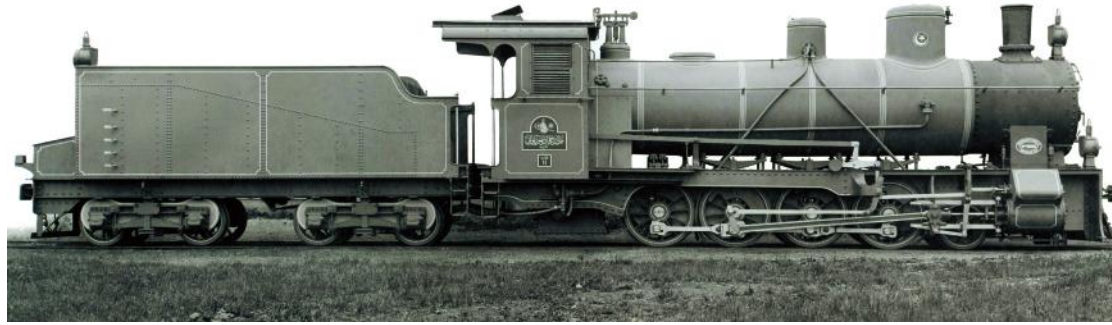


Sultan İkinci Abdülhamid Han'ın
HİCAZ DEMİRYOLU PROJESİ



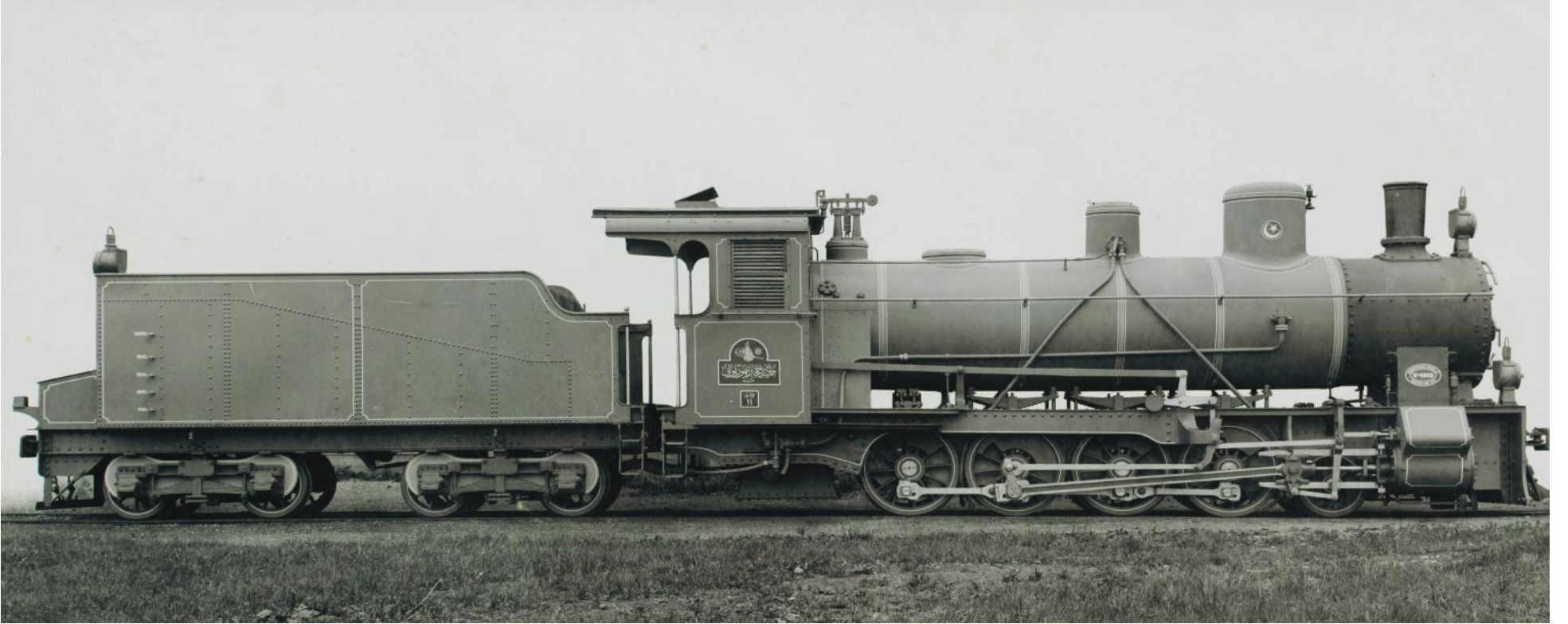
Sultan İkinci Abdülhamid Han'ın
HİCAZ DEMİRYOLU PROJESİ

Ömer Faruk Yılmaz

ÇAMLICA

İstanbul 2011

*"Hicaz Demiryolu benim eski rüyamdır."
Sultan İkinci Abdülhamid Han*



OSMANLI'NIN HICAZ DEMİRYOLU PROJELERİ

Tarih boyunca insanlar, ulaşım ve nakliyyeyi daha hızlı ve kolay yapmak için pek çok icatlar gerçekleştirmişlerdir. Nakliyyat işini daha hızlı bir şekilde sağlayan bu icatların en önemlisi tekerleğin icadıdır. Ardından tekerleğin makine ve motorla birleşmesiyle, mesafeler kısalmış, uzak coğrafi bölgeler arasında hem beşeri hem ticarî münasebetler hızla artmıştır. Bu artış beraberinde daha fazla faaliyet ve ticareti getirmiştir. Bu gelişmeyi ve ticareti bir sömürge hâkimiyeti kurma gayesiyle kullanan bazı milletlere en ciddi kolaylığı ise demiryolları sağlamıştır.

Dünyada buharlı demiryolu işletmesinden önce, çeşitli maden ocaklarında, raylı sistemle çalışan motorsuz vagonların kullanıldığı bilinmektedir. Buhar makinesinin icadı ile demiryolu nakliyyatının çehresi de değişmiştir. Demiryolunun gelişmesi dünyada bölgeler arasında farklılıklar göstermiştir. Sanayinin ilerlemiş olduğu yerlerde daha hızla gelişmesine rağmen, arazi şartlarının zorluğu ve iktisadi imkânların kısıtlı olduğu bölgelerde daha yavaş ve hatta onlarca yıl geç gelişmiştir.

Bunun yanında sömürülen topraklarda demiryolunun, sömürünün bir vasıtası olarak, bizzat buraları sömüren devletler tarafından yapıp işletildiği görül-

mektedir. Meselâ Hindistan'da İngiliz hükümetinin desteğiyle hususi şirketlerin faaliyetleri neticesi kurulan demiryolları, Hindistan coğrafyasını en ücra köşelerine varıncaya kadar İngiliz sermayesine açmıştır.

Demiryollarının gelişmesi sömürgecilik, imar veya iktisadi refahı temin maksadıyla da olsa dünya tarihi bakımından yeni bir devrin başlamasına sebep olmuştur.

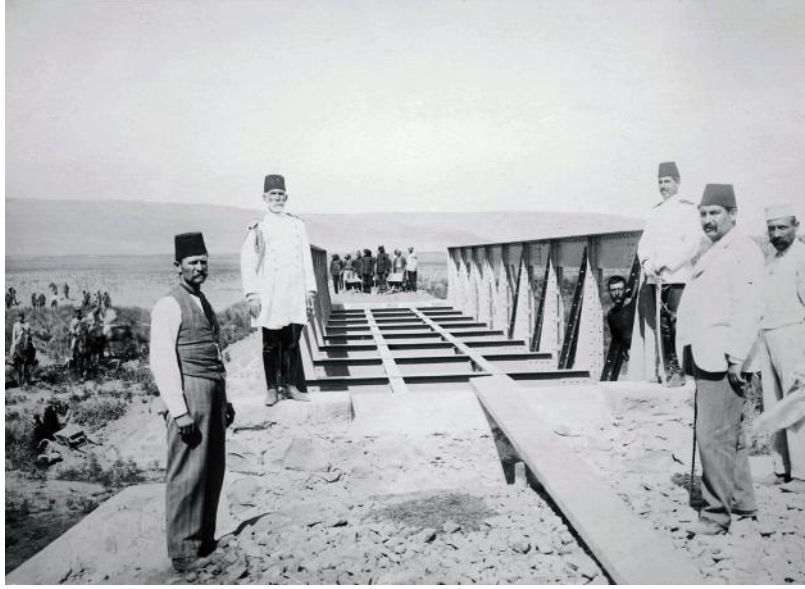
Osmanlı Devleti'nde İlk Demiryolları

Osmanlı Devleti, hızla değişen dünya şartları karşısında kendi dışındaki devletlerin yürüttüğü sömürgecilik faaliyetleri içinde asla yer almamış, daima idaresi altında barındırdığı toplulukların hayatlarını huzur içinde devam ettirebilme gayretinde olmuştur. Sömürgeci devletlerin sömürgelerinden elde ettikleri ucuz hammaddeleri köleler ve ucuz iş gücü sayesinde işleyerek dünya pazarına sürmeleri Osmanlı Devleti'nin iktisadi hayatını da tesir altına almış ve devlet büyük bir buhranla karşı karşıya kalmıştır. Sömürge güçlerinin ucuz insan ve iş gücü ve hammadde sayesinde bir malı ve hizmeti neredeyse sıfır maliyetle başarırken, emeğin ve hammaddenin karşılığını hakıyla vermeye çalışan devlet ve milletleri iktisadî buhranlarla karşı karşıya bırakmıştır. Bunun yanında bir



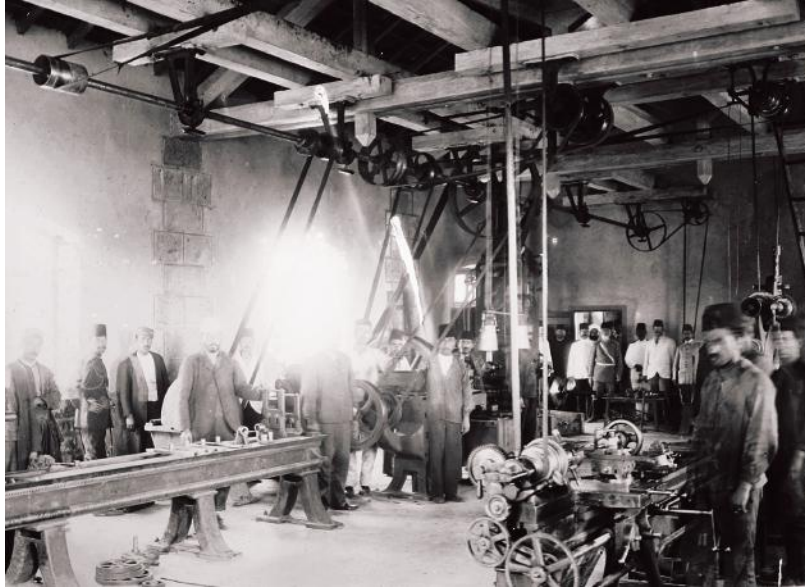
"Hicaz Demiryolu benim eski rüyamdır." diyen Sultan İkinci Abdülhamid Han

*Hamîdiye Hicaz
Demiryolu'nun 15.
kilometresindeki
demir köprü*



İÜ Nâdir Escher Kütüphanesi Yıldız Fotoğraf Arşivi 90590-02

*Hamîdiye Hicaz
Demiryolu'nun Der'a
mevkiindeki imalathânesi*



İÜ Nâdir Escher Kütüphanesi Yıldız Fotoğraf Arşivi 90590-13

de Osmanlı Devleti'nin elinde bulunan geniş coğrafyanın nimetlerinden faydalanmak isteyen güçler, siyasi krizleri de kullanarak devleti küçültmeye ve adeta bitirmeye başlamışlardı. Makineleşmenin getirdiği bazı neticeler de bu güçlerin emellerine hizmet etmekteydi.

19. asır başlarında dünyada demiryolu faaliyetleri başlamıştı. Demiryolu, nakliyatta kolaylıklar getirmesi sebebiyle Osmanlı devlet adamları tarafından, içinde bulunulan buhranlı durumdan kurtulma vasıtalarından birisi olarak da görülmüştür.

Bu sebeple Osmanlı Devleti'nde 1830 Haziran'ında başlayan ilk teşebbüsler 1856'da tamamlanan 211 kilometrelik İskenderiye-Kahire hattının işletmeye açılmasıyla fiiliyata geçmiş ve bu hat Osmanlı topraklarında yapımı gerçekleştirilen ilk demiryolu olmuştur.

Bu ilk hattın ardından Köstence-Çernovada (Boğazköy) hattı 66 kilometre olarak 4 Ekim 1860'ta, İzmir-Aydın hattı 1 Temmuz 1866'da, Ruscuk-Varna hattı 224 kilometre olarak 7 Kasım 1866'da, İzmir-Kasaba hattı 93 kilometre olarak 10 Ocak 1866'da işletmeye açılmıştır.

Devletin gerçekleştirdiği bu hatlardan sonra daha büyük bir teşebbüs olarak da 1869 yılında Rumeli Demiryolları'nın tesisine karar verildi. Bu yolların kurulması Osmanlı, Avrupa ve Rusya arasında birtakım çıkar çatışmalarını da beraberinde getirmekteydi. Avrupa kendi menfaatlerinin gerçekleşmesi noktasından projeyi destekliyor, Rusya ise Osmanlıların Balkanlar'da güç kazanacağı düşüncesiyle projeye karşı duruyordu. Fakat buna rağmen inşaatına 4 Haziran 1870'te Yedikule-Büyükçekmece hattıyla başlanan Rumeli Demiryolları, 1873'te 1279 kilometreye ulaştı. Böylece Paris, Viyana ve Berlin gibi Avrupa başşehirleri İstanbul'a bağlandı. Bunun yanında Mersin-Adana hattı 67 kilometre olarak 1885-1886'da (bu hat ile Bağdat Demiryolu Akdeniz'e ulaşmıştır), Selanik-İstanbul hattı Nisan 1896'da, Alaşehir-Afyon hattı da 1897'de açılmıştır.

*Hamûdiye Hicaz
Demiryolu'nun 232.
kilometresindeki köprü*

