

**T.C.**  
**KIRŞEHİR AHI EVRAN ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**TARİH ANABİLİM DALI**

**II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİNDE DEMİRYOLLARI**  
**(HİCAZ VE BAĞDAT DEMİRYOLLARI)**

**DUHA ABDALHAMED**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**KIRŞEHİR-2023**

**©2023- DUHA ABDALMAJED ABDALHAMED**



T.C.  
KIRŞEHİR AHI EVRAN ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TARİH ANABİLİM DALI

II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİNDE DEMİRYOLLARI (HİCAZ VE  
BAĞDAT DEMİRYOLLARI)

RAILWAYS IN II.ABDULHAMID PERIOD  
(HIJAZ AND BAGDAT RAILWAYS)

Hazırlayan  
DUHA ABDALMAJED ABDALHAMED

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMAN

Doç. Dr. Hasan KARAKÖSE

KIRŞEHİR-2023

## KABUL VE ONAY

Kırşehir Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı yüksek lisans öğrencisi, **Duha ABDALMAJED ABDALHAMED** tarafından hazırlanan “**II. Abdülhamid Döneminde Demiryolları (Hicaz ve Bağdat Demiryolları)**” adlı tez çalışması ..... tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından oybirliği/oyçokluğu ile **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

**Danışman: Doç. Dr. Hasan KARAKÖSE**

Üye..... (İmza)

**Prof. Dr. Veli ÜNSAL**

Üye..... (İmza)

**Doç.Dr. Kayhan ATİK**

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

.../.../2023

(İmza)

**Prof. Dr. Hüseyin ŞİMŞEK**

Enstitü Müdürü

## BİLDİRİM

Hazırladığım tezin tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi taahhüt eder, tezin kâğıt ve elektronik kopyalarının Kırşehir Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım:

- Tezin tamamı her yerden erişime açılabilir.
- Tezim sadece Kırşehir Ahi Evran Üniversitesi yerleşkelerinden erişime açılabilir.
- Tezin ..... yıl süreyle erişime açılmasını istemiyorum. Bu sürenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezin/raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir.



DUHA ABDALMAJED ABDALHAMED

İmza

.../.../2023

## ÖZET

### II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİNDE DEMİRYOLLARI (HİCAZ VE BAĞDAT DEMİRYOLLARI)

#### YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan: DUHA ABDALMAJED ABDALHAMED

Danışman: Doç. Dr. Hasan KARAKÖSE

2023 – Toplam 140 Sayfa

Kırşehir Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü

Tarih Ana Bilim Dalı

#### Jüri

Prof. Dr. Veli ÜNSAL

Doç. Dr. Hasan KARAKÖSE

Doç. Dr. Kayhan ATİK

Sultan II. Abdülhamit döneminde inşa edilen demiryolları konusunu ele almakta , Osmanlı Devleti tarafından inşa edilen on iki demiryolu hakkında detaylı bilgiler vermektedir. Sultan II. Abdülhamit Osmanlı Devleti'nin Arap Yarımadası bölgelerinde egemenliğinin en önemli belki de birinci siyaseti olatak düşünmekteydi. O'na göre bu siyasetin hayata geçirilmesinin şartlarından birisi iki demiryolunu tamamlamak ve işletmeye açmaktı. Fakat bu demiryollarının yapımında büyük zorluklarla karşılaştı. Her iki demiryolu dış güçlerin uluslararası konusu yapıldı. Fakat Sultan Abdülhamid , zekası ve geniş kapsamlı siyasi görüşleri ile bu demiryollarını tamalamayı başardı. Hicaz ve Bağdat demiryolları projeleri, Anadolu'yu Arap ülkelerine bağlamakla, dini, kültürel, siyasi, sosyal, askeri ve başka alanlarda birliği ve gelişmeyi sağlayacaktı. Yolcuların taşınmasını, mal alışverişi, ticaretin gelişmesi, demiryolu hatlarının birbirinden geçtiği köylerin, kasabaların ve bölgelerin birbirine bağlanmasına yardımcı olması gibi önemli kazançlar Anadolu'nun ve bölgenin geleceği için hayati önem taşımaktadır. Fakat bu demiryollarının karşısına en büyük engel olarak İngiliz siyaseti çıkmıştır. Orta Doğu'da gerek Hicaz Demiryolları ve gerekse Bağdat Demiryolları, İngiliz siyasetinin tehlikeli ve tahrik edici oyunları ile boğuşmak durumunda kalmıştır. İngiltere dışında Fransa ve Rusya'yı da unutmamak gerekir. Unutmayalım, tarih bize geçmişi hatırlatır, hayatımızda yapmamız gerekenlere de öncülük eder.

Tezimiz bir giriş, iki bölüm ve bir sonuçtan oluşmaktadır. Giriş bölümünde, Sultan Abdülhamid dönemine kadar Osmanlı Devleti'nin yaptırmış olduğu demiryollarının tarihi verilmiştir. İkinci bölümde, Şam'dan başlayıp, Medine'de tamamlanan, Hicaz Demiryolları'nın geçtiği güzergahlar, finansmanı, işletilmesi ve Müslümanlara sağladığı faydalar üzerinde durulmuştur. Üçüncü bölümde ise Bağdat Demiryolları'nın Osmanlı-Almanya ortak projesi olarak inşası, inşâ sırasında takip edilmesi gereken prensipler, demiryolunun bitirilmesi ile siyasi, ekonomik, askeri, ticari ve diğer sağlayacağı kazançlar incelenmiştir. Ayrıca Birinci Dünya Savaşı sonrası, bu demiryollarının akıbeti ele alınmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Abdülhamid II, Hicaz, Hicaz Demiryolu, Hac, Şerif Hüseyin, Medine, Bağışlar, Avrupa, Osmanlı Devleti

# **ABSTRACT**

## **RAILWAYS IN II.ABDULHAMID PERIOD (HIJAZ AND BAGDAT RAILWAYS)**

**M.Sc. Thesis**

**Preparer: DUHA ABDALMAJED ABDALHAMED**

**Advisor: Doç. Dr. Hasan KARAKÖSE**

**2022- (XII+140)**

**Kırşehir Ahi Evran University, Graduate School Of Social Sciences**

**History Science**

**Jury**

Prof. Dr. Veli ÜNSAL

Doç. Dr. Hasan KARAKÖSE

Doç. Dr. Kayhan ATİK

This thesis, Sultan II. it deals with the issue of railways built during the reign of Abdülhamit and gives detailed information about the twelve railways built by the Ottoman Empire. Sultan II. Abdulhamid thought that the most important, perhaps the first, policy of the domination of the Ottoman Empire in the Arabian Peninsula regions. According to him, one of the conditions for the realization of this policy was to complete two railways and put them into operation. But he faced great difficulties in the construction of these railways. Both railways were made the international subject of foreign powers. But Sultan Abdulhamid was able to complete these railways with his intelligence and wide-ranging political views. By connecting Anatolia to Arab countries, the Hejaz and Baghdad railway projects would ensure unity and development in religious, cultural, political, social, military and other fields. Significant gains such as the transportation of passengers, the exchange of goods, the development of trade, and helping to connect the villages, towns and regions where the railway lines cross each other are vital for the future of Anatolia and the region. However, British politics was the biggest obstacle to these irons. In the Middle East, both the Hejaz Railways and the Baghdad Railways had to grapple with the dangerous and provocative tricks of British politics. Apart from England, France and Russia should not be forgotten. Let's not forget, history reminds us of the past, it also leads what we need to do in our lives.



Our thesis consists of an introduction, two chapters and a conclusion. In the introduction, the history of the railways built by the Ottoman Empire until the reign of Sultan Abdulhamid is given. In the second part, the routes, financing, operation and benefits provided to Muslims by the Hejaz Railways, which started from Damascus and completed in Medina, were emphasized. In the third part, the construction of the Baghdad Railways as a joint project of the Ottoman-Germany, the principles to be followed during the construction, the completion of the railway and the political, economic, military, commercial and other gains it will provide are examined. In addition, after the First World War, the fate of these railways was discussed.

**Keywords:** Abdülhamid II, Hejaz, Hejaz Railway, Hajj, Şerif Hüseyin, Medina, Donations, Europe, Ottoman Empire.

## ÖNSÖZ

Arabistan Yarımadası'na sahip olan Osmanlı Devleti'nin demiryolları inşa etme fikri, devletin karşı karşıya olduğu tehditlerin bertaraf edilmesi siyasetine dayanır diyebiliriz. Bu bakımdan demiryollarının inşası, İstanbul ve Anadolu'yu Orta Doğu'daki İslam ülkeleri ile kaynaştırmak ve ortak değerler etrafında kardeşçe yaşamalarını sağlamaktır.Şam'dan başlayan ve Medine'ye kadar uzanan Hicaz Demiryolu'nun yapımı sekiz sene sürmüştür. Bu demiryolunun en başta gelen amacı Müslümanları en kolay ve en çabuk kutsal topraklara ulaştırmak idi. Bunun için Sultan Abdülhamid bu demiryolunun yapımı süresince çalışan personelin Müslüman olması ve Müslümanların finansal kaynakları ile yapılmasını şart koşmuştu. Yani bu demiryolu baştan sonuna kadar Müslümanların alın terinin neticesidir. Fakat Sultan Abdülhamid'in tahttan indirilmesi ve beş sene sonra Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi, Müslümanların uzun süre bu demiryolundan faydalanmalarına imkan vermemiştir. Ayrıca bedevilerin demiryoluna sabotajları, Müslümanları derinden yaralamıştır. Birinci Dünya Savaşı bitiminde, demiryollarının geçtiği güzergahlar, Fransızlar, İngilizler ve Şerif Hüseyin ailesinin elinde kalmıştır.

1903 tarihinde yapımına başlanan Bağdat Demiryolu'nun yapımı aralıklarla Ekim 1918 tarihine kadar sürmüştü ve bu tarihte Bağdat İstanbul'a bağlanmıştır. Almanlarla yapımına başlanan ve büyük oranda onların katkıları ile yapımı tamamlanan bu demiryolunun Hicaz Demiryolu gibi hepsi birbirinden önemli siyasi, askeri, dini, ticari ve ekonomik bir çok faydaları düşünülerek yapılmıştır. Fakat bu demiryolundan da istenilen fayda sağlanamamış, Birinci Dünya Savaşı sonunda üzerinde uzun tartışmalar ve görüşmeler yapılmıştı. Nihayet yeni Türkiye Cumhuriyeti hükümeti 10 Ocak 1928 tarihinde Bağdat Demiryolu'nu satın alarak devletleştirmiştir.

Doğuya ve batıya uzanan toprakları ile Osmanlı İmparatorluğu, ancak toprakları boyunca demiryolları uzatmaya başlayan Batılı ülkelere yetişmeye çalışabilmiştir.

## İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY .....	i
BİLDİRİM .....	ii
ÖZET .....	iii
ABSTRACT .....	vi
ÖNSÖZ.....	viii
İÇİNDEKİLER. ....	ix
KISALTMALAR.....	xii
<b>GİRİŞ .....</b>	<b>1</b>
<b>a) Dünya’da ilk Demiryolu Fikrinin Doğması ve Yapılan İlk Demiryolları .....</b>	<b>3</b>
<b>b) Osmanlı Devleti’nde ilk Demiryolu Fikrinin Doğması ve Sultan Abdülhamid Dönemi’ne Kadar Yapılan İlk Demiryolları.....</b>	<b>4</b>
<b>ı. BÖLÜM.....</b>	<b>8</b>
<b>a) Hicaz Demiryolu Fikrinin Doğması ve Ortaya Atılan Görüşler .....</b>	<b>8</b>
<b>b) Sultan Abdülhamid’in Hicaz Demiryolu Hakkında Düşünceleri .....</b>	<b>11</b>
<b>c) Hicaz Demiryolu’nun Yapılma Sebepleri .....</b>	<b>14</b>
<b>c.I. Siyasî Sebepler.....</b>	<b>16</b>
<b>c.II. Dinî Sebepler.....</b>	<b>17</b>
<b>c.III. Ekonomik Sebepler .....</b>	<b>19</b>
<b>d.IV. Askerî Sebepler .....</b>	<b>20</b>
<b>d) Hicaz Demiryolu’nun yapılması düşünülen hadları (Demiryolu Planı ) .....</b>	<b>21</b>
<b>e) Hicaz Demiryolu İnşaatının İdaresi ve Şirketleri (1900) .....</b>	<b>24</b>
<b>f) İnşaata Sağlanan Finans Kaynaklar .....</b>	<b>28</b>
<b>g) Hicaz Demiryolu İnşaatının Yapımı (1900-1908).....</b>	<b>29</b>

h) Hicaz Demiryolu'nu Akabe Körfezi'ne Kadar Götürme Düşüncesi ve Çalışmalar .....	33
i) Hicaz Demiryolu'na Karşı Bedevilerin Olumsuz Tavırları .....	35
i) Hicaz Demiryolu'nun Hizmete Açılış Töreni ve Çalışmaya Başlaması .....	40
j) 1908-1914 Yılları Arası Hicaz Demiryolu .....	43
j.I. Hicaz Demiryolu'na Yeni Hadların Yapımı Düşüncesi .....	44
j.II. Hicaz Demiryolu Çalışması ve Sağladığı Faydalar .....	46
k) Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Hicaz Demiryolu .....	47
k.I Dünya Savaş Yıllarında Hicaz Demiryolu'nun Kullanı .....	53
k.II. Şerif Hüseyin İsyanında Hicaz Demiryolu .....	51
l) Osmanlı Devleti'nin Yıkılmasından Sonra Hicaz Demiryolu .....	59
II. BÖLÜM .....	58
1- BAĞDAT DEMİRYOLU .....	58
a) Bağdat Demiryolu Fikrinin Doğması ve Ortaya Atılan Görüşler .....	60
b) Sultan Abdülhamid ve Kaiser Wilhelm'in Bağdat Demiryolu Yapımı Hakkında Düşünceleri .....	62
c) Bağdat Demiryolu'nun Yapılma Sebepleri .....	64
c.I. Dinî Sebepler .....	68
c.II. Siyasî Sebepler .....	69
c.III. Ekonomik Sebepler .....	70
d.IV. Askerî Sebepler .....	72
d) Bağdat Demiryolu Yapımı Hakkında Rusya, İngiltere ve Fransa'nın Düşünceleri .....	74
e) Bağdat Demiryolu İnşaatının Planı, İdaresi ve Şirketleri .....	77

f) İnşaatla sağlanan Finans Kaynaklar .....	81
g) Bağdat Demiryolu İnşaatının Başlaması ve İlk Çalışmalar (1902).....	85
h) Sultan Abdülhamid Zamanında Bağdat Demiryolu Yapım Çalışmaları (1902-1908).....	87
ı) İttihat ve Terakki Perver Partisi Zamanında Bağdat Demiryolu İnşaatının Yapımı ve Çalışması (1908-1918).....	89
ı.I) 1908-1914 Yılları Arası Bağdat Demiryolu Yapımı .....	90
ı.II) Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Bağdat Demiryolu Yapımı .....	91
i) Bağdat Demiryolu'nun Çalışması ve Sağladığı Faydalar (1908-1918).....	93
j) Osmanlı Devleti'nin Yıkılmasından Sonra Bağdat Demiryolu.....	95
SONUÇ.....	97
RESİMLER ve HARİTALAR .....	101
A) HİCAZ DEMİR YOLU VE BAĞDAT DEMİRYOLU RESİMLERİ.....	102
B) HİCAZ DEMİR YOLU VE BAĞDAT DEMİRYOLU HARİTALARI.....	111
KAYNAKÇA .....	122

## **KISALTMALAR**

**ii: İkinci**

**a.g.e. : Adı geçen eser**

**a.g.m. : Adı geçen makale**

**a.g.t. : Adı geçen tez**

**akt. : Aktaran**

**bkz. : Bakınız**

**C. : Cilt**

**s. : Sayfa**

**Sayı: S**

**Yay. Haz.: Yayına Hazırlayan**

## GİRİŞ

Osmanlı Devleti her zaman kara yollarını geliştirme çabası içinde olduğu için, hakim olduğu bölgelerdeki valileri sürekli olarak anayolların yapılması, yapılması, tamiri ve bakımının kalıcı olarak yapılmasına teşvik etmektedir. Osmanlı Devleti, yönetimde bulunduğu dönemlerde Batı ülkelerinde meydana gelen gelişmeye ayak uydurmuş ve modern tecrübelerin çoğunu aktarmıştır. Bu dönemde yolların yapımı ve döşenmesi ile ilgili yönetmelik ve planlar yapılmış ve sonrasında yol yapımının nasıl uygulanacağını ve insanların bu çalışmalara nasıl katkı sağlayacağını belirlemiştir. Yolların genel düzeyi ve insanların istihdamına ilişkin hazırlanan talimatnameler, yolların inşasının arazinin durumu, yola yakınlığı veya yoldan uzaklığına göre içermektedir. Bütün bu talimatnameler/layihalar dokuz maddede yer almaktadır. 26 Ağustos 1869 tarihli Turuk ve Meâbirin Nizamnamesi, bölge valisinin başkanlığında bayındırlık işleriyle uğraşan 9 kişilik bir heyet ile teşekkül edeceği belirtilmekte ve bu nizamnameye göre bütün memleket karayolları dörde ayrılmıştır. İstanbul'u il merkezlerine bağlayan yollar, önemli rıhtımlar ve demiryolları ve Saltanat Yolu (Devlet Yolu) olarak nitelendirilmiştir. İl merkezlerinde ise ikinci ve üçüncü sınıf yollar bulunmakta olup, köy ve şehirleri birbirine bağlayan yollar dördüncü yollar grubuna girmektedir. Nizamname'ye göre bölgelerdeki erkeklerin beş yıl içinde yirmi gün yol inşa etmek ve bakımını yapmakla yükümlüdür. Bunların belirli zamanlarda fiziksel olarak çalışmaları ve hayvanlarını kullanarak yolların yapımına katkıda bulunmaları gerekiyordu, bu herkes için gerekli olan bir katkı, bir zorunluluktur.

O dönemdeki yaygın deniz taşımacılığı, gerek Osmanlı Devleti'nde gerekse dünyanın diğer bölgelerinde geleneksel kara ulaşım sisteminden farklı değildir. Deniz taşımacılığında rüzgar, zaman, emek ve kayıplar gibi birçok faktör etkili olmaktadır. Hava koşulları, kıtlıklar ve hastalıklar da ulaşımın dezavantajları arasındadır. Ekonomik olarak, bu iki sistemi birbirine bağlayan faktörler maliyetlerdir. Nakliye mallarında kaybedilebilecek nakliye masrafları 75-100 km arasında artmakta olup, bu mesafeler aşıldığında nakliye masrafları ürünün piyasadaki fiyatından fazla olduğu için artış göstermektedir.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Göçer, Kenan, Osmanlıdan Cumhuriyete ulaşım ve servet-i fünûndergisi ulaşım bibliyografyası, Sakarya, 2016, s.151.

Osmanlı Devleti, Avrupa ülkelerinin geldiği noktayı, bu ülkelerin ekonomilerinde meydana gelen dönüşümleri, o dönemde yaşanan, 18. ve 19. yüzyılda ivme kazanan sanayi devrimini beklemek ve gözlemlemek yerine, devlet, çağdaş zamanlarda yaygın olarak kullanılan bir tabir kullanmaya başlamıştır. "el-lihak bi'r rukab" gibi. Ayrıca Sultan II. Abdülhamid, sanayileşme ve üretimin sağlanması için yerli ve milli üretimi artırma yönünde motive edici ve destekleyici bir politika olarak "imtiyaz" yöntemi olan işe katılımın rolünü artıran bir yöntem kullanmıştır. Bu, önemli gelişmeye yol açan, demiryolları gibi büyük projelerin gelişmesine katkı sağlamıştır.

Bu nedenle, yerel bir yatırımcı ve girişimci kitlesi oluşturmak için büyük çaba sarf edilmiştir. Ayrıca imtiyazların büyük bölümünün memurlara verilmesi dikkat çekicidir. Sultan II. Abdülhamid, memurları işin içine katarak Türkler arasında yeni müteşebbisler sınıfı ortaya çıkarmış, onların bürokrasideki değerli tecrübelerini ticarete aktarmalarının önünü açmıştır. Ülke genelinde fabrikalar ve daha küçük tesisler inşa etmeye ve işletmeye başlamışlar. Yatırımlar için gerekli sermaye devlet bütçesinden sağlanma yoluna gidilmiştir.<sup>2</sup>

Osmanlı Devleti'nde demiryolları, çağa ve gelişime ayak uydurmanın bir yolu olarak görülüyordu. Ayrıca demiryolları bir yandan emperyalizmin bir aleti olarak görülürken diğer yandan Osmanlı merkez teşkilatının güçlendirilmesi anlamına geliyordu. Güvenliği sağlarken kırsal kesim üzerindeki kontrolünü basitleştirir. Vergi tahsilatı daha organize hale gelecek. İlk fikir demiryolları kurmaktı. 19. yüzyılın kırklı yılları ile Osmanlı Devleti'nde bir demiryolu inşa etme fikri, Sultan Abdülmecid Avrupa ülkelerinde inşa edilen demiryollarının bir benzerini Osmanlı Devletinde inşa etmek istediğini belirtmesiyle gündeme gelmiştir.

Sultan Abdülmecid'in bir demiryolu kurmak istediği fikri, demiryolunun daha geniş ölçekte meydana gelen gelişmeye ayak uydurarak güvenliğin genişletilmesini ve vergilerin daha düzenli bir şekilde toplanmasını sağlamasıdır.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Memiş, Şefik, Sultan II. Abdülhamid Döneminde Yerli Üretimi Teşvik Politikası Olarak İmtiyazlar, İstanbul, 2019; 151.

<sup>3</sup> Satan, Ali,(2012), Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi, İstanbul, 209-210



Osmanlı yönetiminin merkezin dışındaki taşradaki vilayetlerini kontrol etmesi de gerekli idi. Ayrıca Anadolu köylüsünün ürettiği mahsulleri İstanbul'a taşıyarak sürekli erzak ihtiyacı ve devletin orduları cephelere demiryolu ile taşıma kolaylığı ile destek sağlayabilecekti.

Paris'ten İstanbul'a ulaşmak için bir ay olcukluk süreci gerekiyordu ama demiryolunun yapılmasıyla mesele farklılaştı ve ulaşım ve zaman açısından kısalma oldu.. Bu yolculuk sırasında varış süreci Doğu Ekspresi kullanılarak üç güne indirildi, Bu anlamda ilk demiryolu 1854 yılında Kahire-İskenderiye hattı olmuş, Anadolu'da ilk demiryolu,1866 tarihinde tamamlanan ve 131 km uzunluğa sahip İzmir-Aydın arasında yapılmıştır. 1871 yılından sonra devlet yabancı şirketler yerine kendi yerli imkanları ile demiryolu yapılmasına karar vererek Anadolu Demiryolu'nun ana hattı olan Haydarpaşa-İzmit demiryolunun yapımına başladı. Dış borç yerine iç borçlanma ile gerekli mali kaynağı sağlayan devlet, 90 km'lik Haydarpaşa - İzmit hattını 3 Mayıs 1873'te tamamlayarak hizmete açmıştır. Ancak Osmanlı mali krizinin 1875'te iflasla sona ermesi, benzer devlet yatırımlarını durdurdu ve Hicaz Demiryolu hariç tüm hatların yabancı sermaye ile yapılmasına karar verilmiştir.<sup>4</sup>

### **a) Dünyada ilk Demiryolu Fikrinin Doğması ve Yapılan İlk Demiryolları**

Demiryolları, çalışmasında demir yolu kullanan tren, metro ve tramvayları kapsadığı için üzerinde yürümek için demir raylar ve belirli raylar kullanan araçlara verilen bir terimdir ve kullanılan kara ulaşım sistemlerinden biridir. Demiryollarının başlangıcından bu yana temel amacı, düşük maliyeti ve güvenli olması nedeniyle uzun mesafelerde mal ve yolcu taşımaktır. Ayrıca bir ülkede bulunan uzak şehirleri veya mekanları/ülkeleri birbirine bağlamaktadır. Demiryolları başlangıcından günümüze kadar üzerlerinden geçen demir rayların yolunun sağlam ve dengeli olması ve korunmasını sağlamak amacıyla zemine döşendiği için ahşap, beton veya demir olmak üzere çeşitlilik göstermiştir. Üzerlerinden geçen tonlarca yükü taşıyabilme özelliği. Flanşlı demir lastikler, arabaları trenin geçtiği raylara sabitleyebilmeleri için kullanılır.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Satan, Ali, a.g.e, s. 209-210

<sup>5</sup> S.Jeszszky, Kálmán (1869–1931), Elektrotechniker and Konstrukteur Avusturya, 2011, s.45

Üzerinde rahat yürümek için kullanılan yolları ilk keşfedenler arasında Yunanlılar sayılmakta ve tarihi milattan önce 600 yıllarına kadar uzanmaktadır. Asfalt yollar açılan oluklar şeklinde tasarlanmış ve içlerine araçların gitmesi için tekerlekler yerleştirilmiştir. Uzun mesafeler için değil, ulaşım operasyonlarında ve sonrasında kullanılmıştır. Özellikle 15. yüzyılda, Almanya'nın demiryollarına benzer tahta çubuklarla yollar inşa etmeye başladığı ortaya çıktı. Bunlar tahta çubuklardı ve üzerlerinde çalışacak şekilde tasarlanmış, atların çektiği, şehirleri birbirine bağlayan arabalar kullanılmıştır. Kırsal kesimlere taşınmakta ve üzerlerinde kolayca hareket edecek şekilde tasarlandığından ulaşımda da kullanılmaktadır. Tren çalışmalarının başlangıcı, on dördüncü yüzyılın ortalarında atların çektiği arabaların kullanımı ile bir emsali olan Avrupada'ydı. Madenlerden, taşlardan ve kayalardan kömür taşımak için kullanıldığı ve arabaların tahta lastiklerle yapıldığı, ardından lastiklerin ve çubukların tahtadan demire dönüştürüldüğü yerdir. Özellikle ,demir İngiltere'de imalatına 17. yüzyılda girdiğinde ve 18. yüzyılda, özellikle 1804 yılında İngiltere'de tasarlandığı şekliyle kendinden tahrikli lokomotifler olarak bilinen şey olarak geliştirildi. Richard Trevithick ve birkaç yıl sonra, özellikle 1825 yılında, lokomotifler inşa edildi. Bunu, 1829 yılında, dünyada inşa edilecek ilk hızlı lokomotif olarak tasarlandığı ve demiryolu çağını başlatmasıyla tanınan füze lokomotiflerinin kurulması ve inşası izlemiştir.<sup>6</sup>

## **b) Osmanlı Devleti'nde İlk Demiryolu Fikrinin Doğması ve Sultan Abdülhamid Dönemine Kadar Yapılan İlk Demiryolları**

Avrupa'da yaygınlaşan demiryollarının yapımı ve kullanımındaki gelişmelerle birlikte demiryollarının bu yeni yayılımı Osmanlı Devleti'nde merak ve ilgi uyandırmış, İster padişahlar, ister devlet adamları, önemlileri ekonomik ve politik olmak üzere çeşitli nedenlerle ülkeye demiryolu ağını getirmek istemiştir. Ancak o zamanki devletin bunu yapacak uzman elemanı ve donanımı yoktur. Bunun yanı sıra yabancı yatırımcılara güvenme ve onları davet etme fikrini ortaya atan, bu yatırımlar yoluyla ülkeyi sömürüye maruz bırakan yeterli sermaye eksikliği de vardır.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Mary, Bellis, (The History of Railroad Technology) From Greek Trackways to Tomorrow's Hyperloop Trains ( New York, 2019).

<sup>7</sup> Gülsoy, Ufuk, Hicaz Demiryolu, İstanbul, Eren Yayınları, 1994, s.38.

Bunun yanı sıra yabancı yatırımcılara güvenme ve onları davet etme fikrini ortaya atan, bu yatırımlar yoluyla ülkeyi sömürüye maruz bırakan yeterli sermaye eksikliği de vardı. Ancak devlet görevlilerinin inancı. bir demiryolu ağı kurma ihtiyacı, ancak bunun ülkeyi sömürmek için bir araç olduğunun ve birçok taviz vermeyi gerektireceğinin farkında olmalarına rağmen, O dönemde ülkenin içinde bulunduğu isyan ve savaflara rağmen, ülkenin ön planda kalabilmesi için gereklilikler bu çalışmaların tamamlanmasına imkan vermiştir. Ve yetkililerinin inancına göre, Osmanlı Devleti için büyük önem taşıyan demiryolu ağlarının inşasına ayak uydurulmasını sağlamaktadır.<sup>8</sup>

1825 yılında Osmanlı Devleti'nde ilk kez demiryolu ulaşımına açıldı ve İngiltere'ye Kırım Savaşı'nda yardımcı olması için demiryolu imtiyazı verilmiştir. 1851 yılında Mısır'da yapımına başlanan hat uzunluğu 4400 km ile Mısır en işlek demiryolu hattı olmuştur.<sup>9</sup>

Anadolu'da demiryolu hatlarının yapım süreci, 1857 yılında bir İngiliz firmasının "İzmir-Aydın" hattında ilk hafriyat çalışmasına başlamasıyla başlamıştır. On yıl sonra 1866 da Sultan Abdülaziz döneminde 130 kilometre uzunluğunda tamamlanmıştır. Daha sonra 1865 yılında bir başka İngiliz firmasına "İzmir – Turgutlu – Afyon" hattı ile 93 kilometre uzunluğundaki "Manisa – Bandırma" hattında imtiyaz hakkı verilmiştir.<sup>10</sup>

Osmanlı hükümeti ulaşım projelerini genişletmeyi düşünmüştür. İstanbul'dan geçen hattı Hindistan ile Avrupa'yı birbirine bağlayan hatta Bağdat ile Haydar Paşa'yı birbirine bağlayan hattı geçirerek, 1871 de Osmanlı Devleti'nden sürekli yönetimle devlet tarafından başlatılan "İzmit-Haydar Paşa" hattında çalışmalar 1873 te 91 km uzunluğunda sona ermiştir. 18 Ekim 1888 tarihli bir başka kararname ile de Anadolu'da Osmanlı "Şimendifer Şirketi'ne "İzmit-Ankara" kesimini işletme ve kurma imtiyazı verilmiştir Aynı şirket tarafından 15 Şubat 1893 tarihinde verilen bir imtiyazla finanse edilen "Kütahya-Lalyunt" ve "Konya-Eskişehir" şubeleri açılmış, işletilmiş ve

---

<sup>8</sup> Gülsoy, Ufuk, a.g.e, s.38.

<sup>9</sup> Hobswarm, Eric, Devrim Çağı, Çev. Bahadır Sina Şener, 1998, s.59

<sup>10</sup> Kaynar, İhsan Seddar. Haydarpaşa İzmit Demiryolu ve İskelelerle İlişkisi, Fatsa, 2015, s.137

kurulmuştur Eskişehir'den Konya'ya giden hattın yapımına 31 Ağustos 1893'te başlanmış, 29 Temmuz 1896' da sona ermiştir. <sup>11</sup>

Avrupa demiryolları, yaklaşık 2000 km olduğu tahmin edilen Doğu Demiryolu çerçevesinde, 336 km uzunluğundaki “Kırklareli-Palulu” ve “İstanbul-Edirne” bölgeleri ile 1888 yılında İstanbul'a bağlanmıştır.

### Osmanlı Devleti döneminde faaliyet gösteren hatlar

1	Anadolu Demiryolları	Uzantısının 1023 km olduğu tahmin edilmektedir ve İstanbul, İzmit, Bilecik, Eskişehir, Ankara, Eskişehir, Afyon ve Konya'dan geçmektedir
2	İstanbul Demiryolu - Viyana	İstanbul ve Edirne'den başlayıp Filibe, Niş, Selanik, Belgrad ve Saray Bosna'dan geçerek Avusturya'nın başkenti Viyana'ya ulaşan bu hattın doğal uzunluğu 2383 kilometredir.
3	Anadolu Demiryolu -Bağdat	Hat, Konya, Adana, Halep, Bağdat ve Basra'yı da içine alan yaklaşık 1.600 kilometre uzunluğundadır.
4	Hicaz Demiryolu	Uzunluğu 1320 kilometredir.
5	İzmir - Kasaba ve uzantısı	Uzunluğu 695 kilometredir.
6	İzmir - Aydın ve şubeleri	610 kilometre uzunluğundadır.
7	Şam - Hama	498 kilometre uzanır.
8	Yafa - Kudüs	86 kilometre uzanır.
9	Bursa - Mudanya	42 kilometre uzunluğundadır.
10	Ankara - Yahşihan	80 kilometre uzanır.
11	Adana - Vaka	122 kilometre uzanır.
12	Mersin - Adana	Her iki yönde 67 km uzanır.

Osmanlı Devleti döneminde inşa edilen açık demiryollarının toplam uzunluğu 8.619 km ye ulaştı ve bunun yaklaşık 4.559 kmsi modern Türkiye Cumhuriyeti topraklarında kalmıştır <sup>12</sup>.

<sup>11</sup>Öztürk, Merve Deniz, II. Abdülhamid Döneminden İtibaren Verilen İmtiyazlar (1876-1923), Gaziantep, 2019,s.24)

<sup>12</sup> Turk Press, <https://www.turkpress.co/node/46887>. (20 Mart 2018)

Osmanlı Devleti'nde demiryolu hatları kurma imtiyazlarını elde etme fırsatı, tüm Orta Doğu bölgesinde siyasi ve ekonomik nüfuz elde etmek anlamına gelir. Bu dönemde Alman Devleti, İkinci Osmanlı Devleti'nde aldığı demiryolu imtiyazlarını, Sultan Abdülhamid'in demiryolu projelerini devlet politikasına dönüştürmesiyle elde etmiştir. Osmanlı bu imtiyazlarda demiryollarının kurulmasına öncelik verirken Alman Devleti'na toprak kayıpları yaşatmıştır.<sup>13</sup>

İngiltere, Osmanlı topraklarının birliğini ve devletin kontrol alanlarının büyük bir bölümünü kontrol etme hayalini terk ederek Osmanlı Devleti için doğrudan bir tehdit oluşturdu ve bu Sultan Abdülhamid'in Almanya'yı kurtuluş olarak görmesine neden olmuştur . Sultan Abdülhamid'in Almanya'ya açıkça çağrıda bulunarak, "Almanya'nın gücünü boş yere israf edip her yerde işe yaramaz koloniler aramak yerine, nüfuzunu Arap Körfezi'ne kadar genişletmesi hem bizim için hem de kendisi için çok daha iyi olmuştur"<sup>14</sup>.

Demiryolu inşaatındaki imtiyazlarını uluslararası siyasette önemli bir denge aracı olarak kullanan Sultan II. Abdülhamid, bu politikasıyla demiryolu projelerinin ne kadar stratejik konumlu olduğunu göstermiştir. Osmanlı demiryolları denilince demiryollarında II. Abdülhamid'in önemi çok fazladır. Çünkü demiryollarının inşası padişahın temel politikalarından birini oluşturmaktadır. Sirkeci ve Haydarpaşa Garı ile ülke demiryollarının %73,4'ü II. Abdülhamid tarafından yaptırılmıştır<sup>15</sup>.

1888 yılında Türk demiryollarının hayatında tarihi yıllardan biri olarak kabul edilmiştir. O yılda Avrupa'yı İstanbul'a bağlayan demiryolunun inşaatı tamamlanmış ve Viyana'dan gelen ilk tren o yıl Osmanlı başkentine girmiştir. Sultan Abdülhamid, Anadolu bölgesindeki demiryolu ağını geliştirmek ve Suriye ile Irak'ı Devletin geri kalanına bağlamak için demiryolu hatlarını her zamankinden daha fazla genişletme hayalini gerçekleştirmek için heyecanlıdır. Ancak Osmanlı hazinesinin zayıf mali durumu, onu her zaman projelerini gerçekleştirmek için yabancı sermaye aramaya itti.<sup>16</sup>

---

<sup>13</sup>Avcı, Remzi, Sömürünün Ulaşım Aygıtları: Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi, Mardin, 2015, s.246.

<sup>14</sup> Özyüksel, Murat, Hicaz Demiryolu, İstanbul, 2000, s.18-19.

<sup>15</sup> Pamuk, Şevket, Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları, İstanbul, 2016, s.55.

<sup>16</sup> Bahri, Louay , Bahri,a.g.e, s. 22.

Çünkü saltanatı sırasında Avrupa hattına bağlanarak Berlin'e ulaşacak olan Bağdat-İstanbul demiryolunda Alman Devleti'nun başkenti çalışmaya başlamıştır. Bu proje, Britanya Devleti'nun deniz iletişim hatları üzerindeki hakimiyetine yönelik stratejik bir tehdit gördüğü için, İngiltere ve Rusya'nın itirazları başta olmak üzere bir dizi zorluk ve engelle karşı karşıya kaldığında, siyasi ve stratejik önem kazanan diğer proje ise ilk etapta hayırlı bir proje olarak görülen Hicaz Demiryolu projesi olmuştur. Sultan Abdülhamid'in ortaya koyduğu İslami üniversite fikrinin pratik ve en önemli somutlaşmış halidir.<sup>17</sup>

## I.BÖLÜM

### a) Hicaz Demiryolu Fikrinin Doğması ve Ortaya Atılan Görüşler

Hicaz adı, Hicaz, Yemen, Umman, Hadhramut, Ahsa, Necid olmak üzere kendisine bölünmüş altı parçanın bir kısmını temsil eden kuzeybatı kesimindeki Arap Yarımadasına verilir ve kuzeyde Suriye, Necid çölünün doğu kısmı, batıda Kızıldeniz ile sınırlanmıştır ve güney kısmı Asir bölgesidir (şu anda Suudi Arabistan olarak bilinen) ve Hicaz, Kızıldeniz'in alçak kıyıları ve Necid'deki yüksek bölgeyi ayıran yüksek dağdır.

Osmanlı padişahları kutsal yerlere, özellikle de Hicaz topraklarına çok ilgi duyuyorlardı . İslam dünyasının tüm ülkelerinden hacca gittikleri Allah'ın kutsal evine (Kâbe) indikleri Müslümanlar için en büyük ve en önemli kutsal yerleri içermektedir.

Osmanlı Devleti'nin padişahları, Hicaz bölgesini kontrol altına almadan önce, kutsal yerlere, özellikle de Fatih Sultan Mehmed'in bir zamanlar hacıların yolu üzerinde bulunan su kuyularını yeniden inşa etmek ve onarmak istediği hac yolundaki hacılara, her zaman kutsal yerlere kolay ve rahat bir şekilde ulaşmak için gerekli unsurları ve araçları sağlamaya çalışmışlar , ancak Mısır ve Hicaz'ı yöneten Memlüklerin kontrolü buna karşı çıkmış ve bunu bölgeye bir müdahale olarak görmüştür.<sup>18</sup>

<sup>17</sup> Bahri, Louay , Bağdat Demiryolu: 1914'e Kadar Berlin-Bağdat Demiryolu Örneğinin Gelişimi Ve Diplomasisi Üzerine Bir Araştırma, Bağdat 1967, S. 22.

<sup>18</sup> Özcan,Esra, a.g.e, 448.

Sultan I. Selim Yavuz Sultan Selim), hacılar yolunda bulunan kalelerin yapımı ve restorasyonu ile de çok ilgilenmiş ve birçoğu hac kervanlarına yol boyunca rahatlık ve güvenlik sağlayan yapımına katkıda bulunmuştur. Osmanlı Devleti'nin Mısır'ın kontrolünü ele geçirmesinden sonra gönüllü ve barışçıl bir şekilde Hicaza girdi ve Sultan I. Selim döneminde 1517'de kontrolü altına girdi ve idari işlerini eskisi gibi sürdürdü. Ancak bundan sonra Hicaz, Mekke, Medine, Cidde, Taif, Rabiğ ve Yenbu'da temsil edilen altı bölgeye böldü ve Mekke Hicaz bölgesinin merkezi olmuştur.

Türkiye'yi Mekke'ye bağlayan coğrafi bölgenin bir tarifi olan Hicaz hattı, Anadolu'dan ulaşmak için Şam ve Medine şehirlerini birbirine bağlayan bir hattır. Hat, Şam'dan başlayıp ana istasyon olan bir bölgeden başlar ve Medine'de sona eren Hicaz bölgelerine geçerdi. Bu hattın önemi, hattın birçok Arap ve Asya başkentini Anadolu'ya bağlayan iki hatta ayrıldığı Şam şehrinin coğrafi alanının önemi artmıştır. Ekonomik ve demografik refah ve buna katkıda bulunan şey, Hicaza gitmek üzere Şam'da toplanan hacı ve ticaret konvoylarıydı, Osmanlı Devleti'nin himayesindeyken, Osmanlılar Şam'la çok ilgileniyorlardır.

Kanuni Sultan Süleyman, Osmanlı dönemi yıllarında Şam'da istikrar ve refahın açıkça görülebildiği hacıların toplanma yeri olan Süleymaniye Tekkesi olarak bilinen yerin inşasını emretmiştir: Ayrıca İstanbul'un bir yandan Arap Körfezi ve Hindistan'a kara ticaret yollarını bağlayan konumu, bir yandan Anadolu ve Âsitâne (İstanbul) ile diğer yandan Mısır, Hicaz ve Bilad-ı Şam arasındaki bağlantı olması, Şam'a ayrı bir önem vermiştir. Bilad-ı Şam, Asya ve Anadolu bölgelerindeki hacılar Şamdan, beş günlük bir sürede Medine'ye ulaşabiliyorlardı. Bu yolculuk daha önce kırk gün sürmekteydi. Osmanlı padişahının yönetimi döneminde, özellikle 1900 yılında bir telgraf iletişim ağı kuruldu. O zamanlar Şam valisi olan Sadık Paşa, Şam ve Medine'yi başarıyla birbirine bağlayan bir telgraf hattını genişletti ve bu da Şam'dan Mekke'ye hac yolculuğunu kolaylaştıran Hicaz hattının kurulmasının önemini artırmıştı Sultan Abdülhamid'in Bilâd-ı Şam ve Hicaz bölgeleri ile devletin merkezi arasında iletişim kolaylığı ve hızıyla Osmanlı Devleti'nun kontrolünü güçlendireceği için demiryolu ve telgraf hattı kurulmuştu. Bu gelişme Osmanlı Devleti için ulaşım ve iletişim alanlarında büyük bir güç haline gelmiştir.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Özcan, Esra, a.g.e., s.48-50 .

Padişahlar ve Osmanlı Devleti, demiryollarının tamamlanmasında ve genişletilmesinde gördükleri bir Osmanlı mirası ve zaman içinde aktarılan değerlerin bir sembolüdür, çünkü bu demiryolları son yıllarda Osmanlı Devleti'nin kültürel ve sosyal etkilerinin bir parçası haline gelmiş, inkar edilemeyecek veya göz ardı edilemeyecek ekonomik yönü ve Türkiye'ye verdiği büyük hizmetin yanı sıra, demiryolları son zamanlarda ekonomik kalkınmanın ve son zamanlardaki büyümenin en önemli özelliklerinden biri haline gelmiştir. Hicaz hattının kurulmasından kaynaklanan nedenler ve fikirler hakkında birçok hikaye var, Osmanlı Devleti on dokuzuncu yüzyıldan beri Hicaz Demiryolu da dahil olmak üzere ülke çapında birçok demiryolu hattının kurulması hususunda çalışmalar yaptı. Bu demiryolunu kurma fikrinin, on dokuzuncu yüzyılın sonlarında ünlü Alman generallerinden birinin (Vondegoltz) Alman-Osmanlı yakınlaşmasından ve o zamanki ortak çıkarlardan yararlanan bir önerisinden kaynaklandığını gösteren bir dizi kaynak ve kitap vardır.<sup>20</sup>

Diğer yazılar, bu fikrin Sultan Abdülaziz dönemine (1861-1876) kadar uzandığını belirtirken, en önemlisi demiryolları alanında olmak üzere, demiryolları alanında verilen bu ayrıcalığa dayanarak, Zamil adında Alman kökenli Amerikalı bir mühendis, Osmanlı Devleti'ne, özellikle Arap ülkelerini ihtiva etmediği bölgelerde, demiryolu projeleri kurmak için birçok plan önermişti.<sup>21</sup>

Demiryolu hatlarında önemlerinden dolayı, ancak Arap devletleri demiryollarından yoksun oldukları için payları ihmal edilmiş, bu da Sultan II. Abdülhamid'in 1876'da Osmanlı Devleti'nde iktidara gelmesine ve Hicaz hattını kurmasına kadar onlara ulaşmayı zorlaştırmıştır (22). Tarihte geçmişte adı geçen Romalılardan kalan proje fikrine gelince, 1880 yılında, Osmanlı Devleti, Nâfiâ Nezâreti'nin Şam ile kutsal mekanları birbirine bağlayan bir demiryolu kurmak için eşsiz ve önemli bir proje önerisi sunması, ancak demiryolu hattında bulunan bölgelerin bedevilerin yaşadığı bahanesiyle mühendisler ve coğrafyacılar tarafından reddedilmiş, bu da demiryolu baskınlarını yolcular ve mallar için tehdit oluşturmuştur.<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> Muvaffak Beni el-Marjah, *The Awakening of the Sick Man or Sultan Abdul Hamid II and the Islamic Caliphate*, 1984, s.113.

<sup>21</sup> - İbrahim Bey Halim, *The Dreamy Masterpiece in History of the High State*, Public Endowments Office Press, Lübnan, 1988, sayfa 219.

<sup>22</sup> Edward Mest Earle, *kapı gücü ve Bağdat vagonu*, Londra, 1982, s.37.



Demiryolunun kurulması fikrinin bir başka versiyonu ise İngiltere Kraliçesi Victorianın ( 1837-1901) Osmanlı Padişahı II. Abdülhamid'den, demiryolunun kurulmasının gerekliliğini, Osmanlı Devleti için önemini, tebaası için zorunlu ticaret yapmak,hacca giden Hintli Müslümanlar için tanık olduğu acıların boyutunu açıkladığı bir mektup talep etmesidir <sup>23</sup>.

Birçok tarihi kaynak ve bir dizi Osmanlı tarihçisi, Hicaz demiryolunun kurulması fikrinin, o sırada Sultan II. Abdülhamid'e yakın bir kişinin, daha sonra Osmanlı Devleti sadrazamı olan Ahmed İzzet Paşa önerisiyle geldiğini belirtmiştir.Osmanlı Devleti Şam ve Medine'yi birbirine bağlayan Hicaz demiryolu hattının yapımının gerekliliği ve hacıların kutsal topraklara giderken karşılaştıkları büyük zorlukların farkındaydı. Osmanlı Devleti gelecekte yararlanacağı askeri ve ticari olmak üzere birçok alanda yapmış olduğu kapsamlı bir çalışmadan sonra bu fikri sultana sunmuştu.. Fakat her şeyden önce Hicaz Demiryolu'nun kurulması için önce büyük bir ihtiyaç vardı <sup>24</sup>.

## **b) Sultan Abdülhamid'in Hicaz Demiryolu Hakkındaki Düşünceleri**

Sultan II. Abdülhamid'in politikası, tüm Müslümanları tek bir bayrak altında toplamayı ve Osmanlı Devleti hayatta kalmasında karşı karşıya olduğu riskleri ödemeyi amaçladı. Çünkü Sultan II. Abdülhamid, tüm dünya Müslümanlarının İslam dünyasının halifesi olarak görülüyordu. Sultan II. Abdülhamid devletin Asya kıtasında ve diğer bölgelerde ve İslam kimliğine bağlı kalmasını ve siyasi çalışmalarında onu korumayı amaçladığı açık bir politika izlemekteydi. Bu nedenle Müslümanların yaşadığı bölgelerde kuracağı demiryolunun, Osmanlı Devleti'ne birçok avantaj sağlayacağı ve uzak bölgelerdeki kuvvetlerini güçlendirme hızını artıracığı, takviye kuvvetlerin kısa sürede geniş alanlara ulaştırılacağı, Batılı ülkelerin bu bölgelerdeki Osmanlıların varlığına karşı provokatif girişimlerinin durdurulması da dahil olmak üzere askeri hedeflerine hizmet edeceğini bilmekteydi. Sultan Abdülhamid bütün Müslümanları tek bir bayrak altında toplamak, aynı zamanda halifenin önderliğinde Müslümanları savunmanın kaçınılmaz bir politika olması gerektiğinin farkındaydı. <sup>25</sup>

<sup>23</sup> Suleiman Al-Bustani, Anayasa öncesi ve sonrası Osmanlı Devleti dersi ve hatırası, Al-Akhbar Press, Beyrut, Lübnan, 1908, s.223.

<sup>24</sup> Fahd el-Shawabkeh, Arap Basın Tarihi, Kısım 2, Literary Press, Beyrut, Lübnan, 1913, s.18.

<sup>25</sup> Öztürk, Merve Deniz , II. Abdülhamid Döneminden İtibaren Verilen İmtiyazlar (1876-1923), Gaziantep,2000, s.38.

Hicaz Demiryolunun inşâ edilme fikri, Osmanlı Devleti'nin Müslümanlara sağlayacağı iyi bir hizmetti. Çünkü bu hattın kurulması, milyonlarca Müslümanın hac yolculuğunda önceki dönemlerde bu yolculukta karşılaştıkları zorluklar göz önüne alındığında Hac'daki kutsal görevlerini yerine getirmelerini kolaylaştıracaktı. Hicaz Demiryolu'nun kurulmasının dünyadaki Müslümanların sempatisini artırması ve milyonlarca Müslüman'ın halifelik ve Osmanlı Devleti'ne karşı sevgisini kazanması anlamına gelmekteydi. Bir örnek vermek gerekirse kutsal mekanlar için her yıl Hindistan'dan 15.000 hacı ve İran'dan gelen 80.000 bin hacı günlerce süren zorlu yolculukta meşakkat yaşıyor ve bunların beşte biri bu yolculukta hayatını kaybediyordu. Dolayısıyla bu stratejik ve önemli projenin tamamlanması padişah için önemli bir başarı olacaktı .

Diğer birçok neden Hicaz hattını sadece siyasi değil askeri olarak da gündeme getirdi. Zira bu bu hattın hayata geçirilmesi devletin Müslüman tebaasını korunmasına dayanmaktaydı ve aynı zamanda padişahın da Müslümanlar arasındaki manevi bağı artırmış olacaktı. İngilizlerin kontrolü altındaki Süveyş Kanalı tehlikesine ek olarak, Osmanlı askeri gücünü artıracak ve Osmanlı askerlerinin Kızıldeniz'e çıkışını sağlayacak ve ordunun güvenliğinin sağlanmasına yardımcı olacağı düşünülüyordu, Tüm bunlar Hicaz hattının kurulmasının çok yönlü getireceği faydaları göstermekteydi. Hicaz Demiryolu'nu Akabe Körfezi'ne bağladıktan sonra tamamen güvenilmeyen Süveyş Kanalı'na ihtiyaç duymadan kontrolü altındaki bölgelere asker gönderilmesine yardımcı olacaktı. Sultan Abdülhamid'in bu projeyi kurması zor görünse de Arap bölgelerindeki nüfuzunu genişletmek ve geliştirmek için bulunmaz bir fırsattır. Sultan II. Abdülhamid, 1882 yılında Hicaz bölgesinde Osmanlı Devleti valisi olarak atanan Osman Nuri Paşa, Sultan'a Hicaz bölgesine kadar bir demiryolu kurulması fikrini sunan bir layiha göndererek, mektubunda Hicaz hattının kurulması gereğini ve Osmanlı Devleti ve bölge için önemini belirtmiş ve bu hattın kurulmasının hacıların Medine ve Mekke'deki kutsal yerlere ulaşmaları için rahatlık sağlayacağını ihtivâ eden bir savunma hattı olacağını belirtmiştir. Sultan Abdülhamid, sskerî heyet üyesi olarak görev yapan Muhmed Şakir Paşa'nın durumu incelemesini ve bu konuyu tartışmasını emretti.<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> Öztürk, Merve Deniz ,a.g.e,s,38-40

Ardından Mehmed Paşa'nın saha çalışmasının ve demiryolu yolunun yönlerini gösteren bir harita şeklinde inceledikten sonra konuyu padişaha sunmuştur, Hicaz hattı, Bağdat demiryolunun inşasının bir devamı olarak kabul edilmiştir, ancak Osmanlı Devleti döneminde kurulan demiryollarının geri kalanından hiçbir ülkeden destek veya dış yardım almadığı ve Sultan II. Abdülhamid'in fikri, inşa maliyetinin iç kaynaklardan ve devlet hazinesinden olacağı yönündeyd 'Sultan II. Abdülhamid'in yakın arkadaşı olarak kabul edilen dönemin İstanbul Büyük Elçisi Mareşal von Berberstein , mektubunda, "Aklı başında bir insanın, dini amaçlarla kullanılan 1200 km'lik demiryolunu inşa edip uzatabileceğini ve sadece 120 saatlik bir sürede İstanbul'dan Medine'ye ulaşabileceğini düşünmesi mümkün değildir" demişti <sup>27</sup>.

Medya ve diğer basın demiryolu fikrini ve projesini, dini amaçlar ve diğer amaçları ihtiva eden içeriklerle kaleme aldı ve memnuniyetle karşıladı:İran, Hint ve hatta Arap gazeteleri bu projenin haberlerini büyük bir coşkuyla ele aldılar, İstanbul'da yayınlanan es--Sabah gazetesinde yayınlanan manşetlerden biri, kutsal hat ve halifenin en harika eseri olarak tanımladığı Hicaz Demiryolu'na atıfta bulunmaktaydı. Sultan II. Abdülhamid'in fikri, hattın yapım ve inşaatını padişah tarafından başlatılan bağışlardan finanse etmekte. Nitekim ilk etapta padişah, bu projeye yaklaşık 40.000 Türk Lirası bağışta bulundu<sup>28</sup>. Ayrıca Hindistandan da büyük miktarda bağışları yapılmıştı. Hicaz Demiryolu haddi resmi olarak Sultan II. Abdülhamid'in Osmanlı Devleti'nde tahta çıkışının 33. yıldönümünde 1908 yılının Eylül ayının ilk gününde üst düzey devlet erK-kânının katıldığı bir törenle açıldı ve demiryolu 7 Ocak 1919'a kadar çalışmaya devam etmiştir. Osmanlı Devleti'nin Hicaz hattındaki kontrolü, gerçekleşen anlaşmadan sonra I. Dünya Savaşı sonrası Medine'nin komutanı olan Fahreddin Paşa'nın teslim olmasıyla sona ermiş ve Mondros Mütarekesinin 16. maddesine göre Hicaz Demiryolu, Osmanlı Devleti idaresinden çıkmıştır. Bu demiryolu ekonomik, askeri ve dini olmak üzere birçok alanda büyük bir hizmet vermiş ve çok sayıda sivil yolcu taşıyarak, yekün yolcu taşınması toplam 968.000 yolcuya ulaşmıştır <sup>29</sup>.

<sup>27</sup> Öztürk,Merve Deniz ,a.g.e,s,38-40

<sup>28</sup> Turan,Namık Sinan ,Raylar Üzerinden İmparatorluğun Son Dönem Tarihine Bir Bakış: Hicaz Demiryolu Üzerine Önemli Bir Yapıt, İstanbul ,2012, s.219-220.

<sup>29</sup> Turan,Namık Sinan, a.g.e, s.219-220.

### c) Hicaz Demiryolu'nun Yapılma Sebepleri

Osmanlı döneminde Hicaz Demiryolunun inşasından önce dört Hac kervanları güzergâhı vardı: Bunlar; Bilad-i Şam Hac Kervan Yolu, Mısır Hac Kervan Yolu , Irak Hac Kervan Yolu ve Yemen Hac Kervan Yolu Şam hac kervan yolu Suriye ve Ürdün güzergahına ilaveten Kürdistan, Azerbaycan ve Kafkasyanın hacılarını ve ayrıca Anadolu, Balkanlar, İstanbul'dan gelen hacıların kullandığı yol güzergâhıdır. Hicaz Demiryolu'nun yapılacağı bu hattın kendisi, Hz. Peygamber zamanında kullanıma başlatılan yol güzergâhıdır. Hac yolu sırasında hacıların karşı karşıya kaldıkları birçok tehlikenin bir sonucu olarak Osmanlılar, hacıların ve yollarının güvenliğini sağlamak ve aynı zamanda su kaynaklarını korumak için askeri kuvvetler temin edip göndererek hacıların güvenlik yönüne büyük önem vermiştir. Osmanlı Devleti, hac alaylarını ve bunların görev ve idaresini mahalli eşrafa verdikten sonra, konu jandarma komutanına devredilmiştir ve daha sonra hacıları koruma ve güvenliklerini sağlama görevlerine atılılar ve yayalardan eşlik eden askeri kuvvetler de görev yapmışlardır. Devletin hac güvenliğini sağlamak için görevlendirdiği aşiret reisleri hacılara ve develere içme suyu sağlamanın yanı sıra, Şam ve Medine arasındaki hac yolunda yaşayan aşiretlere hediyeler ve paralar dağıtılarak hacıların yolculuklarına yardımcı olunmuşlardır<sup>30</sup>.

Hicaz Demiryolu hattı, bu hattın kurulmasında karşılaştıkları zorluklara rağmen, Osmanlı Devleti'nin Arap ülkeleri ve kendi hakimiyetleri altındaki diğer ülkeleri birleştiren en önemli ve en büyük projelerden biridir. Ancak Sultan II. Abdülhamid, bu projenin kurulmasının önünde duran tüm zorlukları ve engelleri aşmaya, potansiyel insan gücünden, enerjiden, insani uzmanlıktan ve maddi destekten yararlanmaya karar vermiştir. O sırada Osmanlı Devleti'nin karşı karşıya olduğu mali krize rağmen, Sultan Abdülhamid'in arzusu ve gelecek vizyonu, Allah'ın Kutsal Evi Kâbe'ye kolayca ulaşarak ve onlara kolaylıklar sağlayarak Müslümanlara, özellikle de hacılara hizmet etme arzusuna olan coşkusunu arttırmıştır, ancak bu fikir, Sultan II. Abdülhamid'in Osmanlı Devleti'ni Arap ülkelerinin geri kalanıyla birleştiren bir hat kurma niyetini açıkladığı 1900 yılına kadar hayata geçirilmemişti. Osmanlı Devleti'nin mali krizi sonucu düşme tehlikesiyle karşı karşıya kaldığı bir dönemde bu demiryolu'nun yapılması ,dini, askeri ve ekonomik öneminin boyutunu göstermektedir<sup>31</sup>.

<sup>30</sup> Öztuna, Yılmaz , Osmanlı Devleti Tarihi , Türkiye Yayınları, İstanbul ,2011, s 113.

<sup>31</sup> Öztuna, Yılmaz, a.g.e, s 113.

Hicaz Demiryolu'nun inşasının temel amacı, saatte 40 kilometreye kadar hızla seyahat edecek olan trenle hac yolculuğunun mesafe ve zaman olarak azaltılması, geçmiş dönemlerde 50 gün süren hat boyunca daha kısa ve daha rahat bir yolculuk yapılmasını sağlamaktır. Bir diğer önemli husus da Sultan II. Abdülhamid'in, siyasi ve askeri açıdan Osmanlı Devleti'nin egemenliği altında bulunan doğu bölgeleri de dahil olmak üzere tehdit altında olma ihtimali bulunan topraklara kolay erişim kabiliyetidir. Ayrıca savaşların ve iç karışıklıkların yaşandığı bölgelere asker gönderilebilmesi veya Osmanlı Devleti'nin özellikle petrol bulunan bölgelere, askeri mühimmatın güvenli ve hızlı bir şekilde İstanbul'dan nakledilebilmesidir. Bu amaçlar doğrultusunda, Sultan II. Abdülhamid, bölgenin sürekli Avrupa sömürgeci hırslarına ve Osmanlı Devleti'ne yönelik saldırılarına karşı koymayı amaçlayan ve ayrıca Müslümanlar arasında İslam Birliği olarak bilinen manevi bağı kurmaya ve saflarını birleştirmeye çalışmıştır<sup>32</sup>.

### **c.I. Siyâsi Sebepler**

Hicaz Demiryolunun tamamlanmasının ardından, Sultan II. Abdülhamid'in bu hattın kurulmasıyla ulaşılabileceğine inandığı hedef, siyasi hedefler de dahil olmak üzere ,Osmanlı Devleti'nin siyasi, askeri ve ekonomik alanlarında bağımsızlığa kavuşmaktır ,Sultan Abdülhamid'in Osmanlı Devleti'ne ve Müslümanlara, onların birliğine, halifeliğin onlara karşı korunmasına ve muhafaza edilmesine her zaman düşkün olduğu bir tarafa bölgedeki Avrupa sömürgeci özelemleri ve hırsları karşısında Müslümanları birleştirmek ve Osmanlı Devleti'ne karşı sürekli saldırılarını durdurmak için her zaman "İslam Birliği'ni kurmaya çalışmıştır. Bu sebeple Osmanlı Devleti, Müslümanların saflarını tek bir sancak altında birleştirmeyi önemsemiştir. Belki de Hicaz hattının kurulması, Sultan II. Abdülhamid'in bir yandan Müslümanları birleştirmeyi ve diğer yandan Osmanlı topraklarının birliğini korumayı amaçlayan en önemli başarılarından biridir. Öte yandan Avrupa ülkesinde sanayi devrimine tanıklık eden, hızlı büyümeye tanıklık eden dönem, Bu ülkelerin Ortadoğu bölgelerinden fabrikalarına hammadde sağlamaları gerekiyordu. Fabrikaların çalışması için önemli cazip kaynaklar elde .<sup>33</sup>

<sup>32</sup> Gülsoy, Ufuk, William Ochsenwald, Hicaz Demiryolu, II. Abdülhamid Tarafından 1900 -1908 Yıllarında Şam ile Medine Arasında İnşa Ettirilen Demiryolu.İstanbul ,1998, s.441.

<sup>33</sup> Tamçelik, Soyalp, Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihî Gelişimi İçerisinde Siyasî ve İktisadî Sosyal Etkileri, Ankara ,2000, s .489

etmeleri için Orta Doğu'ya göz dikmeleri onlar için kaçınılmazdı.Yani diğer bir ifade ile sanayileşmiş Avrupa ülkelerinin Osmanlı Devleti ile siyasi ve ticari ilişkilerini geliştirmelerini gerektiren bağ kurma Anadolu'dan ve istanbul'dan geçiyordu. Ancak Avrupa ülkelerinin İslam ülkelerine erişimini zorlaştıran Osmanlı Devleti'nin tekelci vergi ve ticaret sistemi uygulanması sonucunda çok zordu.1838 yılı İngiltere'nin Osmanlı Devleti ile kontrolü altındaki bölgede kaynaklar üzerindeki tekelinin kaldırılmasını öngören bir anlaşmaya imza atmasına tanık olundu. Osmanlılar tekeli ortadan kaldırma anlaşmasının dezavantajlarının farkında olmalarına rağmen, Osmanlı Devleti'nin daha sonra karşılaştığı siyasi gelişmeler buna mecbur etmişti. Bu da devleti çok fazla sıkıntıya soktu. . Mısır valisi Mehmed Ali Paşa'nın 1831'deki isyanı ve daha sonra Mısır meselesinin bir türlü çözülememesi devleti bu anlaşmaya ieten en önemli sebeplerdendi.

1833'te Hünkar İskeleyi Anlaşması olarak bilinen ve Rusya'nın Arap Körfezi ve Hindistan'a ulaşmaya ve bu toprakları kontrol etme yolunu kısaltmaya çalıştığı bu anlaşma Osmanlı'nın Ruslar tarafından sağlanan desteği kabul etmelerini kaçınılmaz kılmıştı. Rusların Osmanlı Devleti üzerindeki etkisi çarpıcı bir şekilde artarken, İngiltere de nüfuzunu artırmak ve hırsına ulaşmak için faaliyetlerini değiştirdi. Onun amacı Rusya'yı devre dışı bırakmak ve Hindistan'a giden yolda kendisine rakip tanımamaktı. Osmanlı Devleti döneminde inşa edilen demiryolları, Avrupalılara imtiyazlar verilerek işletiliyordu, Çünkü bu demiryollarının çoğu Avrupa fonlarıyla inşa edilmiş, Avrupalıların yatırım oranı yabancı fonların% 90'ını oluşturuyordu. Avrupalılar içinde en büyük pay sahibi Fransa'dan gelen fonları Fransa'dan geldiğinden dolayı Fransa kaynaklı idi. Çünkü bu demiryollarını kurmak için gereken işletme teknolojisi ve deneyimi, Osmanlı Devleti'nden gelen hiçbir şey olmadığı için Avrupa kaynaklı olmak durumundaydı. Fakat demiryollarının yapımı ,sermayesi ve çalıştırma politikası, Hicaz hattında Sultan II. Abdülhamid'in zamanında Hicaz Demiryolları ile değişmiştir, Çünkü Osmanlı vatandaşları tarafından tamamen işletilip yönetilmek ve Osmanlılar demiryollarının çoğunda ikinci sınıfta çalıştıktan sonra kontrol edilmek istenmiştir. Sultan II. Abdülhamid'in Osmanlı Devleti topraklarını daha geniş bir şekilde kontrol altına almayı ve bazı bölgelerde Avrupa müdahaleleriyle zarar görmüş olan Osmanlı Devleti'nin politikasını güçlendirmeyi ve Müslümanların kutsal yerlere ulaşmaları için bu hattı kurmak ve desteklerini daha da artırmayı arzuladığı bir politikadır<sup>34</sup>.

---

<sup>34</sup> Soyalp Tamçelik, a.g.e, s.490

Avrupa ülkeleri her zaman Osmanlı topraklarını kontrol etmeye çalışıyorlardı, ancak Osmanlı Devleti ile çatışmak zorunda olduklarını da biliyorlardı. Batı ülkeleriyle Osmanlı Devleti'nin bunu aşması ancak denge politikası ile mümkündü. Zira bu ülkelerin Osmanlıyı boyun eğdirmek için pusu kurma arayışlarına rağmen, Abdülhamid Almanya ile denge politikasını tercih etti veya etmek mecburiyeti'nde kaldı. Dolayısıyla Osmanlılar, Arap ülkelerinin bu sömürgeci güçlere girmek için bir kapı olmaması gerektiğini biliyordu. Bu nedenle Arap bölgesindeki siyaseti desteklemek ve askeri destekle güçlendirmek amacıyla kurulan Hicaz Demiryolu, İngiltere, Fransa ve Rusya'nın da aralarında bulunduğu Batılı ülkeler tarafından Osmanlı'nın kendilerine meydan okuması ve o bölgedeki kendi çıkarlarının ihlali olarak görülmüştür .

Bu ülkeler Alman etkisinin Osmanlılara ulaşmasını ve Osmanlı'nın kontrolündeki coğrafyaya onlarla birlikte katılmasını engellemeye çalışmıştır. Almanya'nın Osmanlıyı silah, eğitim ve tüm askeri faaliyetlerle desteklediği alan Almanya'nın yaptığı en büyük yatırımın yanı sıra, Almanya'nın emperyalist hedeflerine ulaşmak için Osmanlılarla işbirliği yapmayı arzuladığı gibi, Almanların ve Osmanlıların çıkarlarının bu demiryolunu kurmak için bir araya geldiği Bağdat Demiryolu'nun kurulması ve inşası için Osmanlı Devleti'nin finansmanına yaptığı katkıdır <sup>35</sup>.

## **c.II. Dinî Sebepler**

Hac, Müslümanlar için kutsal bir görev olarak kabul edilir. Özellikle Osmanlı Devleti, daha önce hac rotasını kara yoluyla hazırlamak, korumak, malzeme sağlamak ve nakliye yapmak zorunda kalan diğer İslam Devleti'nin çoğunu yönetmek durumundaydı., Çünkü hac konvoyunun gelmesi aylar sürmekteydi. Bu nedenle Hicaz Demiryolu, Osmanlı Devleti'ni yakınlaştırmak, Müslümanların sempatisini kazanmak, onları yaklaştırmak ile Osmanlı halifeliği arasındaki ilişkileri güçlendirmek için iyi bir araç olmaktadır. Hindistan'dan gelen hacı sayısının 15.000 ulaşması ve Sultanın Osmanlı Devleti için önemli bir kazanç olarak görülebilir. Fakat bunun yanında İran'dan gelen hacıların sayısı 80.000'e ulaşması seyahati zorlaştırmakta ve çok sayıda hacı seyahat yolunda hayatını kaybetmekteydi <sup>36</sup>.

---

<sup>35</sup> Altan Alperen, Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi, Ankara ,2018, s,3.

<sup>36</sup> Soyalp, Tamçelik, **a.g.e**, s 491.

Osmanlı Devleti özellikle Arap Yarımadası'na ilgi duymuş ve İslam'ın halifesi olarak kabul edilen Sultan Abdülhamid'in yönetiminde özel bir konuma sahip olmuştu. Kutsal şehirler olan Mekke Medine özel bir yere sahip olduğu gibi Sultan II. Abdülhamd de buna fazla önem vermiş ve bu hassasiyeti korumuştur. Osmanlı Devleti'nin İslam dünyasında devam eden kontrolü ve egemenliği, Arap bölgesinin Avrupa ülkelerinin gözünde bir hedef haline gelmesiyle, bölgeye olan ilginin artmasına neden olmuştu. Bazı bölgelerin güvenliğini istikrarsızlaştırmaya çalışan bedevilerin ve liderlerinin egemenliğini engellemesi nedeniyle, devletin Müslümanların kutsal şehirlerinde güvenlik üzerindeki istekliliğinden de kaynaklanmalıdır.

Müslümanların kiblesinin bulunduğu geniş toprakları korumanın tek yolu, çoğu danışman ve uzmanlardan gelen olumsuz görüş ve tavsiyelere rağmen, demiryolu hattının kurulmasıdır, Çünkü bu yatırımın çok büyük olduğunu, bu projeyi tamamlamak için mali desteğe, modern ve teknik araçlara ihtiyaç duymaktaydı. Osmanlı yönetimi ve devleti, İslam tarihinin önemli bir bölümünü ve hala hatırlanan dönemlerinden birini oluşturmuştur. Çünkü Osmanlı Devleti çoğu İslam ülkesinin tarihinin önemli bir dilimini oluşturmaktadır. İslam dinini koruma görevi, özellikle İslam dinini yaymak için yapılan hareket kampanyaları Osmanlı Devleti'nin önceliklerinden biriydi. Bu nedenle Hicaz hattının kurulması, Müslümanların dini mekanlarını korumanın ve güvenliklerini sağlamanın nedenlerinden biri idi. Hicaz hattının kuruluşunun esas gerekçesi, hac yolculuğunu kolaylaştırmaktı. Şamdan ayrılan hacıların 40 gün içinde Medine'ye, 50 gün içinde Mekke'ye ulaştığı, su kısıtlılığının en aza indirildiği, bedevi kabilelerinden gelecek saldırılardan korunacağı düşünülürse bu hattın oldukça çok yönlü faydaları ortaya çıkacaktır. Hicaz Demiryolu'nun kurulmasının Hac ibadetinin icrasını kolaylaştırmaya katkıda bulunmaktadır. Ayrıca Sultan II. Abdülhamid'in ve Osmanlı Devleti'nin İslam dünyasında ve Müslümanlar arasında statüsünü kuvvetlendirecek , Osmanlı Devleti'ne sadakatlerini ve aralarındaki kardeşlik bağlarını artıracaktır<sup>37</sup>.

---

<sup>37</sup> Öztürk, Said, Hicaz Demiryolu Makaleler, <https://osmanli.org.tr/hicaz-demiryolu/> ,2018



### c.III. Ekonomik Sebepler

Hicaz Demiryolu'nun tesisinin ardındaki ekonomik etki, birçok ticari malın taşınmasında bir ulaşım aracı olarak kullanıldığından, Osmanlı Devleti için büyük ve önemliydi. Örnek vermek gerekirse, 1910'da yaklaşık 66.000 ton eşya ve ticari mal taşındı ve daha sonra 1913'te nakliye tonajı, sebze, meyve ve hayvancılık arasında değişen ve 2788 baş sığır kaydeden çeşitli ticari malların 112.000 tonuna ulaştı. Aynı yıl, diğer hayvanlara ek olarak 6.477 büyük baş hayvan, tuz ve pirinç ve ayrıca kömür ürünleri, tütün ve alkolsüz içeceklerin nakliyesine de oldukça fazla talep vardı.

Demiryolu haddinin işletilmesi ile Hayfa'nın çeşitli malların ihracatı ve ithalatı için önemli bir ticaret merkezi haline gelmesi ve demiryolunun Hicaz hattının kullanılmasından hemen sonra önemli bir ekonomik şehir haline gelmesi önemli olduğu için bölgeyi kendine özgü bir ekonomik bölge haline getireceği düşünülmüştür. Osmanlı Devleti, ticari olarak müreffeh olan bu hattı güzelleştirmek istemiş, bu nedenle ticaret, Hicaz tren yolu üzerinde bulunan köy ve kasabalar kadar uzanmıştır. Kısa süre sonra, Amman, Maan ve Tebuk de dahil olmak üzere bir dizi şehir kalabalıklaştı. Şam pazarları önemli ticari faaliyetlere tanık olduğu için olumlu etki de genişlemiştir.<sup>38</sup>

Hicaz Demiryolunun uzak bölgelere ve pazarlara sağladığı ve aylar içinde ulaşılan hızlı ve güvenli ulaşım, bu pazarların gelişmesinin hızlanmasına katkıda bulunmuştur, ancak yol üzerinde kurulan şehirler ve yerleşim yerleri inşaat işlerinde, şehirlerin gelişmesinde, imar ve kamu binalarının yapımında giderek büyümüştür. Bu aynı zamanda, demiryollarına yakın yerleşen kabilelerin, özellikle de Bedevilerin, ekonomik ve ticari bir güç ile demiryolu için bir koruma gücü arasında dağıldıkça arttığı şehirleri ve pazarları görmek için trenler yoluyla turist seyahatinin artmasına katkıda bulundu ve bu hat aynı zamanda işgücünün güçlendirilmesine ve arttırılmasına katkıda bulundu ve birçok işçiyi işletme ve çalışma yöntemi konusunda eğitmek ve daha sonra tamamlanan diğer hatlarda çalışmaya transfer etmek için bir yer oldu Bu doğrultuda birçok kadro ve mühendis eğitilmiştir. Demiryollarının kentin kırsal alanlarını birbirine bağladığı ve işçilerin kırsaldan gelişini kolaylaştırdığı Şehirlerde işgücünün mevcudiyeti.<sup>39</sup>

<sup>38</sup> Ufuk Gülsoy, a.g.e,s,444.

<sup>39</sup> Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, <https://www.sabah.com.tr/sozluk/tarih/hicaz-demiryolu-hakkinda>,2018.

pazarlarda artan talebe sahip olan malların, endüstriyel malzemelerin ve hammaddelerin gelişti sorununun çözüldüğü yerlerde, bu malları taşımak için kullanılan buharlı trenler ve makineler daha sonra demiryolu hatları üzerinden kolayca erişilebilir hale geldi, Böylece sanayi şehirlerini birbirlerinin gereksinimlerini karşılamak için kırsal olanlarla birleştirdiler. Kapitalist dünyada Türkiye ekonomisinin oluşumunda ve büyümesinde belirleyici rol oynayan demiryolları, bu gelişme ve büyümede rol oynayan nemli faktörlerden biri olmuştur.<sup>40</sup>

#### **c.IV. Askeri Sebepler**

Sultan II. Abdülhamid, Hicaz haddından bahsettiği hıtrasında şöyle diyor: "Her zaman sahip olduğum bu rüya nihayet gerçekleşti. Çünkü Hicaz demiryolu sadece Osmanlı Devleti için önemli bir ekonomik kaynak değil, aynı zamanda askeri açıdan da önemli bir kaynaktı. Çünkü genişlemesi askeri kapasitemizin ve gücümüzün bir artışı olacaktır.Sultan II. Abdülhamid, Osmanlı Devleti tarafından yönetilen, yani onun kontrolü altında ve toprakları içinde demiryollarının kurulmasının askeri ve stratejik açıdan önemli olacağına inandığı gibi, savaşlar sırasında veya Osmanlı Devleti'nin kontrolü altındaki bölgelerde meydana gelebilecek herhangi bir karışıklık sırasında askeri güçlerin gelişinin ve seferberliğin daha kolay olacağına inanmaktaydı. 1879 yılında Osmanlı-Yunan Savaşı sırasında kullanılan hattın (93 Hsrbi) savaşında takviye kuvvetlerin gönderilmesine katkıda bulundu. Selanik-İstanbul, Manastır-Selanik hatlarının İstanbul-Filibe Demiryolu'nun üzerinden destek ve kolaylıklar sağlamanın yanında, bu hatlar Hicaz bölgesinin tamamen kontrol altına alınmasına yardımcı olacaktır<sup>41</sup>.

On dokuzuncu yüzyılda Arap bölgesinde tanık olunan ekonomik ve dini koşullar göz önüne alındığında, İngiltere'nin bu yerlerin bir çoğuna yakın ilgisi olduğu, özellikle Hicaz, Yemen ve Kızıldeniz gibi kıyı bölgelerine ilginin daha fazla olduğu, hatta bazı şeyhleri ve liderleri kazanma başarısını elde ettiği görülmektedir. Sultan II. Abdülhamid, Avrupalıların bölgeye artan ilgisini fark etti ve Osmanlı askerlerinin Hicaz hattı üzerinden bu bölgelere kolay ve hızlı bir şekilde ulaşmasını irade etti. Bölgedeki Osmanlı siyasi ve askeri kontrolünü güçlendirdi ve yerel makamları Osmanlı Devleti'ne karşı girişimlerinde etkisiz hale getirdi.<sup>42</sup>

<sup>40</sup> Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, a.g.e,2018.

<sup>41</sup>Tamçelik, Soyalp, a.g.e, s 502.

<sup>42</sup> Kanberoğlu, Nesrin, Osmanlı Devleti'nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları 1908-1914,Ankara, ,2018,s169.

#### **d) Hicaz Demiryolu'nun Yapılması Düşünülen Hadları (Demiryolu Planı )**

Hicaz şehirlerinin çoğu geçmişte arazi yollarına bağlıydı, engebeli olmalarına ve insanların iş ve dini seyahatlerle en çok kullanılan yerler olmasına rağmen, yabancı sermaye ile değil Osmanlı sermayesiyle yapılmıştı. Bunun bariz örneği olan Hicaz Demiryolu (Hamidiye - Hicaz Demiryolu)' nun kurulmasındaki asıl amaç İstanbul ile Hicaz arasındaki ulaşımı hızlandırmaktı.. Ayrıca hattın kurulması ile siyasi, askeri ve dini sebeplerle yapılan kutsal geziler daha da kolay hale getirilmişti. Hattın hacıları taşımak için Şam'dan Medine'ye kadar başlaması,buna ek olarak, Arap Yarımadası'ndan Bağdat ve Basra'ya doğru bir demiryolu uzatmak amacıyla demiryolunun Yemen'e ulaşması, bu hattın tamamen Osmanlı Devleti'nin hazinesinden ve Müslüman mühendis ve işçilerin ellerinden, yani sermaye ve insan gücünden dış müdahale olmaksızın kurulacağı için bu hattın tamamlanması büyük bir önem taşımaktaydı.

Osmanlı Devleti döneminde inşa edilen demir darphaneler yabancı gözetimi ve sermayesi altındaydı: Fakat bu hat Müslümanların eliyle kurulacak ve Müslümanlara hizmet edecek kutsal bir hat olarak görülmekteydi.. Sultan II. Abdülhamid, Hicaz hattının inşasını, Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu zor şartlara rağmen uygulamakta ısrar etti. Demiryolu yapımını Arap ülkeleriyle siyasetin kilometre taşlarından biri olarak görmüş ve İslam dünyasından büyük bir karşılama ve destek aldıktan sonra başarılı proje aracılığıyla Osmanlı Devleti'nin dini liderliğini dünyanın dört bir yanındaki Müslümanlar arasında güçlendirmeyi dört gözle beklemekteydi..<sup>43</sup>

O sırada Hicazda görev yapan Osman Nuri Paşa, Osmanlı Padişahı II. Abdülhamid'e gönderdiği layihada, demiryolunun önemli bir savunma hattı sağlayacağını ve hacıların gelişinde rahatlık sağlayacağını, Hicaz hattının Osmanlı Devleti tarafından kurulmasının önemini vurgulamaktaydı Yapılan bu açıklamalar dışında, Sultan II. Abdülhamid'in dikkatini bu hattın önemine çekerek, Askeri Komite üyesi Mehmed Şakir Paşa'ya bu konuya dikkat etmesini, ihtiyaç ve gereksinimlerini göz önünde bulundurmasını.<sup>44</sup>

<sup>43</sup> Barlak, Hasan, Hicaz Vilayetin'de Islahat ve Bayındırlık "Sultan II. Abdülhamid Dönemi", Sinop ,2019, s.,337

<sup>44</sup> Öztürk, Merve Deniz, **a.g.e.**, s 39.

böylece Mehmed Paşa'nın saha çalışmasını ve demiryolu için bir harita sunmasını istemiştir. Bu fikir, bu hattın Avrupa ülkesinden gelen mali yardım ve yatırımlarla inşaat maliyetinden uzakta devlet bütçesinden dahili olarak finanse edilmesini sağlamaktadır.

Alman büyükelçisi, Sultan II. Abdülhamide yazdığı mektupta, sultanın yakın arkadaşı olan büyükelçi Marshall Von Berbersteinin, aklı başında hiç kimsenin dini amaçlar için 1200 kilometreden daha uzun bir demiryolu inşa edilebileceğine inanamayacağını söylediği mektupta bunu açıklamıştır. Hicaz hattının kurulması fikrine büyük ilgi vardı, yerel ve uluslararası basın bu haberle ilgilendiği için Hint, İran ve Arap basını da bu projeyi coşkuyla destekledi ve içinde çok şey yazmış, Al-Sabah gazetesi bu çizgiyi kutsal çizgi olarak nitelendirirken, İstanbulda çıkan bu gazete Halifenin yaptığı en harika eser olduğunu yayınlamıştır. İstanbuldan bu hat üzerinden Medineye sadece 120 saatte ulaşımı kolaylaştıracaktır.

Padişahın kendisi için çizdiği bu kutsal çizginin önemi, sadece Müslümanların parasından olmasıydı, Bunun için Padişah, Osmanlı Devleti sınırları içinde ve dışındaki Müslümanlardan bağış toplama kampanyasını başlatmak için ilk bağışlara kendisi katkıda bulundu. Hariçteki bağışlardan en büyük destek, 40.000 Türk lira ile Hindistan'dan geldi. Tüm dünya Müslümanlarının katkıları ile yapılan Hicaz Demiryolu hattı 1 Eylül 1908'de (1 Eylül) açıldı. Bu tarih Sultan Abdülhamid'in Osmanlı Devleti yönetimine katılımının otuz üçüncü yıl dönümü idi ve bu vesilesiyle de bir kutlama yapılmıştı. Bu hat sayesinde taşınan yolcu sayısı İstanbul ile Medine arasında toplam 968.000 yolcuya ulaşmıştır. Hicaz hattının, Suriye'den başlayıp Şam ile Medine arasındaki demiryolunun uzunluğu 1464 km., Haydar Paşa istasyonu ile Medine istasyonu arasındaki mesafe ise 2614 km. yi bulmuştu<sup>45</sup>.

Suriyeden Ürdün sınırına kadar olan demiryolunun uzunluğu 138,5 km idi. Suriye sınırından başlayan Ürdün kesimine, Suriye sınırında bulunan Cabir istasyonundan Suudi Arabistan sınırına kadar olan mesafe 451,5 km'ye ulaşmaktaydı. Beyrut-Şam ve Derâ-Hayfa hattı da dahil olmak üzere Hicaz Demiryolu'na paralel bir dizi şehri birbirine bağlayan demiryolu hattına, 1918'de 1900 km uzunluğundaki Hicaz Demiryolunun toplam uzantısı ve demiryolunun ek uzantıları da dahil olmak üzere bir dizi şehri birbirine bağlayan eklemeler yapılmıştır.<sup>46</sup>

<sup>45</sup> Öztürk, Merve Deniz, **a.g.e**, s 39 - 41

<sup>46</sup> İSEDAK tarafından finanse edilen proje, Feasibility Study For Reconstructing The Old Ottoman Hijaz Railway Line, Ankara, 2017, s.,15-14

Hicaz Demiryolu hattında çalışmalar resmen 1900 yılında Şam'ın Kazimiye bölgesinde hizmete açılması için düzenlenen törenle başlamıştır. Planlanan 150 km'lik demiryolunun yıllık olarak uzatılması planlanmıştır. Ancak özverili çalışma, büyük çaba ve işbirliği, mali krizden kaynaklanan zorluklara rağmen demiryolunun bir yılda 288 km uzatılmasına katkıd abulunmuştur. Ayrıca Sultan II. Abdülhamid'in, demiryolu Medine'ye yaklaştığında çelik ve demir rayların ahşap kirişlerle değiştirilmesini emrettiği ve rayların altından çıkan ses ve gürültülerin, Hz.Muhammedin maneviyatını etkiler,Sallallahu Aleyhi ve Sellem.<sup>47</sup>

Sultan II. Abdülhamid, merkezi Şam' da bulunan demiryolu projesinin yapımını ve uygulanmasını denetlemek üzere bir heyet oluşturmuş, bu heyetin başına Nazım Paşa, demiryolunun nezaretini yapmak üzere de başmühendis olarak Alman mühendis Mesner Paşa atanmıştır. Daha önce Bağdat Demiryolu hattının hayata geçirilmesinde büyük tecrübe kazandığı için, bu projedeki önemli rolü ve katkısı, Messner Sadık Paşanın yardımcısı olarak atandığı sırada Osmanlı Devleti tarafından Paşa unvanı verilmiştir. demiryolundaki inşaat çalışmalarını koordine edecektir. Mesner Paşa'nın gelişiyile iş, çoğunluğu Alman olan Avrupalı mühendislere emanet edilmiş, usta olarak Mısırlılar ve Süryaniler getirilmiştir. İş tecrübesi gerektirmeyen işlere gelince, Osmanlı askerleri, ordu bu işleri bitirmek ve tamamlamak için kullanılmıştır. Bu dönemde (1902 ve 1903) çalışmaların başladığı ilk nokta, Muzeyrib bölgesinden başlayarak Dera'ya ve ardından Zerka'ya kadar devam eden Hicaz hattını, 123 km uzunluğundaki el-Katrane'ye inşa etmek olmuştur. Şam'a 470 kilometre uzaklıktaki Maan bölgesine uzanan projenin tamamlanması münasebetiyle önde gelen devlet liderleri ve üst düzey heyetlerin yer aldığı geniş bir katılımıla resmi tören düzenlenmişti. Hattın kurak çöller arasından uzatılması ve bu bölgelerdeki zorlu koşullar nedeniyle büyük çaba sarf edilen Maan bölgesi yaklaşık 114 km. uzaklıktadır. Sultan Abdülhamid, Hicaz hattını inşa etme hayalini gerçeğe dönüştürdüğünde hattın yönetimindeki başarıya ek olarak, bu hattın inşası için Müslümanlardan bağışlar toplandı<sup>48</sup>.

<sup>47</sup> Öztürk, Merve , Deniz , a.g.e, s 169. ,

<sup>48</sup> Müsaade, Muhammed Ali, Hicaz Demiryolu (1876 - 1908) , Cezayir ,2016, s.,32

## e- Hicaz Demiryolu İnşaatının İdaresi ve Şirketleri (1900)

Demiryolu inşaatının teşvik edilmesinin başlamasıyla birlikte, bu hattın tamamen Müslümanlar tarafından ve herhangi bir dış müdahale olmaksızın İslami sermayenin gözetiminde, mühendisler ve Müslüman insan gücünün uygulanmasıyla gerçekleştirileceği kamuoyuna duyurulmuştu. Fakat, bundan sonra devletin mühendis açısından Bağdat demiryolunu kurarken bir sorun ortaya çıkmıştı. Hicaz hattının yapımı için Alman Meissner'in başkanlığında bir heyet oluşturularak demiryolundaki çalışmaların hızlandırılması için yabancı işçiler işe alınmıştır. Hicaz Demiryolu'nun yapımında görev alan tüm işçi ve mühendisler, işe alınan işçilerin genellikle demiryolunun geçtiği bölgelerden olması ve bu bölgelerin çoğunlukla çöl olması, buralarda kimse bulunmadığından işçi bulmak zordu. Bu zorlukların yanı sıra, bu bölgelerde su bulmak, oradaki işçiler için büyük sıkıntılara neden olur. Demiryolu hattının tamamlanmasına engel teşkil eden sadece bu sorunlar değildi. Osmanlı Devleti'nin sanayide kullandığı malzeme temini sorunu kadar insan gücü teminiü mühendis ve teknisyen bulmabilme de büyük bir sorundu. Örneğin, Arap Yarımadası'ndaki bölgelerde yüksek sıcaklıklara dayanabilecek özelliklere sahip kirislere ek olarak demiryolunu uzatmaya yetecek kadar sağlam demir raylar sağlama da önemli bir mesele idi

49 .

Demiryolu inşaat planı, Hicaz hattı boyunca istasyon olarak 96 binanın inşasını içeriyordu. Dört büyük bina, Şam'dan kalkan trenin başlangıcında, ikincisi Amman'da, üçüncüsü Tebuk'te ve dördüncüsü Medine'de sonuncusu olan ana istasyonlar olarak bulunuyordu. Araçların ve depoların bakımı için atölye olarak kullanılan diğer hizmet binaları da eklendi. Binalar inşa edilmiş ve mimari cephe açısından uygun görülen tasarımın tanımı ve cephelerde kullanılan taş malzemelerden anlaşılabilmiştir. Medine'ye varıldığında bazalt taşları olarak bilinen bir taş kullanılmış ve bu istasyonların içinde postaneler ve telgraf merkezleri kurulmuştur.

Araçlar için tamir ve bakım atölyeleri gibi bir grup ek hizmet binasına ek olarak, sayıları 5 tır. Bir köprü ve kanal inşaatı 2666, su depoları ve 37 ve ayrıca 9 tünel, 7 havuz, 7 demir köprü, Maanda bir otel ve bir hastane, Tebuk'te bir hastane ve bir cami inşa edildimiştir. Daha önce de belirttiğimiz gibi, Şam'daki ilk büyük istasyon, İspanyol bir mühendis olan mimar Fernando de Aranda tarafından tasarlanmıştır Demiryolunun inşası sırasında Şam'da yaşamış.<sup>50</sup>

<sup>49</sup> Özyüksel, Murat, **a.g.e.**, s.8-9 .

<sup>50</sup> Özcan, Esra, **a.g.e.**, s.36 .

İstasyonun ikinci katındaki pencerelerin tasarımında kullandığı Memlûk kavsi tasarımında kullanmıştır. Tasarım, benzersiz zengin eklektik bir tarza sahiptir, Sarkeci istasyonundaki tasarıma benziyordur. Pencerelerin üst sövelerine yerleştirilmiş firuze mozaiklerle süslenmiştir. Demiryolu inşaatına başlama hazırlıklarının tamamlanmasının ardından, Sultan II. Abdülhamid'in işe başlama emrini bekleyen projeye başlamak için ilk mali ve teknik konular hazırlanmıştır. Görevleri demiryolunun çalışmalarını yönetmek ve takip etmek olan komite oluşturuldu., Ayrıca, padişah'ın başkanlığında oluşturulan heyette zamanın ticaret ve bayındırlık bakanı, bahriye nazırı ve diğer üyelerle, iki katip heyet çalışmalarını yürütmüşlerdi<sup>51</sup>.

Ahmed İzzet Paşa, perde gerisinde çalışan ve inşaat işlerinde uzmanlaşmış iki alt heyetle birlikte demiryolundaki tüm işlerin denetimini yöneten gerçek yöneticidir. Bu heyetlerden birisi Şam olup, Suriye valisi tarafından kendi bölgesindeki çalışmaları denetlemek için yönetiliyordu. Beyrut'ta bulunan ikinci komite ise vali başkanlık ediyordu. Hicaz Demiryolu'nun inşaat İşletme Bakanı Kazem Paşa tarafından yönetildiği Beyrut'ta, Bakan Yardımcısı Sadık Muayyad Paşa ise Hicaz'a telgraf hattının kurulmasına ve inşasına katkıda bulundu.

İnşaat işine emeklerini katan teknik kadrolardan, mühendislerden ve hatta askeri birliklerden gelen tüm işçiler, müteahhitler ve işçiler de bu komiteye aittir, Görevlerinden birinin de Bilimsel Kurul tarafından sunulan tüm teklifleri ve hazırlanan projeleri incelemek olduğu, daha sonra bunların değerlendirilmesi ve karara bağlanması için Sultan II. Abdülhamid'in başkanlığında İstanbul'da oluşturulan Yüksek Komite'ye gönderildiği, Ayrıca görevlerinden biri, işçilerin maaşlarını ve ücretlerini ödemek ve mali yönüyle ilgilenmek, Hayfa'ya giden bir hattın inşası, Beyrut'ta oluşturulan komitenin görevlerinden biriydir.<sup>52</sup>

Hicaz Demiryolunun uygulanması, demiryolunun yapım alanlarındaki inşaat çalışmalarını denetlemek için komiteler tarafından yönetildi. İlk komite, 2 Mayıs 1900'de Yüksek Komite (Heyet-i Ulyâ) olarak adlandırılmıştır. Şam, Beyrut ve Hayfa'da hattın geçtiği bölgelerdeki işleri yönetmek için başka heyetlerde de kuruldu.<sup>53</sup>

---

<sup>51</sup> Özcan, Esra , **a.g.e.**, s.36 .

<sup>52</sup> Ufuk Gülsoy, **a.g.e.**, s.442 .

<sup>53</sup> Uzun, Türkan İrgin , Mahmoud Zein el Abidin, Hicaz Demiryolu Genel Müdürlük Binası /“Hicaz Demiryolu Müdüriyet-i ‘Umumiyesi Binası Projesi” Özgün Çizimleri Üzerinden Bir Okuma, Cezayir ,2017, s,3.

Sultan II. Abdülhamid'in vasiyetini yayınlayan Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) belgelerinin bu heyetlerin teşekkülü ve Hicaz hattının tesisi ile ilgili bütün işlerin yürütülmesini onlara emanet ettiğini gösterdiği durumlarda, işlemler ve tüm inşaat işlerinin takibi yapılırken, BOA tarafından yayınlanan belgede bu heyetlerin Hicaz Demiryolu İşletmesi – Mâliye Nâzırlığı (Maliye Bakanlığı) tarafından iptal edildiği belirtilmektedir. 25 Nisan 1912'de Hicaz Demiryolları Umum Müdürlüğü sona erdi ve 11 Ocak 1913'te yayınlanan geçici bir kararname ile 9 Ekim 1912'de Harbiye Nazırlığı'na ve ardından Sadrazamlığa bağlandı. Birinci Dünya Savaşı sırasında buradan yenden ayrıldığı ve Harbiye Nezareti emrine verildi. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra tüm demiryolu idareleri, inşaat işlerini de içeren "Demiryolları, Hicaz ve Askeri Limanlar Genel Müdürlüğü" adı altında tüm şube ve kurumlarıyla birleştirildi.<sup>54</sup>

Aşağıdaki paragraflar Hicaz Demiryolunun ve demiryolu boyunca yürütülen çalışmaların önemli ayrıntılarını göstermektedir :

- 2/5/1900 Osmanlı Devleti'nin çıkarlarını hızlı bir şekilde ulaşılması zor olan bölgelerde kendi çıkarlarını hedef alabilecek her türlü dış saldırıya karşı savunmak için Hicaz hattının kurulmasına karar verilmiştir.

- 23/8/1908 Ağustos Tren Şamdan Medineye gelince ve açılış, Sultan Hamid'in 1/9/1908 tarihinde tahta çıkışının yıldönümüne denk gelmesi için bir hafta ertelenmiştir.

- 1/9/1904 Padişahın tahta çıkışının yıl dönümünde ve Osmanlı heyetin huzurunda, kraliyet heyeti Maan hattını açtı.

- Açılan çizgilerin ayrıldığı yerler:

Mazreeb – Der'a - Zerka arasındaki hat 250 km

\*Şam-Der'a hattı 124 km

\* Zerka – Katrana hattı 123 km

\* Hayfa-Der'a hattı 168 km

\* Mudavera hattı - Tebük 120 km

\* Tebük - Medine hattı 610 km

- Hicaz hattı inşa edilen toplam köprü sayısı 950 köprüye ulaşmıştır.

---

<sup>54</sup> Uzun, Türkan İrgin , a.g.e, s,3.



Önemli olan ve Yermuk Vadisi ve Ürdün Vadisi'nde yer alan bu köprülerin yanı sıra Hayfa ve Der'a yolu üzerinde yer alan bu köprülerden 6 tanesi demirden, geri kalan köprüler ise taştan yapılmıştır. 1914 yılına kadar çalışmaya devam eden inşa edilen ana ve trafo merkezlerinin hepsi demiryolunun geçtiği büyük şehirlerde bulunan büyük istasyonlardır. Hicaz hattı ve kolları boyunca inşa edilen toplam köprü sayısı 950'dir. Ürdün Vadisi'nde yer alan 6 köprü demirden, Hayfa ve Dera yolu üzerinde yer alan diğer köprüler ise taştan inşa edilmiştir<sup>55</sup>.

- 1914 yılına kadar çalışmaya devam eden inşa edilen ve çalışır durumda olan trafo merkezleri demiryolunun geçtiği büyük şehirlerdeki istasyonlardır :

\* Şam İstasyonu

\* Der'a İstasyonu

\* Hayfa İstasyonu

\* Maan İstasyonu

\* Tebük İstasyonu

\* Medain-i Salih İstasyonu

\* Şehir İstasyonu

- İnşa edilen tünel sayısı 6 olup, uzunlukları 40 m ile 170 m arasında değişmektedir.

- En önemlilerini oluşturan hatlar:

\* Hayfa-Akka hattı,

\* Der'a – Basra hattı

\* Kudüs-Birüs Sebî hattı

Şam'dan Medine'ye ulaşmak kırk gün sürüyordu, hattın açılmasından, süre 36 kısaldı haftada üç sefer düzenlendi.<sup>56</sup>

---

<sup>55</sup> Saad Abudayeh, Hicaz Demiryolunun Tarihsel Rolü, Amman, 2010, s,9.

<sup>56</sup> Saad Abudayeh, **a.g.e**, s,10.

## F ) İnşaata sağlanan Finans Kaynaklar

Osmanlı Devleti, 1854'te Kahire-İskenderiye hattı gibi demiryolu hatlarının yapımında dış borçlanmaya güvindikten sonra, Osmanlı Devleti daha sonra finansman ve iç borçlanmaya güvenerek yabancı şirketler yerine yerli şirketlerin katkısı ile demiryolu hatları inşa etmeye karar vermiş ve buna Haydarpaşa-İzmit Demiryolu'nu kurarak başlamıştır. Avrupa ülkelerinden dış borç yerine iç borçlanma yoluyla hattın inşası için yeterli mali kaynak sağlayan Anadolu Demiryolu Şirketi 3 Mayıs 1873'te 90 km'lik bir mesafeyi tamamlayarak hizmete sunmuştur .

Ancak Osmanlı Devleti'nin birbirini izleyen mali krizleri ve 1875'te iflas ilan etmesi, özellikle demiryolunun inşasına benzer şekilde devletin tüm yatırımlarını durdurmuş, böylece demiryollarını inşa etme ve kurma kararı, yalnızca devlet ve müslüman fonlarıyla inşa edilecek olan Hicaz Demiryolu'nun yapımına temayül hasıl olmuştur<sup>57</sup>.

Sultan II. Abdülhamid döneminde Osmanlı Devleti mali bir krizden muzdaripti ve Hicaz Demiryolu'nun kurulması fikriyle demiryolundaki işlerin maliyeti tahmini 4 milyon lira olarak hesaplanmıştı. 1901 yılı bütçesinden yapılan devlet harcamalarının %18'ini bulan eden bu tutar, o dönemde Osmanlı maliyesi için ağır bir yük teşkil eden bir meblağdı. Ancak Osmanlı Devleti'nin bu önemli stratejik projesinin kurulması ve hayata geçirilmesi kaçınılmaz bir zorunluluktur. Osmanlı Devleti'nin tüm bölgelerinden, diğer Müslümanlardan gelen bağışlarla finansman sıkıntısı sorununun çözülmesi, demiryolu hattının inşasının başlangıcında ortaya çıkacak acil ihtiyaç ve maddi sıkıntıların da Ziraat Bankası'ndan borçlanarak doldurulması konusunda mutabık kalınmıştır. İlk bağış süreci, Sultanın İslam dünyasına projeye bağışta bulunma çağrısı ile başladı bir başlangıç kıvılcımı olarak 50.000 lira Sultan Abdülhamid tarafından yapıldı.Sultan II. Abdülhamid'i devlet adamları ve diğer bürokratlar (ümerâ) izledi. Proje için gelen resmi kamu bağışlarına gelince, bağışlar, hattın inşasına katkıda bulunmak için gönüllü olarak maaşlarıyla birlikte memurları da içermekteydi. İran Şahı'nın bağışı elli bin Osmanlı lirasına ulaştı ve Mısır Hidivi de , inşaat için aynı malzeme yardımlarında bulundu<sup>58</sup>.

<sup>57</sup> Satan, Ali, a.g.e, s,10.

<sup>58</sup> Özbakan, Osman, II. Abdülhamit Döneminde Hicaz Demiryolu Finansının İslam Ekonomisi Açısından İncelenmesi, İstanbul ,2017 ,s . 34 .

Osmanlı Devleti, bağış şeklinde Hicaz hattı için devletin resmi işleri ve posta için kullanılan pullar çıkarırken, bunlardan toplanan paralar projenin uygulanması yararına kullanıldı..Her erkek şahıs için tavan olarak bilinen beş kuruşluk bir vergi de uygulandı. Osmanlı Devleti o zamanlar bağışçıları, Hicazi haddinin kurulmasına katılımlarını anmak için altın ve gümüşten yapılmış madalyalar vererek projeye gönüllü katılanları ödüllendirdi. Osmanlı Devleti, toplanan bağışların yanı sıra bağış hacmini artırmak için devlet memurlarının ücretlerinin %10'unu hattın kurulmasına katılım ve katkılarından kesmiş, devletin çalışanlara bir aylık maaş bağışında bulunmalarını talep etmişti. Ayrıca, kurban derilerinin toplanıp satıldı, elde edilen maddi katkı hattın bütçesinin ihtiyaçlarını karşılamak için paraya dönüştürüldü. Kaynaklara göre, bağışlar Hicaz Demiryolu projesinin yapım maliyetlerinin yaklaşık üçte ikisini karşılar değere ulaştı..O dönemde binlerce Osmanlı vatandaşının bağışlarına ek olarak, diğer birçok ülkedeki Müslümanlardan da büyük ölçüde yardımlar geldi . Bağışlar, Singapur, Güney Afrika ve Avrupa gibi Müslümanların bulunduğu bazı topluluklar da dahil olmak üzere çeşitli ülkelerden gelmiştir. Amerikadaki Müslümanlar bile, yardım seferberliğine katıldıkları gibi özellikle Hindistan, Rusya, Endonezya ve Arap ülkelerindeki Müslümanların yanı sıra Fas, Mısır, Tunus ve Cezayir de dahil olmak üzere büyük katkıda bulunmuşlardır<sup>59</sup>.

### **g) Hicaz Demiryolu İnşaatının Yapımı (1900-1908)**

1900'den 1908'e kadar olan dönemde, Hicaz Demiryolu'nun inşaatının başlaması ve tamamlanması, bu hattın tamamlanması için üç noktaya tanık oldu:

1. Hedef
2. Finansman
3. Netice

#### **Hedef:**

Birçok amcı olan Hicaz hattının kurulmasının asıl amacı ve en belirgin olanı ve belki de birinci sırada olanı dini olmasıdır. Sultan II. Abdülhamid'in sultan olmanın yanı sıra halife unvanını almasından sonra.<sup>60</sup>

<sup>59</sup> Özbakan, Osman, **a.g.e.**, s.35-36.

<sup>60</sup> James nicholson,the Hijaz railway,London,2006, s,320.

Onu dünyadaki tüm Müslümanların lideri yapan ve bu nedenle onu yakınlaştıran, Müslümanlar için bu statüyü vurgulamasını sağlayan şeyi bulmak ve anlamak gerekmektedir. Haccın Osmanlı Devleti'nin idârî otoritesi altında olması ve onların kontrolüne girmesi, devlete büyük sorumluluk yüklemektedir. Hac mevsiminde kutsal topraklarda olabilmek ve orada hac ibadetini yapabilmek her şeyden önce ulaşmadaki zorluğu aşmakla olabilirdi. Müslümanların Şam'dan Mekkeye kırk günde var meşakkatli olduğu daha iyi anlaşılır. Amaç, bu mesafeyi kısaltmak, hacıların ulaşması için hızlı, güvenli ve ucuz bir yol bulmak ve aynı zamanda padişahın Müslümanlar arasındaki konumunu, kutsal yerlere ve Müslümanlara olan ilgisini artıracak ve güçlendirecektir. Padişahın Müslümanların halifesi olması da dahil olmak üzere Osmanlı Devleti'nin İslami politikalarına çok büyük katkı sağlayacak, Ayrıca haliife olarak milyonlarca İngiliz ve Fransız sömürgeciliğinin kontrolü altındaki bölgelerde bulunan Müslümanlarla temas halinde olacaktır Bu iletişimin olumlu bir etkiye dönüşebileceği ve Batı dış politikasına görüş ve katılımı empoze etmenin bir yolu olabileceği ve demiryolunun inşasıyla elde edilen ekonomik büyümenin eksik olmadığı yerlerde, sanayi alanındaki Avrupa gelişimine ayak uydurmaya katkıda bulunacaktır. Bu hattın tamamlanmasının büyük bir ticari getiri sağlayacağı ve tarım ürünlerinin ithalatı ve ihracatını teşvik edeceği görüldüğü için geniş çapta prestijli bir konum kazanmasını sağlayacaktır. Buna ek olarak, kentsel gelişimi teşvik edecek ve şehirler iş gücü transferi için çalışacak, uzak ve kırsal alanlarla birleştirmeyi kolaylaştıracak tüm bu faktörler ve diğerleri Sultan tarafından Osmanlı Devleti'nin ekonomik gücünü artıracaktır. Demiryollarının devlete sağlayacağı askeri yönüne gelince, Osmanlı Devleti'nin nüfuzunu ve kontrolünü daha geniş bir alana yayacak, ancak dini yön bu çizginin en karakteristik özelliğidir. Müslümanların hac ibadetini kolayca yerine getirmelerine hizmet edeceği için medya da büyük bir tanıtım faaliyetlerinde bulunmaktadır. Askeri yönün önemi, devletin kontrolü altındaki tüm alanlarda zorunlu askerlik, vergi alma kolaylığı ve asker ile birlikte teçhizatın savaş cephesine kolayca ve daha çabuk olarak kanun kaçaklarının saldırılarına tanık olunan uzak bölgelere kolay transferi açısından imparatorluğa hizmet eden kilit bir faktördür, Ayrıca Osmanlı Devleti'ne karşı bazı bedevi kabilelerinden bir dizi devlet veya Bedevi için bu saldırıları ve isyanları sona erdirmeye veya azaltmaya ve Osmanlı ordusu için yeni bir vurucu el haline gelmesine katkıda bulunmuştur.<sup>61</sup>

---

<sup>61</sup> James nicholson, a.g.e, s,320.

## **Finansman:**

Hicaz hattının kurulması fikrini takip eden en belirgin dönemlerden biri ve belki de hattın inşasının tüm aşamalarından en önemlisi, ortaya atılan ve projenin nasıl finanse edileceği açısından ilginç ve benzersiz kılan heyecan verici bir fikirdir, Sultan II. Abdülhamid, yasa koyucuya bağışın başlangıcı olan ve 45.000 £ tutarında bir miktar bağışta bulunduktan sonra en önemli rolü oynadı ve daha sonra dünyanın dört bir yanındaki Müslümanların geri kalanını, projenin finansmanından bahseden altı cilt düzenlediği bu İslami projeye bağışta bulunmaya çağırılmış, ve İçinde, sayıları yirmi binden fazla bağışçıya ulaşan, bağış sürecinin isimleri ve detayları ile projenin finansmanının tüm detayları kaydedilen ve bu ciltlerin bağışların başarısını anlattığı İstanbul Başbakanlık arşivlerinde saklanan bağışçılar kaydedilmiştir.

Bağışa katılanlara ayrıca tüm İslam ve İslam dışı ülkelerden gelen bu bağışlar, projenin tamamlandığı maliyetin üçte birini karşıladığı ve vergi ve harçların Osmanlı Devletindeki çalışanlardan ve vatandaşlardan toplanan toplam maliyetin bir kısmını karşıladığı için projeye katılımlarını kanıtlayan madalya ve sertifikalar verilmiştir. Osmanlı Devleti, projenin yabancı yatırım ve dış borçlanmadan uzak olması gerektiğine, inşaat ve işletmede üzerinde çalışanların sadece Müslüman olması gerektiğine ve Hicaz hattının mülkiyetinin, Osmanlı Devletinde Avrupalılar tarafından yönetilen ve yatırım yapılan demiryolu hatlarının aksine, tamamen Osmanlılar tarafından yönetilmesi ve yönetilmesi gerektiğine inanıyormuş. Müslümanlardan gelen bağışlar onlara, Müslüman kardeşlerine Hacı kolaylaştırmada ve farz görevi kolay ve zahmetsizce yerine getirmelerinde yardımcı oldukları izlenimi ve hissiyatı vermiştir. Hindistan ve Mısır'dan gelen katkılar, Sultan II. Abdülhamidin tüm dünyadaki Müslümanların lideri olduğunu kanıtladığı kavramını pekiştirdiği şeklinde görülüyormuştur. Osmanlı Devletinin askerleri, maaşlarındaki gecikmeye ve hatta bazılarının ödenmemesine rağmen, askeri disiplinin işgücünün güvence altına alınmasında rol oynaması, askerlerin hattın inşa edildiği yerlere ulaşmaya, güvenliğini sağlamasına, içinde çalışmasına ve yardım edebilecekleri işçileri tamamlamaya katkıda bulunmaları nedeniyle katkıda bulunmuşlardır.<sup>62</sup>

---

<sup>62</sup> James nicholson, a.g.e, s,320.

## **Sonuç:(netice)**

Eylül 1904'ün girişiyle demiryolu tamamlandı ve Ürdünün güneyinde bulunan Maan bölgesine teslim edilmiştir, ardından demiryolunun 1905'ten itibaren Hicaz sınırlarından birkaç kilometre uzaklıktaki Al-Mudavara bölgesine veya şu anda Suudi Arabistan olarak bilinen bölgeye gelmesi izlenmiş. Özellikle, Maanın güneyindeki bölgelerde işçilerin karşılaştığı zorluklara rağmen, sınır bölgesinin kuzeyine ulaştı, ancak onlara inşaat, anıt ve demir çubukların döşenmesinde büyük deneyim kazandırdı. İşçilerin karşılaştığı en büyük zorluk, işçilerin bu dağlık yüksekliklerin kaya kesme aşamasında büyük çaba sarf etmek zorunda kaldıkları dağlık araziymiştir, böylece demiryollarını oyulmakta olan kayalık yollardan geçirebilmişler.Tebük ve Salih arasındaki bölge, topografyası nedeniyle en uzun tünelin inşasına tanıklık eden alanlardan biridir,Tünelin Tebükten ve aynı zamanda Salih kentinden uzun bir sırt üzerinde ulaşılan en yüksek noktaya kadar teslim edildiği yer ,Yüksekliği, bir kısmı Hass Sanaa ve Dar Al-Hamra istasyonları arasında bulunan 1200 metre yukarı ulaşmıştır. Hicaz hattı üzerinde yer alan en önemli ticari alanlardan biri olan El-Ula bölgesine, önemli konumu için önemli bir istasyon olacak olan demiryolu ile 1907 yılında ulaşılmış, ancak işçilerin karşılaştığı zorluklar ve hastalıkların yayılması, Meday Salihin de büyük bir depo haline geldiği El-Ulanın savunması için de önemli bir istasyon olacağı kararına yol açmıştır.Demiryolunun 322 kilometrelik bir uzunluğu uzatılmış, bu da El-Ula ile Medineye kadar olan mesafe, Bağdattan bin işçinin işe alındığı yere, askeri rezervde bulunan Osmanlı askerlerine ek olarak, güney kesiminden demiryolunun inşasına katkıda bulunmuşlar.1908 yılına gelindiğinde, Sultan II. Abdülhamid, bazılarının sadece rüyalarda olarak tanımladığı bu hattın kurulmasıyla Sultanın ve Devletinun büyüklüğünün ortaya çıktığı Medinede demiryolunu açmıştır. Neticede, demiryolunun inşaatının tamamlanması ve açılmasıyla birlikte, Hicaz hattının sorunsuz bir şekilde çalıştığı ve altı yıllık çalışma döneminde, hacıların sayısının arttığı ve mal, malzeme ve ticaretin taşınmasının arttığı 1908 yılından sonra yüksek gelirler elde etmiştir, ancak hattın kurulmasının temeli Medineye hacılara hizmet etmek olmasına rağmen, Hayfaya giden şube hattı, hattın toplam gelirlerinin dörtte üçünü, Akdenizden geçen Şamın yoğun nüfuslu bölgelerinden gelen yolcular olarak, trenin haftada üç kez Şam'dan ayrıldığı ve planlandığı gibi iki buçuk gün boyunca mesafeyi kat ettiği Hayfaya ulaşmıştır.<sup>63</sup>

---

<sup>63</sup> James nicholson, a.g.e, s,320.

Mark Sykis de dahil olmak üzere bazı yolcular tarafından trenlerin seyahatte büyük bir konfora sahip olmadığı, sürücülerin deneyim eksikliği ve onlar için bazı güvenlik önlemlerinin bulunmadığı anlatılanlara rağmen, bazı istasyonlardaki gecikmenin resmi saatlerden itibaren yolculuğu dört güne kadar çıkarılmıştır. Bununla birlikte, bu demiryolu, yolcular için 40 günlük bir yolculuk olan demiryolunun inşasından önce, demiryolu gelirlerinin artırılmasında navlun operasyonlarının önemine ek olarak, karayolu taşımacılığında önemli bir gelişmeyi temsil ediyordu.

Osmanlı Devleti'nun hazinesine ulaşan gelirler, kahve ve şekerli malların taşınması yoluyla o dönemde tanık olunan ekonomik hareketle canlanmasına katkıda bulunuyordu. Halıların yanı sıra ahşap, benzin ve tahılın yanı sıra Hicaz Nehrinden gelen ihracat hurma, süt ve koyun derileridir. Hicaz Demiryolu, bazı bölgelerdeki kanunsuzluğu sona erdirmek için büyük bir askeri güç oluşturdu ve askerler, güvenliği istikrarsızlaştırma girişimlerini caydırmak için ekipmanlarıyla hızla ulaşmışlardır.<sup>64</sup>

## **h) Hicaz Demiryolunu Akabe Körfezi'ne Kadar Götürme Düşüncesi ve Çalışmalar.**

Osmanlı Devleti, Mısır'da Süveyş Kanalının açılmasının, Osmanlıların sınırlı olduğu için Mısır üzerinde mutlak otoriteye sahip olmadıkları gerçeğini, İngiltere, Fransa ve Rusya gibi yabancı güçlerin dikkatini Mısır'a çekeceğine inanıyordu. Öte yandan Osmanlılar, Muhammed Ali Paşa döneminde kanalı açıp yöneterek Mısır'daki zayıf otoritelerini güçlendirmek istemişler, bu da Osmanlı Devletinin oradaki varlığını güçlendirme politikasını netleştirmiştir. Osmanlı Devleti kıyılarındaki yakın bölgelerde kontrolünü ve gücünü açıkça kaybettiğinden, Rusya Kırım ve Kafkasya adalarını ele geçirmeyi başardı, Sırbistan özerklik kazandı ve Yunanistan, kendi kendini yöneten Romanya ile bağımsızlığını ilan etmiştir. Osmanlı Devletinin rekabeti, Fransanın Cezayiri işgal etmesi ve hanedanların Arap Yarımadasının büyük bir bölümünü yönetebildiği Suudi Arabistanda hareketlerin başlamasıyla bölgelerini kontrol etme ve sömürgeleştirme konusunda artmıştır.<sup>65</sup>

<sup>64</sup> James Nicholson, *a.g.e*, s,325-326.

<sup>65</sup> Durmuş Akalın, Süveyş kanalı (açılışı ve Osmanlı Devleti'ne etkisi 1854-1882) , Denizli,2006, s,21.

Aynı şey Mısır'da da Muhammed Ali Paşa'nın ömür boyu ailesinin hükümdarı olarak atanmasından ve yarı bağımsız yönetiminden sonra yabancıların ilgisini ve Mısır'daki projelerini gösterdi ve Süveys Kanalı da yabancı çıkarlardan biriydir.

Sömürgeciliğin özellikleri, Fransa'nın Akdenizde gücünü empoze edip artmasıyla bölgede genişlemeye başlamış, İngiltere ise Kızıldenize yerleşmeye ve kontrol etmeye çalışmıştır. Ancak Osmanlı Devleti, Kızıldenizin güvenliğinin, bölgedeki varlığının ve otoritesinin nedenlerinden birini oluşturmuştur, aynı zamanda Hicaz bölgesi üzerindeki kontrolü de temsil ettiği için çok önemli olduğunu düşünmüş, bu nedenle Osmanlı Devleti ve Mısır yöneticileri, Mısır ve bölgenin güvenliğinin doğrudan Kızıldeniz ile bağlantılı olduğunu teyit etmiş, bu da bölgeye herhangi bir dış müdahalenin önlenmesinin ve bu konuda tehdit edilmesinin önemini artırmıştır.

Avrupa ülkeleri, Osmanlı Devletinin küçülen gücüyle bölgede küresel ticareti artırmaya çalışırken, Süveys, Cidde, Yemen ve bu ticaretin ulaşacağı birçok bölge de dahil olmak üzere Avrupalıların gözünde Osmanlı Devleti topraklarında gerçek emeller olduğu haberi İstanbul'a ulaştığından, Osmanlıları bu haberlerin geçerliliğini araştırmaya ve kontrolleri altındaki bölgelerdeki durumu yeniden değerlendirmeye sevk etmiştir.<sup>66</sup>

İngilizlerin Kızıldenizi kontrol etme planı ve hiçbir ülkenin onu ve Aden Körfezini kontrol etmesine izin vermediklerini ilan etmeleri, İngilizlerin Kıbrıs'a yerleşmesi içindeydi. Daha sonra Osmanlı Devletinin egemenliği altındaki bir dizi bölgeyi kontrol ettiler, burada Mısır, Somali ve Sudanı Ugandaya kadar işgal ettiler, burada daha önce Adeni kontrol ettiler, özellikle 1839 yılının başında, Yemen üzerindeki kontrollerinin Yemen bölgeleri, Hicaz ve özellikle Arap Yarımadasının geleceği için büyük bir tehdit oluşturduğu yerlerdir. İngilizlerin Yemenlileri Osmanlıya karşı çevirmek için Yemen'de kendi kontrolleri altında bir hükümet kurmayı amaçladıkları, silah ve parayla destekledikleri, amaçlarına ulaşmak için bölgeye ajan göndermenin yanı sıra, en önemlisi Hicaz bölgelerini kontrol etmek ve Osmanlı kontrolünden çıkarmaktadır. Hicaz Demiryolunun kurulmasının yaygın nedenlerinden biri, Osmanlı Devleti için askeri, siyasi ve ticarî, çünkü Süveys Kanalı'nın İngiliz kontrolü bu hattın uygulanmasını gerekli kılmıştır.<sup>67</sup>

<sup>66</sup> Durmuş Akalın, Süveys kanalı (açılışı ve Osmanlı Devleti'ne etkisi 1854-1882) , Denizli,2006, s,21.

<sup>67</sup> Turan, Namık Sinan , **a.g.e.** s,220.



Osmanlılar, Süveys Kanalına ihtiyaç duymadan ve İngiltere veya başka bir ülkeyle savaşa girmeden kontrolleri altındaki bölgelere asker ve takviye gönderebilmişlerdir. Sultan II. Abdülhamid, Arap bölgelerindeki nüfuzunu artırmayı hedeflemiş ve uzun süre demiryolunun gelişi ve Akabe Körfezine bağlanması için plan çizmiş, bu da Osmanlı'nın Süveys Kanalına bağımlılığını sona erdirmiş ve aynı zamanda Kızıldenize erişim sağlayacak ve Arap bölgelerinde tırmanan İngiliz propagandası karşısında Osmanlıların gücünü teyit etmiştir.

Hicaz hattının inşası projesi, Süveys Kanalına duyulan ihtiyaç fikrinin ortadan kaldırılmasını sağlamıştır, çünkü askerlerin hızla gelmesi ve Osmanlı Devleti bölgelerine yönelik herhangi bir ayaklanma veya saldırıya karşı takviye kuvvetlerin gönderilmesiyle askeri açıdan önemli bir rol oynayacaktır. Çoğu bölgede Osmanlı varlığını güçlendirmeye yardımcı olacak ve ulaşılması zor bölgelerde olası savaş veya isyan durumlarını sona erdirecek askeri faaliyetlerin artması, Ve ayrıca, İngiliz sömürgeciliği tarafından tehdit edilen Hicaz ve Yemenin korunması ve mühimmat ve silah tedariki, ancak Hicaz hattının inşasının asıl amacının, hacıların gelişini kolaylaştıracağı ve büyük bir dini hizmet sunacağı için mükemmel bir dini amaç olduğu kamuoyuna duyurulmasını kaçırmamıştır.<sup>68</sup>

### **1) Hicaz Demiryoluna Karşı Bedevilerin Olumsuz Tavırları**

Bir yandan Bilâd-i Şam'dan bedevi kabileleri ile Hicazi bedevi kabileleri ve diğer yandan Osmanlı Devleti arasında sürekli bir çatışmaya tanık olunan dönem, on altıncı yüzyıldan on sekizinci yüzyıla kadar olan dönemdir. Çoğunlukla Bilâd-ı Şam hac kervanlarının toplanması, sevkiyatı ve korunmasıyla ilgili idi. (Bilâd-ı Şam, Kürdistan, Azerbaycan, Kafkasya hacıların yanı sıra Anadolu, Balkanlar ve İstanbul'dan gelenleri temsil etmektedir) Saldırıları Bilâd-ı Şam bedevileri ve Hicaz'daki bedevileri arasında ceretan eder, bunlar konvoyları sürekli olarak gözetlerdi. Saldırdıklarında aralarında anlaşmazlıklar çıkar, bunun çıkış sebebinin başında en önemli nedenlerden birisi "Sürra" fonlarının taksimi ve bölüşümü ile ilgilidir.<sup>69</sup>

<sup>68</sup>Turan, Namık Sinan , a.g.e, s,220.

<sup>69</sup> Faour, İbrahim, Bedevi Aşiretlerinin 19. ve 20. Yüzyılın Başlarında Levanten Hac Konvoyu ve Hicaz Demiryolu Üzerindeki Konumu , Ürdün ,2005, s, 35.

Osmanlı Devleti gözetiminde kervanlar bölgelerden geçerken hırsızlıktan korumak için Bedevilere ödemeler yapılırdı. Ancak bazen Osmanlı Devleti ile ilişkiler kötüleştiğinde bedevilerle anlaşmak çok zor olurdu. Ancak daha sonraki dönemde, özellikle on dokuzuncu yüzyılda, kervanlara yapılan kabile saldırıları azaldıkça, Osmanlı Devleti arasındaki ilişkiler de değişmişti. Bedevilerle başa çıkma şekli askeri güçle değil, kabilelerin sevgisini kazanarak, onlara karşı politikayı değiştirerek, onlara destek vererek ve hacıları korumada onlardan yararlanarak. Sonuç olarak, aralarındaki ilişki çoğunlukla düşmanca olmaktan çok Osmanlılar ile kabileler arasındaki ilişki dostane ilişkilere doğru dönüştü.

Bir örnek vermek gerekirse, Beni Şakir Şeyhi 1757'de kendi bölgesindeki hac kervanına saldırmış, kervan adamlarının çoğu öldürülmüş ve paraları yağmalanmıştı. Bu olay Osmanlı Devleti ile Bedeviler arasındaki ilişkinin, özellikle de hacıların yolunun güçlüğü ve etkisiyle bir dönüm noktası olmuş. Beni Şakir kabilesi daha sonra Şam valisine hacıların bir ücret karşılığında taşımak için develer sağlamaya katkıda bulunmuştur, Çünkü Osmanlı Devleti onları kalelere ve uzak bölgelere malzeme taşımak ve onları korumak için görevlendirmişti. Örneğin Şeyh Beni Şakir el-Feyzi kuzuları 32000 kuruş için Şam'dan, Maan kalesine taşımak üzere görevlendirilmişlerdi. Şeyhlerine ödenen hediyeler karşılığında hacılara bin deve temini içinde Anze kabilesiyle ilişki gelişirken, Ürdün bölgelerindeki bedeviler hacıların taşınmasına ve onlara erzak sağlanmasına yardımcı olmuşlardı. el-Leythanah ve Akabe yakınlarında yaşayan el-Alaveene gelince, kabilenin üyeleri arasında belirlenen 1500 dirhem tahmin edilen bir hediye aldıkları için hacıların kervanlarına sürekli olarak telif hakları uygulanmıştır. Osmanlı Devleti tarafından kervan güzergâhı üzerinde otoriteye sahip olduğu düşünülen güç ve kontrole sahip aşiretlerden biri de Havran arasındaki bölgeyi kontrol eden ve kontrolünü Osmanlı Devleti'nden 60 bin lira kadar ücret alan Ürdün'de Zerka kalesine kadar geniş alandan sorumlu olan Velid Ali aşiretidir. On dokuzuncu yüzyılında, hac kervanlarıyla ilgili ilişkiler ve meseleler değişmişti. Özellikle kervanlarla ulaşımın kara yollarından deniz yollarına çevrilmesi, 1869'da Mısır'da Süveys Kanalı'nın açılmasından sonra hac ulaşımının deniz yoluna dönüştürülmesi, ayrıca, kervancının, valiler yerine askeri kişilerle muhatap olması önemli bir değişimdi. Ancak yine de kervanların güvenliği ve korunmasında kabilelerle iş birliği vardı.<sup>70</sup>

---

<sup>70</sup> Faour, İbrahim Alshraah, **a.g.e**, s,35-37.

Yukarıdaki örneklerden, Osmanlı Devleti'nin bedeviler ve kabileleriyle olan ilişkisinin birçok dönüşüme tanık olduğunu, bazı zamanlar sağlam, bazılarının ise gevşek olduğunu göstermiştir. Beni Şakir kabilesi ile olan ilişkilerinde 1879'da topraklarından geçerken kervanlardan birine saldırdılar ve bu saldırı kervanı koruyan Osmanlı askerleri ile Benî Şakir kabilesinin üyeleri arasında bir savaşa tanık olunmuş ve savaş dört saat sürmüştü <sup>71</sup>.

Sürrenin meblağlarını elde etmek için sürekli çabalarına rağmen, on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren, kervanların giderlerinde ve finansmanında bir düşüşe tanık olunmuştu. Daha önceleri geliri 350.000 bin sterlin miktarına ulaşan bir kabilenin daha sonra bu miktar yaklaşık olarak 43.000 sterline düşmüştü. Osmanlı Devleti'nin aldığı önlemler, hacıları kutsal yerlere taşıırken ödenen meblağlar karşılığında deve temin etmek için kabilelerle yapılan anlaşma ve taahhütlerden sonra daha da azalmış 1877 yılında 39.000 sterline düşmüştü. Bazıları, Osmanlı hükümetinin, kervan emirini kendisi atadıktan sonra hacıların rotasını kontrol edebildiğine ve bu yönetiminin askeri bir komutan tarafından yapılması gerektiği görüşündedir <sup>72</sup>.

Osmanlılar aşiretlere destek sağlamada bir nevi denge kurarken, zaman zaman hacıları taşıma görevi Benî Şakir kabilesine verilmişti. Daha sonra görev, Osmanlı Devleti'ne yakın olan Velid Ali gibi başka bir kabileye verildi ve burada hacıları taşımaya ve Medine'de kabul etmenin yanı sıra yol boyunca develer ve ihtiyaçlarını sağlama vaadinde bulunmuştu <sup>73</sup>.

Osmanlı Devleti'nin büyük aşiretlere yaklaştığı, hatta bazı aşiret ve aşiret şeyhlerini birçok hedelerle taltif ettiği, bazılarını rütbe kazandırdığı görülürken, Osmanlı Devleti tarafından ilçelerden birinin müdürü olarak atandığı, kabileleri kendilerine çekme ve hac kervanlarını korumalarından memnuniyet duyma politikası izlediği görülmektedir. Bu değişimlere göre, kaynaklar, on dokuzuncu yüzyılın son döneminde, saldırı sayısının 5 saldırıyı geçmemesi nedeniyle, altıncı, yedinci ve on sekizinci yüzyıllarda hacıların kervanlarına yönelik saldırıların 27'ye ulaşmıştı. Bu, Osmanlıların yolu kontrol etme ve bedevilerle ilişkilerini güçlendirme hükümlerini ifade etmektedir. Yirminci yüzyılın başlarında, Osmanlı Devleti, Ürdün'ün doğu bölgelerinde olduğu gibi, kontrolünü genişletmek için Karak şehrinde kabileler üzerindeki kontrolünü sağlamıştı. Fakat yine de kabilelerin bölgelerine girdiklerinde hac kervanlarını

---

<sup>71</sup> Faour, İbrahim, **a.g.e**, s 36.

<sup>72</sup> Musa ,Süleyman, Ürdün'de: Gezinlerin Görüşlerinden 1875-1905, Amman, 1974, S,67-69.

<sup>73</sup> Faour, İbrahim, **a.g.e**, s,47 .

korumaktan sorumlu olan kabilelerin başkanlarına bağış ödemek zorunda kalmıştı. Osmanlı Devleti kabilelere, özellikle de şeyhinin yıllık maaş aldığı el-Huveyta kabilesine ve Beni Attia kabilesine ödemelerin ve maaşların devam ettiği, şeyhlerin de Osmanlı Devleti'nden yıllık maaş aldıkları görülmektedir. Daha sonra Osmanlı Devleti, kabileleri Medine valisine boyun eğdirmek istediği için kendilerine sıkıntı veren bedevi kabilelerine karşı harekete geçmiş ve onlara karşı güç kullanmıştı. Bu yüzden Şam ordusundan Yenbu ve Medine arasındaki bölgelerde Bedevileri kontrol etmesini istemişti.

Yirminci yüzyılda Hicaz Demiryolu'nun, Şam'dan Medine'ye doğru giden güzergahında Osmanlılar tarafından inşaatın başlatılmasının arkasında bedevi kabilelerinin durumunun da olduğu anlaşılmaktadır. Bunlardan en önemlileri şunlardır:

**Birincisi:** Yolculukta çölden geçerken yaşanan zorluklar ve sıkıntılarla kutsal mekanlara varması ve sonra geri dönme süreci yaklaşık üç ay sürmüştür.

**İkincisi:** Osmanlı Devleti'nin tren, araba ve iletişim araçları gibi modern ulaşım araçlarına ve yöntemlerine sahip olması açısından zayıflığı, onu sürekli olarak kabileler ve onlara karşı saldırı tehlikesiyle karşı karşıya bırakmıştır.

**Üçüncüsü:** Hacıların ulaşımını kolaylaştırmak, güvenli bir şekilde geliş ve dönüşlerini sağlamak, hacca kolay ve yara almadan ulaşmak.

**Dördüncüsü:** Osmanlı Devleti, kendisini zayıflatmaya çalışan ülkeler karşısında güçlü olduğunu göstermek istemiş, dolayısıyla bu hattın kurulması, dini öneminin yanı sıra, Osmanlı Devleti'nin hâkimiyetinin güçlenmesine ve geliş hızına ve askerlerinin kontrolü altındaki bölgelere transferine katkı sağlayan askeri bir öneme sahip olmuştur.

**Beşincisi:** İngilizlerin kontrolünden sonra hacıları taşımak için Süveyş Kanalı'na alternatif bir hat kurulması, böylece kanalın kullanımının zorlaşması ve konvoyların karadan geri dönmesi ve tekrar aşiretlerin kontrolü altına girmesidir.<sup>74</sup>

---

<sup>74</sup> Faour, İbrahim, a.g.e, s, 53-55.

Kabilelerin, ekonomik kayıplara ek olarak, tehdit olarak gördükleri bu projenin yapılmasına karşı durdukları, bu nedenle kabilelerin her yıl bin deve kiraladıkları ve hacıların kervanlarını korumak karşılığında büyük meblağlar topladıkları, özellikle 1908'de Harb ve Attia kabilelerinin, Osmanlı Devleti'nden gelen büyük mali getiriye kaybetme korkusundan kaynaklandığı birçok şiddetli saldırı başlatılmış. Öte yandan, bu hattın kurulmasının Osmanlı Devleti'ni kendilerine karşı güçlendireceğinden, bunun da onlara askerlerin hızlı bir şekilde bölgelerine taşınmasına yardımcı olacak hızlı ve geniş bir ulaşım aracı sağlayacaktır. Ayrıca kabileler Osmanlıların askerlerini her bölgeye ulaştırmasından korkuyorlardı<sup>75</sup>

Hicaz hattının inşasında çalışan işçiler, Ürdün'ün doğusunda olduğu gibi, bu saldırıların bu projeyi genişletme çalışmalarını durdurmayı amaçladığı telgraf hattına yapılan saldırılardan anlaşılmaktadır. Bedevi aşiretlerinin kayıpların farkında olmaları, kervanların hacıların taşınması mevsiminde çok büyük kapasitede olduğu bilinmektedir. Osmanlı Devleti'nin onlara ve bu kabilelerin şeyhlerine hediye ödemeyi bırakmasının ardından, Osmanlı Devleti'nin, hattı ve işçilerini bu saldırılardan korumak için birçok askeri takviye gönderme mecburiyetinde bırakmıştır. Bunu biraz daha açıklaamamız gerekirse, askeri malzemeler Maan yakınlarına, 1907'de Beni Şakir kabilesinin, tekrarlanan saldırılarını püskürtmek için orada bulunan askeri garnizona ulaşmıştı. Ürdün'ün doğusundaki bedeviler, telgraf hatlarına ek olarak hattın uzatılmasında çalışan işçilere saldırmışlardı. Bu tür saldırıların amacı projenin çalışmasını durdurmaktı, Çünkü bedeviler hattın uzatılmasından kaynaklanan kayıplarının boyutunu fark ettiler ve böylece hacıları taşımayı bıraktılar, Bunun sonucunda devlet de bedevi kabilelerinin şeyhlerine yıllık bağış ödemekten vazgeçti. Böylece Osmanlı hükümeti 1907'nin başında Maan yakınlarındaki Osmanlı askeri garnizonuna askeri malzeme göndermiş Saldırılarından korunmak için, Hicaz demiryolu projesine bir yıl içinde tamamlanmasından ve işletilmesinden sonra yapılan saldırıların sayısı 1908'de 128 sayısına ulaşmıştı. Saldırıların tel kesmek, binalara ve istasyonlara zarar vermek, demir parmaklıkları sökmek ve yolculara saldırmak ve yağmalamak arasında değişmektedir<sup>76</sup>.

<sup>75</sup> Halid Hamoud es-Saadoun, Hicaz Demiryoluna Aşiretlerin Direnişi, Nedenleri ve Gelişmeleri, 1988, s.302.

<sup>76</sup> Faour, İbrahim, a.g.e, s, 56-57.

Bazı bedevi kabilelerinin eylemlerine ve hatta saldırılarına rağmen, diğer kabileler Osmanlı Devleti'nin hattı kurma kararını desteklemeye devam etmişlerdi. Çünkü şeyhleri ve bu kabilelerin liderleri Şam valisinden kendilerine gönderilen hediye ve aidatları almaya devam etmişlerdi. Doğu Ürdünün el-Hüveytat ve Benî Şakir gibi kabileler, Benî Şakir'in hacıların taşınması ve demiryolunun korunmasındaki hizmetleri için 4.000 kadar meblağ aldıkları görülmektedir<sup>77</sup>.

Öte yandan, Osmanlı Devleti bu Bedevi boylarının eylemlerine ve Sikka ve tesisine karşı tekrarlanan saldırı ve saldırılarına göz yummadı, çünkü Bedeviler MS 1910'da Karak Devrimi olarak bilinen şeyden yararlanarak bu dönemdeki saldırılarını gerçekleştirdiler. O dönemde Osmanlı otoritesi, başkomutan Sami Al-Farukiye (Huvrani seferinde) bu kabilelere karşı önderlik ettiği bir kampanya verdi ve Osmanlı Devleti bu saldırıları Hicaz treninin hareketine karşı sınırlayacağını görmüştür. Huvrani seferi kabileler üzerinde geniş bir etkiye sahiptir, çünkü kabileleri takip eden müfrezenin komutanı, saldırılarda kullanılan (88) silaha ulaştıkça yanlarında bulunan silahları toplayabildiler ve Osmanlı kuvvetleri demiryolunun bazı kısımlarından yağmalanmıştır. Saldırılara katılan şeyhlerinin tutuklanmasının yanı sıra.<sup>78</sup>

hepsi Ürdün bölgelerinden gelen ve Şam'a gönderilerek hapse atılan Osmanlı kuvvetlerinin misyonu, Beni Sakhr aşiretini, özellikle de Hreişa aşiretini, Sarhan kabilesini ve şeyhleri tutuklanan El-Nuhud aşiretinin disipline edilmesinden sonra sona ermiştir.

### **i) Hicaz Demiryolu'nun Hizmete Açılış Töreni ve Çalışmaya Başlaması**

Tamamlanan ve aktif hale getirilen tüm hatlar başlatılmış, Hayfa-Ürdün hattı 1904 yılında tamamlanmasının ardından doğrudan üzerinde çalışılmış, tamamlanmasının ardından hizmete girmiştir, bu da Osmanlıların Akdenize ulaşmasını sağlayan hattın inşasının tamamlanmasının ardından 1905 yılında başlanan Ürdün-Muzeyirib hattı için de aynıdır. 1908 yılı Temmuz ayında Yanbu-Medine hattının açılışına tanıklık ederken, Şamın Tebüke kadar olan 693 km uzunluğundaki kısmı 1907 yılında hizmete girdi ve inşaat hattı Yeşil Kaleye ulaşabilmiştir. Açılan ve çalışılan ve 237 km'lik bir alana yayılan ilk hat, trenlerin haftada yedi trenle ileri geri işletildiği, ikisi yük ve nakliye malları, ekipman ve ticari malzemelere bölündüğü Şam-Amman hattı iken.<sup>79</sup>

<sup>77</sup>Lewis, Norman , Nomads and Settlers in Syria and Jordan, 1800–1980 , 2009,s,302.

<sup>78</sup> Halil Rıfat el-Hurani, Hourani kampanyası ne yaptı, Şam, 1911, s.,2 .

<sup>79</sup>Hülâgû, Metin , Hicaz Demiryolu (Sultan II. Abdülhamid'in Dev Projesi), Mısır, s. 228-229.

1903 yılında, Hicaz demiryolu, Şam şehri ile Amman şehri arasındaki bölüme bağlanmış, ardından demiryolu hattı, hattın bu bölümünü açmak için büyük bir kutlamanın yapıldığı Maan şehrine ulaşmıştır. Kızıldeniz'e ulaşılırken Maan'dan Akabe Körfezi'ne bir şube hattı uzatılarak ulaşılmışlar, Maan ile Hayfa arasındaki mesafe 400 km, Maan ise Akabe Körfezi'nden 124 km.dir. Demiryolunun inşaatı nihayet 1905 yılında Hayfa'ya tamamlanmış, burada Akdenizin eşiğine kadar Hicaz hattına ulaşmak için Dera şehrine bağlandı ve aynı yıl demiryolu hattına ulaşmıştı ve El-Mudavaraya ulaşmak için uzatılmıştır ve daha sonra çalışmalar Mada'in Salihe ulaşmaya devam etmiştir.

Hattın saldırılardan, özellikle de Akabe bölgesine olan yakınlığından korunması gerekiyordu ve Mısır ve İngilizlerin kontrolü altındaymış, bu yüzden hattın korunmasını sağlamak için Tabayı kontrol etmek gerekiyordu. 1906 yılında Sultan II. Abdülhamid, Taba'ya gönderilmek üzere ek olarak iki tabur askerin donatılmasını emretti ve Akabe'ye doğru sevk ederek orayı kontrol etmeyi başarmıştı. Ancak bu durum, Osmanlı'nın Akabe'yi kontrol etmesinden memnun olmayan İngilizleri, Osmanlı kuvvetlerinin on günlük süre içinde Taba bölgesini boşaltmasını aksi takdirde ve 10 günlük bir süre içinde İngiliz kuvvetlerinin karşılık hareketine geçeceği söylentisi üzerine savaşa neden olacak herhangi bir çarpışma korkusuyla Osmanlı kuvvetlerini geri çekmelerine neden olmuştur.<sup>80</sup>

Bu dönemde Sultan Abdülhamid'in dileği, demiryolundaki işçilerin, teknisyen ve mühendislerin sadece Müslümanlardan olması idi. Bu Kadrolarla hat üzerindeki çalışmalarının devam etmesiyle 1907'de el-Ulâ'ya, ardından 1908'de Medine'ye ulaşabilmişlerdi. 1909 yılında Sultan II. Abdülhamid'in iradesi ile hattın işletilmesi ve Şam ile Hayfa arasında her gün mal ve yolcu yüklü uçuşların başlatılması için bir tören düzenlendi. Haftanın her üç günü, Şam'dan Medine'ye hareket ederken, hattın bakımı ve işlenmesi için gerekli askeri malzemeleri ve inşaat malzemelerini, gerektiğinde onları kutsal yerlere taşımak için gerekli diğer özel araçlar da eklenmiştir.<sup>81</sup>

---

<sup>80</sup> Faour, İbrahim, **a.g.e.**, s, 56-57.

<sup>81</sup> Ufuk Gülsoy, **a.g.e.**, s.443 .

Medine'ye giden yol boyunca irili ufaklı birçok istasyonu içeren hat, Hicaz hattında çalışan "cami bir katarın tahsis edildiği istasyonlardan başlayarak namaz vakitlerinde yolculara birçok hizmetler verilmekteydi. Şam-Maan hattının açılışında yapılan kutlamalar, trenin geçtiği istasyonlarda çiçekler, çeşitli süslemeler ve resmi karşılama törenleriyle yapıldı, Bu süre içinde trenler,kutlamalar nedeni ile kendileri için hazırlanan zamandan daha fazla bu istasyonlarda durdukları için gecikmelr olmuştu.1908 yılı, özellikle 23 Ağustosta, Medine'ye gelen tren mesafeyi sadece beş günde kat edebilmişti. Sultan II. Abdülhamidin tahta çıkışının otuz ikinci yıl dönümünde yapılması planlanan merkezi açılış töreninin 1 Eylül 1908'in ilk günü hazırlıklar yapılmış ve açılış düzenlenmişti. Açılışa devlet ve aşiret liderlerinin ileri gelenleri katılmışlardı <sup>82</sup>.

Açılış törenin düzenlendiği bir başka istasyon da el-Enberiya adı verilen Mescid-i Nebevi'ye 1 km mesafede bulunan istasyondur. Ayrıca, Şam-Tebük hattı olarak bilinen, 192 km uzunluğa ulaşan bu hatta, Tebük Camii'nde kılınan sabah namazının kılınmasında hazır bulunanların hepsinin katılması ve Şam Müftüsü'nün namazı kıldırması ile yapılmıştı. yer aldığı açılış töreninin faaliyetlerinden biriymiş. Burada hazır bulunan herkes Sultan Abdülhamid'e dua ederek hattı tamamlama başarılarından dolayı Allah'a niyazda bulunmuşlardı <sup>83</sup>.

Tören bitiminde katılımcıların "Yaşasın Padişah" sloganları attığı Tebük Askeri Hastanesi'nin inşaatına başlamak için temel atma töreni yapıldı. Demiryolu hattının inşaat çalışmalarına katkıda bulunan ve inşaat taburuna ait olan askerler tam bir aylık maaşla taltif edildiler. Katılan heyetler Suriye'den, Arap şeyhlerinden ve liderlerinden olup, barış ve dualarını başarı ve sağlık için Sultan II. Abdülhamid'e temennide bulundular. Kurbanlar kesildi, yiyecekler hazırlandı ve kutlamalar bir sonraki sabaha kadar devam ederken, şeyhler, askerler ve orada bulunan herkes de dahil olmak üzere katılımcılara tatlılar ikram edildi. Yakılan ateşler ve sokaklara asılan fenerlerle kutlamalar uzun süre devam etti ve orada bulunanların hepsi, padişaha dua ve niyazda bulundular<sup>84</sup>.

---

<sup>82</sup> Hülâgû, Metin, **a.g.e.**, s. 228-229.

<sup>83</sup> Gülsoy,Üfuk, **a.g.e.**, s.443 .

<sup>84</sup> Hülâgû, Metin, **a.g.e.**, s. 228-229.



Son törenler, Eylül 1908'de Mekke Şerifi tarafından Medine'ye gönderilen yüzlerce halk ve vatandaşın katıldığı Hicaz Demiryolu'nun tamamlanmasıyla gerçekleşmiştir. Açılışa, Hicaz bölgesinde görev yapan nazırlar, makam sahipleri, müftüler, alimler ve emniyet ve güvenlik sahipleri gibi önemli şahsiyetlerin katılması ile yapıldı. Böylece hattın 1300 km uzunluğundaki son kısmı tamamlanmış oldu, hattın tamamlandığı tüm istasyonların açılış törenleri yapılmış oldu

85

Padişah tarafından görevlendirilen ve Hicaz Hattı Komitesi olarak bilinen heyet, Hicaz Hattı boyunca ve Sultan II. Abdülhamid adına kurulmakta olan ana istasyonların açılışını yapmakta ve bu istasyonların açılması için resmi ve büyük kutlamalar düzenlemekteydi. Demiryolunun açılma sürecinde Medine aydınlatılmış, Hicaz hattının yapılması ile şehre ilk defa elektrik getirilmişti. Elektrikle ilk aydınlatma işlemi Mescid-i Nebevî'de başlatılmıştı. Telgraf hattının Medine'ye ulaştırılması ile Medine'yi doğrudan Osmanlı Dâhiliye Nazırlığı'na bağlamıştır. Aralarındaki iletişimin bağımsız ve doğrudan olduğu yerlerde, tüm istasyonlar Şam, Medâyin-i Salih, Maan, Amman ve Der'a gibi diğer istasyonlardan geçen telgrafla bağlanmış oldu<sup>86</sup>.

Aralarında istasyon ve demiryolları kurulması ile hatların tamamlanmasından hemen sonra işletmeye alınma hızı, hattaki taşımacılık işlemlerinden aylık toplanan gelirlerin artmasına katkı sağlayarak aylık 1000 liraya ulaşmıştır.<sup>87</sup>

## **j) 1908-1914 Yılları Arası Hicaz Demiryolu**

Sultan II. Abdülhamid'in Hicaz hattı olarak adlandırılan demiryolunun kurulmasında 33 yıl gibi uzun bir süre saltanatta kalması ve idareyi elinde bulundurması büyük önem taşımaktadır. Sultan II. Abdülhamid'in Osmanlı Devleti'nin ekonomik, siyasi ve askeri alanlarda yaşadığı zor durumlardan ve krizlerden kurtulmasına katkıda bulunacak çözümler etrafında siyaset üretmiştir.

88

<sup>85</sup> Hülâgû, Metin, a.g.e, s. 228-229.

<sup>86</sup> Science Encyclopedia, Hejaz Railway,

[https://www.marefa.org/%D8%B3%D9%83%D8%A9\\_%D8%AD%D8%AF%D9%8A%D8%AF\\_%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%AC%D8%A7%D8%B2](https://www.marefa.org/%D8%B3%D9%83%D8%A9_%D8%AD%D8%AF%D9%8A%D8%AF_%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%AC%D8%A7%D8%B2)

<sup>87</sup> Hülâgû, Metin, a.g.e, s. 228-229.

<sup>88</sup> Faour, İbrahim, a.g.e, s, 424

Demiryolunun kurulması Osmanlı Devleti'nin gücünü ve Arap Yarımadası bölgelerindeki siyasi etkisini artıracakını, demiryolunun Osmanlı ekonomisini canlandırmaya yardımcı olacağı ve büyük ekonomik destek sağlayacağı için tüm bu faktörler büyük önem taşımaktadır. Ancak bunlardan en önemlisi, hattın kurulmasının Sultan II. Abdülhamid'in vizyonuna göre İslam birliğini artıracakı İslam dünyası arasında Osmanlı Devleti'nin sahip olacağı dini etkidir.

Demiryolunun yapımı 1908 yılında Şam'dan Medineye kadar tüm ana hatlar tamamlanmış, kurulan ilk istasyondan Medine'deki son istasyona kadar hattın uzunluğunun 1303 km.ye ulaştığı ve 1909 yılında Sultan II. Abdülhamidin ölümünden sonra Hayfa hattının kurulmasıyla hattın uzunluğunun 1464 km'ye ulaşmıştı, 1911 yılında şehirleri ve önemli alanları ana hatta bağlamak için şube hatlarının genişletildiği Hicaz Demiryolu'nun yapımında çalışmalar devam etmiş, böylece demiryolunun uzunluğu Birinci Dünya Savaşı yıllarından, 1918 yılına kadar tamamen 1900 km. olmuştur<sup>89</sup>.

### **.j.I. Hicaz Demiryolu'na Yeni Hadların Yapımı Düşüncesi**

Farklı ülkelerden kutsal topraklara giden hacılar her zaman zorluklarla ve sıkı çalışmalarla karşı karşıya kaldılar. Bu tehlikeyli yolculuk sonunda Medine'ye ve ardından Mekke'ye ulaşacak ana yolların yapımı büyük önem taşımaktaydı. Hacıların aldığı en önemli ana yollar Mekkeye giden Şam yolu ve Kahire'den, Sina'dan Mekke'ye giden ana yoldu. Ayrıca Basra'dan Mekke'ye ve San'a'dan Mekke'ye giden sahil yolu, Sana'a'dan Mekke'ye giden ve Amman'dan Mekke'ye Yemen yollarından geçen ana yol, bunlar hacıların yıllardır aldıkları ve Şam, Kahire ve Bağdat'tan başlayan en önemli ana yollardır. Bu yollar geliştirildi ve hacıların ana hizmetleri ve ihtiyaçları sağlanmış, burada kuyular ve sarnıçlar kurulmuş, buna ek olarak, asfalt yollara inşa edilen köprüler ve barajların yanı sıra kalelere ek olarak bu zamana kadar hala var olan tabelalar ve kutular inşa edilmiştir.<sup>90</sup>

---

<sup>89</sup> Faour, İbrahim, **a.g.e**, s, 424

<sup>90</sup> Assi Eman, *The Dynamic Of Linear Settings : Hijaz Railroad , Palestine ,2004,s,2.*

Hicaz hattının yapım ve inşaatı, Suriye’de Havran bölgesinde bulunan ve hacıların çektiği kara yolu boyunca ilerlediği, Şam’dan Der’a şehri üzerinden Medine’ye ulaşmak için yola çıktıkları, böylece Asya ve Anadolu bölgelerinden Şam’a gelen hacıların, Medine’ye ulaşmak için aynı mesafeden ihtiyaç duydukları kırk gün yerine beş gün içinde ilk istasyondan Medine’ye ulaşabilmeleri için başlamıştır. İlk istasyondan son istasyona kadar olan hattın uzunluğu Şam’dan başlayarak 1320 kilometreydi ve daha sonra Suriye’nin güneyinde bulunan ve iki hatta bölünmüş olan Basra’dan ayrılmaya başlamış, birincisi güneye Ürdün’e, ikinci hat ise Filistin’e kadardır. Yürüyüşüne Şam’dan başlayan Hac hattı, Havran ovasından geçer, el-Muzeyrib’i takip eder ve Suriye’nin güney bölgelerinde Der’a’ya ulaşana kadar yürümeye devam eder ve daha sonra Ürdün’e doğru yürümeye devam eder, burada sırasıyla Mafrak bölgesi ile Zarka, Amman ve Maan bölgesi olmak üzere birçok şehirden geçer, Hicaz bölgelerine girene kadar güneye doğru yürümeye devam eder ve daha sonra Hicaz Demiryolu’nun son istasyonu olan Medine’ye ulaşmaya devam edilir.<sup>91</sup>

Hicaz Demiryolu hattı, 132 lokomotife kadar olan bir dizi lokomotifi içerir ve ayrıca filusunda 1700 kamyonun yanı sıra bir tesis, binalar, şehirler, kitabeler, kayalar üzerine yazılar, çizimler, bu lokomotiflerin aksesuarlarının bu demiryolunda çalıştığı tarihi dönemi belgeleyen yazıtlar ihtiva etmektedir. Hicaz hattı, hattın kuruluşunun ve çalışmalarının hikayelerini ve tamamlanincaya kadar karşılaştığı zorlukları anlatan bugüne kadar hala ayakta duran birçok duraktan geçirdi. el-Burak boyunca kuzeye doğru geçen el-Ûlâ’nın kuzeyinde yer alan ve şu ana kadar hala mevcut olan Dârü’l-Hamra istasyonu ve diğer istasyon olan el-Mutâlaa istasyonuna 24 kilometre uzaklıktadır.

Hicaz Demiryolu, el-Mutâlaa istasyonunun güneyinden Ebu Taka istasyonuna kadar uzanırken, 19 km’lik bir mesafe ve aynı zamanda Ebu Taka istasyonunun yanı sıra Vâdi’il-Hamda şube istasyonu olarak kabul edilen diğer önemli istasyondan da 16 ana kilometre mesafeye sahiptir. Ayrıca birbirine yakın Medâyin-i Salih istasyonu ve el-Ûlâ’nın 25 kilometre kuzeydoğusunda Büyük Şami Hacı istasyonları mevcuttur.<sup>92</sup>

---

<sup>91</sup> Barlak, Hasan, , a.g.e,s330

<sup>92</sup> internet archive wayback machine , a.g.e,2015

<https://web.archive.org/web/20150924115921/http://www.spa.gov.sa/readsinglenews.php?id=1177731>

Dağ tepelerinde bulunan istasyonlardan biri, el-Atebe bölgesinin 2 km kuzeyinde bulunan Aib istasyonudur. Aynı zamanda, Şam hac yolu üzerinde bulunan büyük ve ana istasyon olan Vâdi'l-Kurâ istasyonu olarak bilinen el-Ûlâ bölgesinde bir istasyon da takip ediyordu. Ayrıca, el-Bâdae istasyonu, el-Ûlâ'nın güneyinde 16 km'lik bir mesafede, ardından Mutran (Matran) ovasının 20 km güneydoğusunda bulunan Zümrüd istasyonu dışında 7 istasyon daha vardı. Küçük olan bu istasyonların Medine'ye gelmeden önce demiryolu içlerinden geçer. Bu istasyonlar, büyük siyah taşlardan inşa edildikleri için çok eski olmaları ile karakterize edilirdi <sup>93</sup>.

## **j.II. Hicaz Demiryolu'nun Çalışması ve Sağladığı Faydalar**

Hicaz Demiryolu'nun tamamen açılması ve uzak bölgelerde çok sayıda sivil işçi ve askerin katkıda bulunduğu inşaat işlerinin tamamlanmasıyla ,demiryolu hattının, Der'a - Zerka kısmı, Eylül 1902' nin ilk gününde açılmış ve daha sonra 17 Kasım 1902'de Zerka-Amman hattını tamamlamak için buradan fayda sağlanmıştı. 1903 yılında açılışı yapılacak olan Ümmü Der'a hattı, bir yıl sonra, önemli şahsiyetlerin, ileri gelenlerin, önemli devlet adamlarının ve askeri liderlerin katılımıyla düzenlenen resmi bir açılışla hizmete girmiş ve açılış 1904'te gerçekleşmişti. Hat, demiryolunun inşasına rağmen, yolcuların, ticari mallara ek olarak, inşaat araçlarının yanında taşınabildiği mesafeye kadar hacılar da taşınmıştır. 1907 yılına kadar 700 km'lik bir mesafenin yapımı tamamlanmıştı. Daha sonra bu mesafe Tebuk'e kadar varmış ve 800 km'den fazla yolun yapımı bitirilmiştir. Ayrıca Hayfa-Şam hattının inşası da Tebuk'e kadar tamamlanmıştı <sup>94</sup>.

Çok sayıda sivil işçi ve askerin katkıda bulunduğu inşaat işlerinin tamamlanmasıyla, pek çok faydaları beraberinde getiren Hicaz Demiryolu her şeyden önce, askeri amaçlara hizmet etmeye başladı. Birinci Dünya Savaşı'nın da etkisiyle demiryolu ile taşınan asker sayısı hızla artarak 147.587'ye ulaşmıştı. Nakliye askerlerine ek olarak, askeri mühimmat da demiryolu ile taşındı. Bu arada Hicaz Demiryolu, Süveyş'e bağımlılığı azaltmıştır. Hicaz Demiryolları sayesinde Osmanlı Devleti'nin hakimiyeti bölgede ağırlık kazanmıştır. Bölgede zaman zaman meydana gelen isyanlar demiryolları ile asker sevkinden dolayı çabuk bertaraf edilmiştir. <sup>95</sup>

<sup>93</sup> internet archive wayback machine , a.g.e,2015

<sup>94</sup> Çetin, Emrah Çetin, Türk Basımına Göre Hicaz Demiryolu/1918-1900( According to Turkish Press Hedjaz Railway (1900-1919),Erciyes, 2010,s. 110

<sup>95</sup> Öztürk,Said , <https://www.umranhareketi.com/sayfa.php?detay=1908--hicaz-demiryolu-hizmete-girdi> , 2005.

Osmanlı hakimiyeti, demiryollarıyla birlikte Suriye'nin güneyinde geniş bir alanı etkilerken, sınırlı bir alanda ve çoğunlukla Hicaz'daki hat boyunca etkili olmuştur. Hicaz Demiryolu'nun bölgede getirdiği en görünür siyasi değişim Medine'de görülmüştür. Hicaz Demiryolu ve telgraf hattı sayesinde İstanbul ile Medine arasında doğrudan iletişim kurulmuş, şehir muhafızları ile bölge ve merkez arasında resmi yazışmalar daha seri ve güvenilir yapılmaya başlanmıştır. Bu gelişmeyle birlikte şehrin siyasi önemi daha da artmış, 1908'den sonra ek bir bina takviyesi ile doğrudan Dâhiliye Nezâreti'ne bağlanmıştır. Akabinde 2 Haziran 1910'da Hicaz Valiliği'nden ayrılarak müstakil hale getirilmiştir. Bu tarihlerde şehirde iki okul ve İttihat ve Terakki Partisi'nin yerel bir kolu kurulmuştur. 1913 yılında devlet Medrese-i Külliye adında bir yükseköğretim kurumunun temellerini atmış ve burası ,1914 yılında eğitime açılmıştır. Medine'ye yakın sultan adına bir cami inşa edilmiş ve Ayne'z-Zerka suyunun demir borularla şehre akmasına izin verilmişti. Bu arada Harem-i Şerif elektrikle aydınlatılmış. 1911'de Medine'de planlanan onarım çalışmaları başlatılmıştı. Artık vali ve hicazda görevlendirilen diğer görevliler demiryolunu kullanmışlardı. Olası bir savaşta Süveyş Kanalı kapatılsa bile Hicaz ile iletişim demiryolu ile sağlanabilir duruma gelmişti. Bu bağlamda demiryolu, I. Dünya Savaşı sırasında Süveys Kanalı'nın Osmanlı gemilerine kapatılmasından sonra büyük hizmet vermiştir. Suriye'deki Dördüncü Ordu'dan gelen tüm askeri sevkiyatlar, Hicaz Demiryolu üzerinden Sina ve Filistin cephelerine taşınmıştır. 1914-1918 yılları arasında asker sevkiyatında olduğu gibi Hicaz Demiryolu, tahıl taşımacılığında da hayati bir rol oynadı. Hicaz bölgesinde patlak verecek bir isyan, demiryollarının sağladığı ulaşım kolaylığı ve lojistik destekle hızlı ve etkili bir şekilde bastırılabilir duruma gelmişti<sup>96</sup>.

### **k) Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Hicaz Demiryolu**

Hicaz Demiryolu'nu kurma fikri Osmanlı Devleti için bir maceracıydı, çalışmalar başlamış ve ilk hatları 1900 yılının Eylül ayının ilk gününde genişletilmiştir. İnşaat çalışmaları ve hattın açılışı, ana hatlarda çalışmanın tamamen tamamlandığı 1908'de tamamlanmış, ancak yan hatların bunları kurma ve diğer alt bölgelere genişletme çalışmaları Birinci Dünya Savaşı yıllarına kadar devam etmiştir. Demiryolunun uzunluğu, 1918'de, 1900 kilometrekaredir.<sup>97</sup>

---

<sup>96</sup> Said Öztürk ,2005

<sup>97</sup> Çetin, Emrah, **a.g.e** , s110

Osmanlı Devleti ve Hicaz Demiryolu'nun tamamlanmasına katkıda bulunan ve bağışta bulunan Müslümanlar, hattın tamamlanmasında önemli bir rol oynamıştır, Ancak tüm Müslümanlar için hesaplanan bu büyük başarının hedef alınıp yok edilmesi ,bu hayati çizgiden ve onun dini, ekonomik ve askeri boyutlarından kurtulması, o dönemde İslam birliğinin zayıflatılması amaçlanmıştır.

Hicaz hattının askıya alınmasının en önemli nedenlerinden biri, Mekke Emiri'nin İngilizlerle işbirliği içinde gerçekleştirdiği, Şerif Hüseyin'in, Osmanlıların Müslümanları bir arada tutmak için kendisine destek sağlama girişimlerine rağmen, ayrılmanın ve Osmanlı yönetimi altında kalmamanın daha iyi olduğunu düşündüğü isyandır. Hırsı ve vizyonu, yönetimi altında birleşik bir Arap Devleti kurabilmek ve Arap Yarımadası bölgesinin otoritesi altında tabi olacağı kral olmaktadır. 1916'da Osmanlılara karşı isyanı, kendisine her türlü kolaylığı ve ayartmayı sağlayan İngilizlerin tam desteği ile başlamıştır. Çünkü Lavrens liderliğindeki İngiliz ajanlarının ve istihbarat subaylarının bu isyanı desteklemek ve başarılı kılmak için katıldığı bedevi kabileleri tarafından bu isyana yardım edilmiştir. İsyanın devam ettiği, 1917 ve 1918'de demiryolunun bombalanması sonucu büyük hasara yol açtı ve Hicaz hattı büyük kayıplar vermiştir.

Hicaz ve Irakın İngiliz kontrolündeki bölgelerinin yanı sıra Asir, Suriye ve Yemen'de Osmanlı Devleti'nin komutası altındaki tüm kuvvetler, " Mondros Mütarekesi" olarak bilinen ateşkese göre müttefiklerin emirlerine boyun eğdiler. Ateşkesin 16. Maddesi, 1918'de Osmanlı Devleti ile İtilaf Devletleri arasında yapılan anlaşmaya göre bu güçlerin teslim olmasını öngörüyordu ve bu, Osmanlı Devleti'nin Arap Yarımadası üzerindeki dört asır süren kontrolünün sona erdiğinin ilanıydı <sup>98</sup>.

### **k.I. Dünya Savaşı Yıllarında Hicaz Demiryolu'nun Kullanımı**

Hicaz bölgesi, Osmanlı Devleti için dini, ekonomik, askeri ve hatta siyasi statü açısından büyük önem taşımaktadır. Çünkü Osmanlılar Hicazı en önemli vilayetlerden biri olarak görüyorlardı. Ayrıca Mekke Emiri Şerif Hüseyin ve Osmanlı valisi olarak görev yapan Vehib Paşa güçleri Osmanlı Devleti'nin gücünü, zayıflıkları ise Osmanlı Devleti'nin zayıflığını temsil ettiği için Osmanlı otoritesini temsil ediyorlardı. <sup>99</sup>

---

<sup>98</sup> Çetin, Emrah, a.g.e , s110

<sup>99</sup> Abdurrahman, Abdurrahimahim, Arapların Modern ve Çağdaş Tarihi, 1420, 2006, s. 305-306

1914'te I. Dünya Savaşı başladığında, Osmanlılar savaşa katılmak durumunda kaldılar ve Almanya'nın müttefiki olarak yer almışlardı. İngilizlerin Asya bölgelerine yönelik politikası, bu bölgelerin Osmanlıların kontrolü altındaki zayıf noktalara ve özellikle o bölgedeki Arap tebaaları üzerinden saldırmak olduğunu, İngilizlerin Osmanlı Devleti'ni zayıflatmak anlamına geldiğine inanmaları yatmaktadır. Bu bölgelerdeki Arapların Osmanlı'ya desteği büyüktü. Fakat bazılarında korku da vardı, Ancak Osmanlı yönetiminden duyulan memnuniyetsizlik, onları Osmanlılara karşı isyan etmeye iten şeydir. İngilizlerden Araplara onları ikna etmek ve onların yanında durmak için verilen birçok garanti ve vaat, Araplar ve İngilizler arasında böyle bir isyan için verimli olan topraklarda sürekli iletişim sağlamıştır. İngilizlerin istihbarat hareketleri Osmanlı Devleti'ne karşı uzun süredir devam ediyordu. 1914'te İstanbul'da çalışan İngiliz büyükelçisi, hükümetine bir Arap operasyonunu Osmanlı'ya karşı desteklemesi gerektiğini bildirmişti. Nitekim, daha savaşın başında Osmanlı Devleti karşısında hasım olarak yer almıştı. İngilizlerin başarı vizyonları, Şerif Hüseyin ve Vehib Paşa'nın açgözlülüğünden dolayı ve iki taraf arasındaki gerginliğin büyük ölçüde artması ve bu anlaşmazlığın Birinci Dünya Savaşı'ndan önce olması nedeniyle aralarındaki anlaşmazlığın tırmanmasına dayanıyordu. Hicaz'daki Osmanlı hükümdarı Vehib Paşa Osmanlı otoritesini kendisini desteklemeye ve Şerif Hüseyin'e karşı yanında durmaya çağırdı. Bu da bir yandan Babiâli ile Osmanlı hükümeti ve diğer yandan Mekke Emiri Şerif Hüseyin arasındaki ilişkiyi gerginleştirmişti. Çünkü aralarındaki gerginlik ve anlaşmazlık iki tarafın birbirini ortadan kaldırmayı düşündüğü bir aşamaya ulaşmıştı. Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla eş zamanlı olarak gerçekleşen Büyük Arap İsyanı olarak bilinen ayaklanma 1916'da İngilizler tarafından kıskırtılmış ve desteklenmişti. Şerif Hüseyin, isyancı Arap siyasi mahkumların, İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin liderlerinden Cemal Paşa tarafından idam edilmeden önce affedilmesini talep etmişti. Ancak Cemal Paşa isteğini reddetti ve Hicaz'daki Osmanlı kışlasına ateş açılmasıyla, Şerif Hüseyin Osmanlılara karşı Arap isyanının başladığını duyurdu Mekkede Osmanlılara karşı gerçekleşen ve Şam'da teslim olmalarıyla sonuçlanan Şerif Hüseyin bin Ali önderliğinde büyük bir savaş yaşanmış, ancak Medine valisi olan Fahri Paşa, Şerif Hüseyin'in Medine'de kendisine 5.000 kişi ile uyguladığı kuşatmaya iki yıl yedi ay dayanabilmişti, Osmanlı'nın bölge üzerindeki kontrolünün sona ermesi, bölgenin bağımsızlığı ve kendisine verdikleri sözler doğrultusunda İngilizlerle savaşa katılması karşılığında kontrolü altına girmeyi hayal ettiği birleşik.<sup>100</sup>

<sup>100</sup> Abdurrahman ,Abdurrahimahim, a.g.e, s. 305-306

bir Arap bölgesinin oluşması Şerif Hüseyin'in şartlarından biridir. İngilizlerin, şerif Hüseyin ile bu anlaşmaları Fransa ve İngiltere arasında, Franso-Georges Picos tarafından yürütülen ve kendisi ile İngiliz delegesi Mark Sykis arasında gerçekleşen Sykis-Picos Anlaşması olarak bilinen ve anlaşmanın Bereketli Hilal'in ve Osmanlı Devleti'ne ait kontrol edilen diğer bölgelerin bölünmesini öngördüğü bir anlaşmadır. Fransız konsolosu ayrıca , Mart 1916'da müzakerelere başladığı anlaşmaya girmek ve katılmak amacıyla anlaşmanın şartlarını Ruslara sunmak için Petersburg'a gitmelerini istemişti. Rusya'nın anlaşmayı kabul etmesi ve anlaşmaya girmesi için, Âsitane (İstanbul)'den payına düşeni alması, ayrıca İngiliz ve Fransız hükümetlerinin taleplerini kabul etmek için Rusların kontrolü altındaki boğazların onlar tarafından kabul edilmesine bağlı idi. Bu gizli belge daha sonra yayınlanınca, Cemal Paşa, Araplar ve Osmanlılar arasında uzlaşma talep eden iki mektup gönderdi ve bu mektubu Emir Faysal ve Cafer el-Askeriye göndermişti. Ancak İngiliz hükümeti uzlaşma girişimini öğrendiğinde, Şerif Hüseyin'i Osmanlıların müttefikler ve Araplar arasındaki farklılıkları körükleme girişimleri olduğuna ikna etti ve Şerif Hüseyin'in İngilizlere güvenmesi ve İngiliz hükümetinin ve müttefiklerinin kendisine vaad ettiği tüm vaatlerine inanması için onu ikna etmeyi başarmıştı. Sultan Abdülhamid zamanında yapılan demiryolu hattı, askeri teçhizatın, askerlerin ve savaşlar için gerekli tüm malzemelerin sağlanmasına katkıda bulunduğu için Osmanlılar için askeri öneme sahipti .Ancak Büyük Arap İsyanı sırasında isyancılar, kuşatma sırasında Medin'eye ulaşan bu desteği durdurmak için demiryolunun bazı kısımlarını tahrip etmişlerdi. Arap savaşçılardan demiryolunun imhasını isteyen, planlayıcı ve destek sağlayıcı İngiliz istihbarat ajanı Lavrens'tır. İsyancılara mayın temini ve demiryolunun geçtiği bölgelerdeki imha mekanizmaları ile Şam'dan Medine'ye Hicaz hattında bulunan tünel ve köprüleri bertaraf ettiği güzergahtır. Osmanlı Devleti'nin kontrolünün sona ermesi ve demiryolunu etkileyen sabotaj eylemleriyle Hicaz hattı kısmen durduruldu ve ulaşım sağlanamadı. Birinci Dünya Savaşı sonrası yapılan Mondros Andlaşması ile Hücaz Demiryolu Hattı trenin geçtiği ülke tarafından dahili olarak işletildi ve I. Dünya Savaşı ile İngiliz sömürgeciliği arasındaki dönemde, topraklarında bulunduğu ülkeler tarafından kullanıldı. Hattın daha ihmal edildiği ve tamamen durduğu II. Dünya Savaşı'ndan sonraki döneme kadar, özellikle de Filistin Arap bölgesinden izole etmeyi amaçlayan bazı Siyonist örgütler tarafından Filistine giden kısmın tahrip edilmesiyle birlikte kullanılmaya devam edilmiştir.<sup>101</sup>

---

<sup>101</sup> Abdurrahman, Abdurrahim, **a.g.e**, s 307-308.



## k.II. Şerif Hüseyin İsyânında Hicaz Demiryolu

Hicaz hattının tamamlanması için açıklanan temel amaç, hacıların Mekke'deki Kabe'ye ulaşmaları için hizmet vermek ve hacıların Biladi Şam'dan Hicaz bölgesine ulaşımını kullanarak en hızlı ve en kısa sürede ulaşımı kolaylaştırmaktır. Ancak Osmanlı Devleti'nin yirminci yüzyılda Sultan II. Abdülhamid'in iktidarının son ermesini ve Nisan 1909'da Osmanlı Devleti'nin liderliğinden tahttan indirilmesi açısından şahit olduğu olaylar, demiryolundaki çalışmaların durdurulmasına neden olmuştur. İslam ülkelerinden gelen bağış ve yardımların durduğu yerde, demiryolunun inşasına karşı çıkan denetim kararları ek olarak, Hicaz bölgesinde bulunan Osmanlı kuvvetlerini güçlendirerek bunu bir tehlike olarak gördükleri için, bu güçlerin Hicaz hattını kullanarak Mekkeye ulaşmaları kolaylaşacaktı.

Birinci Dünya Savaşı'nın 28 Haziran 1914'te başlamasıyla, demiryolunun Medine dışında uzatılması ve yapımı durdurulmuş oldu. Şerif Avn'ın 1905 yılında görevinin bitmesi ile Hicaz hattına fazla bir katkısı olmamıştı. Aslında daha önce de demiryolunun inşası için herhangi bir maddi veya manevi destek sağlamamıştı. Bunu yapabilmesi için her şeyden önce Osmanlı kuvvetlerini güçlendirme ve askeri teçhizatı istediğiniz zaman kolay bir şekilde taşımalarına imkan verilmesi gerekirdi. Şerif Avn, projenin tamamlanmasına karşı durmak ve Bedevi kabilelerinin demiryoluna karşı isyanlarını ve saldırılarını her zaman desteklemen Hicaz bölgesine getirmek için tamamlamaya çalışmanın yeterli olduğuna inanıyordu. Bütün ülkelerden ve Kızıldeniz limanlarından gelen hacıları taşımak, Medine'ye ve daha sonra Mekke'ye erişimlerini kolaylaştırmak için develeri kullandıklarını, bunun onlara büyük miktarda para sağladığı ve ayrıca bazı kabilelerin Şerif Aun'un hacılara koruma sağladığı yönünde bilgiler vardır. Şerif Avn'ın 1905'te ölümünden sonra Mekke Şerifi görevini yeğeni Şerif Ali bin Abdullah'a devretmişti. Hat Mekkeye ulaşır ulaşmaz bölgede Osmanlıların kontrolünün daha da genişleyeceğine inanıyordu. Hattın inşasını engellemeye devam etti ve onu durdurmaya ve Mekke'ye ulaşmasını engellemeye çalışmıştır. Bu eylemleri üzerine Osmanlılar onu görevinden görevden almış ve Kahire'ye sürmüşlerdi.<sup>102</sup>

---

<sup>102</sup> Nizar Elvan Abdullah, Yapım Aşamaları ve Fuar Standının Tarihi Bir Vizyonu (Hicaz Demiryolu, Fikir ve Yapım, Fuar Standı),2014,s 8-9.

Osmanlılar daha sonra İstanbulda yaşayan Şerif Muhammed İbn Avn'ın oğlu Abdülilah Paşa'yı, Mekke Şerifliğine atadılar. Bu şahıs ta ailesini ve eşyalarını Şerifin görevlerini almak için Hicaz'a göndermiş, ancak 28 Eylül 1908'de ayrılmadan günler önce öldü ve İstanbul'da gömüldü . Bundan sonra, Şeriflik boşalınca Şerif Hüseyin bin Ali taraftarları ile Avn ailesinden Şerif Ali Haydar Paşa tarafından temsil edilen ez-Zaid arasındaki çatışmaya neden olmuştur. Her ailenin kazanmaya çalıştığı, ancak Şerif Hüseyin'in oğlu Prens Abdullah'ın peşinde koştuğu ve birkaç tarafla iletişimi ve Osmanlı Devletindeki yetkilileri babası Şerif Hüseyinin emirlikteki uygunluğu konusunda ikna etme arayışı boşuna olmadığı ve sonuç verdi. Şerif Hüseyin Hicaz şerifi olarak geri döndü.Bu görevi devralmak için on beş yıl aradan sonra Âsitane (İstanbul)'deki sürgün yerinden ülkesine gitti ve kendisine verilen tüm yetkileri korumaya ve o zamanlar sadrazamın Osmanlı Devleti pozisyonundaki konumu kadar önemli olan ofisinin tüm görev ve geleneklerini uygulamaya kararlıydı.

Şerifin dönüşünden sonra Osmanlılarla ilişkileri güzel ve iyi idi. Çünkü 1910'da Necid'deki Suûdîlere karşı Osmanlılar lehine bir kampanya düzenlemişti. Daha sonra, 1911'de Asir bölgesinden Osmanlılara Macid Bin Ali el-İdrisi'ye karşı başlatılan büyük bir kampanya izledi. Bu ilişkiler, İttihat Terakki'nin iktidara kavuşması, 1909'da Sultan II. Abdülhamid'e karşı yaptığı darbe ve Osmanlı Devleti üzerindeki kontrolünden sonra tekrar geri dönmeye ve kötüleşmeye devam etmişti. Şerif Hüseyin, iktidardaki İttihat Terakki Fırkası'nın emirliği yönetme yetkisini azaltma girişimlerini daha sonra iktidar partisinin üyelerini Hicaz içindeki temsilcileri aracılığıyla işlerini yapmaya ve siyaseti halkına çağırmaya ve çalışmalarına karışmamaları konusunda bilgilendirmek için Mekkedeki yönetim ve idare gücünü kullanma yöntemini ortaya koymayı amaçlamıştı

Bu mesele Osmanlıları, şerefli mevkiini devirmeyi ve Mekke'deki nüfuzunu paramparça etmeyi düşünmeye sevk etmişti. Vehib Paşa 1913-1915 yılları arasında Hicaz bölgesi valisi olarak atanmış kendisinden önceki validen daha büyük ve daha geniş yetkiler verilmişti. Valinin başarmaya çalıştığı en önemli projelerden biri, Osmanlı makamları için Şam'dan Mekke'ye hızlı erişimi sağlamak için Hicaz Demiryolu'nun uzatılmasının tamamlanmasıydı. Ancak bu proje Şerif Hüseyin'i endişelendirmiş ve Osmanlılarla çatışmasının yakın olduğuna ve kaçınılmaz olduğuna kanaat getirmişti.<sup>103</sup>

---

<sup>103</sup> Nizar Alvan Abdullah, **a.g.e** ,s.9-10.

Şerif Hüseyin ile Osmanlı Devleti arasındaki en belirgin anlaşmazlık ve sürekli anlaşmazlık noktası Hicaz Demiryolu'nun uzatılmasının tamamlanmasıydı. Şerif Hüseyin, demiryolunun uzatılmasını durdurmak ve Medine'den Mekkeye olan bölümünü tamamlamak için büyük çaba sarf etmiştir. Oğlu Abdullah bin Hüseyin'in anılarına göre, Şerif Hüseyin'in demiryolunun uzatılmasına karşı çıkmasının nedenleri, kabilelere verilecek zarardan kaynaklanıyordu. Bedeviler hac zamanı, develer aracılığıyla hac yolcusu taşırlar, bu taşımacılık onlar için önemli bir kaynak teşkil ederdi. Şerifin gösterdiği şey buydu ve diğer açıklanmayan nedenler, onurunu tehdit edeceği ve egemenliğini kaldırmanın habercisi olacağıdır, Çünkü hattın gelişi, Osmanlı kuvvetlerinin bölgelerine kolayca ulaşması anlamına gelmekteydi. Bu da onları Osmanlıların otoritesine tabi kılacaktı., Tüm bu pozisyonlar, demiryolunun tamamlanmasını engellemeye ve Hicaz'ı gelecekte Osmanlıların kontrolünden uzak tutmaya çalışmak için önemli bir nedendir. Şerif Hüseyinin oğlu Şerif Abdullah ile yaptığı görüşmede hattın tamamlanıp Mekkeye teslim edilmesi konusunda Osmanlı Devleti'nin verdiği tavizlerin birkaçı şunlardır:

1. Hattın gelirlerinin üçte birine kadar olan payı şerife tahsis edilir ve şerif bunu harcamaya yetkilidir.
2. Şeriflik makamı, ölümünden sonra bile ailesi ve çocukları için ve ömür boyu devam eder. Şerife, projenin tamamlanmasında kendisine yardımcı olması için emrinde büyük kuvvetler verilecektir.
3. Bedevileri, Şerif'in emrinde olmak üzere çeyrek milyon sterlin ayırarak desteklemektedir.

Şerif Hüseyin, kendisine sunulan tüm teklifleri reddetmiş ve bunu kendisine teklif edilen bir rüşvet olarak değerlendirmişti. Bu tekliflerin kabul edilemeyeceğini ve bedevi kabilelerine Hicaz hattına doğru düşmanca ve kışkırtıcı tutumunu sürdürmüştür.

Şerif gelişen şartlara göre zaman kazanmaya ve ertelemeye çalışmış, ancak Osmanlı baskısı altında projeyi kabul etmek zorunda kalmıştı. Nitekim oğlu Şerif Abdullah'ı 1914'te Âsitane (İstanbul)'ye gönderdi ve Şerif Hüseyin başkanlığındaki projeyi incelemek için bir heyet kurulması ve Şeyhülislam'ın üyeliği şartıyla babasının onayını sunmuş. İki nazırın yanı sıra Hicaz'a su ulaştırılması, Medine ile Mekke arasındaki yol üzerinde köylerin kurulması proje çalışmalarına başlanmadan önce.<sup>104</sup>

---

<sup>104</sup> Nizar Elvan Abdullah, a.g.e ,s9-11.

iki tarafın bir çözüme ulaşamaması ve aralarındaki anlaşmazlığın devam etmesi, Bu ziyaret, I. Dünya Savaşı'nın çıkmasına neden olan Avusturya Veliabd Prensi'nin öldürülmesinden iki gün sonra gelmiş, böylece Osmanlı Devleti savaşa katılmak durumunda kalmıştı. C Almanya ile ittifak kurdu, bu da projenin kurulması fikrini erteleme ve daha sonra bu güne kadar üzerindeki çalışmaları durdurmanın nedeniydür.<sup>105</sup>

## **1) Osmanlı Devleti'nin Yıkılmasından Sonra Hicaz Demiryolu**

Orta Doğu, Abbasilerden sonra pek çok bölünmelere sahne olmuştur. Bu bölünme Yavuz Sultan Selim'in 1517'de Mısır'ı almasına kadar devam etmiştir. Bu tarihten , Osmanlı Devleti yıkılana kadar Orta Doğu Osmanlı hakimiyeti altında yeniden bir araya gelmiş ve 400 sene barış içinde yaşamıştır .

Ortadoğu, Osmanlı Devleti egemenliği altına girdi ve özellikle de 1534'te doğrudan Babıali tarafından yönetilmiştir. Osmanlılar tarafından, her vilayet paşaların veya hakimlerin kontrolü altında oldu. Sultan tarafından merkezi hükümetin temsilcileri olarak atandılar. Vilayetler kendi içinde sancaklara, kazalara ayrıldı. Irak'ta Bağdat, Basra, Kerkük ve Basra olmak üzere dört vilayete bölündü. Ayrıca Bilâd-ı Şam, (Büyük Suriye), Suriye, Lübnan ve Filistin olmak üzere üçe bölündü. Bu yüzden Büyük Suriye olarak adlandırıldı, Burası ayrıca kendi içinde Sayda, Akka, Trablus, Şam ve Halep vilayetlerine ayrıldı.

Araplar ve Osmanlılar arasındaki kültür farklılığına rağmen, Osmanlı Devleti'nin egemenliğini koruyan, ancak din ve ahlakın ortak faktörü onları birleştirdi. Bu Hristiyanlar gibi azınlıklar için bile aynıydı ve ayrıca Osmanlıların gelişi, ticareti geliştirdi, iç ve dış pazarlara açılmaya katkı sağladı. Devletin oluşturduğu ticaret, tüccarlara kolaylıklar sağladı ve ticaret hattının Dicle nehrinden, Basra Körfezi'ne ve Kızıldeniz'e açılması, bölgenin ekonomik hareketinin canlanmasına katkı sağlamıştır. Türk müdahalesinden çok az etkilenmiş olan bu bölgelerin sakinleriyle iletişim kurmak için kullanılan Arap diliydi. Bu durumda Osmanlı yönetiminin kontrolü altındaki Arap bölgelerinin kültürel özgürlüğünün korunmasının bir parçasıydı. Arap dili, literatüde daha yaygın olarak korunmuştur.<sup>106</sup>

<sup>105</sup> Nizar Elvan Abdullah, a.g.e ,s10-11.

<sup>106</sup> el-Atavî Ahmed, Morgan, Hempler, Hicaz Demiryolu Projesi, Fransa, 2015, s. 15-18.

(Tüm Müslümanlar için dini geleneklerindeki ibadet ve dualarda kullanılması amaçlanmıştır). Arap Orta Doğu'su, tüm emperyalist Avrupalı güçler için bir hırsı. Çünkü, Osmanlı hükümeti ile bir dizi İngiliz destekli vali ve bedevi kabilesi arasındaki sorunların ağırlaşması, bu bölgelerin ilişkileri ve yönetim tarzı kötüleştikçe vehametini daha da artırdı. Her zaman sorunlara neden olan Hindistan yolu İngilizler tarafından kontrol edilmeye çalışıldı. Bu da İngilizleri on dokuzuncu yüzyıldaki çalkantılı olağanüstü şartlardan yararlanmaya itti ve ellerini uzatmak istedikleri toprakları kontrol etme arayışlarını kolaylaştırdı .

Akdeniz ve Hint Okyanusu arasında yer alan bu durum, Fransız müdahalesine ve bölgedeki azınlıkların işlerine müdahale ederek ve azınlıkları koruyarak etkilerinin genişletilmesine katkıda bulunmuştur. On dokuzuncu yüzyılda, Osmanlılar tarafından Katolik Konsolosluğu'na sağladığı koruma yoluyla özel imtiyazlar verilince, Fransızların bundan yararlanarak nüfuzlarını genişlettikleri ve Lübnan Marûnileri ile ilişkilerini artırdıkları ve daha da yakınlaştıkları görülür. I. Dünya Savaşı, Osmanlı Devleti için büyük bir kayba yol açtı. Çünkü savaş Ortadoğu'da yıllardır var olan siyasi sistemin değişmesine katkıda bulunduğundan, geri dönüşü olmayan büyük bir darbe olmuştur. Birinci Dünya Savaşı ile birlikte İngilizler, "Avrupa'nın hasta adamı" olarak adlandırıldığı Osmanlı Devleti'nin zayıflığından yararlandı. Zayıflığın etkisi ve iktidarın ölümü Osmanlılar için arttıkça, İngilizleri on dokuzuncu yüzyılda Arapların Osmanlı yönetimine karşı isyanını desteklemeye teşvik etmişti. Kasım 1914'te İngilizler, Osmanlı Devleti'ni Süveyş Kanalı kontrol etmekle tehdit etmeye başladı. Çünkü Mısır 1914'te İngiliz sömürgeciliği tarafından kontrol edilen ilk ülke oldu ve İngiltere, İngiliz kuvvetlerinin kontrollerini genişletip Osmanlıları Orta Doğu'dan uzak tutabilmeleri durumunda bölgenin, Süveyş Kanalı'nın ve Hindistan'a giden yolun güvenliğinin mümkün olacağını gördü. ancak bu mesele Fransızlarla olan ilişki ve uzlaşmaya bağlıdır ki bu da tüm bölge için bu uzlaşma sonuçlarına bağlıydı. İngilizlerin stratejisi Arapların ve Arapçılığın Osmanlılara karşı isyan için bir kart olarak kullanılması idi. İngilizler ve Arap milliyetçileri Osmanlı'dan ayrılmanın Arapların geniş nüfuzlu büyük bir bağımsız devlet kurmasını sağlayacağına inandıkları ittifaklara girmişlerdi. Bu suretle İngilizlerin Osmanlılara karşı verdikleri desteğe dayanarak, bu milliyetçiler, Osmanlı Devleti'ne karşı müttefiklerle gizli iletişim içinde savaşın başlamasını beklediler.<sup>107</sup>

---

<sup>107</sup> el-Atavî Ahmed, Morgan, Hempler, a.g.e, s 15-18 .

İngilizlerin Körfez bölgesine gelmesiyle birlikte Osmanlılar, Müslümanları koalisyon güçlerine karşı cihada çıkmaya çağırdı, karşılığında İngilizler bölgedeki en güçlü liderlerden biri olduğu için Mekke Emiri Şerif Hüseyini kullandılar. İngilizler, Mısır'ı kontrol ettikten sonra Mac Mahon'u olağan üstü yetkilerle komiser olarak atadılar. 1915'te Şerif Hüseyin ile iletişim kuran Mac Mahon konuşmalarında Arapların Osmanlılara karşı savaşmaya ve Arap kontrolünü yeniden kurmaya hazır olduklarını anladı . Osmanlı yönetimi altındaki tüm Arap bölgelerini kapsayacak, Mezopotamya, Suriye, Filistin, Hicaz bölgesi, Arap Yarımadası tarafından temsil edilen, Şerif Hüseyin'in sözde bağımsızlığının özerklikten başka bir şey olmadığına ve bölgenin İngiliz yönetimi altında olacağına savaş sonrası inanabilmisti.

İngilizler, Şerif Hüseyin'e İngilizlerin büyük ve birleşik bir Arap krallığı kuracağına dair garantiler ve sözler verdiler. Ancak Avrupa hükümetleri, gizli Sykes-Piko anlaşmasının hazırlandığı ve içeriği üzerinde Araplardan uzakta kararlaştırdıkları Orta Doğu'yu bölmek için tam bir gizlilik içinde bir anlaşma imzalamışlardı. Öte yandan, Fransızlar nüfuzlarını ve varlıklarını güçlendirmeye ve kontrollerini empoze etmeye çalışıyorlardı. Fransızların Suriye topraklarının Fransa'ya ait bir toprak olduğunu gördükleri ve " Fransa eş-Şami" olarak adlandırdıklarında, İngilizler de Fransızların kontrolünden sonra Orta Doğu'daki sömürgeleri kontrol etmek için bir yarışa girdiler. İngilizler Suriye'nin Fransız kontrolünün olduğunu kabul etmeyi reddettiler. Ancak kısa süre sonra Suriye'nin kontrolünü onlara vermeyi kabul ettiler, İngilizler çıkarlarını Orta Doğu'nun efendileri olmak için Hicaz bölgesine doğru çok hızlı bir şekilde kaydırdılar. İngiliz siyasetine göre Karadeniz, Akdeniz, Kızıldeniz, Hint Okyanusu ve Hazardenizi bölgedeki petrolü kontrol etme planının bir parçası olacaktı. İlk istasyonunu Şam'dan son istasyon olan Medineye kadar başlatan Hicaz hattı, en önemli dini ve ticari amaçlara hizmet etmiş, hat dokuz yıl boyunca faaliyetini sürdürdüğü için askeri faktörün yanı sıra bu hattın kurulmasının temelini oluşturmaktadır. Osmanlılar ile Şerif Hüseyin arasındaki en önemli anlaşmazlık noktası, Şerif Hüseyin'in Medyen'den Mekkeye kadar şebekenin uzatılması fikrini kabul etmediği bedevilere zarar vereceğini gördüğü Hicaz hattıydı. Bu kabileler Hac mevsiminde hacıların develer tarafından ana gelirleri olarak taşınmasını temsil ettiler ve ayrıca.<sup>108</sup>

---

<sup>108</sup> el-Atavî Ahmed, Morgan, Hempler, a.g.e, s 15-18 .

Hacı mutavaflar olarak tamamlamalarına yardımcı oldular, bunlar oğlu Prens Abdullah İbn Şerif Hüseyin'in anılarında yer aldı.1914 yılında İçişleri Bakanı olarak görev yapan Talat Paşa'yı, Prens Abdullah İbn El-Hüseyin ile bir araya getiren, Paşa'nın Hicaz bölgesindeki durumun kötüleşmesini ve Şerif Hüseyin'in demiryolu hattını tamamlama konusundaki anlaşmazlığını göstergesi idi. Bu görüşmede Osmanlı Devleti tarafından babasına bir ayrıcalık istedi, fakat teklif reddedildi. Sonunda bedevi kabilelerinin demiryoluna, karşı düşmanca tutumunu artırmaya başladığı toplantı, Osmanlı Devleti'nin sona erdirilmesinde etkili olmuştur. Nitekim bundan sonra Şerif Hüseyin, demiryolunu kurma fikrini ertelemeye ve reddetmeye devam etti ve zaman kazanmaya çalıştı. Ancak Osmanlıların baskısı ve sürekli ısrarı altında, prensipte kabul etti ve oğlu Prens Abdullahı 1914'te Âsştâne (İstanbul)'a gönderdi <sup>109</sup>.

Şerif Hüseyin, demiryolu yapımına karşı çıkma fikrinden vazgeçmesi karşılığında bazı şartlar koymuştu. En belirgin şartlardan birisi, Hicaz'da içme suyu sorununa çözüm bulmaktı. Bir sonuca varılamayan bu toplantı, Birinci Dünya Savaşı'nın nedeni olan Avusturya veliaht prens ve eşinin öldürülmesinden iki gün sonra gerçekleşmiştir. I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi, Osmanlı Devleti'nin meşguliyeti ve Almanya'nın yanında katılımı nedeniyle Hicaz hattındaki çalışmaları durdurmak için yeterli sebeplerdendi. I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte İngilizler Hicaz Demiryolu'nu kendi birlikleri için askeri bir tehdit olarak gördüler. Çünkü hat, Osmanlı kuvvetlerinin İngiliz ilerlemesinin önünde geri çekilmesine rağmen, en uzak bölgelere asker, teçhizat, silah ve malzeme taşımada Osmanlı kuvvetleri için büyük önem taşımaktaydı. Ancak Hicaz hattı, Osmanlı kuvvetlerinin hayatta kalmasında önemli bir etken olmuş ve İngilizlerin saldırılarını iki yıl boyunca güney Suriye'de İngiliz üstünlüğüne rağmen püskürtmüş, ancak savunan Osmanlı kuvvetleri için bir istikrar ve güç kaynağı olmuştur. Hattın sürekli kullanımı ve sağladığı askerlik hizmetleri, Hicaz Demiryolu'nun 1917'de Osmanlı Devleti'ne karşı gerçekleştirilen Büyük Arap İsyanı sırasında başlatılan saldırılar sonucunda sabotaja ve kasıtlı hasara maruz kalması nedeniyle Osmanlı varlığının sona erdirilmesinde ilk hedef haline gelmişti. İngiliz istihbarat subayı Lavrens'in Arap isyancıları kışkırtması ve planlaması, hattı havaya uçurmalarına yardımcı oldu, ardından hattı canlandırma ve işletme girişimleri başarılı olamamıştır <sup>110</sup>.

<sup>109</sup> el-Atavî Ahmed, Morgan, Hempler, **a.g.e.**, s 15-18 .

<sup>110</sup> Nazar Elvan Abdullah, Hicaz Demiryolu ve Kutsal Mekke Şerifleri (1900 -1914) Yapım Aşamalarına Tarihi Bakış ve Karşı Tutum, Bağdat, 2014 s. 10-11.

## II.

## BÖLÜM

### 1- BAĞDAT DEMİRYOLU

Sultan II. Abdülhamid, her zaman Avrupa ülkelerinde meydana gelen gelişmeyi yakalamayı planlamış ve Osmanlı toprakları içinde demiryollarının inşasının ekonomik, askeri ve aynı zamanda siyasi güçlerini artıracaklarını düşünmekteydi. Yeni demiryolları inşa etme niyetini açıkladığı İngiltere, Fransa, Almanya ve diğer birçok ülke bu hatları genişletmeye ilgi duyduklarını belirtmişti. Bunun üzerine Avrupa ülkeleri arasında demiryollarını inşa etme ve genişletme imtiyazları için rekabet yoğunlaştı. Bağdat Demiryolları'nın önemi sadece ekonomik çıkarlarla ilgili değil , ayrıca kapsamlı bir siyasi çıkarlar da ihtivâ etmekteyd. Özellikle İngiltere, Bağdat Demiryolunu inşa etme imtiyazlarını kazanmak için çok çaba sarf etti. Çünkü Orta Doğu'daki etkisini güçlendirmek istemekte ve bu da Hindistan ile ticaretinin kara yoluyla gelişmesine katkıda bulunacaktı. Fransa, demiryolunu Suriye'ye kadar uzatarak kendi çıkarlarına ve projelerine ulaşmak isterken, Avusturya-Macaristan Bağdat'a ulaşmak ve Anadolu Demiryolu'nu genişletmek için yoğun çaba sarf etmişti. Avusturya'nın çıkarları Almanya ile hemen hemen ortak ve büyük ölçüde Avusturya üzerinden yolcu ve posta taşınmasına imkan sağlayacaktı. Osmanlı topraklarında demiryolları kurma imtiyazları için Osmanlı Devleti'ne yapılan başvuruların sunulması kesintiye uğramamış, ancak Sultan II. Abdülhamid'in İngiltere, Avusturya ve Fransa ülkelerinin emellerini Osmanlı topraklarından uzak tutmaya çalışmış ve karşılığında demiryollarının inşasını sağlamak için en iyi olarak gördüğü Almanya ile yakınlaşma arayışında olmuştur. Çünkü Almanya siyasi veya sömürge gibi başka hedefler aramayı, hedefleri ekonomik ve finansaldı , İngiltere de dahil olmak üzere diğer ülkelerin aksine, gelecekte inşa ettiği hatları ticaret ve ekonomisini geliştirmek için çalışacaktı. İngiltere, Osmanlı toprakları içinde demiryolları kurma ve bunları inşa etme ayrıcalıklarına sahip olma yeteneğine sahiptir. Ancak Osmanlı Devleti'nin işlerine sürekli müdahalesi ve ayrıca 1878'de Kıbrıs'ı işgali, 1882'de Mısır'ı kontrol etmesi, İngiltere ile Osmanlı Devleti arasındaki ilişkileri kötüleştirmişti. Sadece bu değil, Sultan II. Abdülhamid, İngilizlerin Mısır'ı Hindistan'a bağlama hırslarını görmüş, bu yüzden onlara güveni kaybolmuştu. Bu da Almanya'yı Osmanlılara siyasi düzeyde ve aynı zamanda teknik düzeyde çıkarlarına hizmet ettiği için ideal bir çözüm haline getirmişti <sup>111</sup>

<sup>111</sup> Youssef Hussein Youssef, a.g.e, s. 174-176.



Osmanlı Padişahı II. Abdülhamid'in Avrupa ülkelerine bu ayrıcalıkların tanınması yönünde izlediği politikayı şöyle ifade etmektedir : Herhangi bir karar almadan önce, büyük güçlerin demiryolunun inşasına ilişkin politikasını yeniden gözden geçirmek bizim görevimizdir, çünkü yanlış tavizler verirsek büyük bir hataya ve zarara da düşeceğiz. Örneğin, Belçika her zaman bir demiryolu hattı için imtiyaz istemiş, ancak şüphelerimizi artıran Avusturya gibi İngiltere'nin yörüngesinde olduğu bilinen ülkelerden biridir. Almanya, Osmanlı toprakları içinde birçok demiryolu hattı inşa etmeyi başarmıştır. Özellikle 1871-1880 yılları arasındaki dönemde, Almanya, ürünlerine pazar bulmak için bu demiryollarını genişletmeyi amaçlamıştır. Sultan II. Abdülhamid'in Osmanlı Devleti'ne ait Asya bölgelerini birbirine bağlamak istediği hedefler vardır.1884 yılında Almanya tarafından Anadolu Demiryolu Şirketi adı verilen demiryollarını genişletmek için bir şirket kurulmasına katkıda bulunmuştu. Burada Haydar Paşa'dan Ankara'ya bir demiryolu inşa edebilmiş ve demiryolu Alman Bank Deutsch Bank tarafından finanse edilmişti. Ardından şirket 1893 yılında imtiyazını elde ettiği Eskişehir'den Konya'ya bir hat inşa edebilmiş ve 1896 tarihinde demiryolu tamamlanmıştır. Bu mesele, Almanlar ve Osmanlılar arasında iyi ilişkiler kurmaya vesile olmuştur. Böylece Alman Çarı II. Wilhelm 1889'daki ilk ziyaretinde İstanbul'a gelerek padişahı ziyaret etmişti. Ardından 1898'de İstanbul, Şam ve Kudüs de dahil olmak üzere Osmanlı Devleti'ndeki birçok şehri hedef alan ve Müslümanların Halifesi Sultan II. Abdülhamid'i ziyaret etmişti. Bu ziyaretinde Osmanlı Devleti yönetimi altında bulunan 300 milyon Müslümanı öven başka bir bildiri yayınlamıştı. Ermenilerin başına gelen olaylarla ve Avrupa ülkelerinin Osmanlı Devleti ile karşı karşıya kaldığı baskılarla çakışan böyle dönemde bu ziyaretin, Osmanlı'ya destek ve Müslümanların İngiltere, Fransa ve Rusya'ya karşı kışkırtılması olarak geldiğini düşünmüşlerdi. Sultan II. Abdülhamid, yapımı için Almanya'ya Bağdat Demiryolu'nun inşası için imtiyaz verdi ve ferman, 6 Mayıs 1899'da Sultan tarafından bu hattın inşası için Anadolu Demiryollarına imtiyaz vermek üzere imzalanmıştır. Almanya'nın ayrıcalıklarını elde etmeyi amaçlayan yüksek diplomatik faaliyetin yapıldığı İstanbul'daki Alman büyükelçisi Marschall von Bieberstein tarafından gösterilen çaba, Bağdat demiryolu projesinin, Akdeniz ile Arap Körfezi arasındaki faaliyetlerini yürütebileceği gibi, Dicle ve Fırat nehirlerinden ve bu bölgedeki gelecekte sömürülebilecek ve geliştirilebilecek verimli topraklardan da büyük ölçüde yararlanabileceği için Alman etkisine kapıları sonuna kadar açması yönündedir.<sup>112</sup>

---

<sup>112</sup> Youssef Hussein Youssef, a.g.e, s. 174-176.

## a) Bağdat Demiryolu Fikrinin Doğması ve Ortaya Atılan Görüşler

Bağdat Demiryolu'nu kurma fikri, on dokuzuncu yüzyılda Avusturyalı mühendis Von Bresel tarafından ortaya atılmıştı. Bu fikir ilk olarak Sultan Abdülaziz'in dikkatini çekmişti. 1871-1873 yılları arasında Osmanlı Devleti, İstanbul'dan İzmir'e kadar uzanan demiryolu projenin ilk bölümü, Fransız sermayesi ile tamamlanmıştı. Daha sonra bu imtiyaz 1888 yılında Alman Bankasına devredilmiştir. Çalışmalarına başlayan Almanlar, Anadolu Demiryolu Şirketi'ni kurdular ve Osmanlı Devleti'ndeki demiryolları yapım çalışmalarını hızlandırdılar. Fakat son derece cazip olan bu proje İngiliz ve Fransız başkentleri arasında büyük bir rekabet ve çatışmaya dönüştü. Almanlar gelişen süreç içinde demiryolu hatları inşa etme ayrıcalıklarının çoğunu elde ettiler. Almanya, Balkan Yarımadası ve Küçük Asya'daki 2.500 km'lik demiryolu hattının uzunluğunu yapımı, kontrolü ve işletmesinde büyük pay sahibi olmuştu.

Sultanın odak noktası, Osmanlı Devleti'nin etkisini güçlendirmeye ve özellikle uzak bölgelerde Osmanlılara karşı her zaman isyanların görüldüğü, özellikle de Türk olmayanlar üzerindeki kontrolünü genişletmeye çalıştığı Bağdat Demiryolu Projesini kurmaktadı. Padişahın, Bağdat Demiryolu'nun Almanlar veya Amerika Birleşik Devletleri tarafından inşâsı ve işletilmesini tercih etmesi, bu ülkelerin Osmanlı Devleti'nin işlerine veya politikasına sömürgeci hırsları veya müdahaleleri olmadığı içindir. Bu ülkeler Avrupa ülkelerinin geri kalanından farklı olup, ayrıca bu iki ülkeye verilmesinin herhangi bir risk oluşturmayacağı kanaati hasıl olmuştu

113 .

1888 yılında, Osmanlı Devleti'nin demiryolu inşaatı alanında tarihi başarılar elde ettiği yıllardan biri olarak kabul edilir. Çünkü o yıl Avrupa'yı İstanbul'a demiryolu hattı üzerinden bağlamanın tamamlanmasına tanık olmuştur. Viyana'dan gelen ilk tren, Osmanlı başkentine girmiş ve bu da Sultan II. Abdülhamid'i Anadolu bölgesinde demiryolu hatları geliştirme fikri konusunda daha hevesli hale getirmiştir. Bu istek ve heyecanla padişah Anadolu'yu Suriye ve Mezopotamya'ya bağlamaya çalıştı ancak Osmanlı Devleti'nin mali hazinesinin zayıflığı, bu projeleri uygulamak için yabancı sermaye yoluyla destek almayı düşünmesine neden olmaktadır

114 .

---

<sup>113</sup> Youssef Hussein Youssef, a.g.e, s. 174-176.

<sup>114</sup> Nuri Abdülbahit es--Samarrai, Rusya ve Bağdat Demiryolu Projesi, Basra, 1980,s. 42-43.

Sultan Abdülhamid'in Osmanlı Devleti'nin uzak bölgelerini birbirine bağlamak ve ayrıca askeri teçhizat ve askeri ihtiyaç olan herhangi bir yere ve hızlı bir şekilde taşıma imkanı da dahil olmak üzere istediği büyük hedeflere ulaşma hevesidir. Bu, Osmanlı Devleti'nin 1878'de aralarındaki savaşta Rusya'yı yenebilmesinden sonra gelmişti. Bu da Osmanlı Devleti'nin kontrolü altındaki tüm alanlar üzerindeki kontrolünü güçlendirmeyi ve bu bölgelerdeki halkların bağımsızlık taleplerine rağmen merkezi hükümetin bağlarını güçlendirmek ve onlara kendi kaderini tayin etme fırsatı vermek için merkezi bir politika izlemeyi düşünmüştür.

Bağdat demiryolu, İngiltere gibi büyük sömürgelerin sahipleri ve Hindistan'daki varlıklarının yanı sıra Arap Yarımadası ve Arap Körfezi'ndeki varlıkları olarak bilinen Avrupa ülkelerinin bulunduğu zor bir zamanda gündeme gelmiştir. Bu hattın kurulması, Irak ve Türkiye üzerinden Arap Körfezi bölgesine ulaşacak olan Alman etkisinin bir uzantısı olacağından, bu hattın İngiltere'nin en büyük kolonisi olan Hint alt kıtasındaki çıkarları için İngiltere'nin çıkarlarına tehdit oluşturacağı anlamına gelmekteydi. Bu demiryolu, Türkiye'nin modern tarihiyle hala bağlantılı olan ve projenin tamamlanmasını geciktiren Birinci Dünya Savaşı'nın nedenlerinden biri haline görülmektedir <sup>115</sup>.

Bağdat Demiryolu'nun kurulması, Sultan II. Abdülhamid'in Osmanlı Devleti'nin kontrolüne güçlü bir katkı sağlayacak önemli bir araç olarak gördüğü hedeflerine hizmet etmekteydi. Böylece askeri ve idari hedeflerine de ulaşabilecekti. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin Suriye ve Irak'taki nüfuzunu güçlendirebileceği ve bu bölgelerde vergi toplaması daha kolay hale gelecekti. Bu nedenle Sultan II. Abdülhamid, 4 Ekim 1888'de Hicaz Demiryolu'nun kurulmasını irade buyurdu ve Alman Bankası'na İstanbul Demiryolu'nu ve Osmanlı Devleti içindeki şubelerini satın alma yetkisi verilmiş oldu <sup>116</sup>.

---

<sup>115</sup> Bahri, Louay , **a.g.e**, s. 22.

<sup>116</sup> Salim Muhammad, The Position of the Ottoman Empire On The International Competition For the Construction of the Baghdad-Berlin Railway, İstanbul,2019.s, 2442-2443.

## **b) Sultan Abdülhamid ve Kaiser Wilhelm'in Bağdat Demiryolu Yapımı**

### **Hakkında Düşünceleri**

1888 yılında Kaiser Wilhelm'in iktidara gelmesiyle Osmanlı Devleti ile Almanya arasındaki ilişkiler gelişirken, Almanya'nın gözleri Anadolu, Basra Körfezi ve Mezopotamya'nın zengin kaynaklara sahip bölgelerine çevrilmeye başlamıştı. Ayrıca Almanya'nın bu bölgelere ulaşmak için demiryolu hatlarının inşasını düşünmesine de neden olmuştu. Çünkü Mezopotamya bölgesinden hammadde elde edebilecek, özellikle de Almanya'nın petrol ihtiyacını karşılamasını sağlayacak olan bu demiryolu idi. Avrupa ülkelerinin Almanya'nın demiryolu imtiyazları elde etme çabalarında, hedeflerine zamanında ulaşmasını sağlayacak bir pusu kurmasına neden olmuştu. Osmanlı Devleti tarafından, hepsi hırslarla karakterize edilen tüm Avrupa ülkeleri gelişmeleri yakından takip ediyorlardı. Bu nedenle Osmanlıların 1914'e kadar izledikleri denge politikası, Osmanlı topraklarını kontrol etmek isteyen emperyalist ülkelerin rekabetinden faydalanmasını sağlamıştır, Bu da aralarında bir çarpışma anlamına gelmekteydi . Bu yüzden bu ülkeler Almanya'nın Osmanlılarla ilişkilerini genişletmesini ve Osmanlı coğrafyasına müdahale etmesini engellemeye çalışmışlar, ancak bu kadar başarılı olamamışlar, Almanya, silah, askeri eğitim ve diğer birçok faaliyette destek ve yardım sağlamıştı. Bu Almanya'nın yaptığı en büyük yatırım projesi idi. Almanya, Osmanlı topraklarındaki bu proje ile en önemli ekonomik ve siyasi hedeflerine ulaşacak ve Osmanlı Devleti de hedeflerine hizmet edecek bir ulaşım ağını ülkesine kazandıracaktı. Bağdat Demiryolunun planlanması, bu fikrin mimarı ve sahibi ve aynı zamanda Hicaz hattı, Sultan II. Abdülhamid, Osmanlı Devleti'nde az gelişmişliğin ortadan kaldırılmasına katkıda bulunacak, aynı zamanda Avrupa ülkeleriyle yüzleşmesini sağlayacak büyük ve önemli projeleri Osmanlı Devleti'nde hayata geçirmek istemiştir. Kurulan Bağdat Demiryolu'nun fikri, orduyu güçlendirecek ve devletin elde edebileceği gelirlerde bir artışla modern ulaşım sistemlerinin geliştirilmesine ve inşasına katkıda bulunacaktı. Bu proje iç önemde değil, aynı zamanda uluslararası düzeyde, Osmanlı Devleti'nin tüm bölgeleri arasında ulusal birliği sağlayan ve aynı zamanda ekonomik kalkınmayı, özellikle de sanayi açısından önemli bir bölümünü artıran ve demiryolunun Osmanlı Devleti'ndeki ulaşım sisteminde büyük bir gelişimin öncüsü durumundaydı.<sup>117</sup>

---

<sup>117</sup> Göçer, Kenan, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e ulaşım ve Servet-i Fünûn Dergisi Ulaşım Bibliyografyası, Sakarya, 2016, s.3

Ayrıca, tüm eyaletleri başkente bağlamanın bir sonucu olarak elde edilecek sosyal, politik ve ekonomik istikrar da dahil olmak üzere devleti ilgilendiren daha büyük konulara da yardımcı olacaktır. Demiryollarının önemi on dokuzuncu ve yirminci yüzyıllarda ortaya çıkmıştır. İngilterede sanayi alanında gerçekleşen devrimin motoru olarak hizmet etmiş ve aynı zamanda Almanya'nın ekonomik gelişimi açısından da aynı şeyi yapmıştır. Avrupa'nın bu örnekleri Osmanlı Devleti'nin daha hızlı gelişmesine yardımcı olacaktır. Bu yüzden Sultan II. Abdülhamid, demiryolu ağları kurarak Osmanlı Devleti'ne ait tüm uzak illeri birbirine bağlamaya çalışmıştır. Padişah Sultan Abdülhamid, Osmanlı Devleti'nde demiryollarının yapımına katkıda bulunan Sultan Abdülaziz de dahil olmak üzere en önemlileri ekonomik, sosyal ve kültürel olmak üzere çeşitli alanlarda kalkınma sağlamaya çalışan kendisinden önceki padişahlar tarafından başlatılan şeyi tamamlama çabasında olmuştur.

Sultan Abdülaziz zamanında 1869'dan 1871'e kadar demiryolu inşa edebilme, Avrupa yakasında (Rumeli) bulunan Türk topraklarının bir bölümünde demiryolu hatları inşa etmekle görevlendirilen Wilhelm Presseli de dahil olmak üzere Alman mühendisleri işe başlamışlardı . Bu şahıs ardından Asya bölgesinde Osmanlı Devleti Demiryolları Genel Müdürü olarak atandı. Almanlar tarafından uygulanan birçok önemli faaliyet ve projenin ana finansörü Alman Bank idi. Öte yandan, Osmanlı hükümeti Alman Bankasına, Irak'taki demiryolunun uzantısı boyunca bulunan topraklar için arama ve mineral elde etmede öncelik verdiği bir belge verdi. Ayrıca, bankanın haklarını korumak ve demiryolu projesinin uygulanmasını sağlamak için garanti de vermişti. Ancak Alman bankasının maden zenginliğine olan ilgisinden dolayı hızla demiryolunu kurma anlaşmasından uzaklaştığı ve petrol ve maden elde etme konusunda büyük bir ısrarcı haline geldiği petrolün çıkarılması konusunda ısrarcı olduğu anlaşıldı. Bu durum padişaha ulaştırıldı. Sultan Abdülhamid'e gönderilen ve Ermeni G.S. Culbenkianın Almanların petrol ve maden aramalarına artan ilgisini açıkladığı bir rapora dayanarak, Sultan 1889'da petrol arama haklarının verilmesinin yanı sıra Sultanın (özel hazine) arama ve yatırım yapma hakkını verdiği bir firmanın ismini yayınlamıştır. Almanlar konuyu düzeltti ve Almanların Bağdat Demiryolu da dahil olmak üzere demiryolu hatlarının uygulanması için projelerin çoğunu elde edebildiği Anadolu Demiryolu Şirketi'ni kurdurdu.<sup>118</sup>

---

<sup>118</sup> Göçer, Kenan, a.g.m,s. 3 vd.

Kaiser II. William'ın , ülkesinin Hamburg'dan başlayan bir demiryolu ile Arap Körfezi'ne ulaşma niyetini açıkladığı Osmanlı topraklarına yaptığı ziyarete dayanarak, Arap ülkelerinin topraklarını Osmanlı Devleti ve Almanya'nın doğuya doğru izlediği politikayı kutsayan bir politika izlemişti. Bu ziyaretin sonuçları olarak, Sultan Abdülhamid'in onayı, Alman şirketlerine Bağdat hattının kurulmasının verildiği bir firmanın çıkarılması olarak tezahür etmiştir.<sup>119</sup>

Fakat yapılan faaliyetler , Almanların umutsuzca ihtiyaç duyduğu yeterli hammadde ihtiyacını karşılamamış. Almanya'nın Ortadoğu'da İngiltereye karşı duruşunun, Batılı ülkelerin belirli bir bölgeyi kontrol etmek için yaptıkları gibi sömürgecilik yoluyla her hangi bir hedefine ulaşamamıştır.

Alman Devleti, Türk Devletinin zenginliğini kontrol etmesine yardımcı olacak barışçıl sızma yöntemini izlemiştir. Almanlar, konumları nedeniyle Osmanlılarla ilişkilerinin gelişmesi gerektiğine inanmış ve Osmanlı Devleti'ne mali bağımlılık yoluyla sızmak için barışçıl yollarla siyaset izlemişlerdir. Yani, Almanlar Osmanlı Devleti'ne borç verecekler ve demiryolları inşa ederek dış borçlanmayı artıracaklardı. Bu siyaset Osmanlı Devleti'ni kontrol etmenin en etkili yollarından birisi idi. Almanya, bu şekilde Dicle ve Fırat kıyılarının kontrolünü sağlayacağına, Arap Körfezi ile Akdeniz arasında önemli bir yatırıma sahip olacağına inanmaktaydı.<sup>120</sup>

### **c) Bağdat Demiryolu'nun Yapılma Sebepleri**

O dönemde kurulan ve Osmanlı Devlet, gururu olarak kabul edilen en önemli lojistik projelerden birinin, Alman mühendisliği alanında bir mucize ve en büyük altyapı projelerinden biri olarak kabul edilmektedir. 1903 yılında kurulan ve çalışmaya başlayan Bağdat Demiryolu, proje ve planlamaya başlayın ve fikrin ilk tasarımcısı Albay Chesney, 1833'te Hatay'a kadar Fırat Nehri'ne kadar uzanacak olan Asî Nehri'nden demiryolunu inşa etmeyi planlamıştır. Ancak proje ilk önce fazla dikkat çekmedi. Çünkü dünyanın bütün gözü Süveyş Kanalı'nın inşası, yapımı, çalışması ve sonucu üzerine çevrilmişti .<sup>121</sup>

<sup>119</sup> Kenan Göçer, **a.g.m**, s.3 vd.

<sup>120</sup> Avcı,F Remzi, **a.g.m**, s268

<sup>121</sup> Alperen, Altan, Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi , 2017, Gazi Üniversitesi,,s. 9-10

Tanınmış Alman mühendis Wilhelm Pressel , on dokuzuncu yüzyılın seksenli yıllarının başından beri birçok proje geliştirmek için büyük çaba harcamıştı. Bunlardan birisi de Anadolu demiryolu projesinin çizilmesinden sorumlu olduğu 6800 km'ye ulaşan demiryolu inşaatı ve geliştirilmesi projesidir. Mühendis Wilhelm Pressel, bu projelerdeki tecrübesinden dolayı 1903-1940 yılları arasında Bağdat Demiryolu'nun yapımından sorumlu oldu Demiryolu'nun yapım işlerinde kullanılan malzemelerin nakliyesi Tartus Dağlarındaki Kilisian Geçidi (Toros dağlarındaki Kilikya) üzerinden gerçekleştirilmiştir. Bu yol, ordunun içinden geçişi için kullanılan en eski tarihi yollardan biri olarak kabul edilir ve Büyük İskender tarafından yaptırılan tarihi Kilikya Kapısı olarak da bilinir .Tartus Dağları'ndan geçerek, Adana'ya kadar uzanır ve oradan da Halep'e kadar varır. Almanlar, 1899 yılında demiryolunun o bölgede inşa edilmesinin fizibilitesi ve demiryolunun izleyeceği güzergâhın belirlenmesi konusunda bir çalışma hazırlamışlardı. İnşaat çalışmalarının bir dizi Alman şirketinin katılımıyla başladığı ve ana istasyonları, binalarını ve demiryollarını inşa ettiği yer, vagon ve lokomotiflerin yapımında kullanılan malzemelerin tamamı Alman şirketlerinden ithal edilmiştir. Demiryolunun yapımında çalışan işçi sayısı, demiryolunun inşası için zor ve aynı zamanda tehlikeli koşullarda çalışan 35.000 bin işçiye ulaşmıştır. İnşaat çalışmalarına çeşitli ülkelerden bir işçi ordusu katılmış ve bunlar İsviçre, Fransa, İtalya, Avusturya, Rusya ve Yunanistan'dan gelmiştir. Ayrıca Doğu bölgelerinden Ermeniler, Türkler ve hatta çok sayıda Alman işçi ve diğer ülkelerden de birçok işçi bu dev projeyi tamamlamak için katılmıştır. Bağdat Demiryolu'nun tamamlanmasında gecikme yaşanmış olup tamamlanmadaki gecikmenin arkasında teknik ve siyasi nedenler vardır. Tartus ve Amanos dağlarında köprü ve tünel yapımı gibi saha çalışmalarının zorluğunun yanı sıra bu zorluklar demiryolunun tamamlanmasını geciktirmiştir. Osmanlı Devleti'nin iç politikası, Türk devletinin işlerine müdahaleler sonucunda Avrupa'nın çıkarlarından büyük ölçüde etkilenmiş, Müslümanların halifesi olarak kabul edilen Sultan II. Abdülhamid, her zaman İslam birliğini ve Müslümanları birleştirmek için bölgede üzerinde çalıştığı politikaları hayata geçirmeyi planlamıştır. Bu konu İngilizler tarafından Orta Doğu'daki çıkarlarına karşı büyük bir tehdit olarak görülmüş, padişah bu politikalarıyla İngiliz sömürgeciliğinin müdahalesini engellemiş. <sup>122</sup>

---

<sup>122</sup> Alperen, Altan a.g.m ,s 11.

Osmanlı Devleti'nin genişlemesini emperyalist hedeflerle, ekonomik olarak sömürmeye çalışan Almanların hedefleri belli idi. Bu yüzden Bağdat Demiryolu bu arzuları karşılamaya ve Osmanlı Devleti'nin ve halkının mali kaynaklarını sömürmek için çalışmaya başlamıştı. Alman Devleti, demiryolunun küresel gücüne ulaşacağına inanıyormuş, bu yüzden demiryolu, Osmanlılar ve Almanlar arasındaki ilişkileri güçlendirmek için kurulmuştur. Bağdat Demiryolu'nun sınırları İstanbul'dan başlayıp Anadolu toprakları içinde uzanarak Basra Körfezi'nde sona ermiş, burada Konya'dan sonra Bağdat'a ve ardından Basra'ya kadar uzanarak projeye büyük fayda sağlamıştır. Bu büyük genişleme, Almanların siyasi olarak İngiltere'nin sömürgeleri olarak kabul edilen geniş ve zengin bölgelere yayılmasını sağlayacaktı.<sup>123</sup>

Devam etmekte olan Haydar Paşa'dan inşaat çalışmalarına, Anadolu Demiryolu inşaat çalışmaları ile devam edilmekteydi. Böyle bir ortamda Bağdat Demiryolu'nun inşası projeye ortaya çıkmıştır. Osmanlı hükümeti, birçok bölgede tanık olunan çok sayıda isyan ve bu nedenlerle patlak verebilecek savaş nedeniyle Almanlara taviz vermeye hazırdı. Osmanlı Devleti'nin askerlerini çok hızlı bir şekilde bu bölgelere göndermesi gerekmekteydi. Bu da devletin ihtiyaçlarını karşılamak için Osmanlı Devleti'nin son bölgelerine hızla ulaşacağı için bu önemli hattın kurulmasını gerekli kılmaktaydı.

Almanlar, bu önemli hattın inşası ve mümkün olan hızın Osmanlı yönetiminin aksine, Bağdat demiryolu projesinin kurulmasıyla pek ilgilenmediler, bunlardan en önemlisi 1893'te dünyayı vuran bir ekonomik krizin ortaya çıkması olan çeşitli nedenlerden dolayıdır. Bu ekonomik kriz kapitalizme ağır bir darbe vurmuş olup, etkilenenler arasında demiryolunun finansörü Deutsche Bank da vardı. Kuzey Pasifik ve Amerika Birleşik Devletlerindeki diğer demiryolu projelerinde yer almıştır. Almanların korktuğu diğer nedenlerden dolayı 1882'de başlatılan bu projenin inşasını finanse etmek için çok büyük bir miktar tahsis edilmişti. Osmanlı Devleti'nin o dönemde ekonomik ve siyasi açıdan yaşadığı istikrarsız koşullar nedeniyle, bankanın büyük riskler içeren ve ciddi sermaye harcamaları gerektiren bu tür inşaat işlerine girme konusundaki isteksizliğini ifade etmesine neden olmuştur.<sup>124</sup>

---

<sup>123</sup> Alperen, Altan, **a.g.m**, s 11.

<sup>124</sup> Akar, Ömer Faruk ,Anadolu ve Bağdat Demiryollarının Yapımı ve Osmanlı-Alman İlişkilerine Etkisi, 2019, Kayseri, s 41-42.



Deutsche Bank ile Osmanlı Bankası arasında zaman alan müzakereler gerçekleşti ve 6 Mayıs 1899'da Fransız grubunun da demiryolunun inşasına %40'lık bir pay ile katılacağını, en büyük pay yüzde %60'lık oranın Deutsche Bank'a gittiğini içeren nihai bir anlaşmaya varıldı .Bu anlaşma Anadolu Demiryolu'nun inşası üzerineydi, ardından en büyük Alman yatırımcılardan biri olan Kurt Zander, demiryolunun uzunluğunu uzatmak için Babıâli'ye bir talepte bulunmuştur. Konya'dan Bağdat'tan geçecek olan Arap Körfezi'ne giden Anadolu demiryolunu başlatmak için Almanları daha önce Bağdat demiryolunu inşa etmeye taraftar idiler. Sultan II. Abdülhamid, İngilizlerin Mısır'ın doğusunda, Suriye'de, Irak'ta ve bu bölgelerin doğusunda yer alan diğer bölgelerde, yani Kuveyt ve Katar'da, İngilizlere yönelik planlarına göre izleyecekleri bir çizgi üzerinden bölgeyi gözden geçirdi. Bu, hırsları Suriye ve Lübnan'a yönelmiş olan Fransızların hırslarına benzemektedir. Almanların Anadolu'da bir imtiyaz alanı olmamasına rağmen, durumu şüpheyle izlemişlerdi,Fransa ve İngiltere'nin Anadolu'da projeler için planları olduğundan bölgeye ulaşmaya ve yeni imtiyazlar almaya çalışmışlardı. Almanların Doğu Akdeniz'den başlayıp Arap Körfezi'ne kadar uzanan bir hat ve Anadolu'dan Basra'ya uzanan bir başka hatları vardı. Bu hatlar bütün bu bölgeleri devletin merkezine bağlamasını sağlayacaktır. Fakat İstanbul'dan yola çıkmadan bir hat uzatmak, merkezi bir ağ kurmak mümkün değildir. Hatların güzergahı ile geçecekleri yerler belirlenirken ve demiryolu inşaatı yapılırken dikkate alınması gereken iki seçenek öne sürülmüş, öneriler arasında Ankara'dan başlayıp Kayseri, Sivas ve ardından Diyarbakır'dan geçerek Bağdata ulaşana kadar geçecek yol da vardır; Önerilen ikinci yol Konya'dan başlayıp Tartus Dağları'ndan, özellikle Karaman ve Ereğli'den geçip Çukurova'ya ininceye kadar devam eden, Adana-Mersin'i bağladıktan sonra Halep'e giden bu hat küçük istasyonları da içerecekti. Bu hattın Hicaz demiryolu hattına da bağlanması planlanıyordu. bu hat Irak'ın Musul, Tikrit ve Samarra gibi bölgelerinden geçerek son istasyon olarak Bağdat'a ulaşana kadar, Osmanlı Devleti'nin yöneticileri, hattın kuzeyyolu olarak bilinen yoldan geçmesini sağlamak için çalışacaklardı. Ancak Almanlar, hattın geçtiği bölge, yani coğrafi yapı, hattın geçtiği alan zor olduğu ve ayrıca bu alanın Rusların onu kontrol etmesi için büyük hırsları olduğu için hattı ekonomik ve teknik olarak pahalı olarak görmüşlerdi, Bu hattın inşası, Alman Devleti'nin kazanacağı ve doğu denizlerine ulaşacağı hayati bir güç olacağı anlamına geliyordu. Çünkü Bağdat demiryolu İngilizler tarafından inşa edilen İzmir-Aydın hattı ve Fransızlar tarafından inşa edilen Turgutlu hattı gibi diğer hatlardan daha etkiliydi.<sup>125</sup>

<sup>125</sup> Akar,Ömer Faruk, **a.g.e** ,s 43-44

Bu iki hattın avantajlarından biri, büyük üretilmemiş zenginliklere ve beraberindeki önemli altyapının kurulmasına erişebileceği büyük ölçekli bir yatırım ağı olmasıdır. Planlanan Bağdat Demiryolu'nun aksine, Anadolu'daki İzmir limanı üzerinden batıya hızlı bir şekilde ürün taşımak için kullanılması mümkündür.<sup>126</sup>

## c.I. Dinî Sebepler

İmparator II. Wilhelm döneminde, Almanya sömürgecilik üzerindeki etkisi açısından geride kalıyordu ve Almanya'nın Osmanlılara yönelik politikasını vurgulamak için etkili bir şekilde yeni coğrafi alanlar arıyordu. Almanya'nın hedefleri doğrultusunda ekonomik bir ilişki ve siyasi anlayış olacağı yerde, Bağdat demiryolu, Almanların birçok siyasi ve ekonomik hedefi almalarının önünü açmaları için önemli bir fırsattı. Osmanlı tarafına, özellikle de Sultan II. Abdülhamid'e gelince, onun amacı Bağdat Demiryolunu kurmaktı, Osmanlı Devletinin gücünü yeniden kazanmasını ve daha uzun süre hayatta kalmasını sağlayacak büyük bir fırsattır, bu da Osmanlı Devletinin ekonomik kalkınmasının önemli ölçüde sağlanacağı anlamına gelir. Ayrıca, kendisine ait bölgeler üzerindeki kontrolü, onları savunması ve sökme girişimlerini durdurması, bu hırs, Sultanın Bağdat demiryolunun inşasını bir devlet politikasına dönüştürmesini sağlamıştır .Sultan II. Abdülhamid, Avrupa ülkeleri arasındaki çıkar çatışmasından yararlanarak, jeopolitik konumunu dayatmak için onları siyasi olarak sömürmesini sağlamış. Bu, Sultanın Almanlara yakın bir politikası olduğu ve bunu reform planı için bir model olarak kullandığı anlamına gelir, çünkü askeri başarısı İslami sömürelere sahip olduğu Alman desteğinde yatmaktadır<sup>127</sup>.

Sultan II. Abdülhamid'in önerisi, 1886'da bir demiryolunun uzatılıp İstanbul'dan başlayıp 1888'de inşaat çalışmalarının tamamlanmasından sonra Berlin'i İstanbul'a bağlayacak doğu hattının devamı olan Arap Körfezi'ne ulaşana kadar uzanmasıydı. O dönemde Almanlar tarafından inşa edilen önemli demiryolu hatlarından biri, Şam'ı İstanbul'dan Medine'ye ve ardından Mekke'ye bağlamak için kurulan Hicaz Demiryoluydu. Müslümanların iki kutsal şehir olan Medine'ye ve ardından Mekke'ye hac ibadeti için gelişleri<sup>128</sup>.

<sup>126</sup> Akar, Ömer Faruk, a.g.e ,s 43-44

<sup>127</sup> Onursal, Bilal Furkan , Başaran,doğacan, Bağdat Demiryolu Projesi Üzerinden Almanya'nın Barışçıl Nüfuz Etme Stratejisine Dair Okuma, ankara,2020,s, 343.

<sup>128</sup> Alperen, Altan, a.g.e ,s. 20

## c.II. Siyasî Sebepler

Sultan II. Abdülhamid, İngiltere'nin özellikle Kuveyt ve Arap Yarımadası bölgelerindeki siyasi etkisinin büyük olduğunu, bu konunun İslam Evrensel politikasıyla bölgeyi kontrol edebileceğini açıklamıştır. Sultan II. Abdülhamid'in, İngiltere'den gelebilecek her türlü müdahaleyi caydıran siyasi bir güç olacak ve bölgedeki etkisini durduracak olan Bağdat Demiryolu'nun inşasıyla başarmak istemektedir. Bağdat Demiryolları fikrinin ortaya atılmasıyla İngiltere, doğu bölgesindeki İngiliz etkisini düşmanlaştıracağına, yani Rusya'nın İngiltere'ye yönelik tehdidine rağmen, siyasi ve ekonomik çıkarlarını birlikte tehdit edeceği, Körfez bölgesi ve Hindistan'daki çıkarlarına zarar vereceği anlamına geldiğine inanıyordu. Ancak bu demiryolunun kurulması Rusya tehdidinden daha ağır basacaktır. İngiliz siyasetçiler, yazarlar ve basın, bu çizginin kurulmasının İngiltere için yaratacağı sorun ve riskleri konuşacaklardır. İngiltere'nin Fransa ve Rusya ile olan tüm farklılıklarını, Arap bölgesinde, Arap Körfezi'nde ve Karadeniz'de nüfuz için İngiltere ile rekabet etmeye çalışmasına rağmen, çözüme çağrısında bulunmuşlardır. Bu, Bağdat demiryolunun inşası için planlamanın tamamlandığını ve bu hattın kaçınılmaz olarak inşa edileceğini bilmelerine rağmen, Almanlara karşı birlikte durmalarını sağlayacaktır. Bu çizgi, Alman Kaiserin Rus Çarı ile mektuplar yoluyla iletişim kurması da dahil olmak üzere, bu konuda bir görüş ifade etmek ve çözümleri tartışmak için büyük bir Avrupa siyasi ve diplomatik faaliyetine yol açmıştır. Kuveyt'e teslim edilecek olan Bağdat Demiryolu'nun son aşamasını açıklamak için 2 Ocak 1902'de aralarında iletişimin gerçekleştiği yer, İngiltere'yi bu iletişimin arka planında yapan ve Kuveyt'i korumak için empoze ettiği haberlerdir <sup>129</sup>.

Bununla birlikte, İngiltere, Bağdat demiryolu imtiyazlarının bir kısmı karşılığında onlara izin vererek emirden yararlanmıştı. Osmanlı Devleti, önemli ekonomik kalkınmayı ve aynı zamanda Devleti için siyasi güvenliği sağlamanın demiryollarının inşası yoluyla olacağını düşünüyordu. Bu önemli bir şarttır ancak Osmanlı Devleti'nin bunu başarabilmesi için Batı sermayesi sağlaması gerekmektedir. Ayrıca, bu hatların işletilmesine yardımcı olmak için işçiler, mühendisler ve diğer insan gücü sağlayarak demiryolu hatlarını tamamlama deneyimidir. <sup>130</sup>

<sup>129</sup> Youssef Hussein Youssef, **a.g.e**, s. 180-186.

<sup>130</sup> Yıldırım, Sercan Özgencil, **a.g.e**,s72

Osmanlı Devleti'nin fikri, verilecek ayrıcalıkların, devlete siyasi istikrar ve ekonomik fayda sağlamak için teknolojiye ve aynı zamanda sermayeye ulaşmasını sağlayacağı yönündedir. Bu nedenlerle bu projelerin tamamlanmasından sonra Osmanlı Devleti, uygun siyasi ortamın mevcudiyeti ile İstanbul'u Bağdata bağlayan bir hat kurmaya karar vermiştir. Sultan II. Abdülhamid, Almanların hiçbir emperyalist hırsı ya da iç ya da siyasi işlere karışmadığına, çıkarlarının ekonomik ve devletin siyasi atmosferinden uzak olduğuna inandığı için her zaman Almanları tercih etmiş ve onlarla bir anlaşmaya varmaya çalışmıştır. Padişah, Alman bankalarına, Boğaz'ı Arap Körfezi'ne bağlamalarını sağlayacak bir demiryolu projesi görmeleri için bir davetiye gönderiyordu ve Almanya, Osmanlı'nın tekeli sermayesini kendisine ihraç edebileceğinden, Anadolu Demiryolu'nu geliştirmiştir <sup>131</sup>.

### **c.III. Ekonomik Sebepler**

Sultan II. Abdülhamid, 1876'dan 1909'a kadar uzanan Osmanlı Devleti'ni yönetmek için iktidara gelir gelmez bir avantaja sahipti. Bu hedeflere ulaşma arzusu, demiryolu hatları kurmaktır. Osmanlı Devleti'nin önemli siyasi, stratejik ve ekonomik hedeflerine ulaşacak ve bu padişahın kuvvetlerini Osmanlı Devleti'nin tüm bölgelerine göndermesini sağlayacaktır. Bu, Osmanlı Devleti'nin siyasi istikrarı sağlayacağı, aynı zamanda güvenlik ve düzeni sağlayacağı, demiryollarının genişlemesinin Osmanlı Devleti'nde sanayileşmenin gelişmesine katkıda bulunacağı anlamına gelir. Sultanın gözündeki ekonomik yön, Osmanlı Devleti'nin ekonomisini geliştirmesini sağlayacak gelirler elde edebilmesi, Bağdat Demiryolu'nun kurulmasının en önemli nedenidir. Bu, Kaiser II. Wilhelm'in 1898'de İstanbul'a gelmesinden sonra yaptığı ziyaretle sağlanmaya başlanmış ve Almanlar, Bağdat Demiryolu'nun imtiyazını elde etmek için önlerindeki tüm engelleri kaldırabilme çabasına girmişlerdi. Sultan II. Abdülhamid'in Kaiser II. Wilhelm'e Almanya'ya bu ayrıcalığı vereceğine söz vermesinden ve Sultan'ın İslam'ı korumasına yardımcı olacak demiryolu projelerini desteklemesinden sonra, bu ziyaretin, özellikle Alman İmparatoru'nun bir dizi İslam ülkesini ziyareti ve Şam'da yaptığı ve Fransa'ya ve İngiliz kontrolü altındaki İslam sömürgelerine dolaylı bir tehdit oluşturan konuşmasından sonra, o dönemde İngiltere ve Fransa ile yaşanan çatışmanın bir sonucu olarak bir güç gösterisi olarak geldiğine inanılıyordu, İmparatorun konuşması Müslümanların birliğini içeren bir çağrı niteliğindedir

<sup>131</sup> Yıldırım, Sercan Özgencil, a.g.e,s72

Ülkelerin ekonomisini geliştirmek, çıkarlarına hizmet eden pazarlar bulmak ve Bağdat hattını inşa etmek, stratejik bölge olarak kabul edilen Orta Doğu'ya, özellikle de bölgenin çoğunu kontrol eden ve yöneten Osmanlı hükümetinin en önemli görevlerindendi. Bu da onların Anadolu üzerinden Asya'ya açılan kapıya ulaşmalarını sağlayacak ve Avrupa'dan tüm Asya pazarlarına girecekleri anlamına geliyordu. Almanlar, hattın Berlin'i Arap Körfezi'ne bağlayabileceğini planlıyorlardı. Ayrıca, malların ve petrolün ticari dolaşımına da katkıda bulunacaktır Çünkü bu malzemeler ve ihtiyaçlar Berlin ile Körfez arasında taşınacak ve varışları Süveyş Kanalı gibi İngiliz kontrolündeki bölgelerden uzak olması gerekiyordu. Almanlar için bu hattın kurulmasının önemi, bu bölgedeki, özellikle Mezopotamya ve Arap Körfezi'ndeki petrolü kontrol etmeleriydi. Almanlar, petrol rezervleri bakımından zengin olan ve Bağdat demiryolunun istasyonlarından biri olacak olan Musul kentinden de yararlanmayı planlıyorlardı <sup>132</sup>.

Bağdat Demiryolu'nun inşasından elde edilecek ekonomik boyuta bakıldığında, projeye katılacak firmalar için çok büyük bir yatırım fırsatı olduğu kesindi. Demiryolu inşaatının başlaması ve devam etmesiyle, Alman tüccarlar ilgi göstermeye başlamış ve demiryolu uzayıp iç kısımlara ulaşır ulaşmaz çok sayıda tüccar Anadolu'ya gelmişlerdi. Osmanlı hükümeti Almanlara karşı büyük şirketlerden borç alıyordu, bu da Deutsche Bank'ın Almanlar tarafından demiryolunu kontrol eden tek yetkili kuruluş olmadığı anlamına geliyordu.

Bu şirketler gümrük vergisi ödemedi inşaat malzemeleri taşıdıkları için büyük karlar elde ediyorlardı. Bu da Osmanlılar ve Almanlar arasında imzalanan 1903 anlaşmasına uygun olarak büyük karlar elde ettikleri anlamına geliyordu.

Almanya ve Anadolu arasındaki aktif ticarî emtiayı Osmanlı topraklarından taşıyorlardı. 1902'den 1901'e kadar olan dönem, bakır ve kurşunun yanı sıra krom da dahil olmak üzere birçok malzemenin transferine tanık olmuştur. Alman firmaları tarafından madenleri taşıdıkları gibi pamuk, deri ve yün ürünlerinin de önemli olduğu ve onlar için büyük talep gördüğü tarım ürünleri ve malzemelerin uygun fiyatlarla ticareti yapılmaktaydı. Öte yandan, Almanya'dan Osmanlı topraklarına birçok malzeme taşınmış, Almanya'dan yapılan ihracat %350'ye ulaşırken, Osmanlı ihracatı % 700'lük yüksek rakamlara ulaşmıştı. Sanayideki bu önemli hammaddelerin Alman topraklarına girmesi.<sup>133</sup>

<sup>132</sup> Alperen, Altan, **a.g.e**, s 13, 20.

<sup>133</sup> Avcı, Remzi, Sömürünün Ulaşım Aygıtları: Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi, Mardin, 2012, s. 275-277

ülkeye giren bu önemli malzemelerden yararlanabilmek ve bunları işletebilmek için tüm Alman şehirlerinde yeni şirketler kurma ihtiyacını artırmıştır. Bu faaliyet, emek göçünü köyden kente kadar arttırmış ve birçok büyük Alman şehirinde yeni ticaret merkezlerinin kurulmasına da katkıda bulunmuştur. Devlete ait olan Bağdat Demiryolu'nun işletildiği arazilerin işletme haklarının Bağdat Demiryolu Şirketi'ne devredilmesi kararlaştırıldı. Bu kararlar, şirketin bu arazilerdeki malzemelerden faydalanmasını sağlayacak ve ayrıca orman ve taş ocakları inşaat işlerinde kullanabilecekti. 1903 yılında imzalanan anlaşmaya göre, demiryolu, en önemlisi demiryolunun geçtiği bölgenin arkeolojik çalışmalarını yürütme olasılığı olan birçok hak elde etmiştir. Yukarıda belirtilenlerden elde edilen karlar, demiryolunun Dicle ve Fırat nehirleri yakınından geçtiği alanla sınırlı kalmayarak kruvaziyer düzenlemek için Bağdat ve Basra'da büyük ticari limanlar kurmaktı. Ancak bu, Ortadoğu'da Almanlar ve İngilizler arasındaki çatışmayı ateşleyecektir. Çünkü Osmanlı hükümeti, Hindistan rotasının korunmasını sağlamak için İngiliz şirketi Lynch Company'ye bir imtiyaz vermişti. Alman şirketleri Die Deutsche Levante Linie ve Norddeutscher Llyod, İngilizlerin Türk limanları üzerindeki egemenliğine karşı durmaya ve özellikle İngilizlerin Dicle ve Fırat nehirlerindeki gemi ve ticaretini durdurmaya çalışıyorlardı. Osmanlı'dan Alman topraklarına pamuk ticareti fazlaca yapılmaktaydı. Sadece bu da değil, DeutscheInvestment Bank'ın başarıları 1912'de arama imtiyazını elde ederek ve Irak petrolünün %25'ini elde ederek sayıca fazlaydı, bu şeyler İngiliz-Alman çatışmasını arttırmıştır.

#### **C.IV. Askeri Sebepler**

Almanya'nın, kaynak zengini Orta Doğu'ya erişim yoluyla doğal kaynaklara erişim de dahil olmak üzere çıkarlarına hizmet eden hedefleri vardır. Aynı zamanda Almanların yaşayabileceği verimli bir ortamı da içerecek uygun bir coğrafi ortam sağlayacaktır, bu da bölgede ekonomik ve kültürel hakimiyet kuracağı anlamına geliyordu. Almanya'nın Osmanlı Devleti'ni ve askeri yapıya müdahalesini büyük ölçüde etkilemesini sağlamıştı. Almanya, belirli bir stratejiye ulaşmak için Osmanlı Devleti'ne silah ve teknoloji transfer ediyordu. Osmanlı Devleti'nin, Avrupa devletine karşı durmasını ve Osmanlı Devleti'nin uzak kontrol bölgelerine ulaşma girişimlerine karşı durmasını sağlamak için askeri gücünü artırarak büyütmesini sağlayan.<sup>134</sup>

---

<sup>134</sup> Avcı, Remzi , a.g.e, s275-277

Sultan II. Abdülhamid, Almanlarla işbirliği yaparak Osmanlı Devleti'nin kalkınmadan fayda sağlayacağını hedeflemiş, Osmanlı Devleti'ne Almanya'da üretilen silahları tedarik etme ve satma arzusuna sahiptir. Askeri heyetler, memurler, asker eğitiminin yanı sıra Osmanlı Devleti'ne silah tedarik etmek için anlaşmalar yapmak ve sözleşmeler yapmak için gelmişlerdir. Almanların Osmanlı Devleti'ne silah satmadaki amacı, Osmanlı ordusunu donatabildiği ve şirket (Krupp) tarafından silah satın alabildiği için sermayesini artırmak ve kar elde etmektedir. Bu dönem, Osmanlı Devleti'nin (Mauser ve Krupp)'tan satın aldığı silahların sayısında bir artışa tanık olmuştur. Almanya'dan Osmanlı Devleti'ne silah alımı ve tedarikindeki bu artış, borcu artırdı. Bu da onu Almanya'ya daha bağımlı hale getirmiştir. Almanya'nın, Osmanlı Devleti'ni kontrol etmek için peşinde koştuğu emperyalizmin barışçıl cisimleşmesinin uygulanmasını dayatması için planladığı ve elde etmek istediği şey budur. Alman-Osmanlı ittifakı, Osmanlı Devleti'nin sıkıntı ve siyasi sorunlar yaşadığı ve İslam dünyasının kontrolünü elinde tutmaya çalıştığı I. Dünya Savaşı'nda bir arada durmaya katkıda bulunmuştur<sup>135</sup>.

İngiltere politikasında her zaman Arap Körfezi bölgesi üzerindeki kontrolünü sıkılaştırmaya ve bu bölgede ve güney İran'da nüfuzunu ve kontrolünü sürdürmeye çalışmıştır. Tek kaygısı petrol kuyularını kontrol etmek ve bunlardan faydalanmaktır. Bu yüzden Hindistan ordusunu İngiliz çıkarlarını korumak için çeşitli alanlara gönderdiği Irak'taki askeri durumu ele almaya karar vermiştir. İngiliz çıkarlarını tehdit eden Bağdat Demiryolu'nun inşası sonucunda ortaya çıkan I. Dünya Savaşı'ndan önce Bağdat'ta ve Irak'ın geri kalanında büyük Türk askeri tümenlerini içeriyordu. Almanların Türk Genel Kurmayı'ndaki askeri işleri kontrol etmesi, Bağdat Demiryolu'nun Kutü'l-Amara Savaşı'nda İngilizlere karşı Osmanlı kuvvetleri için en büyük zaferine katkıda bulunmuştur. İngilizlerin hapsedildiği kalenin kuşatılması ve ardından askerleri ve silahları ilerleyen cephelere çok hızlı bir şekilde taşımak için kullanıldığı teslim olduklarının ilan edilmesiyle sona ermiştir.<sup>136</sup>

Bağdat demiryolu ve Hicaz demiryolundaki askeri strateji, Osmanlı Devleti'nin özellikle güney cephesinden, Yemen ve Süveyş Kanalı'ndan muzdarip olduğu için tüm bölgelere ulaşmasını, silah ve asker göndermesini sağlayacaktır.<sup>137</sup>

<sup>135</sup> Onursal, Bilal Furkan, Başaran, Doğan, a.g.e ,333-334.

<sup>136</sup> Shukri Mahmoud Nadeem, Irak Savaşı 1914-1918, Bağdat, 1954, s.16

<sup>137</sup> Alperen, Altan a.g.e, s.14.

Halep'in bu askeri ikmallerin başlangıç noktası olacağı ve bunun Osmanlı Devleti'nin Arap bölgelerinde meydana gelen isyanla savaşmasını sağlayacağı ve bu iki demiryol Osmanlı Devleti'ne daha fazla güç vereceği, savaştan önce Süveyş'e erişim ve aynı zamanda hacıların hizmetinde kullanıldığı Hicaz Demiryolu'ndan geçiyordu. İngiltere, Bağdat ve Hicaz demiryollarının kurulmasından çok endişeliydi. Osmanlıların, en önemli kontrolünü ele geçirdikten sonra Süveyş Kanalı'nda İngilizleri hedef alan bir askeri operasyon yürütmek için onları kullanacağından korkuyordu. Türklerin kontrolü, İngiltere'nin Hindistan'a ulaşamayacağı anlamına geliyordu. Bağdat demiryolu tüm İngiliz çıkarlarının yeminli düşmanıydı, bu yüzden İngiltere için büyük bir askeri tehdit olduğu için bitirmemek gerekiyordu<sup>138</sup>.

#### **d) Bağdat Demiryolu Yapımı Hakkında Rusya, İngiltere ve Fransa'nın**

##### **Düşünceleri**

Osmanlı Devleti'nin kurduğu en önemli demiryolu hatlarından biri olarak kabul edilen Hicaz Demiryolu, Eylül 1900'ün ilk gününde çalışmaya başlayan, Şam'dan başlayıp Medine'ye ulaşımına sona eren Hicaz Demiryolları olmuştur. O dönemde İslam birliğinin sembolü olarak kabul edilen Sultan II. Abdülhamid, burayı Müslümanların birleşmesiyle inşa etmiş ve İstanbul'dan başlayıp Arap Yarımadası bölgesine durmadan ulaşan bir demiryolu olmaya karar verdiği Bağdat Demiryolu'na bağlanması planlanmıştır. Aynı şey, Osmanlı Devleti'nin Arap Yarımadası bölgesindeki hegemonyasını pekiştirmek istediği Hicaz Demiryolu'nun kurulması için de geçerlidir. Çünkü bu demiryolu, Osmanlı Devleti döneminde inşa edilen demiryollarının geri kalanından farklı olarak ayırt edilmiştir. Yabancı yatırımdan uzaktı ve Müslümanlardan bağış ve yardım yoluyla toplanan paraların yanı sıra Osmanlı Devleti hazinesinin fonlarıyla yaptırılmıştır. Bağdat Demiryolu ve Hicaz Demiryolu, Sultan II. Abdülhamit döneminde kurulan en önemli stratejik hatlar arasındadır. Birkaç yıl boyunca İngilizler, örneğin Süveyş, Mısır, İskenderiye ve Basra arasındaki sömürgelerine hızlı bir şekilde ulaşmak için alternatif yollar aramışlardı. İngilizler Akdeniz'de bir demiryolu inşa etmeye ve Süveyş Kanalı'nın açılmasından önce tamamlanmaya hazırdı. İngilizlerin, Bağdat Demiryolu'nun inşası için yaptığı teklifler.<sup>139</sup>

<sup>138</sup> Alperen, Altan a.g.e, s.14.

<sup>139</sup> Sacar, Ömer, İpek Yolu Güzergahında Yapılan Lojistik Etkinliklerin Günümüz Lojistik Faaliyetleri ile Karşılaştırılması, Balıkesir, 2018,s. 66



bölgedeki artan hırsları nedeniyle reddedilmişti. İngiliz bankerlerin demiryolunun inşası için yaptıkları en iyi tekliflerden biri olmasına rağmen, İskenderiye'den Arap Körfezi'ne bir hat inşa etme fikrini desteklediği Bay E. Rechnitzer'in talebidir. İngilizlerin Mısır'ı ele geçirmesi ve Süveyş Kanalı'nı kontrol altına almaları ile İngilizler demiryolunun kurulması fikrine karşı çıkmışlardı. Almanların, Bağdat demiryolunu kurmak için çıkarları olmasına rağmen, kontrolleri altına giren Süveyş Kanalı'na bir alternatif olmasını istemediklerinden, İngilizler . Bağdat Demiryolu ve Hicaz Demiryolu'na, coğrafi bölge ve bu iki hattın genişletileceğini göz önüne alarak birinin uzatılması diğerini tamamlaması nedeniyle olumsuz yaklaşmışlardır. Demiryolunun Almanlar tarafından inşası konusu İngilizleri ilgilendiren bir konuydu, bu konu onları demiryolunun Akabe Körfezi'ne tesliminin önünde durmuştur. Bu, demiryolunun Kızıldeniz'in sonuna ulaşacağı anlamına geliyordu. Bu da Mısır'da İngilizleri kışkırtmak için bir medya saldırısı başlatmaya ve bedevileri demiryoluna ve tehlikelerine karşı harekete geçirmeye sevk etmiştir. İngiliz tüccarlar ticaretlerini hep Dicle ve Fırat nehirlerinde icra etmişler, bu bölge İngilizlerin kontrolüne ticaret yapmış ve onların tekellerine geçmişti. Bağdat demiryolunun genişletilmesi, tekelin ortadan kaldırılması anlamına geliyordu, çünkü Almanlar, demiryolunun inşasıyla birlikte navlun oranlarını düşürdü ve gelme süresini kısalttı, bu da İngiliz tüccarlarla büyük rekabet anlamına geliyordu. Fransa'ya gelince, demiryolunun inşasının Orta Doğu'daki çıkarlarına, planlarına ve hırslarına zarar vereceğine inanıyordu. Fransız korkusu aynı zamanda Marsilya ve Hindistan arasında gerçekleşen deniz ticaretinin de sonucuydu. Fransızların, kendisinden önce İstanbul'dan yola çıkacak olan bu hattın, İstanbul'dan geçtikten sonra Münih - Köln ve ardından Viyana'dan başlayacağına ve Bağdat demiryolu üzerinden Hindistan'a ulaşabileceğine inanıyorlardı. Bu durum Fransızlara, Panama Kanalı'nın Fransız Genel Kurulu'nda planlanan ikinci liman olacağını düşündürdü Fransızlar, tüccarlar için önemli Fransız limanlarından biri olarak kabul edilen Marsilya limanının, Bağdat Demiryolunun kurulmasıyla önemini yitireceğine inanıyordu. Ayrıca Fransa'ya ait demiryolu hatlarının çoğu, Avrupa ticaretindeki önemini kaybedeceğinden, Osmanlı Devleti bu hat kurulduktan sonra gücünü güçlendirebilecektir ki bunlardan en önemlileri ekonomik ve ticari olmak üzere çeşitli yönlerden yararlanabilecektir. Müslümanların halifesi olarak kabul edilen Sultan II. Abdülhamid, Kuzey Afrika'daki Fransız sömürgelerini de etkilemeye ve zaman içinde Fransız işgaline karşı isyan ettirmeye çalışacaktır. <sup>140</sup>

---

<sup>140</sup> Sacar, Ömer, a.g.e ,s 67.

Fransızlar ayrıca, Osmanlılar ile Almanlar arasında Bağdat demiryolları üzerinden gerçekleşecek olan bu ittifakın, M. Deschanel'in 19 Kasım 1903'te Fransız Meclisi toplantısında belirttiği gibi, onlara büyük bir askeri ve ekonomik güç vereceğini, aynı zamanda siyasi bir ittifak olacağını umuyorlardı.

Bağdat demiryolunun inşası Marsilya limanını etkileyecek, önemini azaltacak ve trafik doğuya, Süveyş Kanalı'na doğru kayacaktı. Fransa'nın bazı sömürgeler üzerindeki kontrolünün azalması ve güçlerini dayatacak büyük güçler tarafından yeni sömürgelerin ortaya çıkması mümkündür. Bu, Osmanlı Devleti ile demiryolunun inşasına katılacak ülkeler arasında gerçekleşecek olan ihtiyaçlarını karşılamak için Bağdat Demiryolu ülkelerden gelen gümrük vergilerinde herhangi bir artış taleplerinin azalacağı anlamına gelmemektedir.

Bağdat Demiryolu'nda yatırımcıların haklarını güvence altına almak için Osmanlı Devleti tapu vermeye başlamış ve demiryolunun başlamasıyla birlikte tahsil edilecek %8 tutarında gümrük vergisi getirmiştir. Osmanlı Devleti'nin bu ücretlerin değerini daha sonra %11'e çıkarmak istediği, ancak demiryolu konusuyla ilgilenen ülkelerden ve yatırımcılarından red cevabı gelmiştir. Daha sonra yapılan görüşmelerle bu ücretlerin yüzdesinin bir öncekine ilave %3 oranında artırılması kararlaştırılmış, ancak Osmanlı Devleti'ne dayatılan şartlara göre, ancak demiryolu açısından uygun olmamıştır. Üzerinde bir yıl anlaşmaya varıldıktan sonra yürürlüğe giren artış, bu gelirlerin çoğunun, Makedonya'da ve gümrük idaresinde uygulanan reformlara harcanması, Bağdat Demiryolu'nun garantilerine dönüştürülmemesine neden olmuştu. Ancak Fransa'nın dışlanması ve direnmesine rağmen Bağdat demiryolunda büyük bir kararlılık ve ilgi vardı. Bu ilgi Suriye'de inşa edilen bir demiryolunun kurulmasını sağladı. Onların derdi Akdeniz kıyılarından bir demiryolu inşa edip Arap Körfezi'ne kadar uzanabilmeleri idi. İngiltere ve Fransa, Bağdat Demiryolu'nun imtiyazını istemiyorlardı ve bu fırsatı elde etme hırsı, Almanlara verilen bu projenin inşasını durdurmak için büyük bir muhalefete dönüşmüş. politikaları, diğer Avrupa ülkelerinkine benzemekteydi Bağdat Demiryolu'nun inşasına karşı çıkan ve bu hattın inşasını durdurmak için büyük çaba sarf eden Rusya da onlara katılmıştı. Rusya'nın lojistik altyapısını her zaman güçlendirdiği demiryolunun inşasının önünde duran Rusya'nın arkasında gördüğü bir strateji vardır. On dokuzuncu yüzyılın seksenli yıllarından itibaren bu proje ile başlamış ve özellikle Avrupa'da uygulanan demiryolu ağlarında bu yatırımlarla devam etmiş.<sup>141</sup>

---

<sup>141</sup> Sacar, Ömer, a.g.e, s. 67.

Hazar Denizi'nden İran'ın başkenti Tahran'a kadar uzanan demiryolunun (Transpersian) hayata geçirilmesinde çalışan önemli projelerden biridir. Ruslar bu demiryolunu Kafkasya üzerinden İskenderiye'ye ulaşacak şekilde uzatmayı, daha sonra Tahran'dan başlayarak Ermenistan ve Doğu Anadolu'yu da kapsayacak şekilde uzatmayı planlıyorlardı. Bu nedenle güney koridoru Akdeniz'e bağlayacak şekilde dizayn edilmiş ve Kafkasya coğrafyasında Sibirya'dan sayılan önemli bir hat da tamamlanmıştır.

Fransızlar, Anadolu-Bağdat demiryolunun son istasyonuna gelmesiyle Almanların Bağdat'ta önemli bölgeler geliştireceğine inanıyorlardı. Özellikle ticari olanlar ile Dicle-Fırat vadilerinin çoğu alanda tarıma yönelik üretimin artmasına dikkat çekerek, zengin Rusların topraklarının çoğunda büyük kayıplara neden olacaktı. Bu kayıplara ek olarak, İran'ın işbirliği ve Almanya'nın diğer Avrupa ülkeleriyle rekabet edebilmesini sağlamak için Afganistan pazarlarına açılması, Rusya'nın Kafkasya bölgesinde petrole sahip olması, Almanların petrol zengini Mezopotamya'ya gelmesi anlamına geliyordu ve Rus petrolünün geleceğine büyük zarar verecekti.

Bağdat demiryolu projesinin inşası büyük hasara yol açacaktır. Ancak İran ile Rusya arasındaki demiryolunun önemini azaltmamış, ancak Sibirya demiryoluna rakip olacaktır . Ancak I. Dünya Savaşı'nın nedeni, Rusların çalışmayı durdurduktan sonra Bağdat demiryolunu kurma korkularını azaltmıştır. Ancak Anadolu'yu Avrupa'ya bağlamak, kuzeydeki çatışmayı ateşleyebilir ve Kafkas cephesini lojistik destekle destekleyebilirdi. Belki de Rusya, Almanlara verilecek ana nedenden dolayı Bağdat demiryolunun inşasına karşı çıkan Fransa ve İngiltere'den farklıydı. Bu da onların inşaata karşı çıkmalarına neden olmuştur. Rusyaya gelince, Anadolu bölgesinde tamamlanacak ve Arap Körfezi'ne ulaşacak olan Bağdat Demiryolunun inşasının Osmanlı Devleti'nun gücünün önemli ölçüde artmasına katkıda bulunacağına inanıyordu <sup>142</sup>.

### **e) Bağdat Demiryolu İnşaatının Planı, İdaresi ve Şirketleri**

İngilterenin Orta Doğu ve Körfezde büyük etkisi vardır, burada İngiliz kontrolü ve etkisi gemi filosu aracılığıyla ortaya çıkmıştır. Almanya, deniz hatları ağını genişleterek ve etkisini on dokuzuncu yüzyılda nüfuz için rekabet etmesini sağlayan kara yolu üzerinden genişleterek bölgedeki nüfuzunu paylaşmak istemiştir. <sup>143</sup>

<sup>142</sup>Sacar, Ömer, **a.g.e** ,s 68.

<sup>143</sup> Malhut, Mustafa, Mezopotamya Üzerinde İngiliz-Alman Nüfuz Mücadelesi, Antalya ,2011,s.151-152.

Almanya, Osmanlı kontrolü altındaki herhangi bir alanda, en önemlisi Mezopotamya olan politikalar geliştirmeyi planlamış, Almanya 1871'de ulusal birliğini sağlamayı başarmış ve ekonomisinin hızlı gelişimine başlamıştır. Kaiser II. Wilhem'in iktidara gelmesiyle Almanya, hızlı bir gelişme talep etmeye başladığı için dünya politikasına cevap vermek zorunda kaldı. Almanya nüfus artışına ve sanayide artışa tanık oldu ve sömürgeci ırkın dünyasında geride kaldı. Osmanlı Devleti'nin pazarlarındaki akışı artırdığını ve aynı zamanda fabrikaları için hammadde elde etmesine yardımcı olduğunu gören el-Aman, Bağdat Demiryolu'nun inşası ve Filistin ile Mezopotamya'nın Almanya'nın geleceği için çok önemli olacağı konusunda araştırmalar yapmıştır.

Almanyanın, Haydarpaşa - İzmit hattını kurdu, işletti ve aynı zamanda İzmit-Ankara hattının kurulması için imtiyaz elde etmeyi başardı. Almanlar hattı hızlı bir şekilde tamamlayarak 1893'te Ankara'ya teslim edebildiler ve daha sonra hat 1896'da ulaşmak üzere Konyaya teslim edilmiş ve uzatılmıştır. Daha sonra Almanlar Bağdat Demiryolu'nun imtiyazını elde etmek istediler. Ancak konu 1903'e kadar ertelendi, Avrupa ülkeleri, özellikle de bu imtiyazın verilmesini büyük ölçüde geciktiren İngiltere tarafından engellenmesindeki gecikmenin nedenleri, Almanların 19 ay süren ilk 200 km'lik uzatmada karşılaştığı zorluk, İngilizlerle olan çatışmadan kaynaklanıyordu. Beş yıl sonrasına kadar hattın inşasında hiçbir ilerleme kaydedilmemişti Almanların 1911'den 1912'ye kadar olan süre boyunca sadece 38 km uzatması uzun zaman aldı, Basra Körfezi ve Mezopotamya'daki İngiliz çıkarlarını tehdit ettiği için Bağdat demiryolunu bitirmek mümkün değildi. Buna rağmen Almanya, Irak'a ulaşarak gemilerini Dicle ve Fırat nehirlerinde işletmek için imtiyaz elde edebildi. Gemileri işleterek ve limanlar kurarak İngiliz tüccarların önünü kesmiştir. Bu, Almanları, özellikle İngiliz-Alman çatışmasını oluşturan Basra'da, İngiliz etkisine karşı daha da tehdit olmuştur.

Demiryolunun Osmanlılar için önemi, birçok kazanım elde eden büyük bir proje olacağından, ekonomik alandaki en önemli yatırım projelerinden biri olarak kabul edilmiştir. Bunlardan en önemlisi demiryolunda kurulacak alanların ve hattın geçtiği alanların Osmanlı Devleti'nin tarım ürünlerinde bir artışa tanık olacağıdır.<sup>144</sup>

---

<sup>144</sup> Malhut, Mustafa, **a.g.e**, s.151-152.

En önemli altyapı projelerinden biri olan ve aynı zamanda 150 dönümlük bir alanda sulama kullanılarak birçok çöl alanının iklim koşullarına bağımlılığını azaltacak olan sulama projesinin tamamlanmasının ardından tarım açısından tanık olunan büyüme sonucunda Konya'da elde edilen budur. Diğer getirisi ise iyi su ihracatı ve aynı zamanda arazinin artırılmasında kullanılacak olan önemli şey, hattın gelmesiyle artacak olan ekonomik gelirdi. Bu da satın alma gücünde bir artış anlamına geliyordu.<sup>145</sup>

Zenginlik, Osmanlı Devleti'nin kontrolü altında bulunan Orta Doğu'daki Avrupa ülkelerine, Fransa, ve İngiltereye, bu zenginliklerin yatırımcısı olarak Osmanlı Devleti'nin kapısından o bölgeye ulaşmak için bir yarış içinde olduklarına dikkat çekmenin en önemli unsurudur. Almanya, Bağdat Demiryolu'nu kurma fikriyle, Berlin'den başlayıp İstanbul'a, ardından Bağdat'a hatta Basra'ya uzanacağı için arzu ettiği hedeflerine ulaşabileceğine inanıyordu. Anlaşma dahilinde, bu hattın tamamlanması ve daha sonra gelecekte Samsun, Sivas ve Diyarbakır'dan geçecek olan Bağdat Demiryolu'na bağlanması ön koşul olacaktır. Bu anlaşma, Almanların bu demiryolu üzerinden Osmanlı topraklarına girmesi için ilk girişim olmak üzere Anadolu Demiryolları üzerinde çalışmaların başlatılması için ilk kıvılcım olmuştur. 1888 yılında İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan Doğu Ekspresi treninin gelişi, Osmanlı Devleti'nin başkentinin Viyana, Paris ve Berlin gibi önemli Avrupa şehirlerine bağlanmasına katkıda bulundu ve kilometrelerce rayın tamamlanması ve uzun sürmemesi nedeniyle tamamlanma süresi hız kazandı.

Almanların Ankara'da Haydarpaşa-Eskişehir demiryolunun yapımını tamamlamasının ardından Almanlar, Bağdat Demiryolu'nun uzantısı olan bir sonraki aşamayı düşünmeye başlamıştı. Bu sırada, İngilizler ve Ruslar Bağdat Demiryolu fikrini durdurmaya çalışıyorlardı ve Sultan II. Abdülhamid'e Bağdat Demiryolu'na alternatif iki ayrı demiryolunun Akdeniz'den Arap Körfezi'ne uzatılması için bir öneri sundular. İngilizler ayrıca Bay E. Rechnitzer tarafından temsil edilen bankerler aracılığıyla da ilerlediler. Burada Sultan'a Osmanlı Devleti'ne büyük bir hizmet sağlayacak ve Osmanlıların çıkarlarına hizmet edecek bir hat kurmasını teklif ettiler.<sup>146</sup>

---

<sup>145</sup> Sacar, Ömer ,a.g.e, s.71.

<sup>146</sup> İGörgen, İsmail Görgen, Büyük Devletlerin Ortadoğu'da Demiryolu ve Petrol Politikası (The Railway and Petroleum Policies of the Great Powers in the Middle East) ,Hatay,2022,s.167-168.

Rotası İskenderiye'den ve ardından Bağdat'tan olacak ve daha sonra İngilizlerin girişimlerine rağmen Basra Körfezi'ne ulaşacaktı. Bununla birlikte, imtiyaz Almanlara verildi. Deutsche Bank, Osmanlılar tarafından İngiltere'ye büyük bir darbe olan proje üzerinde çalışma fırsatı bulmuştur. Anlaşma, Bağdat demiryolu hattının başlatılması ve Anadolu'dan rayların döşenmesi çalışmalarının 16 Ocak 1902'de başlamasıydı. Bu imtiyaz, demiryolunu inşa edecek ve Deutsche Bank tarafından 99 yıl boyunca denetlenen yatırımcılar tarafından imzalanmıştır. Demiryolu için oluşturulacak plan Adana ve Kilis'ten başlayıp daha sonra Bağdat'a ulaşana kadar Musul'a girecek ve daha sonra Arap Körfezine ulaşmayı planlayacak, İskenderun Körfezi'nden Urfa'ya, ardından Halep'e ve hatta İran sınırına kadar uzanması planlanan yan raylardan biri olan önemli bir demiryolunun inşası da sağlanmıştır. 1902 yılında Osmanlı Devleti için büyük bir başarı olarak kabul edilen Bağdat Demiryolu Şirketi'nin kurulması hakkında resmi bir duyuru yapılmış ve aynı zamanda Almanlar demiryolunun (Berlin - Bizans - Bağdat) kurulmasını Almanya için büyük bir küresel politika olarak görmüştür. Ekonomilerini geliştirmek istiyorlardı ve bu Suriye ve Irak'a vardıklarında başarılıydı. Alman tahminlerine göre, sadece Musul, Bakü'yü on kattan fazla aşan petrol zenginliğine sahiptir. Sadece bu değil, aynı zamanda Mezopotamya verimli bir araziydi ve birçok tarım ürününü de içeriyordu, pamuk yetiştiriciliği ile ünlüydü ve aynı zamanda sert kömürün mevcudiyeti ile de biliniyordu. Tüm bu kaynaklar. Bağdat demiryolu üzerinden bu bölgelere ulaşır ulaşmaz Almanların elinde olacaktır.

Almanya, İngiltere ile rekabetine rağmen hattı başarıya ulaştırmaya çalışıyordu. Ancak Fransız ve İngilizlere verilecek hisselerle projeye katılımlarını teklif etmiştir. Bu başlangıçta başarılı oldu ve anlaşmaya varıldı. Ancak İngiliz basınından ve anlaşmanın uygulanmasını durdurmaya çalışan İngiliz hükümetinden büyük muhalefet vardı. İngilizler Bağdat demiryolu projesine girmeyi kabul etmemişlerdi. Öte yandan, herhangi bir İngiliz insan gücünün bu projeye girmesini istememişler ve başarısını engellemek için çalışıyorlardır. Ayrıca Fransızlar, demiryoluna katılacak bu Fransız yatırımcıların, bu kapitalistler tarafından ülkelerinin çıkarlarını tehlikeye atacağına inanıyorlardı. Almanya'nın demiryolunu kendi başına tamamlamaya devam etmesi, meseleyi devlet arasındaki ortaklık fikrinden çatışma ve rekabete çevirmesi gerekiyordu. Bağdat Demiryolu, kuruluşundan sonra 13 Nisan 1903'te proje üzerinde çalışmaya başlandı. Bu çalışma Almanlara, demiryolunun geçtiği bölgelere yatırım yapmalarını ve Almanların Dicle ve Fırat nehirlerinde yapacakları ticaret ve nakliye işlerini elde etmelerini sağlayan.<sup>147</sup>

<sup>147</sup> Görgey, İsmail, a.g.e.s.168-169.'

Osmanlılarla imzalanan anlaşmayı uygulama hakkı verdi. Bu konuya, 1831'den beri bu imtiyazı elde ettikleri Linş Şirketi tarafından yönetilen bölgedeki ticaretlerinin bu bölümünü kontrol eden İngilizler karşı çıkmıştır. Böylece Almanlar, Irak'ta Basra ve Bağdat'ta bulunan, meseleyi karmaşıklaştıran ve İngilizlerin tepkisine neden olan limanları kontrol edebilmiştir. Arap Körfezi'nin kontrolü konusuna büyük önem veren, nüfuzu ve sömürgesi için bir koridor olarak kabul edilmekteydi. Bu da Hint yolundaki davranışlarının güvenliğini etkileyecektir.

Almanlar ve İngilizler arasındaki bu rekabet, İngilizlerin Fransızlarla olan ilişkilerini yeniden gözden geçirmelerine yol açmıştır, bu iki ülke aralarındaki eski çatışmayı durdurabilirdi ve Dost İtilaf olarak bilinen bir anlaşmaya vardır. Fransanın Mısır'ı kontrol etme hırsından vazgeçmesinin ardından İngiltere, Fas'ı kontrol etmek için yerini Fransa'ya bırakmıştı, bu anlaşma ve anlayış, İngiliz-Fransız ittifakı tüm bölgeye yayılacağı için, İngiltereyi kendisine şiddetle karşı çıkacak ve bölgedeki proje ve planlarına karşı durmaya çalışacak bir ittifakla karşı karşıya bırakmıştır.

## **f) İnşaata sağlanan Finans Kaynaklar**

1903 yılında, özellikle Mart ayının beşinde, Almanlar tarafından (Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad) kurulmasına tanıklık etti ve burada demiryolunu uygulama imtiyazını elde etmiştir, bu şirketin kuruluş amacı, İstanbul'dan başlayıp Bağdat'tan geçen ve daha sonra Basra'ya ulaşan bir demiryolunu genişletmektedir. New York Times, yayınladığı bir makaleye göre, 16 Ocak 1888'de Bağdat Demiryolunun kurulmasının öneminden bahsetti ve Sultan II. Abdülhamid'in yayınlanmasından sonra, Almanlara Bağdat Demiryolunu inşa etmeleri için imtiyaz verilmesine izin veren bir vasiyetnameyi konuşmuş. Bu demiryolunun uzatılmasının Batı kapitalizminden girişimciler için büyük anlam taşıyacağını, bu yolun açılmasının Hindistana ulaşan alternatif bir hatla sonuçlanacağı ve Süveyş Kanalına gerek kalmayacağı anlamına geldiğini söylemiştir. Anadolu ve Mezopotamyanın zengin ve keşfedilmemiş bölgelerini de Avrupalı işadamları ve yatırımcılar için kolay ulaşılabilir hale getirecek ve pazarları Anadolu'da önemli olacaktır. Keşfedilmemiş zengin doğal kaynakların yanı sıra bu yolun keşfedeceği ve bu yol üzerinden kullanılacak olan madenler ve önemli tarım ürünlerini de bünyesinde barındıran bu iş adamlarının büyük kazançlar elde edeceği anlamına geliyordur.<sup>148</sup>

---

<sup>148</sup> Görgen, İsmail, a.g.e.s.169-170

Bağdat Demiryolu'nun finansman mekanizmasını ve demiryolunun inşasına katkıda bulunan gerekli fonların nasıl sağlandığını araştırırken, bu finansmanla ilgili kavram, bu projeyi borçlanma yoluyla finanse edebilen Osmanlı hükümetinden gelmiştir. Örneğin Konya-Belgurlu hattı, Halep ve Urfa'nın yanı sıra Konya vilayetlerinin sancaklarının işlerinin yanı sıra gelir ve zenginliklerden de yararlanıyordu. Osmanlı hükümetinin, yıllık 54 milyon franklık borcunu hat içindeki yatırımcılara ödenen tahviller şeklinde ödeyebilmesi için tahsis ettiği, hattı kurmak için kurulan Bağdat Demiryolu Şirketi ya da ana yatırımcısı Deutsche Bankın, demiryolu için tapu ihraç ederken, banka kurduğu her aşamada kar elde ederken, yüksek miktarlarda katkıda bulunmamıştır. Bu projeler, yatırımcıya yüksek meblağlar garanti eden büyük bir organizasyona ihtiyaç duydukları ve Avrupalı bankacıların sadece para kazanmakla ilgilendikleri gerçeğinden yatırımcılar için büyük risklere neden olabilmıştır. Osmanlı Devleti ile Almanya arasında, İzmit'e kadar olan İstanbul Boğazı hattını satın almak üzere Sultan II. Abdülhamit tarafından 1888 yılında Alman Bankası'na verilen imtiyazın ardından, en önemlisi ticari olmak üzere çeşitli alanlarda gelişmesine katkıda bulunmuştur. Bankaya ayrıca İzmit'ten Ankara'ya kilometre başına 15 bin İsviçre Frangı harcanacak bir hattın inşası da verilmiştir. Bu miktar yıllık bir garanti olarak verilirken, Almanlar İsviçre'de başkent Zürih'te bir banka kurmalarına yardımcı olmak için bir dizi İsviçreli yatırımcıya ve bankacıya yardım sağlamaya katkıda bulundu ve bu banka 80 milyon frank değerinde tahvil satabilmiştir. Oluşturdukları "Bank für orientalischen Eisenbahnen" bankası aracılığıyla çeşitli faaliyetler yürütülmüş, bu tahviller Avrupa tahvil piyasasında teklif edilen Anadolu Şirketi'nin hisselerinden, 1/4 oranını temsil ediyordu ve bu oran o dönemde İngiltere'de ihraç edilen finansman tahvillerinin miktarını temsil ediyordu.<sup>149</sup>

Yıl	Kullanıma Açılan Uzunluk (km.)	Vergi Öncesi Kar (Ff.)	Km. başına kar (Ff.)
1876	1,170	7,432,278	6,355
1877	1,170	9,567,047	8,980
1878	1,170	15,147,262	12,951
1879	1,170	6,177,674	5,282
1880	1,170	2,460,168	2,099
1881	1,170	5,216,911	4,492
1882	1,170	5,206,900	4,452
1883	1,170	6,515,817	5,571
1884	1,170	7,616,564	6,512
1885	1,170	6,799,433	5,813
1886	1,170	7,529,083	6,437
1887	1,170	4,809,640	4,112
1888	1,186	5,050,599	4,259
1889	1,264	6,314,726	4,996
1890	1,264	6,300,000	4,980

Bu tablo,Doğu Demiryolunun birkaç yıl boyunca elde ettiği kazançları göstermektedir.

<sup>149</sup> Olcay Hartoka,İmtiyazlı Yap-İşlet-Devret Projeleri ve Sukuk Finansman Yöntemi,İstanbul - 2012,s.31-33.



1903 yılında imzalanan Bağdat Demiryolu'nun inşası için yapılan sözleşme, Osmanlı hükümetinin finansman ihtiyacının bir kısmını karşılayacağı ve kurulacak Bağdat Demiryolu'nun bir kilometresine sahip olacağı anlaşmasını içeriyordu. Böylece, Osmanlı hükümeti toplam 275.000 İsviçre frangı ödeyecektir. Burada hükümet Bağdat Demiryolu için tahvil ihraç edecek ve tahvillerle ilgili mülkiyet haklarını güvence altına alacaktır, İç ve dış borçları denetlemekteki görevlerinden biri olan Düyûn-ı Umimiye Sultan II. Abdülhamit döneminde kurulmuştur. Düyûn-ı Umimiye Osmanlı Devleti'nin genel yükümlülüklerini takip eder ve 1881'den 1923'e kadarolan sürede borçlarla ilgili olarak görevlendirilmiştir. Ayrıca demiryoluna sağlanan faydaları ve gerekli ödemeleri gerçekleştirebilecektir. Demiryolunun Konya'dan sonra iki yüz kilometre uzunluğundaki bir bölümü 5 Mart 1903 tarihinde tamamlanmış ve 45.000,00 İsviçre Frangı bedeliyle tamamlanmıştır. Osmanlı hükümeti tarafından ihraç edilen tahviller %4 faiz oranı içermiş ve ayrıca ona maddi destek sağlamıştır. Osmanlı hükümetinin demiryolunu idare edip yönlendirmesi ve trafiğe çıkarması için hükümet şirkete 4500 İsviçre Frangı ücret ödemiştir. Şirketin beklenen gelire ulaşamaması durumunda, Osmanlı hükümetinin gerekli seviyeye ulaşmaması durumunda farkı karşılayacağı, kar durumunda veya eğer 10.000 franka ulaşırsa, hükümete kalacak ve bu miktardan daha fazla olması durumunda, hükümete% 60'lık bir yüzde şeklinde dağıtılacak ve% 40'ı demiryolu şirketine tahsis edilecektir. Bağdat demiryolunun inşası konusunda anlaşmaya varmak için imzalanan anlaşma, demiryollarını inşa etmek için bir dizi kurullara benziyordu.On dokuzuncu yüzyılda çok kullanılan ve Amerika Birleşik Devletleri'nde kullanılan sistem "On Dokuzuncu Gelir Güvenliği" olarak biliniyordu. Demiryolu, yatırımcılarının demiryolunun yapımında kullanılan demir, odun, kömür, işletme motorları ve imalatta kullanılan tüm malzemeler için vergi muafiyeti elde etmelerini sağlamasıyla ayırt edilmiştir. Bu da vergilerden ve gümrük vergilerinden muaf oldukları için dahili olarak kullanılan ve üretilen veya ülkelerden ithal edilen tüm malzemeleri içeriyordu.Deutsche Bank ile Osmanlı Devleti Bankası arasındaki anlaşma 1889'da gerçekleşti ve bu anlaşmaya dayanarak, hattı uzatacak olan Bağdat Demiryolu kuruldu ve ardından birçok İngiliz yatırımcıya şirkete katkıda bulunmaları için bir davet gönderilmiştir. Ve Alman-İngiliz-Fransız işbirliğinin olması ve Bağdat demiryolunun inşasının uluslararasılaşması için ülkelerinin hükümetinin kontrolü altında olması, Hükümet şirketin finansmanında %10 elde ederken.<sup>150</sup>

---

<sup>150</sup> Olcay Hartoka, a.g.e,s.36 vd.

Anadolu Demiryolları Şirketi'ne %10, geri kalanı Deutsche Bank ve ortaklarına verilmiştir. Demiryolunun işletilmesi ve tahvil şeklinde düzenlenen işletmenin tamamlanması ve inşaat işlerinin tamamlanması için 54.000.000 İsviçre Frangı sermaye tahsis edilmiştir. Tutarın tamamı kullanılmadı, fatura hattı tamamlamak için 3.697.000 tutarındayken, işlem yapma ve tahvil ihraç etme işini yürüten bankacıların komisyonlarına 6 milyon frank verilmiştir.<sup>151</sup>

#### Bağdat Demiryolları Faaliyet Sonuçları

Yatırımcılar	Yapım Şirketi Hisse Senetleri	II.Seri Tahvil Nominal Ffm.	III. Seri Tahvil Nominal Ffm. – Çıkarılmadı
Fransız	1,950,000	32.4	35.7
Avusturyalı	374,000	7.29	8.0325
İsviçreli	341,500	5.67	6.2475
İtalyan	130,000	2.16	2.38
Diğer	114,500	1.54	2.785
Toplam	10,000,000	108	119
Toplam Uluslararası Katılım	2,910,000 (%29.1)	49.06 (%45.43)	55.145 (%46.34)

#### Bağdat Demiryolları Tahvillerine Uluslararası Katılım

Yıllar	Hat Uzunluğu (Km)	Yolcu Sayısı	Yük miktarı (ton)	Km başına Brüt gelir (Ff.)	Toplam Hükümet desteği
1906	200	29,629	13,693	1,368	624,028
1907	200	37,145	23,643	1,754	546,129
1908	200	52,759	15,941	1,839	529,443
1909	200	57,026	15,364	1,936	509,565
1910	200	71,665	27,756	2,571	381,135
1911	238	95,884	38,046	3,379	238,166
1912	609	288,833	57,670	5,315	278,785
1913	609	407,474	78,645	3,786	216,295
1914	887	597,675	116,194	8,177	2,939,983

<sup>151</sup> Olcay Hartoka, a.g.e,s32-37.

### **g) Bağdat Demiryolu İnşaatının Başlaması ve İlk Çalışmalar (1902)**

Başta İngiliz, Fransız ve Rus olmak üzere Avrupa ülkelerinin itirazlarına ve müdahalelerine rağmen Hicaz Demiryolu'nun inşası projesi durdurulmuştu. Ancak 24 Aralık 1899'da Osmanlı hükümetini temsil eden Zeyn Paşa ile Almanya tarafından görevli Bay George von Siemens arasında bir ön sözleşme imzalanmıştır. 21 Ocak 1902'de Bağdat Demiryolu'nun inşası için sözleşme imzalandığında resmen ilan edilecek olan proje resmen finanse edildi ve bu temelde, 30 yıl sonra Osmanlı hükümetinin imtiyazı tamamen satın alabileceği 99 yıllık bir süre ile Bağdat Demiryolu Şirketi kurulmuştur.

Demiryolunun inşaatı, anlaşmasının imzalanmasından hemen sonra başlamış ve demiryolu aslında 1918'de kesintisiz olarak sürekli çalışarak Bağdata ulaşmıştır. Buna, Osmanlı hükümeti tarafından Rumeli Demiryolları gibi Bağdat Demiryolu'na bağlı demiryollarının inşası ve geliştirilmesi alanında gerçekleştirilen diğer yatırımlar eşlik etmiştir. Ayrıca en önemli demiryollarından biri olan Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun yanı sıra kış aylarında özellikle kuzey ve doğuda hep kapalı olan karayollarının bulunmaması, bu hatların ve diğerlerinin bu bölgelerin birçoğuna ulaşılmasına katkı sağlamıştır <sup>152</sup>.

Osmanlı hükümeti işe başlanmasıyla birlikte yükümlülüklerini yerine getirmiş ve kilometrelerce teminat olarak toplanan Konya, Halep ve Urfa da dahil olmak üzere Osmanlı Devleti'nin bölgelerinde uygulanan ondalık vergileri toplamıştır. Bağdat Demiryolu Şirketi'ne ayrıca ormanlar, madenler ve taş ocakları da dahil olmak üzere demiryolunun geçeceği topraklardan yararlanma imtiyazı verilirken, inşaatta kullanılan malzemeler üzerindeki vergi ve gümrük vergileri iptal edilmiştir. Şirket, Almanların büyük bir yüzdesine ve ayrıca Alman sermayesinin % 30'una aittir ve ayrıca diğer Avrupalı ortaklar Fransız şirketinin memurları olarak atandı ve üniformalar ve özel bir fes vardır. Demiryolu çalışmalarının başlaması ve çalışmaların devam etmesi ile birlikte 1904 yazında bir kısmının tamamlanmasının ardından tren Bulgurlu'ya ulaşmış ve aynı yılın 25 Ekim'inde ilk bölüm işletmeye alınmış ve bu vesileyle kutlama yapılmıştır <sup>153</sup>.

<sup>152</sup> Tufan, Samet, Karadeniz Demiryolları: Osmanlı Bağlamında 1900 İtilafnamesi, Sakarya, 2019, s.21.

<sup>153</sup> Atnar, İbrahim Ethem, Erzurum'a Demiryolunun Gelişi, Erzurum, 2008, s.19-20.

Bundan sonra, demiryolundaki inşaat çalışmaları 5 yıl boyunca durmuş olup, bu süre zarfında herhangi bir ilerlemeye tanık olunmamıştır. Bilahere hükümet Deutsche Banka on ilçenin gelirlerini verme sözü vermiştir, ardından inşaat çalışmaları geçtiği alan nedeniyle en zor kısımlarda başlamıştır. Ayrıca, en pahalısı, Helife kadar uzatılmıştır. 840 km. uzunluğa ulaşan hattın uzatılması onaylanmış ve ikinci dönem 108 milyon tutarında olan Bağdat Demiryolları için tahvil ihraç edilirken, üçüncü dönem %4 faiz oranıyla 119 milyon frank tutarına ulaşmıştır.

Bundan sonra, Osmanlı hükümeti, mali sıkıntısı ve bütçe açığı nedeniyle, 1910 yılında Alman borsasından borç almış, böylece işi tamamlayabilir ve demiryolunun inşaatına devam edebilir duruma gelmiştir. Bundan sonra, Almanlarla görüşmeler yapıldı ve aralarında yeni bir imtiyaz anlaşması imzalandı. Almanlara Osmanlı Devleti tarafından İskenderiye'ye uzanan önemli bir şube hattının kurulması ve şehirde de bir liman kurulması sağlanmıştır.

Bundan sonra, Osmanlı hükümeti herhangi bir kilometre garanti vergisi ödemedi ve herhangi bir mali yardıma katılmadı. Daha sonra limana ulaşılan kadar ağı Bağdat'tan Basra'ya genişletirken hakkından feragat etmiştir. Osmanlı hükümeti tarafından Bağdat demiryolunun 1889-1911 yılları arasında tamamlanan kısmı için harcanan toplam miktar 4.083.000 altın lira olarak gerçekleşti ve ardından I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi nedeniyle çalışmalar kesintiye uğramıştır. Toplam hat, 1715 kilometre uzunluğunda olacaktı. Bunun Anadolu topraklarında olanı 887 kilometre idi, Kalan kısmı Toros Dağlarında bulunuyordu ve uzunluğu 38 km.dir Ayrıca 100 km uzunluğunda Amanos'tan uzanan kısım vardır. Aynı zamanda Samarra - Musul - Tel Obeyd'den uzanan önemli ve bitmemiş kısım 690 kilometre idi. I. Dünya Savaşı'nın bitiminden sonra müttefiklere teslim edilmek üzere askeri amaçlar için kullanılmayacak şekilde Bağdat demiryolunun tamamlanması engellendi ve tamamlanan kısmın uzunluğu 1324 kilometre olmuştur. Tüm Alman demiryolu hatları, İngiliz ve Fransızların demiryollarını ele geçirmesini sağlayan Mondros Mütarekesi ve Sevr Antlaşması çerçevesinde teslim edilmiş, Fransızlar Konya - Adana - Halep - Nusaybin gibi önemli hatları kontrol edebilmiş, İngilizler ise Ankara - Eskişehir - Bilecik hatlarından payına düşeni almıştır<sup>154</sup>.

---

<sup>154</sup> Atnur, İbrahim Ethem, **a.g.e**, s.19-20.

## **h) Sultan Abdülhamid Zamanında Bağdat Demiryolu Yapım**

### **Çalışmaları (1902-1908)**

Sultan II. Abdülhamid, heyecanla olumlu baktığı Bağdat Demiryolu'nun diplomasi çerçevesinde ilerlemek istemişti. Dolayısıyla bu hattın kurulması, 1900 yılında kurulmasına karar verilen Hicaz Demiryolu'na bağlandıktan sonra daha da önemli olacaktı. Bu da Sultan Abdülhamid'in İslam dünyasındaki itibarını olumlu yönde artıracaktır. 21 Ocak 1902'de Bağdat Demiryolu'nun inşası ve işletilmesi için imtiyaz verilmesi kararlaştırıldı ve hatların Konya'dan başlayıp Bağdat'a ulaşması için anlaşma imzalanmıştır. Karaman ve Ereğli bölgelerinden geçmek üzere çizilen hattın Türk topraklarında Adana, Hamidiye ve Kilis'e kadar uzandığı ve Suriye'de Tel Habis bölgesinden geçerek Musul ve Samarra üzerinden Irak'a, ardından Necef'e ulaşana kadar Kerbela'ya ulaştığı, Urfa üzerinden Basra ve Arap Körfezine, ardından Halep ve Stil'e ulaşacak olan ikincil hatlar birbirine bağlanacaktır. Sonra Haneken üzerinden bu hatlar diğer ana parçalara eklenecektir. Bu hatlara ek olarak, Anadolu Demiryolu, Diyarbakır ve Harbot'taki şube hattı ve Meras, Birzik ve Mardin gibi diğer hatlar da dahil olmak üzere bir dizi demiryolunun inşası için başka imtiyazlar elde etmiştir<sup>155</sup>

5 Mart 1903'te Osmanlı Devleti ile Almanlar arasındaki nihai sözleşme imzalanmasından sonra demiryolunu kuracak ve işletecek olan Bağdat Demiryolu Şirketi'ni kurmuştur. Demiryolu için işletme geliri olarak 10.000 İsviçre Frangı tutarında bir miktar tahsis edilmiş, % 40'ı Osmanlı hükümetinin tahsisi olarak kararlaştırılmış , şirketin payı % 60 olacakken, bu yüzde tutarın 4.500 ila 10.000 frank arasında olması durumunda geçerlidir. Miktar bu sayıyı aşarsa, Osmanlı hükümeti 10.00 franktan fazla olan miktarın geri kalanına sahip olacaktır. Ayrıca şirkete gümrük vergileri veya şirketin Dicle ve Fırat nehirlerinde gerçekleştireceği nakliye faaliyetlerine uygulanmayacaktır. Öte yandan, Türk hükümeti yazışma ve posta hizmetlerini devlete devredecek ve Türk devletinin çalışanları da ücretsiz olarak taşınacaktır. Sultan II. Abdülhamid'in Bağdat Demiryolu'na imtiyaz tanıyan anlaşmada belirlediği şartlar, hattın tüm devlet kurumları için ücretsiz olarak kullanılması, bunun karşılığında demiryolunun Alman çıkarlarına ve sömürgecilikine hizmet eden sömürge amaçları için kullanılmamasıydı.<sup>156</sup>

<sup>155</sup> Atnur, İbrahim Ethem, **a.g.e**, s.20.

<sup>156</sup> Gümüş, Musa ,1893' ten 1923 Chester Projesi'ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler, Tarih Okulu , Sayı,10, s. 179.

Fransızlar, İngilizlere, Fransa'nın Bağdat demiryoluna ait her türlü hisseyi Anadolu'ya devretmeye hazırlanması, demiryoluna karşı faaliyetlere başlamak için Osmanlı-Alman anlaşmasına karşı bir tutum almışlardır. Atılan diğer adımlar, İngiltere'nin Mısır üzerinde kontrol sahibi olmasını ve Fransa'ya Fas'ı kontrol etme hakkının tanınmasını sağlayan Entante Cordiale'nin imzalanmasıydı. Fransa ve İngiltere arasındaki bu anlaşma, Almanya'nın kaderini Osmanlılara bağlamasının ardından Almanya'yı uluslararası politikadan uzaklaştırmıştır<sup>157</sup>

Bundan sonra I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi, özellikle Toros ve Amanos dağları sırasında demiryolu yapım işlerinin karşılaştığı zorluklarla demiryolunun tamamlanmasının geciktirilmesine, 1904-1910 yılları arasındaki dönemin 6 yıl süreyle işlerin askıya alınmasına tanıklık etmesine katkıda bulunmuştur. Osmanlı Devleti'nde iç ve dış dahil olmak üzere çeşitli faktörler, Bağdat hattının tamamlanmasındaki gecikmenin yanı sıra Avrupa, Fransız, İngiliz ve Rusya'nın siyasete dış müdahalelerine, toplumsal huzursuzluğa ve beraberindeki askeri darbeye neden olmuştur. 1908'de İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin iktidara gelmesine katkıda bulunmuş, burada 1908'de Sultan II. Abdülhamid'e karşı bir darbe gerçekleştirdikten sonra iktidar İttihat ve Terakki Partisi tarafından ele geçirilmiştir. Bir yıl sonra Sultan II. Abdülhamid'i tahttan indirip sürgüne gönderebilmişlerdir . Bu darbeden en çok yararlananlar İngilizlerdir, Bu mesele Bağdat Demiryolu'nun durdurulmasına katkıda bulundu ve tamamlanmasını engellemiştir. Çünkü bu demiryolu Avrupa ülkeleri arasında Orta Doğu'daki etkilerini empoze etmek için bir çatışmayı ateşlemiştir. Bu çatışmanın Osmanlı Devleti'nin o dönemde yaşadığı iç ve dış politika üzerinde büyük etkisi olmuş ve onu çok etkilemiştir, Müslümanların halifesi olan Sultan Abdülhamid'e gelince, İngilizler tarafından bu yaklaşımın İslam birliği politikasının konusunun Ortadoğu'daki çıkarlarını tehdit edeceği düşünülmektedir. Padişah, başta İngiltere olmak üzere Avrupa ülkelerinin yürüttüğü sömürgeci politikalarla her zaman savaşmış ve bunları engellemiş, İslami milliyetçi politikasıyla bunu ele almıştır. Ancak bu politika, 1908' de iktidara gelen İttihat Terakki'nin Sultan II. Abdülhamit döneminde olandan farklı politikaları değiştirmiş ve darbecilerin büyük bir müttefiki haline gelen İngiltere'nin lehine sonuçlanmıştır<sup>158</sup>.

---

<sup>157</sup> Gümüş ,Musa a.g.m,s179-181.

<sup>158</sup> Alperen, Altan, a.g.e.s. 11.

## 1) İttihat ve Terakki Perver Partisi Zamanında Bağdat Demiryolu

### İnşaatının Yapımı ve Çalışması (1908-1918)

İngiltere'nin korkuları, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin demiryolunu Hindistan'daki Bombay'a uzatmaya çalışması, yani Hindistan ile Körfez arasındaki ticaret yolunu kontrol etmesiydi. Bu, İngiliz nakliye hatlarındaki ticari trafiği zorlaştıracak, çünkü demiryolunu Osmanlı demiryolları ile rekabet edecek şekilde uzatamayacaklardı. İtirazın olmaması, Osmanlı Devleti'nin Irak'taki askeri ve ekonomik konumunu güçlendirebileceği anlamına geliyordu. Bu da Körfez üzerindeki kontrolünü ve genişlemesini zorlaştıracığı anlamına geliyordu. Ayrıca, Alman etkisinin bölgeye gelmesi, bu nedenle İngiltere, bu kısım kontrolü altına girene kadar ağı Bağdat'tan Körfez'e genişletmeyi reddetti ve ayrıca Rusya, diğer ülkelerle aynı faydayı sağlamadıkça demiryoluna katılmayı reddetmiştir.

Öte yandan Hindistan hükümeti demiryolunun Körfeze teslimini durdurma girişimlerini sürdürmüş, bu da Osmanlı Devleti'nde otoritesi Babiâli'ye ait olacak bir limanın kurulması anlamına geliyordu. Her ne kadar Osmanlılar, limanı uluslararasılaştırma yani kendi kontrolleri altında ve iç işlerini Kuveyt Şeyhi'nin yetkisi altında yönetme projesini ortaya atmış olsalar da, Bağdat Demiryolları nedeniyle meydana gelen bu diplomatik anlaşmazlıklar, birleşme ve ilerleme darbesinden sonra da devam etmiştir. Sultan II. Abdülhamid, 1908'de Kuvett Şeyhi'ni görevden aldı ve 1909'da iktidardan uzaklaştırmayı başardı <sup>159</sup>.

İngilizler, politikacı George Lloyd da dahil olmak üzere açıklamalarında, İngilizlerin Körfez bölgesindeki etkisini ve Hindistan'a ulaşımını tehdit edebilecek hiçbir şeye tolerans gösterilemeyeceğini gösteriyorlardı. İngiltere Dışişleri Bakanı 1911'de Bağdat Demiryolu'nun inşasının kurulması halinde İngiltere'yi etkilemeyeceğini söylerken, aynı yıl Savunma Komitesi İngiltere'nin Bağdat Demiryolu'nun inşasının bölgedeki stratejik ve ekonomik çıkarlarına zarar vermeyeceğini sağlaması gerektiğini söylemiştir. Daha sonra İngiltere, demiryolunun uzatılmasının İngiliz ticaretine zarar vermeyeceği ve İngiltereye ait bölgenin askeri kontrolünün olmayacağı şartıyla anlaşmıştı <sup>160</sup>.

<sup>159</sup> Alperen, Altan, a.g.e.s. 11.vd.

<sup>160</sup> Atnur, İbrahim Ethem, **a.g.m**, s.20.

1913'te Poli-Anadolu Şirketi'nin hattı Bağdat'tan Basra'ya uzatma konusundaki isteksizliğini ilan etmesi kararlaştırılmıştı. Eğer yapılacaksa, İngiliz hükümetinin gözetimi ve kontrolü altında olacak ve Almanya, İngiliz hükümetinin rızası olmadan bir liman inşa etmemeyi veya bir terminal inşa etmemeyi taahhüt ediyordu. İngiltere'den demiryolu lehinde olmayan siyasi kararlar, 1914'te Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesine kadar devam etmiştir. Daha sonra Arabistan topraklarında, Avrupa ülkeleri tarafından büyük parçaların işgalinden sonra kontrol ve nüfuz için büyük bir mücadeleye girmiştir, meydana gelen bu olaylar Bağdat demiryolu üzerinde çatışmayı daha da artırmıştır<sup>161</sup>.

### **1.1) 1908-1914 Yılları Arası Bağdat Demiryolu Yapımı**

Osmanlı Devleti, siyasi ve ekonomik çıkarlarıyla uyuşmadığı için demiryolu projelerini reddetmiş, demiryolları yoluyla kalkınmayı sağlamayı amaçlayan Babiâli'nin amaçlarına ters düşen ülkelerin tekliflerine bakmamıştır. Daha sonra, Osmanlı Devleti, İstanbul'dan başlangıç noktası olmayan herhangi bir demiryolunu uzatmak için herhangi bir onay veya imtiyaz verilmeyeceğini, o sırada İngiliz ve Fransız kapitülasyonların kendi aralarında rekabet ettikleri faaliyetler olduğunu açıkladı. 1888'de Almanya demiryolunu inşa etmeye çalışırken bölgeye ulaşmaya çalışan yeni bir kuvvet ortaya çıkmıştır. Sultan II. Abdülhamid'in varlığı önemli bir rol oynamıştır, çünkü Alman varlığı doğu bölgesinde dengeleyici bir faktöre sahiptir ve müdahalesi bölgedeki İngiliz ve Fransız varlığına karşıdır. Almanlar, kurdukları birkaç hattan ve 1872'de Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie'nin kurulmasından sonra Bağdat Demiryolu'nun imtiyazını elde edebildiler ve ardından Bağdat Demiryolu'nun çalışmaları 4 Mart 1889'da başlamıştır.<sup>162</sup>

Bağdat Demiryolu, Fas krizi ve Alman-İngiliz donanmasının yeniden silahlanması konusundaki anlaşmazlık da dahil olmak üzere bir dizi rahatsızlığa neden olmuştur. Bosna'nın ilhakı sonucunda ortaya çıkan krize ek olarak, 1905'ten itibaren Bağdat Demiryolu'nun çalışmalarının durgunluğuna

<sup>161</sup> Atnur, İbrahim Ethem, **a.g.m**, s.20.

<sup>162</sup> Beydilli, Kemal, Bağdat Demiryolu XIX. Yüzyıl Sonlarıyla XX. Yüzyıl Başlarında İstanbul- Bağdat Arasında Yapılan Demiryolu, TDV İslâm Ansiklopedisi ,s.2. <https://islamansiklopedisi.org.tr/bagdat-demiryolu>



ve durmasına neden olan çeşitli faktörler ve durum 1908'e kadar devam etti. 1909'da demiryolunun tamamlanması için büyük bir çalışma temposu başlamıştır.<sup>163</sup>

Demiryolunun son güzergahı belirlendikten sonra yeni bir kısmın inşasını kurmak üzere üç ekip kurulmuştur. Üzerinde çalışılan ilk istasyon Bulgurlu olurken, aynı anda başlanan kısımların geri kalanı, Adana'da ve ayrıca Halep'te, üçüncü kısımda, demiryolu yapımında karşılaşılan en önemli zorluklar Toros Dağlarını geçmektir. Bu da şirketi dört farklı bölümde inşa edilen tünel ve köprüler kurmaya zorlamıştır. Çalışmalar Konya'dan Tartus Dağları'na giden hattın özellikle 1914 yılında tamamlanmasına katkıda bulunmuştur. 1912 yılında Halep - Cerablus - Bağdat'tan uzanan kısımda demiryolunun inşasında ve ayrıca Dicle Nehri'nin sağ kıyısından Samarra'ya uzanan kısmın tamamlanmasında elde edilen en önemli işlerindedir. 1903-1914 yılları arasında tamamlanan demiryolunun uzunluğu Konya'dan Anadolu Demiryolu'na 669 km.dir. İstanbul'dan 1700 km'sini tamamlamış olan yola gelince, 1908 yılında demiryolunun Toros Dağları'na ulaşan bölümünün uzunluğunun 1/3'ünün tamamlandığı görülmüştür. Daha sonra Tel Halif yoluna hat işletmeye alınmış ve 1911 yılında Bulgurlu-Ulukışla yolunun bir kısmı tamamlanmış , ayrıca Rakka-Halep-Cerablusu birbirine bağlayan demiryolu kısmı 1912 yılında tamamlanmıştır. Ayrıca Toprakkale tarafından yapılan İskenderiye limanına şube açılışı tamamlanarak trafiğin kolaylaştırılması, etkin ve hızlı kullanılması amacıyla 1913 yılında önemli kısımları açılmıştır. Bazıları, o dönemde meydana gelen çatışmaların ve sorunların, Trablus ve Cernica üzerinde Türkler ve Osmanlılar arasındaki 1911/1912 savaşı gibi projenin tamamlanmasını etkileyeceğini düşünüyordu. Ayrıca 1912-1913 yılları arasında o dönemde Balkan Savaşı, ancak tahvil finansman yönteminin başarısı, I. Dünya Savaşı nedeniyle hattın durdurulduğu 1914 yılında hattın tamamlanması için demiryolu inşaatının tamamlanmasına ve ilerlemesine katkıda bulunmuştur.

## **1.II) Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Bağdat Demiryolu Yapımı**

Osmanlı Devleti on dokuzuncu yüzyılda çok acı çekmiştir. Çünkü savaştığı uzun vadeli savaşlar ve halkın yok olmasına neden olan birçok Avrupa ülkesinden karşılaştığı engeller sonucunda topraklarında kayıplar çok büyüktür. Bu, onları bu krizlerden diplomatik yollar denemeye zorladı ve bu da Osmanlı topraklarının parçalara bölünmesiyle sonuçlandırdı. Osmanlı hükümetine destek veren ve siyasi nedenlerle varlığını sürdürmeye çalışan İngiltere, özellikle ticari önemlerinden

---

<sup>163</sup> Yılmazata, Mehmet, Die Bagdadbahn Schienen zur Weltmacht, Tectum Verlag, 2013,s.51-53.

dolayı Osmanlı topraklarını kontrol altına alarak, işgal etmiştir. Hindistan ve İran'ın Anadolu üzerinden önemini yanı sıra, bu topraklar üzerinden Orta Doğu'ya erişimi kolaylaştıracaktır.<sup>164</sup>

Osmanlı Devleti'nin ulaştığı Alman kontrolü ve dışa bağımlılığın bir sonucu olarak, tüm kurumları işlemez hale gelmiştir. Ordunun unsurlarına ek olarak eğitim ve sanayi de ölü duruma gelmiştir. Politikasının, büyük ülkelerin çıkarlarına uygun olmasına rağmen, devleti ve hayatını korumak ve devam ettirmek için dengeli olduğunu her zaman savunmuştur. Osmanlı toprakları sanayi ürünleri, hammaddeler ve madenler bakımından zengindi. Bu da onları bölgedeki etkilerini korumak için Osmanlı topraklarını her zaman kontrol etmeye çalışan İngiltere gibi tüm sömürge ülkelerin iştahını kabartmış ve yüzyıllar boyunca, Orta Doğu'daki coğrafyasını kontrol etmek için Osmanlı Devleti'ne karşı mücadele etmiştir . Osmanlı Devleti tarafından Almanlara demiryolunun imtiyazını verme fikri, Hindistan'a giden ticaret yolundaki İngiliz çıkarları için bir tehdittir. Bu, Osmanlı'nın hattı Arap Körfezi ve Kuveyt'e doğru genişletme ilanı ile bölgede çatışmaya ve İngiltere'nin Kuveyt ve Bahreyn'e müdahale etmesine ve Orta Doğu'da Osmanlılara karşı düşmanca tavırlara neden olmuştur<sup>165</sup>.

Örneğin, Şeyh'in 1892'de Bahreyn Emiri İsa bin Ali Al-Aifa Arap Körfezinin fiili ve siyasi yöneticisi olduğunu söylediği ve ilan ettiği müdahalenin Bahreyn üzerindeki etkisi ve yükümlülükleri şöyledir:

- 1- Herhangi bir anlaşma imzalamadım ve müzakere etmeyeceğim.
- 2- Yabancı hükümetlerin tüm temsilcilerinin İngiliz onayı olmadan ülkemde kalmalarını engelleyeceğim.
- 3- Satmayacağım veya ipotek etmeyeceğim ve hiçbir yabancıya ülkemin topraklarının tek bir parçasını satmayacağım, sadece İngiltere müstesnadır.

Aynı anlaşma ile Katar, Kuveyt ve Umman ile mutabık kalınmış ve böylece Orta Doğu üzerinde etkili olacaktır. İngilizler, madenler bakımından zengin, ürünler ve büyük oranda petrol ve doğal gaz içeren ve dünya petrol rezervlerinin % 30'unu temsil eden Basra şehrini kontrol etmeye çalışmışlardır. Körfez çevresindeki konumu ve doğal gaz bakımından da zengin olan

<sup>164</sup> Yılmazata, Mehmet, ,a.g.e ,s.51-53.

<sup>165</sup> Yılmazata,Mehmet,a.g.m.s.53.

ülkelerin yanı sıra Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri' de dahil olup Türkiye'den gelen Dicle ve Fırat nehirlerini de kapsamaktadır.<sup>166</sup>

Tarih boyunca ve özellikle on yedinci yüzyıldan, Arap Körfezi, büyük ve önemli çatışmalara tanık olmuştur. Çünkü Arap Körfezi'ni kontrol etmek ve İngilizler ile Portekizliler arasında egemenlik kurmak için bir çatışma vardır. İngilizler ve İranlılar arasındaki anlaşma, Portekiz'in Hürmüz Boğazı üzerindeki on yıllardır süren kontrolünü sona erdirmeyi ve ardından Bağdat Demiryolu'nun inşasından sonra yeni bir çatışma başlamıştır. Almanların ve Osmanlıların Arap Körfezi'ne ulaşmaya ve ardından Körfez ülkelerini kontrol etmeye çalıştıkları, bu da bir yandan İngiliz, Fransız ve Ruslar ile diğer yandan Osmanlılar ve Almanlar arasında yeni bir çatışmaya neden olmuştur. Bu çatışma, İngilizlerin Basra ve Körfez'den Irak'a girmesini ve İngiltere ve Müttefiklerin Orta Doğu'daki Osmanlı Devletinin çoğunu kontrol edebilmesi için Osmanlılara karşı savaşmasını sağladığı için I. Dünya Savaşının nedenidir .

### **i) Bağdat Demiryolu'nun Çalışması ve Sağladığı Faydalar (1908-1918)**

Bağdat demiryolunun tamamlanmamış ve tam olarak açılmamış olmasına rağmen önemli olumlu etkileri olmuş ve dünyada kurulan en önemli ekonomik yatırımlardan biri olmuştur, Bu önemli proje, uzmanlara göre, en önemlisi, bu ürünlerin arttığı alanlarda demiryolunun geçişi sonucunda tarımsal ürünlerde bir artış içeren büyük bir yüzdeye ulaşılması olan büyük kazanımlar elde etmiştir. Bunun bir örneği, o bölgenin canlanmasına katkıda bulunan sulama altyapısı projesinin kurulmasıyla Konya'da yaşananlardır. Bu çalışma demiryolunun başlamasıyla kurulmuştur. Bu fikir, tarımda iklim koşullarına bağımlılığı azaltmaktadır. Bu proje, sulamaya katkıda bulunduğu 150.000 dönümden fazla kurak arazinin sulanmasına katkıda bulundu. Ayrıca üretilecek gelirlerden bu topraklardan ihracat yapılması kararlaştırılmıştır. Demiryolunun, bu alanların gelirini artırmak da dahil olmak üzere sağlayacağı birkaç olumlu faktör daha vardır. Bu da bu alanların satın alma gücünde önemli bir artış olacağı anlamına geliyordu. Alman şirketinin birçok ürün ihraç ettiği ve çiftçilerin satın alma gücündeki artışın eşlik ettiği yerlerde, bu, şirket tarafından yürütülen altyapı çalışmalarının maliyetinin bir kısmının karşılanmasına katkıda bulunmuştur. Bu tarım ürünlerinin taşınmasındaki artışa, yani gelirlerini artıran taşımacılığa dayanarak, Alman uygulayıcı şirket, önemli alanlarda kurulması planlanan önemli sulama

<sup>166</sup> Çelik, Mehmet , a.g.m ,s.139 -141 .

projelerinin ve tesislerinin çoğunu tamamlayabilmiştir. Birinci Dünya Savaşı'ndan önce bunu yapabilmiştir, bundan sonra sulanan arazilerin yüzdesi beşten on beşe yükselmiştir.<sup>167</sup>

Bağdat Demiryolunun yürütücü şirketi birçok ürünün taşınmasına odaklanmış, ancak özellikle Avrupa pazarlarında talebe tanık olan bunlardan en önemlisi nüfus artışının bir sonucu olarak buğday olmuş, Bu aynı zamanda Karaveran Gölü'nde su kaybolduğu için Beyşehir Gölü'nden Konya Ovası'na gelen kanalın inşası ve geliştirilmesi de dahil olmak üzere su projelerinde bir iyileştirme içeriyordu. Bu nedenle Beyşehir Gölü'nden gelen Konya ovasına su taşımak için kanallar oluşturulmuş, Karaveran Gölü'nün tarım alanına dönüştürülmesi ve kurutulduktan sonra yararlanılması planlanmıştır. Bu, tarım alanlarının oranını artıracak ve binlerce vagonun normal orandan daha fazla ihraç edilmesini sağlayacak ürünleri artıracaktır. Önerimli bir kısmı dağıtım için kullanılacak, geri kalanı ise demiryolu ile yurt dışına ihraç edilecektir. Demiryolunun geçtiği, şirketin yararlandığı Çukurova'da başka yatırımlar da yapılmıştır. Bu alan çeşitli büyüklüklerde 16 ovayı içermekte ve Akdeniz bölgesinin en verimli yerlerinden biri olarak kabul edilmektedir. Daha verimli olduğu düşünülen önemli kısmı, Seyhan ve Ceyhan nehirlerinin içinden geçip aktığı için bu alanların önemli olduğu Hatay-Mersin-Adana bölgesinde bulunuyordu. Adana Valisi Şakir Paşa gibi Çukurova bölgesindeki bataklıkların kurutulması, taşkınları önlemek için barajların inşası ve demiryolunun boyalı sokaklara ulaştırılmasına katkıda bulunan tüm valiler şehirlerinin topraklarının iyileştirilmesine katılmıştır. Bu Çalışma, arazinin iyileştirilmesi ve tarıma dönüştürülmesi ve genellikle su emen göllerin boşaltılması ve ayrıca bölgede kurulan kanallar aracılığıyla bu sudan yararlanılması üzerine odaklanmıştır. 1896'da 2000 balya pamuk üretilirken, üretim 1903'te 40.000 balyaya yükselmiş, daha sonra üretim miktarları 1910'da 76.000 balyaya yükselmiştir . Üretimdeki bu artış 1911 yılında da devam ederek 80.000 balyaya, 1914 yılında 135.000 balyaya, 1920 yılında ise o bölgedeki altyapı yatırımları sonucunda 20 pamuklu tekstil fabrikası kurulmuştur<sup>168</sup>.

---

<sup>167</sup> Sacar, Ömer, **a.g.e** .s. 70-71.

<sup>168</sup> Sacar, Ömer, **a.g.e.s.** 72-73.

## j) Osmanlı Devleti'nin Yıkılmasından Sonra Bağdat Demiryolu

Bir demiryolunun yapılması ve tamamlanması 1903-1940 yılları arasında tamamlanmış, burada Konya'dan başlayıp Bağdat'a bağlanana kadar uzayarak 1600 km uzunluğa kadar varmıştır. Demiryolu, Berlin'i Osmanlı Devleti'nin başkentine bağlaması ve Bağdat'a ulaşması planlanan Berlin-Bağdat Demiryolu olarak da biliniyordu. Almanlar, Avrupa ülkelerinin Tunus ve Mısır gibi ticari açıdan önemli bölgeleri kontrol etmesinden sonra o bölgede bir liman kurabilmek için Körfez bölgesine ulaşmaya çalışıyorlardı. Sultan II. Abdülhamid, Bağdat Demiryolu'nun imtiyazını vermek de dahil olmak üzere bir dizi taviz verdikten sonra Almanya üzerinden destek almak istemiştir. Osmanlı ve Alman Devleti arasındaki ilişkiler ve askeri ve ticari işbirliği, Anadolu Demiryolu Şirketi, Sultan'a Konya'dan Bağdat'a uzanacak ve Arap Körfezine ulaşacak Bağdat Demiryolunu inşa etme ayrıcalığının verilmesine katkıda bulunmuştur 1903 yılında Deutsche Bank, Bağdat Demiryolu Şirketi'ni kurmuş ve bu Alman bankası, Osmanlı-Alman anlayışının bir sonucu olarak inşa etme ayrıcalığını elde edebildiği bir dizi demiryolu hattının denetleyicisi olmuştur. Bu ayrıcalıkları elde etmek, Almanların hırsları ve Avrupa ülkeleri arasında ticari değerlerini artıran politikaları için büyük bir zaferi temsil ediyordu. Bu, demiryolunun Hicaz hattı üzerinden Suriye'ye ve daha sonra Arap Yarımadası'na ulaşmasını ve bağlanmasını sağlayacak ve Alman devletinin yaşamı için siyasi bir sigorta olarak bu demiryolu haline gelecektir. Bu demiryolu, İngiltere'nin savaş gemileriyle ulaşamadığı Hindistan'ın yanı sıra Mısır ve Süveyş'e saldırı yolları açmıştır. Berlin-Bağdat demiryolunun inşası, Almanların Almanya'dan yük ve insan taşımacılığını kolaylaştıracaktır, bu da gelecekte Almanya'dan Basra'ya Balkanlar ve Osmanlı toprakları üzerinden giden demiryolunun inşasının Arap -Basra Körfezi'ne taşınacağı anlamına geliyordu. Bu, Almanya'dan ve dünyadan en uzak sömürgelerle meta mübadelesi yapabileceği anlamına gelir ve bunun tersi de geçerlidir. Almanlar, petrolerini Mezopotamya'dan tedarik olarak elde edebilecek ve ekonomik çıkarlarını elde etme şansını artıracak ve İngiliz sömürgelerinin ekonomik egemenliğine tehdit oluşturacaktır Bağdat Demiryolu'nun kurulmasının amacı, İngilizlerin kontrolü ele geçirmesinden sonra Osmanlıların Süveyş Kanalı'ndan vazgeçmelerinin bir aracı olması, stratejik olarak bu demiryolunun kurulmasının Almanlar ile Osmanlıları birbirine bağlayıp aralarında işbirliği yapmasını sağlamasıydı. Bu ilişki.<sup>169</sup>

---

<sup>169</sup> Alperen, Altan, a.g.m.s. 20-21.

Süveyşi tehdit ederek İngiltere ile Hindistan arasındaki bağları yok etmelerini sağlayacaktır. Çünkü İngilizler Almanya'nın Bağdat Demiryolları üzerinden Bağdat ve Basra Körfezi'ni kontrol etmesinin Hindistan'ı hedef alan 42 cm'lik bir silah olduğuna inanıyordu. Bağdat Demiryolu, Osmanlı Devleti ile Almanya arasındaki ilişkinin güçlenmesine katkıda bulunmuş ve bu ilişki, Avrupa ülkelerinin demiryolunun inşasının önündeki engellere rağmen bölgedeki güç dengesini değiştirmiştir. Bu da gecikmesine ve yavaş çalışmasına neden olmuştur. Demiryolunun geçtiği bölgenin coğrafi yapısı, 1914'te Birinci Dünya Savaşı'ndan önce demiryolu inşaatının tamamlanmasına katkıda bulunmuştur. Bağdat Demiryolu'nun yapımında aralıklı çalışmalar uzun yıllar devam etmiş, hattın hedeflenen istasyona ulaşmadan 960 km önce tamamlanması gerekmiş, otuzlu yılların sonlarında tamamlanmaya kadar çalışmalar devam etmiş ve ilk tren 1940 yılında İstanbul'dan yola çıktıktan sonra Bağdat'a ulaşmıştır. Hat birkaç bölgeden geçiyordu. Sağ tarafta Osmanlı ve Suriye topraklarında 350 km'lik bir mesafeden geçiyor ve Osmanlı topraklarından geçen kısım Türkiye ve Suriye'deki mayınlar ve haydutlar tarafından kuşatılıyordu. Sonunda, hattın tamamlanmasından sonra, Almanya Berlin-Bağdat demiryolunun tamamlanması karşılığında herhangi bir fayda elde edememiştir. İngiliz kuvvetlerinin, demiryolunun kontrolünü ele geçirdikten sonra, Mezopotamya'daki yeni kolonilerindeki petrol sahalarını güvence altına alabilmeleri ve Irak'ın onlar için yeni bir koruyuculuk olabilmesi için, sonraki dönemde taşımacılığın gelişmesi, tüm hattın stratejik değerinin azaltılmasına katkıda bulunmuştur <sup>170</sup>.

I. Dünya Savaşı'nın sona ermesinden sonra, Osmanlılar ve Almanların Bağdat demiryolunu kontrol ettiği ve demiryolunu kontrol edip işlettikten sonra haklarının geri çekildiği birçok anlaşma yapılmıştır. 28 Haziran 1919'da imzalanan Versay Barış Antlaşması'nın 258. maddesi, Almanya'nın Osmanlı Devleti'ndeki tüm haklarının yanı sıra ekonomik ve idari ayrıcalıklarından da vazgeçtiğini ve bunları Tazminat Komisyonu'na devredeceğini ilan etmiştir. Versay ve Sevr Antlaşmalarından sonra Yakın Doğu'da Alman etkisi tamamen ortadan kalkmıştı, Ardından Haydarpaşa'dan, Nusaybin'e giden Bağdat demiryolu hattı Türkiye lehine bölünmüş, ardından geri kalanı Fransızlar tarafından kontrol edilmiştir <sup>171</sup>.

---

<sup>170</sup> Alperen, Altan, a.g.m.s. 21.

<sup>171</sup> Akar, Ömer Faruk ,a.g.m ,s. 63.

Osmanlı Devleti'nin yıkılmasından sonra Türkiye Cumhuriyeti, Bağdat Demiryolu'nun geri kalanını kendi topraklarında millileştirebildi ve 1928'de TCDD tarafından Haydarpaşa limanını ve ayrıca Anadolu Demiryolunu satın alabilmiştir. Irak, Suriye ve Türkiye ayrı ayrı ülke olduktan sonra, Bağdat demiryolu tamamlanmış ve demiryolunun inşaatı 1940'ta tamamlanmış ve ne Osmanlı Devleti ne de Alman Devleti, demiryolunun kurulması sürecinde imzalanan şeyi başaramamışlar<sup>172</sup>.

## SONUÇ

**Hicaz Demiryolu**, Osmanlı Devleti'ndeki en önemli demiryollarından biridir ve Sultan II. Abdülhamid döneminde kurulan demiryollarından en önemlilerindedir. Demiryolunun büyüklüğü ile karakterize edildiğinde Avrupa ülkelerine bir meydan okuma olarak görülmektedir. Osmanlı Devleti o dönemde büyük bir mali krizden geçiyordu ve İstanbul'dan Medine'ye uzanan böyle bir demiryolunun inşası büyük paraya ihtiyaç duyuyordu. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin uğradığı yenilgiler, isyanlar ve dış müdahaleler, on yıllarca süren bir iktidardan sonra Osmanlı Devleti'nin sona ermesine sebep olan unsurlardan birisidir. Ancak 1908 yılında çalışmaya başlayan Hicaz Demiryolu'nun en önemli özelliklerinden bahsedebiliriz, Osmanlı hükümeti 1908 yılında açılmasına kadar büyük çaba sarf etmiş ve I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesinden sonra 1916 yılında yıkılana kadar çalışmaya ve büyük hizmetler vermeye devam etmiştir.

**1-** Hicaz hattı, ticari kervanlar tarafından kullanılan eski bir yolun devamıdır. Bu yolda Hz. Muhammed (SAV) Bilâd-ı Şam ile Arap Yarımadası arasındaki ticaretlerinde kabilesi Kureyş'le birlikte olmuştur. Bu nedenle bu projenin mesafeyi azaltacağı ve Arap Yarımadası'nın bazı kısımları arasında yakınlaştıracığı düşünülmektedir.

**2-** Sultan II. Abdülhamid'in rolü büyüktür. Çünkü o zamanlar Müslümanların halifesi olarak görülüyordu ve bu çizgiyle onları birleştireceğini, aynı zamanda Hac'da Müslümanlara hizmet etmek için bu hattı kurması dini hedefine katkıda bulunmuştur.

**3-** Padişah, dünyanın dört bir yanındaki tüm Müslümanların gönlüne bu çizgiye ulaşmaya çalışmış ve duygularını alevlendirmiş, projenin önemli ekonomik, askeri niyetleri ve ilan edilmemiş

---

<sup>172</sup> Ömer Faruk AKAR ,a.g.e ,s 63.

stratejisinin arkasında olmasına rağmen, projeyi tamamlamak için bağışta bulunarak onlardan destek almayı başarmıştır.

**4-** Sultan Abdülhamid'in Müslümanları birleştirmesi ve Osmanlı Devleti'nin devamının Arap bölgesini yönetmesi için Hicaz hattının kurulmasının başarısıyla İslam Üniversitesini kurmaya çalışmıştır.

**5-** Sultan Abdülhamid'in siyasi ileri görüşlülüğü uzun vadede büyüktür ve Hicaz hattı fikrinin gerçekleşmesiyle elde edilecek siyaseti ile Müslümanların desteğini sağlamaya çalışmıştır.

**6-** Demiryollarının geri kalanından farklı olarak yabancı sermaye, yatırımlar veya ülkelerin hazinelerinden sağlanan finansmanla finanse edilen Hicaz Demiryolu'nun en önemli özelliği, aylarca hac ibadetini yerine getirmek için acı çektikten sonra Kutsal Topraklara kolayca ulaşmak için kullanacak olan Müslümanların bağışlarından inşa edilmiş olması bakımından benzersizdir.

**7-** Hicaz Demiryolu, Osmanlı Devleti için büyük bir ekonomik sıçrama gerçekleştirdi ve aynı zamanda demiryolunun geçtiği alanların önemli ölçüde büyümesine, yeni şehirlerin kurulmasına ve insan gücüne olan yüksek talebin artmasına katkıda bulunmuştur. Askeri düzeyde, Osmanlı Devleti'nin uzak bölgelerin çoğu üzerindeki etkisini genişletmesini ve bazı uzak bölgelerde karşılaştığı isyanları ortadan kaldırmasını sağlamıştır.

**8-** Bu proje bazı Avrupa ve sömürge ülkelerin hoşuna gitmemiş, çünkü birçok yabancı ülke bu hattın kurulmasına karşı çıkmıştı. Çünkü bu ülkelerin ve Arap Yarımadası bölgesi yakınlarındaki sömürgelerinin çıkarlarına büyük bir tehdit oluşturuyordu. Ayrıca, hac ve ticaret yolunu kontrol eden bedevi kabilelerinin etkinliğini azaltmaya katkıda bulundu. Hacıları taşımak, ticari konvoylara koruma sağlamak, katırlar kullandıkları için onlara büyük bir finansal getiri sağlamıştır. Öte yandan, iktidarlarının çağdaşı olan denetçilerin muhalefeti, Hicaz Demiryolu'nun kendi bölgelerine gelişini Osmanlı kuvvetlerinin gelişi ve bölgeleri üzerindeki kontrollerinin genişletilmesi anlamına geldiğini düşünen Hicaz Demiryolu'nun kurulmasıdır.

Bunlar, Hicaz Demiryolu'nu, hattı kurma fikrinin doğuşundan bu yana, çalışmayı durdurana kadar elde ettiği en önemli sonuçlardır. Demiryoluna eşlik eden artıları ve eksilerine rağmen, o dönemdeki tarihi olayların sahnesinde önemli bir rol oynamıştır. İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin Sultan II. Abdülhamid'e karşı darbesine, tahttan indirilmesine, ardından sürgüne gönderilmesine, devletin I. Dünya Savaşı'na Almanya tarafında girmesine ve Mekke Emiri Şerif Hüseyin'in önderlik ettiği Türk yönetimine karşı Büyük Arap İsyanı'na tanık olmuştur. Bu nedenle, Hicaz



Demiryolu, ayrıntılarını anlatmak için derinlemesine çalışmalara ve araştırmalara ihtiyaç duyan on dokuzuncu yüzyılın bu döneminde önemli bir rol oynamıştır.

**Bağdat Demiryolu'na** gelince, Sultan II. Abdülhamid, yıllarca demiryollarını kontrol eden ve münhasıran onların yönetimi altına giren ülkelere demiryolu imtiyazları verilen yatırımlarda ve sermayede daha önce yapılan hataları tekrarlamak niyetinde değildir. Bu nedenle Sultan, hırsları ve nüfuzu olan İngiltereye, sömürgelerini güçlendirme ve aynı zamanda Rusya ve Fransa için de aynı durum olan bölgenin işlerine müdahale etme konusundaki istekliliklerine güvenmemiştir.

Almanlar, Bağdat Demiryolları üzerinden Osmanlı Devleti'ne hizmet eden daha iyi çözümler sunan demiryolları, en önemlisi ekonomik alan ve aynı zamanda askeri alan olan demiryolları yapımında Osmanlı ile ortak hareket etmişlerdir.

Siyasi açıdan Osmanlı Devleti ile ortak hareket eden Almanlar işbirliği yapmayı tercih ederken, İngiltere, demiryolunun Almanya ile imtiyazında eşit bir rol oynayacağı için ilk başta demiryolunun inşasına karşı değildir. Ancak daha sonra Osmanlıların ve Almanların Körfez bölgesine gelmesinden duyduğu korkunun bir sonucu olarak gerilemiş, bu da sömürgelerine, en önemli sömürgeleri Hindistan'a yönelik nüfuzuna ve ticaret yoluna tehdit oluşturacak zehabına kapılmıştır.

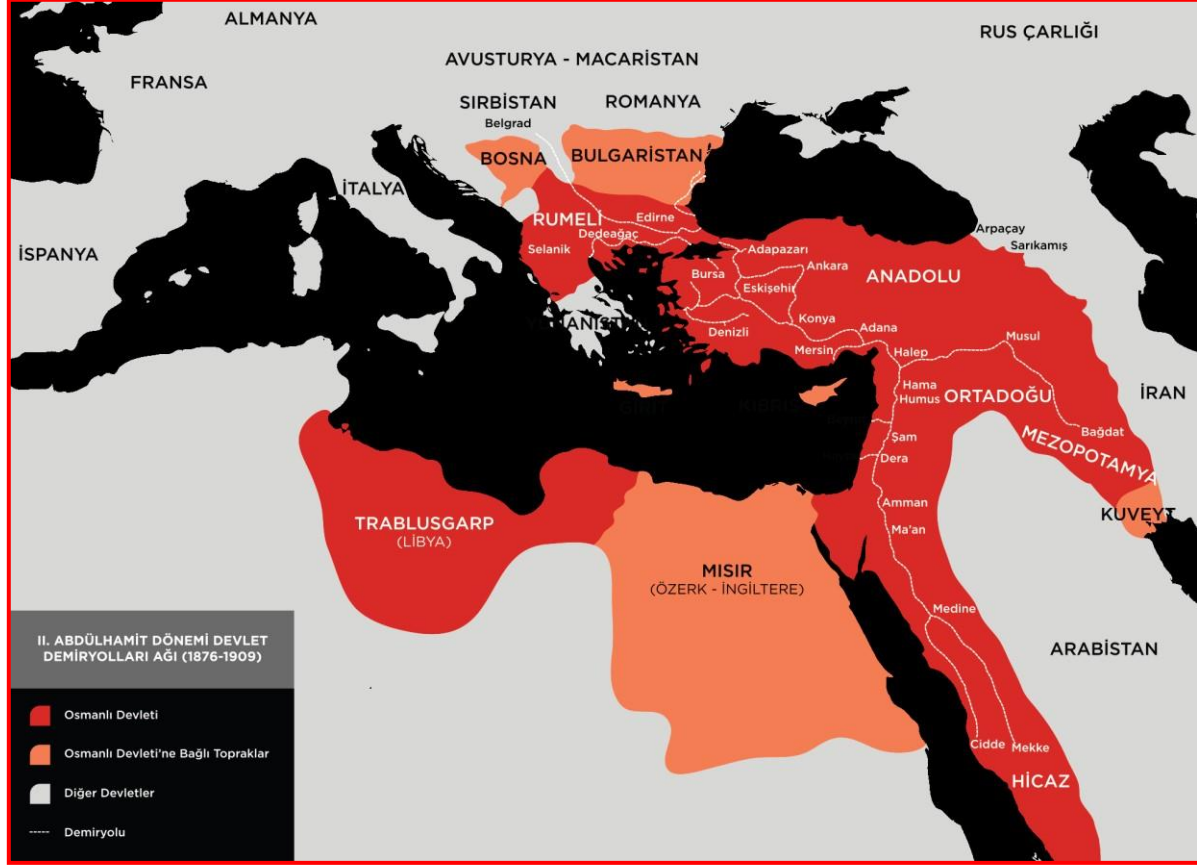
Bu nedenle, İngiltere bu projenin kurulmasına engeller koydu ve onu engellemek için çalışmıştır. bu yüzden Körfez bölgesindeki Arap bölgelerinde, onu korumak için bir anlaşma imzalamak üzere yöneticisiyle anlaşan Kuveyt de dahil olmak üzere demiryoluna karşı harekete geçmeye başlamış , bu yüzden bunun sonucu şöyle olmuştur:

1. Osmanlı Devleti, Bağdat demiryolu projesinin kurulmasını, vergilerin toplanmasına katkıda bulunacağı ve Suriye, Irak ve demiryolunun geçtiği birçok önemli şehre ulaşacak asker ve askeri teçhizatın taşınmasında zamandan ve kolaylıktan tasarruf edeceği için stratejik açıdan önemli konulardan biri olarak görmüştür.
2. Almanların odak noktası, o bölgeye ulaşması gereken ekonomik çıkarlarına ve pazarlarına hizmet etmek için Osmanlılarla anlaşma yapmaktır. Çünkü Alman İmparatoru Wilhem'in Osmanlı Devleti'ni ziyareti ve gezmesi, Sultan II. Abdülhamid'in Müslümanların önünde verdiği destek, bu konunun Almanlara verilmesini hızlandırdı ve ayrıca Almanya, hattı güney

Irak'a teslim ederek İngilizlerin çıkarlarını vurmaya planladı ve bu da İngilizlerin bu projeye karşı öfkelerini kışkırtmıştır.

3. Irak topraklarının en önemli özelliği, petrol bakımından zengin olmasıdır. Bu da onu sömürgeciliğin hırsını karşılayan bir ülke haline getirdi ve aynı zamanda topraklarının verimliliği, Dicle-Fırat ve Körfez nehirlerinin ticari gemileri işletmek için varlığı, yani ekonomik önemi ve ticari, bu mesele onu Avrupa ülkelerinin hırslarına karşı savunmasız hale getirmiştir. Bu yüzden Almanya Irak'ı kontrol etmeye çalışmıştır. Çünkü İngilizler İran petrolü üzerindeki kontrollerini dayatmışlardır. Bu da Almanların Irak topraklarını kontrol etmek için tüm yöntemleri kullanmalarının anlamı olmaktadır. 1914'te Bağdat Çelik, Almanların kuzeyden güney Irak'a bağlanan ve erişimlerini kolaylaştıracak bir demiryolu inşa etmelerini sağlayacaktır.
4. Ruslar ve Fransızlar için Bağdat demiryolu meselesi de bölgedeki dini azınlıklara verdiği desteği etkileyecek şekilde çıkarları için büyük bir tehdit oluştururken, Ruslar için bir tehdit teşkil edecektir. Çünkü Bağdat demiryolu, İran ticaretindeki çıkarlarını ve Irak'tan aldığı petrol zenginliğini engelleyecektir, Fransızlar ise Suriye'deki Avrupalılarla ticaretini engelleyeceğini ve aynı zamanda büyük Avrupa ülkelerinden biri olan demiryolunun inşasına katılması gerektiğini düşünüyorlardı. Osmanlı Devleti'nde birçok demiryolunun kurulmasına katkıda bulunmuştur.
5. Osmanlı topraklarına daha fazla yatırım elde etmek amacıyla demiryolunun kurulması konusunda Amerika Birleşik Devletleri'nin müdahalesi vardı ve ayrıca bölgedeki azınlıkları koruma projesini benimsediği için, Almanların önemli bir stratejik yolu kontrol etmesini ve Irak'a erişimini kolaylaştırmasını sağlayan Bağdat demiryolunun imtiyazını elde etmesinin yolunu tıkamaya çalışmıştır.
6. Uzun müzakerelerden, bölgedeki çatışmalardan ve darbelerden sonra Alman ve İngiliz partilerinin demiryolu üzerinde ortak çalışma konusunda anlaşmaya varmalarına rağmen, bu dönemden sonra Birinci Dünya Savaşı'nın (1914-1918) patlak vermesi, büyük siyasi değişikliklere ve ülkeler arasındaki ittifakların haritasında ve bölgedeki çıkarlarının haritasında, projenin uygulanmamasına ve üzerindeki çalışmaların durdurulmasına katkıda bulunmuştur.
- 7.

## RESİMLER ve HARİTALAR



Sultan Abdülhamid Döneminde Devlet Demiryolları Ağı

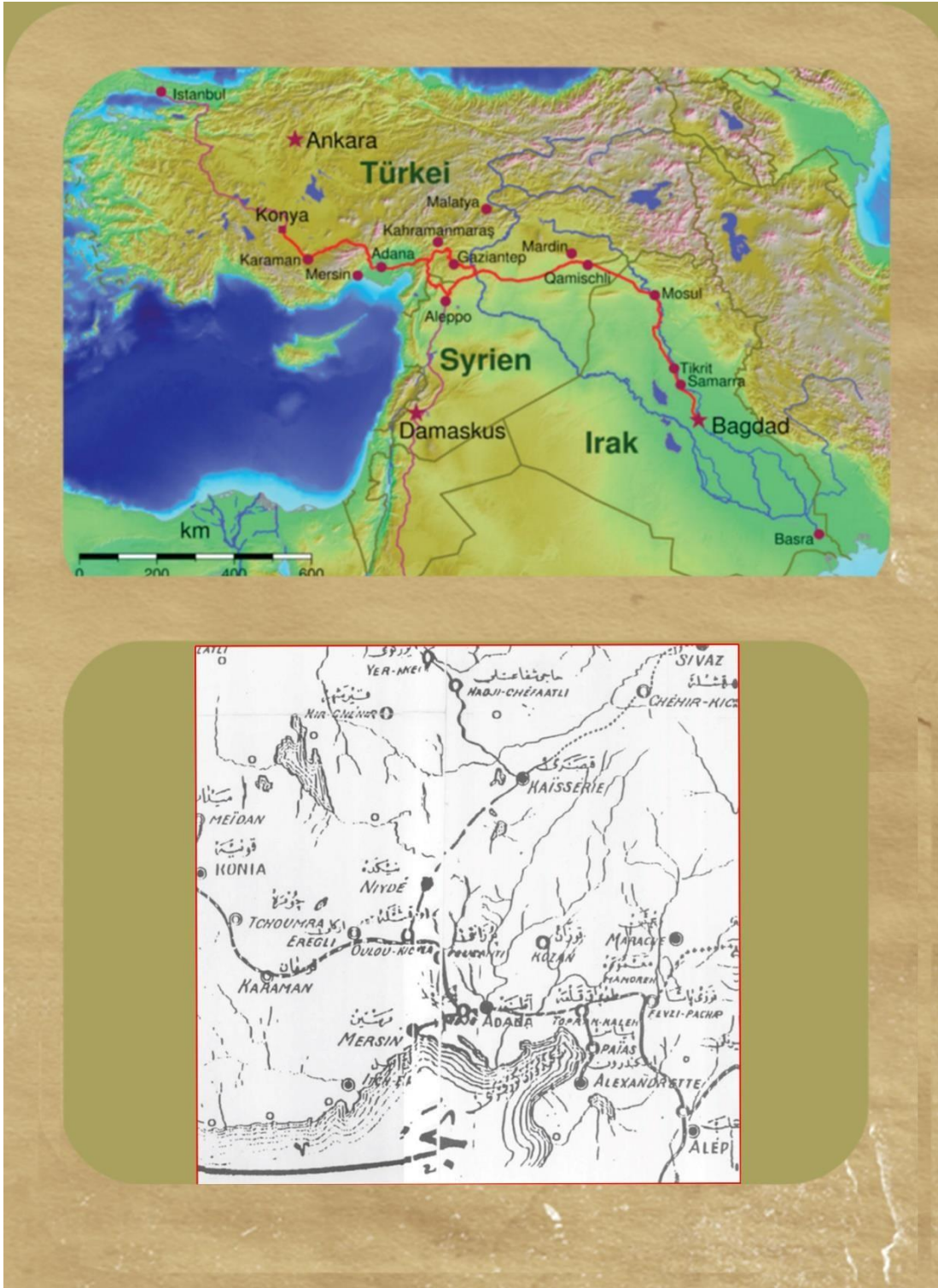
## A) Bağdat Demiryolu ve Demiryolu Resimleri



Halen faaliyette olan Bağdat demiryolu hatları



Almanya'nın Planlarına Göre Berlin'den Bağdat'a Giden Bağdat Demiryolunun Güzergahı



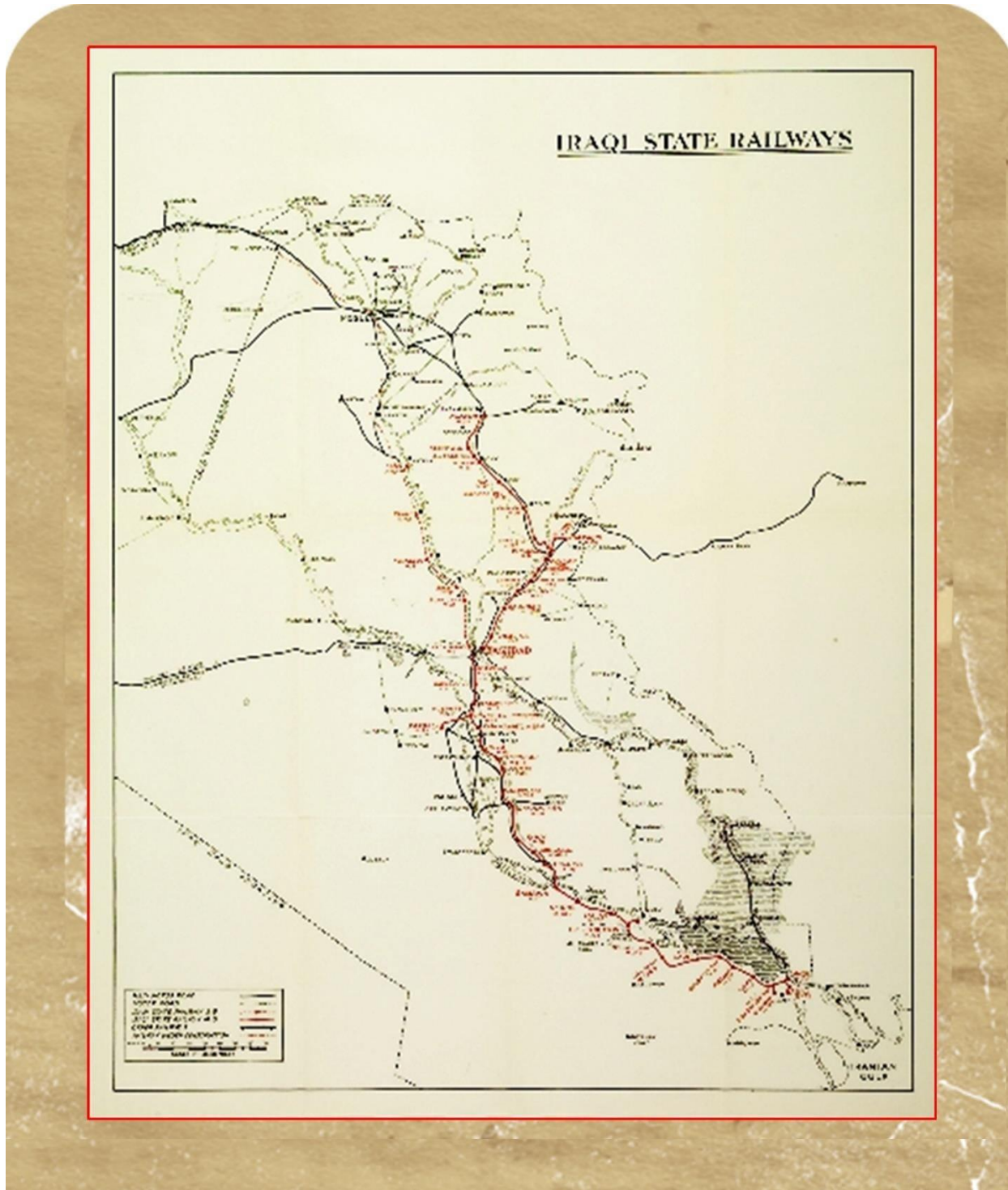
Berlin-Bağdat Demiryolu Planı - Osmanlı Haritası



Berlin-Bağdat Demiryolu Planı







Irak Ulaştırma Bakanlığına Göre Bağdat Demiryolu

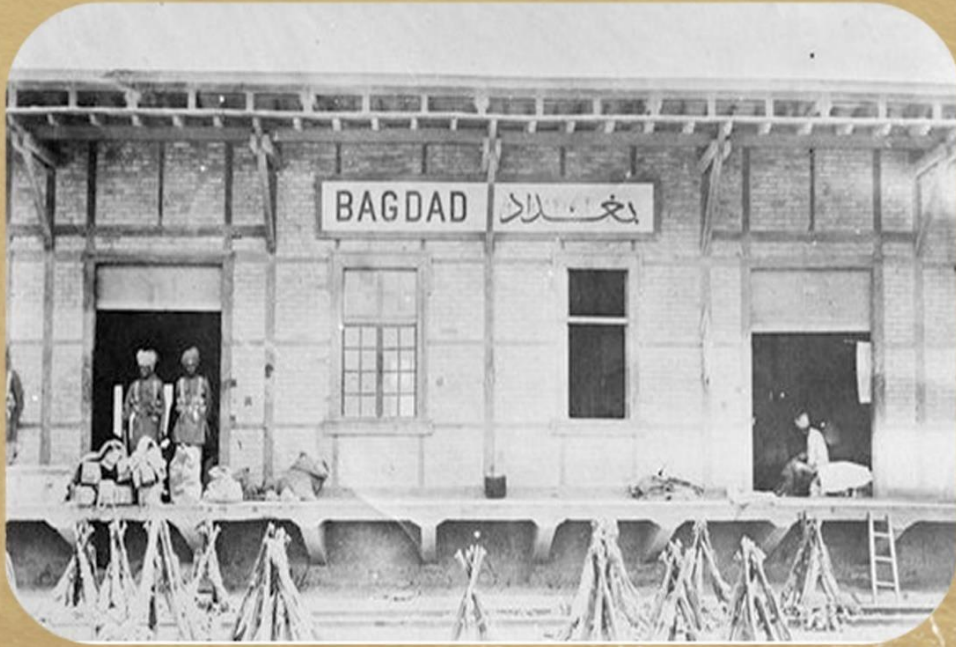


Bağdat Demiryolu İçin İnşa Edilen Rayların Resimleri

Türkiye sınırındaki Bağdat demiryolu rayları



Bağdat Tren İstasyonlarından Biri

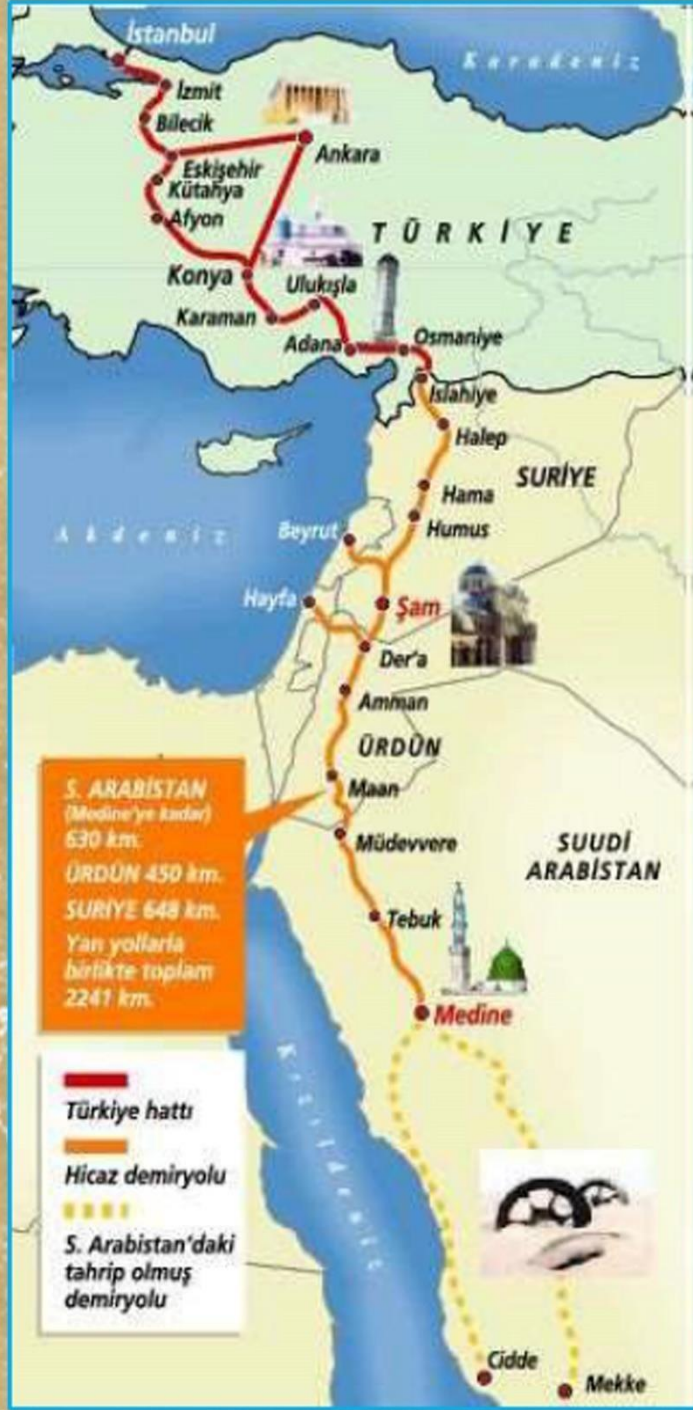


İngiliz Askerlerinin Bağdat Demiryollarından Birisini Birinci Dünya Savaşı'nda İşgal

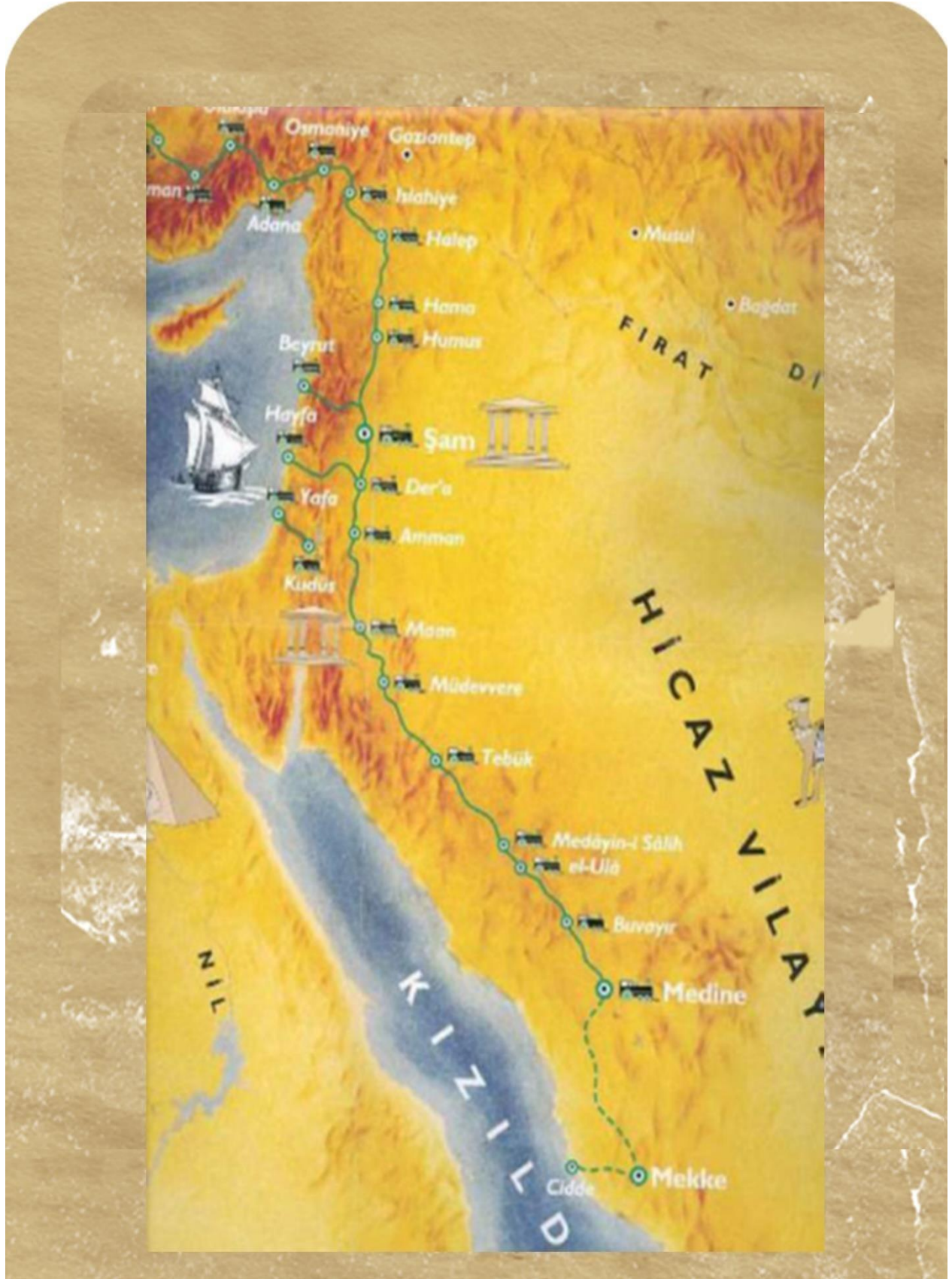
## B) HİCAZ DEMİR YOLU VE BAĞDAT DEMİRYOLU HARİTALARI



İstanbul'dan Medine'ye Kadar Uzanan Hicaz Demiryolu Haritası



İstanbul'dan Medine'ye Kadar Uzanan Hicaz Demiryolu Haritası



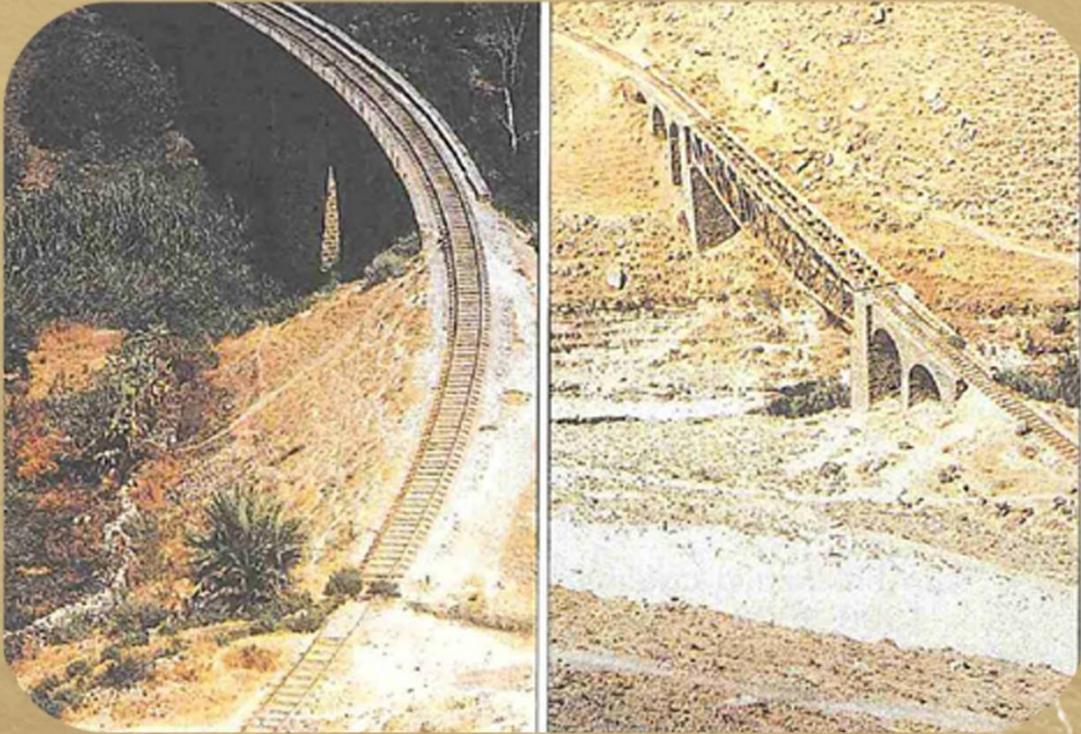
Hicaz Demiryolunun Limanlara Yakınlığı



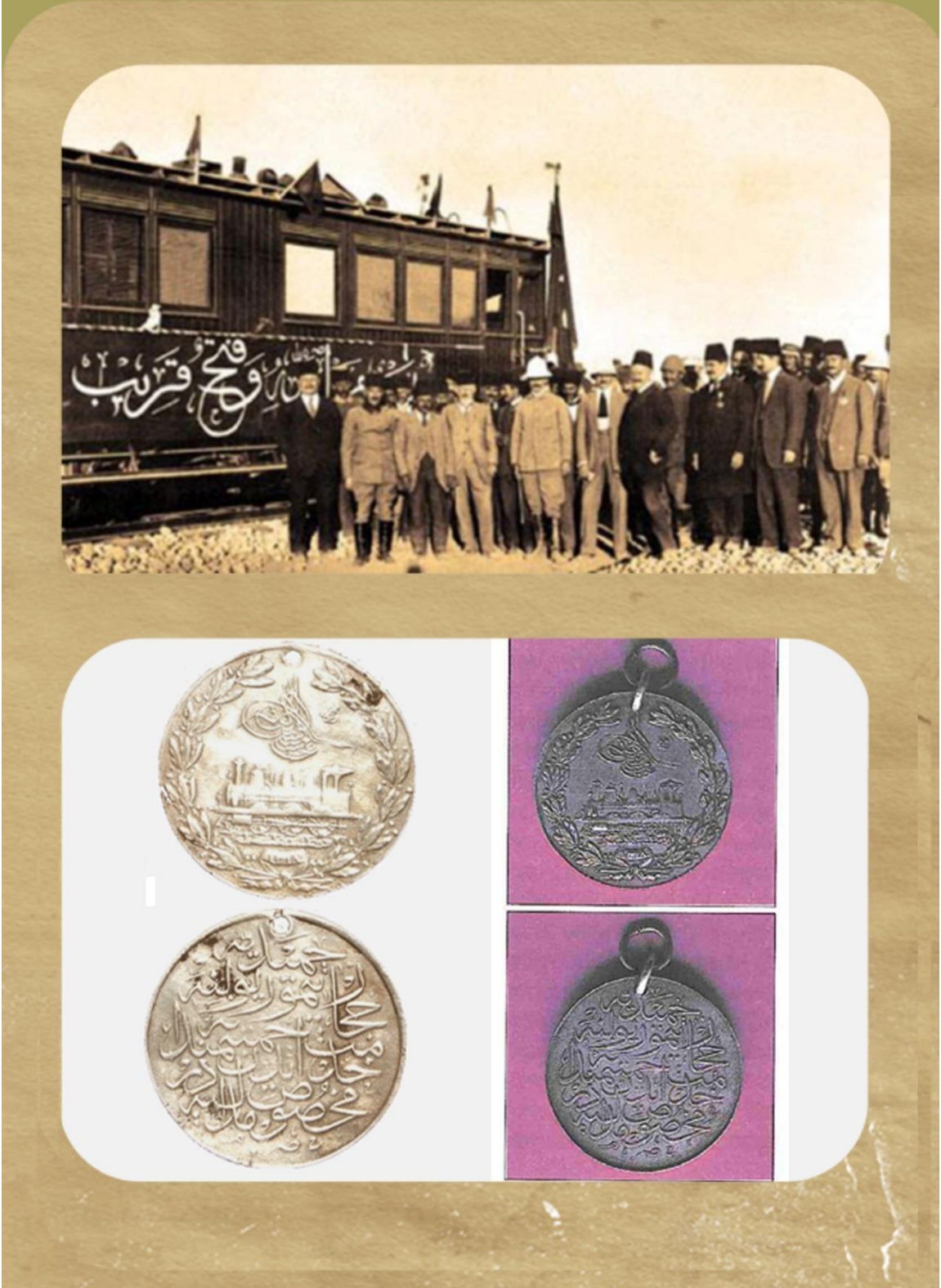
Carte du chemin de fer du Hed'az.

Hicaz Demiryolu Haritası





Hicaz Demiryolu İstasyonlarından Birisinin Açılış Töreni



Hicaz Demiryolu İnşası Sırasında Bastırılan Madyalardan Bir Görünüm



Hicaz Demiryolu Raylarının Döşenmesi ile İlgili Bir Resim



Hicaz Demiryolu İstasyonlarından Birisinin Açılış Töreni



Ammandaki Hicaz Tren İstasyonu – Ürdün



Hicaz Demiryolu İnşaatının Başlamasıyla Çıkarılan Posta Pulları



Hicaz Demiryolu Güzergahlarından Görünümler



Hicaz Demiryolu İstasyonlarından Biri ve Bir Tren Görünümü

## KAYNAKÇA

### Kitaplar

Çelik, Mehmet, Alev Duran, (2020), Türkiye'nin Bölgesel Sorunları "Osmanlı'dan Günümüze" Ortadoğu, Gaziantep.

Gülsoy, Ufuk, Hicaz Demiryolu, İstanbul, Eren Yayınları, 1994.

Edward Mest Earle, Kapı Gücü ve Bağdat Vagonu, Londra, 1982.

Hobsbawm, Eric,(1998), Devrim Çağı (Avrupa 1789-1848), Çev. Bahadır Sina Şener,Ankara, Dost Kitabevi.

Öztuna, Yılmaz, Osmanlı Devleti Tarihi, İstanbul, Ötüken Neşriyat, 2008.

Pamuk, Şevket, Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları, İstanbul, İş Bankası Kültür Yayınları, 2016.

Satan, Ali, (2012) "Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi", Osmanlı'da Ulaşım, Edt. Vahdettin Engin vd. Çamlıca Yayınları.

Turan, Namık Sinan, Hicaz Demiryolu, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.

### Makaleler

Akalın, Durmuş (2006), Süveyş Kanalı (Açılışı ve Osmanlı Devleti'ne Etkisi 1854-1882) , Pamukkale Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi.

Akar, Ömer Faruk, (2019), Anadolu ve Bağdat Demiryollarının Yapımı ve Osmanlı-Alman İlişkilerine Etkisi, Kayseri, Erciyes üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Alperen, Altan , (2018), Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi, 21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum, Gazi Üniversitesi, Gazi Eğitim Fakültesi, C. 7, S.19, s. 10-9.

Avcı, Remzi,(2015), Sömürünün Ulaşım Aygıtları: Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi, Mukaddime,C, 6, S.2

Barlak, Hasan, (2019), Hicaz Vilayetinde Islahat ve Bayındırlık "Sultan II. Abdülhamid Dönemi", Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi, C. 6, S.15, s.330.

Çetin, Emrah, (2010), Türk Basımına Göre Hicaz Demiryolu (1900-1918), History The Studies, Özel Sayı, s.110.

Göçer, Kenan, (2016), Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Ulaşım ve Servet-i Fünûn Dergisi Ulaşım Bibliyografyası, Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi,C.16,S.2 , 3-115.



Görgeç, İsmail (2022), Büyük Devletlerin Ortadoğu’da Demiryolu ve Petrol Politikası The Railway and Petroleum Policies of The Great Powers in the Middle East, Hatay, s.167-168.

Gümüş, Musa, (2001), 1893’ ten 1923 Chester Projesi’ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler,Tarih Okulu Dergisi, C.2011,S.10, s. 179.

Hartoka, Olcay, (2012), İmtiyazlı Yap-İşlet-Devret Projeleri ve Sukuk Finansman Yöntemi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Tarihi Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Kanberoğlu, Nesrin, (2018), Osmanlı Devleti’nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları (1908-1914), Vakanüvis, S.3, s.169.

Kaynar, İhsan Seddar,(2015), Haydarpaşa-İzmit Demiryolu ve İskelelerle İlişkisi, ODU, Journal of Social Science Research, C.5,S.12 19. s.137.

Malhut, Mustafa, (2013),Mezopotamya Üzerinde İngiliz-Alman Nüfuz Mücadelesi, Tarih Okulu,S.16.s.151-152.

Memiş, Şefik ,(2019), Sultan II. Abdülhamid Döneminde Yerli Üretimi Teşvik Politikası Olarak İmtiyazlar, İstanbul: Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi ,C.41, S.2,s.151.

Onursal, Bilal Furkan, Başaran, Doğan,(2020), Bağdat Demiryolu Projesi Üzerinden Almanya’nın Barışçıl Nüfuz Etme Stratejisine Dair Okuma, Ankara: Journal of Crises And Political Research, C. 4,S. 2, s.343.

Özbakan, Osman,(2017), II. Abdülhamit Döneminde Hicaz Demiryolu Finansının İslam Ekonomisi Açısından İncelenmesi, İstanbul: Sabahattin Zaim Üniversitesi,Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

Özcan, Esra, Osmanlı Devleti’nde Demiryolu Politikaları ve İstasyon Yapıları: İstanbul Örneği, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü ,İstanbul: Yüksek Lisans Tezi.

Öztürk, Merve Deniz, (2019), II. Abdülhamid Döneminden İtibaren Verilen İmtiyazlar (1876-1923), Gaziantep: Yüksek Lisans Tezi, Gaziantep Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Saçar, Ömer,(2018) ,İpek Yolu Güzergahında Yapılan Lojistik Etkinliklerin Günümüz Lojistik Faaliyetleri ile Karşılaştırılması, Balıkesir Üniversitesi,Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi,

Soyalp Tamçelik,(2000), Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihî Gelişimi İçerisinde Erdem, s. 489.

Temizgüven, Firdes, (2008), Erzurum’a Demiryolunun Gelişi, Erzurum , Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

27. Tufan, Samet,(2019), Karadeniz demiryolları: Osmanlı Bağlamında 1900 İtilafnamesi, Sakarya: Sakarya Üniversitesi,Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, s. 21

Uzun, Türkan İrgin, Mahmoud Zein El Abidin,(2017), Hicaz Demiryolu Genel Müdürlük Binası Hicaz Demiryolu Müdüriyet-i ‘Umumiyesin Binası Projesi” Özgün Çizimleri Üzerinden Bir Okuma, Megaron, C.12,S.4, s.3.

29- Yıldırım, Sercan Özgencil, (2012), “Anadolu ve Bağdat -C.F.O.A- ve Bağdat-Halep-Nusaybin-B.A.N.P- Demiryolu Şirketleri Yolcu Binaları Tip Projeler”, Beykent University Journal of Science and Engineering”, C.5,S.1-2, s.72.

## **Arapça Kaynaklar**

Abdurrahim, ar-Rahman, (2006), History of Modern and Contemporary Arabs, Kuwait:University Book House.

Bahri, Louay ,(1967), Bağdat Demiryolu: 1914'e Kadar Berlin-Bağdat Demiryolu Örneğinin Gelişimi ve Diplomasisi Üzerine Bir Araştırma, Bağdat: el-Ehliyye Basım ve Yayıncılık.

Bustani, Suleiman,(1982), Anayasa Öncesi ve Sonrası Osmanlı Devleti Dersi ve Hatırası, Beyrut: el-Akhbar Press, Beyrut, Lübnan.

Ebu Dayyah, Saad Salem,(1988), Hicaz Demiryolunun Tarihsel Rolü, Irak: Arap Tarihçiler Birliği Yayını

Elwan Abdullah, Nizar, (2014), Hicaz Demiryolu ve Makkah Al-Mukarramah (1900-1914), Al-Mustansiriya Görgü Kuralları Dergisi /Irak: el-Mustansiriya University.

Faour eş-Şerah,İbrahim,(2005), Bedevi Aşiretlerinin 19. ve 20. Yüzyılın Başlarında Levanten Hac Konvoyu ve Hicaz Demiryolu Üzerindeki Konumu , Ürdün, s, 35.

Halim, İbrahim ,(1988), The Dreamy Masterpiece in History of the High State, Lübnan:Public Endowments Office Press, Lübnan, 1988.

Hulagu, Mateen,(2011), Hicaz Demiryolu (Sultan II. Abdülhamid'in Dev Projesi), Mısır: Basım ve Yayıncılık için Darü'n-Nil.

Hussein Youssef, Youssef ,(2012),İngiltere'nin Bağdat Demiryolundaki Konumu (1898-1914), The Jordanian Journal of History and Antiquities, C. 6, S, 4, Ürdün: Bilimsel Araştırma Dekanlığı.

Mahmoud Nadeem, Shukri,(1954), Irak Savaşı 1914-1918, Bağdat: en-Nibras Yayıncılık ve Dağıtım Şirketi.

Marjah, Mowaffaq ,(1984), The Awakening of the Sick Man or Sultan Abdul Hamid II and The Islamic Caliphate,Kuwait: Kuwait Press House Press, Kuwait.

Musa, Süleyman,(1974), Ürdün Bölgelerinde: Gezginlerin Gözlemlerinden (1875-1905), Amman: Kültür ve Sanat Dairesi Yayınları.

Rıfat Paşa, İbrahim,(1925), İki Kutsal Mescidin Aynası, Hicaz Gezileri, Hac ve Dini Duyguları, c.2, Mısır: Mısır Kitabevi.

Rifaat el-Hourani,(1911), Khalil , Hourani Seferi Ne Yaptı, Şam.

Salim Muhammad, Idan Shabib,(2019),Bağdat-Berlin Demiryolu İnşaatı İçin Uluslararası Rekabette Osmanlı Devleti'nin Konumu, Kerkük: Kerkük Valiliği. <http://proceedings.sriweb.org>  
<http://arab.kmshare.net/> 2440 "Badir Shaker Al-Sayyab'ın Şiirlerinde Semboller ve Mitler"  
başlıklı Onuncu Uluslararası Bilimsel Konferansı (2019) , s. 243-244.

Shawabkeh, Fahd ,(1913), Arap Basım Tarihi, Kısım 2, Beyrut: Literary Press.

## **İngilizce Kaynaklar**

Atawi ,Ahmed, Hempler Morgan,(2015), Hicaz Demiryolu Projesi, École Polytechnique Fédérale De Lausanne,Fransa.

Eman, Assi,(2004), He Dynamic Of Linear Settings : Hijaz Railroad,Department of Architecture, Nablus: An-najah National University,

Feasibility Study For Reconstructing The Old Ottoman Hijaz Railway Line,(2017), Ankara:

Nicholson, James,(2006), the Hijaz railway,London: Asian Affairs.

Lewis, Norman ,(2009), Nomads and Settlers in Syria and Jordan (1800–1980),Cambridge Middle East Library.

## **Almanca Kaynakları**

Yilmazata , Mehmet ,Die Bagdadbahn Schienen zur Weltmacht,(Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek Die Deutsche Nationalbibliothek Verzeichnet Diese Publikation in der Deutschen National Bibliografie; Detaillierte Bibliografische Angaben Sind im Internet Über <http://dnb.ddb.de> abrufbar, Tectum Verlag, 2013,s51-53.

## **Elektronik Kaynaklar**

İlim Ansiklopedisi, Hicaz Demiryolu,

[https://www.marefa.org/%D8%B3%D9%83%D8%A9\\_%D8%AD%D8%AF%D9%8A%D8%AF\\_%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%AC%D8%A7%D8%B2](https://www.marefa.org/%D8%B3%D9%83%D8%A9_%D8%AD%D8%AF%D9%8A%D8%AF_%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%AC%D8%A7%D8%B2)

internet archive wayback machine ,2015.

<https://web.archive.org/web/20150924115921/http://www.spa.gov.sa/readsinglenews.php?id=117731>

Kemal Beydilli, Bagdat Demiryolu XIX. yüzyıl sonlarıyla XX. yüzyıl başların da İstanbul- Bağdat arasında yapılan demiryolu, TDV İslâm Ansiklopedisi Hakkında ,s2. <https://islamansiklopedisi.org.tr/bagdat-demiryolu>

Mary Bellis, The History of Railroad Technology) From Greek Trackways to Tomorrow's Hyperloop Trains ( New York, 2019). ( <https://www.thoughtco.com/history-of-railroad-4059935>)

S.Jeszenszky, Kálmán (1869–1931), Elektrotechniker and Konstrukteur Avusturya, 2011( [http://biographien.ac.at/oeb1/oeb1\\_K/Kando\\_Kalman\\_1869\\_1931.xml?frames=yes](http://biographien.ac.at/oeb1/oeb1_K/Kando_Kalman_1869_1931.xml?frames=yes))

Said Öztürk, Hicaz Demiryolu Makaleler, ( <https://osmanli.org.tr/hicaz-demiryolu/> ) 2018

Said Öztürk, 1908 - Hicaz Demiryolu hizmete girdi ,Umran Kültür Ve Medeniyet Hareketi 2005. <https://www.umranhareketi.com/sayfa.php?detay=1908--hicaz-demiryolu-hizmete-girdi>

Turk Press, <https://www.turkpress.co/node/46887>. (20 Mart 2018).

Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, ( <https://www.sabah.com.tr/sozluk/tarih/hicaz-demiryolu-hakkinda> ) ,2018.

Ufuk Gülsoy, William Ochsenwald, Hicaz Demiryolu II. Abdülhamid tarafından 1900 -1908 yıllarında Şam ile Medine arasında inşa ettirilen demiryolu., İstanbul ,1998, s. 441. <https://islamansiklopedisi.org.tr/hicaz-demiryolu> .

## Özgeçmiş

İsim: - DUHA ABDALHAMED ABDALHAMED

Ülke: Irak / Diyala.

ikamet ettiği yer: - Türkiye - İstanbul.

Akademik başarı: - Yüksek lisans

Üniversite adı: Diyala Üniversitesi.

Kolej eğitimi.Uzmanlık: Tarih.

Mezuniyet yılı: 2008-2009.

Çalışma türü: - sabah.

Yüksek Lisans: Kırşehir-Ahievran Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü,

Tarih. Diller: - İngilizce ve Türkçe, ikinci seviye.