



Hicaz Demiryolu İnşa Edilirken 1 Şam- Maan Hattı

Auler Paşa

İstanbul, Türkiye İş Bankası Yayınları, 2017, 176 Sayfa, ISBN: 978-60-5295-125-5

Hümeyra TÜFEKÇİ*

Eser birinci basımını 2017 yılında Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları'ndan yapmıştır. Özellikle tarih alanında döneme şahitlik etmesi ve Hicaz demiryolunun inşasında bizzat bulunmuş önemli bir isim tarafından kaleme alınması eserin okuyucu ve araştırmacı için kaynaklık değerini arttırmaktadır. Yayınevi tarafından iki kitap olarak çıkarılmış ve ikinci kitap “Hicaz Demiryolu İnşa Edilirken –II Maan- El- Ulâ Hattı” ismi ile yayınlanmıştır. Eser Almanya’da yazıldığı yıl olan 1906’da “*Die Hedschasbahn*” ismi ile çıkmıştır. Toplamda 151 sayfa olan eser yirmi beş bölümden meydana gelmiştir. Esasında eser daha ele alınıp okunduğu ilk sayfalarda, sadece demiryolunun inşa hikâyesinden ibaret bir anlatıma sahip olmadığını okura hissettirir. Demiryolunun inşası için çıkan iradeden başlayarak inşa sürecini, çalışma ve aşamalarını, işçi ve yapım maddesi teminlerini, coğrafya ve demiryolunun

* Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi, Tarih Bölümü, Yüksek Lisans Öğrencisi, humeyra.tufekci@yahoo.com

güzergâhı hakkında detaylı ve anlaşılır bir anlatım sunmuştur. Demiryolu güzergâhında bulunan yerli halkı, kabileleri ve coğrafyanın tarihini ayrı bölümlerde kaleme almış ve inşa faaliyetinin önemi ve gerekliliğini birinci ağızdan dinlememizi sağlamıştır. Eserin önsözünde yazar, aslında kitap çıkarmayı düşünmediğini ancak eski meslektaşları arasında ilginin çok olması nedeniyle notlarını düzenleyerek yayınlamaya hazır hale getirdiğinden bahseder. Bu inşa faaliyetinin iktisadi, stratejik sebeplerle değil dini bir vazife olan hac ihtiyacı karşılamak için yapıldığının söyler, ilerleyen sayfalarda da bunun sebeplerine ve hacıların durumuna detaylı bir şekilde değinmiştir. İnşa projesinin Osmanlı idaresi başkanlığında, gönüllü bağışçıların desteği ile gerçekleştiğinden bahseder. Eserin birinci bölümü “*Memleket ve Sakinleri*” olarak adlandırılmıştır. Hicaz demiryolunun geçtiği bölgenin coğrafi etkenlerinden, enlem ve boylamından, vadi, çöl gibi oluşumlarından bahseder. Böylece okuyucun kafasında bölgeyi karşısında bir harita varmış gibi betimleyerek, coğrafyanın kendine has karakteristiğini ortaya koyar ve ileride anlatılacak inşa sürecinde meydana gelmiş olan sorunları bu betimleme üzerinden anlamamıza da yardımcı olur. “*Göğe yakın olma hissi ve çölün ıssızlığı nedeniyle buralarda yaşayan insanlarda, tabiatüstü ve tanrısal durumlara karşı olağanüstü bir duyarlılığın oluşmasını kavramak mümkündür ve o toprakların neden üç dinin beşiği olduğu anlaşılabilir*”. Eserde salt bilgilerin yanı sıra yukarıda alıntılıdığımız gibi sosyokültürel tespit ve yorumlara da yer verilmiş ve bu durum eseri canlandıran bir anlatım sağlamıştır. Bölgedeki etnik unsurlar ve yaşadığı bölgeler ile birlikte geçim kaynakları da yine bu bölümde kaleme alınmıştır. Hicaz demiryolunun geçtiği bölgede özellikle bedevi unsurlar yaşamaktadır. Auler Paşa Maan’daki ilk etabın açılışı sırasında yaşadığı anıyı anlatır. Bedevilerin saygılarını göstermek için treni nasıl karşıladıklarından bahseder. Yapılan havai fişek gösterisinden çok etkilendikleri ve heyecanla “Allâh yansûr sultânenâ” diyerek bağırdıklarını kaydeder. İkinci bölüm “*Memleketin Tarihine Kısa Bir Bakış*” adını almıştır. Bu bölümde Hicaz demiryolunun geçtiği coğrafyanın tarihi geçmişi ile üç kutsal dinin yeşerdiği toprakların hikâyesi ele alınmıştır. Üçüncü bölüm de ise “*Demiryolu İnşaatının Tarihçesi*” başlığı ile, inşa faaliyetlerinin nasıl ve hangi ihtiyaçlara binaen başladığı aktarılmıştır. Müslüman ahalinin en önemli kutsal vazifelerinden olan hac ibadetini gerçekleştirmek için yolculuk esnasında yaşanan sıkıntılara dikkat çekilmiştir. Bu uzun yolculuk esnasında can ve mal güvenliği, temel yaşam kaynaklarının tedariki, sağlık sorunları sebebiyle oluşan zorluklar ve ölümler okuyucuya Hicaz demiryolu hattının önemini açıkça gösteren ifadelerle anlatılmıştır. “*Bu yüzden bu zorlukları ortadan kaldırmak ve her Müslümana inancının kutsal mekânlarında dua etme imkânı için çareler düşünülmüştür. Bunun en iyi çaresi, Şam’dan Mekke’ye bir demiryolu hattının inşası idi.*” 38. sayfanın başında Abdülhamid’in bu kararı almasının sebepleri ele alınmış ardından hazırlık aşamasının nasıl yapıldığı detaylı olarak anlatılmıştır. Para temininin ardından; inşaat için gerekli personel ve kurumların organize edilmesi, arazi alımı için gerekli müzakereler, inşaat planı için hattın keşif çalışması ve inşaat malzemelerinin temin edilmesi şeklindeki dört hazırlık aşaması eserde aktarılmıştır. “*Osmanlı İmparatorluğu’nda sivil teknisyenler için bir mühendishane ancak 22 yıldan beri mevcut olduğundan ve buradan mezun olanlar, devlet demiryolları inşa etmediğinden pratik*

çalışmalar için şimdiye kadar pek fırsat bulamamışlardır. Buna bağlı olarak ülkede en başta tecrübeli demiryolu teknisyeni sıkıntısı çekilmesi nedeniyle genel komisyon önceleri yurtdışından, özellikle de Almanya'dan mühendisler çağırdı ve onları kontratlarla bağladı. Fakat inşaat esnasında yavaş yavaş mühendishaneden mezun olup kendilerinden beklenenleri her bakımdan karşılayan ülkenin becerikli demiryolu mühendisleri kadrosu oluştu. Halihazırda teknik birliklerin subay mühendislerini saymazsak, demiryolu inşaatında 10 yabancı ve 25 Türk mühendis çalışmaktadır.” Çöl arazisinin zorlu şartları, işçi sıkıntısı yaratmış ve bu sebeple daha ucuza gelmesi adına inşaatla daha ziyade Osmanlı askerleri kullanılmıştır. Kitapta yukarıdan da anlaşılacağı gibi tüm hazırlık safhaları anlatılmıştır. Dördüncü bölüm “Şam ile Müdevvere Arasında Tamamlanmış Demiryolunun Tasviri” başlığı altında verilmiştir. Bölümde ilk birkaç sayfada tablo karşımıza çıkmaktadır. Burada istasyonların tanımı, mesafesi hakkında şematik olarak bilgiler verilmiştir. Böylece her bir durağın tarihsel geçmişi ortaya konmuş ve istasyonların önemi vurgulanmıştır. “Hayfa- Der’a Tâli Yolunun Tasviri” isimli beşinci bölümde de karşımıza aynı tablo çıkmaktadır. Bir önceki bölümde ve bu bölümde köprü inşaatları ve tünel inşaatları hakkında bilgi verilmektedir. Altıncı bölüm olan “Demiryolu İşletmesinin İdaresi ve Donanımı”, demiryolunda kullanılan ve kullanılacak olan malzemelerin bakım ve muhafazasını ele almıştır. Hicaz demiryolunun Türklerin inşa ettiği ilk demiryolu olması ve yetişmiş eleman sıkıntısı çekilmesi nedeniyle daha evvel Osmanlı demiryollarında çalışmış yabancılar getirildi. Bunların çoğu yüksek idari görevler ile vazife aldılar. Auler Paşa Osmanlı'nın en kabiliyetli elamanları işe almak için hiçbir masraftan kaçınmadığını söyleyerek, bu işin ne kadar ciddiye alındığından bahseder. Tamir atölyeleri ve su kuyularının nasıl oluşturulduğundan bahseder. “Tekerekli Malzeme” ismini alan bölümde; lokomotifler, yolcu vagonları, yük vagonları, su vagonları ve bunların kapasitelerinden bahsedilmektedir. “Lokomotifler için yakacak olarak kömür kullanılır ve kömürün başka ülkelerden getirilmesi gerekir. Kömür depoları ana istasyonlarda bulunmaktadır.” Sekizinci bölüm “Olağanüstü Engeller ve Bu Engellerin Aşılması” başlığını taşımaktadır. Bu bölümde su kıtlığının nasıl çözüme kavuşturuldu ve bunun için uygulanan yöntemlerin yanı sıra, yakacak temini ve seyyal kumların oluşturduğu problemlerin nasıl çözüme kavuşturulduğu anlatılır. Eserin dokuzuncu bölümünü “İnşaatın Yürütülmesi” başlığı almıştır. Keşif ekiplerinin yaşadıkları zorluklardan ve malzeme temininin nasıl olduğundan bahsetmektedir. Maaşların yapılan işin miktarına göre verildiği örnekler ile anlatılır. Çok zor şartlar altında çalışa Türk askerleri için Auler Paşa şu ifadeleri kullanmaktadır; ‘Türk askerlerinin o kuş uçmaz kervan geçmez yerlerde yıllarca böyle bir hayata tahammül etmeleri için çok büyük kanaatkârlık ve fedakârlık gerekir. Fakat gözlerini güneşe hayallerindeki ulvi dini hedefe diken bu yiğitler çöl ikliminin zorluklarını sineye çekerler. 1902 yılında demiryolunda çalışan askerler arasında baş gösteren ağır kolera salgınının kısa zamanda 100'den fazla askerin hayatına mal olması bile onların çalışma azmini azaltmadı.’ kitap bize bu detaylı ve örneklemeli anlatımı ile dönemin şartları, yaşanan zorluklar ve başarılan işin büyüklüğü konusunda çok fazla fikir vermektedir. Onuncu bölüm “Demiryolu İnşaatının Hızı ve Maliyeti” başlığı ile bu konu hakkında bilgiler verir. On birinci bölüm “Hicaz

Demiryolunun Kapasitesi” ismini almıştır. On ikinci bölümde ise “*Maan- Akabe ve Amman- Es-Salt Tâli Yol Projeleri*” hakkında bilgiler muhteva eder. On üçüncü bölümde “Demiryolunun Mekke’ye Kadar Götürülmesi” bahsi konu edilmiştir. On üçüncü bölümde “Hicaz Demiryolunun Önemi ve Verimliliği” üzerinde durulmuş ve pek çok yönden ele alınmıştır. Hacılar için uzun ve zorlu olan mesafeyi kısaltarak daha güvenli, sağlıklı v konforlu hale getirmiştir. Yolculuğun kolaylaşması şükran hissinin oluşmasını sağlayacak ve Müslümanlar arasında yakınlaşma artacak ve İslamiyet daha güçlü bir hal alacaktır. Demiryolu, hilafet merkezini dini merkeze yakınlaştıracak ve münasebetler kolaylaşacaktır. Ayrıca bu bölgelerde siyasi otorite güçlenecektir. Asker nakli de kolaylaşacaktır. Bölge için zirai açıdan bir canlanma oluşturacağından da bahsedilmektedir. On beşinci bölümü “Son Söz” bahsi oluşturmaktadır. Ayrıca eserde Ek.1 ve Ek. 2 olarak iki ayrı raporda son sayfalara eklenmiştir. Eser pek çok harita ve görsel malzeme ile de zenginleştirilmiş, anlatımı yalın, detaylı ve bol örnekli olarak okuyucuya sunulmuştur. Zaman zaman içerisinde aktarılan hikayeler okuyucuda iyi yazılmış bir roman hissi uyandırmaktadır. Anca detaylı ve şematik anlatımı ile özellikle Hicaz demiryolu üzerine araştırma yapan yahut merak edenler için birinci kalemde çıkmış önemli bir başvuru eseridir.