ve yağmur mevsiminde bile boğazdan

büyük miktarlarda su akmaz. Bu yüzden birkaç küçük köprü ve menfez yeterli olacaktır; büyük çaplı teknik yapılara gerek olmayacaktır. Boğazda her nevi yapı malzemesi mevcuttur; ayrıca 965. kilometrede sondaj yaparak su bulmak çok muhtemeldir.

975. kilometreden 982. kilometreye kadar arazi düzgün bir satıh teşkil etmektedir; sadece demiryolunu buradan 18:1000'lik bir meyille geçirmek lazımdır.

982. kilometreden 995. kilometreye kadar güzergâh oldukça kumlu bir zeminden geçer; ama kumun özelliği demiryolu inşasını çok zorlaştırmayacak şekildedir. Birkaç kuyunun mevcudiyeti bu hatta da su bulunabileceğini akla getirmektedir.

995. kilometreden 1.048. kilometreye (Zümred Kal'a) kadar güzergâh oldukça uygun bir araziden geçer; sadece 1.006. ve 1.016. kilometrelerde yatakları oldukça geniş ve yamaçları hafifçe eğimli iki vadiyi aşmak gerekir. Burada tesviye için büyük çapta dolgu yapmak icap eder. Bu iki vadinin haricinde köprü ve menfez inşasını gerektiren daha küçük dereler vardır.

1.048. kilometreden 1.115. kilometreye kadar güzergâh kısmen boğazlardan geçer, kısmen de küçük bir vadi boyunca uzanır. Gerçi burada demiryolu inşası çok kolay olmayacaktır, fakat hatırı sayılır teknik çalışmalar yapılmaksızın halledilebilir. Az sayıda yarık ve küçük dere yatağı olduğu için birçok küçük köprü ve menfezin yapılması söz konusudur. Gerekli yapı malzemesi çevreden kolayca temin edilebilir.

1.115. kilometreden 1.144. kilometreye kadar güzergâh, kum tabakasıyla kaplı bir vadi yamacı boyunca gider; özellikle 1.118. ve 1.123. kilometrelerde güzergâhın dik yamaçla vadinin tabanı arasında orta yerden geçmesi

gerekir ve bu yüzden demiryolu dolgusu vadi tarafında bir kâgir duvar inşaatıyla korunmalıdır.

995. kilometreden 1.144. kilometreye kadar su halihazırda devamlı şekilde üç yerde bulunmaktadır, 1.048. kilometrede (Zümred Kal'a), 1.075. kilometrede (Bi'ru'l-Cedid) ve 1.144. kilometrede (Hediyye). Hediyye'deki su tuzludur. Bu üç kuyunun, demiryolunun çok büyük bir kısmı için su temin etmesi gerektiğinden mevcutları demiryolunun ihtiyacına yetmez. Bu yüzden daha çok kuyu kazarak su elde etmeye çalışılmalıdır.

1.144. kilometreden (Hediyye) 1.320. kilometreye (Medine) kadar olan yolu, su yokluğundan ve ısının çok yüksek olmasından dolayı hem giderken hem de gelirken geceleri kat ettim. Bu yüzden araziyi sadece çadırlarımızı kurduğumuz yerlerde ölçüp kaydedebildim. Yine de demiryolu inşası için ilgili çeşitli yerleri kaydedebildim:

Hediyye'den 1.166. kilometreye kadar demiryolu hafifçe inişli çıkışlı bir araziden geçecektir. Bu yolda toprak kumla karışık balçıktır, yani demiryolu inşasına müsaittir.

1.166. kilometreden 1.194. kilometreye (Istabl Antera) kadar güzergâh kum ve muvazene dolgusunun kolayca getirilebileceği engel bulunmayan dümdüz bir vadiden geçer. Aynı şekilde inşası gereken yapıların taşları çevredeki dağlardan temin edilebilir.

1.194. kilometreden 1.245. kilometreye (Biyâr Nazîf) kadar güzergâh birçok vadiyi ve küçük dere yatağını aşmak durumundadır; bu yüzden büyük inşaat yapmak gerekecektir.

Hediyye ile Biyâr Nazîf arasındaki kuyular kısmen kurumuştu. Bu kuyulardaki su da tuzlu olduğu için ancak çok acil durumlarda içilebilir. Bu iki nokta arasında daha

başka su tuzlu da olsa sondaj yaparak bulunabilir. Arazi yapısı bunu muhtemel kılmaktadır.

1.245. kilometreden (Biyâr Nazîf) 1.290. kilometreye (Bi'r Ebû Câbir) kadar güzergâh hafif bir eğimi ve demiryolu inşası için uygun bir vadiyi takip eder. Bu vadi 1.311. kilometreye kadar uzanır. Bu yüzden hac yolu gibi demiryolu da hem eğiminden ve sair arazi özelliklerinden hem de demiryolu inşası için yapı malzemelerinin temini bakımından çok müsait olan vadiyi takip edecektir.

Demiryolu Hediyye'den 1.316. kilometreye kadar tedricen 396 metreden 766 metreye tırmanır. Tekdüze rampa sadece az sayıdaki darboğaz tarafından kesintiye uğrar.

1.316. kilometreden 1.319. kilometreye (Bi'r Osmân) kadar birkaç teknik yapı gereklidir; ama yapı malzemesinin temini burada da kolaydır.

1.319. kilometreden itibaren demiryolu doğruca Medine kapısına yönelmez, çünkü oradaki çok taşlık araziden dolayı Medine'den Mekke'ye giden iki yolun batıda olan padişah yoluyla (Tarik-i Sultani) bağlantısını sağlamak zordur. Bu yüzden 1.319. kilometreden itibaren padişah yoluna daha az zorlukla ulaşmak için Medine'nin etrafında büyük bir kavis çizmek gerekir. Demiryolu bu yolu takip ederse 1.320. ve 1.327. kilometrede büyük bir vadinin aşılması için birkaç büyük yapı inşa etmek gerekecektir.

Şayet önce özel bir keşif yaptıktan sonra karar verilebilecek olan doğu yolu seçilirse, bu doğu yoluna sapış da Bi'r Osmân'dan itibaren olmalıdır.

Hac kervanı ile padişah yolundan gittiğim için aşağıdaki bilgiler de bu yola dayanmaktadır.

1.319. kilometre ile 1.327. kilometre arasındaki arazi gerçi düz ve engebesizdir. Fakat burayı yağmur mevsimin-

de sulara karşı korumak için yüksek demiryolu dolguları gereklidir.

1.327. kilometreden 1.341. kilometreye kadar arazi güzergâh için çok müsaittir. Biyâr Ali'de birçok kuyu vardır. 1.326. kilometredeki dağda bir taş ocağı açılabilir. Aynı zamanda bu güzergâhın yakınında kum ve muvazene ağırlıkları bulunabilir.

1.341. kilometreden 1.375. kilometreye kadar güzergâh birbirine benzeyen birkaç vadiden ve boğazdan geçer. Gerekli köprü ve menfezlerin haricinde, demiryolu burada da büyük zorluklar olmaksızın inşa edilebilir ve malzeme kolayca sağlanabilir.

1.375. kilometreden 1.407. kilometreye kadar güzergâh başlangıçta dar olan ama tedricen genişleyen bir vadiyi takip eder. Vadinin eğimi demiryolu güzergâhı için müsaittir ve yağmur mevsiminde sular bu vadiden akar. Vadinin tabanı kaba çakıldan müteşekkildir ve duvarlarını yüksek, sarp dağlar oluşturur. Bu yüzden demiryolu burada vadinin dışından geçemez, vadinin en derin hattı ile yamacın eteğinin arasındaki orta yerden geçmek zorundadır. Burada demiryolu inşaatı için zorluk çıkmayacaktır, sadece bazı yerlerde demiryolu dolgusunu şiddetli yağışlardan sonra vadiden sel gibi akan suların tahribinden korumak için demiryolu dolgusu vadi tarafında bir kâgir inşaat yapılmalıdır.

Çevre dağların dış tabakalarında taş malzemesi olmamasına rağmen içleri demiryolu inşaatında kullanılabilecek kireçtaşındandır. Kum ve muvazene ağırlıkları bol miktarda mevcuttur.

Vadilerde çok miktarda kuyu vardır. Gerektiği takdirde yeni kuyular açılarak su yokluğu giderilebilir.

1.407. kilometreden 1.427. kilometreye kadar da arazide engebe yoktur. Burada da yeterli miktarda yapı malzemesi bulunmaktadır. Bu yüzden bu arada demiryolu inşa etmek kolay olacak ve sadece birkaç tane küçük köprü yapmak lazım gelecektir.

1.427. kilometreden 1.441. kilometreye kadar güzergâh, eğimi az olan bir boğazı takip eder. Bu güzergâhta demiryolu tesviyesi kolaydır.

1.441. kilometreden sonra hac yolu Melek Boğazı denilen bir boğaza girer. Bu boğazın dışında kalan arazi çok engebeli olduğu için demiryolu güzergâhı boğazdan geçirilmelidir. Bu boğazın girişi çok dar, dönemeçli ve sarp kayalarla çevrilidir; bu yüzden 1.441. kilometreden 1.445. kilometreye kadar olan yolda inşaat çok masraflı olacaktır.

Boğaz 1.457. kilometreye kadar devam etmektedir; yatağı yağmur mevsiminde bir nehre dönüşür. Bu yüzden demiryolu boğazın yamaçları boyunca büyük kısmı bir tarafı duvarlarla korunacak dolgular üzerinden geçirilmelidir. Bu da tabiatıyla masrafları çok artıracaktır.

Gerek duyulan inşaat malzemesi, parçalamak için barut kullanılmaksızın çevredeki dağlardan temin edilebilir.

1.457. kilometreden 1.492. kilometreye kadar güzergâh dağlık araziden geçer; bu sebepten dolayı tesviye çalışmaları çok kapsamlıdır ve birkaç menfeze ihtiyaç olacaktır.

1.492. kilometreden 1.512. kilometreye kadar arazi aynı şekilde biraz inişli çıkışlıdır; ama engeller az olduğu için büyük toprak işleri ve teknik çalışmalar yapma lüzumu yoktur.

Melek Boğazı'nda belirli aralıklarla kuyular vardır. Ayrıca 1.492. kilometrede (Bi'r İbn Hasan) birkaç tatlı su

kuyusu ve 1498. kilometrenin yakınında Bi'ru Şeyh denilen bir kuyu daha vardır.

Medine'den 1.505. kilometreye kadar hem inşaat esnasında hem de demiryolunun işletilmesinde, şayet mevcut su yetmezse yeni kuyular açarak başkaca su da temin edileceğinden su yokluğu çekilmeyecektir.

1.510. kilometreden 1.645. kilometreye kadar olan 135 kilometrelik mesafede arazi deniz seviyesinin pek az üzerinde ve engebesiz bir düzlüktür. Burada demiryolu inşaatına zorluk çıkmayacaktır. Fakat dağlar çok uzakta kaldıklarından taş getirmek zor olacaktır. Teknik yapı olarak belirli aralıklarla küçük köprüler ve menfezler, ayrıca 1.582. kilometrede Rabig civarında 25 metrelik büyükçe bir köprü lazım olacaktır.

Bu ovada kazılan veya sondaj yapılan her yerde kısa süre sonra su bulunur. Ama hepsi tuzlu sudur.

1.645. kilometreden itibaren güzergâh çok ince ve hareketli kumla (seyyal kum) kaplı bir araziden geçer. Bundan mümkün olduğunca kaçınmak için güzergâh burada dağ yamaçları boyunca geçirilmelidir. Fakat 1.652. kilometre ile 1.655. kilometre arasında vadi çok dar olduğu için demiryolunu burada seyyal kumun üstünden geçirmekten başka yapacak bir şey yoktur. Bu kumlar bazı yerlerde ağaç yetiştiği için sabitlendiklerinden verdikleri rahatsızlık biraz azalmış olur.

1.655. kilometreden 1.661. kilometreye kadar arazi aynı şekilde kumludur; ama güzergâhın geçtiği dağ eteğinde kum yoktur.

1.661. kilometreden 1.681. kilometreye kadar arazi, demiryolu inşası ve inşaat malzemesi temini için çok müsaittir.

1.681. kilometre ile 1.685. kilometre arasında demiryolu inşasına zorluk çıkarmayacak bir boğaz vardır.

1.685. kilometreden 1.737. kilometreye kadar arazi demiryolu inşasına çok müsaittir.

1.742. kilometrede Vadi Fatima'yı aşmak için büyük bir köprü gerekecektir. Ayrıca zemin çok kumludur, bu yüzden demiryolunun inşası biraz zor olacaktır.

1.744. kilometreden sonra güzergâh çeşitli boğazlardan ve dar geçitlerden geçer ve 1.767. kilometrede kutsal Mekke şehrine ulaşır. Bu yol üstünde büyük çaplı toprak çalışmaları ve pek çok büyük inşaat yapmak gereklidir.

6 Mayıs 1318 [19 Mayıs 1902]

Ek 2
Keşif Birliği Başkanı Hacı Muhtar Bey'in Cidde - Mekke Tâli Demiryolu Hattına Dair Raporu

Bu hattın inşasına Cidde'den başlama mecburiyeti olduğu için Cidde 0 kilometre olarak kabul edilmiştir.

Cidde'den (0 kilometre) 13. kilometreye kadar güzergâh müsait bir araziden geçer. Zemin balçık ve kum karışımından müteşekkildir. Sadece birkaç menfez inşa etmek gerekecektir. Fakat bunun için lazım olan malzemeyi nispeten uzaktan getirmek gerekir. Muvazene ağırlıklarının temini daha da zor olacaktır; fakat zemin katı kumdan müteşekkil olduğu için raylar ilkin altlarında dolgu olmaksızın da döşenebilir ve gerekli muvazene ağırlıkları sonradan demiryolu ile nakledilebilir. Hatta küçük dere yataklarında bile fazla mahzur olmaksızın aynı şey yapılabilir.

13. kilometre ile 16. kilometre arasında arazi çok ince seyyal kum ile kaplıdır. Fakat demiryolunu dağın eteğinden götürerek kumdan büyük ölçüde kaçınılabilir. Sadece 15. kilometrede 1/2 kilometre kadar kumlu bir alandan geçmek gerekir; ama kum çok hareketli olmadığı için burada da çok büyük zorluklarla karşılaşılmayacaktır. Bu 3 kilometrelik mesafe için taş muvazene ağırlıkları bulmak kolaydır.

16. kilometreden 30. kilometreye kadar demiryolu tepelik bir araziden ve birkaç boğazdan geçer. Burada birkaç engelin aşılması gerekiyorsa da en azından eğim ve zeminin vasfı demiryolunu geçirmek için müsaittir. Her nevi yapı malzemesi burada kolayca bulunabildiği için biraz çok sayıdaki köprü ve menfezler büyük zorluklar çıkarmayacaktır.

30. kilometreden itibaren demiryolu güzergâhı güney kısmında kısmen seyyal kum olan Bemre ve Hadda ovasına girer. Fakat demiryolu, zeminin kumsuz olduğu kuzey dağ eteği boyunca ve yakınından geçirilebilir. Böylece 46. kilometreye kadar inşaatın zorluklarla karşılaşmaması beklenir.

46. kilometre ile 48,5. kilometre arasında demiryolu doğruca kumun üstünden geçmek zorundadır. Fakat bu 2,5 kilometrelik mesafede kökleri kumun hareketsiz kalmasına katkıda bulunan bir miktar bodur ağaç vardır. Aynı ağaçlardan daha fazla dikilerek kum zemin daha ziyade sağlamlaştırılabilir.

48,5. kilometre ile 52. kilometre arasında zemin kumlu olmasına rağmen demiryolu için müsaittir (yani kum burada zorluk çıkarmayacaktır).

52. kilometre ile 55. kilometre arasında sırf seyyal kum vardır. Vadi çok geniştir; bu yüzden burada seyyal kumun çevresinden dolanmak mümkün değildir. Burada rüzgâr eser esmez kum hareketlenir ve küçük, düzensiz tepeler oluşturur. Buna bağlı olarak burada demiryolunu inşa etmek çok güç olacak ve koruyucu yapıların inşasını zorunlu kılacaktır; aynı şekilde sonradan ağaç, mesela akasya ağacı, dikilerek kumun düzenli şekilde sulanarak denetlenmesiyle sağlam hale getirilmesi lazımdır. Bereket versin ki bu zor kısım sadece 3 kilometre uzunluğundadır.

Güzergâh 55. kilometreden 72. kilometreye kadar kesintisiz şekilde her iki tarafında yüksek ve ekseriyetle çok sarp yamaçların görüldüğü bir vadiden geçer. Demiryolunu bu vadinin dışından geçirmek mümkün değildir. Fakat vadi tabanının eğimi demiryolu güzergâhı için müsaittir ve her nevi yapı malzemesi çok rahat bulunur. Yine de vadide suyun mecrası hep aynı kalmadığı için demiryolu da vadinin hep aynı tarafından geçirilemeyecektir; bu yüzden burada birkaç köprü inşa etmek lazım gelecektir.

72. kilometreden itibaren Mekke'ye kadar sadece 2 kilometre civarında yol kalır. Burası Mekke İstasyonu'nun tesisi için uygundur. Demiryolunun şehrin içine girip girmeyeceğine veya ne kadar gireceğine sonradan karar verilebilir.

6 Mayıs 1318 [19 Mayıs 1902]

Kaynakça

Brünnow, Rudolf-Ernst ve Alfred von Domaszewski, *Die Provincia Arabia: auf Grund zweier in den Jahren 1897 und 1898 unternommenen Reisen und der Berichte früherer Reisender beschrieben*, Strassburg: K.J. Trübner, 1904.

Goltz, Frhr. v.d., *Neue Eisenbahnen in der Türkei und ihre Bedeutung.*

Grimme, Hubert, *Die welgeschichtliche Bedeutung Arabiens. Mohammed ... Mit einer Karte und 60 Abbildungen*, 1904.

Hammer-Purgstall, Joseph Freiherr von, *Geschichte des osmanischen Reiches: Grossentheils aus bisher unbenützten Handschriften und Archiven*, Pest: C.A. Hartleben's Verlage, 1827-1835.

Helmolt, Hans Ferdinand, *Westasien und Afrika.* Leipzig: Bibliogr. Inst., 1914.

Heyfelder, Oscar, *Transkaspien und seine Eisenbahn Nach Acten des Erbauers Generallieutenant M. Annenkow*, Hanover, Helwingsche Verlagsbuchhandlung, 1889.

Hogarth, D. G., *The Penetration of Arabia: A Record of the Development of Western Knowledge Concerning the Arabian Peninsula*, Cambridge: Cambridge University Press 1904.

Julien, M., *Sinaï et Syrie souvenirs bibliques et chrétiens..*, Lille: Desclée, de Brouwer et cie., 1893.

Krahmer, *Sibirien und die grosse Sibirische Eisenbahn*, Leipzig: Zuckschwerdt, 1900.

Mommsen, Tehodor, *Römische Geschichte*, Berlin: Weidmannsche Buchhandlung, 1865-1868.

Müller, August, *Der Islam im Morgen-und Abendland*, Berlin: G. Grote'sche Verlagsbuchhandlung, 1885.

Oppenheim, Max von, *Vom Mittelmeer zum Persischen Golf durch den Haurān, die syrische Wüste und Mesopotamien*, c. 1, Berlin: Reimer Halle, Saale Universitäts-und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt 1899.

Oppenheim, Max von, *Vom Mittelmeer zum Persischen Golf durch den Haurān, die syrische Wüste und Mesopotamien.* c. 2, Berlin: Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), 1900.
Vital Cuinet, Syrie, *Liban et Palestine: géographie administrative, statistique, descriptive et raisonnée*, Paris: E. Leroux, 1896.

Dizin

V. Kolordu 17, 39, 41, 48, 93-94
VI. Kolordu 18
16. Piyade Tümeni (Hicaz Tümeni) 17

Abdülhamid (II.) xi-xii, 38, 115, 123, 132
Abdülhamid (lokomotif) xv
Abdülkerim Nadir Paşa xi
Aclûn 6, 113, 115
Aclûn dağları 2, 8
Afrika 35
  Kuzey Afrika 35
Afûle 61, 63, 83
Ahdar 54
Ahdar İstasyonu 54, 136-38
Ahmed Ratib Paşa (Müşir) 17
Akabe 73, 99, 101-102, 112
Akabe garnizonu 18
Akabe Körfezi xiv, 1, 97
Akabe-Tebûk hattı 1
Akabetü'l-Hicazîye 53
Akdeniz 1, 22-24, 47, 117, 124
Akka 60
Akka Muharebesi 32
Alaşehir-Afyonkarahisar demiryolu 96
Alman Tapınak Şövalyeleri 60
Almanya vii, 39, 44
Amerika 44
Amman 7, 20-22, 50, 55, 57-58, 70-71, 79-80, 98, 116, 122
Amman-Es-Salt hattı 102
Ammonîler 20
Anadolu Demiryolu Şirketi 112
Anadolu demiryolu xii, 96
Anadolu xii, 32, 35, 111
Aneze 52
Aneze bedevileri 11
Aneze kabilesi 16, 36
Annenkov (Rus general) 85-86
Antiochus (Büyük) 22
Arabia Felix xii, 27
Arabia Petraea 22
Arabistan çölü 1, 12
Arabistan xiii-xiv, 22, 27-29, 32, 35, 84, 116-17, 120, 128
  Güney Arabistan 22, 27-28, 117
  Orta Arabistan xiv, 28, 117
Aramî(ler) 20-21
Aramîce 117
Arslan [Alparslan] (Selçuklu sultanı) 31
Asya xiv
Augustus (Roma İmparatoru) 27
Auler Paşa ix, xiv-xvi
Avrupa xi, xiii, xv, 27, 103

Baalbek 21, 132
Bağdat xii, 18, 31

Bağdat demiryolu xi, 85, 112
Bağdat-Medine bağlantısı 31
Bağdat-Şam bağlantısı 31
Bahîra (keşiş) 28
Balduin (I.) 32
Balkan Yarımadası xiii
Basra Körfezi xiv, 2, 23-24, 31
Batnü'l-Gûl 53, 56
Batnü'l-Gûl İstasyonu 86
Beda kabilesi 54
bedevi(ler) 9, 11-12, 14-16, 19, 36-37, 50-54, 62, 73, 80, 89, 105, 114-15, 117, 120, 125, 129-30
Belçika 44, 76
Belka 2, 51
Bemre 147
Beni Atiyye bedevi kabilesi 53-54
Beni Sahr bedevi kabilesi 50-51
Berânike İstasyonu 125, 127
Berenike 22
Berlin 25
Beyrut 15, 42, 123-25, 132
Beyrut-Şam demiryolu 55
Beyrut-Şam-Halep demiryolu 70
Beysân (Bîsan) 29, 42, 45, 61, 70
Bi'r Ebû Câbir 141
Bi'r İbn Hasan 143
Bi'r Osmân 141
Bi'ru Şeyh 144
Bi'ru'l-Cedid 140
Biyâr Ali 142
Biyâr Nazîf 140-41
Bizans İmparatorluğu 26, 30, 32, 51, 61
ayr. bkz. Roma İmparatorluğu
Boğaziçi 124
Brünnow, Rudolf-Ernst 116
Bulgurlu 85, 112-13
Busra (Bosra) 23-24, 28, 31, 50, 116-17
Cabiye 30
Cebel Radva 2
Cebel Sês 23
Cebel Subh 2
Cebel Şâr 2
Cebel Şeyh 1-2
Cebel Uveyrid hârrâsı 6
Cebel-i Dürüz (Havran) 2
Celile 30
Cerâş (Gerasa) 21, 116
Cibâb 49
Cidde 35, 87, 108-11, 146
Cidde garnizonu 18
Cidde-Mekke demiryolu hattı 106-10, 146
Cisrü'l-Mecâmi 4, 61
Cisrü'l-Mecâmi İstasyonu 63
Cîze (Kal'at Ziza) 51, 80
Cîze İstasyonu 25
Côlân 2, 6
Cürûfü'd-Derviş 52
Cürûfü'd-Derviş-Aneze hattı 97

Çanakkale Boğazı 124
Çerkes(ler) 8-9, 33, 50, 114

Da'câniyye 52
Daba 101
Dan kabilesi 20
Darius (Pers kralı) 21
Daru'l-Hamra 54, 138
Davud (Yahudi kralı) 20
Deb'a 51
Dekâkîn 62
Dekapolis 21
Der Ali 49
Der'a 6, 20, 50, 62-63, 70-71, 79-80, 95
Der'a İstasyonu 71
Der'a-Amman hattı 122

Der'a-Hayfa hattı *bkz.* Hayfa-Der'a hattı
Der'a-Serka hattı 45
Deutsche Orient Gesellschaft 116
Domaszewski, von Alfred 116
Dürzi(ler) 8-9, 16, 32-33, 48-49
Dürzi-Marunî çatışmaları 32
Düsseldorf 75

Ebu Bekir (Hz.) 29
Ebu Şama kabilesi 54
Ebu Tâlib 28
Edom 2
Edomîler 19-21
Edrey (Der'a) 20, 50
Ege Denizi 31, 124
Egra 54
Ekseyr 62
El Fakîr kabilesi 54
El Ha'la 52
El Hecr hârrâsı 6
El-Hassâ 52, 80
El-Ulâ 117, 120
El-Vech 120
Emevi Hanedanlığı 30
Emir Ali Paşa (Arap prensi Abdülkadir'in oğlu) 126-27
Er-Rafid 62
Ermeniler 48
Es-Salt 38, 44, 103
Etseri 115
Euting, Julius 7, 116-17, 120
Ezra' 49
Ezrak 23

fellah(lar) 9, 14, 26, 49, 51, 53, 62, 114
Fenike 30
Filistin 25, 31-32, 116, 120
Fransa 127

Gad kabilesi 20
Gadara 62
Gallius, Aelius (Mısır prokuratoru) 27
Gassanî(ler) 24-26, 30
Geldanî 48
Goltz, Baron von Der xvi
Gültstein, Kapp von 87, 106-10

Habâb 49
Habeşistan 120
Hacc-ı Şerif 36
Hacı Muhtar Bey (Türk mühendis) 43, 85, 104, 106-107, 121, 135, 146
Haçlı Seferleri 26, 31
Hadda Ovası 147
Hail 120
Hakkı Paşa 17
Halep xii, 112
Halid (kumandan) 29-30
Hamidiye Marşı 124-25, 129, 131
Hamma 38, 62
Han üs Zabîb 51
Harta 62
Harun (Hz.) 19
Havran (Cebel-i Dürûz) 1-2, 6, 8-9, 16-17, 20, 23-25, 31-33, 63, 113-15, 122
Havran Ovası 6, 8, 63
Hayâ-Şeria hattı 45
Hayber 8-9
Hayber hârrâsı 2, 6-7
Hayfa 41-42, 45, 47, 60, 63, 70-71, 77, 84, 87, 95, 101-11, 121-22, 132
Hayfa demiryolu 41, 50, 67
Hayfa-Der'a hattı vii, 2, 38, 45, 55, 70, 75, 83-84, 102
Hayfa-Müzeyrib tâli hattı 43

Hayfa-Şam hattı 122
Hazar Denizi 85
Hazar Ötesi demiryolu 85-86
Hecr 54
Hediyye 140-41
Hellen 21, 24
Hellenizm 21
Heraklius (Doğu Roma İmparatoru) 27, 29-30
Hermon 49
Hıristiyanlar xiii, 8-9, 14, 25-26, 28, 48-49
Hindistan 22, 35
Hirbet ül Gazâli 49
Hirbetü's-Semrâ 50
Hogarth, D. G. 117
Hohenzollern Fabrikası 75
Hôr Dağı 19
Hölscher (Dr.) 116
Huber, Karl (Alsaslı) 117, 120
Hudeyde 99-100, 112
Huveytât 52-53
Huveytât bedevileri 52-53

Istabl Antera 140

İbni Hedaya kabilesi 52
İncil 19
İndus Nehri 31
İsa (Hz.) 25-26, 28
İskender (Büyük) 21, 27
İsrail 19-20
İsrailoğulları 19
İssos Savaşı 21
İstanbul xii, 32, 36, 39-40, 42, 69, 76, 103, 106, 112-13, 115, 123, 131-32
İzmir 123
İzmir (kruvazör) 123
İzmit-Ankara demiryolu 96
İzzet Paşa (ikinci mabeyincisi) viii, 38-39

Ka'l'etü'l-Cedîd 62
Kadem 127
Kadem İstasyonu 128
Kadem-i Şerif 127
Kadem-i Şerif İstasyonu 48
Kâf 115
Kal'etü'l-Atîka 62
Kapp, Herr von 122
Karakum Çölü 85
Kasr (Es-Sahl) 51
Kasr İstasyonu 56, 58
Katrane (Kaletü'l-Katrane) 52, 70, 80
Katrane-Maan hattı 45
Kayser Wilhelm 25
Kayser Wilhelm Müzesi 25
Kâzım Paşa (Müşir, Hicaz demiryolunun genel müdürü) 39-40, 128-31
Kenan 19
Kenanîler 19, 61, 120
Kermil Dağı 60
Keyhüsrev (Pers kralı) 21
Kırım 111
Kızıldeniz xiv
Kiros (Pers kralı, Büyük Keyhüsrev) 27
Kisve 49
Kôm el Müzeyrib 62
Krauss Fabrikası 75
Krauss lokomotifi 58-59
Kudüs 30, 32, 102-103, 116
Kufî kitabeleri 50

Latin 48, 61
Lecâ 6, 49
Levke-Kome 22

Lubên 51
Lübnan 32, 124
Lübnan demiryolu 125, 127
Lübnan Demiryolu Şirketi 112

Maan vii, xi, xiv, 5-6, 8-9, 12, 15, 17, 19, 22, 36, 44-45, 53-54, 56, 70-71, 73, 79-80, 82, 87, 90, 97-102, 105, 116-17, 120, 122-23, 128-30
Maan el-Hicazîye 53
Maan eş-Şamîye 53
Maan İstasyonu 13, 15, 101, 129
Maan-Akabe hattı 100-102
Maan-Müdevvere hattı 45
Mabrakât ün-Nâka 138
Mafrak 50
Mahâce 49
Makedonya 21
Manasse kabilesi 20
Marmara Denizi 124
Marunî 32, 48, 60
Medayin-i Salih 22, 54, 81, 107, 117
Medayin-i Salih İstasyonu 22, 88
Medayin-i Salih Ovası 138
Medine vii, 2, 6-9, 11, 16, 28-29, 31-32, 36, 44, 55, 73, 79-81, 84-85, 87, 105-107, 109-10, 121, 130, 140-41, 144
Medine garnizonu 17
Medine İstasyonu 121
Medine-Şam kervan yolu 29
Megiddo 61
Meissner Paşa (başmühendis) viii, 40, 44, 95, 128
Mekke vii, xii, 2, 6-8, 11-12, 16-18, 28-29, 35-37, 43, 45, 79, 87, 104, 106-13, 116-17, 120-22, 131-32, 135, 141, 145-46, 148
Mekke garnizonu 18
Mekke İstasyonu 148
Mekke-i Mükerreme xii
Melek Boğazı 143
Memlûk 31-32
Mesmiye 49, 81
Mısır 19, 22, 27, 30-32, 35, 100, 115, 120
Midilli 123
Midyan 52, 115
Moab 2, 22, 32
Moabîler 20
Mons Regalis 32
Mşatta 25, 116
Muazzam 54, 138
Muhammed (Hz.) 28-29
Muhtar Bey *bkz.* Hacı Muhtar Bey
Mukârin 62
Musa (Hz.) 19-20
Mustafa (II.) 52
Muveyla 101
Müdevvere (Kal'etü'l-Müdevvere) xiv, 7, 43, 48, 53-57, 79-80, 82, 85, 95, 101, 104-105, 135
Müdevvere-Zâtü'l-Hac hattı 45, 88, 95, 135
Müdevvere-Tebûk hattı xiv, 88-89
Müdevvere İstasyonu 80, 82, 85
Münih 75
Müslümanlar xii, 9, 14-15, 28, 35, 37-38, 43, 48-51, 60, 110-11, 114, 123-24, 131
Müzeyrib 42-45, 62, 67, 83, 95
Müzeyrib-Beyrut hattı 122
Müzeyrib-Der'a hattı 44-45
Müzeyrib İstasyonu 63

Nabat 22, 116
Nabatîce 22, 54
Nabatîler 21-22, 27
Namâra 23

Nassîb 50
Nâzım Paşa (Şam valisi) 17, 126
Nebatîler 50
Nebo Dağı 19
Necd 6, 9, 28
Necid 117, 120
Necip Paşa (Ferik) xi
Nefûd 7
Nehr Amman 50
Nehr el A'vac 49
Nubya 6

Og (Basan kralı) 20
Oppenheim, Baron von 115
Osman Bey 32
Osman Paşa 51
Osmanlı İmparatorluğu viii, xiii-xvi, 1, 9, 15-16, 32, 39-40, 42, 47, 52, 62, 69, 84, 87, 93, 95, 100, 111, 113, 115, 128, 132

Ölü Deniz xiv, 1-2, 4, 6-7, 20, 28-29, 34-35, 97, 100-101, 112, 120
Ömer (Hz.) 29-30, 50

Pella 29
Petra 22-24, 28, 54, 116-17, 122
Philadelphia 21, 50
Pompeius 22
Provincia Arabia 116
Ptolemaios 54

Rabbath Amınon (Amman) 20, 50
Rabbath Moab (Rabba) 20
Rabig 120, 144
Rayak 112-13, 125
Rayak İstasyonu 122
Reymih bin Fays 51
Rivoyre 16
Roma dönemi 24, 33, 62, 80
Roma İmparatorluğu 22-27, 49, 51-53, 61, 62, 80, 116, 129
  Batı Roma İmparatorluğu 26
  Doğu Roma İmparatorluğu (Bizans İmparatorluğu) 26-27
Romalılar 22, 27-28, 116
Ruben kabilesi 20
Rum Unionist 48
Rumeli xii, 35, 40, 111
Rumlar 8-9, 26, 48-49, 60
Rusya 8, 35, 111, 114
  Güney Rusya 35, 111

Sahem el Kefarat 62
Salhad 31
Samâlı 45, 61, 63, 70, 83
Samarya 30
Samiler 19, 117, 120
Selahaddin (Sultan) 50
Selânik-Dedeağaç demiryolu 96
Selânik-Manastır demiryolu 96
Selçuklular 31
Selevkoslar 21-22
Selim (I.) 32, 62
Serka 33, 55, 114
Serka İstasyonu 8, 57
Serka Vadisi 50
Serka-Katrane hattı 45
Seyhun Nehri 31
Sina Dağı 19
Sina Yarımadası 2, 35
Skythopolis 61
Strasbourg 116
Suriye xi-xii, 1, 8, 21-22, 27-32, 36, 48, 70, 84, 99-100, 113, 116-17, 126, 130
Suriye Çölü 1-2, 12
Suriye vilayeti 16-17
Süryani 48

Süveyde 17
Süveyş Kanalı 100, 111
Sycaminum 60

Şâkra 49
Şam vii, xi-xii, 1, 6, 8-9, 12, 16-17, 19, 21-23, 29-32, 36-39, 42-45, 48, 55, 57, 70-71, 77, 79-80, 84, 87, 93-95, 97-100, 106-107, 109, 111-12, 115, 117, 123
Şam Ovası 1, 6
Şam garnizonu 17
Şam-Der'a hattı 22, 44
Şam-Maan hattı vii, 45, 97-98, 112, 123
Şammar dağları 6-7
Şam-Medine hattı 14, 17, 31, 110
Şam-Müzeyrib hattı 42-44, 95
Şam Ovası 1, 6
Şatta 61
Şecere 62, 67
Şeria 2, 32, 61, 63, 67, 83, 122
  Doğu Şeria 2
Şeria Nehri 1-2, 4, 8, 20, 25-26, 29, 32, 45, 61, 63, 81, 114
Şeria Vadisi 1-2, 29, 45, 61, 63, 67, 81, 132
Şeria-Müzeyrib hattı 45

Taberiye Gölü 4, 26, 30, 32, 45, 61, 63
Taberiye Prensliği 32
Taif garnizonu 18
Tapka 61
Tarik-i Sultani 141
Tebûk 8, 54, 88, 101, 137
Tebûk İstasyonu 45, 88
Tell el-Hosn 61
Tellü'ş-Şamâm 60, 83
Teymâ 7-9, 22, 117, 120
Theodor 29
Thiersch (Dr.) 116
Tiberiye 29, 61
Timurlenk 32
Toroslar 112-13
Trajan (Roma imparatoru) 22
Tuna xi, xiii
Turhan Paşa (Evkaf nazırı) vii, 45, 123, 130-31

Ürdün 1-2, 4, 6, 8, 19-21, 23-27, 29, 31-33, 50, 58, 113, 115-17, 129
  Batı Ürdün 19-20
  Doğu Ürdün xiv, 1-2, 4, 6, 8, 19-21, 23-27, 29, 31-33, 50, 58, 113, 115-17, 129

Vadi Alıdar 54
Vadi Câlûd 61
Vadi el Araba 20-21, 101, 114
Vadi el Hamd 2
Vadi er Rumma 2
Vadi Fatima 145
Vadi Hâlid 62
Vadi Sirhan 115, 117
Varthema, Ludovico di (Bolognalı maceraperest) 117, 120

Yahudiler 20, 22, 26, 48, 54, 60, 117
Yahudiye 22
Yahya (Hz.) 25
Yarmuk Nehri 2, 4, 30, 58, 62, 66, 83, 122
Yarmuk Vadisi 2, 45, 63, 65-67, 96
Yedûr 115
Yeheyna bedevileri 120
Yemen xii, 1, 24, 99-100
Yenbu garnizonu 18
Yeni Ahit 26

Yeşu 20
Yezreel Ovası 61, 63, 122
Yunan 21, 30, 50-51
Yunanca 21

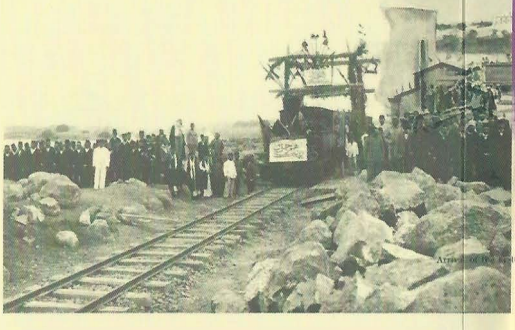
Zahru'l-Ghul 135
Zâtü'l-Hac 45, 54, 82, 95, 135
Zâtü'l-Hac-Tebûk hattı 88-89
Zâtü'l-Hac İstasyonu 88
Zerka (Kal'etü'z-Zerka) 50
Zeyzûn 62
Zeyzûn İstasyonu 66
Zümred Kal'a 139-40

İlk demiryollarının inşasının üzerinden çok da zaman geçmeden, 19. yüzyılın ortalarında Osmanlı İmparatorluğu'nun payitahtı İstanbul'u Mekke ve Medine'ye bağlayacak bir demiryolu yapılması üzerine ilk fikirler ve tasarılar ortaya çıkar.

Anadolu ve Bağdat demiryollarının inşaatları başladıktan sonra, II. Abdülhamid 1900'de Hicaz Demiryolu'nun yapımına ilişkin iradesini yayımlar. Var olan demiryollarına eklenerek Şam-Mekke arasında kurulacak bu yeni hat, imparatorluğun bölgedeki nüfuzunu pekiştireceği gibi, hac yolculuğunu da kolaylaştıracaktır.

Demiryolunun ilk bölümü olan Şam-Maan hattının 1904'te işletmeye açılışını sağlamakla görevli teknik heyette Alman general Auler Paşa da vardır. İnşa süreci boyunca aldığı notları meslektaşlarının ilgisi ve ısrarı üzerine 1906'da yayımlar.

Auler Paşa'nın bu çalışması, konusuna hâkim bir mühendisin teknik raporundan daha fazlasıdır; hattın geçtiği yörelerin etnik, kültürel, coğrafi ve tarihi panoramasını da ayrıntılı biçimde belgeler. Auler Paşa'nın 1908'de yayımladığı ve bir noktadan sonra sadece Osmanlı mühendisleriyle işçilerinin çalıştığı hattın son bölümüne dair ikinci eseri de bu dizide okuyucuyla buluşacak.



Karl Lorenz Auler (1854-1930) Almanya'da doğdu. Alman askeri mühendis kolordusunda generalliğe dek uzanan kademelerde görev yaptı. 1901-1908 yılları arasında, Hicaz Demiryolu projesinden sorumlu Alman demiryolu mühendislerinden biri olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda askeri danışmanlık yaptı. 1908'de Almanya'ya döndü. 1914-18 yılları arasında 5. Sınır Tümeni kumandanlığını yürüttü. Almanya'nın Ulm şehrinde hayatını kaybetti.

9 786052 951255

KDV dahil fiyatı
14 TL

THG
0558885
GVR