

Kitap Tanıtımı

RAYLAR ÜZERİNDEN İMPARATORLUĞUN SON DÖNEM TARİHİNE BİR BAKIŞ: HİCAZ DEMİRYOLU ÜZERİNE ÖNEMLİ BİR YAPIT

Murat Özyüksel, **Hicaz Demiryolu**,
Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Birinci Baskı, İstanbul 2000, VIII+312 sayfa

*Namık Sinan TURAN**

19. yüzyılı anlamak ve doğru değerlendirmek şüphesiz insanlığın iki kez büyük bir yıkımla karşı karşıya kaldığı bir sonraki yüzyılı anlamının da en önemli yolu. Tarihi salt entelektüel bir uğraş olmaktan soyutlayarak, günümüz gelişmelerini, sosyo-ekonomik travmaları doğru teşhis etmenin anahtarı olarak kabul ettiğimizde geçmiş dönemler hakkındaki bilimsel çalışmaların önemi daha somut biçimde ortaya çıkmaktadır. Tarih Vakfı Yurt Yayınları arasında çıkan *Hicaz Demiryolları* adlı eser bu alanda yapılan çalışmalara ciddi bir katkı niteliği taşımakta. Kitabın yazarı Murat Özyüksel Osmanlı demiryolları üzerine meydana getirdiği yapıtlarıyla konunun önde gelen uzmanlarından biri.¹ 1988 yılında yayımlanan *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*² adlı çalışması Türk Sosyal Bilimler Derneği tarafından ödüle layık bulunan Özyüksel, bu kez 19. yüzyıl Osmanlı dünyasını ve Batı'yla olan ilişkilerini *Hicaz Demiryolu* çerçevesinde mercek altına alarak derinlemesine bir tahlile girişmekte.

* Yrd. Doç. Dr., İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü.

¹ Yazarın Osmanlı demiryolları tarihine ilişkin çalışmaları için bkz. "Bir Nüfuz Mücadelesi Aracı Olarak Suriye Demiryolları", **Toplum ve Ekonomi**, sayı 10, Temmuz 1997; "Emperyalizm, Doğu Sorunu ve Osmanlı Demiryolları", **İktisat Dergisi**, sayı 394, Ekim 1999; "Osmanlı Demiryollarının Finansmanı", **Uluslararası İlişkiler Yılığ**, Esat Çam'a Armağan Özel Sayısı, İstanbul 2000, "Osmanlı Demiryolları İşletmeciliğinde Bir Devlet Girişimi: *Hicaz Demiryolu I-II*" **İktisat Dergisi** 292-293 sayılar, İstanbul 1989.

² Murat Özyüksel, **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Arba Yayınları, İstanbul 1988.

Fransız Devrimi ve İngiliz Sanayi Devrimi'nin ekonomik ve ideolojik yapısını belirlediği 19. yüzyıl ulaşım olanaklarının ilerlemesi açısından da dönemin sosyo-ekonomik gelişmelerine paralellik göstermiştir. Aslında bu bir rastlantı değil koşulların oluşturduğu bir zorunluluktur. Nitekim Özyüksel kitabının girişinde durumu şu şekilde ortaya koymakta: "Demiryolları bir yandan kırsal alanları meta üretimi sürecine sokarken, diğer yandan sanayinin gereksindiği işgücü, hammadde ve pazar sorunlarının çözümüne de büyük katkı sağlıyordu. Buharlı makinelerle üretilen sanayi ürünleri, yine buhar gücüyle çalışan lokomotiflerle uzak pazarlara süratle gönderilebiliyor, hammaddeler de sanayi merkezlerine ulaştırılıyordu. Demiryolları ayrıca emeğin kırsal alanlardan kentlere akışını ve dolayısıyla işgücü sorununun çözümünü kolaylaştırıyordu. Demiryolunun işlevi bir sanayi ülkesinin kırsal bölgelerini olduğu kadar, az gelişmiş ülkeleri kendi pazarına bağlaması açısından da önemliydi. Bir başka ifadeyle, demiryolu kapitalist dünya ekonomisinin oluşumunda belirleyici rol oynayan faktörlerin başında yer almıştır."(s.1) Sırf bu noktadan bakıldığında bile demiryolunu düşüncesini hayata geçiren ilk insan için Tanrı "Cennetin kapılarından kızakla geçirsin" diyen şairin aslında dönemin girişimcilerinin ruh halini yansıtmaktan başka bir şey yapmadığı anlaşılır. Aslında demiryolu kendilerine kurmaya çalıştıkları sahte cennete ulaşmada Avrupa'nın sanayileşmiş ülkeleri için bir kızak görevi görecek ve kıyasıya yaşanan sömürgecilik yarışında avantaj sağlayıcı bir konuma sahip olacaktır. Hicaz Demiryolu tüm bu gelişmeleri gözler önüne sermekte.

Başta Osmanlı, Alman ve Avusturya devlet arşivleri olmak üzere ilk el belgelerden, dönemin yerli ve yabancı basın organlarından, ayrıca konuya dair ikinci el kaynaklardan oluşan geniş bir literatürle hazırlanmış olan bu çalışmanın önemi eserde baştan sona ayrıntılarıyla işlenmiş olan ilişkiler bağlamında farklı tarafların yaklaşımlarını ortaya koyabilmesidir.³ Hicaz Demiryolu'nu Müslümanlar nezdinde bir itibar meselesi haline getiren Osmanlı yönetiminin yanı sıra dönemin Avrupa diplomasisini belirleyen güçlerinden olan Alman ve Avusturya'nın konuyla ilgili girişimlerini izlemek ve bir o kadar ilgi çekici olan diplomatik mücadeleleri okumak globalleşme ve yeni dünya düzeni gibi içeriği boşaltılmış kavramlarla tanımlanmaya çalışılan günümüz

³ Hicaz Demiryolu üzerine daha önce kaleme alınmış makale ve monografiler bulunmaktadır. Bunların başlıcaları şunlardır. William Ochsenwald, **The Hicaz Railroad**, University Press of Virginia, 1980, Jacob M. Landau, **The Hejaz Railway and the Muslim Pilgrimage, A Case of Ottoman Political Propaganda**, Detroit 1971 (Landau'nun çalışması bir çok açıdan eskimiş durumda olup yaklaşım açısından da eleştirilebilir özelliklere sahiptir), Ufuk Gülsoy, **Hicaz Demiryolu**, Eren Yayınları, İstanbul 1994.

dünyasında yaşananları anlamak açısından oldukça çarpıcı. Giriş ve sonuç dışında altı bölümden oluşan çalışmanın giriş kısmında Avrupa’da demiryolu sahasında yaşanan gelişmeler ve bunun sosyo-ekonomik yaşama etkileri işleniyor. 1830 Eylül’ünde Stephenson adlı bir mühendis tarafından inşa edilen ve modern anlamda ilk demiryolu olarak kabul edilen Manchester-Liverpool hattının ardından bütün Avrupa’ya yayılan demiryolu girişimciliği bunun doğal kaynak kullanımından istihdam sürecine değin uzanan etkilerinin genel hatlarıyla anlatıldığı giriş, konunun sunuşu ve izlenen yöntemle ilgili açıklamalardan oluşuyor (s. 1-8).

“Osmanlı İmparatorluğu’nda Demiryolu Yapısının Tarihsel Gelişimi” başlıklı ilk bölüm yazarın daha önceki çalışmalarının genel bir muhasebesi niteliğini taşıyor. İlk kez 1856’da İngilizlere verilen İzmir-Aydın demiryolu imtiyazı, buna bağlı olarak yaşanan ve kimi zaman Avusturyalı Baron Hirsch örneğindeki gibi sonuçsuz kalan maceracı girişimler, ilk bölümde işlenen konular arasında. Osmanlı demiryollarının sadece Avrupa devletlerinin baskı ve yönlendirilmeleriyle inşa edildiği görüşünün gerçekçi olmadığını vurgulayan yazar, özellikle Tanzimat sonrası batılı bir devlet modeli oluşturma çabasına giren Osmanlı bürokrasisinin de yönetsel, stratejik ve mali kaygılarla demiryolu konusunda olumlu bir tavra sahip olduklarını belirtiyor. Gerçekten de Mustafa Reşit Paşa’nın yetiştirdiği bürokratlar arasında bulunan Ali ve Fuat Paşaların siyasi vasiyetleri olarak bilinen ve bizzat padişah muhatap alınarak yazıldığı anlaşılan belgelerde demiryolu konusuna değinilmesi ve desteklenmesi buna işaret etmektedir. Özellikle Ali Paşa’nın “inşa edilecek demiryollarının getireceği faydalar bu inşaatın hazinemize yükleyeceği masraflardan çok üstün olacağı barizdi.”⁴ şeklinde ifade edilen yaklaşımı konuyla ilgili ipuçları sunmaktadır. 1888 yılında Almanya’nın başına geçen İmparator II. Wilhelm’in Weltpolitik olarak tanımlanan yayılmacı siyasetine bağlı olarak inşa edilmeye başlanan Anadolu-Bağdat Demiryolu hattı ve bunun İngiltere, Fransa gibi ülkeler arasında nasıl karşılandığı ilk bölümde ele alınmakta. Bunun karşısında İngiltere ile Fransa arasında Suriye üzerinde nüfuz kurma projesinin bir uzantısı olarak gündeme gelen ve iki ülke arasında ciddi bir mücadeleye yol açan Suriye demiryolları da ilk bölümün ilginç başlıklarından. Avrupa diplomasisinin temel aktörlerini özellikle İngiltere’yi Osmanlı üzerinde böylesine bir mücadeleye sürükleyen nedenleri ortaya koyması açısından Richard Henning’in 1912 tarihli

⁴ Bu konuda bkz. Fuat-Subhan Andıç, **Sadrzâam Ali Paşa: Hayatı, Zamanı ve Siyasi Vasiyetnamesi**, Eren Yayınları, İstanbul 2000, s. 70.

makalesi oldukça önemli bir belge niteliği taşımakta. Henning'in değişiyle "İngiltere'nin özlemi, denetimi altındaki Afrika ve Hindistan bölgelerini birbirine bağlayarak bir bütün haline dönüştürebilmektir. İngiltere Kuveyt'te yere sağlam bastıktan, Güney İran'ı olgun bir meyve haline getirdikten, Mezopotamya'daki nüfuzunu güçlendirdikten, Mısır'ı işgal ettikten sonra, Arabistan'ın Kuzey Afrika ve Güney Asya sömürge bölgelerini bir duvar gibi ayırmasından hiç hoşnut değildi. Hem de Arabistan bölgesinde Osmanlı İmparatorluğu'nun nüfuzu giderek gerilerken. O kadar ki, Arabistan'ın iç bölgelerinde yaşayan kabilelerin bir bölümü de Osmanlılara düşmanlık besliyordu. Kısaca, İngilizler Arabistan'daki son derece zayıflamış olan Osmanlı hakimiyetine son vermeyi amaçlamaya başlamışlardı."(s.38). İşte çalışmanın ana temasını oluşturan Hicaz Demiryolu böylesine iç hesapların yapıldığı ve bunun gizliiden gizliye uygulanmaya başladığı bir ortamda inşa edilmeye başlanacaktı.

Kitabın ikinci bölümü "Hicaz Demiryolu'nun Yapımına Karar verilmesi" başlığını taşımakta. Sultan Abdülhamit'in 1 Mayıs 1900 tarihinde açıkladığı iradeyle kamuoyuna duyurulan projeye yol açan gelişmeler, Osmanlı'nın Şam'dan başlayarak Mekke'de sona erecek bu dev projeye ilgili beklentileri bu başlık altında ele alınıyor. Yazar bütün dünya kamuoyunu şaşkına çeviren ve sonucu belirsiz bir macera olarak nitelendirilen demiryolunu gündeme getiren etkenleri dört temel madde olarak ortaya koyuyor. Buna göre birinci ve en az etkili olan gerekçe şüphesiz ekonomik nedenlerdir. Konunun iktisadi boyutunun diğer ciddi etkenlerin yanında zayıf kaldığı ortadadır. Nitekim aynı dönemde söz konusu bölgenin Osmanlı maliyesine olan katkısı gözönüne alındığında, buna bir de İmparatorluğun içinde bulunduğu ekonomik bunalımın boyutu eklendiğinde –Babıâli 1875 yılında borçlarını ödeyemeyecek durumda olduğunu duyurmuş, bunun üzerine 1881 yılında düzenlenen Muharrem Karamamesiyle Duyun-u Umumiye idaresi kurulmuştu– durumun böylesine bir inşaat faaliyetine elverişli olmadığı görülecektir. Bu olumsuz koşullar dışarıda da iyi bilindiğinden olsa gerek Alman Büyükelçi Marshall başbakanına yazdığı bir raporda Hicaz Demiryolunu iktisadi olarak tamamen değersiz olarak nitelendirecektir (s. 44).

İkinci ve Osmanlı devleti açısından belki de en önemli olan etken II. Abdülhamit'in uyguladığı İslamcı siyasetti. Abdülhamit'in İslamcılık siyaseti yerli ve yabancı tarihçilerin üzerinde genişliğine durduğu konulardan biri olmuştur. Özellikle Batılı yaklaşım bu siyaseti yayılcı ve saldırgan bir

Panislamist hareket olarak değerlendirirken, son yıllarda aralarında Kemal Karpat, Selim Deringil ve Engin Akarlı gibi isimlerin bulunduğu tarihçilerin araştırmaları farklı bir yaklaşım sergilemektedir.⁵ Özyüksel, ilke olarak söz konusu yaklaşımın temsilcilerinden. Bu yaklaşıma göre Abdülhamit'in İslamcılık siyaseti tüm Müslümanları bir bayrak altında toplamaya yönelik hayalci bir Panislamist hareket olmanın ötesinde "savunmaya yönelik, meşru varlığını tehlikede gören bir devletin politikasıydı. Amaç, Osmanlı sultanını dünya Müslümanlarının gözünde meşru İslam halifesi olarak kabul ettirmek ve bunu emperyalist ülkelerle karşı pazarlık kozu olarak kullanmaktı" (s. 55). Yazar, Abdülhamit'in İslamcılık politikasını İslam'ın ideolojik kavramlarıyla donatılmış yeni-Osmanlıcı bir politika olarak nitelemekte ve eklemektedir: "Bir anlamda laik Osmanlıcılığın yerini İslami Osmanlıcılık almıştı. Bu yeni tip Osmanlıcılık otokratik yönetimi meşru kılan, bol bol İslami simgelerden yararlanan, devletin İslami kimliğini ön plana çıkaran oldukça pragmatik bir politikaydı. Abdülhamit bu bağlamda devletin Asyalı ve Müslüman kimliğine sıkı sıkıya sarılmış görünmektedir. Abdülhamit'in politikasının en önemli boyutu İmparatorluğunun Müslümanların yaşadığı bölgelerini elinde tutabilmektir" (s. 48). Bu açıdan Müslüman nüfuzun yoğun olarak yaşadığı bir bölgede Osmanlı halifesi tarafından yaptırılacak demiryolu hem böyle bir amaca hizmet edecek hem de askeri sevkiyat gibi konularda devlete önemli avantajlar sağlayacaktı. Emperyalizmin provoke edici ve çözücü etkilerinin yanı sıra milliyetçilik düşüncesin çok uluslu imparatorluk yapısı üzerinde yol açtığı sarsıntılara karşı İslam Abdülhamit yönetimince bir panzehir olarak düşünülüyordu. Bu anlamda halifenin İslam kamuoyunda prestijini artırıcı her türlü eylem ve ideolojik oluşum dikkatle tasarlanıyordu. İttihad-ı İslam yaklaşımı diplomatik alanda Batı karşısında gücü artırıcı bir yönelim olmasının yanında Abdülhamit'in siyasallaştırma konusunda aynı yüzyıldaki seleflerine göre daha iddialı bir söylemi ortaya attığı bir projeydi. Bu yönüyle "Abdülhamit'in sözünü ettiği "Müslümanlar arasındaki bağı kuvvetlendirmek"

⁵ Bu konudaki literatürle ilgili şu eserlere bakılabilir Kemal Karpat, **İslam'ın Siyasallaşması**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, Çev. Şiar Yalçın, İstanbul 2004, agy., "Pan-İslamizm ve II. Abdülhamid: Yanlış Bir Görüşün Düzeltilmesi", **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi**, Haziran 1987, sayı 47, Selim Deringil, *The Well-Protected Domains*, I. B. Tauris, London 1998, Engin D. Akarlı, "Abdülhamid's Islamic Policy in the Arab Provinces", **Türk Arap İlişkileri: Geçmişte, Bugün ve Gelecekte**, Hacettepe Üniversitesi, Ankara 1979, s.44-61, Orhan Koloğlu, "Dünya Siyaseti ve İslam Birliği", **Tarih ve Toplum**, İstanbul 1990, sa.83, s.12-17, agy., **Abdülhamit Gerçeği**, Gür Yay., İstanbul 1987, Azmi Özcan, **Pan-İslamizm; Osmanlı Devleti Hindistan Müslümanları ve İngiltere 1877-1924**, TDV. Yay., Ankara 1997, agy., **Abdülhamid ve Hilafet**, İstanbul 1995.

konusunda Hicaz Demiryolu gerçekten iyi bir araçtı” Özellikle tüm Müslümanlarca kutsal bir görev olarak kabul edilen hac yolculuğunun dönemin koşulları altındaki zorlukları düşünülürken bu proje milyonlarca Müslüman’ın gözünde hilafet makamına ve Osmanlı’ya sempatiyi artıracaktı. Özyüksel’in de belirttiği gibi “Her yıl sırf Hindistan’dan 15 bin, İran’dan 80 bin hacının kutsal kentleri ziyaret ettiği, üstelik bunların yaklaşık beşte birinin bu zorlu yolculukta yaşamlarını kayb ettikleri düşünülürken” proje İslam’ı siyasal bir program olarak düşünen sultanın stratejisinde önemli bir kazanım olacaktı (s. 65).

Demiryolu projesini gündeme getiren bir diğer neden ise askeri ve siyasal nedenler olarak beliriyordu. Milliyetçiliğin çözücü etkisi karşısında imparatorluğun İslam tebaasını bir arada tutabilmek yalnızca halife-sultanın prestijini artırıcı görsel ya da plastik öğelerle yaptığı propagandaya değil, devletin Hicaz bölgesindeki askeri ve siyasi gücünü sürdürmesine de bağlıydı. Nitekim Süveyş Kanalı’nın İngiliz denetimine geçmiş olması Hicaz Demiryolu’nun Osmanlı Devleti açısından önemini artırıyordu. Projenin hayata geçirilmesi durumunda İngiltere veya başka bir devletle girişilecek bir savaşta Süveyş Kanalı’na ihtiyaç olmaksızın Osmanlı askeri bölgeye sevk edilebilecekti. Buna ek olarak demiryolunun Akabe Körfezi’ne bağlantı hatlarının yapılması halinde Kızıldeniz’e de çıkış sağlanacağından Kanal’a duyulan bağımlılık bütünüyle ortadan kalkmış olacaktı. Özellikle uzun zamandan beri Arap bölgelerinde etkinliğini geliştirme arayışındaki Abdülhamit için bulunmaz bir fırsat olan projenin bu hedefine ulaşması Arap bölgelerinde yükselen milliyetçilik düşüncesi ve İngiliz propagandası dikkate alındığında oldukça zor görünüyordu (s. 70-72).

Kitabın üçüncü bölümü konuyla ilgili önemli bir başlığı ele almaktadır. İlk anda özellikle dış diplomatik çevrelerde ve yazılı basında projenin geleceğine dair kuşkuları besleyen finansman konusu burada incelenmektedir. Toplam maliyetin 4 milyon lira olarak hesaplandığı ve bu miktarın dönemin Osmanlı bütçelerinin yüzde 15 ila 19’u arasında bir bölümünü oluşturduğu düşünülürken projenin dış dünyada koca bir hayal olarak değerlendirilmesi şartıcı değildir. İlk masraflar için Ziraat Bankası’ndan alınan yüz bin liralık kredi hattın maliyetinin %12.2’sini karşılayabilmiştir. İnşaatın sürdürülebilmesi için gerekli paranın banka kredisi dışındaki kalemleri bağışlar yoluyla toplanmıştır. Yaygın bir anlayışa göre Hicaz Demiryolu projesi özellikle dış İslam kamuoyunun bağışlarıyla gerçekleştirilmiştir. Oysa Özyüksel

çalışmasında toplam bağışların sadece %9.5'inin Osmanlı İmparatorluğu'nun dışından sağlanabildiğini ortaya koymaktadır. Burada işaret edildiğine göre demiryolu maliyetinin yaklaşık üçte biri, büyük bölümü ülke içinden olmak üzere, bağışlarla karşılanmıştır. Avusturya büyükelçisi Pallavicini Başbakan Aetrenthal'e yazdığı raporunda, bu durumu "modern iktisat tarihinde finansman yaratma yöntemi" açısından tek örnek olarak nitelemiştir (s.84).

Üçüncü bölümde dikkat çekici başlıklardan biri de dış yardımlar ve özellikle bağış kampanyalarının incelendiği bölüm. Dış yardımlarda Hindistan ve Mısır'ın başa baş gittiği anlaşılmaktadır. Ülke dışından gelen yardımlarda beklenen miktara ulaşılmadıysa da Hicaz hattının bir Osmanlı değil, İslam demiryolu olacağı propagandası Batılı devletlerin vesayetindeki Müslüman halklar arasında etkili olmuştur. Özellikle bu bölgelerdeki yerel basın ve dini önderlerin desteği bağış kampanyalarını yönlendirmiştir. Hindistan'da Muhammed İnşaallah, Şeyh Hacı Gulam Muhammed ve Abdülhak el-Ezheri gibi isimler merkezi Haydarabad'da bulunan ama ülke genelinde şubeleri açılan Hicaz Demiryolu Merkez Komitesi'ne bağlı olarak bağışlar toplamıştır. Bunlardan İnşaallah'ın tek başına topladığı bağışlar 3.243 liraydı ve bu oran Hindistan'da toplanan bağışların %20'sini oluşturuyordu. Hint Müslümanlarınca yapılan bağışların tam miktarı konusunda kesin bir bilgiye sahip değilsek de Özyüksel bunun 15.500 ila 40.000 arasında bir tutarı bulduğunu belirtmektedir (s.90). İngiliz tacının en parlak mücevheri olarak değerlendirilen Hindistan'dan halife-sultanın projesine gösterilen teveccühün İngiliz politikacıları ve basınına rahatsız ettiği bilinmektedir. İngiliz basınında bağış verenler için "Yıldız parazitleri için sağmal inek" gibi aşağılayıcı ifadelerin kullanılması bu nedenle olsa gerektir. Yazara göre Hindistan'daki İngiliz yönetiminin bütün çabalarına rağmen, bu ülke Müslümanlarının Hicaz Demiryolu'na bağış yapmalarının iki önemli nedeni bulunmaktadır: "Birincisi buradaki halkın demiryolunu İslam dünyasının ortak eseri olarak görmeleri ve özellikle Cidde-Mekke-Medine bölümünün kendi yapacakları hac ziyaretinde yararlı olacaklarına inanmalarıydı. İkinci bir gerekçe ise Hicaz Demiryolu'nun açıkça Batı karşıtı bir proje olması, Osmanlı İmparatorluğu'nun bölgedeki stratejik konumunu güçlendirerek, İngiltere'nin Arabistan'daki emellerine zarar vermesiydi" (s.92). Ancak bu çalışmada da ortaya konduğu üzere Hint yardımı tatmin edici boyutlara ulaşmamıştı.

Hicaz Demiryolu projesine yönelik ikinci önemli dış destek Mısır'dan gelmişti. Bağış kampanyaları İngiltere'nin yoğun karşı propagandasına rağmen

Hindistan'dakine benzer yöntemlerle yürütülmüştü. Mısırlıların projeye bağışlar yoluyla halifeye bağlılıklarını sergilemesi İngilizleri Hindistan'dakinden daha fazla rahatsız etmekteydi. Bunun nedeni Mısır'ın hukuken hala Osmanlı İmparatorluğu'nun bir parçası olmasıydı. Bağışların toplanması ve İstanbul'a gönderilmesi hukuken Osmanlı toprağı sayılan Mısır'da Mısır Fevkalade Komiserliği'nin görevleri arasındaydı. Mısır'dan toplanan bağışların kendisinden 7 defa daha büyük olan Hindistan'dan 1/3 oranında fazla olması kitapta belirtilen ilginç tespitlerden biri. Bunun dışında Fas, Rusya, Çin, Hollanda Hindistan'ı (Cava, Sumatra), İngiliz Guyanası, Trinidad gibi Müslümanların yaşadığı bölgelerden gelen yardımlar üzerinde de duruluyor. Çalışmada ayrıca Osmanlı dahilindeki bağışlar, finans sağlama yöntemleri, bağış kampanyasının organizasyonu ve bu süreçte basının rolü ayrıntılarıyla gözler önüne seriliyor (s. 99-114). Bölüm Özyüksel'in finansman kaynaklarının analizini yaptığı bir başlıkla sona eriyor. Buradan öğrenildiğine göre Hicaz Demiryolu finansman kaynaklarının yarısından fazlası zorunlu ödemelerden meydana gelmiştir. Finans kaynaklarında ikinci sırayı 1.127.894 liralık rakamla yapılan bağışlar almaktadır. Bu rakamın toplam içindeki payı %28.4'tür. Osmanlı sınırları dışından gelen bağışların miktarı ise %2.8'i aşmazken özellikle 1908 sonrası dönemde dış bağış oranında düşmeler yaşanmıştır. Tüm bunların yanı sıra 1908'de Medine'ye ulaşılmış olması Abdülhamit'in kaynak bulma konusundaki girişimlerin başarısız olmadığına göstergesidir.

"Hicaz Demiryolu Yapım Çalışmaları" başlıklı dördüncü bölümde hattın inşası sürecindeki teknik hazırlıklar, izlenen strateji, insan gücünün kullanımı ve hepsinden ilginç dış güçler arasındaki rekabetin Hicaz Demiryolu üzerinden bölgedeki emperyal amaçlar doğrultusunda hız kazanışı inceleniyor. Demiryoluyla ilgili yürütülen propaganda çalışmaları sırasında tamamen Müslüman sermaye ve Müslüman mühendislerce gerçekleştirileceği kamuoyuna duyurulmuş, ancak kısa süre sonra bunun gerçekçi olmadığı anlaşılmıştı. Her şeyden önce Hendese-i Mülkiye başta olmak üzere mühendis okulları yeterli donanıma sahip ve hattın inşasını bütünüyle üstlenecek düzeyde mühendis yetiştirememişti. Daha önce Almanlar tarafından inşa edilen Anadolu-Bağdat Demiryolu hattında açıkça görülen bu eksiklik Hicaz Demiryolu projesinde bir kez daha tüm açıklığıyla ortaya çıktı. Bu nedenle kısa süre sonra Alman Meissner başkanlığındaki teknik heyet oluşturularak yabancılarda istihdam olundu ve inşaat hızlandı. Abdülhamit'in bu konudaki hassasiyeti de yıllar içinde dikkate alınmış, örneğin 1904 yılında 17 Müslüman mühendis onun isteği doğrultusunda inşaatta görev almıştı. İlerleyen dönemde bu sayı hızla

artacaktı. El-Ula'nın güney bölgelerinde olduğu gibi Hıristiyanların girmesinin yasak olduğu bölgelerde ise tamamen Müslüman mühendis ve işçiler görev almıştı. Ancak işçi bulmak her zaman çok kolay olmamaktaydı. Hattın ilerlediği bölgenin bir noktadan sonra çöllerle kaplı olması, burada bedevi kabileler dışında yerleşik köy ve yerleşim alanlarının olmaması, özellikle su bulmanın ciddi bir sorun teşkil ettiği yerlerde sıkıntılarla karşılaşılmaktaydı.

Zorluklar yalnızca bunlarla sınırlı değildi. Böyle büyük bir hattın inşasında işgücü ve teknik ekip kadar malzemenin sağlanması da başlı başına bir sorundu. İmparatorluk sanayiinin sağlamakta zorlandığı malzemeler örneğin yeterli sertlikteki ray ve Arabistan sıcağına dayanabilecek traversler başta Almanya olmak üzere Belçika ve Amerika'dan sağlanmıştı. Elbette bu malzemenin bölgeye nakli de sorunsuz değildi. Fransız ve İngilizlerin elindeki bölge demiryollarının kullanımı konusunda söz konusu tarafların çıkardığı zorluklar ayrıntılı olarak yine bu bölümde incelenirken, malzeme ulaştırma konusunda kolaylık sağlayacağı düşünülen Hayfa-Dera hattı ele almıyor (s. 140-160).

Hicaz Demiryolu projesinin ilk andan itibaren Müslüman halklar arasında halifenin bir projesi olarak yarattığı ilgi ve en azından manevi desteğin Batı kamuoylarında yarattığı psikoloji aynı derecede reddiyeci bir tavra karşılık gelmekteydi. Bu direncin ardında Osmanlı sultanının halifelik unvanının gücünü artıracak Panislamist bir strateji izlediği yolundaki endişeli yaklaşımın yanı sıra bölgede artan Alman etkisinin yönlendirmesiyle yükselen büyük güçler arasındaki emperyalist mücadelenin de rolü bulunmaktaydı. Söz konusu çatışma dikkate alındığında Özyüksel'in Hicaz Demiryolu projesine karşı direnen güçleri incelediği beşinci bölümün önemi artmaktadır. Özellikle İngiliz, Fransız yaklaşımı ve karşısında yükselen Alman desteği dönemin büyük güçlerinin bugün Ortadoğu olarak tanımlanan ancak 19. yüzyılda Yakındoğu şeklinde tarif edilen bölge üzerindeki çıkarları ve buna dayalı çatışma noktaları burada açıkça ortaya konmaktadır. Hobsbawm'ın İmparatorluk Çağı adını verdiği bu çağda geleneksel yapının kabuk değiştirmeye çalıştığı Osmanlı İmparatorluğu ve Batı arasındaki güç mücadelesinde, kuralları Batı tarafından belirlenen bir oyun içinde bile olsa yaşanan dramatik gelişmeler Hicaz Demiryolu özelinde değerlendirilmektedir. Demiryolunun inşa düşüncesinin başından itibaren Osmanlı yönetimi için taşıdığı önemin bölgedeki hakimiyetini artırmaya yönelik olduğuna dikkat çeken yazar, başta İngiltere ve Fransa olmak üzere bölgede güç mücadelesi veren Batılı devletlerin her aşamasında süreci

baltalamak yolundaki girişimlerine değinmektedir. Örneğin ilk andan itibaren Kızıldeniz kıyısındaki Akabe Körfezi hattının hem demiryolunun ticari potansiyelini hem de Osmanlı'nın Kızıldeniz'deki hakimiyetini güçlendireceğine yönelik beklentiler İngilizlerce tehdit olarak algılanmıştı. Dönemin Daily Telegraph gibi gazetelerinde de vurgulandığı üzere böyle bir olasılık İngiltere için Hindistan yolu üzerinde başlıca stratejik noktalar olan Akabe ve Kuveyt gibi yerlerin kaybı anlamına gelecekti. İngiltere'nin Akabe Hattı konusunda neredeyse çatışmaya dönüşebilecek bir kriz yaratmasının nedeni Mısır'a olası bir müdahale durumunda buranın Osmanlı askeri hareket kabiliyetini genişletecek bir durak oluşturmaya idi. 1881'den beri Mısır'ı elinde tutan İngiltere'nin böyle bir girişime olumlu yaklaşması beklenemezdi (s. 174). Bu nedenle 1906 yılı Ocak ayında Taba'da Osmanlı ve İngiliz askerleri arasında yaşanan gerginlik çatışmanın boyutlarını gözler önüne sermişti. İngiliz yönetimi 1892 tarihli Antlaşmayla Babıali'nin Sina Yarımadası'nın yönetimini Mısır Hıdivliği'ne devrettiğini ve bu nedenle Osmanlı birliklerinin derhal bölgeyi terk etmesi gerektiğini savunurken, Osmanlılar bu devretme işleminin geçici nitelikte olduğunu ileri sürüyorlardı. Aslında Mehmet Ali Paşa döneminden beri buranın fiili yönetimi Mısır'ın elindeydi ve şimdi İngiltere'nin hedefine bu kadar yaklaşmışken burada Osmanlı'nın egemenliğini yeniden tesis etme konusundaki hiçbir projeyi kabul etme niyeti yoktu. Nitekim bunu politikasını daha da sertleştirerek ve Diana adlı zırhlısını Akabe'ye göndererek ortaya koymuştu. Bunun da ötesinde İngiliz Büyükelçisi O'Conor Hariciye Nazırı Tevfik Paşa'ya verdiği 3 Mayıs 1906 tarihli ultiमतında durumun daha vahim sonuçlara gitmekte olduğunu tehditkar ifadelerle belirtti. Abdülhamit tüm bu gelişmeler karşısında geri adım atmış, 1 Ekim 1906 tarihli antlaşmayla Osmanlı Devleti ile Mısır arasındaki sınır İngilizlerin istediği biçimde belirlenmişti (s. 174-176).

Hattın ilerlemesi karşısındaki direnç odakları arasında yer alan bedeviler ve Mekke emirlerinin tavrı da dördüncü bölümde incelenmekte. Arap bölgelerini 16. yüzyılın ilk yarısında ele geçiren Osmanlı Devleti'nin özellikle bedeviler üzerinde hakimiyet kurmakta zorlandığı bilinmektedir. Nitekim Mısır Valisi Ahmet Paşa'nın isyanından sonra bölgeye gönderilen İbrahim Paşa Kanuni Sultan Süleyman'ın isteği doğrultusunda bölgedeki bedevi kabilelere çeşitli ayrıcalıklar ve ihsanlar vermek yoluyla bağlılıklarını sağlayabilmişti. Ancak bu mutlak bir bağlılık anlamına gelmemekteydi. Özellikle çölün güç koşulları karşısında bağımsız davranmaya alışmış ve merkezi yönetimin denetimi altına girmekten hoşlanmayan bedevi kabileler bu yöndeki tüm

girişimlere karşı direniş göstermişlerdir. Bunun dışında hac dönemlerinde yağmacılık kültürüne dayanarak hac kabilelerine saldırmakta ve güvenliği tehdit etmekteydiler. Bu nedenle her hac dönemi Osmanlı yönetimi bunlara paralar vererek güvenliği sağlamaya çalışıyordu. Ancak Hicaz Demiryolu projesi kendi başlarına buyruk yaşamaya alışık bedevi kabilelerce ciddi bir tehdit olarak algılanmıştı. Hicaz Demiryolu inşa süreci yalnızca coğrafi ve teknik zorluklar ya da emperyalist güç mücadelesi nedeniyle değil, bedevi sabotajları nedeniyle de kesintiye uğramaktaydı. Demiryolunu bedevi saldırılarından korumakla görevli askeri birliklerin sayısının 5 bini aşması ve askeri koruma altındaki istasyonların adeta birer kale haline dönüştürülmesi tehdidin boyutlarını göstermekteydi. Özyüksel'in bildirdiğine göre Amman bölgesinde demiryolu hatları boyunca iskan edilen Çerkezlere askerlik ve vergi muafiyeti karşılığında, demiryolunu koruma görevi verilmişti. Ancak alınan tüm önlemlere karşın, başta Beni Harp ve Beni Ali olmak üzere, özellikle el-Ula'nın güneyinde yaşayan bedevilerin saldırıları engellenememişti. 1908 yılı yazında Tebuk-Medine arasındaki inşaatın bitimine doğru saldırılar endişe verici boyutlara ulaşmıştı (s. 187-188). Özyüksel'e göre bu aşamada bedevilerin arkasında İngilizlerin olduğunu düşünmeye yetecek bilgiye sahip olunmamakla birlikte İngilizlerin aşiretleri kıskırtmak istedikleri bilinmektedir. Ayrıca İngilizlerin bu dönemde bile bedevileri ateşli silah ve cephane vererek desteklemeye başladıkları anlaşılmaktadır (s.192). Kimileri bedevilerin öfkelerini demiryolunun deve taşımacılığı tekellerini ortadan kaldıracak kaygılarına dayandırmakla birlikte Özyüksel'in yorumu daha çok devletin bölgedeki güç ve denetimini artırmaya yönelik projesinin yarattığı tepkiyle ilişkilendirmektedir. Devlet bedevi direnişini kıramadığı gibi sonunda onlarla uzlaşma zemini aramış ve bedevilere demiryoluna saldırmama karşısında eskiden olduğu gibi urban sursesi ödemeyi kabul etmiştir. Ayrıca Medine'den Mekke'ye ve Cidde'ye uzanacak hatlar bir süreliğine askıya alınmıştır. Bu uzlaşmayla 1916 yılındaki Şerif Hüseyin isyanına kadar Hicaz bölgesinde bedevi saldırıları ve çatışmalar önemli ölçüde sona erdirilmiş, demiryolunun yapımına ise devam edilememiştir (s. 194-196).

Aynı bölümde Cidde-Mekke ve Medine-Mekke hatlarının inşa edilmesinin önündeki bir diğer engel olarak devletin otoritesini güçlendirme konusunda başından beri muhalif olan Mekke Emirlerinin tutumu incelenmekte. Özellikle Mekke emirleri, bedeviler ve Osmanlı valileri arasında paylaşılan siyasi gücün 19. yüzyılın kaotik ortamında Mekke emirlerinin elinde toplanması nedeniyle bölgede başlayan güç mücadelesi ve emirlerin Hicaz Demiryolu

projesine devletin hakimiyet mücadelesinde kendilerine karşı bir koz olarak görmeleri nedeniyle karşı olmaları ayrıntılı şekilde ele alınmakta. Özyüksel'in çalışması bu noktada Arap isyanına giden yolda Türk Arap ilişkilerinin gelişimine de ışık tutmakta. Fransa'nın Cidde Konsolosu'nun emirden söz ederken "O çok iyi biliyor ki, Merkezle direkt bağlantı kurulduğu gün, artık kendi evinde efendi olamayacak" şeklinde yorumlara yer vermesi bilinç altındaki karşı çıkışın nedenini gözler önüne sermektedir. "İşte, Mekke emirleri ve bedeviler, modernleşme çabalarını özellikle telgraf ve demiryolunun Medine'ye ulaşmasını, yüzyıllardır uygulanagelen bu sistemin değişimi doğrultusunda ilk işaretler olarak algıladılar. Abdülhamit döneminde alevlenen çatışma potansiyeli, Jön Türk iktidarıyla birlikte fiiliyata dönüşerek, İstanbul ile Mekke arasındaki ipleri adım adım kopardı. Emir Hüseyin, aradığı çıkış yolunu, I. Dünya Savaşı ile yakaladığını düşünmüştü." (s. 198)

Çalışmada projenin beklentileri gerçekleştirip gerçekleştirmediğinin sorgulandığı son bölümde Hicaz Demiryolu'nun inşa gerekçelerinin tartışıldığı ikinci bölümle uyumlu olarak dinsel/siyasal, askeri/siyasal ve ekonomik boyutlardan sonuçlar değerlendirilmekte. Özyüksel'in bu konuda ulaştığı sonuçları kısaca şu şekilde sınıflandırmak mümkün: Hiç şüphesiz kitabın çeşitli bölümlerinde belirtildiği gibi demiryolundan başlıca beklenti ekonomik boyutlu olmadığından bölge tarımı ve endüstrisinde üretim artışı gibi bir sonuca yol açmadığına, Mekke, Medine gibi kentlerdeki canlılığın ancak hac süresiyle sınırlı kaldığına işaret edilmektedir. Hayfa-Dera şube hattı Suriye ve Filistin'in birtakım yerleşim bölgelerinde ekonomik ve sosyal yaşamda olumlu gelişmelere neden olmuşsa da bu gelişme bölge geneline yayılamamıştır. En önemli siyasi beklenti olan bölgede merkezi yönetimin etkisini artırma politikasında ise demiryolu girişimi geçmişe oranla olumlu bir gelişmeye yol açmıştır. Gerçi Suriye başta olmak üzere bazı yerlerde kimi yerleşim birimleri büyüyerek gelişmiş ve buralarda Osmanlı hakimiyeti belli oranda güçlenmişse de Hicaz'da devletin siyasi gücü Suriye'de olduğu kadarıyla bile artırılamamıştır. Kısacası dönemin koşullarından bakıldığında mutlak bir egemenlik tesisinde başarılı olunamadığı görülmektedir. Bedevilerin direnişi kırılamadığı gibi, bölgedeki emir ve şerif aileleri de Osmanlı aleyhine olan tutumlarına son vermemiştir. Ayrıca bölge halkına askerlik ve vergi yükümlüğü getirme konusunda da başarılı olunamamıştır. Bunun yanında projenin finansmanının Müslümanlardan sağlanması konusundaki iddianın gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Özellikle Osmanlı sınırları içindeki bölgelerden ve halifenin projesine destek verme konusunda istekli olan sömürge yönetimi altındaki Müslüman halklardan gelen

parasal desteğin, bağışların projenin gerçekleşmesinde en önemli kaynak olması bunu göstermektedir. II. Abdülhamit'in bu hattı inşa kararına dair Panislamist kaygılar taşıyan Batı kamuoyunun aksine ülke gerçeklerini ve sultanı iyi değerlendirmişe benzeyen Goltz Paşa'nın Abdülhamit'in bu projeye "içeriye fethetmek" amacını güttüğünü belirtmesi gerçeğin yansımasıdır. Padişahın İttihad-ı İslam politikasının en önemli ve gösterişli sembolik ögesi olan bu proje Müslüman kamuoyunda bir heyecan oluşmasını sağlamıştır. Ancak yükselen Arap milliyetçiliği ve sömürge yönetimlerin karşı propagandaları İslam birliğinin Osmanlı İmparatorluğu'nu yaşatamayacağını ortaya koymuştur. Hicaz Demiryolu'nun stratejik önemi I. Dünya Savaşı'nda ortaya çıkmıştır. Osmanlı yönetimi bu süreçte demiryolu hattından yararlanmış, ancak şube hatlarındaki eksiklikler ve Mekke'ye ulaşmamış olması işlevsel olarak gücünü sınırlamıştır. Kaldı ki hatları işler durumda tutabilmek için savaş süresince harcanan büyük çaba 1916 Arap İsyanı sonucu Hicaz'da açılan yeni bir cephe nedeniyle daha yüksek bir maliyete neden olmuştur.

Hicaz Demiryolu adlı yapıt raylar üzerinden imparatorluğun son dönemine analitik bir bakış sağlamakta ve bu anlamda önemli bir katkı yapmaktadır. Modernleşme sürecine eklenen imparatorluğun merkezileşme çabaları, İslam'ın siyasallaşması, sosyo-politik anlamda kabuk değiştirme sancıları, emperyalizm ve paylaşım mücadelesi Osmanlı demiryolları özelinde kitap boyunca irdelenmektedir. Akademik ve popüler nitelikli çalışmalarda çokça tartışılan II. Abdülhamit dönemi üzerine dikkat çekici tespitlerde bulunmaktadır. Bu çalışma aynı zamanda Türk-Arap ilişkilerinin gelişimi açısından bir dönüm noktasına, bugün bile tarih yazımında karşılıklı travmatik bir kopusu işaret eden Arap isyanının alt yapısına ve mihenk noktalarına işaret etmektedir. Son olarak Murat Özyüksel'in dil ve anlatımdaki başarısı, elindeki malzemeyi adeta roman tadında bir kurgu içinde sunabilme becerisi kitabı yalnızca dönemin uzmanları ve akademisyenler için değil konuya ilgi duyabilecek genel okuyucu için de ilgi çekici hale getiriyor. Bugünün Ortadoğu'sunda yaşanan sorunların kökenine ve gelişme sürecine ışık tutarken günümüzün geçmişten çok da bağımsız olamayacağı gerçeği konusunda bizleri düşünmeye sevk ediyor.