

Derleme Makalesi / Review Article

Osmanlı'da Demiryolu Ağının Gelişimi Açısından Hicaz Demiryolu
Hicaz Railway for the Development of Railway Network in The Ottoman

Burhan KUŞ¹ - Nejla GÜNAY²

| Makale Gönderme Tarihi | Revizyon Tarihi | Kabul Tarihi |
|------------------------|-----------------|--------------|
| 07.04.2019 | 24.04.2019 | 29.04.2019 |

Önerilen Atıf / Suggested Citation:

Kuş, B., Günay, N., 2019, Osmanlı'da Demiryolu Ağının Gelişimi Açısından Hicaz Demiryolu, *Anadolu Kültürel Araştırmalar Dergisi*, 3(1),65-79.

Öz

Sultan II. Abdülhamit, İstanbul'u Mekke'ye bağlayacak, oradan da Kızıldeniz'e ulaşacak bir demiryolu hattını inşa etmeyi hedeflemiştir. 1900'de yapımı başlayan, 1908'de nihayete erdirilen bu demiryolu hattı ile Osmanlı Devleti'ndeki hacıların hac vazifesini kolay bir şekilde gerçekleştirmesi hedeflenmiş, bu sayede şehirlerin modernleştirilmesi, rayların geçtiği bölgelerin bayındır hale gelmesi düşünülmüştür. Projede en iddialı durum, yabancılara imtiyaz vermeyip tamamen milli kaynaklarla inşanın gerçekleştirilmesi hedefidir. Bu çalışmada Hicaz Demiryolu Projesi ile Osmanlı Devleti'nin gelişimini ele almak, bu projenin öncül fikirleri de incelenerek devletin demiryolu hattı sayesinde askeri, iktisadi ve dini kârlarını inceleyerek devletin modernleşme süreci incelenmek istenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Hicaz, II. Abdülhamit, demiryolu, Mekke.

Abstract

Sultan II. Abdülhamit aims to build a railway line that connects Istanbul with Mecca and from there to the Red Sea. This railway line, which began in 1900 and was completed in 1908, was aimed at the pilgrims in the Ottoman Empire to perform the task of pilgrimage in an easy way, in order to modernize the cities and to make the regions where rails pass through. The most ambitious situation in the project is the goal of realizing construction with national resources without giving concession to foreigners. In this study, to examine the development of the Ottoman State through the Hejaz Railway Project and to examine the early ideas of this project and to examine the modernization process of the state by examining the military, economic and religious profits of the state through the railway line.

Keywords: Hicaz, II. Abdülhamit, railway, Mecca.

¹ Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Öğrencisi, burhankus20@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-0912-3504>

²Prof. Dr. Gazi Üniversitesi Türkçe ve Sosyal Bilimler Eğitimi Bölümü, Tarih Eğitimi Anabilim Dalı. gunaynejla@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0001-5895-8359>

1. GİRİŞ

Ulaşım tarih boyunca bütün devletler için önemli olmuştur. Çünkü ekonomiden haberleşmeye, ticaretten askeri amaçlara hizmet etme gibi birçok işler ulaşım ile gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle Osmanlı Devleti de menziller haneler tesis etmek suretiyle haberleşme ve ticareti sağlamaktaydı. Ancak Osmanlı Devleti'nde yol yapım konusunda en temel düşünce fütuhattı. Yollar bu nedenle en çok askeri gayelere hizmet etmek maksatlı yapılırdı.

Osmanlı Devleti'nde Tanzimat dönemine kadar askeri amaçlar dışında yol yapımına rastlanmamaktadır. Çünkü Osmanlı Devleti'nde yol yapım çalışmaları devletin yükümlülüğü olmaktan çok vakıf ve hayırsever sahiplerinin yükümlülüğü olarak görülmekteydi. Bu nedenle de yol yapım çalışmalarında herhangi bir plan ve program yoktu.

XIX. yüzyılın ortalarında demiryolları inşasına başlanıncaya kadar özel teşebbüs tarafından kervanlarla yapılan kara ticaret, devrin şartları dolayısıyla şiddetli kışlar ve eşkıya tehdidi altındaydı. Özellikle kış aylarında karın eksik olmadığı Doğu Anadolu'da kervanların yol alabilmeleri neredeyse imkânsız olduğundan bu mevsimlerde kervanlar faaliyetlerini tatil ederlerdi. Kervanların bu istikametteki hareket zamanları belliydi. Örneğin Tokat'tan İstanbul'a giden kervanlar kış sonu, İzmir'e gidenler ise yaz sonunda hareket ederlerdi. Haliyle kervanlar da emniyetli yerleri tercih ederlerdi. Anadolu'da doğu-batı ve kuzey-güney istikametinde ana yollar İstanbul, İzmir ve Trabzon gibi liman kentlerinde son bulurdu. Özellikle İran malları Erzurum-Erzincan yoluyla Tokat'a getirildikten sonra İstanbul'a gidecek mallar Amasya-İzmit-Bolu yolunu, İzmir'e gidecek mallar ise Ankara-Eskişehir istikametini takip ederek ulaştırılırdı. (Kütükoğlu, 1994: 589).

Dolayısıyla mevsim şartlarına bağlı olan ulaşım birçok sıkıntılara yol açmaktaydı. Hem mesafenin uzun sürmesi hem de mevsim şartlarından dolayı zamanında ulaşamaması gibi durumlarla da karşılaşılmaktaydı. Bu durumda zamanında yetişmeyen yiyecekler için dış ülkelerden ithal yapılmaktaydı. Ancak ithal yapılırsa bile bunun arzı tam karşılayamaması sonucu yiyecek sıkıntıları yaşanmaktaydı. Görüldüğü gibi iyi bir ulaşım sisteminin olmayışı en temel ihtiyaçlarda bile sıkıntılara yol açabilmekteydi.

II. Abdülhamit'in iktidarının başlarında Balkanlar'da yaşanan toprak kayıpları, Arap vilayetlerine daha fazla önem verilmesine sebep olmuştur. Panislamist politika güderek buraları konsolide etmek isteyen Sultan II. Abdülhamid, yatırımlarını Orta Doğu ekseninde arttırmıştır. Hicaz, kutsal toprakları içinde barındıran bir bölge olması açısından Osmanlı Devleti için her zaman önemi yüksek bir bölge olmuştur. Sultan II. Abdülhamit vilayetlere büyük bir önem vermiştir. Padişah, Arap tebaasına yönelik fark edilir bir ilgi göstermiştir. Bu ilgi, devletin İslami temellerini yeniden pekiştirme teşebbüslerini tamamlayıcı bir parçası olmuştur. (Barlak, 2013: 72). II. Abdülhamit bu politikasıyla Rumeli'deki gibi toprak kayıplarını önlemek istemiş, hilafetin getirdiği dini ve siyasi yetkisini kullanmak istemiştir.

II. Abdülhamit'in Hicaz'a verdiği önem, XIX. yüzyılın sonunda ve XIX. başlarında Hicaz'da patlak veren eşkıyalık meseleleri üzerine bölgede asayişsizliğin giderilip emniyetin sağlanmasını istediği bir iradesinde görülmektedir. II. Abdülhamit Hicaz'ın, özellikle de Haremeyn'in halkın nazarındaki kutsiyeti ve önemi yönüyle de Osmanlı mülkünün diğer yerlerine kıyas edilemeyeceği inancındaydı. Dünyanın çeşitli bölgelerinden binlerce Müslüman Kabe'yi ziyaret için kutsal topraklara gelmekteydi. Hicaz'da asayişsizliğin olması, halkın zora girmesini ve bölgede anarşinin başlayacağı korkusunu beraberinde getiriyordu. Ayrıca bölgede Hz. Muhammed'in kutsal emanetlerinin ve mezarının da bu topraklarda bulunması Osmanlı Devleti'nin bölge üzerindeki hassasiyetlerini artırıyor, Hicaz'ı da diğer Osmanlı topraklarından daha göz önünde tutuyordu. (Barlak, 2013: 73-74).

2. HİCAZ DEMİRYOLU'NUN YAPILMA SEBEPLERİ

Hicaz'a demiryolu yapma fikri Osmanlı Devleti'nin dini, iktisadi ve askeri hassasiyetleriyle doğmuştur. Hicaz Demiryolu'nun yapılış amacı "haccın kolaylaştırılması" olarak açıklanmıştır. Gerçekten de bu Osmanlı Devleti'ne ve Kabe'yi ziyaret edecek hacıların işini kolaylaştırıcı bir unsur olacaktı. Daha önce hac vazifesi için Arabistan'da yaşayanlar sahil yolları ile kervan yollarını takip ediyorlardı. İran'dan gidenler Doğu Arabistan'daki çöl yolu veya deniz yoluyla Cidde'ye ulaşıp oradan kutsal topraklara vasıl oluyorlardı. Afrika'dan gelen hacılar Tur-ı Sina üzerinden Cidde'ye ulaşmak suretiyle bu bölgeden önce Medine'ye sonra da Mekke'ye ulaşırlardı. Anadolu ve Şam'dan gelip hac vazifesini gerçekleştirecek olan hacılar ise Şam-Mekke karayolunu takip ederdi. Şam'dan Medine'ye 40 gün, Mekke'ye ise 50 günlük bir seyahatin ardından ulaşırlardı. Bu demiryolu ise gidiş-dönüş yolunu 8 güne düşürecek, 10 günlük hac vazifesiyle de 18 günde hac

seyahati tamamlanacaktı. (Gülsoy, 2010: 67-68). Böylelikle yekûnda 110 günü bulan hac seyahati 18 güne düşünce 92 günlük bir zaman kazancı olacak, bölgeye bu sayede çok daha fazla Müslüman'ın gelişi sağlanacaktı.

Hicaz Demiryolu'nun güzergâhının Hz. Peygamber'in Şam'a gitmek üzere kullandığı yol olduğu, Hz. İbrahim'in oğlu Hz. İsmail'i bu yoldan Mekke'ye götürdüğü söylenerek bu demiryolunun dini önemi anlatılmak istenmiştir. *Fevâid-i Ruhaniye* olarak anılan bu yolun, dünyadaki ünlü yapılar olan Nil Kanalları, Ehramlar, Babil Bağları, El-Hamra Sarayı ile Avrupa'daki yollardan üstün olduğu halka arz edilmiştir. Çünkü inanca göre onların Fevâid-i Ruhaniyesi yoktur. (Metin, Cilt 10, 2015: 61). Bu bağlamda Hicaz Demiryolu Projesi, dünyadaki diğer bayındırlık hizmetlerinden ayrı tutulmuş, köklü bir dini temel üzerine kurulması düşünülmüştür.

Müslümanlar bu demiryolunun yapım haberini büyük bir sevinçle karşılamışlardır. Hindistan, Fas ve Mısır'da yaşayan ahali telgrafhanelere giderek Sultan II. Abdülhamit'e teşekkür yazılarında bulunuyorlardı. Demiryolu hattının manevi yönü, *“İslam ümmetinin ‘Kim kabrimi ziyaret ederse şefaati ona vacip olur’ şeklindeki Peygamber müjdesinden istifadelerini temin eden bu büyük hattın inşasından maksat, esasen Resûlallah (s.a.v)’ın şefaati ve Cenâb-ı Hakk'ın rızasını kazanmak olduğundan bu büyük hattın Medine-i Münevvere'ye ulaşması münasebetiyle padişahımızın bu yüce maksat ve emeli, Resûlallah'a olan manevi bağlılığı bütün açıklığıyla kainata ilân edilmiş; bu vesile ile de Mefhar-ı Kâinât aleyhi ekmeli't-tahiyyât Efendimiz Hazretleri'nden manevi yardım ve şfaat isteğinde bulunulmuştur”* (Yılmaz, 2011: 14) ifadeleriyle belirtilmiştir.

Hicaz'daki hacı sayısını arttırmak dini yönden kazanç olacağı gibi ekonomik hayatı canlandırması açısından da Osmanlı Devleti'ni kalkındırıcı bir araç olacaktı. Bölgeye gelen her hacı ortalama 10-15 lira arasında bir para bırakacak, bu da bölge esnafı ve ahalisi için iktisadi refah sağlanması manasına gelecekti. Öte yandan Mekke-Medine arasında bulunan geniş topraklarda zirai üretim artacak, bu ürünlerin ticareti teşvik edilecekti. Zirai üretimle elde edilen ürünler demiryolu sayesinde bozulmadan uzak topraklara taşınacak, ticaret bölgeleri geliştirilecekti. Bu da ileride Kızıldeniz'e bağlanmasıyla hattın ticaret hacmi çok daha fazla genişleyecekti. Bu düşünce Arabistan, Anadolu ve Hint ticaretinin Süveyş aracılığıyla Hicaz Demiryolu'na intikali anlamına geliyordu. (Gülsoy, 76).

Hicaz Demiryolu, askeri ve siyasi yönden de büyük bir önem arz ediyordu. Müslümanların kiblesi olan Kabe'nin elden kaybı Osmanlı Devleti ve Sultan II. Abdülhamit'in itibar kaybedeceği ve halkın da moralinin yerle bir olması anlamına gelecekti. Bu bağlamda bölgedeki en ufak askeri hareketliliğe zamanında müdahale edilmek devletin hem kutsal topraklarını koruyabilmesi hem de halkın ve sınırlarının emniyetinin sağlanması manasına geliyordu. Bölgede hem Osmanlı'nın hakimiyeti gelişecek hem de şehirlerin kalkınmasına ve modernleşmesine vesile olacaktı. (Osmanlı'da Ulaşım, 2012: 242).

3. HİCAZ'A DEMİRYOLU YAPILMASI FİKRİNİN ORTAYA ÇIKIŞI

Hicaz Demiryolu için gerek Sultan II. Abdülhamit'in saltanatından önce gerek de saltanatında çeşitli teklifler ve öneriler gelmiştir. 1864'te Alman asıllı Amerikalı bir mühendis olan Dr. Carl-Friedrich Zimpel, Kızıldeniz ile Şam'ı birbirine bağlayacak bir demiryolu hattının Osmanlı Devleti için çok faydalı olacağını belirtmiştir. Bu, Hicaz için ilk demiryolu projesidir ancak o dönemde denizyolunun daha uygun ve ekonomik bulunmasından ötürü reddedilmiştir. Çünkü demiryolu yapımı zahmetli bir işti ve ekonomik olarak Osmanlı Devleti'ne de bir külfeti olacaktı. Daha sonra Osmanlı Asyası için sırasıyla Alman mühendis Wilhelm von Pressel, Osmanlı ordusunda görevli Ahmed Reşit Bey, Elphinstone Dalrmpel adlı bir İngiliz zat ve 1880'de Nafia Nazırı olarak görevde bulunan Hasan Fehmi Paşa çeşitli önerilerde bulunmuşlardır. Bütün bunların ortak gayeleri Arabistan'dan Basra'ya kadar uzanan bir demiryolu hattı ve Arap Yarımadası'ndan Anadolu'ya giden büyük bir hat zinciri oluşturmaktır. Öte yandan 1884'te Hicaz Bölgesi'nin vali ve kumandanı olan Osman Nuri Paşa, Padişah II. Abdülhamid ve Babıali'ye bir ıslahat layihası sunarak buraya bir şimendifer ve telgraf hattı döşenerek, Hicaz ve Yemen vilayetlerinin dışarıdan gelebilecek tehlikelere karşı daha iyi korunabileceğini ileri sürmüştür. Osman Nuri Paşa, ikinci raporunda da eskiden beri Cidde'den Mekke'ye bir şimendifer hattının arzu edildiği ancak bunun bir türlü gerçekleştirilemediğinin de altını çiziyordu. Aynı zamanda hacıların da gidiş gelişlerinde artık zorlandığını, bu şimendifer hattı sayesinde bölgeye daha çok hacı geleceğini düşünüyordu. Bunlara paralel olarak Kaymakam Doktor Şakir, Süleyman Şefik isimli bir Osmanlı subayı, Cidde Evkaf Müdürü Ahmet İzzet Efendi ve Hindistanlı bir Müslüman gazeteci olan Muhammed İnşâallah Efendi de birtakım teklif ve önerilerde bulunarak bölgenin gelişimine katkı sunmak istemişlerdir. (Yılmaz, 30-34).

4. HİCAZ DEMİRYOLU'NUN GÜZERGÂHI

Mekke'ye ulaştırılması planlanan Hicaz Demiryolu, daha sonra Cidde'ye ve son olarak da Yemen'e kadar uzatılacaktı. Uzun vadede ise demiryolu hattının Orta Arabistan üzerinden Bağdat ve Basra'ya kadar uzatılması planlanmıştı. (Barlak, 94). Padişahın verdiği emir üzerine hattın tarihi hac yolu boyunca inşa edilmesine karar verilmiştir. İnşaataın temeli 1 Eylül 1900 tarihinde Şam'daki Kadem mevkiinde bir merasimle atılmıştır. Hattın genişliği 105 cm olarak düşünülmüş, çöl sıcakları ve maddi imkansızlıklara rağmen yılda 288 kilometre ray döşenmiştir. Bu, dönem şartlarına göre olağanüstü bir rakamdı. II. Abdülhamit, hattın Hayfa limanına bağlanmasını arzu ediyordu. Ancak Hayfa hattının İngilizler ve Beyrut hattının da Fransızların elinde bulunması nedeniyle Hicaz hattı denize bağlantıdan uzak kalıyordu. Şam'dan Medine ve Mekke'ye kadar uzanacak ve Devlet eliyle gerçekleştirilecek olan bu hattın başlangıç noktası olarak tayin edilen Hayfa Demiryolu İngilizlerden 175.000 lira karşılığında satın alınmıştır. (Atam, 2015: 406).

Hicaz Demiryolu'nun ilk açılan kısmı 11 kilometrelik Müzeyrib-Der'a hattı olmuştur. Takiben 79 kilometrelik Der'a-Zerka, 20 kilometrelik Zerka-Amman hattı tamamlanmıştır. 1904'te 460 kilometrelik Şam-Ma'an arası açılmış, Der'a-Hayfa hattının da tamamlanmasıyla beraber Hayfa'dan kalkan ilk tren, 19 Mart 1906 tarihinde Şam'a ulaşmıştır. 1907'de tamamlanan Tebuk-El-Ulâ hattı, gayrimüslimlerin ayak basması yasak olan mukaddes toprakların başlangıcıydı. Öte yandan tamamı Müslüman mühendisler tarafından inşa edilen 323 kilometrelik El-Ulâ-Medine-i Münevvere hattı 1 Eylül 1908'de Sultan II. Abdülhamit'in tahta çıkışının 32. yıl dönümünde büyük bir coşkuyla kutlanarak açılmıştır. (Yılmaz, 16-18).

1908 yılında 161 kilometrelik Hayfa şubesinin de açılışıyla Hicaz Demiryolu 1464 kilometreye ulaşmış oldu. Hicaz Demiryolu'nun Osmanlı Devleti'ne toplam külfeti 3.066.167 liraya ulaştı. Osmanlı Devleti de bu külfeti azaltmak amacıyla Hicaz Demiryolu mühendisliğine 1000 lira aktarmıştır. (Tanin, 9 Kanun-ı Sani 1324 (1909); nr. 171, s.1). Böylece Sultan II. Abdülhamit'in "benim eski rüyamdır" dediği Hicaz Demiryolu artık hayalle sınırlı kalmamış, gerçeğe dönüşmüştür. Yapılan tasarımlar neticesinde trenlerin seferlerini haftada üç kez Şam'dan Ma'an'a gidiş-geliş yönlü düzenlenmesine karar verildi. Şam ile Ma'an arası 459 kilometre olup bu mesafenin 24 saatte alınması hedeflenmiştir. Çünkü trenlerin o dönemki hızı saatte 30 kilometredir. (*Sabah Gazetesi*, 16 Kasım 1907, s.1). Hicaz Demiryolu'nun belirlenen güzergâh

sayesinde bölgenin kalkınmasını geliştireceği ve ahaliyi kısmen de olsa zenginleştireceği, en azından ticari ilişkileri geliştireceği açıktı.

Hicaz Demiryolu, güzergâhın geçtiği ve istasyon yapılan bölgelere yalnızca demiryolu döşenmesini sağlamamış, çeşitli bayındırlık faaliyetlerini beraberinde getirerek Osmanlı vilayetlerini geliştirmiştir. Hicaz Demiryolu'nun inşası süresince toplam olarak 2666 adet kargir köprü ile menfez, 7 adet gölet, 7 adet demir köprü ve 9 adet de tünel yapılmıştır. Bunlarla beraber Hayfa, Der'a ve Ma'an'da 3 fabrika, Kadem'de lokomotif ve vagonların tamiratının yapıldığı geniş ve büyük bir imalathane açılmıştır. Ayrıca yine Hayfa şehrinde bir iskele, büyük bir istasyon, dökümhaneler, boruhaneler, anbarlar ve hepsinin yönetileceği bir işletme binası açılmıştır. Öte yandan Medine istasyonu içerisine bir tamirhane, Maan'da bir otel, yine bu şehirde ve Tebuk'te birer tane hastane, Der'a ve Semah'ta da birer büfe ile çeşitli yerlerde toplamda 37 tane su deposu inşa edilmiştir. (Gülsoy, 144-145).

5. HİCAZ DEMİRYOLU'NUN MALİYETİ VE YARDIMLAR

Hicaz Demiryolu'nun toplam maliyeti 4 milyon lira olarak saptandı. 1901 yılı devlet bütçesinin %18'ini aşan bu meblağ, o devir için Osmanlı Devleti hazinesine önemli bir külfet demektir. Devlet gelirlerinin tamamının Deyun-u Umumiye sebebiyle de belirli giderlere tahsis edilmesiyle bu durum önemli bir mesele olarak gün yüzüne çıkmaktaydı. İnşaatın ilk başlarda ihtiyacını karşılamak için Ziraat Bankası'ndan bir miktar karşılıksız kredi alınacaktı. (Osmanlı'da Ulaşım, 243). Bu açıdan tebaadan yardım gelmesi devleti için hayati bir önem arz etmekteydi.

Demiryolu için devletin sınırları ve sınırlar dışındaki Müslümanlara çağrıda bulunulmuş, ekonomik açıdan Osmanlı Devleti'nin desteklenmesi istenmiştir. Hindistan, Fas, Rusya, Mısır, Çin, Cava ve Sumatra gibi Osmanlı sınırları dışındaki Müslüman ahalden azımsanmayacak yardımlar gelmiştir. Demiryolu için ilk masraflar, vagon ve lokomotif satın almak için Sultan II. Abdülhamit kendi servetinden 100.000 altın hibe etmiştir. Ayrıca iane toplama ve sarf usulüyle de ilgili 18 Eylül 1900'de bir nizamname yayınlanmıştır. (BOA, D.IT/7C.Nu134.Sh.627: Bkz: Mutlu, 2005, 24-26). İaneleri arttırmak için madalya dağıtım usulü de denenmiştir. Kadın-erkek ayırım yapılmaksızın demiryolu yapımına yardımları olanlara nikel-gümüş madalya dağıtılacağı ilan olunmuştur.

Bu bağlamda ianelerin sistemli bir şekilde alınması için mali komisyonlar kurulması yoluna gidilmiştir. Evvela padişahın başkanlığında bir yüksek komisyon oluşturulmuş, daha sonra

İstanbul-Şam arasındaki mesafenin fazlalığından ötürü inşaat faaliyetlerinin olumsuz etkilenmemesi için de Suriye Valisi'nin önderliğinde Şam'da bir komisyon oluşturulmuştur. Buna ilave olarak gelirlerin toplanması, giderlerin kontrol edilmesi ve yardımların toplanışı ile hesaplanışını düzenli yapmak amacıyla İstanbul'da Nafia Nezareti'ne bağlı olarak 1 Temmuz 1903'te Demiryolu Mali İdaresi Nezareti kurulmuştur. (Mutlu, 114). Nezaret, II. Meşrutiyet'in ilan edilmesiyle birlikte 18 Şubat 1909'da Hicaz Demiryolu İdare-i Maliyesi Nezareti adı Hicaz Demiryolu Nezareti'ne çevrilerek Babıali'ye bağlanmıştır. Aynı yıl içinde nezaretin adı Hicaz Demiryolu Müdüriye-i Umumiyesi olarak değiştirilmiş, 1914'te Hicaz Demiryolu Müdüriyeti Evkaf Nezareti'ne bağlanarak satışı yasaklanmıştır. I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla Evkaf Nezareti'nden alınan idare, Harbiye Nezareti'ne bağlanmıştır. Daha sonra ise 8 Mart 1917 tarihinde Hicaz ve askeri demiryolları birleştirilerek Harbiye Nezareti'ne bağlı Hicaz ve Askerî Demiryolları ve Limanları Müdüriyet-i Umumiyesi oluşturulmuştur. I. Dünya Savaşı'nın sonunda Osmanlı topraklarının bölünmesi tehlikesinden dolayı bir anlamı kalmayan idare lağvedilmiştir. İdarenin elinde bulunan demiryollarının dolayısı ile Hicaz Demiryolları'nın idaresi de Nafia Nezareti'ne geçmiştir. (Atam, 407).

Hicaz Demiryolu'na Amerika, Rumeli, Orta Asya, Afrika ve Kıbrıs'taki Müslümanlardan da yardımlar gelmiş, devletin bu yapımı daha az külfetle bitirmesi sağlanmaya çalışılmıştır. (BOA, A} MTZ.KB. 3/19, A} MTZ.KB. 3/20.) Demiryoluna bağışlar yurtdışındaki Müslümanlarla sınırlı kalmamış, devletin sınırları içindeki vatandaşlardan da yoğun yardımda bulunulmuştur. Bitlis meşayihinden Şeyh Derviş Efendi 600 kuruş bağışta bulunmuş, Konya ulemasından Osman Efendi bağışları karşılığında ödüllendirilmiştir. (Gülsoy, 92). Aynı zamanda Edirne merkez naibinden, Hayrabolu, Teke, Suriye merkez ve Osmancık naiplerinden katkılar gelmiştir. (BOA, YEE, 140/, s.33, 61, 209). Öte yandan Osmanlı Devleti, trene binecek olan ahali için de çeşitli indirimler ve bazen bedava biletler tevdi etmiştir. İhtiyaç hasıl olduğunda vergi koyan devlet -zaman zaman- hac mevsimi sırasında ve önemli dini günlerde tren biletlerinde indirime gitmiş ve ayrıca fakir hacıları her trende %3 oranında olmak üzere bedava taşımıştır. (BOA, MV. 137/119).

Hicaz Demiryolu için devlet memurları, ordu görevlileri ve eğitim personelleri de destekte bulunmuştur. Hicaz Demiryolu için bağış kampanyasına devlet bünyesindeki hemen her nezaret katkıda bulunmuştu. Bu konuda en yüksek yardım taahhüdünde bulunan kurum Bahriye Nezareti olmuştur. Hariciye, Evkaf-ı Hümayun, Zaptiye, Maliye, Maarif, Ticaret ve Nafia Nezaretleri,

Tophane-i Amire Müşiriyeti, Evkaf-ı Hümayun ve Defter-i Hakani Nezaretleri de bağışta bulunmuşlardı. Aynı zamanda Orman ve Maden ve Ziraat Nezareti, Telgraf ve Posta Nezareti, Adliye Nezareti ve Şura-yı Devlet memur ile hizmetlileri de yardım kampanyasına dahil olmuşlar, belirli bir yardımda bulunacakları sözünü vermişlerdir. Bu projeye maddi yardım vermek suretiyle daha sonradan liva kumandanlıkları ve levazım daireleri gibi ordu personelleri de destek vermiştir. (Çetin, 2012: 114-115). Öte yandan ilmiye sınıfı ve eğitim personeli de bu yardım furyasına katılanlar arasında olmuşlardır. Maarif-i Umumiye Nazırı Celal Bey önderliğinde eğitim dünyası örgütlenmiş, Tophane-i Amire 1. Sanayia Alayı Mektebi Fransızca ve Kimya Muallimi Yüzbaşı Hafız Muhammed Ali Bey, Kastamonu Askeri Rüştüye Mektebi Müdüriyeti, Bingazi Maarif memurları, Mülkiye Baytar Mekteb-i Aliyesi memurin ve muallimi, Halfeli Ziraat Mektebi memurin ve muallimesi, Harbiye-i Şahane Mektebi şakirdanından süvari mülazımı İbrahim Efendi, Sanayi Mektebi memur ve çalışanları bağış kampanyasına iştirak etmişlerdir. (Çetin, 116).

Osmanlı Devleti tamamen milli kaynaklarla inşa ettiği Hicaz Demiryolu'nun demirbaşlarını da tamamen kendi kaynaklarıyla üretmek istemiştir. İlk başlarda yukarıda da değinildiği üzere lokomotifler ile vagonların yapımında padişahın hibesi olmuştu. Fakat ekonomik şartlar Osmanlı Devleti'ni demirbaşlarda yabancı kaynaklara yönelmek zorunda bırakmıştır. Bu yüzden *Hicaz demiryolunun lokomotif, vagon, ray ve çelik travers gibi önemli makine ve malzemeleri Almanya, Belçika ve Amerika'dan sağlandı; bazı yolcu vagonları da Tersane-i Amire'de yapıldı. İnşaatın ilk yıllarında ahşap, daha sonra çelik traversler kullanıldı. Yurt dışından ithal edilen malzemeler denizyolu ile Beyrut'a getirilerek oradan bir Fransız şirketine ait Beyrut-Şam-Müzeyrib hattıyla Şam a taşıyor ve bundan dolayı Beyrut Rihtım Şirketi'ne geçiş ücreti ödeniyordu. Hayfa şube hattının faaliyete geçmesinden sonra gelen malzemeler Hayfa Limanı'nda boşaltıldı. Demiryolunun inşaatı aşırı sıcaklık, kuraklık, su sıkıntısı ve kötü arazi şartlarının getirdiği tabii zorluklarla bedevilerin engellemelerine rağmen kısa kabul edilebilecek bir sürede tamamlanmıştı. Bedeviler, başta Yenbu' ve Cidde olmak üzere Kızıldeniz'in kuzey limanlarından Medine ve Mekke'ye giden hac yolcularını develerle taşıma, rehberlik ve muhafızlık etme işlerini yürüterek büyük miktarda para kazanıyorlar. Öte yandan Osmanlı Devleti'nden maaş ve hediye almalarına rağmen zaman zaman kervanlara ve hac kafilelerine saldırıp yağmacılık yapıyorlardı. Demiryolunun işletmeye açılmasıyla hac ve ticaret trafiğinin değişmesi onların bu kazanç kaynaklarını kısa sürede kuşatacaktı. Ancak bedevilerin hatta yönelik yoğun tepkilerinin sebebi sadece iktisadi değildi. Bedevi liderleri. Hicaz Demiryolu'nun bölgede Osmanlı askeri ve siyasi*

etkinliğini arttırıp yerel güçlerin nüfuzunu kıracağından endişe ediyorlardı. Nitekim inşaatın Medine'ye doğru ilerlediği 1908 yılında şiddet enen bedevi saldırıları onların işin farkında olduğunu göstermektedir. Yalnız 1908'de demiryolu ve telgraf tellerine yapılan sabotaj ve saldırı sayısı 128'i buldu. Saldırıların yoğunlaşması hattın korunması için alınan tedbirlerin arttırılmasına yol açtı. Buna rağmen saldırıların arkası kesilmedi ve şiddetli çarpışmalar oldu; mesela 1908 Temmuz'u sonlarında bir gece baskınıyla 300'e yakın Osmanlı askeri kati edildi. Tecavüzler demiryolunun Medine'ye ulaşmasından sonra da sürdü. (Gülsoy ve Ochsenwald, 443-444). Hat güzergâhında küçük büyük çok sayıda istasyon bulunuyordu ve hareket saatlerinde namaz vakitleri dikkate alınıyordu. Hicaz hattında işleyen vagonlardan biri *Mescid vagonu* olarak tahsis edilmişti ve bu vagona bir müezzin tayin edilmiştir. (Barlak, 96). Osmanlılar böylece bir yandan tamamen milli kaynaklı olmasından vazgeçmek durumunda kalırken bir yandan da bedevi isyanlarıyla uğraşmak zorunda kalmış, buna rağmen faaliyetlerini sürdürmeyi ihmal etmemiştir.

6. HİCAZ DEMİRYOLUNUN GEÇTİĞİ BÖLGEYE ETKİSİ VE STRATEJİK ÖNEMİ

Demiryolunun askeri, iktisadi ve dini sebepleri olduğu gibi bu perspektiften sonuçları da olmuştur. Demiryolu sayesinde deve kervanıyla 40 günde kat edilen Şam-Medine yolu bu sayede 3-4 güne düşmüş, dönem şartlarına göre çok daha ucuz, çok daha konforlu bir ulaşım sistemi geliştirilmiş oldu. Tren biletlerinin ucuz olması çok daha fazla Müslüman'ın hacca gitmesini sağlamıştır. Ayrıca demiryolu istasyonlarında alınan bir dizi önlem, kurulan sağlık merkezleri bulaşıcı hastalıkların da önünü almayı sağlamıştır. Halk için daha önemli olan yolda bedevilerin saldırısından artık kurtulmak oldu. Fakat demiryolunun tamamlanamaması Medine-Mekke güzergâhı üzerinde bedevi tecavüzüne mâni olamadı. Örneğin 1911 yılında Hicaz'a gelen 96.924 hacıdan sadece 13.102'si Medine'ye gelişte demiryolunu kullanmıştır. Geri kalan hacılar ya karayoluyla ya da deniz yoluyla ulaşımını sağlamak durumunda kalmışlardır. Daha sonraki yıllar demiryolunu tercih eden hacı sayısında artış olsa da projeyi çizerken hedeflenen kitleye ulaşamamıştır. (Gülsoy, 166-167).

1910 yılında Havran, Kerek ve Cebel-Dürüz'da çıkan hadiseler, demiryollarıyla yapılan kolay ulaşım sayesinde kısa sürede bastırılmıştır. 1914'e kadar toplamda 77.661 asker trenle yurdun belirli başlı yerlerine taşınmışlardır. Bu demiryolu sayesinde sadece asker değil, askeri mühimmat ve eşyalar da kolay şekilde taşınabilmiştir. Meşrutiyet'in ilanı ile beraber şehirde iki tane mektep açılmış, 1913'te *Medrese-i Külliye* adıyla bir eğitim kurumu açılarak yükseköğretimin temelleri oluşturulmuştur. Ayrıca Sultan II. Abdülhamid adına bir cami inşa edilmiş, Medine'ye demir

borularla su aktarımı yapılmış, Harem-i Şerif de elektrikle aydınlatılmıştır. Hicaz Demiryolu'ndaki güzergahlar sayesinde Medine şehrine fırınlar yapılacak, baraka tarzında evler inşa edilecek, kabilelerin aşamalı olarak yerleşik hayata geçişi sağlanarak zirai faaliyetlerde bulunması sağlanacak, Ziraat Bankası'nın vereceği krediler aracılığıyla da şehirde tramvay ve karayolları yapılacaktır. Bunun yanında kızlar ve erkekler için sanayi mektepleri de yapılacaktır. (Osmanlı'da Ulaşım, 250).

Hicaz Demiryolu, güvenlik önlemlerini arttırdığı ve istihdam alanlarını çoğalttığı gibi Güney Suriye sınırları içindeki yeni köylerin teşekkülünü sağlamış, daha önceden kurulmuş pek çok köyün kalkınmasını sağlamıştır. Örneğin Ma'an'da telgraf hattı ve askeri garnizon demiryolu sayesinde oluşturulmuştur. Birçok resmi bina yapılmış, Filistin ve Şam'dan yöreye tüccarlar gelmiş, kabile kavgaları da Osmanlı Devleti tarafından kontrol altına alınabilmiştir. Ayrıca bölge nüfusu da biraz olsun artış göstermiştir. Ancak bu kez de şehirde bir su sıkıntısı oluşmasına sebep olmuştur. Çünkü demiryolu yapılmadan önce 1899-1902 yılları arasında bölgeye tam 3 yıl boyunca yağmur yağmamıştı. Bu su sıkıntısına karşı birtakım önlemler alınmış fakat sadece yörede yaşayan halkın ihtiyaçlarını karşılayabilecek kadardı. (Kuneralp, 1989: 502). Fakat artan nüfus her ne kadar bayındırlık faaliyetlerini geliştirici biçimde olumlu gözükürken, yaşanan su sıkıntısı da nüfus artışının getirdiği olumsuz bir etki olarak ortaya çıkmıştır.

Hızlı ulaşım bölgeye çok daha fazla ve çok daha ucuz olarak mal gelmesini sağlamıştır. Böylelikle Şam'dan üretilen sebze, meyve ve pirinç gibi temel besin gıdaları Medine pazarlarında yerini bulmuştur. Ma'an bölgesi turistik seyahatlere ev sahipliği yapmaya başlamıştır. Fakat yükselen hayat şartları halk için bir olumsuz yön doğurmuştur. O da mesken ihtiyacıyla beraber ev kiralarındaki artış olmuştur. Daha önce 50 haneli geri kalmış bir bölge olan Tebuk'e artık canlılık ve emniyet getirilmiş; demiryolu istasyonu, evler, su kuleleri, tamir atölyeleri ve 60 yataklı okul ile yeni camii inşa edilmiştir. (Gülsoy, 182-183). Böylelikle İslam toprakları tam bir bayındırlık merkezi haline gelmiştir. Bununla beraber, *çelik konstrüksiyona pek fazla alışık olmayan Osmanlı yapı geleneği bir taraftan bölgede bol miktarda bulunan taş malzemeye, köprü ve benzeri sanat yapılarında en güzel biçimiyle yer verirken; istasyon binalarında beton ve taşı, çelikle beraber kullanarak, zamana göre modern diyebileceğimiz bir inkişaf kaydetmiştir. Yapılan pek çok istasyon binasının sosyal hizmet gayesi yanında birer müstahkem mevki şeklinde düşünülmesi, hatta*

mahdut zaman için bile olsa yeterli su sarnıçlarının bulunmasındaki isabet, daha demiryolu tamamlanmadan kendini göstermiştir. (Metin, 463).

1910 yılına gelinirken ümera ve zabitan gibi rütbeli subaylar da dahil olmak üzere toplam 77.661 asker trenlerle taşındı. Aynı sene Hicaz Demiryolu sayesinde taşınan askeri eşya miktarı 4.225.486 kiloya ulaşmıştır. 1911’de 27.390, 1912’de 47.941, 1913’te ise 43.484 asker tren yoluyla taşınmıştır. 1914 yılında patlak veren I. Cihan Harbi’nin etkisiyle demiryolu ile taşınan asker sayısında hızla artış görülmüş, 147.587’yi bulmuştur. Öte yandan taşınan askeri eşya sayısı savaşın çıktığı yılda 40.460.465 kiloyu bulmuştur. (Osmanlı’da Ulaşım, 249).

I. Dünya Savaşı’nın patlak vermesi ve Şerif Hüseyin’in isyanları istenen bayındırlık faaliyetlerinin devam etmesine engel olmuştur. Öte yandan su sıkıntısı Hicaz Demiryolu’na engellerden biri oldu. Seferler sırasında lokomotiflerde kullanılmak için 50 ton odun ve 4 ton su taşınmaktaydı. Her istasyonda da su depoları bulunuyordu. Lakin aşırı sıcakların sebep olduğu su ihtiyacı lokomotiflerin zaman zaman durmasına yol açtı. Hattın muhafazasını sağlamak için görevli olan askerlerin de su ihtiyacı ve işleri her geçen gün zorlaşınca ulaşımın yavaşlaması sonucu doğmuştur. Normal şartlarda 3 gün süren Şam-Medine yolu sırasıyla 9, 16 ve 30 güne kadar çıkmıştır. Öte yandan Şerif Hüseyin’in isyanı demiryolunun tamamlanamamasına sebep olmuştur. Hicaz Demiryolu, Şerif Hüseyin’e bağlı bedevilerin hedefi haline gelmiştir. İngiltere destekli Lawrance, Osmanlı kuvvetlerine saldırmak yerine ray ve lokomotifleri tahrip etmeyi daha akılcı buluyordu. Bununla beraber hat boyunca uzanan telgraf direkleri ve telleri de tahrip ediliyordu. Böylece demiryolunu savunan kuvvetler oldukları yerde hareketsiz kalacaklar, Osmanlı Devleti’nin ihtiyacı olduğunda farklı bölgelere kaydırılmayacaklardı. (Gülsoy, 162-166).

Hicaz Demiryolu, I. Dünya Savaşı boyunca önemli bir rol oynadı. Ancak planlandığı halde tamamlanmayan bazı bölümlerin varlığı, demiryolunun askeri işlevini gereğince yerine getirememesine neden olmuştu. Her şeyden evvel İstanbul’dan Hicaz’a bir seferde asker sevki gerçekleştirilemiyordu. Esasen Hicaz Demiryolu’nu, Bağdat Demiryolu’na bağlayan Hama-Halep arasındaki bölüm 1907 yılında tamamlanmıştı. Ancak Bağdat Demiryolu’nun Toros ve Amanos Dağları nedeniyle iki defa kesintiye uğraması ulaşımı güçleştiriyordu. Bağdat Demiryolu’ndaki bu boşluk, savaşın sonlarında doldurulabilmişti. Toros ve Amanoslardan sonra bir üçüncü aktarmaya Rayak’ta hatların darlaşması neden oluyordu. Bunların haricinde İngilizler Ma’an-Akabe hattının yapımını engellemişlerdi. Oysa Akabe hattı Kızıldeniz’e çıkış olanağı yaratacağından, büyük önem

taşıymaktaydı. Özellikle Cemal Paşa'nın Süveyş harekâtının başarısızlığında bu hattın yapılamamış olması da etken olmuştu. (Özyüksel, Hicaz Demiryolu). Öte yandan, Hicaz Demiryolu sayesinde Kızıldeniz ve Hicaz bölgesinin demiryolu hattı ile sarmalanacak olması sebebiyle İngiltere'nin denetimi altında Süveyş Kanalı'na da çok fazla ihtiyaç duyulmayacaktı. (Öztürk, 2009: 80). Bölgenin yaşayacağı herhangi bir tehlikede asker ve mühimmat sevkiyatı böylelikle daha rahat bir şekilde gerçekleştirilecekti.

I. Dünya Savaşı başladığında Lawrence'in emrindeki Arap bedevileri ve Şerif Hüseyin, Osmanlı Devleti'ni ciddi zararlar vermiştir. Lawrence'in emrindeki atlı bedevi kuvvetleri Hicaz Demiryolu hattına saldırılar düzenleyerek ikmal yollarını sabote etmişlerdir. 9 Haziran 1916'da Şam ve Medine arasındaki demiryolu hattı kesildi ve ertesi gün 10 Haziran günü Şerif Hüseyin'in isyanı başladı. Şerif Hüseyin'in isyanı buradaki demiryolu yapım faaliyetlerini sekteye uğratmış, imar hizmetlerinin görülmesini engellemiştir. Bölgede bulunan Fahrettin Paşa liderliğindeki ordu bütün imkansızlıklara rağmen savaş sonuna kadar Medine'yi koruyabilmiş, tren yollarını onarmayı başarmıştır. Bunda Osmanlı Devleti'nin birliklerinin düzenli bir yapıda olmasının etkisi vardır. (Bostancı, 2014: 126-130).

I. Dünya Savaşı sonucunda Osmanlı Devleti Mekke ve Medine'yi de kaybedince Hicaz Demiryolu yarıda kalmıştır. Bu proje yarıda kalınca da demiryolu dört kısma ayrılmıştır. Hayfa-Semah hattı Filistin'de, Müdevvere-Medine-i Münevvere hattı önce Hicaz Haşimi Krallığı ve daha sonra Suudi Arabistan'da, Şam-Der'a, Der'a-Semah hattı Suriye'de, Der'a-Müdevvere hattı ise Ürdün'de kalmıştır. Bu hatlar böylelikle Osmanlı Devleti'nin egemenliğinden çıkmasından sonra İngilizler ve Fransızlar tarafından yönetilmişlerdir. (Osmanlı'da Ulaşım, 255).

7. SONUÇ

Osmanlı Devleti'nin Orta Doğu topraklarına erişimi, padişahın hilafet gücünü kullanması ve halkın dini açıdan çıkarlarını koruması bakımından önemli bir yere sahip olan Hicaz Demiryolu Projesi ile Şam'dan 50 günde ulaşılan Mekke'ye dönem şartları açısından sadece 8 günde ulaşılmış, bölgeye çok daha fazla hacının gelmesi planlanmıştır. Geçmişte deniz yoluyla ya da deve kervanlarıyla Mekke'ye ulaşan hacılar için İstanbul'dan başlayıp Mekke'ye kadar uzanan bir demiryolu ağı kurulması planlanmıştır. Fakat II. Meşrutiyet Dönemi'nde üst üste gelen ekonomik ve siyasi çalkantılar sebebiyle ve I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle asıl hedef olan Mekke'ye ulaşamamıştır.

Hedeflenen noktalara ulaşılamasa da Hicaz Demiryolu sayesinde Osmanlı Devleti bir asayişsizlik durumunda bölgeye hızlıca asker yollayabilmiş, iktisadi açıdan hedeflenen kadar olmasa da istasyonun bulunduğu bölgeleri kalkındırmıştır. Demiryolu hattı sayesinde rayların geçtiği yerlere telgrafhaneler başta olmak üzere pek çok bina inşa edilmiş, Osmanlı vilayetleri bayındır hale getirilmiştir. Sultan II. Abdülhamit'in "*benim eski rüyamdır*" dediği bu hat sayesinde halk, bedevilerin saldırısı ve yağmalamalarından önemli ölçüde kurtarılmış, padişahın Müslüman ahali üzerindeki itibarı artmıştır. Öte yandan hattın inşası sürecinde Osmanlı dışındaki ülkelerden gelen Müslüman yardımları, Müslümanların gerektiğinde bir dayanışma iradesi ortaya koyabileceğini göstermiştir.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

BOA, D.IT/7C.Nu134.Sh.627.

BOA, A} MTZ.KB. 3/19, A} MTZ.KB. 3/20.

BOA, YEE, 140/, s.33, 61, 209.

BOA, MV. 137/119.

Sürelî Yayınlar

Tanin Gazetesi, 9 Kanun-ı Sani 1324 (1909); nr. 171.

Sabah Gazetesi, 16 Kasım 1907.

Kitap ve Makaleler

Atam, Şenay, (2015). *Osmanlı Devleti 'nde Nafia Nezareti*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Niğde.

Barlak, Hasan, (2013). *Dinî ve Siyasî Yönden Osmanlı Devleti İdaresinde Hicaz (1876-1909)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, On Dokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.

- Bostancı, Mustafa. (2014). Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin Hicaz'da Hakimiyet Mücadelesi. *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, 7(14),117-136.
- Çetin, Emrah. (2012). Türk Basınında Hicaz Demiryolu İnşaatının Finansmanı Meselesi (1900-1908). *History Studies*, 4(4),109-124.
- Uçar, Ahmet ve Doğan, Osman. (2012). *Osmanlı'da Ulaşım* (Ed. Engin, Vahdettin). İstanbul: Çamlıca Basım.
- Kütükoğlu, Mübahat, (1994). Osmanlı İktisadî Yapısı. *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi* (Ed. E. İhsanoğlu) içinde, (s.513-650), İstanbul: İSAM, Cilt 1.
- Gülsoy, Ufuk ve Ochsenwald, William. (1998). Hicaz Demiryolu. Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, s. 441-445.
- Gülsoy, Ufuk. (2010). *Kutsal Proje*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Kuneralp, Sinan. (1989). Osmanlı Yönetimindeki (1831-1911) Hicaz'da Hac ve Kolera (Çev. Münir Atalar, s.497-511, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/19/912/11387.pdf> adresinden erişilmiştir). *Studies On Turkish-Arab Relations*, 4, 69-81.
- Metin, İsmail. (2015). Sosyal Hizmetler Bağlamında Mekke'de Osmanlı İzleri. *Turkish Studies*, 10(1), 455-476.
- Öztürk, İlker. (2009). *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Özyüksel, Murat. *Hicaz Demiryolu*. <https://www.tarihtarih.com/?Syf=26&Syz=351937> adresinden 16.03.2019 tarihinde erişilmiştir.
- Yılmaz, Ömer Faruk. (2011). *Sultan İkinci Abdülhamid Han'ın Hicaz Demiryolu Projesi*. İstanbul: Çamlıca Basım.