

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ  
AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ

**DER'A - HAYFA DEMİRYOLU HATTI YAPIMI VE BÖLGE SİYASETİNE  
ETKİLERİ  
(1902-1906)**

Ahmet KARATAŞ

Danışman  
Prof. Dr. Ahmet KÖÇ

Akdeniz Yeni ve Yakınçağ Araştırmaları Anabilim Dalı  
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2024

**AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ**  
**AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE**

Yüksek lisans öğrencisi Ahmet KARATAŞ' ın **Der'a - Hayfa Demiryolu Hattı Yapımı ve Bölge Siyasetine Etkileri (1902-1906)** konulu tez çalışması, jürimiz tarafından Akdeniz Yeni ve Yakınçağ Araştırmaları Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

|                 |                         |                      |
|-----------------|-------------------------|----------------------|
| Başkan          | : Prof. Dr. Güven DİNÇ  | Akdeniz Üniversitesi |
| Üye (Danışmanı) | : Prof. Dr. Ahmet KÖÇ   | Akdeniz Üniversitesi |
| Üye             | : Doç. Dr. Biray ÇAKMAK | Uşak Üniversitesi    |

Tez Başlığı: **Der'a - Hayfa Demiryolu Hattı Yapımı ve Bölge Siyasetine Etkileri (1902-1906)**

Onay: Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylıyorum.

Tez Savunma Tarihi : ...../...../2024

Mezuniyet Tarihi : ...../...../2024

Prof. Dr. Tuncer DEMİR  
Müdür

## AKADEMİK BEYAN

T.C

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ

AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ;

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “**Der’a - Hayfa Demiryolu Hattı Yapımı ve Bölge Siyasetine Etkileri (1902-1906)**” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımdan yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını beyan ederim.

Ahmet KARATAŞ

## İÇİNDEKİLER

|                                    |      |
|------------------------------------|------|
| TABLolar VE GRAFİKLER LİSTESİ..... | vi   |
| HARİTALAR LİSTESİ.....             | vii  |
| GÖRSELLER LİSTESİ.....             | viii |
| KISALTMALAR LİSTESİ.....           | ix   |
| ÖZET.....                          | xi   |
| ABSTRACT.....                      | xiii |
| ÖNSÖZ.....                         | xv   |
| GİRİŞ.....                         | 1    |

## I.BÖLÜM

### XIX. YÜZYILDA HAYFA'NIN GENEL DURUMU

|                                                 |    |
|-------------------------------------------------|----|
| 1.1. Hayfa Kazası'nın Coğrafi Yapısı.....       | 16 |
| 1.2. Hayfa'nın Sosyal Yapısı.....               | 16 |
| 1.3. Hayfa'nın İktisadî Yapısı.....             | 18 |
| 1.4. Hayfa Kazası'nın İdari ve Siyasî Yapı..... | 19 |

## II.BÖLÜM

### HAYFA HATTI'NIN YAPIM AŞAMASI

|                                                                      |    |
|----------------------------------------------------------------------|----|
| 2.1. Hayfa-Şam Demiryolu, İnşa Fikrinin Oluşumu.....                 | 22 |
| 2.2. Hayfa Hattı'nın Hazırlık Çalışmaları: Sermaye ve Finansman..... | 28 |
| 2.3. Hattın Yapımı ve Komisyonun İdaresi.....                        | 30 |
| 2.4. Yapım İçin Satın Alma İşlemleri, Tayinler ve İşçi Temini.....   | 34 |
| 2.5. Yapım Aşamasında Karşılaşılan Problemler.....                   | 44 |
| 2.6. Hattın Bölgeye Olan Ekonomik ve Ticari Etkileri.....            | 46 |

## III.BÖLÜM

### HAYFA HATTI VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER

|                                                                             |    |
|-----------------------------------------------------------------------------|----|
| 3.1. Demiryolu İnşaatının Dünya Müslümanları Üzerindeki Etkileri.....       | 52 |
| 3.2. Filistin Bölgesi'ne Yapılan Yahudi Göçü.....                           | 53 |
| 3.3. Hayfa Hattı Çerçevesinde Bölgede Başlayan Nüfuz Mücadelesi.....        | 57 |
| 3.4. Hayfa-Der'a Hattı'nın Bölge Siyasetine Etkileri.....                   | 58 |
| 3.5. Hayfa Demiryolu Hattı'nın Beyrut-Şam Demiryolu Hattı ile Rekabeti..... | 61 |
| SONUÇ.....                                                                  | 63 |

|                      |           |
|----------------------|-----------|
| <b>KAYNAKÇA.....</b> | <b>66</b> |
| <b>EKLER.....</b>    | <b>74</b> |
| <b>ÖZGEÇMİŞ.....</b> | <b>92</b> |



## **TABLÖLAR VE GRAFİKLER LİSTESİ**

**Tablo 1:** Hicaz Demiryolu Hayfa Şubesi İstasyonları ve Gececeği Yol Güzergâhı

**Tablo 2:** Demiryolu İnşa Sürecinde, Hayfa’da İstihdam Edilen Mühendis Kadrolarındaki Yabancı Personel

**Tablo 3:** Demiryolu İnşa Sürecinde, Hayfa’da İstihdam Edilen İdari ve Diğer Kadrolardaki Yabancı Personel

**Tablo 4:** Hayfa Hattı Çalışanları ve Aylık Maaşları

**Tablo 5:** Hayfa ve Filistin Limanlarına Demirleyen Gemiler (M.1895-1913)

**Grafik 1:** H.1320-21-22/M.1902/03-1903/04-1904/05 Yılları Hayfa Rüsumat (Gümrük İdaresi) Müdüriyeti Gelirleri

**Grafik 2:** H.1310-1329/M.1892-1911 Yılları Arası Hayfa Limanı Gümrük Gelirleri

**Grafik 3:** 1880-1922 Yılları Arasında Akdeniz Liman Kentleri Nüfus Artışları

## HARİTALAR LİSTESİ

**Harita 1:** Şam-Hayfa Demiryolu Hattı Haritası H.29.12.1341/M.12.08.1923

**Harita 2:** Beyrut-Şam-Müzeyrib, Şam-Hama ve Uzantıları İle Hicaz Demiryolu'nun Şam-Der'a ve Der'a-Hayfa Demiryolları Hatlarını Gösteren Harita

**Harita 3:** Hicaz Demiryolu Projesi'nin (Suriye, Şam, Lübnan, Hayfa ve Yafa Limanı) Bağlantısı

**Harita 4:** Hayfa Limanı Planı

**Harita 5:** Hayfa-Akka, Hayfa-El-Halil Şehirleri Hac Yolu Haritası H.29.12.1341/M.12.08.1923

**Harita 6:** İnşaat Yıllarında Hazırlanmış Hayfa, Akka, Hamama, El-Hama, Sukufiye Şehirleri Haritası H-14.06.1321/M.7.09.1903

**Harita 7:** İnşası Düşünülen Diğer Demiryolları (Birecik-Şam, Hama-Trablusşam, Şam-Hayfa, Şam-Akka, Şam-Beyrut, Birecik-Telek) haritası H.29.12.1341/M.12.08.1923

## GÖRSELLER LİSTESİ

**Görsel 1:** 1905 Yılında Hayfa’da İnşa Edilen Tek Anıt: Sütun-ı Âlî, Hayfa

**Görsel 2:** Hayfa Tren İstasyonunun Açılış Töreni

**Görsel 3:** Hamidiye Hicaz Hattı Hayfa İstasyonu, Deniz ve Kara Tarafından Görünüşü



## KISALTMALAR LİSTESİ

|           |                                                         |           |                                               |
|-----------|---------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------|
| A. MKT    | Sadâret Mektubî Kalemî Belgeleri                        | HR. SFR.3 | Hariciye Nezâreti Londra Sefareti Belgeleri   |
| A.DVN.MKL | Sadâret Divan-ı Hümâyûn Kalemî Mukâvelenâmeler          | HRT.h     | Haritalar                                     |
| a.g.b.    | Adı Geçen Belge                                         | İ.        | İrade Tasnifi                                 |
| a.g.e.    | Adı Geçen Eser                                          | İ. HUS    | İrâdeler Hususi                               |
| a.g.m.    | Adı Geçen Makale                                        | İ. MMS    | İrâde Meclis-i Mahsûs                         |
| a.g.t.    | Adı Geçen Tez                                           | İ. TAL    | İrâde Taltifât                                |
| BEO       | Bâb-ı Âlî Evrak Odası Evrakı                            | İ.DUİT    | İrâdeler Dosya Usulü                          |
| bkz.      | Bakınız                                                 | İ. ŞD.    | İrâde Şûrâ-yı Devlet                          |
| BVS       | Beyrut Vilayet Salnamesi                                | ML.       | Maliye Nezareti                               |
| c.        | Cilt                                                    | ML.EEM    | Maliye Nezâreti Emlakı                        |
| çev.      | Çeviren                                                 | MV        | Emiriye Müdüriyeti                            |
| DH.       | Dahiliye Nezâreti Belgeleri                             | PLK.p     | Meclis-i Vükela                               |
| DH. MUI   | Dahiliye Nezâreti Muhaberât-ı Umumiye İdaresi Belgeleri | s.        | Mazbataları                                   |
| DH.KMS    | Dahiliye Nezâreti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti Belgeleri   | S.        | Plan-Proje-Kroki                              |
| DİA       | Diyanet İslam Ansiklopedisi                             | TFR       | Sayfa                                         |
| ed.       | Editör                                                  | TFR.I.A   | Sayı                                          |
| haz.      | Hazırlayan                                              | TFR.I.SL  | Teftişatı Rumeli Evrakı (Rumeli Müfettişliği) |
| HH.       | Hazine-i Hâssa Nezâreti Defterleri                      | TFR.I.SL  | Rumeli Müfettişliği                           |
| HR.       | Hariciye Nezâreti Belgeleri                             | vd.       | Sadaret Evrakı                                |
| HR. SYS   | Hariciye Nezâreti Siyasî Kısmı Belgeleri                | Y.        | Rumeli Müfettişliği                           |
|           |                                                         | Y. MTV    | Selânik Evrakı                                |
|           |                                                         | Y.PRK.TNF | Ve Diğerleri                                  |
|           |                                                         |           | Yıldız Tasnifi                                |
|           |                                                         |           | Yıldız Mütenevvi                              |
|           |                                                         |           | Maruzât                                       |
|           |                                                         |           | Yıldız Perakende Ticaret ve Nâfia Nezâreti    |
|           |                                                         |           | Maruzâtı                                      |

|           |                                                   |
|-----------|---------------------------------------------------|
| Y.A.HUS   | Yıldız Sadâret Hususi                             |
| Y.EE      | Yıldız Esas Evrakı                                |
| Y.MRZ.d.  | Yıldız Maruzât Defterleri                         |
| Y.PRK.ASK | Yıldız Perakende, Askeri<br>Maruzâtı              |
| Y.PRK.BŞK | Yıldız Perakende, Başkitâbet<br>Dairesi Evrakı    |
| Y.PRK.HR  | Yıldız Perakende, Hariciye<br>Nezâreti            |
| Y.PRK.KOM | Yıldız Perakende<br>Komisyanlar Maruzatı          |
| Y.PRK.PT  | Yıldız Perakende Evrakı<br>Posta Telgraf Nezareti |

## ÖZET

XIX. yüzyılda Doğu Akdeniz’de balıkçı kasabası olarak öne çıkan Hayfa, günümüzde sanayinin, kültürün ve ticaretin merkezidir. İsrail’in en büyük ve gelişmiş şehirlerinden birisidir. Şehir, XIX. yüzyılın sonundan XX. yüzyıla ve oradan da I. Dünya Savaşı’na kadar olan zaman aralığında siyasi, sosyal ve ekonomik açıdan hareketli ve kritik bir dönemeçten geçmiştir. Özellikle 1905 yılında Hicaz Demiryolu’nun, Hayfa üzerinden Akdeniz’e açılmasıyla kazânın sosyal ve ekonomik yapısında köklü değişiklikler meydana gelmiştir. Çalışmada kazânın gelişimine etki eden demiryolunun bölgede ortaya çıkardığı köklü ve derin değişiklikler ele alınmıştır.

Akdeniz Havzası tarih boyunca büyük çekişmelere sahne olmuştur. XIX. yüzyılın başlarından itibaren Orta Doğu’da Batılı büyük güçlerin çıkar ve nüfuz mücadelesi bir hayli hız kazanmış ve kendini somut halde göstermeye başlamıştır. Bundan sonraki süreçte Hicaz Demiryolu Projesi’nin Akdeniz’e açılan önemli kapısı haline gelen Hayfa, barındırdığı limanı ve demiryolu hattının kurulmasıyla gelişme süreci hızlanmıştır. Kaynaklarda Hicaz Demiryolu’nun şube hattı/Hayfa yan yolu olarak bilinen güzergâhın planlaması, inşaatın başlaması ve hizmete açılma süreci oldukça hareketli siyasi gelişmelere yol açmıştır.

Doğu Akdeniz liman kentleri içinde doğal bir limana sahip Hayfa şehrinin demiryoluna kavuşma macerasında öngörülemeyen sorunlar ortaya çıkmıştır. Kullanılacak malzemenin taşınması ancak Fransız şirketine ait olan Beyrut Limanı üzerinden gerçekleştirilebilmiştir. Osmanlı Hükümeti sürekli olarak Hayfa’ya bir hat kurulmasını isterken, Beyrut-Şam Hattı’nı işleten Fransız şirketine bel bağlamak istememiştir. Bu yüzden Osmanlı Hükümeti ile Fransız DHP şirketi arasında anlaşmazlık ortaya çıktı. Fransız şirket haklarının çiğnendiğini öne sürünce sorunu büyütme istemeyen Osmanlı Hükümeti bu şirkete bazı demiryolu imtiyazları vermek zorunda kalmıştır.

Yaşanan sorunlar üzerine rekabet ortamının zarar görmemesi adına Hicaz demiryolu komisyonu yarım kalmış Hayfa Hattı’nı İngilizler’den satın almıştır. 1902 yılında yapımına başlanan ve güzergâhı Yermük Vadisi üzerinden bugünkü İsrail’in Hayfa şehrine bağlanan 161 kilometrelik bu yeni hat, Ekim 1905’te tamamlanabilmiştir. Böylece stratejik konumu nedeniyle Hayfa, Akka şehrine göre daha güvenli olmasından dolayı Hicaz Demiryolu için daimî olarak tercih edilir olmuştur.

Karmel Dağları’nın hemen eteğinde kurulu olan Hayfa, XIX. yüzyılın sonlarında Akka şehrinin gölgesi altında küçük bir yerleşim merkeziydi, Hayfa tren istasyonu eski Hayfa surlarının hemen dibinden başlıyordu. Şehir, Hicaz Demiryolu’na bağlanınca büyümeye ve

tarihi sınırlarını aşmaya başladı. Bunun sonucunda şehir kısa bir zaman aralığında Ortadoğu'nun en önemli limanlarından biri haline gelecektir. Hat yapımında gerekli malzeme, ilk zamanlarda Avrupa'dan deniz yoluyla Beyrut limanına boşaltıldı. Taşıma maliyetlerinin düşürülmesi adına Osmanlı Hükümeti 1903 yılında Fransız şirketine taşıma ücreti vergisinde %45 indirimli tarife uygulamaya başladı. Bu durum hat yapımı maliyetinin kısmen düşmesine yardımcı olduysa da yeterli olmadı.

Demiryolu hattının şehre, bölge ticaretine, uluslararası ilişkilere olan ilişkisinin de ele alındığı bu çalışmada, tarama/derleme yöntemi ile geçmişten günümüze intikal etmiş Osmanlı arşiv vesikaları önce tespit edilmiş, sonra bu belgeler çevrilmiştir. En son olarak da belgeler analiz edilerek metne aktarıldı. Tezde arşiv belgelerinin dışında; gazeteler, yerli ve yabancı yazarlar tarafından hazırlanan kitap, makale ve bildirilerden faydalanıldı. Ayrıca konuyla ilgili yüksek lisans ve doktora tezleri gibi ikincil kaynaklardan istifade edildi.

XX. yüzyılda hayata geçirilmiş Hayfa Hattı, Ortadoğu için çok büyük bir projeydi. Hatta Hayfa Hattı, Hicaz Demiryolu'nun tamamlayıcısıdır demek yanlış olmaz. Şam'dan başlayıp Der'a kavşağından yan yol olarak Havran Platosu ve Yermük Vadisi'ndeki nehir kıvrımlarından Ürdün Nehri ile buluşan hat; dağlık, zorlu coğrafi koşulları aşmaktadır. İki yıl gibi kısa bir sürede 15 istasyon, 15 köprü ve yedi tünel ve çok sayıdaki su kemeri, menfez, viyadüğün inşası ve rayların döşenmesi önemli bir mühendislik başarısıdır. Tüm bu hattın inşasındaki edinilen deneyim ve tecrübe genç Türkiye Cumhuriyeti'nde Mustafa Kemal Atatürk'ün başlatacak olduğu demiryolu yatırımlarının teknik kadrosunu ve teknik bilgisini oluşturacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** XX. Yüzyıl, Osmanlı Devleti, Doğru Akdeniz, Filistin, Hayfa, Demiryolu

## ABSTRACT

Haifa, which stood out as a fishing town in the Eastern Mediterranean in the XIXth century, is today a centre of industry, culture and trade. It is one of the largest and most developed cities in Israel. From the end of the nineteenth century to the twentieth century and from then until World War I, the city went through a critical period of political, social and economic turmoil. Especially with the opening of the Hejaz Railway to the Mediterranean Sea via Haifa in 1905, radical changes occurred in the social and economic structure of the town. In this study, the radical and profound changes brought about by the railway, which affected the development of the town, are discussed.

The Mediterranean basin has been the scene of great conflicts throughout history. Since the beginning of the XIXth century, the struggle for the interests and influence of the Western great powers in the Middle East has gained considerable momentum and started to manifest itself in concrete form. In the following period, Haifa, which became the important gateway of the Hejaz railway project to the Mediterranean, accelerated its development process with its harbour and the establishment of the railway line. The planning of the route known in the sources as the branch line/Haifa side road of the Hejaz Railway, the start of construction and the opening process led to very active political developments.

Unforeseen problems arose in the adventure of the city of Haifa, the grape land of the Mediterranean, to have a railway. The transport of the material to be used could only be carried out through the Port of Beirut, which was owned by a French company. While the Ottoman administration constantly wanted to establish a line to Haifa, it did not want to rely on the French company operating the Beirut-Damascus Line. Therefore, a dispute arose between the Ottoman administration and the French DHP company. When the French company claimed that its rights were violated, the Ottoman administration, not wanting to escalate the problem, had to grant some railway concessions to this company. In order not to damage the competitive environment, the Hejaz railway commission purchased the unfinished Haifa line from the British. This new 161-kilometre line, which was started to be constructed in 1903 and connected to Haifa in today's Israel via the Yarmouk Valley, was completed in October 1905. Thus, Haifa, due to its strategic location, was always preferred for the Hejaz railway because it was safer than the city of Acre.

Located at the foot of the Carmel Mountains, Haifa was a small settlement in the shadow of the city of Acre in the late 19th century, with the Haifa railway station starting right at the foot of the old walls of Haifa. When the city was connected to the Hejaz railway, it

began to grow and expand beyond its historic boundaries. As a result, the city would soon become one of the most important ports in the Middle East. Line construction. The necessary materials were initially unloaded from Europe to the port of Beirut by sea. In order to reduce transport costs, the Ottoman administration started to apply a 45% discount tariff on the transport fee tax to the French company in 1903. This led to a partial decrease in the cost of line construction.

In this study, in which the relationship of the railway line to the city, regional trade and international relations is discussed, the Ottoman archive documents that have survived from the past to the present were first identified through the scanning/compiling method, and then these documents were translated. Finally, the documents were analysed and transcribed into text. In addition to archival documents, newspapers, books, articles and papers prepared by local and foreign authors were utilised in the thesis. In addition, secondary sources such as master's and doctoral theses on the subject were utilised.

The Haifa line, which was implemented in the 20th century, was a huge project for the Middle East. In fact, it would not be wrong to say that the Haifa line is a complement to the Hejaz Railway. The line starts from Damascus and meets the Jordan River from the river bends in the Havran Plateau and Yarmuk valley as a side road at the Der'a junction; It overcomes mountainous, difficult geographical conditions. The construction of 15 bridges and seven tunnels and the laying of rails in a short period of two years is a significant engineering achievement. The experience and experience gained in the construction of this entire line will form the technical staff and technical knowledge of the railway investments that Mustafa Kemal Atatürk will initiate in the young Republic of Turkey.

**Key Words:** XXth Century, Ottoman Empire, Eastern Mediterranean, Palestine, Haifa, Railway,

## ÖNSÖZ

Dünyayı değiştiren önemli icatlardan biri olan demiryolları, XIX. Yüzyılda değişim ve dönüşümün itici gücü olmuştur. Aynı yüzyılda gecikmeli de olsa Osmanlı Devleti, demiryollarının etki ve nüfuz alanı altına girmiştir. Modern ulaşım araçlarından biri olarak demiryolları ulaştığı noktalarda sosyal, kültürel ve iktisadi yönlerden önemli değişimlere yol açmıştır. Nitekim Hayfa Demiryolu Hattı çerçevesinde bölgede ulusal ve uluslararası boyutta siyasi gelimeler ortaya çıkmıştır.

Literatürde Hicaz Demiryolu'nun bir kolu olarak zikredilen Hayfa Hattı, talî bir yol olarak görüldüğünden şimdiye kadar çalışılmamıştır. Esasında çalışma esnasında görülmüştür ki hattın kısa sürede yapılmasından sonra bölgede sosyal, kültürel ve iktisadi hareketlilik birden artmıştır. Bahsedilen talî yolun yapımı sürecinde ortaya çıkan sorunları, projenin küresel bağlantılarını, bölgeye olan etkilerini ekonomik, sosyolojik ve tarihi boyutlarıyla ele alınmalıdır. Çünkü Osmanlı Arşivi'ndeki belgelerin çokluğu bütüncül bir bakış açısını gerektirmektedir. Bu tezin amacını çalışma aralığı olarak belirlediğimiz 1902-1906 yılları arasında Der'a-Hayfa Demiryolu Hattı'nın yapımıyla Hayfa'nın XX. yüzyılın başındaki sosyal, kültürel ve ekonomik değişimini tetkik ederek bir kazanın tarihi portresini çizmektir.

Demiryolları ve Hicaz Hattı üzerine Ufuk Gülsoy, Murat Özyüksel ve Metin Hülagü'nün önemli araştırmaları bulunmaktadır. Bahsedilen araştırmacıların çalışmalarında kısmen Hayfa Hattı'ndan bahsedildiği için onların bıraktığı yerden kullanılmayan belgeler üzerinden çalışmaya yön verilmiştir. Değerli araştırmacıların Hicaz Demiryolları ve dönemin şartlarıyla ilgili yorumları yeri geldikçe kullanılmıştır. Bu yorumlar ışığında Hayfa-Der'a Hattı'nın önemi şöyle ifade edilebilir; Hayfa-Der'a Şube Hattı Şam ve Medine arasındaki Hicaz Demiryolu'na bir yan yol ile denize ulaşan bir şubenin yapılması arzu edilmiştir. Zira Beyrut ve Şam arasındaki Fransızlara ait hat üzerinden yapılan tonlarca ağırlıktaki inşaat malzemesi için çok yüklü miktarda nakliye parası ödenmiştir. Hicaz Demiryolu'nun yapımına başlanmasından sonra Akdeniz'e açılan müstakil bir çıkış noktası olarak denize kadar uzatılması zaruri hale gelmiştir. 1890 yılında İngiliz şirketine Hayfa-Der'a Hattı yapım imtiyazı verilmiştir. Ancak İngiliz şirketine verilen Hayfa-Der'a Hattı imtiyazı başarısızlıkla sonuçlanmıştı. 1902 yılına gelindiğinde Osmanlı Hükümeti verilen imtiyazı iptal edilerek, hattın tüm haklarını geri satın alarak projeyi kendisi tamamlamıştır.

Hayfa-Der'a bağlantı hattı o dönem için büyük bir projedir. Bu büyük projeyi gerçekleştiren devletin kendi toprakları içerisinde bulunan bir bölgede dahi rahat hareket edemez durumda olması kendi kıta sahanlığındaki deniz ve limanlarını rahatlıkla kullanamaması son dönem Osmanlı Devleti'nin siyasi durumunun bir göstergesidir. Bazı

büyük imtiyazların verilmesi devletin elini ve kolunu ciddi oranda bağlamıştır. Hayfa'dan Akdeniz'e açılan bu demiryolu şubesi ve limanı projesi son dönem Osmanlı ekonomik, siyasi ve askeri hayatının göstergelerinden birisi olmuştur. Bu projeyle devlet kendi imkânlarının yanında dünya Müslümanlarının desteğini de yanına alarak siyasi, askeri, ekonomik olarak merkeze uzak taşralarda varlığını ve otoritesini yeniden tesis edip onları kazanmanın yollarını aramıştır.

Bu çalışma giriş ve üç bölümden meydana gelmektedir. Birinci bölümde Osmanlı Devleti içerisindeki demiryolu tarihi ve Hayfa Hattı'nın yapımına giden süreç ele alınmıştır. Hattın yapımı için siyasi ve ekonomik alt yapıların oluşmasına değinilmiştir. İkinci bölümde ise Hayfa demiryolu inşaatının yapım süreci yapım aşamalarına değinilmiştir. Aynı zamanda teknik anlamda yaşanan sorunlar anlatılmıştır. Üçüncü bölümde ise devletlerarası politikada karşılaşılan sorunlar, İslam dünyasındaki etki ve tepkileri vurgulanmaya çalışılmıştır.

Tez çalışması uzun bir zaman diliminde olgunlaşmıştır. Beklenmeyen bir zamanda ortaya çıkan kovid salgını ve getirdiği içe kapanma tezin hazırlanması sürecini yavaşlatmıştır. Öte yandan tezin gidişatını sürekli ertelenen askerlik ve ardından evlilik sürecimin getirmiş olduğu statü değişimi de kısmen etkilemiştir. Bütün bu gelişmeler öncesinde hazırlamaya başladığım Hayfa Demiryolu Hattı tezimin nihayete erdirilmesi herkesi mutlu edecektir. Zor şartlar altından değerli fikir ve yönlendirmeleriyle beni teşvik eden danışmanım Prof. Dr. Ahmet KÖÇ'e, Anabilim Dalı Başkanım Prof. Dr. Güvenç DİNÇ'e, yine değerli fikir ve düşünceleriyle Doç. Dr. Biray ÇAKMAK'a, yüksek lisans eğitimim sırasında ders aldığım fikirleriyle bizleri yönlendiren kıymetli hocalarıma, sabrından dolayı değerli eşime, aileme ve sevdiklerime teşekkürlerimi bir borç bilirim. Bu çalışmada demiryolunun yapım sürecindeki aşamaları tafsilatlı bir biçimde anlatılmaya çalışılmıştır. Ayrıca çalışmada, araştırma süresi boyunca incelenen kaynaklar ve bunlardan edinilen bağımsız yorumlar ışığında, döneme ilişkin son dönem sentezci yaklaşımlara paralel bir tutumla, ideolojik kaygılar gütmekten araştırma ele alınmaya çalışılmıştır.

Ahmet KARATAŞ

Antalya, 2024

## GİRİŞ

Bu tezin giriş bölümünde anlatılanlar üç ana başlık altında toplanmıştır. Birinci bölümde konumuz çerçevesinde Hayfa'nın genel olarak tarihi, coğrafyası ve sosyal yapısından bahsedilmiştir. İkinci bölümde döneminde yeni bir teknoloji olarak ortaya çıkan demiryolu tarihi ve bu teknolojinin Osmanlı Devleti içerisindeki tatbikleri ve Hayfa-Der'a Hattı ekseninde demiryolu çalışmalarına bakacağız. Son olarak üçüncü bölümde bu tezin yazımında istifade edilen belgelerden ve eserlerden bahsedilmiştir.

İlk olarak Hayfa'dan bahsedecek olursak, Doğu Akdeniz'in önemli liman kentlerinden olan Hayfa tarihi hakkında Hayfa'dan söz eden en eski metin Talmud'tur (İ.S. 1-4.yy.). Şehir, Akdeniz kıyısında, Akka Körfezi'nin güneyinde, Karmel Dağları'nın yamaçlarında kurulmuştur (Meydan Larousse, 1987: 724). Önemli bir coğrafyaya sahiptir. İlk Hristiyan ilahiyatçılardan Eusebios kutsal metinlerde adı geçen tarihsel yerler arasında Hayfa'dan Sykaminos olarak söz etmektedir (Ana Britannica Ansiklopedisi, 1994: 511). Coğrafya olarak ise Hayfa, şimali Filistin'de Akdeniz sahilinde bir şehir olup, Akdeniz'e dik inen Karmel Dağı eteğinde kurulmuş ve tabii bir liman kıyısındadır. İlk dönemlerden itibaren bir liman ve ticaret şehri olarak önem kazanmış, sonradan Osmanlı Döneminde demiryolu ile komşu şehirlere bağlanması da önemini arttırmıştır (Bilge,1998: 41).

Osmanlı Devrinde idari taksimat bakımından Beyrut<sup>1</sup> Vilayeti'nin Akka Sancağına bağlı Akdeniz'e kıyısı olan bir kazadır. 1887 yılında Akka Sancağı, Hayfa Kazası da dâhil olmak üzere Suriye Vilayeti'nden alınarak yeni kurulmuş olan Beyrut Vilayeti'ne bağlanmıştır. Akka Sancağı'nın her biri bir kaymakamın yönetiminde olan ve merkez Akka kazası, Hayfa, Tiberyas, Safet ve Nasıra'dan (Nazareth) oluşmaktadır (Öke,1982: 16). Demiryolunun yapılmasıyla surların dışına doğru gelişen şehrin çevresinde bahçe ve bostanlar vardı. 1892 yılında Hayfa-Şam Demiryolu çalışmaları İngilizler tarafından yapımına başlandı ise de bitirilemedi. 1898 yılında Alman imparator ve imparatoriçesinin ziyareti münasebetiyle buraya bir iskele yapıldı (Bilge, 1998: 42).

Hayfa Kazası 49 köyden müteşekkildir. Hayfa kazasına mülhak nahiye ve kariyelerin alfabetik sıraya göre isimleri şöyledir;

---

<sup>1</sup> Beyrut, Doğu Akdeniz'de Ortadoğu coğrafyasının liman kentlerindendir. Günümüzde Lübnan Devleti'nin başkentidir. Doğu Akdeniz'de batıya doğru uzanan ve üçgen biçiminde Doğu Beyrut ve Batı Beyrut tepelerinden oluşan yarımada üstünde bulunur. Bu bölgenin hemen gerisindeki iç bölgede, kuzeyde Nehr-i Kelb'in ağzından güneyde Nehrü'd Damur'un ağzına uzanan dar bir kıyı ovası üzerine 18 kilometrekarelik bir alana kurulmuş Denize paralel uzanan Lübnan ve Anti Lübnan Dağları'yla çevrilidir (Çelik, 2010: 1).

Aczem, Afiya, Ain Gezal, Ain Huz, Ara, Arara, Atlit, Bacur, Baka El Şarkıye, Beled El Şeyh, Berc, Berika, Betimat, Cara, Cebaa, Ceditun, Cesr El Zerka, Ciza, Daliyet El Kermal Ve Um El Şekef, Daliyet El Ruha Ve Um El Dufuf, Derdara, Feridis, Gabet El Çerkes, Hezira, Kebera, Kefr Ata, Kefr Keraa, Kefr Lam, Kefrin, Kenir, Kerkur, Keysariye, Kira Ve Kimun, Merah, Mezar, Reyhaniye, Sebarin, Sendiyane, Serfand, Sevamir, Şefiya, Tentura, Tira, Um El Alak Ve Mimas, Um El Tut, Um El Zinat, Um Elşaf, Zemarin, Zerganiye' dir (BVS, 1324 (1906-1907): 189). Yukarıdaki isimleri geçen Hayfa Kazası'na bağlı olan nahiye ve kariyelerin fazla olması Hayfa'nın geniş bir coğrafyaya yayıldığıнын göstergesidir salnamelere göre kazanın yüz ölçümü 347.919 dönümden (yaklaşık olarak 380.000 km<sup>2</sup>) ibaret olduğu belirtilir (BVS, 1317 (1899/1900): 293).

Sonuç olarak Doğu Akdeniz limanlarının en önemlilerinden birisi olan Hayfa, XX. yüzyılda devletin kendi imkânlarıyla Akdeniz'e açılan bir kapısı olmuştur. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, Hayfa inkişafa başlamış, Hicaz Demiryolu'nu Akdeniz sahillerine bağlayan Der'a-Hayfa Hattı'nın inşası üzerine ehemmiyeti daha da artmıştır. Osmanlı Devleti'nin son devirlerinde Hayfa, Beyrut Vilayeti'nin Akka Sancağı'na bağlı bir kaza merkezi konumundadır (MEB İslam Ansiklopedisi, 2001: 390). 1917'de İngilizler Filistin'i işgal etmeye başlamış, işgal hareketi 1918'de Hayfa'yı da içine almıştı. 1922'de nüfusunun çoğunluğunu Müslümanlar oluştururken onu Hristiyan ve Yahudiler takip etmiştir. 1948 yılına gelindiğinde İsrail Devleti'nin kurulmasından sonra Müslümanların çoğu Hayfa'dan göç etmeye başlamıştır. Hayfa, bugün halen İsrail'in üçüncü büyük şehri olup ülkenin en önemli ticaret, endüstri ve kültür merkezlerinden biridir.

Giriş bölümünün ikinci kısmında demiryolu teknolojisi ve Osmanlı Devleti'ndeki tatbiklerinden bahsedecek olursak; demiryolu tarihte ilk kez 1550'lerde Alseca'taki Leberthal maden ocaklarında kullanıldı. İlk demiryolu vagonları insanlar ya da hayvanlar tarafından çekilmekteydi. Modern anlamda demiryolunun temeli 1804'te İngiliz mucit R. Trevithick tarafından geliştirildi. Ardından George Stepson başta olmak üzere demiryolu teknolojisi gelişim gösterdi. 1830 yılında Liverpool and Manchester Railway kuruldu. Rocket adını verdiği lokomotifle demiryolu çağı başlamış oldu. 1841 yılına gelindiğinde İngiltere'de 2000 km üzerinde demiryolu döşenmişti. Yapımında büyük ticaret ve yerleşim merkezleri arasında ve düz bir zemin üzerine döşenmekle beraber hat maliyetini arttıracak diğer coğrafi unsurlar, hat genişliği, traverslerin malzeme cinsi gibi faktörler göz önünde tutularak hat döşenmekteydi (Ana Britannica Ansiklopedisi, 1994: 100). Demiryolu yapımındaki bu tarihsel süreçte görülen odur ki taşınan ilk ana öğeler yük ve eşya türünde olmuştur. Bunlara ilerleyen zamanda, insan ve yolcu nakliyatı eklenmiştir. Yukarıda sözünü ettiğimiz Liverpool-Manchester Hattı'nın

hem yolcu hem de yük taşıyan farklı lokomotiflere sahip olması bunun göstergesidir. İngiltere'den sonra diğer Avrupa devletleri Fransa ve Almanya'da demiryolu yapımına başlamıştır. Fransa 1832'de, Almanya 1835'te ilk demiryolu hatlarını yapmışlardır. Bunları 1839'de Avusturya, 1839'da İtalya takip etmiştir (Ergüven,2019: 2).

Avrupa'da demiryolunun bu denli hız kazanmasının nedeni, XVIII. yüzyılın sonu XIX. yüzyılın ilk yarısındaki sanayi inkılabında aranmalıdır. Ortaya çıkan demiryolları ulaşım sahasına sürat, emniyet, ucuzluk getirmesinden dolayı kara yolu taşımacılığını ikinci plana itmiştir. Batı medeniyetinin tekemmülüne zemin hazırlayan demiryollarının ana vatanı İngiltere'dir. (Öztürk,1987: 1). Amaç ve kullanıldıkları alanların yaygınlaşması zaman içerisinde diğer Avrupa ülkelerine de sirayet etmiştir. Dünyadaki demiryolu uygulamalarına bakacak olursak kısaca şöyledir; Amerika'da birçok Avrupa ülkesinden daha önce 1829'da Asya ve Avustralya'da 1853, Afrika Kıtası'nda ise 1856'da demiryollarının yapıldığı görülmüştür (Ergüven,2019: 2).

Yine Demiryolu teknolojisinin Osmanlı Devleti içindeki uygulamalarına bakmaya devam edecek olursak, dünyada meydana gelen bazı teknolojik ilerlemeleri, Avrupa ile aşağı yukarı eş zamanlı olarak takip ve transfer çalışmalarına başlamıştır. Akyıldız'a göre dünyada modern demiryolunun başlangıcı olarak 1830'ların başı kabul edildiğinden, demiryolu teknolojisinin önemi Osmanlı dünyasında Sultan Abdülmecit devrinde kavranmaya başlamıştır (Akyıldız, 2000: 313). Daha sonra Sultan Abdülaziz devrinde bu algı ve düşünce devam ettirildi. Doğal olarak Sultan II. Abdülhamit devrinde demiryolu yapımı bir gelenek halini almış durumdaydı. Bu dönemde Sultan II. Abdülhamit önceden yapılan hatlarla ilgilendiği kadar demiryolu siyasetine, yenilerini yaptırılarak hayata geçirme politikasını izlemiştir. Anadolu, Rumeli, Suriye ve Arabistan bölgelerine demiryollarının yaptırılması Osmanlı coğrafyasını merkeze bağlama çabasıdır (Kara, 2011:465).

İmparatorluk topraklarında İzmir-Aydın demiryolunun yapımından önce İngilizler tarafından 1856 yılında İskenderiye-Kahire hattı açılmıştır<sup>2</sup>. Sonrasında 1856-1860 Köstence-Çernovoda hattı inşa edilmiştir (Uzuntepe,2000: 2). Osmanlı Devleti'nin Anadolu topraklarında yapılan ilk iki demiryolunun başlangıç noktası ise İzmir'dir (Kolay,2017: 90). Bunu Fransızların Osmanlı Devleti içerisindeki stratejik demiryolu hatları olarak Yafa-Kudüs

---

<sup>2</sup> Türkiye'de ilk kullanılmaya başlanan lokomotifler, yapım imtiyazını alan şirketler tarafından ülkeye getirilmiştir. Bu malzemelerin ücretlerini anlaşmalara göre Osmanlı Devleti satın alınmıştır. Osmanlı coğrafyasında ilk demiryolunu İngilizler yaptığı gibi ilk kullanılan lokomotiflerde İngiliz yapımıdır. 1875'te Nafia Nezareti'ne sunulan raporda, New Castle'da üretilmiş Stephenson tipi lokomotifler alınmasından bahsedilir. Bu araçlar iki dingil ve tek silindir özelliğine sahiptir (Kâhya, 1988:217).

Hattı (87 km), Beirut-Şam Hattı (247 km), Şam-Halep Hattı (420 km) takip etmiştir<sup>3</sup> (Kâhya,1988: 212; Uçarol,1995: 390). Bu denli yabancı devlete ait demiryolu yapımının nedeni olarak Osmanlı Devleti'nin yüklü dış borçlar gösterilebilir. Bu nedenle aldığı borçlar karşılığında yapılacak olan demiryolu güzergâhındaki devlet arazileri karşılıksız verilmesi olarak gösterilebilir (Köç, 2018:375).

II. Abdülhamit'in demiryolu politikası babasının başladığı demiryolu politikasına devam etmek arzusundaydı bunda bilhassa stratejik mülahazalar başta geliyordu. Bunun yanında demiryollarının faydaları bilinmekle beraber inşası faaliyetine hemen başlanamamıştır. Bunun sebebi devletin mali kudretinin memlekette bir demiryolu şebekesi kurulmasına yetmemesiydi (Sertoğlu, 2011: 3360-3361). Yapılacak hatların belirlenmesi diğer önemli bir husustu. Bunun için Bağdat Demiryolları'nın yapım düşüncesi ise, Osmanlı devlet adamlarının 1870'li yıllarda İstanbul'u Bağdat ve Basra'ya bağlayacak olan bir demiryolu düşüncesinde olmalarıydı. Dönemin Bağdat valisi Mithat Paşa'ya göre Bağdat'ta yapılacak demiryolu ile Süveyş'in kapadığı ticaret yolu, bu şekilde devletin eline geçebilirdi (Yavuz, 2010: 6).

Hicaz Demiryolu fikri ilk kez 1874 yılında daha sonra 1886'da Osmanlı subayları tarafından ileri sürülmüştür 1890 yılına gelindiğinde Hintli bir Müslüman bunu yinelemiş, 1898'de Bâbiâli, projeyi tetkike başlamıştır (Koloğlu, 2021: 207). Anadolu-Bağdat Demiryolu'ndan sonra Şam-Hicaz arasındaki bu büyük ve uzun yolculuğun Akdeniz'e açılan iki kapısından biri Beirut diğeri Hayfa olacaktır. Bu hattın yapımı için gerekli tüm çalışmalar çalışmamızda irdelenmekle beraber Beirut-Şam Demiryolu örneği gibi Der'a-Hayfa Hattı'nın yapımı çeşitli yönlerden anlatılmıştır. Hayfa Hattı'nın yapımı için Osmanlı Devleti Philing'in imtiyazını yenilemiş ve o yılın sonunda *Suriye Osmanlı Demiryolu Şirketi* kurulmuştur. Fakat kilometre teminatı da alamayan şirket 1892 yılında demiryolunu ancak 8 km. döşeyebilmiştir. Daha sonra malî yetersizlikten dolayı inşaata ara verildi. 1900 yılında ise İngiliz büyükelçisinin yoğun çabalarına rağmen Osmanlı Hükümeti tarafından hattın inşası sonlandırıldı. Demiryolu hattı nihayet inşaat malzemeleriyle birlikte satın alınarak 1905'te tamamlanarak Der'a-Hayfa'ya bağlanabildi (Gülsoy, Ochsenwald, 1998: 443).

Yukarıda bahsettiğimiz Hicaz Hattı'nın yapımının gündeme gelmesi ve inşaatının

<sup>3</sup> 1898 yılı Osmanlı Asya'sı demiryolları: İngiliz hatları İzmir-Aydın Hattı 373 km., Mersin-Adana Hattı 67 km. toplam 440 kilometredir. Fransız hatları: İzmir-Kasaba Hattı 512 km., Yafa-Kudüs Hattı 87 km., Beirut-Şam Hattı 247 km., Şam-Halep Hattı 420 km. olmak üzere toplam 1266 kilometredir. Alman hatları ise: Haydarpaşa-İzmit Hattı 91 km., İzmit-Ankara Hattı 485 km., Eskişehir-Konya Hattı 444 km. olmak üzere toplam 1020 kilometredir. Bu tarihte Alman ve İngiliz hatları faaliyette olup, Fransızların Suriye bölgesindeki bazı hatları yapım aşamasındadır.

başlamasından itibaren bu gelişmelerden İngiltere fevkalade telaşlanmıştır. İngiltere'nin endişelerinin altında yatan nedenler ise şöyle açıklanabilir;

Doğu Akdeniz coğrafyası, tarihin ilk devirlerinden itibaren jeopolitik ve stratejik önemini korumuştur. Sanayi Devrimi'ni gerçekleştirmiş Avrupa ülkeleri mevcut yer altı ve yer üstü zenginliklerini iyi değerlendirip XIX. yüzyılın başından itibaren Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu siyasi ve ekonomik bunalımlardan oldukça istifade etmişlerdir. Osmanlı Devleti'nin mali, siyasi, askeri zafiyetlerinin arttığı dönemde çeşitli sermayelerle, girişim ve ekonomik yatırımlarla Osmanlı coğrafyasını temel alan yeni politika seçeneklerini uygulama başladılar. Bu teşebbüsler doğal olarak Avrupa devletleri arasında Doğu Akdeniz'deki çıkarları göz önüne alındığında büyük bir rekabeti beraberinde getirdi. Napolyon'un Mısır seferiyle başlayan, Akdeniz'in Hindistan'a giden yol üzerindeki stratejisi ortaya çıktı. Bu keşif İngilizlerin Doğu Akdeniz Havzası üzerindeki sömürgelerine ve menfaatlerine ters düştüğünden İngiltere'yi bir hayli tedirgin etmiştir. Bu çerçevede İngiltere ve Fransa Akdeniz dünyasında kendileri için tutunacak alanlar elde etme çabalarına girmişlerdir. Bu çıkarlar neticesinde XIX. yüzyıl boyunca politikalarının ana çizgisi zaman zaman Osmanlı Devleti'ni güçlendirme görünümü sergileme, yer yer destekleme, yeri ve fırsatı geldiğinde de parçalama yönünde olmuştur (Görgeç, 2013: 2).

XIX. yüzyılın son çeyreğinde Süveyş ve Kıbrıs'a yerleşmiş olan İngiltere, Doğu Akdeniz'deki çıkar ve menfaatleri için Osmanlı Devleti içerisinde yabancı unsurların varlığını istemiyordu. Onu desteklemeyi kendi politikasına daha uygun görmekteydi. İngiltere Akdeniz'i kontrol altına almak için Kıbrıs ve Girit adaları üzerinde bir süredir çeşitli emelleri vardı. 1878 yılında Kıbrıs'ın İngiliz İdaresi altına girmesi bu emeller için önemli bir adım olarak görülmektedir. İngiltere, Doğu Akdeniz'de Rusya ve Fransa'nın hâkimiyet kurma gayretlerinin önünde bir engel oluşturma çabası içinde olmuştur. Bunun yanında İngiltere Akdeniz'de özellikle Doğu Akdeniz'in Mezopotamya ve Basra Körfezi üzerindeki çıkarlarına yoğunlaştığı görülmektedir. Fransa ise Kuzey Afrika ve Ortadoğu'da bazı bölgelere yoğunlaşmış ve İngiltere ile çatışma içerisine girdiği görülmüştür. Fransa Mısır, Kızıldeniz, Suriye ve Basra Körfezi'nde nüfuzunu güçlendirmenin gayreti içindeydi. İngilizlerin bölgede tutunamamalarında bu başarısızlıklarının yanında II. Abdülhamit'in İngilizlere olan güvensizliği ve Fransızların Suriye'de etkili bir nüfuza sahip olmaları gelmektedir (Yavuz, 2010: 12). Bu rekabet ortamında Osmanlı Devleti'nin yeni müttefiki olarak ortaya Almanya'yı çıkardı. Birlikte ticari, ekonomik, siyasi ve askeri ilişkilerin gelişmesine zemin hazırladı. Bunun yanında Bağdat ve Hicaz Demiryolu Projeleri Doğu Akdeniz'de yeni gelişmelere yol açmıştı. Yeni büyümekte olan, ön plana çıkan beldelerin başında Hayfa gelmekteydi ve bu

gelişmeler Hayfa üzerine izlenecek politikaları anlamamız için oldukça önemlidir.

Yukarıda bahsedilen Doğu Akdeniz ve Hicaz Demiryolu boyutunda Avrupalı büyük devletlerin çıkar mücadelesine karşı Osmanlı Devleti'nin bu hattın yapımı gerekçelerine bakıldığında Arap Yarımada'sı ve Kızıldeniz'e kolayca asker sevki ve bir Hristiyan devletin istilasına karşı düşünüldüğü aşikârdır. Resmî olarak devlet, hacıların seyahatini kolaylaştırmak motifini dünyaya ilan ederek bir anlamda engelleme çabalarını etkisiz hale getirmeye çalışmıştır (Öztuna, 2019: 102).

Osmanlı Devleti'nin Batı tekniği ve sermayesine başvurmadan demiryolu yapma teşebbüsü Avrupalılar tarafından alaycı ifadelerle karşılanmıştır. Buna karşın demiryolu projesi tamamen yerli kaynaklar ve yerli işgücü ile gerçekleştirilebilmiştir (Engin,2005: 41). Bunun yanında Mülkiye Mühendis Mektebi mezunlarının yarısı, üç yıl müddetle ve 1000 kuruş aylıkla Hicaz Hattı'nın yapımında çalıştırılmıştır. Böylelikle genç mühendislerin demiryolu teknolojisini yerinde tetkik ve etüt etme fırsatı bulmuşlardır (Eraslan,2019: 270). Tezin konusunu oluşturan Hayfa-Der'a Hattı, XX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin en büyük projesi olan Hicaz Demiryolu Hattı'na yan yol olarak ilave edilmiştir. Hicaz Demiryolu'nun Akdeniz'e bağlantısı olmadığından gemilerle getirilen inşaat ve demiryolu malzemeleri Beyrut Limanına indiriliyor, buradan da külfetli nakliye ücreti ödenerek Fransız Beyrut-Şam-Havran Demiryolu vasıtasıyla Şam'a sevk ediliyordu. Oysa Akdeniz'e çıkacak yeni bir bağlantı demiryolu hattıyla Hicaz Demiryolu hem nakliye masraflarından hem de Fransız demiryoluna bağlı kalmaktan kurtarılacaktı. Böyle bir çıkış içinde en uygun yer, Hayfa iskelesidir. Müzeyrib'ten Hayfa'ya kadar döşenecek raylar öncelikle Hicaz Demiryolu'nu dolayısıyla da Hicaz bölgesini ve Suriye'yi Akdeniz'e bağlayacaktır (Gülsoy, 1994: 130).

Şam-Der'a Hattı inşası 1903'te tamamlandı. Daha sonra bu hat (1905 yılında) Hayfa limanına bağlandı. Bunun üzerine Fransız Beyrut-Şam-Müzeyrib hattının gelirlerini olumsuz etkileyeceği iddiasıyla şirket, Osmanlı Hükümeti'nden tazminat talep etti. Osmanlı Hükümeti, 3.4 milyon frank tazminat ödemeyi kabul ederek şirkete, Şam'dan Halep'e uzanan bir demiryolu imtiyazı da verdi. Bu şekilde Bağdat Hattı'na Hicaz Hattı bağlanmış olacaktı (Yavuz, 2010: 52).

Hayfa-Der'a şube hattı Hicaz Demiryolu'nu bir yan yol ile denize bağlamayı hedeflemiştir. Bu sayede hem Fransızlara ödenen taşıma maliyetleri azalacak hem de iç kesimlerin mallarının kolayca limana ulaştırılması sağlanacaktı (Özveren, 1994: 78). Hayfa'dan Akdeniz'e açılan bu demiryolu şubesi ve limanı projesi son dönem Osmanlı ekonomik, siyasi ve askeri hayatının müşahhas olarak bir bağımsızlık ve özgürlük hareketinin en büyük göstergesidir. Bu projeye devlet kendi imkânlarını yine kendi oluşturduğu olanaklarla

destekleyip siyasi, ekonomik ve askeri olarak merkezi otoritenin taşrada yeniden varlığını hissettirmesi ve yeniden mevcudiyet kazanması yolunda atmış olduğu adımı gösterir.

Hayfa Demiryolu Hattı, liman projesiyle birlikte düşünülmüştür. Ancak modern limanın inşa edilmesi Hayfa'da çok pahalıya mal olacağı anlaşıldığından liman yerine eski iskelenin yenilenmesine karar verildi (Gülsoy, Ochsenwald, 1998: 441-445). Hayfa iskelesi su seviyesinden 4,5 metre yükseklikte, 320 metre uzaklıkta inşa edildi. İskele daha çok demiryolu malzemesinin indirip, yüklenmesine aracılık etmek için iskeleye yakın bir mesafede bulunan taş ocağından çıkartılan taş bloklar kullanıldı. Fakat bölgedeki aşırı fırtına ve denizin yükselmesi iskeleyi hırpalayıp tahrip ettiğinden, buna ek olarak iskeleye bir dalgakıran yapımı da bu zamanda gündeme geldi. Planlanan dalgakıran mali zorluklardan dolayı peyderpey hayata geçirildi. Dalgakıranın yapım maliyeti planlanan meblağdan daha fazlaya mal olduğu görülmüştür. Diğer yandan liman ve iskele yapımı için görüşmeler devam etmekteydi. Bu sırada başmühendis Meissner Paşa limanın yapımının yabancı şirkete bırakılmamasını Hicaz Demiryolu İdaresi tarafından üstlenilmesi ve daha sonrasında Hicaz Demiryoluna bağlı kalması gerektiğini ısrar etmiştir (BOA, MV. 132/7). İnşaatın yabancı bir şirkete ihale edilmesi halinde Beyrut limanı ile rekabet içerisine gireceği ortaya ücret sorunlarını çıkaracağını ifade ederek bu inşaatın devlet eliyle yapılmasını ve devlet tarafından işletilmesini talep etmiştir.

Hicaz Demiryolu'nun inşa sebepleri arasında her yıl hac farızasını için binlerce Müslüman kutsal topraklara gidiyor olması vardır. Bu aynı zamanda dünya kamuoyundaki Müslümanların bağışlarıyla yapılan yatırımın birliktelik ve kutsal bir projeye olan bağlılıklarını zinde tutmak için önemliydi. Develer veya denizyoluyla uzun yıllardan beri devam eden hac yolculuğundaki yaşanan sıkıntılar iklim koşullarının zorluğu, yolculuk süresinin uzunluğu, bulaşıcı hastalıklar, saldırılara karşı çok önemli bir kolaylık oluşturacaktı. Böylelikle Haydarpaşa'dan binen hacılar beş gün gibi bir sürede kutsal topraklara varabileceklerdi. Müslüman hacıların yanında Kudüs'e gidecek olan gayrimüslimlerde denizyoluyla Hayfa'ya gelip oradan demiryoluyla Kudüs'e taşınmıştır. Böylece hem Müslüman hem gayrimüslim tebaanın memnuniyetini kazanmıştır.

Yukarıda bahsettiğimiz dini gerekçelerin yanında projenin asıl ve en önemli sebebi askeri ve siyasi nedenler gelmekteydi. Fakat bu denli büyük bir teşebbüs tek başına bu amaca hizmet edecek şekilde kamuoyuna tanıtılamadı. Hindistan yolunun güvenliği için Süveyş Kanalı son derece önemliydi ve Süveyş Kanalı'na olan ihtiyacının ortadan kalkacak olması ticaret yollarının Osmanlı Devleti kontrolüne geçecek olması devletin elini kuvvetlendirmekteydi. Bu tür kutsal topraklara giden önemli teknolojik hizmet, padişahın

saygınlığını da arttırmaktaydı. Osmanlı Devleti üzerindeki hasta adam izlenimini ortadan kaldırmak için önemli bir argüman olarak Sultan II. Abdülhamit'in saltanatının son yıllarında giriştiği teşebbüs Panislamizm'e verdiği önemi göstermektedir. Padişahın şahsi serveti ve dünya Müslümanlarının mali yardımıyla tamamlanan bu eser, hacıların din farızasını yerine getirmelerini kolaylaştırdığından, halifeye İslam âleminde büyük bir itibar sağlamıştır. I. Dünya Savaşı'nda İngilizlerin bu demiryolunu tahrip etmiş olmaları pek manidardır (Kuran, 2013: 97). Buna karşın İngiliz sömürsündeki Müslümanlar, halifeye minnet ve şükran duygularını gönderdikleri mektuplar, telgraflar, yazdıkları şiirlerle ifade etmişlerdi (Eraslan,2019: 272).

Demiryolu ile aynı zamanda bölgedeki iç isyanlara karşı asayişin sağlanması için hızlı bir şekilde asker sevkياتının yapılabilecek olması askeri yönden son derece mühimdi. Osmanlı Devleti'nin İslam dünyasındaki liderlik vasfının devam etmesi, Hicaz Bölgesi'nin elde tutulmasının taşıdığı önem de göz önünde bulundurulursa bu yönüyle demiryolu, bölgede Osmanlı Devleti aleyhine bozulmakta olan kuvvet dengelerini değiştirmek ve mahalli güçlerinde etkisini zayıflatmak suretiyle askeri ve siyasi otoriteyi güçlendirecekti (Karaman, 1997: 77).

Hayfa-Der'a Hattı'nın iktisadi sonuçları hızlı bir zamanda kendini göstermiştir. Ziraat ve ticaret bakımından en önemli araçlardan birisi olarak kabul edilen tren yolunun geçtiği topraklarda servetin, sanayinin ve nüfusun artmasına olanak sağlayıp hız kazandırdığı bir gerçektir. Asya'da ve Avrupa'da bulunan topraklar arası ticari faaliyetleri sekteye uğratmadan tutarlı bir şekilde demiryolu hattı kullanılmak istenmiştir. Demiryolundaki yolculardan alınacak sefer ücretleri de ekonomiye katkı sağlayacaktır.

Nakliyat konusunda ciddi bir kolaylık sağladığından konumuzla yakından ilgili olan Hayfa tren hattı ve limanının bundan sonra çok daha önem kazanacağı görülmektedir. Bu işin finansmanı ve gerekli mali kaynağın sağlanması çeşitli kalemler altında kısaca şöyle toplanabilir. Ziraat Bankası'ndan alınan krediler (BOA. BEO. 1883/141179), bağış işlerinin tertibi için kurulan inayet komisyonlarının inayet biletlerinden, yurt içinden, yurt dışından gelen bağışlar, padişah ve devlet erkânının bağışları, vilayet, sancak ve kaza bağışları, bireysel olarak Müslüman ve gayrimüslim halk tarafından yapılan bağışlardan oluşmaktadır (Gülsoy, 1994: 64).

Üçüncü olarak istifade edilen belge ve eserlerden bahsedecek olursak; Başbakanlık Osmanlı Arşiv (BOA) belgelerinde Hayfa Demiryolu Hattı inşaatı için tafsilatlı vesikalar mevcuttur. Arşiv belgelerindeki türlere göre çalışmanın içeriğinin şekillenmesinde en önemli unsur olmuştur. Belgelerin tasnif ve okuma aşamasında çok farklı ayrıntılara rastlanmakla

beraber Hayfa-Der'a Hattı yapımı düşüncesinin ortaya çıkışı, satın alma, yapım ve işletme süreçlerine dair belgeler ağırlıklıdır. Dağılım ve içerikleri şöyledir;

#### **Meclis-i Vükela Mazbataları (MV)**

Bu mazbatalarda bugünkü “Bakanlar Kurulu” hüviyetinde olan mecliste Hayfa-Der'a Demiryolu'nu ilgilendiren satın alımı işlemleri, inşaat süreci, idari, mali işlemlere dair işleyişlerin bu mazbatalara yansıyan belgelerinden istifade edilmiştir.

#### **Plan Proje Kroki, (PLK.p) / Haritalar (HRT.h)**

Bu bölümünde bulunan kataloglardaki Der'a-Hayfa Hattı'yla ilgili çeşitli yol, topoğrafya, güzergâhlara ait belgelerden istifade edilmiştir.

#### **Maliye Nezareti Defterleri (ML.d)**

Arazi sorunları ve güzergâh üzerindeki tapu ve senetler bu tasniftedir. Bölgedeki eski eser ve hat üzerindeki kaplıcalar hakkında bilgi vermektedir. İmar, bayındır ve finansal konular hakkında bilgi veren belgelerden istifade edilmiştir. Bu defterlerde; ML.EEM. - Maliye Nezareti Emlakı-i Emiriyye Müdüriyeti, ait belgeler kullanılmıştır.

#### **Bâb-ı Âlî Evrak Odası Evrakı (BEO)**

Demiryolu ihale işlemleri, gelir-gider ve bütçe tesviye işlemleri, yatırım planlamaları, terfiler askeri görevlendirmeler, askeri ihtiyaçlar hakkında en fazla belgenin bulunduğu tasnif olmakla beraber yapım aşamasında karşılaşılan sorunları ifade etmektedir. Buna ilişkin hat üzerindeki muhtelif sorunların çözümüne dair fikirler bu tasnifte olup bu belgelerden istifade edilmiştir. Bu defterlerde; BEO - Bâb-ı Âlî Evrak Odası, bölümlerine ait belgeler kullanılmıştır.

#### **İradeler Tasnifi/Fonları (İ.)**

Hayfa hattının Hükümet tarafından satın alınma süreci, İngiltere sefiri ile satın alma pazarlığı yaşanan sorun ve krizler bu tasnifte mevcuttur. Demir yolu şirketi tarafından talep olunan 200 bin İngiliz Lirası ile hükümeti seniyye teklifine dair pazarlıklar bu tasnifte bulunmaktadır. Hat yapımında çalışan personel işlemleri, demiryoluna ek yapılan rıhtım, liman, tünel, köprü inşaatları hakkında ayrıntılı belgeler buradadır. Demiryolu imtiyazına ilişkin yabancı devlet ve devlet adamları ile yapılan görüşmeler mevcuttur. Yapım süreci ile ilgili inşaat bilgileri, hattın satın alım işlemleri, para ve malzeme tedariki için yapılan işlemler ve

mukavelenameler Yusuf İlyas Efendi'ye verilen inşaat imtiyazına dair mukavelename bu fonlarda karşımıza çıkmıştır. Bu fonlarda; İ.MMS - İdare Meclis-i Mahsus, İ.DH.- İrade Dâhiliye, İ.HUS. - İrade Hususi, İ.TNF. - İrade Ticaret ve Nafia, bölümlerine ait belgelerden istifade edilmiştir.

#### **Dâhiliye Nezareti Belgeleri (DH.)**

Demiryolu yapım çalışmalarıyla ilgili çeşitli tahkikatlara dair belgeler mevcuttur. Demiryolu hattının uğradığı çeşitli zorluk ve engellemelere ait tehlikeler bunlara dair alınan önlemler bu tasniftedir. Bölgedeki fosfat ihracatına dair bilgilere burada rastlanılmıştır ve bunlardan istifade edilmiştir. Nezarete gelen Hayfa-Der'a Demiryolu ile ilgili tahrirat/tezkire ve arzuhaller burada geçmektedir. Bu belgelerde; DH.MKT. - Dâhiliye Mektubi Kalemi, DH.İD. - Dâhiliye İdare, bölümlerine ait belgeler kullanılmıştır.

#### **Hariciye Nezâreti Belgeleri (HR.)**

Demiryolu teknolojisi Avrupa'da cereyan etmiş ve ona bağlı teknoloji orada üretilmekteydi. Buna bağlı olarak çeşitli sefir ve sefarette geçen yazışmalar, yabancı firmalar kumpanyalar ile olan yazışmalar bölgedeki yabancı devlet adamlarının raporları Hariciye Nezâreti'ne gelen talepler, Hariciye Nezâreti ile Londra Sefareti ve İngiltere Hükümeti arasında Hayfa-Der'a Demiryolu'na ait yazışmalar burada geçmektedir. İngiltere'den satın alınan çeşitli ürünler kayık, kömür vb. Donald & Co. Mühendislik Şirketi ve James T. Donald & Co. Makine İmal Şirketi ve James Macgill şirketlerinden alınan makineler üzerine yazışmalar kumpanyaları konu alan yazışmalar diplomatik müzakereler, idari mülki yazışmalar yabancı neşriyattaki haberler Mösyö Piiling ile olan yazışmalar tezkireler, telgraf, mektup, posta işlemleri ve Mösyö Hills'in bilhassa İngiltere ile olan tahriratları bu tasnifte mevcuttur. İnşaat malzemeleri ağırlıklı olarak yukarıda ismi geçen şirketlerden temin edildiği görülmüştür. Lokomotifler, yolcu eşya vagonları, raylar, traversler, cıvata, çelik levhalar, tren makasları, torna makineleri planya bu ithal edilen ürünlere birer örnektir<sup>4</sup> (Y.MTV. 229- 62). Bu tasnifte; HR.İD. - Hariciye Nezareti İdare, HR.SFR.3 - Hariciye Nezareti Londra Sefareti. Bölümlerine ait belgeler kullanılmıştır.

#### **Yıldız Sarayı Arşivi Defterleri (Y.)**

Sultan II. Abdülhamit tahta çıkışından bir süre sonra ikamet mahalli olarak Yıldız

---

<sup>4</sup> İlgili belgede yapılan kontratlar ve sözleşmeler mevcuttur. Satın alma işlemleri ile ilgili Hamidiye-Hicaz Demiryolu Komisyonu'nun toplantısında cereyan eden işlemlere burada bahsedilmiştir (Y.MTV. 260/94).

Sarayı'nı seçmiş ve buradan devleti idare etmiştir. Bu dönem içerisinde Hicaz Demiryolu'nu ve Hayfa-Der'a Hattı'nı konu alan personel tayinleri, görevlendirmeler, nakil işlemleri diğer önemli tahrirat ve raporlar buradadır. Aynı zamanda köprü inşaatlarına dair vesikalar, gerekli satın almalar personel işlemleri ile ilgili, arşiv belgelerinde yapıma ait teknik özellikler ve hat üzerindeki detaylı inşaat işlemleri, merkezî hükümet tarafından verilen izinler atamalar, gibi pek çok bilgiyi ihtiva eden belgeler bulunmaktadır. Bu tasnifte; Y.MTV.-Yıldız Mütenevvi Maruzat, Y.PRK.TNF.-Yıldız Perakende Ticaret ve Nafia Nezaretî Maruzatı, Y.PRK.KOM. Yıldız Perakende Komisyonlar Maruzatı, Y.PRK.ASK-Yıldız Perakende Askerî Maruzat, Y.EE.-Yıldız Esas Evrakı, Y.PRK.HR.-Yıldız Perâkende Hariciye Nezaretî Maruzatı, Y.PRK.TKM.-Yıldız Perâkende Tahriratı Ecnebiyye ve Mabeyn Mütercimliği, Y.PRK.UM.-Yıldız Perâkende Umumi, Y.PRK.BŞK.-Yıldız Perâkende Başkitabet Dairesi Maruzatı, Y.MTV. Yıldız Mütenevvi Maruzat. Bölümlerine ait belgeler kullanılmıştır.

Çeşitli Yıldız Sarayı Arşivi Defterleri'nde Hayfa-Der'a Hattı'nın muhtelif konularla bire bir ilgili belgeler, bölgedeki çıkar güçlerinin çekişmelerine dair bölümler mevcuttur. Fransızlar tarafından işletilmekte olan Beyrut liman ve rıhtım şirketiyle olan münasebet ve rekabetten bahsedilmiştir. Anadolu-Bağdat, Bağdat-Hicaz demiryolu ağının Akdeniz'e açılan önemli projesi, arşiv belgelerindeki ayrıntılı belgeler çerçevesinde şekillenmiştir. Bu çalışmayla uzun bir döneme yayılan geniş bir coğrafya içerisinde yer alan projenin mahalli olarak bölge halinde çalışıldığı zaman gerçek öneminin ve gerek amacının ne olduğu gerçeği bilimsel olarak daha net bir biçimde gün yüzüne çıkaracağı kesindir. Bilhassa bölgedeki Fransa, İngiltere ve Almanya'nın nüfuz mücadelesi bölgedeki gerilimi arttırmaktaydı, XIX. Yüzyılın sonunda Fransa, başta Suriye ve Lübnan olmak üzere Osmanlı Devleti'nden önemli menfaatler elde etmişti. Osmanlı kamu borçlarının yarısından çoğu Fransız yatırımcılarının elindeydi. Fransız hükümetleri kendilerinde Katolik kilisesini koruma hakkını görüyorlar, Fransız misyonerleri özellikle Lübnan ve kutsal topraklarda, okul, hastane ve diğer kurumlardan oluşan bir ağ kurmuşlardı. Osmanlı Devleti'ndeki askeri, siyasi ve ekonomik nüfuz mücadelesi Fransa'yı yakından ilgilendirmekteydi (Tunç,2008: 289).

Osmanlı Hükümeti tarafından kendi topraklarında kendi hükümler alanında verilen tavizler XIX. yüzyılın son çeyreğindeki izlediği muvazene politikası çerçevesinde her zaman rahat hareket edememiş elini kolunu bağlamıştı. Olaylara devletin mevcut gücünün el verdiğince cevap verilebilmişti. Osmanlı Devleti Suriye Vilayeti'ndeki Doğu Akdeniz'de İngiltere, Fransa, Almanya arasındaki yaşanan çekişmelerle beraber bölgenin günümüzde dört farklı ülkeye ev sahipliği yapması ve hala paylaşılamayacak kadar kıymetli olması tezimizin konusu olan Hicaz Demiryolu Hayfa Hattı ve bu hat çerçevesinde gerçekleşen mücadelenin

günümüze kadar akseden parçalarıdır. Hicaz Demiryolu Osmanlı-Müslüman çalışması olup tümüyle benzersiz bir tasarıydı.

Osmanlı Devleti bu hattın yapımında tümüyle kendi işgücünü, ekonomik kaynaklarını kullanmak suretiyle inşaata başlamıştı. II. Abdülhamit'in ilk olarak Almanya ile yapılan Bağdat Demiryolu Hattı görüşmeleri esnasında gündeme getirdiği proje, aslında padişahın uzun zamandır hayalini kurduğu bir proje olarak görülmüştür. Bu projeye Osmanlı Devleti'nin saygınlığını, devlete olan güveni arttırarak, iç ve dış dünyada izlenimin olumlu yönde değişmesine vesile olacaktır. Alman mühendis, Heinrich August Meissner teknik yönetimin başına getirildi. Heinrich August Meissner muazzam teknik tecrübesi, Türk dilini, Osmanlı Devleti ve onun bürokrasisini çok iyi bilmesi nedeniyle bu hattın inşası emanet edildi. Meissner, 8 yıl içerisinde Şam'dan Medine'ye Hayfa-Der'a Hattı da dâhil Hicaz Demiryolu'nun inşasını ve açılışını başarmıştır (Kürekli, 2010: 250).

II. Abdülhamit'in izlediği Panislamist siyasetinin de önemli bir parçası olması nedeniyle Müslümanlarında isteyince neler başarabileceğinin en büyük göstergesi haline girmiştir. Ortaya çıkan başarı karşısında devletin güveni ve itibarı kuşkusuz artmıştır. Büyük ve kapsamlı bir çalışma olan Hicaz Demiryolu Hattı'nın bölgeye kattıkları pek kısa zamanda ekonomik sosyal, imari gelişmeler meydana getirmekle beraber etkileri günümüze kadar devam etmiştir. Bu büyük projenin küçük fakat önemli bir güzergâhı olan Hayfa-Der'a Hattı sınırlı arşiv belgeleri ve belli bir süre içerisinde olabildiğince tafsilatlı bir çalışma ortaya koyulmaya çalışılmıştır.

Hicaz Demiryolu Projesi'nin başlarında planlanmayan Hayfa Hattı 1895 yılında bir İngiliz şirketine imtiyazı verilmiş<sup>5</sup> (Y.PRK.PT. 18-118) hattın yapımı sözleşme süresince bitirilemeyince anlaşma yenilenmiş fakat tüm bunlara rağmen başarısızlıkla proje yarım kalmıştır. Daha sonra ana hatta dâhil edilip yapılmaya başlanmıştır. Önceki çalışmalarda bire bir Hayfa Hattı ele alınmamakla beraber en kapsamlı çalışmalardan olan Ufuk Gülsoy'un "Hicaz Demiryolu", Metin Hülagü'nün "Bir Umudun İnşası, Hicaz Demiryolu", Murat Özyüksel'in "Hicaz Demiryolu" çalışmalarında kısmi olarak bahsedilmiştir.

Osmanlı Devleti'nde yıllık olarak hazırlanan Hayfa Kazasının da içinde bulunduğu çeşitli tarihlerdeki Beyrut Vilayet Salnamelerinden azami ölçüde istifade edilmiştir. Buradaki bilgi ve veriler Hayfa-Der'a Hattı'nın yapımına ışık tutmuştur. Diğer yandan yapılan literatür incelemesinde, Doğu Akdeniz liman kentleri veya doğrudan Hayfa'ya yönelik çalışmalar kısmi olarak olsa da bu çalışmalarda Hayfa-Der'a Demiryoluyla doğrudan ilgili bir çalışma

---

<sup>5</sup> Hayfa'dan Şam'a giden şimendifer hattı imtiyazının İngiliz şirketine ihale edildiğini bildiren 1898 tarihli telgrafname.

araştırmalarda geçmemektedir. Bu çalışmada Hayfa-Der'a Hattı ekseninde Hayfa'ya özgü bir çalışma yapılmıştır.

Bu çalışmada mevcut ikilemlere ve çelişiklere netlik kazandırmak mevcut eksiklikleri gidermeye yöneliktir. Tüm bunlar dönemin arşiv belgelerinden faydalanılmış buna ek olarak yazılan tetkik eserlerden istifade edilmiştir. Çalışmanın sınırları bakımından Hayfa bölgesinden hareketle Doğu Akdeniz'de 1900-1908 tarihleri arası gerçekleşen demiryolu teknolojisinin Osmanlı Devleti içerisindeki payı, buna bağlı olarak ekonomik kalkınmayı, devleti bu projeye sürükleyen sebepleri bu çalışmanın genel hatlarıdır. Merkezi otoritenin taşradaki etkinliğini arttırma çabası çalışmanın genel çerçevesidir. Çalışmamızın hudutları dışında kalan diğer bölgesel sorunlar ve ülke politikalarına değinilmemiştir.

### **Araştırmalar**

Ufuk Gülsoy'un "Hicaz Demiryolu" adlı doktora çalışması Osmanlı arşiv belgelerine göre Hicaz Demiryolu projesine dair en önemli tetkik çalışmadır. Tüm yönleriyle bu hattı ele almıştır. Osmanlı arşiv belgelerinin çok iyi kullanıldığı eserde demiryolu hattı fikrinin oluşum süreci, çeşitli teklifler, görüşler ve bu inşaatın çevresinde gelişen tetikleyici önemli sebepler ele alınmış. Para ve finansman konusunda ne tür kaynaklardan beslenildiği yardım kampanyaları ve çeşitli organizasyonların oluşumuna değinilmiştir. İnşaat aşamasının detaylı şekilde anlatıldığı bu eserde komisyonlar, işçiler, işverenler tüm teknik süreç anlatılmıştır (Gülsoy,1994: 110).

Hattın inşa sürecinin bitiminden I. Dünya Savaşı'na kadar nasıl kullanıldığını bölgedeki isyanlar I. Dünya Savaşı esnasında nasıl kullanıldığı, askeri ekonomik sosyal sonuçları açıklanmıştır. Hayfa hattının komisyon ile ilgili teknik çalışmalar hakkına bilgiler verilmiştir. Akdeniz'e açılan bir hattın gerekliliği konusunda çeşitli yönlerden önemini görmekte ve ana hatta sağlayacağı faydalar üzerine önemli saptamaları barındırmaktadır. Yapım tarihleri, kullanım tarihi, bitiş tarihine dair kesin bilgiler verir. Hayfa-Der'a arasındaki hattın kilometre ölçüleri, istasyonlar arası mesafelerin ve istasyon isimleri verilmiştir. Hayfa Hattı'ndaki işlerin nasıl ilerlediğine değinilmiştir. Bizim çalışmamız da arşivde kullanılmayan Hayfa Hattı'na dair belgelerden hareketle eksik konuların giderilmesi mahallî olarak daha detaylı olarak Hayfa Hattı Şubesi anlatılmaya çalışılmıştır.

Yine Ufuk Gülsoy'a ait "Kutsal Proje, Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları" adlı kitabında Hicaz Demiryolu üzerine yapılmış mühim bir çalışmadır projenin en başından bitirilmesine kadar detaylı bir biçimde ele alınmış, Hayfa Hattı'nın yapımı çeşitli yönlerden ele alınmıştır. Hayfa limanı zamanla Beyrut limanının yük trafiğini önemli ölçüde üzerine

çekmesi istatistiki olarak etraflıca bahsedilmiştir (Gülsoy, 2010: 52).

Metin Hülagü'nün “Bir Umudun İnşası Hicaz Demir Yolu” çalışması İngiliz arşiv vesikalarına ve İngiliz arşivinde dönemindeki kaynak bilgiler, belge ve raporlara göre yazılmış. Aynı eserde demiryolu hattı ve istihbarat raporlarını gönderen bölgedeki İngiliz bürokratlarının yazışmalarına değinilmiştir. İnşaatta çalışan işçilerden ve buna bağlı çalışma koşullarından bahsedilmiştir. Hayfa Hattı'nın güzergâh ve istasyonlar arası mesafeleri, hattın coğrafi yükseklikleri ve hat üzerinde inşa edilen yapıları köprü, tünel ve liman yapımını (Hülagü, 2008: 175). Kapsamlı biçimde ele almıştır.

Murat Özyüksel'in “Hicaz Demiryolu” adlı çalışması yabancı tetkik kaynakları ağırlıklı kullanılırken Osmanlı arşiv belgeleri daha az kullanmıştır. Hattın tamamı üzerine kapsamlı ve geniş bilgilere yer verilmiş, Hayfa-Der'a Hattı'nın yabancı eserlere göre ekonomik ve siyasi boyutlarıyla ele almış, Fransız DHP şirketi ile olan ihtilaf ve hattın en başından beri yapım gerekçelerini ele almıştır (Özyüksel, 2000: 140). Hayfa'daki taşımacılık ticari faaliyetler bölgedeki değişimlerden bahsedilmiştir.

Recep Kürekli'nin “Hayfa Kazasında Sosyo-Ekonomik Yapı (1900-1914)” adlı yüksek lisans çalışması bölge sosyal ve kültürel açıdan değerlendirilmiş bölgedeki eğitim, ekonomi, demografik yapının ayrıntılı olarak incelendiği bir çalışmadır. Hayfa demiryolu hattının bölgeye kattıkları, bölgedeki değişimi 1902-1905 yıllarında yapımı tamamlanan 161 km'lik hat üzerinde gerçekleşen sevkiyat ve nakliyattan bahseder (Kürekli, 2009: 96).

Züleyha Yavuz'un “Beyrut-Şam Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi (1891-1914)” adlı yüksek lisans çalışması bölgedeki Hayfa'dan önce ilk tren yoluna sahip bir diğer liman kenti olan Beyrut üzerine yapılmıştır. Bu hattın fikir alt yapısı, yapım süreci, işletilmesi, yaşanan sorunlar gibi Beyrut- Şam hattı üzerine ayrıntılı bir çalışma olup kıymetli bilgiler mevcuttur. Beyrut-Şam Hattı ile Hayfa-Der'a arasındaki farklar ve iki hattın mukayesesi istatistiki olarak anlatılmıştır (Yavuz, 2010: 53).

Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı “Osmanlı Belgelerinde Filistin” Adlı çalışma, bölgedeki idari, asayiş, sağlık, imar, Musevîlerin bölgeye göçü, eğitim, kültürel ve sosyal hayata dair bilgiler vermektedir. Bölgede bulunan mevcut kurumların ayrıntılı belgelerinin yayınlandığı Hayfa bölgesine yapılan Musevi göçleri ve iskânları (Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, 2009: 247). Üzerine sosyal ve demografik bilgileri ihtiva etmektedir.

Emrah Çetin'in “Türk Basınında Hicaz Demiryolu (1900-1918)” yüksek lisans çalışması Hicaz Demiryolu'nun basına yansıma sürecini ve Hayfa hattının basındaki yerini çıkan haberlerle çalışmaların ne aşamada olduğunun takibi yapma imkânı için önemli bir

eserdir. Basına yansıyan Hayfa hattı ile ilgili bilgileri ihtiva etmesi (Çetin, 2009: 56) açısından medyanın ve toplumun bakış açısını görme bakımından son derece önemlidir.

Mahir Melih Güneş'in "Levant'ta Ticaret: Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi (1888-1914)", yüksek lisans tezi Fransızlar tarafından işletilmekte olan Beyrut-Şam Hattının, Hayfa-Der'a Hattı ile olan ilişkisini anlamak için önemlidir. Bu çalışmada Beyrut liman ve rıhtım şirketi ve işletilmesine dair bölgeye tesirleri ayrıntılı olarak işlemiştir. Akdeniz ticaret kentlerinin işletilmesi ve ekonomik yönlerini ele almış, Beyrut limanının Hayfa limanının yapımından sonraki bölgedeki gelişmelerden bahsetmektedir (Güneş, 2019: 53).

Kürşat Çelik'in "Osmanlı Hâkimiyetinde Beyrut (1839-1918)" doktora çalışması özellikle idari taksimatta bölgenin nasıl şekillendiğini (Çelik, 2010: 29) Hayfa kazasının idari yapısını anlamak bakımından önemlidir bunun yanında kurulan eğitim kurumlarının ayrıntılı bilgisi mevcuttur.

İsmail Görgeç'in "Doğu Akdeniz'de İngiliz Fransız Mücadelesi" yüksek lisans tezi Doğu Akdeniz'deki rekabeti İngiltere için hayati derecede önemli olan su yollarının korunması Fransa'nın buna tepkisi bölgedeki etnik unsurların mücadelesi anlatmaktadır. Akdeniz limanları ile yakından ilgilenen İngiltere'nin önemli su yollarını ele geçirme politikasında İngiltere ve Fransa'nın Hayfa üzerindeki mücadeleyi anlamak bakımından önemlidir (Görgeç 2013: 76).

Bu Araştırmada yararlanılan yabancı kaynaklar ise; Mahmoud Yazbak'ın "Haifa in The Late Ottoman Period (1864-1914)" 1864-1914 Yılları Arası Osmanlı İdaresindeki Hayfa adlı kitabından, Ruth Kark'ın "The Rise And Decline Of Coastal Towns In Palestine", Filistin'de Kıyı Kentlerinin Yükselişi ve Gerilemesi", adlı makalesinden, Mead, E. (1972). Bağdat Demiryolu Savaşı, adlı kitabından, azami ölçüde istifade edilmiştir. Yukarıda bahsedilen kaynaklara üniversite kütüphaneleri, Antalya Şehir Kütüphaneleri, Milli Kütüphane, Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivleri, Yök/Ulusal Tez Merkezi tarafından temin edilmiştir.

## I. BÖLÜM

### XIX. YÜZYILDA HAYFA’NIN GENEL DURUMU

#### 1.1. Hayfa Kazası’nın Coğrafi Yapısı

Hayfa şehri, Akdeniz sahiline dik bir şekilde inen Kermil (Kirmil) Dağı’nın eteklerindeki doğal bir limanın kıyısına kurulmuştur (Bilge,1998: 41). Bölge, birden fazla iklimi ve bitki örtüsünü içinde barındıran bir coğrafyadır. Sahil kesiminin tipik Akdeniz iklimine sahip olması nedeniyle kışın yağışlı yazın kurak ve sıcaktır. Yağmur oranının yüksek olması tarım faaliyetlerinin gelişmesine olanak sağlamıştır. Etimolojik olarak ise Hayfa beldesi, Kermil Dağı’nın eteğinde bulunmasından dolayı Kürekli’ye göre, *dağın arkasına gizlenmiş belde* anlamına gelen İbranice’deki Hafah (Khafah) kelimesinden gelmektedir (Kürekli, 2010: 246). Nüfus bakımından Hayfa’da 49 köy yerleşmesi vardır. Gelir kaynakları bakımından fakir bir coğrafyadır. Değerli madenler bakımından oldukça fakir bir coğrafya olmakla beraber tarım ve hayvancılık önemli geçim kaynaklarıdır. Akdeniz iklimine sahip olmasından dolayı çeşitli tahıl ve narenciye ürünleri yetiştirilmektedir.

Filistin Bölgesinin tek doğal limanı olan Hayfa, aynı isimle bilinen körfezi boyunca hilal şeklinde Kermil Dağı’nın eteklerine kadar uzanmaktadır. Hayfa plaj boyunca geniş kavisle ve Kermil Dağı’nın zirvesine doğru genişleyip büyümektedir. Modern bir liman yapılmadan önce basit bir iskeleye sahipti.

#### 1.2. Hayfa’nın Sosyal Yapısı

Büyük Suriye Bölgesinde yaşayan halkların yapısı, etnik kökeni, dine bağlılıkları yönünden büyük çeşitlilik ve farklılıklar göstermekteydi. En eski halk sayılan Araplara, Süryanilere ve Fenikelilere sonradan Rumlar, Romalılar ve Türkler gelip karışmıştır. İslamiyet’in yayılması sonucunda Arapça halkın büyük bir bölümünün konuştuğu dil halini almıştır ve özellikle bölgenin iç kesimlerde İslamiyet halkın çoğunluğu tarafından benimsenip kabul edilmiştir. Fakat bölgedeki Müslüman ve gayrimüslim tebaa arasında mezhepsel birlik bulunmamaktaydı.

Müslümanlar arasında Mütevelliler ve Dürziler varlık göstermişlerdir. Hristiyanlar ise Marunî, Rum (Ortodoks ve Katolik), Süryani, Ermeni (Katolik, Protestan ve Gregoryen) ve benzeri mezheplere bölünmüşlerdir (Karakışla, 2016: 20). Hayfa dini cemaatler bakımından oldukça çeşitli ve renkli bir yapıya sahiptir. Müslüman ve Hristiyan cemaatlerin sayısı diğer din mensuplarından fazladır. Toplam nüfus 10.000 civarı olarak verilmiştir. 1895-1896 yıllarına ait nüfus verilerine göre Hayfa'nın toplam nüfusunun 9.908 kişi olduğu ve bunların 3.350 kişinin Müslümanlardan oluştuğunu ve Müslümanların toplam nüfusun %33,8'ini oluşturduğunu görmekteyiz (Kürekli, 2009: 12).

XIX. yüzyılda Hayfa ve Safed'te Osmanlı uyruğuna girmek isteyen yabancı uyruklu Musevilerin olduğu bölgedeki Yahudi göçünün yoğun olduğu bir dönemde Hayfa'yı Yahudiler mesken tuttular (Engin, 2020: 38). Boş arazilere Yahudi göçmenler tarafından binalar inşa edildi. Sultan II. Abdülhamit'in bu konuda kesin idaresi olmasına rağmen Hayfa'da Yahudi köylerinin kurulmasının önüne geçilemedi (BOA. İ.HUS. 153/1311). Engin'e göre Baron Rothschild' in uhdesinde Hayfa Kazası dâhilinde 22 bin dönümden fazla arazi bulunamayacağı ve hane yapımında bir kota olmasına rağmen Rothshild'in buna uymadığı ifade edilmektedir (Engin, 2020: 93). Bunun bir örneği olarak Hayfa ve Safet kazalarında Rothschildler'in vekili tarafından birtakım binaların inşa edildiği görülmesi üzerine Beyrut Valiliği bu haberi almış ve kaçak inşaatları durdurmuştur. Zengin Yahudilerden olan Baron Rothschild ve Baron Hirsch adamlarıyla beraber Yafa ve Hayfa'da yerel yöneticilere ve memurlara rüşvet vererek araziler satın alma yoluna gitmiş olmaları (Balcıoğlu ve Balcı, 2021: 221-231). Yasak olan bu teşebbüsleri nasıl gerçekleştirdiğinin göstergesidir. Bunun yanında Siyonizm hareketinin ve Filistin'de bir Yahudi devletinin kurulması için büyük mücadeleler veren Theodore Herzl'in Hayfa bölgesini de içine alan devlet kurma fikri XIX. yüzyılda harekete geçirildi (Engin, 2020: 132).

Devletin bölgedeki iskân politikaları oldukça sıkı olmasına rağmen, Hayfa' da Musevi muhacirlerin yerleşmesine göz yuman sorumlular hakkında tahkikat başlatıldı. Musevi muhacirlerin Filistin'e yerleşmelerine izin verilmemesi yönündeki yasak defalarca hatırlatıldı. Yine de Romanya'dan gelerek Hayfa'ya yerleşen Musevi muhacirlere iskân izni veren memurlara soruşturmalar açıldı (BOA Osmanlı Belgelerinde Filistin, 2009: 247). Tüm yasaklamalara ve kısıtlamalara rağmen Filistin'e Yahudi göçleri devam etmiş, I. Dünya Savaşı döneminde Filistin'deki Yahudi nüfusu 50 bin civarında olduğu ve 46 Yahudi kolonisi mevcuttu (Armaoğlu,1991: 24).

Sultanın sıkı politika ve denetim mekanizmasıyla Yahudi göçünün önüne geçmek istenmiş, Safed ve Hayfa' ya gelip yerleşmek isteyen Yahudilere izin verilmemiştir. Buraya

yerleşerek Osmanlı tabiiyetine geçip ve askerlik vergisinden muaf tutulmak isteyen Yahudilerin bu isteklerinin kabul edilmemiş, iskânlarına izin verilmeyip ve Amerika’da iskân olunmak üzere yurt dışına gönderilmişlerdir (BOA Osmanlı Belgelerinde Filistin, 2009:253). Bunun yanında bölgede gayrimüslimlere toprak satışı da yasaklanmıştır. Yahudi muhacirlerin arazi ferâğı yapılmaması hakkında Fransa tebaasından Michel Erlanger’ in Hayfa, Kudüs ve Yafa’ da tasarruf ettiği arazileri Rothschild’ in vekili El-hâyed adına kaydettirmek istemiştir. Fakat Yahudi muhacirlerin Filistin topraklarına kabul edilmemesine dair tebliğ hâlen yürürlükte olduğundan, bunlara hiçbir şekilde arazi tapu kayıt işlemleri yapılmamıştır (BOA Osmanlı belgelerinde Filistin,2009: 275).

### 1.3. Hayfa’nın İktisadî Yapısı

1905 yılından itibaren modern dünyanın yeni taşıtları trenler Hayfa’dan başlayıp Şam’a oradan da Ürdün’e hiç beklemezsizin gelip gitmeye başladığı zaman doğal olarak Hayfa’nın genişlemesine yol açtılar. Göç ve ticaret hacminin artması, Hayfa limanının büyümesi, yeni bir liman inşa edilmesinin planlarının yapılması ile Hayfa’nın mutasarrıf merkezi olarak Akka’nın yerini alacağı söylentileri Hayfa’nın genişlemesinin diğer etkenleri olarak sayılabilir. Bununla beraber aynı dönemde şehirde konaklama ve yemek fiyatları artmıştır. İngiltere konsolos vekilinin 1905-1907 yılları üzerine hazırladığı raporda geçim maliyetlerinin artışı ile ilgili uzun bir anlatım bulunmaktadır. Mesela Hicaz Demiryolu’nun çalışmasından dolayı, kara ve deniz kuvvetleri personeli ile memurlar ve göçmenlerin akını yaşanmıştır. Bu da kira bedellerinde bir artış meydana getirmiştir. 1904 raporunda bir kişi kaldığı daireye 25 Fransız poundu öderken 1907 yılına gelindiğinde bu rakam 55 pounda yükselmiştir (Kürekli, 2010: 253).

Hayfa-Şam-Medine arasında yapılan seferlerde ticari olarak yapılan eşya, hayvan ve nakliye sevkiyatlarında ciddi artış gerçekleşmiştir. Hattın geçtiği çevredeki birimleri hızla gelişim gösterip büyümeye başladı. İnşaat alanı büyük bir ivme kazandı, özel ve kamuya ait yapılar yapılmaya başlandı. Tüm bunlar bölgenin nüfus oranını arttırdığı gibi ihtiyaçlarını da arttırmıştı. Zirai üretimde artış görüldü ve şehirleşme hızlandı. Bu etmenler Hayfa’nın ithalat ve ihracat limanına dönüşmesinde bir hayli önemli bir rolü olmuştur. Yenbu ve Rabiğ iskeleleri, eskiden olduğu gibi, dışarıdan Hicaz’a getirilen zahire nakliyatında kullanılmaya devam edildi. Mesela, Hindistan’dan Medine’ye gelen pirinç ve emtia Yenbu ve Rabiğ iskelelerinde boşaltılıp, buradan develerle şehre taşınıyordu. Bu çeşit nakliyatın doğrudan

Hayfa'ya indirilip Hicaz Demiryolu vasıtasıyla yapılması için, nakliye ücretlerinde tenzilata gidilmesi istenmekteydi (Gülsoy, 1994:246-247). Hicaz Demiryolu'nun 1905'te kasabaya ulaşmasıyla birlikte doğal olarak şehrin gelirleri arttı. 1909-1910 yılları için belediye bütçesi 300 bin kuruş civarındaydı. Toplam gelirlerin 1/3'ü her türlü yakıtın satıldığı bir yer olan Gazhane'den gelmekteydi. Kalan gelirler ise çeşitli vergiler, gümrükler ve aidatlardan toplanmaktaydı (Kürekli, 2010: 253). Hicaz Demiryolu Hayfa Şubesi'nin açılmasının liman gelirleri üzerindeki artırıcı bir etkisi olmuştur. Hattın yapımı için çeşitli gelirler Hayfa Hattı için aktarılmıştır. Bunun bir örneği de Şubat 1905 tarihli belgede Hayfa'da denizin bazı yerlerde geri çekilip, etkisinin azaldığı elverişli arazilerin oluşması sonucu meydana çıkan boş araziler satılarak gelir elde edilerek Hicaz Demiryolu Komisyonu'na aktarılmıştır (BOA, Y.MTV.271/68).

#### 1.4. Hayfa Kazası'nın İdari ve Siyasî Yapı

İdari taksimat olarak XIX. yüzyılda bugünkü Lübnan'ın güney kısmı Cebel-i Lübnan özerk mutasarrıflığı adıyla doğrudan İstanbul'a bağlıydı. Cebel-i Lübnan'ın güneyindeki Kudüs-ü Şerif ve civarı da merkeze bağlı bir mutasarrıflıktı. Cebel'in ortasındaki Hayfa'nın da içinde bulunduğu Beyrut Vilayeti ise, güneyde Hayfa ve Akka, kuzeydeki Lazkiye ve Trablusşam sancaklarıyla birlikte Beyrut Vilayetini oluştuyordu (Ortaylı,1984: 101).

Beyrut Vilayeti'nin idari birimlerine daha detaylı bakacak olursak; İdari olarak Akkâ Sancağı 1888 yılında beş kazâdan müteşekkildi. Akkâ merkez, Hayfa, Taberiya, Safed, Nasıra, beş nahiye, 222 köyden oluşmaktaydı. 1894-1905 yılları arasında dört kazâ, (merkez kazâ hariç) dört nahiye, 355 köy, 1908-10 yılları arası ise dört kazâ, iki nahiye, 200 köyü mevcuttu (Çelik,2010: 29). Hayfa'nın bir tane nahiyesi vardır. Bu nahiyenin adı Keysariye'dir. Hayfa Kasabası'nın güney yönünde sekiz saat mesafededir (BVS, 1326 (1908-1909): 112 ve 281). Bu idari yapılaşma Osmanlı Devleti'nin sonuna kadar büyük oranda değişmeden devam etmiştir.

1914 yılına kadar Avrupalı büyük güçlerin nüfuz mücadelelerinin başlıca alanlarından birisi Akdeniz'dir. Fransa'nın uzun süreden beri Osmanlı Devleti içerisinde stratejik bölgelerinde yerleşik bir güç haline gelmişti. Fransa'nın bölgesel güç unsuru olmasında, çok uzun süreden beri ahidnâmelerle elde ettikleri imtiyazlar ile gittikçe amacını aşan Katolik himaye siyaseti çerçevesinde edinilen yüksek düzeydeki ticari, ekonomik ve dinsel çıkarların önemli bir etkisi vardır.

İngiltere'nin ise birkaç yüzyıldan beri Akdeniz'de etkin bir güç olma teşebbüsleri açıktır. Bu girişimler doğrultusunda Akdeniz'i kontrol altına alma yönünde önemli noktalardan birisi Kıbrıs ile Girit adaları ele geçirme projeleridir. İngiltere'nin ilgisi özellikle Doğu Akdeniz'de Mezopotamya ile Basra Körfezi'nde. Çıkarlarının yoğunlaştığı görülür. Tunç'a göre bu strateji, Hindistan sömürgesinin korunmasıyla yakından ilgili olup, bölgedeki ticarî ve siyasî üstünlüğün ancak Akdeniz'de edinilmiş güçle korunabileceği politikasına dayanmaktadır. Esas itibarıyla İngiltere'nin Bağdat Demiryolu Projesi'nin Basra Körfezi ile Kuveyt üzerine yönelen hattına ilişkin tasarımı *casus foederis*<sup>6</sup> olarak görmesi, tıpkı Fransa gibi Alman penetrasyonundan kaynaklanmaktaydı (Tunç, 2008: 67). Doğu Akdeniz'de bu denli çıkar mücadelesinin hız kazandığı bir dönemde Hayfa'nın önemi gitgide artmaktadır.

Bağdat Demiryolu'nun Hicaz ve Suriye Demiryolları ile birleşerek, Türklere İstanbul'dan Batı Arabistan'a kadar kesintisiz ulaşım imkânı sağlanması nedeniyle Mısır'ın tehlikeye düşeceği düşünceleri İngiltere'yi bir hayli huzursuz etmeye yetmiştir (Earle, 1972: 233). Bunun diğer örnekleri ise bölgedeki konsolosluklardır. Hayfa'da hemen hemen bütün ülkelere ait konsolosluklar mevcuttu. Almanya, İngiltere, Fransa, Amerika, Rusya, İtalya, İspanya, Avusturya, Belçika, İran konsoloslukları bunlardan bazılarıdır. Bölgeye bu denli devletlerarası ilginin olması siyasi ve iktisadi ilgiyi de beraberinde getirmektedir.

Avrupa'nın Osmanlı Devleti'nde temsilcilikleri olan konsolosluklar bu devletlerin bölgeye yönelik ilgisinin, politik ve ekonomik projelerinin öncülleri olarak görülebilir. Hayfa bölgesi farklı dönemlerde ivme ve atılımlar gerçekleştirmiş veya siyasal şartlara göre bölgenin gelişimi durmuştur. Bu önemli dönemeçler kısaca şöyledir; Akka, Mısır tarafından 1832 yılında işgal edilmesi akabinde 1840'ta Osmanlı Devleti'nin bölgeyi tekrar geri alması Hayfa'yı nüfus bakımından etkilemiş, bu dönemde Hayfa'nın nüfusu ve hane sayısı ikiye katlamıştır. Bu süreç 1870 yılına kadar devam etmiştir. Daha sonra Alman Koloni Teşkilatı'nın bölgeye gelmesi 1905'te Hicaz Demiryolu'nun yapılması bölgeye olan göçü hızlandırmış, I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla bölgenin Avrupalı büyük güçler tarafından İngiltere ve Fransa Filistin'i aralarında bölüştüler. Beyrut, Sur ve Sayda (Sidon) kentlerini içerecek şekilde Kuzey Filistin Fransa'ya bırakılırken, Osmanlı Filistin'inin Yafa, Hayfa, Tel Aviv sahil şehirleri de başta olmak üzere tüm Güney Filistin'in İngilizlerin hâkimiyetine geçmesi öngörülmüştür (Kürekli, 2010: 248).

İngiltere'ye Orta ve Güney Irak, Hayfa ve Akka limanlarını içine alacak şekilde işgal

---

<sup>6</sup> (Ortak savunma anlaşması) Bir ülke ittifakının/ittifaklarının ortaya çıkan olaya karşı hangi durumlarda müdahale edeceğini belirtir. İmzalayan iki ülkeden birine saldırı durumunda, Casus Foederis hükümleri oluşur ve anlaşmada yer alan diğer ülke saldırıya uğrayan ülkeyi korumak için savaşa dâhil olabilir.

edecekti. Filistin ise uluslararası yönetime bırakılacaktı (Kolutek, 2011: 25). İngiltere ile Fransa arasında Hayfa-Akka limanlarını kontrol altında tutmak için rekabet yaşanmıştır. Akdeniz'den Irak'a kapı olması ve Filistin'in Süveyş Kanalı'na yakın olması sebebiyle bölgenin önemini arttırmaktaydı. 23 Eylül 1918'de İngiltere tarafından işgal edildi ve gelişme ve büyüme sürecinin başka bir boyutu başlamıştır. Bu evrede İsrail Devleti'nin 1948'de kurulmasıyla Müslüman halkın birçoğu başka taraflara göç etti. Yahudi nüfusunda artış görülmüştür.1992 yılına ait rakamlara göre şehrin nüfusu 251.000 idi (23.438 civarı Müslüman vardı). Halen İsrail'in üçüncü büyük şehri olan Hayfa ülkenin en önemli ticaret, endüstri ve kültür merkezlerinden biridir (Bilge, 1998: 43).



## II. BÖLÜM

### HAYFA HATTI'NIN YAPIM AŞAMASI

#### 2.1. Hayfa-Şam Demiryolu, İnşa Fikrinin Oluşumu

1 Mayıs 1900 tarihinde Sultan II. Abdülhamit, tahta çıkışının 25. yıldönümü olması nedeniyle, Hicaz Demiryolu'nun inşasına başlandı. Görünürde projenin amacı Şam, Medine ve Mekke'yi birbirine bağlayıp Müslümanların hac farızasını yerine getirmeyi kolay hale getirmektir. Dönemin koşullarına göre Mekke ve Medine'ye gitmek için en önemli vasıta deve kervanlarıydı. Bunun yanında denizyolu hac için diğer bir ulaşım aracıydı. Coğrafi koşullar nedeniyle her zaman deve sırtında yolculuk yapmak mümkün olmuyor, yolculuğa bazen de yaya gitmek zorunda kalınıyordu. Bu süreç ise yaklaşık iki ayı bulabiliyordu, bu süreç yolcuları bir hayli yoran zorlu bir seyahattir. Şam-Medine arası yolculuk deveyle 40 gün sürmekteydi. Bu yolculuğun ne kadar uzun olduğunun bir örneğidir. Yapılacak projenin kısa ve uzun vade için faydaları üzerine durulmuştur. Özellikle demiryolunun Güney Suriye'deki güzergâhının belirlenmesi esnasında, çevredeki yerleşim birimlerinin ticari kapasitelerinin artırılması açısından en uygun yol tercih edilmişti (Kürekli,2010: 249). Bu projenin geri planındaki en temel nedenlerin başında askeri ve siyasi stratejiler yer almaktaydı. Bunlara ek olarak dini nedenlerin de büyük bir yeri olduğunu unutmamak gerekir. Hicaz Demir yolu inşa edilmekteyken bizzat orada yer alan ve Alman askerî teknik mühendis olan Auler Paşa'nın anıları ise projenin çeşitli yönlerden önemini rapor niteliğindeki bu anılarda belirtmiştir<sup>7</sup>.

Hattın yapımına başlandıktan sonra Fransızlara ait Beyrut-Şam- Mezarib'e nakledilen demiryolu taşıtları ve ekipmanları için fahiş fiyat tarifeleri uygulamaktaydı. Beyrut limanı Fransızlar tarafından kontrol edilmekteydi. 1902'de Meissner Paşa<sup>8</sup>, Osmanlı Devleti'ni Fransızların yüksek fiyat tarifelerinden kurtararak Akdeniz'e açılan müstakil, bağımsız bir çıkış kapısı yapmak hem Hicaz Demiryolu için hem de Hayfa ve çevresi için önemi bir karara vardı. Yapılacak hat Hayfa'dan başlayacak ve günümüz İsrail'in kuzeyinde Jezreel'in verimli ovalarından geçerek Ürdün Vadisi'ne uzanan yeni bir demiryolu hattı tasarladı. Bu düşünce daha önce gündeme gelmişti.

<sup>7</sup> Ayrıntılı bilgi bkz. *Auler Paşa*, Çev: Eşref B. Özbilen, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür yayınları, 2017.

<sup>8</sup> Heinrich Augst Meissner Osmanlı Devleti içerisinde çeşitli demiryolu projelerinde çalışmış,1894-1900 yıllarında demiryolu çalışmalarına danışmanlık yapmıştır.1909 yılına kadar Hicaz Demiryolu çalışmalarının başında durmuştur.

Claude Conder adındaki İngiliz askeri kâşif ve gezgin tarafından 1870 yılında Hayfa bölgesine uzanan benzer bir demiryolu planlamıştı, Laurence Oliphant ve Gottlieb Schuhmacher gibi gezgin ve mühendisler 1880’de bu ifadeleri yinelemişlerdir (Kürekli,2009: 94). 1890’larda İngiliz Pilling ve Hill’de Hayfa’ dan Ürdün Nehrine ve oradan da Şam’a bir demiryolu inşa etmeyi teklif etmişlerdi (BOA. HR.ID. 1184/32). 1871 Eylül’ünde Hayfa’ da ki İngiltere konsolosu Thomas B. Sandwith tarafından bir taslak hazırlanmış konu İngiliz parlamentosunda bir komisyonda görüşülmüştür. Taslakta Hayfa’da 1861-1865 yılları arasında konsolos yardımcılığı görevinde bulunduğu dönemde Hayfa ile Bağdat arasında bir demiryolu hattının yapımıyla ilgili bir düşüncenin başladığını belirtir. Hattın geçeceği güzergâhları belirtilmekte olup coğrafya iklim hakkında etraflıca malumat vermektedir. Kermil Dağı’nın kuzeyinden başlayıp, küçük fakat verimli Esdraelon ovasından geçerek Tiberian Denizi’nin yanındaki Ürdün’e oradan Havran’ın muazzam mısır yetiştirme alanlarına Havran’dan Şam’a ve oradan da Bağdat’a uzanabileceğini belirtilmektedir (Kürekli, 2010: 250-251). İngiliz şirketince yapımına başlanan Hayfa-Şam Hattı’nın projesi Hayfa’ dan Şeria Vadisi’ni takiben Şam’a geçmek üzere tasarlanmış ise de bu planlananın sadece 10 kilometrelik kısmı yapılabilmektedir. Hat Osmanlı Hükûmeti tarafından alındıktan sonra ilk iş demiryolu güzergâhın yeniden belirlenmesi olduğu görülmüştür (Gülsoy. 1994: 130).

Bu şekilde planlanan Der’a-Hayfa Hattı Projesi’nin ne tür aşamalardan geçtiğini özetlemiş olduk. Böylelikle proje evvelce hazırlanan çalışmaların menşei üzerine kurulmuş ve yapımına geçilmiştir. Meissner Paşa daha önce önerilen bu hattı hayata geçirmek istemiştir. Bu müktesebat hattın güzergâhının belirlenmesinde önemli bir rol oynamıştır. Hattın güzergâhlarının belirlenmesi hattın geçeceği köy, kaza ve sancak genel durumu göz önünde bulundurularak ticari ve ekonomik gelişimleri destekleyici adımlar atılmaya gayret sarf edilmiştir. Bölgede çok farklı açılardan önemli gelişmeler doğuracaktı. Aynı şekilde Der’a-Hayfa Hattı’nın yapımında, Hicaz Demiryolu inşaat malzemelerinin Beyrut limanı yerine Hayfa limanı üzerinden taşınacaktı ilerleyen zamanda bölgenin doğal zenginliklerinin ekonomiye kazandırılıp ve Hayfa-Şam arasındaki ticari faaliyetleri geliştirme ve büyütme hedefi vardır. Bu projede dini ve ekonomik düşüncelerin haricinde politik ve stratejik önemleri vardı. Merkezi yönetime uzak bölgelerin yeniden merkeze bağlama hususunda mühim bir anlamı da vardı.

Avrupa devletleri bilhassa Fransa, İngiltere, İtalya, Suriye bölgesi ile olan ticari faaliyetlerinde hammadde, mamul ve emtiaları bölgesel olarak pazarlanması için kolay ve ucuz ulaşım ihtiyacı duymaktaydı. Demiryolu yapılarak bu ihtiyacın giderilmesi ön görülmekteydi. Doğu Akdeniz’de etki alanlarını geliştirme yarışına giren İngiltere ve Fransa demiryolu

imtiyazı ve yapımı içinde yarış halindeydi bunun içindir ki Suriye de ilk olarak 1870'te demiryolu yapımı Yafa-Kudüs hattı yapımıyla Fransız şirketlerin teşebbüsleriyle başladı. Sonrasında İngilizlerin girişimleri başlayarak Akka-Ürdün, Akka-Şam hatlarının yapımı düşünülmüştür. Diğer taraftan Suriye'nin limanlarından olan Trablusşam ve Hayfa'dan iç kesimlere doğru bir tren hattı döşenmesi projeleri yapıyordu. Fakat bu hatların döşenmesi Beyrut limanının ticaretini diğer limanlara kaydırarak olması, Beyrut limanı inşa ve işletme imtiyazını almış olan Fransız sermayedar Perthius'i harekete geçirdi.

Der'a-Hayfa Hattı'nın bitirilmesiyle, Hicaz Demiryolu Akdeniz'e açılarak bir çıkış kapısına sahip oldu. Hayfa'nın modern bir şehir halini alıp gelişmeye başlaması, Der'a ya uzanan hattın bitirilmesiyle büyük bir ivme kazandı. Böylelikle Hayfa küçük bir kasabadan, Şam, Havran ve Filistin'in kuzeyi için denize açılan önemli bir çıkış kapısı halini almıştır (Kürekli, 2010: 248). 1900 yılında yapımına başlanılan Hicaz Demiryolu uzun bir hat olmasına rağmen projenin hiçbir şubesi denize kıyısı yoktu dolayısıyla demiryolu yapımında kullanılacak malzemeler Beyrut limanına getiriliyordu. Buradan da gelen malzemeler için nakil ücreti ödenerek Fransız şirketine ait Beyrut-Şam-Havran güzergâhıyla yapılmakta olan demiryoluna aktarılmaktaydı.

Hayfa Hattı'nın yapımı düşüncesini gerçekleştirmek maksadıyla 1890'da Syrian Railway Company isimli bir İngiliz şirketine ihale edilmiş olan Der'a-Hayfa hattının yapım imtiyazı, Mart 1902 yılında hat yapımı mevcut eşya ve malzemelerinin tamamıyla birlikte devlet tarafından satın alınmıştır. Yapımı Komisyonu Bâb-ı Ali'ye devredilerek 1903 yılında yapımına başlandığı görülmüştür. (Gülsoy. 1994: 130). Osmanlı arşiv belgelerinde hattın yapım süreci ayrıntılı bir biçimde mevcuttur. Hayfa'dan Şam'a kadar uzatılacak demiryoluna dair idare-i seniyye<sup>9</sup> yürürlüğü girdikten sonra (BOA, Y.EE. 56/15). Demiryolu inşaatının yapımı için süratli bir şekilde müzakereler H.1327/M.1902 yılında başlatılmıştı (BOA, MV. 98/11). Hayfa şimendifer hattının mevcut tamamlanan kısmıyla beraber tamamının satın alınması ve Osmanlı hesabına bu hattın inşasına devam edilmesi maksadıyla İngiltere Londra Sefareti ve Hariciye Nezareti arasında görüşmelere de başlanmıştır (BOA, Y.MTV. 221/111).

İngiltere'nin Osmanlı coğrafyasında çeşitli demiryolu projeleri vardı. Bunlardan en önemlileri 67 km.'lik Mersin-Adana Hattı (BOA. A.DVN.MKL. 24/5)<sup>10</sup>, İzmir-Aydın Demiryolu'nun uzatılması çalışmalarıydı. Hayfa-Der'a Hattı ise yukarıda bahsettiğimiz nedenlerden dolayı ve aşağıda açıklayacağımız süreç zarfı içerisinde inşaatın ilk

<sup>9</sup> Hayfa'dan Şam'a kadar temdit olunacak demiryoluna dair idare-i seniyyeye.

<sup>10</sup> Haziran 1883 tarihinde yapılan mukavelename ile Mersin'den Adana'ya kadar bir demiryolu inşası Nahid Bey ve Kostaki Teodor Efendi'ye imtiyazı verilmiştir.

kilometrelerinde iken Osmanlı Devleti tarafından satın alındı (Gülsoy, 2010: 34). Bunun yanında Kuzey Suriye ve Filistin bölgesindeki Yafa-Kudüs (BOA. A.DVN.MKL. 30/13)<sup>11</sup>, Beyrut-Şam, Şam-Müzeyrib üzerindeki hatlar Fransız şirketlerince yapılmıştır.

Der'a-Hayfa Hattı'nın satın alma görüşmeleri Osmanlı arşiv belgelerinde geçtiği üzere; Der'a-Hayfa Demiryolu işini için yapılacak olan müzakerelere İngiltere tebaasından Mösyö Hills'in, Hayfa'da gerçekleştireceği şimendifer hattı ve limanına ait talebinden feragat edip, hukuki haklarının Osmanlı Hükümeti'ne devredilmesi için Mösyö Hills'in gelemeyeceğini bildirmiş. Bu iş için Dersaadet'teki vekili Mösyö Remze'ye yetki verdiği görülmüştür (BOA, Y.MTV. 225/127). Vekil Mösyö Remze hattın Osmanlı Hükümeti'ne satılması için 180 bin lira verilmesi teklifinde bulunmuş bunun üzerine, Hicaz Demiryolu'nun önemine binaen bu teklif karşısında Osmanlı Hükümeti yapılması gereken pazarlık muamelelerine başlamıştır (BOA, Y.PRK.BŞK. 81/67). Hicaz Demiryolu'nun yapımını önemli ölçüde etkileyen bu meselenin hızlı bir şekilde çözüme kavuşturulması ve yapılan pazarlıklar yazının devamında ayrıntılı olarak anlatılmıştır.

1901 yılından itibaren Londra Osmanlı Elçisi Anthopoulos Paşa'dan Hariciye Nezareti'ne Tevfik Paşa'ya Fransızca telgraflar ile görüşmeler devam etmiştir<sup>12</sup> (BOA, HR.İD. 1184/32). Yarım kalan hattı yeni bir kumpanya meclisi kurularak İngiltere'den yapım imtiyazı Londra sefiri ile yapılan görüşmelerden sonra geri alınmıştı (BOA, Y.PRK.HR. 31/38). Mösyö Piiling'in ile başlayan görüşmeler sonucu hattın teknik ayrıntıları ve ödenecek meblağ hakkında görüşmeler yapılmıştır (BOA, Y.PRK.TNF. 7/5). İlk başta Hayfa Demiryolu için Osmanlı Hükümeti ile İngiltere arasında yapılan görüşmelerde 150 bin Osmanlı Lirası ile 170 bin İngiliz Lirası arasında pazarlık yapılmıştır (BOA, Y.A. HUS. 425/16). Sonraları Hayfa Demiryolu'nun 152 bin ila 161 bin Osmanlı Lirası arasında satın alınması teklifinde bulunulmuştur (BOA, İ.TNF. 10/32). Hariciye Nezareti tarafından yürütülen çalışmalar neticesinde Hayfa Demiryolunun 150 bin ile 160 bin Osmanlı Lirası arasında ihale olunarak işin bitirilmesi kararlaştırılmıştır (BOA, BEO 1797/134701). Nihai olarak Hayfa-Şam demiryolunun 155 bin İngiliz Lirasına hükümeti senniyye adına satın alımına varılmış ve Hicaz Demiryolu Komisyonu'na devredilmiştir. (BOA, İ.TNF. 10/37)<sup>13</sup>. İngiliz şirketine 18 ay

<sup>11</sup> Ekim 1888 tarihinde Yafa'dan Kudüs'e yapılacak hattın yapımı ve işletme imtiyazı Yusuf Nabun Efendi'ye verilmiştir. Demiryolunun dar hat olacak şekilde yapılması planlanmıştır.

<sup>12</sup> Kostaki Antopulos Paşa, 1887'de Girit'in genel valisiydi; 1895'te Londra'daki Osmanlı büyükelçisi olarak atandı. Ahmet Tevfik Paşa II. Abdülhamit döneminde 14 yıl Hariciye Nazırı olarak görev yapmıştır. Hayfa-Şam Demiryolu satın alımı süresince Bâb-ı Âli ile Londra arasında bir hayli görüşme trafiği gerçekleşmiştir.

<sup>13</sup> Hayfa-Şam Demiryolu'nun 155.000 sterlin (925.000 Mark) satın alınmasıyla ilgili Hayfa Demiryolu'nun mubayaası ve teferruatı hakkında meclis-i vükela kararı ve mazbatası. Konuyla alakalı Osmanlı arşivinde çeşitli

boyunca 155 bin İngiliz Lirasını ve tediyeinin tamamlanincaya kadar yıllık %5 faiz ödemeyi de kabul etmişti. Bu meblağın ise 88 bin liralık kısmı senetler halinde ödemesi peyderpey gerçekleşmiştir (İ.TNF. 13/23). Hayfa Demiryolu ödeme işlemleri ve inşaat çalışmaları için Ziraat Bankasından bir milyon lira borç alınmıştı (BOA, BEO 1883/141179).

Bunun yanında ödemelerde ağnam ve aşar gelirlerinden gelen vergilerde kullanılmıştır (BOA, BEO 2291/171772). İnşaat için gerekli finansman konusunda çeşitli kalemlerden kaynaklar toplanarak elde edilmiştir. Hayfa Demiryolu satın alma işlemleri bir hayli uzamıştı 155 bin İngiliz lirasın karşılığında İngiltere’den satın alındıktan sonra Hayfa- Şam imtiyazını geçersiz kılmış oldu. İngiliz şirketinin döşediği sekiz kilometrelik hattı da satın almış oldu (BOA, İ.HUS. 94/82). İngiliz şirketinin ihalesini aldığı Hayfa Hattı çalışmalarının çok az bir kısmını yapması ve uzun bir süredir sekteye uğrayan çalışmalar nedeniyle şirketin eli bu yüzden çok güçlü değildi. Pazarlıklar esnasında bu durum Osmanlı Devleti’nin elini güçlendirmekteydi. Şirketin tüm bu olumsuzluklara rağmen yönetim kurulu başkanı Mr.Hills ve imtiyazın sürmesini için çaba sarf etse de İngiltere Büyükelçisi O’Conor imtiyaz hakkının hukuksal anlamda zayıf olduğunu bildirmiştir. Bundan sonraki çabalar sonuçsuz kalmıştır. (Özyüksel, 2000: 140)

Osmanlı Arşivlerindeki çeşitli tasniflerde satın almaya dair fazlaca belge mevcuttur. Bu da belgeleri karşılaştırmamıza imkân vermiştir. Yapılan pazarlık süreci ve Hayfa Demiryolunun 155 bin İngiliz lirasına satın alınması arşiv belgelerinde idari, mali, siyasi olarak çeşitli yönleriyle ele alındığı görülmüştür. Buna ilişkin diğer bir arşiv belgesi (BOA, BEO 1890/141709) mevcuttur. Bundan sonraki süreçte, güzergâh ve civarındaki boş arazilerin geliri hat yapımında kullanılmak üzere satışa çıkarılmıştır (BOA, BEO 3385/253802). Bir an evvel Hayfa Demiryolu’ nu Hicaz Demiryolu’ na ilhak etme düşüncesi vardır (BOA, İ.HUS. 95/20). Yürütülecek çalışmalar ve belirlenecek yol için Hicaz Demiryolu Umumi İdaresi müdürü Eşref Bey, Hariciye Nazırı Halil Beyefendi, Nafia nezareti azası Abbas Hilmi Paşa konu ile yakından alakadar olmuşlardır (BOA, HR.İD. 1184/31).

Bir diğer önemli konu ise yapılacak hat için gerekli teknik malzemelerin nereden ve kimlerden temin edileceği hususuydu. Hicaz Demiryolu’nun Hayfa’dan Der’a’ ya kadar olan kısmının tamamlanabilmesi için Avrupa şirketlerinden ihtiyaç duyulan inşaat gereçleri temin edilmiştir (BOA, Y.MTV. 288/40). Hattın yapımı için alt yapı çalışmaları belirlenmiş, ayrıca

---

tasniflerle çeşitli fonlarda satın alma işlemleri hakkında, satın alınan meblağ hakkında bilgiler mevcuttur. Hayfa-Der’a Hattı’nın İngiliz şirketinden satın alınarak Hicaz Demiryolu’na ilhakı hakkında ve demiryolunun iştirâ bedeline mahsuben verilecek paraların temin ve tesviyesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. (BOA, Y.A.HUS. 466/136)

bölgede demiryoluna ilaveten yapılması geren tamamlayıcı yapılarda düşünülmüştü. Hicaz Demiryolu için Hayfa' da bir liman yapılması hakkında Hicaz Demiryolu Nezâreti'nden gelen talep (BOA, MV. 132/7). Doğrultusunda hattın denizle olan bağlantısını sağlayacak liman yapımı için gerekli değerlendirilmeler yapılmıştı.

Güzergâh üzerindeki coğrafi koşullar çok iyi tetkik edilmişti yapılacak olan köprü, tünel ve diğer mimari yapıların etüdü de bu aşamada yapılmıştır (BOA, Y.MTV. 261/13). Ayrıca yer altı ve yer üstü kıymetli madenlerin durumu kültürel miras varlıklarının tespiti de yapılmıştır. Bununla beraber bölgede mevcut fosfat madeninin bulunduğu bilinmektedir. Salt kazasındaki fosfat madeninin nakliyesi için liman ve iskele yapılması gerektiği tespitinde bu şekilde varıldığı hiç kuşkusuzdur (BOA, DH.İD. 52/5).

Madenin rezerv miktarı, çıkartılması, işlenmesi ve ihaleleri Orman, Maden ve Ziraat Nezareti ile Ticaret ve Nafia Nezaretleri tarafından sürdürülmüştür. Bununla beraber yeni sorunlar ortaya çıkmaktaydı. Demiryolunun yapımı ve işletilmesi önemli bir husustu. Hayfa limanının işletilmesi hususunda Krup Şirketi ile anlaşmazlık yaşıyordu. Bu tür sorunlar genellikle ekonomik nedenlerden meydana gelmekteydi (BOA, MV. 198/47). Devletin demiryolu yapımı kadar onu işletebilecek bilgi ve tecrübesi zaman içerisinde gelişim gösterecektir. Bu görüş ise Hayfa iskelesinde yapılacak limanın tren yolunun menfaatine olacağı sebebiyle Hicaz Hattı İdaresi tarafından inşası uygun görülmüştür (BOA, BEO 3641/273061).

İnşaat başlamadan önce ve devam ederken bir hayli istimlak edilen arazi olmuştu. Hayfa'nın kuzey sahildeki arazinin, Hicaz Demiryolu İşletme İdaresi'nde kalarak çeşitli kamulaştırmalar yapılmıştır (BOA, MV. 149/31). Daha sonraları hattın uzatılması gibi fikirler ortaya çıkmıştı bunun bir örneği olarak Hayfa-Kudüs arasına da bir hat döşenmesi için çeşitli taleplerde bulunulmuştur (BOA, DH.İD. 4/38). Hayfa'dan Akka'ya uzatılması planlanan üç milyon kuruşa mal edileceği düşünülen tren yolunun bütçe yetersizliğinden dolayı ileriki bir tarihe ertelenmiştir (BOA, BEO 3822/286577). Böylelikle yeni ihtiyaçlar doğrultusunda yeni güzergâh fikirleri ortaya çıkmıştır. Hayfa Demiryolu'nun tamamlanma çalışmalarını yerinde bakmak üzere Beyrut Valisi Reşid Beyefendi'nin riyaseti altında mahalli askeri kumandanıyla Erkan-ı Vilayetten ve kâtiplerden oluşan bir komisyon teşkil edilmiş kayıt ve muhasebe işlerini incelemiştir (BOA, BEO 1811/135762)

## 2.2. Hayfa Hattı'nın Hazırlık Çalışmaları: Sermaye ve Finansman

Hicaz Demiryolu inşa maliyeti başlangıçta tahmini olarak dört milyon lira olarak hesaplanmıştır. Bu rakam 1901 yılı devlet bütçesi harcamalarının %18'ine tekabül etmekteydi. Padişah, Hicaz Demiryolu'na 50 bin lira bağışta bulunarak bizzat kendisi açılışı yapmış oldu. Padişahı diğer devlet erkânı, üst düzey bürokratlar ve askerler takip etmiştir. Çok sayıda memur kendi istekleriyle birer maaşlarını Hicaz Hattı'na bağışlarken, resmi nitelikteki bu yardımları halkın bağışları takip etmiştir. Hicaz Demiryolu inşaatına 1 Eylül 1900 tarihinde Şam'da yapılan resmi bir törenle Kadem mevkiinden başlanmıştır. Bu tarih II. Abdülhamit'in tahta çıkışının 25. yılına tesadüf etmektedir. Hicaz Demiryolu projesinin bir parçası sayılan ve demir yolunun güzergâhı olarak çekilen Hicaz telgraf hattına da aynı yıl da başlanmış ve bir yıl içinde de Medine'ye ulaşılmıştır (Batur, 2005: 64-65). Hayfa kasabasına bir telgraf hattı çekilmesi düşüncesi önceki tarihlerde de yapılmış nihai olarak gerçekleşmiştir (BOA, İ.ŞD.30/1460).

Hayfa'nın ilk olarak demiryoluyla karşılaşması 1890 yılında Hayfa-Akka arasındaki yapımına başlanan hat ile olmuştur. Mühendis Yusuf İlyas Efendi'ye ihale edilmiş olan demiryolu inşaatı Akka'dan başlamak suretiyle Hayfa'ya doğru ilerlemiştir (BOA, MV. 55/1). İngiliz devleti Fransızların Suriye'de demiryolu yapım çalışmalarına karşı olduğundan Doğu Akdeniz'de demiryolu yapımı ve işletme çabaları hız kazanmıştır. Fakat İngilizlerin bu çabaları genel olarak başarısızlıkla neticelenmiştir.

Bu çalışmaların perde arkasında aslında Yusuf İlyas isimli kişi vardır. İngiliz sermayesiyle Hayfa'dan Şam'a kadar olan demiryolu inşası için imtiyaz talebinde bulunmuş, fakat buradaki amacının siyasî olduğu anlaşılmıştır (Bostancı, 2007: 737). İngiliz Hükûmeti'nin bu kişi vasıtasıyla imtiyaz elde ederek Suriye'yi ele geçirme isteği açıkça anlaşıldığı için demiryolu inşasına izin verilmemiştir (BOA, Y.EE. 5/13). Yine Akka'da demiryolu inşa etmek üzere girişimde bulunan Sursock kardeşlerden de bahsetmek gerekmektedir. 1882 yılında Akka-Ürdün Demiryolu imtiyazını Sursock kardeşler almış fakat gerekli parayı temin edememişlerdir. 1890 yılına gelindiğinde Yusuf İlyas Efendi, İngiliz ortağıyla Philing'le beraber, Akka-Şam Hattı imtiyazını Hayfa Limanı'na kadar normal hat olarak yapmayı taahhüt etmişlerdir. Buna paralel olarak aynı zamanda Fransızlar bölgede Şam-Müzeyrib hattına girişmişlerdi. Finansal güçlükler sonucu Philing, Fransızlarla rekabet edemedi. Ertesi yıl Philing imtiyaz hakkı temdit edilerek *Suriye Osmanlı Demiryolu Şirketi* kuruldu. Çeşitli müşkülâtlarla uğraşan şirket 1892 yılında demiryolunun ancak 8 kilometrelik kısmını yapabildi. Sürüncemede kalan hattın yapımı durdu. 1900'de İngiliz Büyükelçisinin

yoğun girişimlerine rağmen Osmanlı Hükümeti tarafından hattın yapımına son verildi. İngilizlerin bölgedeki faaliyetlerine ve başarısızlıklarına bakarak Sultan II. Abdülhamit'in İngilizlere olan güvensizliği artmış ve Fransızların Suriye'de ve Doğu Akdeniz'de önemli bir nüfuza sahip olmalarında etkili rol oynamıştır (Yavuz, 2010: 12).

Yapım aşamasından önce hâlihazırdaki hattın İngilizlerden alınıp Hayfa demiryolunun bedeli karşılığında satın alma işlemlerinin ve bu sürecin hızlı bir şekilde bitirilmesine gayret edilmiştir (BOA, İ.TNF. 14/17). İngiltere Devleti arasında pazarlık sonucu 155 bin İngiliz lirasına mevcut eşya ve edevatıyla Hicaz Demiryolu'na terk edilerek İngiliz şirketinden satın alınmıştır (BOA, BEO 1807/135485).

Hattın yapımında siyasi sorunların yanında başka sorunlar da vardı. Örneğin çalışacak işçileri temin etmek önemli bir sorundu. İşçi toplamak için Selanik'te iş ilanını verilmiş Selanik'den dokuz, Vodine Kazasından iki kişi talip olmuştur (BOA, TFR.I.SL. 11/1052). Böylelikle Selanik ve Manastır'dan Hayfa Demiryolu'nda çalışmak için işçiler getirildi. Gelenlerin özellikle Müslüman olmalarına özen gösterildi (BOA, BEO 2087/156521). Dini gerekçeler ile ecnebi çalışanlar Hicaz bölgesinin dışında çalışmaktaydı. Başmühendis Mayster Paşa'nın El-Ala'dan ileri gitmesine izin verilmemiştir (BOA, BEO 3674/275494). Yapılan inşaat çalışmaları fen memurları tarafından düzenli olarak denetlenerek, projede mesafe kat edilmeye başlandı (BOA, Y.MTV. 257/43). Mart 1904 tarihi tezkirede Hayfa Şubesinde çalıştırılan personele 279.027 lira maaş ödemesi yapıldığı görülmüştür (BOA, Y.MTV. 258/121).

Hayfa'dan Şam-ı Şerif'e oradan Havran'a ve Hayfa'dan Akka'ya uzatılan demiryolu hattı inşaatı yapım imtiyazını alan Mühendis Yusuf İlyas Efendi'ye 99 yıl müddetle imtiyazı verildi. Geniş bir mukavele ve şartname hazırlanarak uygulamaya konuldu. Demiryolu, kanal, liman ve sair yapıların inşaatının nasıl yapılacağı, kullanılacak kerestelerin miri arazilerden kesilebileceği, proje yürütücüsüne kilometre başına alınacak ücret tarifesine kadar teknik şartnamede ayrıntılı olarak kaydedildi (BOA, İ.MMS. 112/4798). Hayfa hattı inşaatında barut, fitil, patlayıcı malzeme ihtiyacı bir hayli fazlaydı. Bunların temininde çoğunlukla dış pazardan alımlar yapıldı (BOA, Y.MTV. 242/9). Bununla beraber hattın finansmanı için çeşitli gelir kalemleri oluşturuldu. Hayfa şubesi iskelesi önündeki büyük bir arsa satılarak geliri Hayfa iskelesi inşaatı için aktarıldı. Hicaz Demiryolu Hattı'nın geçtiği yerlerin etrafındaki 10 kilometre mesafenin boş bırakılması hiçbir şekilde arsa alım ve satımının yapılmaması kararı Bâb-ı Âlî tarafından alınırken (BOA, BEO 3165/237350), Hayfa sahilindeki arazi ise kamulaştırılmıştır (BOA, ML.EEM. 978/15). Böylelikle usulsüz kazanç elde etmeye çalışanların önüne geçilmeye çalışılmıştır.

Çalışmaların sekteye uğramaması için Hayfa'da imtiyazı alan firma tarafından büyük bir atölye kuruldu. Bu merkez inşaatın bitirilmesinden sonra lokomotiflerin tamirat merkezi olarak kullanıldı (BOA, Y.MTV. 264/23). Bu aşamada görevini iyi yapan memurların taltif edildiği görülmektedir. Hayfa şubesi memuru Ahmet Muhtar Bey'in çalışmalarından dolayı ödüllendirilmesi buna bir örnektir (BOA, İ.TAL. 378/65).

Görüldüğü üzere bir taraftan mevcut hattın yapımı, diğer taraftan yapılacak Der'a-Busra (Eskişam) ve Cidde-Mekke-i Mükerrreme hatlarının projesinin hazırlanmasına imkân sağlandı. Hicaz Demiryolu keşif çalışmaları için gerekli paranın temini sağlanmaya çalışılmıştır (BOA, MV. 141/65). Etüt ve incelemelerden sonra ilgili hatlar için finansman çalışmaları başlamıştır. Der'a-Hayfa Hattı'nın Hicaz Demiryolu inşaat malzemelerinin Beyrut limanı yerine Hayfa'ya indirme düşüncesinin yanında ileride bölgenin doğal kaynakları ekonomiye kazandırılarak Hayfa ve Şam arasındaki ticaretin gelişmesi hedeflenmiştir (Gülsoy, 1994: 50). Satın alma işlemleri için İngiltere sefiri ile görüşmeler yürütülürken (BOA, BEO 1798/134785), inşaat işlemlerinde kullanılmak üzere, Hayfa'daki mavnaların satışı da gerçekleştirilmiştir (BOA, BEO 3661/274513).

### 2.3. Hattın Yapımı ve Komisyonun İdaresi

Demiryollarıyla ilgili Beyrut'ta faaliyet gösteren iki kurum vardı. Bunlardan biri Beyrut diğeri Hayfa komisyonlarıydı. Beyrut Sevkiyat Komisyonu 30 Ocak 1901 tarihinde kurulmuştu. Bu komisyonun görevi, Hicaz Demiryolunda kullanılacak tüm malzemeyi Şam'a ulaştırmaktı (BOA. Y.MRZ.d. 9302)<sup>14</sup>. 16 Mart 1902 tarihinde Beyrut valisi Reşid Bey'in riyaseti altında kurulan Hayfa Komisyonu ise Hicaz Demiryolu'na bağlanacak Hayfa Hattı'nın inşaat işlemlerini yürütmekteydi. Hayfa Hattı'nın teknik işlemleri daha sonra kurulan Hayfa İnşaat Nezareti'ne devredilmiştir (Gülsoy, 1994: 110).

İnşaat sürecinde planlama hattın yapımından sorumlu idari, denetleme ve çalışan işçiler kısmı olmak üzere üçe ayrıldı. Ocak 1903 tarihli tezkirede hattın yapımı için personel görevlendirmeleri yapılmıştır. Hayfa-Der'a Demiryolu Hattı yapım sürecinde, Hayfa Hattı'nın inşası için Ocak 1903'te Sadık el Müeyyed<sup>15</sup> ve Hamdi Paşalar görevlendirilmişti (BOA, Y.MTV. 238/50). Yine aynı yıl Demiryolunun inşaatına nezaret etmek üzere Binbaşı Ali Rıza Bey tayin edilmiştir (BOA, Y.MTV. 238/51). Hamdi Paşa ise demiryoluna nazırlık etmektedir

<sup>14</sup> Hicaz Demiryolları Komisyon Mazbataları dair ayrıntılı belge (BOA. Y.MRZ.d. 9302).

<sup>15</sup> Ocak 1902'de Hicaz Demiryolu inşasından sorumlu Kâzım Paşa, 7 Kasım 1902 tarihinde ferikliğe yükseltildi.

(BOA, Y.MTV. 233/117). Öte yandan projenin iletişim kısmından Telgraf müdürü Ali Ramiz Efendi sorumlu kılınmıştır (BOA, Y.MTV. 312/85). İnşaat Nazırı ise Bahriye Feriki<sup>16</sup> Hamdi Paşa 5400 kuruş maaşla görevlendirilmiştir (BOA, İ.HUS. 112/42). Hayfa Demiryolu'nun güvenliğinden ve teftişinden komiser Osman Nuri Bey yetkilendirilmiştir (BOA, BEO 2004/150273).

Onun emrinde çalışan teftiş memurları sürekli olarak işçiler, mühendisler, proje sahası üzerindeki yerleşim yerleri hakkında günlük rapor tutuyorlardı (BOA, BEO 2221/166507). Bunlara ilaveten Hayfa Şubesi Nakliyat Komisyonunda görevli subaylar ise güvenli şekilde inşaat malzemesinin sevkini sağlıyorlardı (BOA, BEO 2226/166893). İnşaat sürecinde çalışan personelin işçi sağlığı ve güvenliğine dikkat edilmiştir. Bunun için Hayfa şubesinde istihdam edilen personelin yiyecek ve içeceklerinin sağlıklı olup olmadığını tetkiki için Ekim 1904'te bir doktor tayini yapılmıştır. Doktor Efendinin 100 kuruşu bulan maaşı, Hayfa ve Akka beldelerinde kurulmuş sanduka/yardım sandıklarından elde ediliyordu (BOA, Y.MTV. 267/65). Proje hattı boyunca dehlizler açılması, bentlerin inşası, demir köprülerin yapımı ve bu çalışmaların her kilometresinin hangi aşamada olduğu düzenli olarak rapor edilmiştir (BOA, Y.MTV. 268/148). Ayrıca Hayfa Demiryolu'nun yapımında kullanılmak üzere kaplıca ve sıcak su tesislerinin hamam olarak işletilmesinin elde edilen gelirler de projeye aktarılmıştır (BOA, ML.EEM. 832/1). Bunlardan biri Elhame adındaki mevkide üç adet kaplıca imtiyaz olarak verilmiş gelirleri hat yapımında kullanılmıştır (BEO BOA, 3668/275043).

Tablo 1'de verilen Hayfa-Der'a Hattı istasyonlarına bakıldığında istasyonlar arası mesafe yaklaşık 10 km olacak şekilde yapılmış 10 km üzerindeki yerler ise coğrafi olarak demiryolu hattını zorlayan yerlerdir. Bu zorlu koşullar tren seferlerini de etkilemiştir. Şam-Medine arasındaki ana hat normal zamanlarda gecede hizmet vermekteyken, Hayfa-Der'a hattının dar olması arazinin kayalık, çok eğimli, zorlu dönemeçlerinin olması, kış aylarında yağın yoğun yağmurlarla sellerin meydana gelmesinden dolayı Hayfa-Der'a Hattı 1914 yılına kadar geceleri hizmete kapatılmıştır (BOA, BEO 3854/289016). Bu sarp arazi koşulları aşağıdaki tablo 1'de daha iyi görülmektedir. Bunun yanında önemli nahiye merkezlerinden geçen demiryolu hattı, istasyonların belirlenmesi sürecinde bu merkezler dikkate alınmıştır. Hayfa-Der'a Hattı Hayfa'dan başlayarak Şemamiye, Nehru'l Mukatta, Telu's Şemmam, Afule, Şatta, Bisan, Cisru'l Mecami, Delhamiye, Samah, Yermük Köprüsü, El-hemme, Vadi-i Halid, eş-Şecere, el-Mukarin, Zeyzun, Tellu's-Şahm, Müserib ve Der'a güzergâhını takip etmiştir. Bu güzergâhların Hayfa şubesine uzaklıkları aşağıdaki Tablo: 1'de gösterilmiştir.

---

<sup>16</sup> Bugünkü askerî teşkilâtta feriklere kolordu komutanı manasında korgeneral rütbesine karşılık gelmektedir.

**Tablo 1: Hicaz Demiryolu Hayfa Şubesi İstasyonları ve Gececeği Yol Güzergâhı**

| No | İstasyon İsimleri | Başlangıçtan Mesafesi (Km) |
|----|-------------------|----------------------------|
| 1  | Hayfa             | 0                          |
| 2  | Şumariye          | 10                         |
| 3  | Telu'ş-Şemmam     | 21                         |
| 4  | Afule             | 37                         |
| 5  | Şatta             | 52                         |
| 6  | Bisan             | 60                         |
| 7  | Cisru'l Mecami    | 77                         |
| 8  | Samah             | 87                         |
| 9  | El- Hüsame        | 96                         |
| 10 | Vadi-i Halid      | 107                        |
| 11 | Eş-Şecere         | 119                        |
| 12 | El-Mukarin        | 124                        |
| 13 | Zeyzun            | 135                        |
| 14 | Müserib           | 150                        |
| 15 | Der'a             | 161                        |

**Kaynak:** (BVS, 1326 (1908-1909), s. 64. / Hülagü, 2008:175. / Kürekli 2010: 252).

Tablo 1’de ki şehirlerin öne çıkan bazı özellikleri şöyledir;

Hayfa: Nüfusu 12000 kişi olan Hayfa içerisinde, Akka mutasarrıflığına bağlı bir kaymakamlık vardı. Nüfusun yarısı Müslüman, kalan kısmı Rum ve Yahudi olmak üzere diğer gayrimüslim tebaadan oluşmaktaydı. Ticareti ve üretimi yapılan ürünler içerisinde şarap yapımı için üzüm çok önemli bir yere sahipti, tahıl üretimi yaygındı. Buğday, mısır diğer önemli ürünlerdir. Kuzey kesimleri tarım için elverişli büyük arazileri vardır. Hayfa Su kaynakları bakımından oldukça zengindir.

Şumariye: Küçük bir köy konumunda olup, nüfusu 100 kişi civarındır. Bölgede taş ocakları mevcuttur.

Telu'ş-Şemmam: Bir ova görünümünde olup, belli bir yerleşim yeri yoktur.

Afule: Köy konumunda olup nüfusu 1500 civarındır. Arkeolojik kazıların yapıldığı bir bölgedir. Kuyu suları mevcuttur. Bir eşya deposu olan taş yapımı istasyonu vardır.

Şatta: Köy konumunda olup nüfusu 800 civarındır. İklimi portakal ağacı yetiştirmeye uygundur. Geniş tarım arazileri vardır. Taş bir istasyona sahiptir.

Bisan: Uzun çevre surlarıyla çevrili olan bölgede, Roma Dönemine ait kalıntılar vardır.

Su kaynaklarının olması sayesinde civarı bahçelerle çevrilidir. Burada Hazine-i Hassa'ya ait bölgeler vardır. Bisan Hicaz Demiryolu'nun Hayfa kolu üstündedir. Bisan'daki tren istasyonu çiftlik merkezi olması düşünülmüştür. Bisan çiftliğinde yetişen mahsuller bu sayede diğer bölgelere hızlı ve kolay bir şekilde sevki gerçekleşiyordu. Bisan'dan Hayfa istasyonuna ulaştırılan tarım ürünleri deniz yoluyla kolay bir şekilde ihraç edilmesine olanak sağlıyordu. Böylece bölgenin önemini daha da arttırıyordu. Bisan Çiftlik-i Hümâyûnu İşletmesi nakliyat konusunda pek çok avantaj ve imtiyazı vardı. Özel bölge niteliğindeki Bisan'da. Arazi işlevini arttırmak ve lojistik yönünden bir işletme mekanizması kurulmuştur (Aydın, 2020: 50).

Cisru'l Mecami: Köy konumundadır. Nüfusu 500 civarındır. Taş yapıya sahip bir istasyonu vardır. En önemli köprülerden biri olan taş kemerli Cisru'l Mecami köprüsü buradan geçmektedir.

Samah: Tiberya Gölü'nün güneyinde bulunmaktadır. Burada trenler için bakım atölyesi vardır. Kömür depoları, eşya depoları, demiryolu tamir bakım malzemelerinin bulunduğu depolar vardır.

El- Hüsame: Doğal kaplıca alanları bulunan bir bölgedir.

Vadi-i Halid: Herhangi bir yerleşim alanı yoktur. Çeşitli su kaynakları vardır

Eş-Şecere: Nüfusu 500 civarında bir köydür.

El-Mukarin: Yerleşim yeri bulunmayan bölgede, vadilerin ortasında bir kavşak konumundadır.

Zeyzun: Küçük bir köydür nüfusu 200 civarındır, verimli tarım toprakları vardır.

Müserib: Nüfusu 800 civarı bir köydür hac kervanlarının toplandığı bir bölgedir. Çeşitli tarihi kaleler vardır. Bölgedeki göl sayesinde büyük bir su depolama tankı yapılmıştır (Hülagü, 2008: 148).

Der'a: Hicaz Demiryolu Hattı'na bağlantı sağlayan istasyondur. Bugün Suriye sınırları içinde Ürdün sınırında bulunan bir şehirdir.

Tablo 1'de Hayfa-Der'a Hattı istasyonları yukarıda açıklanmaya çalışılmıştır. Bunlara ilaveten çok sayıda tünel ve köprüler yapılmıştır. Hayfa Hattı'nın yapılmasından sonra hat üzerinden taşınan yük ve insan nakliyesine başlandı. Faaliyete alınan iskelede kurulan tesellüm komisyonu sayesinde deniz yoluyla gelen malzemelerin sayım ve kontrolleri yapılmıştır (Gülsoy, 1994: 110). Hayfa'da yapılan limandan sonra bölgede artan ticari ve ekonomik faaliyetlerin artışı diğer bölümlerde açıklanmaya çalışılmıştır. Bu gelişmelerle beraber Osmanlı Hükümeti'nin, Beyrut rıhtım şirketine malzeme nakli ödemelerinden kurtulduğu görülmektedir.

Zamanla ihtiyaçlara ve idari yapılanmadaki değişiklikler nedeniyle Hicaz Demiryolu'nun

idarî yapısında da değişimler yapıldı. Bu doğrultuda ilk önce 1906'da Hicaz Demiryolu'nun işletme işlemleri ile inşaatla dair muameleler birbirinden ayrılmış ve bir işletme idaresi oluşturulmuştur. 7 Şubat 1907 tarihinde ise Hicaz Demiryolu İdare-i Maliyesi Nezareti kurularak yönetimine Zihni Paşa getirildi ise de Zihni Paşa 2 Ağustos 1908 tarihinde bu görevden ayrıldı (Bulut, 2019:51). Ekim 1908 tarihinde Padişah'ın riyasetinde, yeni bir komisyon oluşturulmuş, bu komisyon üyeleri arasında sadrazam ile Ticaret ve Nafia Nazır-ı esbakı Zihni Paşa, Şura-yı Devlet azasından Şerif Ali Haydar Bey ve Erkan-ı Harbiye Mirlivası Cevad Paşa'nın yer almışlardır (BOA, BEO 3391/254286). Fakat bu komisyon kısa zamanda lağvedilmiştir. 18 Ocak 1909 tarihinde Hamidiye-Hicaz Demiryolu İdare-i Maliyesi Nezareti unvanı, Hicaz Demiryolu Nezareti olarak değiştirilerek Sadâret makamına bağlandı. Ardından bölgeyi ve işi iyi bilen Zihni Paşa getirilmiş onun istifasından sonra Cevat Paşa getirilmiştir (Gülsoy,1994:209).

Zihni Paşa 25 Mart 1909 tarihinde istifa ettiğinde, kurumun ismindeki nezaret unvanı kaldırılarak *Müdüriyet-i Umûmiye* şekline dönüştürüldü. Ertesi yıl yapılan bir değişiklik ile İnşaat İdaresi, İşletme İdaresi'ne bağlandı. Temmuz 1908'de II. Meşrutiyetin ilanına kadar resmi yazışmalarda Hamidiye Hicaz Demiryolu olarak geçen proje. II. Abdülhamit'in hallinden sonra değişen iktidar ve zihniyetle birlikte yazışmalarda sadece Hicaz Demiryolu olarak geçmiştir. Bu süreçten sonra bir dizi değişiklik daha gerçekleşmiştir. 25 Nisan 1912 tarihinde Hicaz Demiryolu Müdüriyet-i Umûmiyesi Sadâret'ten ayrılarak önce Harbiye Nezareti'ne bağlandı. 9 Ekim 1912 tarihinde ise kurum yeniden Sadâret'e bağlandı. Yapılan bu değişimlerden üç ay sonra, 11 Ocak 1913 tarihinde Hicaz Demiryolu, yayınlanan geçici bir kararname ile bir kez daha Sadâret'ten alınarak Evkâf Nezareti'ne bağlandı. Böylelikle işletmeye alınan hat, bir vakıf kurumu vasfına büründü. Esasında uygulanan yöntem projeyi, dünyada vakıf kurumu olan ve devlet tarafından yaptırılan ilk ulaşım yatırımına dönüştürdü. Bu örnek II. Abdülhamit'in siyaset tarzının tipik örneğini sergilemektedir. Fakat I. Dünya Savaşı dönemi hattın sonunu getirdi. Bu dönemdeki seferberlik nedeniyle demiryolları askerî nakliyata tahsis edildi ve işletmesi Harbiye Nezareti'ne bağlandı (Bulut, 2019:51).

#### **2.4. Yapım İçin Satın Alma İşlemleri, Tayinler ve İşçi Temini**

II. Abdülhamit açısından farklı bir yeri olan, Hicaz Demiryolu'nu devletin İslâm dünyasındaki nüfuz ve liderlik vasfını sürdürebileceğini sadece teoride bırakmayıp, pratikte de somut görülmesinin en önemli örneğiydi. Hicaz Demiryolu, her şeyden önce bölgeye asker

sevkini çok daha süratli hale getirdi. Gelişebilecek olası saldırıları, isyan ve ayaklanmalara karşı savunma rolü üstlendi. Devletin askeri varlığının artması, bölgede siyasî otoritesinin de güçlenmesine yardımcı olacaktı. Tüm bu çalışmaların içerisinde Zihni Paşa bulunmuştur.

Askerî, siyasî, ekonomik, sosyal ve dinî birçok nedenlerle yapılacak olan Hicaz Demiryolu'nun her aşamasında yer alan Zihni Paşa'nın Hayfa-Der'a Hattı'nın inşaat öncesi ve sonrası çalışmalarda etkisi oldukça fazladır. Bunlardan bahsedecek olursak; 1 Temmuz 1903 tarihinde Hicaz Demiryolu yardım ve gelirlerinin tahsil ve sarfı muamelâtına bakmak üzere Zihni Paşa başkanlığında teşkil edilen Komisyon-ı Âlî'ye bağlı olan İdare-i Maliye'yenin başına geçmiştir. İlk bağışı 50 bin lira ile Sultan II. Abdülhamit vermiş, Ticaret ve Nâfia Nazırı Zihni Paşa da bir maaşını bağışlayarak projeye olan inancını ve bağlılığını göstermekteydi (Bulut, 2019:50).

Hayfa Hattı'nın yapımında Sait Paşa'ya ait hatıraların ikinci cildinde Zihni Paşa'nın rolünü şöyle ifade etmektedir; Bahsi geçen, Hayfa Demiryolu'yla Şam-Müzeyrib Hattı'nın satın alınması konusunda Said Paşa, bu meselenin Hariciye Nezareti'nin araya girmesiyle Meclis-i Vükelâ tarafından icra edildiğini ifade etmiştir. Devam eden müzakerenin icrasını kumpanya tarafından sefir üstlenirken, devlet tarafından da Hariciye Nazırı'nın memur edildiğini, adı geçen hattın satın alımı için devlet tarafından pazarlıklar esnasında 150 bin lira teklif yapıldığını Hariciye Nazırı Tevfik Paşa'nın verdiği malumattan çıkardığını söyler. Zihni Paşa buna cevaben, “Bu iş için çalışmış olduğum gerçek olmadığı gibi, ‘Zihni Paşa bu hattı hükümete terk için 300 bin lira istenildiğini ve görünüşe göre indirimin de mümkün olmayacağını söyledi’ denilmesi tuhaf görülmüştür (Bulut, 2019:74). Bu gelişimlerle beraber Hayfa-Der'a Hattı inşaatı için müstakil bir komisyon teşekkül edilmiştir.

Beyrut ve Hayfa Komisyonlarının kurulması aşaması Hayfa Hattı'nın yapımı için son derece önemli bir yere sahipti. Bu süreci kısaca anlatmak gerekirse, Sultan II. Abdülhamit demiryolu yapımını onaylayan iradesinden sonra tüm finansal, mali, teknik taslaklar hazırlandı. Ardından projeyi yönetip organize edecek büyük komisyon oluşturuldu. Komisyonun teşkilat şeması şöyledir; Padişah riyaseti altında Sadrazam Mehmed Ferid Paşa, Ticaret ve Nafia Nazırı Zihni Paşa, Mabeyin ikinci kâtibi Ahmet İzzet Paşa, Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa ve Bahriye İmalat Komisyonu Reisi Hüsnü Paşa'dan oluşuyordu. Ayrıca bir başkâtiple iki kâtip yazışma işlerini yürütüyordu. (Gülsoy, Ochsenswald, 1998: 442).

Demiryolu çalışmalarını idare, kontrol ve projeyi yürütmek için Komisyon-ı Âlî'nin biri Suriye valisinin sorumluluğu altında Şam'da, diğeri Beyrut valisinin başkanlığında Beyrut'ta görev yapıyordu. Bu komisyonlar Beyrut'ta kurulmuş bunların ilki Beyrut Sevkiyat

Komisyonu<sup>17</sup> adıyla kurulmuştur. Hicaz Demiryolu'nun inşaat ve işlemleri nazırı Kazım Paşa'nın idaresindeydi. Hicaz telgraf hattını inşa eden Sadık el-Müeyyed Paşa<sup>18</sup>, da onun vekiliydi. İnşaatla çalışan tüm teknik personel ve askeri birliklerle işçi ve müteahhitlerin bağlı oldukları bu komisyon, fen heyetinin hazırladığı proje ve tekliflerin incelenmesi, karar almak üzere İstanbul'daki Komisyon-ı Ali'ye sevki ve inşaat idaresindeki personelin maaş ve ücretlerinin ödenmesiyle ilgileniyordu (Gülsoy, Ochsenwald, 1998: 442).

1902 yılında Hayfa Hattı'nın satın alınmasıyla ikinci komisyon olan Hayfa Şubesi Merkez Komisyonu kurulmuştur. Komisyon Hayfa Şube Hattı'nın yapımıyla ilgili işlere bakmaktaydı. Beyrut Valisi Reşit Bey'in başkanlığında kurulan komisyon, vilayet defterdarı Mustafa Servet, Hayfa Kumandanı Mirliya Hakkı ve Filo kumandanı Mirliya Faik Paşalar, Divan-ı Hümayun memurlarından olup görevli olarak Beyrut'ta bulunan Semih Bey, Süvari Miralayı Şükrü Bey ve vilayet meclisi azasından Nafia başmühendisinden oluşmaktaydı. Komisyon'un görevi; inşaatla istihdam edilecek iki tabur askerin fes, çömlek, don, yağmurluk, çorap, kilim vs. gibi ihtiyaç duyulan genel ihtiyaçlarını temin etmekteydi. Hayfa Nakliyat Komisyonu başkanlığına ise kaza kaymakamı Nizameddin Bey, azalığına da belediye ve liman reisleriyle meclis-i idare azasından bir kişi ve eşraftan Hacı Esad Efendi tayin olunmuştur. Ayrıca asker ve eşraftan ikişer azadan mürekkep olarak bir seyyar komisyon teşkil edilmişti. Hicaz Demiryolu'nda kullanılmak üzere gelen alet ve edevatın nakli ve vapurların karaya yanaşması için bir iskele inşa edilmesi Hayfa'da bulunan İnşaat Nazırı'na talimatla bildirilmiştir (Çetin, 2009: 56).

Hayfa komisyonu nakliye işlemlerinin aksamaması için uygun gördüğü malzeme ve araç satın alma işlemlerine devam etmekteydi. Bunun yanında nakliye hizmetlerinde kullanılmak üzere tamire muhtaç bulunan vapur yerine 6.000 sterline İngiltere'den yeni bir vapur alınmıştır. Satın alınan vapur bedeli ise Techizat-ı Askeriye Nezareti tarafından karşılanmıştır. (BOA, Y.PRK.ASK 253/65). Böylelikle nakliye işlemlerinde süreklilik

---

<sup>17</sup> Beyrut'taki *Sevkiyat Komisyonu* Hicaz Demiryolu inşaatında kullanılmak üzere Beyrut'a gönderilen eşya ve malzemeyi Şam'a ulaştırmakla görevliyken, ikinci komisyon Hicaz Demiryolu'na bağlanacak olan Hayfa Hattı'nın inşaat ve muamelelerine bakmakla yükümlüydü. Hayfa Komisyonu kurulduktan sonra bu komisyon lağvedilmiştir. Hayfa Tesellüm Komisyonu ise Hayfa Hattı inşa edildikten sonra Demiryolu inşaatı için gönderilen malzemenin teslimi ve götürüleceği yere göndermekle yükümlüydü (Gülsoy, 1994:110).

<sup>18</sup> Suriye-Hicaz Telgraf Hattının inşasında görevli olup bu esnasında altı ay boyunca çöl Araplarıyla dostluk ve iyi ilişkiler kurarak telgraf hattının önündeki engel olan yerel Arapları barıştırmıştır. Ocak 1902 tarihinde Mekke'de iken Hicaz Demiryolu inşasından sorumlu Kazım Paşa'nın muavinliğine tayin edildi (Bostan, 2008: 339).

sağlanmaya çalışılmıştır.

Diğer satın alma işlemleri ise hizmet alımı olarak gerçekleşmiştir. Demiryolunun bazı kısımları yerli ve yabancı müteahhitler tarafından yapıldığından, Hayfa- Ürdün arasındaki hat Alman, İtalyan, Avusturyalı ve Şamlı müteahhitler birlikte iş yapmışlardır. Buna karşın taş işçiliği gerektiren kısımları Osmanlı müteahhitlerince yapılmıştır. Uzun demiryolu hattı inşaatının tamamı bu şekilde kısımlara ayrılarak/taksim edilerek verilen sürede yetiştirilmeye çalışılmıştır. Elbette bütün proje kısımlarında yerel halktan iş gücü bakımından yararlanmak, onlardan araba temin etmek en büyük beklenti olmuştur. Nitekim Hayfa Hattı'nın Yermük Vadisi kısmında çalışan işçilerin büyük bir bölümünün yerel, sivil halktan olması şaşırtıcı değildir (Gülsoy. 1994: 120).

Hayfa Hattı İngiliz kumpanyasından satın alındıktan sonra keşif çalışmalarıyla yapılacak tünel, köprü ve hem zemin geçitlerin sağlamlaştırılması için çeşitli vasıflarda satın almalar gerçekleştirmiştir. Hattın bazı bölümlerinin geçilebilmesi için tünellerin ve menfezlerin açılması gerekmektedir. Açılacak tüneller için baruta ihtiyacı vardı. Tophane-i Amire'nin Hicaz Demiryolu inşası için gerekli 60 bin kilogram barutu temin edemediği için bu barutların Avrupa'dan ithal edilmek zorunda kalmıştır (BOA, Y.PRK.KOM. 13/65). Bu durum ülke sınırları içerisindeki üretimin bu denli fazla ihtiyaçları karşılaması hususunda yetersiz kalmaktaydı. Sonuç olarak Hayfa Demiryolu Hattı için ihtiyaç duyulan barut İngiltere'den karşılanmış bir İngiliz vapuruyla Londra'dan gelen yirmi varil barut ile bir sandık fitilin Adakale'sine teslim edilip yapımı çalışmalarında kullanılmak üzere inşaat alanına taşınmıştır (BOA, DH.MKT. 2051/27).

Nisan 1905 tarihli Maliye Nezareti evrakında Hayfa Şubesi'nin satın alındıktan sonra taksitlerinin çeşitli gelir kaynaklarında karşılandığını görmekteyiz. Bunlar ağnam ve aşar vergilerinin bir kısmından ödenmiştir. Bazen taksit ödemelerinde güçlük ve gecikme yaşandığı zamanlar olmuştur. (BOA, BEO 2559/191856). Yapılan çalışmalar büyük bir titizlik ve şeffaflıkta yürütüldüğünden, Mayıs 1905'te Hayfa demiryolu şirketinin gelirleri Düyun-ı Umumiye İdaresi tarafından denetim altındaydı. Belli miktarda Düyun-ı Umumiye ödeme yapılmaktadır (BOA, BEO 2579/193372). Tarım yapılan ekili alanlarda ileride zamanda kamulaştırılma ihtimalleri dikkatli bir şekilde göz önünde bulundurularak tetkik ediliyordu (BOA, Y.MTV. 275/47). Fazlaca ürünün ithal edilmesi endüstriyel anlamda ülke toprakları içerisinde demiryolu sanayinin gelişmemiş olmasından kaynaklıydı.

Çalışmalarda lazım görülen teknik gereçler ve makinelerin İngiltere'de farklı isimlerdeki firmalar tarafından temin edilmiştir. Newcastle'da bulunan W.C. Armstrong, Withvorth & Co. Şubat 1905 tarihine ait yazışmalar mevcuttur (BOA, HR.SFR.3 556/26).

Mayıs 1905'te Elswick Works ve Glasgow'da bulunan James T. Donald & Co. Şirketinden; motor, delme, kesme, vidalama ve sondaj makineleri alınmıştır (BOA, HR.SFR.3 556/38). James Pollock makine imal şirketinden ihtiyaç duyulan ürünler alınmıştır (BOA, HR.SFR.3 556/39). Hicaz Demiryolu için sipariş edilen alet, edevat ve malzemeler Hayfa'ya teslim edildiğinden, Hayfa Demiryolu komisyonu tarafından malzemelerin fiyat tespiti Londra'da bulunan bazı şirketlerden gelen bilgiler ışığında değerlendirildi (BOA, HR.SFR.3 556/110).

Eylül 1909'da satın alınan alet ve edevat burada muhafaza edilmekteydi, Hayfa'da kalan bu malzemeler inşası düşünülen Cidde, Mekke veya Akabe hatlarında kullanılmak üzere muhafaza edilmiştir (BOA, BEO 3634/272494). Yine Hayfa Hattı'nda çalıştırılmak üzere altı adet lokomotifin Almanya'daki fabrikalardan ithal edildiği görülmektedir. Hayfa-Der'a Hattı'ndaki farklı tiplerdeki yük taşıma vagonlarının 64 tanesi Belçika'dan, 8 yolcu vagonu ise Almanya'dan temin edilmiştir. Yurtdışındaki firmalardan tedarik edilen diğer ürünler. Haziran 1907 tarihli satın almalar: Almanya'daki Gutehof Fnuhthutte fabrikasından gerekli teçhizat alınmıştır (BOA, Y.MTV. 299/18). 6 bin İngiliz lirasına nakliye vapuru alınmıştır (BOA, Y.MTV. 304/19). Kasım 1907 tarihinde Hayfa Hattı'nda yük taşıma işlerinde kullanılmak için römorkör satın alınmıştır (BOA, Y.PRK.ASK 251/97).

Demiryolu yapımı için Hayfa'da ekonomik gelir getirebilecek tüm imkânlar kullanılmıştır. Bunun örneği olarak Hayfa şubesi güzergâhında Elhame mevki civarında bulunan sıcak su kaplıcalarının Orman ve Maadin Nezareti ile Maliye Nezareti'nce yönetilmişti (BOA, BEO 3721/279036). Bunun yanında bölgede hat yapımında büyük yararlılıklar gösteren personellerden olan Hayfa ahalisinden Mavnacı Mahmud Reis'e gümüş Hicaz Demiryolu Madalyası, (BOA, İ.TAL. 495/12). Hayfa Şubesi inşaatında güzel hizmetlerinden dolayı defterde *muharrerü'l-esâmî ümera, zabitan ve sair memur* çalışanlarına taltiflerde bulunulmuştur (BOA, İ.TAL. 389/54). Hayfa iskelesinde batan kayıktan kurtulanların kurtulmasına yardım eden Hicaz Demiryolu'nda çalışan eczacı Mülazım-ı evveli Mehmed Efendi ile kayıkçılar Ahmed İbrahim ve Abdülkerim'in tahlisiye (can kurtarma) madalyası ile ödüllendirilmişlerdi (BOA, DH.MKT. 924/73).

Hattın yapımı tamamlandıktan sonra Hayfa-Şam arasında her gün sefer düzenlenmekteydi. II. Meşrutiyetin ilanı edilmesinden sonra siyasi atmosferin değişmesi Hicaz Demiryolunu olumsuz yönde fazlasıyla etkilemiştir. İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin tesiriyle yeni yönetim ve idare anlayışı demiryolu işlerinde ihtisaslaşan çok sayıda memur ve askeri personeli görevden uzaklaştırıp yerlerine deneyimsiz kimseler getirilmiştir. Hayfa'da yıllardır bulunan bahriye erleri ve hareket memurları görevden alındığı görülmüştür. Kendi isteğiyle

istifa eden memur sayısı da bir hayli artmıştı (BOA, BEO 3650/273697)<sup>19</sup>.

Aşağıdaki tablo 2’de verilen Hayfa Hattı yapım çalışmaları esnasında bir hayli yabancı ülke vatandaşları bölgede çalıştığı görülmüştür. İngiliz şirketi tarafından başlayan ve Osmanlı Devleti tarafından satın alınarak devam eden süreçte çeşitli görevlerde personel istihdamı yapılmıştır. Çalışan yabancı ülke vatandaşı personelleri şöyle sıralanabilir. Meslek gruplarına göre Londra Finans Grubu Şefi, Mühendis, Duvarcı Ustası, Doktor, Fen Memurları Hayfa Hattı’nın yapım süresi boyunca istihdam edilmiş çalışanlardır. Ağırlıklı olarak yabancı ülkelerden mühendis kadrolarında personel getirilmiş olup Hicaz Demiryolu ve Hayfa Hattı’nın çeşitli kademelerinde görevler yapmışlardır. Farklı zaman ve yerlerde yapılan demiryollarının yapımında Osmanlı Devleti’nin kesin belirlenmiş ve izlenen bir personel politikası mevcut değildi. Yapılan sözleşmelerde bazı şartlar öne sürülmüş fakat bunlar uygulamada yer bulmadığı görülmektedir. Bu şartlardan bazıları imtiyaz verilen şirketlerde çalışanlarda fes takması, belirlenen iş kıyafetlerin giyilmesi Osmanlı Hükümeti tarafından belirlenmiş, uygulamada yer bulamayan şartlardan bazılarıdır. Bunun yanında mühendis istihdamında ise çeşitli imtiyazlar mevcuttur.

Teknik personelin Osmanlı Mühendis Mektebi mezunu olması önemli bir şarttı. Mühendis ve idari personel dışındaki bütün memur ve işçiler Türkçe bilmek zorundaydı. İdarenin bu konudaki kararları açıklı fakat uygulamada imkânı bulamadı. İlk yıllarda deneyimli mühendisin olmaması idari kısımda ve mühendis olarak birçok yabancı istihdam edilmiştir. Ancak zamanla Osmanlı tebaası deneyimli elemanların yetişmesiyle yabancı çalışan sayısının azaldığı görülmüştür (Sarı, 2011: 48).

Aşağıda tablo 2’de ki veriler ışığında İngiliz şirketinin Hayfa Hattı yapımına başlaması ve Hicaz Demiryolu’na ilhak edilmesinden sonraki süre boyunca Alman ve İngiliz mühendislerin olması dönemin demiryolu teknolojisini elinde bulunduran Almanya ve İngiltere’nin olması tesadüf değildir. Avrupa’dan ithal edilen bu teknoloji beraberinde teknik bilgiye sahip mühendislere duyulan ihtiyacı da ortaya koymuştur. Buna bağlı olarak yüksek deneyim ve tecrübe gerektiren demiryolu yapımı işleri için Osmanlı Devleti içerisinde yeteri niteliklere sahip eleman bulunmamaktaydı, bu nedenle imtiyaz sahibi şirketler Osmanlı tebaasını çalıştırma konusunda pek istekli olmayıp. Osmanlı tebaasından mümkün olduğunca gayrimüslimleri tercih etmekteydi.

---

<sup>19</sup> Hicaz Demiryolu’nda kullanılarak muamelatını öğrenmiş olan Hayfa’daki Bahriye Taburu efradının oradan kaldırılması ve Mühendishane’den mezun olan mühendislerin kendilerini geliştirmeleri için hatta gönderilmeleri hattın idaresini sektedar ettiği ve masraf ve varidatının umumi bütçeye dâhil edilmesinin de gecikmelere ve sıkıntılara yol açmaktaydı.

Aşağıda tablo 2’de görev yeri Hayfa olan demiryolunda çalışan yabancı mühendislere bakıldığında Hayfa Hattı’nda 1902’ye kadar İngiliz şirketi tarafından yapılmaya çalışıldığı süre zarfında sadece İngiliz ve Alman mühendisler vardır. Hattı Osmanlı Hükümeti satın aldıktan sonra, İngiliz ve Alman mühendislerden hariç farklı milletten mühendisler de istihdam edilmiştir. Hattın el değiştirmesinden sonraki süreçte demiryolu yapım çalışmalarında İngiliz ve Alman teknik personellerinin etkisinin devam ettiğini görmek mümkündür. Osmanlı Hükümeti’nin, demiryolu teknolojisini elinde bulunduran Avrupa’nın iki büyük devleti olan İngiltere ve Almanya’dan demiryolu çalışmalarında sürekli olarak teknik destek almak durumunda kaldığı diğer bir gerçektir.

**Tablo 2: Demiryolu İnşa Sürecinde, Hayfa’da İstihdam Edilen Mühendis Kadrolarındaki Yabancı Personel**

| NO | Adı                              | Görevi                                                  | Görev Tarihi                  | Milliyeti |
|----|----------------------------------|---------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------|
| 1  | Leane                            | Hayfa Şam Hattı Şef Mühendis                            | 1890                          | Britanya  |
| 2  | Taylor                           | Mühendis                                                | 1890                          | Britanya  |
| 3  | Voight, Ernst                    | Güzergâh Belirleme                                      | 1890                          | Almanya   |
| 4  | Voight, Ernst                    | Güzergâh Belirleme                                      | 1890                          | Almanya   |
| 5  | Bety                             | Mühendis                                                | 1895                          | Almanya   |
| 6  | Weiler, Luis                     | Mühendis                                                | 1903                          | İspanya   |
| 7  | Gaudin, Paul                     | Hicaz Demiryolu İşletme Genel Müdürü                    | R.26 T.S.1324/M.9 Aralık 1908 |           |
| 8  | Zaering Er, R.                   | Hicaz Demiryolu İşletme Müdürü                          | 1910-11                       |           |
| 9  | Dickman N, Peter                 | Hareket ve Nakil                                        | 1911                          | Almanya   |
| 10 | Nötel, Felix                     | Başmühendis                                             | 1911                          |           |
| 11 | Corts, Gottfried Friedrich Adolf | Hicaz Demiryolu İşletme İdaresi Umur-u Cer başmühendisi | 1912                          | Almanya   |
| 12 | Allen                            | Mühendis                                                |                               | Britanya  |
| 13 | Box, Alfred                      | Mühendisi                                               |                               | Almanya   |
| 14 | Miloseviç                        | İşletme Müdürü Feriştah Mühendisi                       |                               |           |

**Kaynak:** (Sarı, 2011: 122-156 arası)

Mühendislerin çalışma koşullarına bakıldığında modern devlet anlayışını görmek mümkündür. Aylık ödemeleri yıllık izinleri düzenli olarak planlanmıştır. Görev icabı yapılan seyahatler için harcırah ödemeleri yapılmıştır. Çalışmaları teşvik etmek amacıyla ikramiyeler verilmiştir. Hicaz Hattı'nın tamamındaki yabancı mühendis kadrolarının milliyetlerine göre dağılımına bakıldığında 1904 yılı verilerine göre Osmanlı 17, Almanya 12, Fransa 5, İtalya 5, Avusturya 2, Belçika 1, Yunan 1 kişidir. Yukarıdaki Tablo 2'de ki Hayfa' da ki yabancı mühendislerle mukayese edildiğinde hattın genelinde Osmanlı vatandaşı mühendis sayısı öndedir. Bunun sebebi olarak yeni yetişen Osmanlı vatandaşı mühendislerin artması olarak gösterilebilir. (Sarı, 2011: 49).

Aşağıda Tablo 3'te verilen Hayfa Hattı yapımı süresince Hayfa-Der'a Hattı'nın yapım imtiyazı verilen Mösyö Philing Osmanlı Suriye Demiryolları Şirketi genel müdürlüğünü yürütmüştür. Bunun yanında Hayfa Hattı yapımını üstlenen işletmeci, kutsal bölgelerin muhafazasından sorumlu olanların doktoru, demiryolu yapımının kadastro ve mekanik, fenni işlerinden sorumlu görevli personel vardı. Demiryolu güzergâhı üzerindeki çeşitli araziler üzerinde taş ve duvar ustalığı gerektiren işler fazlasıyla mevcuttu. Bu işin yapımı için getirilen bir Alman usta da mevcuttur.

**Tablo 3: Demiryolu İnşa Sürecinde, Hayfa'da İstihdam Edilen İdari ve Diğer Kadrolardaki Yabancı Personel**

| NO | Adı                          | Görevi                                                                                 | Görev Tarihi                                                                                             | Milliyeti |
|----|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1  | Pauling                      | P. & Co Şirketi sahibi,<br>İşletmeci, Girişimci                                        | 1893 yılında Osmanlı<br>Suriye<br>Demiryolu Şirketi'nden<br>Hayfa - Şam<br>Sözleşmesini<br>Devraldı.1893 |           |
| 2  | Philing,<br>J. Robert        | Londra Finans Grubu Şefi<br>Osmanlı Suriye Demiryolu Şirketi<br>Genel Müdür ve Başkanı | Hayfa - Şam<br>Demiryolu İmtiyazı,<br>1895 Yılına Kadar<br>Hills'in Halefi                               | Britanya  |
| 3  | Beilhar<br>Z, Christian Jun. | Duvarcı Ustası                                                                         | 1905                                                                                                     | Almanya   |
| 4  | Schmied                      | Tapınakçıların Doktoru                                                                 | 1908                                                                                                     |           |

|   |              |                                                                                      |                                  |         |
|---|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|---------|
| 5 | Walter, Eric | Fen Memuru, Hicaz Demiryolu<br>İşletme İdaresi Umur-u Ceriye<br>Kısımında Fen Memuru | R.12 K.S. 1327/M.25<br>Ocak 1912 | Almanya |
|---|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|---------|

**Kaynak:** (Sarı, 2011: 122-125)

Yukarıdaki Tablo 3’te ki verilere bakıldığında hattın İngilizlerden alınmadan önce İngiliz şirketinin yetkilileri Hayfa’da bulunmaktadır. Hattın el değiştirmesinden sonra ise çeşitli unvanlarda yabancı istihdamına devam edildiği görülmektedir. Özellikle Alman vatandaşı personeller hattın yapımında çalışmaktadır. Alman duvarcı ustası Hayfa’da otel, baraj, çeşitli binaların inşaatında çalışmıştır. Bundan başka olarak Teberiye (Tiberias)’de hastane, Şam’da tuğla ve kiremit fabrikası yapımında çalışmıştır. Böylece demiryolu yapımı için gelen yabancı personelin farklı projelerde de çalıştığı anlaşılmaktadır.

Aşağıdaki tablo 4’te verilen maaşlarını gösterir cetvelde Hayfa Hattı’nın yapımı ve maliyeti hakkında bize bilgi vermektedir. Bu bilgiler ışığında hattın inşa süreci boyunca toplam ne kadar personel ödemesinin yapıldığına ışık tuttuğu gibi yerli ve yabancı birçok ismi görmek mümkündür. Hicaz Demiryolu ve Hayfa Şubesindeki Fen Memurlarına ait maaş ödeme cetvelindeki memurların ad ve unvanlarına bakıldığı zaman ağırlıklı olarak Türk ve Müslüman tebaa çalışmaktadır. Bunun yanında yabancı personelin çalıştığı görülmektedir. Başmühendis Mösyö Meissner idaresinde on yedi yabancı istihdam edilmişken yirmi dokuz personelde Müslüman ve Türk tebaadan oluşmaktaydı. Bunlar arasında; Şube ve Fen Müşaviri, Şube Mühendisi Muavini, Şube Mühendis Muavin Vekili Operatör Muavini, Ressam gibi meslek grupları mevcuttu (Sarı, 2011: 166-167). Bu görünüm Hicaz demiryolunun ve Hayfa Hattı’nın yerli imkânlar ve işgücü yanında demiryolu yapımında yetişmiş personel sayısında gitgide artış gösterdiği görülmüştür.

**Tablo 4: Hayfa Hattı Çalışanları ve Aylık Maaşları**

| Hayfa Hattı - İşletme Memurları |              |                       |
|---------------------------------|--------------|-----------------------|
| Adı                             | Görevi       | Aylık Maaş<br>(Kuruş) |
| Mösyö Martini                   | Ser Makinist | 1.304,00              |
| Mösyö Jan İspurlati             | Makinist     | 1.000,00              |
| Arif bin Ahmet Efendi           | Makinist     | 1.000,00              |
| Şakir Efendi                    | Makinist     | 800                   |
| Antuan Efendi                   | Makinist     | 800                   |

|                                               |                                 |     |
|-----------------------------------------------|---------------------------------|-----|
| Said Efendi                                   | Şef                             | 800 |
| Sami Efendi                                   | Şef                             | 300 |
| Cevdet Efendi                                 | Telgraf Memuru                  | 300 |
| Mülazım M. Emin Efendi                        | Telgraf Memuru                  | 100 |
| Samsunlu Hakkı Efendi                         | Kalıp Kömürü İmaline Memur      | 100 |
| <b>Hayfa Hattı - Hesap ve İdare Memurları</b> |                                 |     |
| Binbaşı Hasan Efendi                          | Komisyon Azası                  | 800 |
| Ahmet Muhtar Efendi                           | Başmühendis Tercümanı           | 500 |
| Kolağası Zühtü Efendi                         | Komisyon Azasından              | 400 |
| Yüzbaşı Ahmet Fehmi Efendi                    | Komisyon Azasından              | 400 |
| Mülazım Tevfik Efendi                         | Komisyon Azasından              | 400 |
| İsmail Hakkı Efendi                           | Komisyon Azasından              | 400 |
| Mülazım Cemil Efendi                          | Komisyonu Kâtibi                | 250 |
| Taburlar Kâtibi Kazım Efendi                  | Komisyonu Kâtibi                | 200 |
| Emin Efendi                                   | Muhasebeci                      | 370 |
| Hasan Efendi                                  | Muhasebe Başkâtibi              | 370 |
| Georgi Efendi                                 | Kâtip                           | 278 |
| İbrahim Efendi                                | Kâtip                           | 185 |
| Şakir Efendi                                  | Hayfa Nakliyat Komisyonu Kâtibi | 300 |
| Ayetullah Efendi                              | Hayfa Nakliyat Komisyonu Kâtibi | 250 |
| Mülazım Sadık Efendi                          | Sermühendis Tercümanı           | 200 |
| Sıtkı Efendi                                  | Ambar Memuru                    | 200 |
| Şükrü Efendi                                  | İnşaat Nezareti Kâtibi          | 139 |

**Kaynak:** (BOA, Y. MTV. 258/121) - (Sarı, 2011: 166-168 arası).

Yukarıda tablo 4'te görüldüğü gibi meslek gruplarının sayısı hattın nasıl işletildiği konusunda önemli bilgiler vermektedir beş kişilik makinist sayısı sayesinde Hayfa ile Şam arasında her gün karşılıklı olarak yolcu ve ticari eşya lokomotifleriyle çalışmaktaydı. Ortalama 11,5 saati bulan Hayfa-Şam arasındaki yolculuk makinist sayısının fazla olmasıyla açıklanabilir. Bunun yanında 1913 yılına 17 kilometrelik Hayfa-Akka Hattı tamamlanmış Hayfa'dan başka bir yöne yeni hat meydana gelmişti. Hayfa-Der'a Hattı'nın coğrafi güçlüklerinden ve kış aylarındaki meydana gelen sorunlardan dolayı Hayfa-Der'a Hattı 1914 yılına kadar geceleri hizmete kapatıldığını bilmekteyiz.

## 2.5. Yapım Aşamasında Karşılaşılan Problemler

Hayfa Hattı'nın yapımı esnasında yaşanan sorunlar başlıca mali ve ekonomik sorunlar, asayiş sorunları, personel kaynaklı ve coğrafya ve iklime bağlı olarak yaşanan problemler olarak açıklanabilir. Bunları açıklamak gerekirse Ağustos 1899'da İngiliz şirketinin Hayfa Hattı'nı yapım süresince Hayfa'da Demiryolu İdaresi'nde çalışan Alman vatandaşların işten çıkarıldığı söylentileri ortaya çıkmıştır. Ticaret ve Nafia Nezareti bölgeye bir memur göndermiştir (BOA, BEO 1355/101551). Bu tür sorunlar İngiltere ile Osmanlı Devleti'ni karşı karşıya getirdiği durumlar meydana getirmiştir. Daha sonra hattın el değiştirmiş ve Osmanlı Hükümeti'ne geçmesiyle problemler devam etmiştir.

Hayfa Demiryolu projesi daha yapımı sırasında ekonomik zorluklarla yüzleşmeye başlamıştır. Akka'da bulunan askerin maaşlarının ödenmesi zaman zaman ödeme güçlüklerine dönüşmüştür (BOA, Y.PRK.ASK 224/108). Hayfa Şubesi Müteahhitlerinden Mösyö Nebting'in inşaat masraflarını zamanında ödenemediği zamanlar olmuştur (BOA, Y.MTV. 265/5). Kasım 1910 tarihli tezkirede Hayfa'dan itibaren Hicaz Demiryolu'na bağlanan güzergâh üzerinde bazı traverslerinin yandığı, raylarının eğilmiş olduğu ve tamir edilmesi gerektiği belgelerde ifade edilmektedir. Öte yandan yaşanacak saldırılara karşı demiryolunun güvenliği, hattın muhafazasını zorunlu hale getirmektedir (BOA, DH.İD.1/2). Hattın yapımını yıpratıcı olaylarda yaşanmıştır. Hayfa Demiryolu Şirketiyle Komiser Osman Nuri Bey arasındaki yolsuzluk nedeniyle aralarında itilaf yaşanmıştır (BOA, BEO 1345/100816). Proje yapımı sırasında ortaya çıkan yolsuzluklar bazen proje paralarının amacı dışında kullanılmasına neden oldu. İş karşılığı alacaklılara ödenmesi gereken paraların bir kısmı kötü niyetli kişiler tarafından gasp edilmiştir (BOA, DH. MKT. 2619/56). Bu hadiseler hat yapımını yıpratmıştır.

Coğrafi koşullardan kaynaklanan sorunlar ise, bölgenin dağlık olması, topografik yapıdan kaynaklı zorlukları arttırıyordu. Hayfa-Der'a Hattı, Şam-Hicaz Hattı'nda olduğu gibi, 1.05 metrelik genişliğe sahip dar çaplı bir hattır. Hattın 60 kilometresi Cezril Vadisi'nden, 30 kilometresi Tiberya Denizi'ne kadar uzanacak şekilde Ürdün Vadisi'nden diğer bir 60 kilometresi Ürdün Vadisi'nden ve geriye kalan 11 kilometrelik kısmı ise Hanran Dağlarından geçtiğinden dağlık, engebeli ve kısmen çukur alanlardan oluşmaktadır (Kürekli, 2010:252). Hattın geçtiği yol üzerinde ciddi yükselti farkları vardır. Trenler, Hayfa'dan (0 km) 36 km mesafedeki Afule'ye -62 metre kadar alçalarak ilerlemektedir. Afule'den sonra 76 km uzakta bulunan Ürdün Köprüsü'ne (Cisru'l Mecami) kadar ise -246 metrelik bir alçalmaktadır (Hülagü, 2008: 176). Bu şekilde Hayfa'nın deniz seviyesindeki rakımının da altına inilmiş olmaktadır. Bu noktadan itibaren demiryolu hattı tekrar yükselişe geçmekte ve 87 km

uzaklıkta Tiberya Denizi kenarında bulunan Samah'ta 187 metre yüksekliğe ulaşmaktadır. Hat daha sonra Yermük Vadisi'nin sarp, derin yarıklarını muhtelif köprü ve tüneller vasıtasıyla geçerek ilerlemektedir (Kürekli, 2010: 252). 149 km uzaklıkta bulunan Mesarib İstasyonu'na yakın bir mesafede 462 metre yükseklikte bulunan Havran Ovası'nın sınırlarına ulaşmaktadır. Nihayet normal bir yüksekliği takip ederek 161 km uzaklıktaki, hattın son durağı olan ve 529 metre yükseklikte bulunan, Der'a ya varılmaktadır.

Öte yandan Hayfa-Der'a-Şam Hattı da toplam 280 km'dir. Hayfa ile Şam arasında her gün karşılıklı yolcu ve ticari eşya katarları çalışmaktaydı. Hayfa-Şam arasındaki yolculuk yaklaşık 11,5 saati bulmaktaydı. 1913 yılına gelindiğinde ise 17 km mesafesinde olan Hayfa-Akka Hattı tamamlanmıştır (Hülagü,2008,175).

İnşaat esnasında çeşitli bölgede sağlık sorunları meydana geldi. İşçiler arasında görülen kolera salgını nedeniyle tedbirler alındı (BOA, DH.ID. 57/4). Sıhhi sorunlar çalışanların sağlığını tehdit ettiği kadar yapım sürecini de yavaşlattı. Hayfa' da zuhur eden kolera salgınından dolayı bölgeye gelecek olanların bir süre karantinada bekletildikten sonra tıbbi muayeneden geçirilerek içeriye alınması kararlaştırıldı (BOA, BEO 3946/295907). Bölge kısmi olarak karantinaya alınmıştır.

Zaman zaman hat yapımı süresince adli vakalar yaşanmıştı. Hayfa-Der'a Demiryolu üzerinde ölü bulunan İtalyan işçi vatandaşın katilleri bulunması için tetkikat başlatılmıştı (BOA, BEO 2673- 200403) bunun bir örneğidir. Daha sonra ölü olarak bulunan İtalyan amele normal eceliyle öldüğünün Şam İtalya konsolosu ve Beyrut Cenaral Konsoloshanesi elçilik görevlilerin de hazır olduğu halde icra edilen otopside ortaya çıktığı raporla bildirildiğinden konsolosun fikir ve harekâtından bahisle bazı ifadelerini içeren yazısı Suriye Vilayeti'nden gönderilen telgrafta belirtilmiştir (BOA, BEO 2600/194944). Bu tip yabancı çalışanların problemleri diplomatik sıkıntıları beraberinde getirmiştir.

İnşaatın sürdüğü yıllarda bölgede basit asayiş sorunları da ortaya çıktı. Bunlar arasında hırsızlık iddiaları vuku bulduğundan tahkikat başlatıldı (BOA, BEO 3615/271056). Demiryolu şirketinin personelin can ve mal güvenliğine önem vermesinden dolayı güvenlik daha da arttırılmıştır. Yapılan istasyonlar tamamlandıkça hizmete açılmış ve kullanılan hat üzerinde yer yer kazalar meydana gelmiştir. Diğer taraftan istasyonlarda yolcuların mallarının korunması için güvenlik arttırılmıştır.

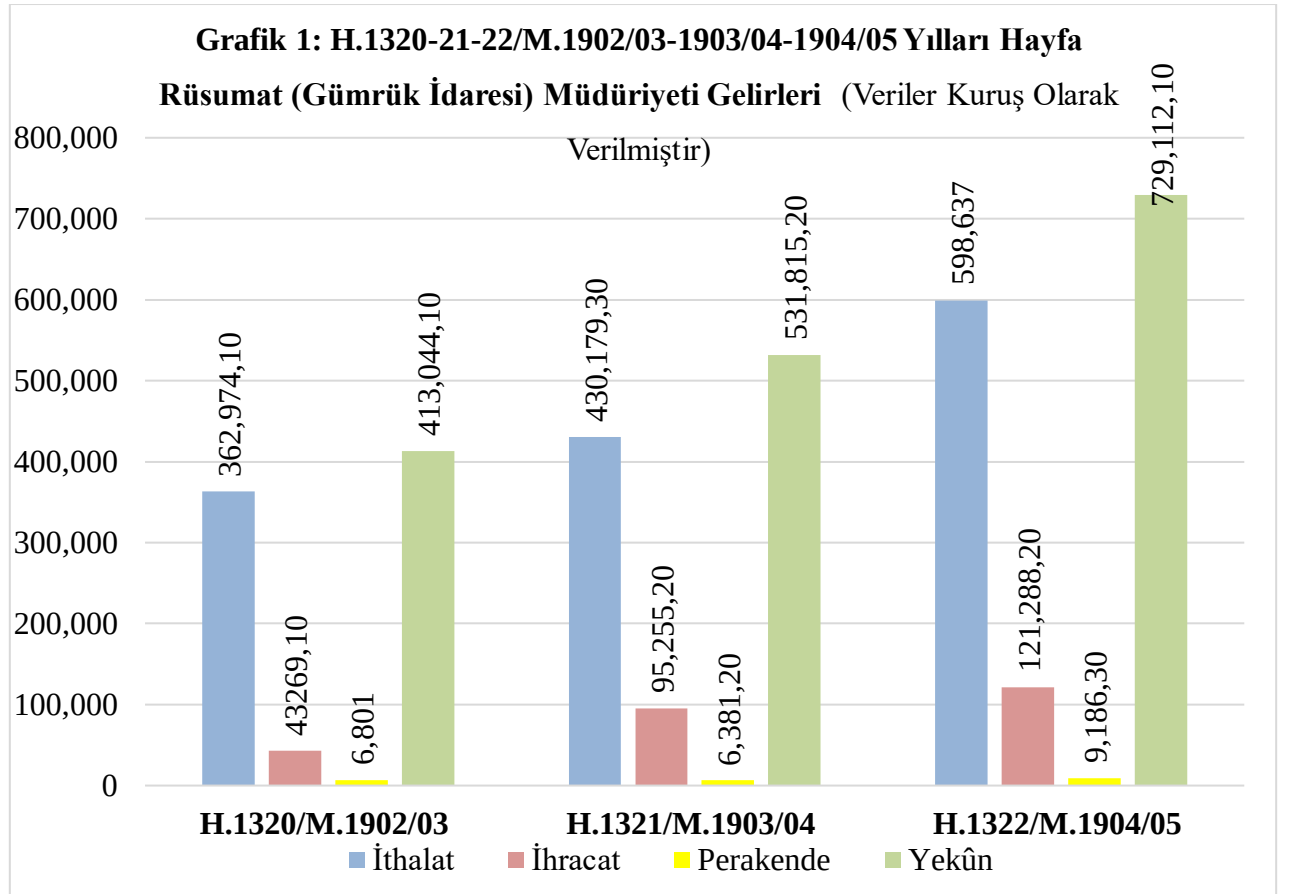
Mart 1911 tarihli bir rapora göre Hayfa-Der'a Hattı üzerinde tren kazası gerçekleşmiş ve hakkında geniş kapsamlı bir tahkikat başlatıldığı görülmüştür (BOA, BEO 3868/290038). Hattın tamamlanmasından sonra Hayfa'da Çeşitli asayiş sorunları olduğu görülmüştür. Mart 1913 tarihli rapora göre demiryoluna ait yapılara ve arazilere yönelik saldırılar da zaman

içerisinde ortaya çıktı. Örneğin hükümet konağının batı tarafında bulunan ve Hicaz Demiryolu İdaresi'ne ait arsaya Rus Ortodoks Cemiyeti tarafından saldırı gerçekleştirilmesi üzerine mahkeme tarafından tahkikat başlatılmıştır (BOA, BEO 4155/311572).

Kamulaştırmalardan kaynaklı sorunlarda bölgede yaşanmıştır. Beydavi adında bir kadının Hayfa civarındaki bahçesinden şose yolu için bir parçası kamulaştırıldığı halde bedelinin verilmediğini iddia etmiştir (BOA, DH.MUİ. 21/5).

## 2.6. Hattın Bölgeye Olan Ekonomik ve Ticari Etkileri

Hayfa-Der'a-Şam arasındaki demiryolunun uzunluğu Hicaz Demiryolu Hattı'nın toplam uzunluğuna oranı 1/5 kadardı. Fakat Hicaz Hattı'nın içindeki yeri her ne kadar küçük gibi görünse de Hicaz Hattı'nda taşınan yolcu, eşya ve yük taşımacılığının 1/3'ü Hayfa-Der'a-Şam Hattı üzerinden gerçekleşmiştir (Gülsoy, 1994:244). Bu durum Hayfa'nın ekonomik ve ticari hayatını canlandığının göstergesidir. Demiryolunun Hayfa üzerindeki ekonomik kazançlarını bir grafik ile anlatmak gerekirse, Aşağıda Grafik 1'de yıllara göre artışını daha net görünmesi için Hayfa'nın gelirleri gösterilmektedir. Her geçen yıl daha da ivmelenerek büyüyen ve hacim kazanan Hayfa, bölgede ekonomik olarak ciddi mesafeler kaydetmiştir.



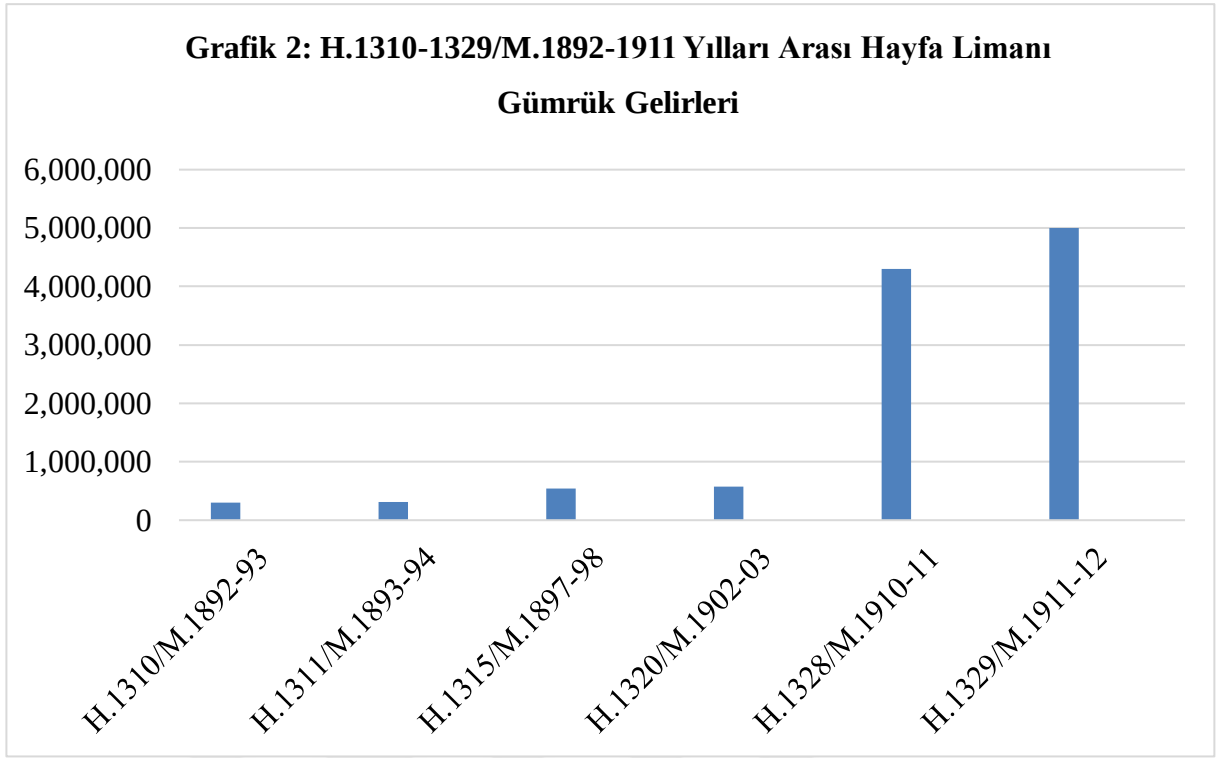
**Kaynak:** BVS, 1326 (1908-1909), s. 200-201).

Yukarıdaki Grafik 1'e bakıldığında Hayfa'da vergi gelirlerinin düzenli bir şekilde arttığı görülmektedir. Grafiği yorumlayacak olursak;

1902/03'te 362.974,10 kuruş ithalattan gelir elde edilmiş, ihracattan 43.269,10 kuruş gelir elde edilmiştir. Sadece ithalat ve ihracattan elde edilen gelirin toplamı 406.243,20 kuruştur. Perakende satışlarla beraber 413.044,10 kuruş gelir elde edilmiştir. 1903/04'te ithalattan gelen gelir 430.179,30 kuruş olmuştur. İhracattan elde edilen gelir 95.255,20 kuruşa yükselmiştir. Bu iki kalemden elde edilen gelir ise 525.434,50 kuruşa yükselmiştir. Perakende satışlarını da ekleyince toplam 531.815,20 kuruş gelir elde edilmiştir. 1904/05 yılına gelince ise diğer yıllardan çok daha fazla gelir elde edildiği görülür. İthalattan elde edilen gelir 598.637 kuruşa yükselmiş, ihracatta 121.288,20 kuruşa yükselmiştir. İthalat ve ihracat gelirlerinin toplamı ise 719.925,20 kuruş olmuştur. Perakende gelirlerini de ekleyince toplam 729.112,10 kuruş gelir elde edilmiştir.

Grafik 1'teki bu rakamları genel olarak değerlendirdiğimizde, yüksek ithalat ve düşük ihracat verileri dikkat çekmektedir. Bunun nedeni olarak Avrupalı büyük güçlerin kendilerine ham madde arayışının zirve yaptığı dönemde, yayılımcı politikalarla kendi endüstrilerine kaynak arayıp yeni pazarlar elde etme çabaları olarak gösterilebilir. Hayfa'da bu türden bir bölge konumunda olduğu anlaşılmaktadır. Grafik 1'de her yıl Hayfa'nın düzenli olarak gelirleri arttığı görülmektedir. Mavi renkte gösterilen ithalat gelirleri kırmızı renkte gösterilen ihracat gelirlerinde daimî olarak yüksek gelmiştir. Bu durumun Avrupalı devletlerin kapitalist politikalarının Hayfa üzerindeki etkisi olarak gösterilebilir. Yeşil renkteki toplam gelirler Hayfa şube hattının hizmete açılmasından sonra ciddi bir ivme kazanmıştır.

Yukarıda bahsedildiği üzere ticaretin büyük kısmı deniz ve limanlar üzerinden yapılmaktadır. Hayfa' da liman ve rıhtımın inşa edilerek sevkiyat sürekliliği sağlanmıştır (BOA, MV. 231/258). Bölgenin limandan sağlanan en büyük ihracatı Salt kazasında bulunan fosfat madenidir. Liman sayesinde daha kolay ihraç edilebilmiştir. Hat üzerinde taş yapıların yanı sıra demirden köprüler de inşa edilmiş (BOA, Y.MTV. 263/91 - BEO 3718/278778). Taberiye Gölü sahilinde bulunan Semah istasyonundaki küçük iskelenin yerine büyük bir iskele inşa edilmiştir (BOA, HH.İ. 179/30). Böylelikle liman ve rıhtımların önemi daha net anlaşılmıştır. Tüm bu gelişmeler aşağıdaki Grafik: 2'de görüldüğü gibi Hayfa ithalat ve ihracat gelirlerine yıldan yıla yansımıştır. Özellikle İkinci Meşrutiyetin ilanı ve İttihat ve Terakki döneminde Hayfa limanında önceki yıllardan farklı olarak bir artış gözlenmektedir. Bunun nedeni olarak Hicaz Demiryolu ve Hayfa Hattı'nın tamamen bitirilip hizmete açılmasıyla birlikte yolcu ve taşınan yük miktarında büyük artışların olmasıdır.



**Kaynak:** (Kürekli,2010:255).

Yukarıda Grafik 2’deki verileri inceleyecek olursak; Hayfa limanının gümrük gelirleri H.1310/M.1892-93’te 305.830 kuruş, H.1311/M.1893-94’te 316.682 kuruş, H.1315/M.1897-98’de 547.000 kuruş, H.1320/M.1902-03’te 572.000 kuruş olarak kaydedilmiştir. Bu yıllar arasında gelirlerin yükseliş farkları normal bir düzeyde görülmektedir. Hayfa Hattı’nın hizmete açıldığı H.1323/M.1905-06 tarihinden sonra Hayfa Limanı gelirleri diğer yıllarla kıyaslanamayacak derecede büyük bir artışın başladığı görülmektedir. Hayfa-Der’a Demiryolu şubesinin açılışına kadar liman gelirleri toplam 1.741.512 kuruştur. Bu rakam hattın açılmasından sonra ise H.1328/M.1910-11 tarihinde liman geliri 4.300.000 kuruşa yükselmiştir. 3.728.000 kuruşluk bu fark, Hicaz Demiryolu Hayfa Şube Hattı’nın Hayfa ekonomisi üzerinde yaptığı katkıyı göstermektedir.

Hayfa limanı inşa edileceği sırada maliyetinin karşılanması için gerekli olan 12 milyon frangın bölgede bulunan Salt kazasındaki fosfat madeni ihalesiyle karşılandığı anlaşılmaktadır (BOA, BEO 3822/286587). Böylece bölgedeki kıymetli madenlerin çıkartılması nakliyesi Hayfa Hattı ile önem mümkün olabildi. Ticari faaliyetlere yardım eden personeller ordu personellerinden oluşmaktaydı. Demiryolunun son durağı ile liman arasında zamanla sayısı artan askeri birlikler kullanılmaktaydı. Hayfa Şubesi’nde görevli bahriye askerlerini bir mülazım idare etmekte olup, sayıları 1908’de 445’i bulmuştu (BOA, BEO 2279/170862; Gülsoy, 1994:118). Askerler gelen ve giden malzemelerin indirilmesi boşaltılması ve depolama işlerini yapmaktaydı. Bunun yanında bölgede teknik ekipmanın güvenliğini sağlayıp

hırsızlık ve yağmaya karşı önlem almaktaydılar.

Sosyal güvenlik açısından demiryolu projesi modern devletlerin uygulamalarını bölgeye getirmiştir. Örneğin Hayfa Hattı'nda çalışırken yaralanan malûl duruma düşen veya vefat eden işçiler için mirasçılarına ölüm tazminatları ödenmeye başlanmıştır (BOA, BEO 3883/291194). İş sağlığı, işçi güvenliği konularına önem verilmesine rağmen bu tür kazalar meydana gelmiştir. Özellikle yolun sürekliliğini sağlayan alt ve üst yapı faaliyetlerinden istasyonlara, köprülerden, tünellere ve rayların döşeneceği sahalara kadar her yerde kayalık alanların yarılması tehlikeli patlayıcılarla mümkün olduğundan tehlikeli durum her zaman var olmuştur. Demiryolu hattının gelişimini ve çevresine olan faydasını arttırmak adına onunla bağlantılı işletmeler kurulmuştur. Merkezi Hayfa'da olmak üzere 2000 Osmanlı Lirası sermaye ile Hicaz Demiryolu Kooperatifi kurulduğundan bu kooperatif ile bölgenin ticari faaliyetlere katılımı artmıştır (BOA, BEO 4419/331414).

Toplumun alt kesimine mensup kişilerin durumu tren hattı işletilmeye başladığında göz önünde bulundurulmaya başlanmıştır. Maddi durumu ve sağlık durumu el vermeyen kişiler trenlerde ücretsiz taşınmışlardır (BOA, DH.MUİ. 96/19). Böylece demiryolunun şehri kalkındırması, ekonomik durumu iyi olmayan kişileri düşünerek onları bedava taşınması projenin bölge insanına duyarlı şekle getirildiğini göstermektedir.

Hayfa İskeleyi'nde yükleme, boşaltma işlemlerini yapmak için bahriye askerleri istihdam edilmişti (BOA, Y.MTV. 312/46). Yine bölgede çalışan işçi ve memurların sağlık muayenesi ve yiyecek içeceklerin kontrolü için Harim Kazası Belediye Tabibi Hipokrat Efendi tarafından sağlanmıştır. Onun, gemilerle gelen ve trenlerle iç bölgelerden limana gelen yolcuları kontrol etmesi karşılığında kendisine 600 kuruş maaş bağlandığı ve bu maaşını Hayfa ve Akka beldelerinin gelirlerinden alacağı açıkça ifade edilmiştir (BOA, BEO 2476/185684).

Demiryolunun bölge ekonomisine yaptığı desteği gösteren diğer bir gelişme ise Hayfa'da trenleri kullanacak gerekli yetenek ve bilgiye sahip Darülhayr'dan<sup>20</sup> mezun olan gençlerin yetiştirilmesiydi. 19. Yüzyılın modern taşıma vasıtaları olarak gemicilerin, şimendifercilerin ve telgrafçıların yetiştirilmesini gerektirmiştir. Nitekim bu konuda mesleğine vakıf olan beş kişi şimendifercilik eğitimiyle Hayfa'da istihdam olunmuştur (BOA, BEO 3523/264170). Böylece Hayfa Hattı bu mesleklerinde deneyim ve tecrübe kazanmak şartıyla bir çalışma sahası haline gelmiştir. O zamana kadar gerek fabrika ve atölyelerden katarlara

---

<sup>20</sup> Osmanlı'da Bir Mesleki Eğitim ve Çocuk Esirgeme Kurumu olan Darülhayr-i Âli 1902'de açılmıştır. Bünyesinde Şimendifercilik eğitimi verilmektedir. Hamidiye Hicaz Demiryolu'nda istihdam edilmek üzere ihtiyaçlara göre mezun öğrencilerden demiryolu çalışmalarında gerekli istihdamlar yapılmıştır (Kapıcı,2012:106).

yüklemede ve gerekse lokomotiflerde makinistlik görevlerinde bahriye tabur subayları görev alırken bu konuda da değişme başlamıştır (BOA, BEO 3543/265656).

Demiryolu hattının şehir merkezine ve kırsal bölgelere hiç şüphesiz önemli katkıları oldu. Her ne kadar bu sayede bölge uluslararası ticarete açılmış olsa da zaman içerisinde Hayfa'da değişim ve dönüşüm yaşandı. Demiryolu şirketinde çalışan personel kendi arasında organize olarak demiryolları işletme idaresi memurları ve çalışanları tarafından *Teavün Cemiyeti* oluşturuldu (BOA, BEO 4188/314036).

Demiryolları sayesinde kıyı kesiminin iç bölgelerle iletişimi hızlandı. Bu durum bölgede ekonomik yapının gelişmesine, mal sirkülasyonunun artmasına yol açtı. Genel merkezi Hayfa' da olmak ve Hicaz Demiryolu çalışanlarına iyi cins malzeme ve erzak temin etmek üzere Hicaz Demiryolu Komisyonu Reisi Mösyö Dikman, ortakları ve hissedarlar tarafından teşkil olunan *Hicaz Demiryolu Kooperatif Osmanlı Bakkaliye Şirketi* hat boyunca önemli ticari faaliyetler geliştirmiştir (BOA, DVN.MKL. 61/13). Şirket işçi istihdamında önceliği gayrimüslim halka vermiş olsa da iş için başvuran olmamıştır (BOA, TFR.I.A. 7/681).

Limanın demiryoluyla bağlantılı hale getirilmesi deniz ticaretinde açık bir biçimde kendini göstermiştir. Nitekim tablo 5'te belirtildiği üzere hem gelen hem giden gemi sayısında önemli artış söz konusudur. Vapur ve yelkenli gemilerin sayıları adet ve tonajları 1885 yılından 1913'e kadar artışı rakamların gerçeği söylediğini göstermektedir. Hayfa limanı yük taşıma ve gelir elde etme imkânları bakımından komşu Akka limanını geçmiştir. Bunun yanında Yafa da ciddi bir büyüme gerçekleşmiştir.

**Tablo 5: Hayfa ve Filistin Limanlarına Demirleyen Gemiler (M.1895-1913)**

| Limanlar     | Gemilerin Sayısı |          |        | Tonaj     |          |           |
|--------------|------------------|----------|--------|-----------|----------|-----------|
|              | Vapur            | Yelkenli | Toplam | Vapur     | Yelkenli | Toplam    |
| <b>1895</b>  |                  |          |        |           |          |           |
| <b>Akka</b>  | 66               | 991      | 985    | 60.590    | 11.787   | 72.377    |
| <b>Hayfa</b> | 99               | 527      | 626    | 103.145   | 7.481    | 110.626   |
| <b>Yafa</b>  | 457              | 900      | 1.357  | 533.531   | 20.700   | 554.231   |
| <b>Gazze</b> | 2                | 119      | 121    | 2.245     | 1.936    | 4.181     |
| <b>1913</b>  |                  |          |        |           |          |           |
| <b>Akka</b>  | 36               | 691      | 727    | 17.309    | 9.109    | 26.418    |
| <b>Hayfa</b> | 486              | 1.111    | 1.597  | 808.763   | 14.311   | 820.074   |
| <b>Yafa</b>  | 665              | 676      | 1.341  | 1.160.315 | 16.166   | 1.176.481 |
| <b>Gazze</b> |                  |          | 6      |           |          | 8.007     |

**Kaynak:** (Kark,1990:81).

Tablo 5'te ki verilere bakıldığında Hayfa ve diğer liman kentleri üzerindeki değişimler daha net görülebilir. 1905'te Hayfa-Der'a Hattı tamamlandı ve 1906'da Hayfa- Şam arası seferler başlamıştı (Gülsoy,1995:37). Bu tarihten itibaren tren seferleri Hayfa'dan Şam ve Ürdün'e doğrudan gidip gelmeye başladı. Bu gelişmelerle beraber doğal olarak Hayfa şehrinin gelişmesinde büyük bir sıçrama yaşanmıştır. Hayfa'ya yapılan göçler artmış ve ticaret hacmi yükselmişti. Hayfa iskelesinin artan gemi trafiği nedeniyle, yerine yeni bir limanın inşa edilmesi çalışmalarına başlanmıştır. Bunun yanında Hayfa'nın sancak merkezi konumuna gelip Akka'nın yerini alma potansiyeli de arttırmıştı. Bölgede ticari faaliyetlere bağlı olan diğer kollar olan konaklama ve yeme-içme fiyatlarını arttırmış 1905-1907 yıllarındaki Hayfa'daki geçim maliyeti arttığı görülmüştür. Hayfa Hattı yapım çalışmaları süresince Hayfa'ya ordu mensubu birçok askeri personel ile sivil memur ve göçmenler kente yerleşmiştir (Kürekli, 2010: 254). Hayfa-Şam-Medine arasında insan ve yük taşımacılığı ticarinde büyük artışlar oldu. Yaşanan bu artışların Hayfa limanı üzerindeki etkileri tablo 5'te açık bir şekilde görülmektedir. Hayfa Şubesi'nin açılmasıyla liman gelirleri üzerindeki artırıcı etkisini diğer liman şehirleriyle karşılaştırılmış. Hayfa Hattı yapılmadan önce ve yapıldıktan sonraki gelir farkını 1895-1913 yıllarını gösteren tablo 5'te ki verileri inceleyecek olursak;

Vapur ve yelkenli gemi sayısına bakıldığında adet ve tonaj bakımından 1885 yılından 1913 yılına kadar artış gösteren tek liman Hayfa limanıdır. Akka, liman şehirleri arasında en büyük azalma ve düşüş yaşayan yerdir. Bunun nedeni olarak Hayfa-Der'a demiryolunun açılmasıyla Hayfa'nın ulaşım imkânlarının daha uygun hale gelmesi gösterilebilir. Diğer bir liman şehri Gazze'de ise vapur sayısı ve taşınan tonaj bakımından ortalama iki kat bir büyüme gerçekleşmiştir. Yafa'da ise gemi trafiğinde kısmen azalma olsa bile yüksek tonajlı gemilerin sayısında çok büyük bir artış vardır. Hayfa'ya bakıldığında ise her bir kalemde büyük artışların olduğu görülebilir. 1895 yılında 626 adet yelkenli ve vapur gelirken, bu sayı 1913'te 1.597 adet olmuştur. Vapur sayısı da ortalama 5 kat, yelkenli sayısında ise 2 kat artış olmuştur. Tonaj verilerine bakıldığında ise 1895 yılında 110.626 ton 1913'te 820.074 tona ulaşmıştır. Vapur ve yelkenli sayısında ortalama 3 kat, ağırlık bakımından ise 8 kat artış göstermiştir. Bu veriler ışığında büyüme ve artış oranı en fazla olan Hayfa birinci sırasında yer almıştır. Ancak hacim ve büyüklük bakımından Yafa'nın gerisinde kalmıştır. Bunun nedeni olarak ise Yafa'nın Hayfa'dan çok daha önce modern limana sahip olması ve ticarete uygun olanaklarının daha eskiye dayanması gösterilebilir. I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla Yafa bu avantajlarını yitirmiş ve Hayfa daha da ön plana çıkmaya başlamıştır.

### III. BÖLÜM

## HAYFA HATTI VE BÖLGEDEKİ ULUSLARARASI İLİŞKİLERE ETKİLERİ

### 3.1. Demiryolu İnşaatının Dünya Müslümanları Üzerindeki Etkileri

Hayfa-Der'a Hattı her ne kadar Haziran 1903'te 16 kilometrelik kısmı yapıldı 1 Eylül 1905'te işletmeye açılmışsa da ancak Mayıs 1906'da Hayfa-Der'a-Şam arasında düzenli yolcu ve yük treni seferleri yapılmaya başlanmıştır. Bu tarihten sonra Hicaz Demiryolu yapım aşamasında belirtildiği gibi beklentilere uygun olarak Müslüman dünyasında memnuniyetle karşılanmıştır. Bunun yanında hacıların demiryoluyla gidip gelmelerinde fazlasıyla kolaylık sağlamaktaydı. Hicaz Bölgesi'nin İslam dininin merkezi olduğu için bütün Müslüman âleminin gözlerini üstünde topladığı bölgedir. Hac mevsiminde dört bir yandan gelen Müslümanlar burada birbirleriyle konuşup, görüşmektedirler. Bununla beraber birbirlerinin sevinçleri ve derdlerine ortak olma imkânı bulmaktaydılar. Avrupa devletleri tarafından haksızlığa ve sömürüye uğrayan din kardeşleri burada ortak bir tavır takınma noktasında önemli bir mekândır. Bunun içindir ki Sultan II. Abdülhamit'in halifelığının İslam âlemiyle iyi ilişkiler kurmasının kuvvetten fiile çıkarıldığı yerlerin başında Hicaz Bölgesi olduğu gibi Hayfa'da önemli bir konuma sahiptir (Eraslan,2019: 264).

Hayfa-Der'a Hattı'nın Hacılar için yeri oldukça mühimdir. Onun için Dünyanın her yanından hac ibadetini yapmak üzere gemilerle gelenler veya ülkelerine dönenler Hayfa üzerinden aktarma yapmışlardır. Devletin trenleri ücretsiz kullanmaları konusunda bazı gruplara (genellikle seyyid ve şerifler) kolaylık tanınması hattı daha da hareketlendirmiştir. Aynı şekilde bölgedeki bazı önemli kimselerin aileleriyle birlikte trenle ücretsiz seyahat ettiği görülmüştür. Seyyid Fazıl Paşazade Seyyid Hüseyin Paşa ve ailesinin Hayfa'dan Medine'ye Hatt-ı Âlî katarlarıyla ücretsiz gönderilmiştir (BOA, BEO 3450/258677). Çok farklı ve uzak coğrafyalardan gelen hacılar da bu hattı kullanabilmiştir. Hattın açılmasından sonra Hayfa'dan Medine'ye gitmek isteyen Cavalı hacıların Hicaz Demiryolu katarlarıyla ücretsiz sevkleri konusunda talepte bulunulmuştur (BOA, BEO, 4058/304348). Aynı şekilde Medine-i Münevvere'den Hayfa'ya kadar sevkleri gerçekleşen Bingazi hacılarının da masrafları devletçe karşılanmıştır. Yine Kaşgarlı hacıların kutsal topraklara gidişlerinde ve dönüşleri sırasında bu güzergâhtan geçtikleri belgelerde ifade edilmektedir (BOA BEO, 3870/290188). Buna benzer olarak Hayfa Hattı üzerinden hacca gitmek isteyen dünya Müslümanlarının talepleri doğrultusunda Medine'ye ücretsiz gönderilme işlemleri gerçekleşmiştir. Hayfa

hacıların hacıya gidiş ve dönüşleri için önemli bir kapı olduğu, buna bağlı olarak hacıların hac ibadeti için Hayfa'nın uğrak bir nokta haline geldiği görülmektedir.

Gece konaklamak için Hicaz Demiryolu'nun Katrane İstasyonu civarında yolcular için Muhammed Ebu Tar tarafından inşası istenilen misafirhanenin idare tarafından yapılıp münasip bir bedel ile kiralanması hususunda Hayfa İşletme İdaresi'ne müracaat edilmesi lüzumlu görülmüş bunun için Hicaz Demiryolu Müdüriyet-i Umumiyesi Vekâletine tezkire ile bildirildiği görülmektedir (BOA, BEO 4170/312711). Böylece gelip giden yolcu ve konukların kalabileceği mekânlar buna bağlı diğer gerekli yapıların ihtiyacı zamanla ortaya çıkmıştır. Hayfa ve Beyrut limanlarında nakliye vapurları bulundurulup bunlar vasıtasıyla deniz yoluyla gelen hacılar taşınmaktaydı (BOA, ŞD. 2788/28)<sup>21</sup>. Hayfa Demiryolu Hattının Hamidiye Hicaz Demiryolu'na bağlanması dolayısıyla gönderilen çeşitli teşekkür telgrafları da alındı (BOA, Y.MTV. 239/107). Padişah II. Abdülhamit'in İslamcılık projesi çerçevesinde tüm Müslüman âlemiyle irtibata geçilmek istendiğinden gazetelerin de buna hizmet etmesi istenmiştir. Nitekim demiryolu hattının dünya Müslümanlarına duyurulması, bölgeden daha kısa sürede kutsal topraklara ulaşımının mümkün olduğunu duyurmak adına çeşitli girişimler yapılmıştır. Hicaz Demiryolu muhasebe memuru Abdullah Muhlis Efendi *Er-Reşad* ve *Kalstin* adıyla (BOA, DH.MKT.2688/83). Türkçe ve Arapça bir gazete çıkarma izini istemiş ve gazete çıkarmak için gerekli izin ve ruhsatı almıştır (BOA, DH.MKT. 2825/74 / 2906-31). İşlemler esnasında ruhsatname ve gerekli harç ücretleri hakkındaki çıkan sorunlarda halledilmiştir. Bölgede yaşayan Müslümanların demiryolu yapımının İslam dünyası üzerindeki hassasiyetine bir örnek olarak Hicaz Demiryolu Hattı'nın bir kısmının ecnebi şirketlere ihale olunacağını haber alınması üzerine Hayfa Müslüman ahalisinin buna müsaade edilmemesi hakkında gazetenin haberini kullanarak İstanbul'a telgraf çekmişlerdir (BOA, BEO 4209/315657).

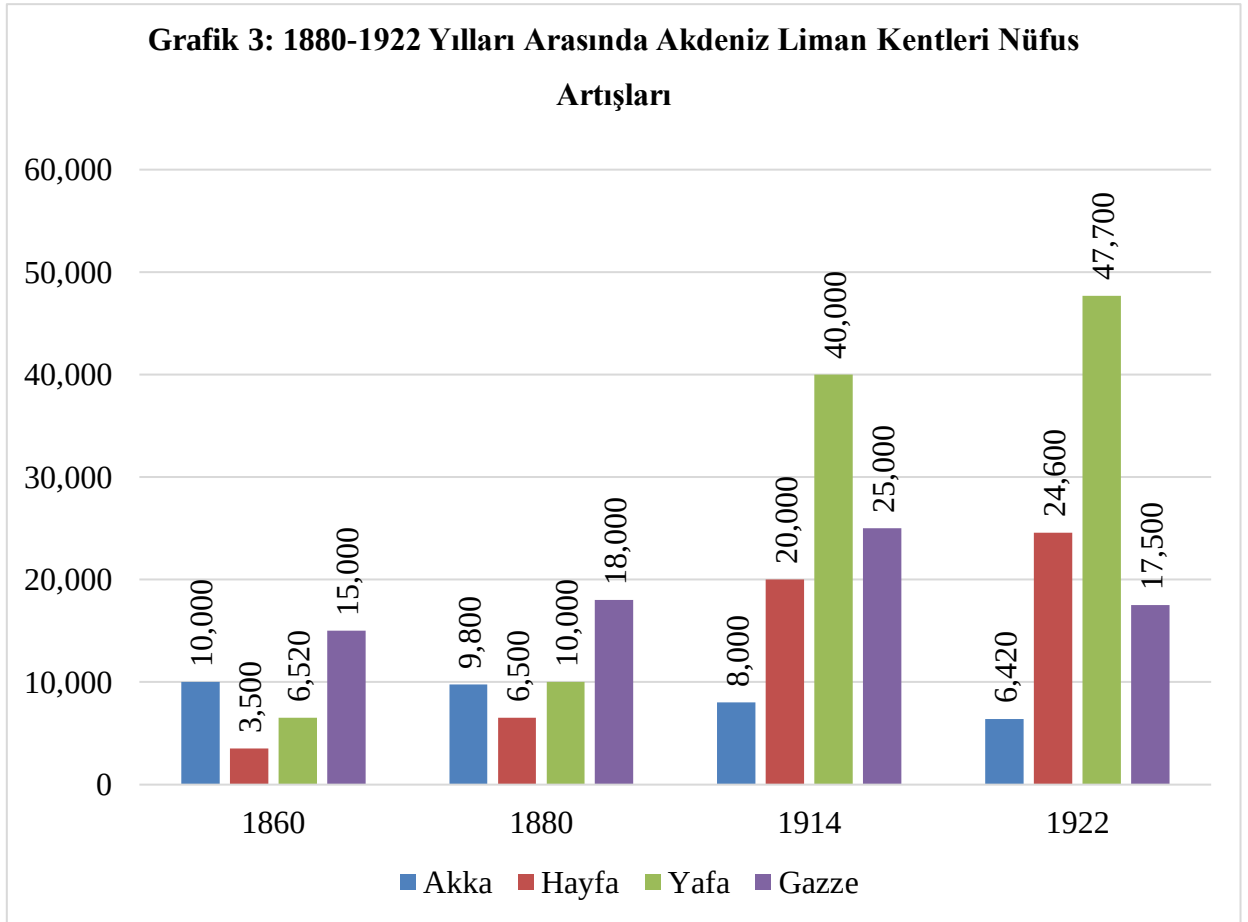
### 3.2 Filistin Bölgesi'ne Yapılan Yahudi Göçü

1882 yılında dünyadaki Yahudi göç dalgası başlamadan önce Osmanlı hudutları içindeki Filistin bölgesinde dağınık kümeler halinde Yahudi nüfusu mevcuttu. 1835-1840 yıllarında Kudüs'te 2-3 bin civarında olan Yahudi nüfusu Hayfa'da bin, Safed'de biraz daha fazlaydı. Daha sonraki yıllarda süratli bir biçimde artış gösteren Yahudi nüfusunun bölgeye gelişi bütün dengeleri değiştirecekti. Yahudi tebaadan bazı kesimler Osmanlı Devleti'nin

<sup>21</sup> Konuyla Muhammed es-Said ve Nedre Matran Bey tarafından vuku bulan müstediyyat (dilekçe) üzerine tanzim olunan mukavelenin gönderildiğine dair.

Filistin bölgesi için izlediği hassas politikalardan çekinmekteydi. Fakat son dönemlerdeki ağır mağlubiyetlerle neticelenen savaşlardan yorgun düşmüş vaziyetlerdeydi. Osmanlı Devleti, uygulanan kapitülasyonların da etkisi ve bunun suiistimale uğramasına kesin ve net bir cevap verme gücünü yitirmiş durumdaydı. Rusya’da bulunan Yahudiler Osmanlı Devleti’nden aldığı seyahat izinlerini Filistin bölgesine yerleşmek maksadıyla kullanmaktaydı. Bu durumu farkına varan Kudüs Mutasarrıflığı ilgili merkezle yaptığı tahriratlar neticesinde ilgili bölgeye iş seyahatleri yasakladı. Bölgeye yalnızca hacı adaylarının girişine izin verilecekti. Fakat 1888 yılında Osmanlı politikasındaki değişimler sonucu Yahudilerin Filistin’e olan göçlerindeki yasağı kaldırıldı.

1889 yılına gelindiğinde bu politika değişikliğinin etkileri görülmeye başladı. 1890’da Rusya’dan Filistin’e doğru yeni bir göç akımı başladı binlerce Yahudi kutsal toprak saydıkları bölgeye geldiler Yahudilerin çoğu Hayfa ve Kudüs’e yerleşti. Bir kesim ise Rehavat, Hadera ve Mishmar Hayarden gibi yeni yerleşim alanlarına yerleştiler (Bilgili,2006:118). İlk olarak Filistin’e Temmuz 1891’de göç akınının peş peşe geliştiği ve yoğunlaştığı bir tarih olmuştu. Bu tarihte Beyrut Vilayeti dâhilindeki Safed kasabasından Hayfa’ya gelen 440 yabancı uyruklu Musevi göçmen Osmanlı tabiiyetine geçmek için dilekçe vermişti bu mesele yeni sorunların doğmasına neden olmuştu (Engin, 2020: 38). Yapılan ikinci göç hareketinin etkisiyle bölgeye gelen Yahudiler ve yerli Arap halkı arasında çoğu zaman sorun ve sürtüşmeler çıkmaktaydı. Evvelden beridir yaşadıkları toprakların sahibi konumunda olan Araplar şimdi aynı toprak üzerinde işçi, kiracı ya da azınlık durumunda idiler. Bu vaziyet Araplar ile Yahudileri karşı karşıya geldiği zamanları arttırmış ve bölgede gerilimin yükselmesine neden olmuştu. Aşağıda grafik 3’te verilen 1880-1922 yılları arasında Akdeniz liman kentlerinin nüfus artışları daha net görülmektedir.



**Kaynak:** (Kark,1990:73)

Yukarıdaki Grafik 3'te görüldüğü üzere XIX. yüzyıl sonlarından itibaren Haifa'nın nüfusu gitgide artmaktadır. Haifa'da kilometre kareye düşen insan sayısı her geçen yıla göre artmıştır. 1860'ta nüfusu en az olan şehir Haifa olduğu görülmektedir. 1860'ta ve 1880'de Akko ve Gazze diğer kentlere göre daha büyük yerler olup nüfusları birbirlerine yakındır. Nüfusları düşük iki kent ise Haifa ve Akko olarak görülmektedir. Nüfus artışına bakıldığında en büyük artış Haifa'da olmuştur 1860'ta 3.500 olan nüfus Haifa Hattı'nın hizmete açılma tarihi olan 1906 yılını da içine alacak şekilde I. Dünya Savaşı öncesi Haifa nüfusu 20.000 dolaylarına gelmiştir. Yafa'nın ise 40.000 civarındadır. Bu artış oranlarına göre 1860-1922 yıllarında en fazla nüfus artışı 7.3 kat artış ile Yafa'da gerçekleşmiştir. Ardından Haifa'da 7 kat, Gazze'de 1.1 kat, Akko'da ise düşüş yaşandığı görülür. Grafik 3'te ki veriler ışığında Haifa-Der'a Demiryolu Hattı'nın yapımıyla beraber bölgedeki nüfus artışı daha net görülmektedir.

Haifa'daki bu nüfus patlamasının sonucunda kentte kaçak yapıların artışı ve çeşitli göçmen sorunlarını da beraberinde getirmiştir. Bunun bir örneği olarak 26 Ağustos 1892 tarihinde Haifa ve Safed kazalarında bir takım yeni büyük binaların inşa edildiği haberi alınmıştı. Düzenli olarak Haifa ve Safed kazalarına yeni göçmenlerin gelip gelmediği Beyrut

vilayetine sorulmaktaydı. Yafa ve Hayfa'da yaşayan iki Yahudi Rus vatandaşının bölgede kanun dışı toprak satışı yapmaktaydı. Bu yasa dışı işleri bölgedeki idari yöneticileri olan Hayfa kaymakamı, müftüsü, belediye reisi, meclis üyelerinin de parmağı olduğu ve Rusya'dan kovulan 140 ailenin Hayfa'ya alınmalarını sağlamıştı (Engin, 2020: 55). Bu usulsüz uygulamaların ayrıntıları ise şöyledir; Hayfa limanında vapurda bekleyen Yahudiler sahile çıkarılmış bunlara eski tarihli ruhsatnameler verilerek bu Yahudilerin bölgenin eski halkıymış gibi işlem yapılmıştır. Yukarıda bahsedilen 140 aile nüfusa kaydedilmeden Taberiye ve Safed'te doğmuş gibi gösterilmiştir böylelikle Tezkere-i Osmaniye verilerinde nüfusa kaydedildiği görülmüştür (Balcıoğlu ve Balcı, 2021: 263). Bu durum 1908 yılında Hayfa'da Araplar ile Yahudiler arasında çatışmalar meydana getirdi. Çatışmalar bölgede yeni sorunların ve anlaşmazlıkların çıkmasıyla devam etti.

Bu dönemde yerleştikleri alanlarda göç edenlerin oluşturduğu tarım tesisleri başarı gösterdi ve gelişerek ilerledi. Bataklıkla kaplı bazı alanlar tarım alanına dönüştürülüp turuncgil tarımı istenilen verim alınınca tarım sektörüne dayanan ilk sanayi kuruluşlarının temelleri atıldı. İlk olarak elektrik kullanımıyla sanayi tesisi çalıştırıldı. Göçmenleri tamamen Yahudilerden oluşan Akdeniz kıyısında Tel-Aviv şehrini bu şekilde kurmuşlardı. Küçük sanayi tesislerinin varlığı, coğrafi konumun avantajı kıyı bölgesinde bulunması bölgenin süratli bir şekilde gelişmesine vasıta oldu buna ek olarak çalışmamızda en başından beri anlattığımız Hayfa'da Hicaz Demiryolu'nun ulaşmasıyla bölge sınırlarını aşarak büyüdü (Bilgili,2006:120).

Yahudilerin Filistin'e göçü ve bölgede devlet kurmaya çalışan Laurence Oliphant bu konuda önemli bir isimdi ve kendisine ait bir proje tasarlamıştı. Laurence Oliphant 1829 yılında Güney Afrika'da İngiliz sömürgesi Kap'ta Doğdu, İngiltere'de yazarlık, avukatlık, gazetecilik, diplomatlık ve milletvekilliği görevlerinde bulundu (Kodaman ve İpek,1992:567). Bunun yanında maceraperest ve seyyah biridir, bir süre Amerika'da Hristiyan mistiği olarak bulundu. 1882 yılında karısıyla beraber göçmen sıfatıyla Osmanlı Devleti sınırları içerisindeki Hayfa kasabasına yerleşti ve Siyonizm akımının kurucuları arasında yer almıştır. Oliphant Yahudilerin Filistin'e yerleşmelerini konusunda 1878'de bir layiha hazırlayıp sultana vermişti, burada dünyadaki Yahudilerin zulmeden, adaletsizlikten kurtulmanın yolu Filistin ve Hayfa'ya yerleşmeleri halinde son bulacağını bu bölgelerin Yahudiler marifetiyle bayındır olacağı düşüncesi içindeydi.

Oliphant, Arz-ı Filistin'de iskân Muhacirin Osmanlı adıyla bir kumpanya kurulması düşüncesi de vardı. Kumpanya satın alacağı arazilerin orman, bina ve madenlerini tasarrufunda bulunduracaktır. Bu madenler, hususi bir düzenlemeyle idare edilecektir. Öte yandan, kumpanya, Hayfa-Taberiya-Lut Gölü arasında bir demiryolu inşa edecektir. Buna karşılık

demiryolunun her iki tarafında bir kilometrelik arazi ve bölgedeki boş ve harabe hâline gelmiş köyler kumpanyaya verilecektir. Hayfa'ya demiryolu yapımı düşüncesi Oliphant'ın projelerinde ve planlarının dâhilinde olduğunu görmek mümkün. II. Abdülhamit, imparatorluk içerisindeki boş arazilere muhacirlerin yerleştirilmesine karşı değildi. Ancak, göçmenlerin özellikle Filistin topraklarına yerleştirilmesi fikrine karşı çıkmaktaydı. Bunun altında yatan fikir böyle bir planın uygulanması halinde, ileride Filistin toprakları üzerinde müstakil bir Yahudi devletinin kurulabileceği görüşündeydi.

Laurence Oliphant'ın planı boş ve verimli arazilerin bulunduğu Filistin'de ziraatı geliştirerek, bedevi Arapları medenileştirip ve asayişini temin ve tesis edebilmek için Yahudilerin yerleştirmesi lâzım gelmekteydi. Özellikle Avrupa devletlerinde bulunan Yahudilerin sermaye ve teknik destekleri sayesinde Yahudi göçmenler bölgede sanayi, ziraatı ve sanatı geliştirebilir. Ayrıca Müslüman göçmenler de iskân edilebilir (Kodaman ve İpek, 1992: 568). XIX. Yüzyılın sonundan itibaren Almanya, Osmanlı Devleti üzerinden elde etmiş olduğu imtiyazlardan dolayı bilhassa demiryolu yapımı bahanesiyle Suriye bölgesine Bağdat Demiryolu ağının genişletilmesi ve Suriye'den Hicaz Bölgesi'ne bir demiryolu hattının inşası için bölgeye bir hayli Alman mühendis göndermeye devam etti. Bu mühendislerden bir kısmı, bölgedeki yerel Arap kabileler arasına sızarak, bölgenin demografik, dini, ekonomik ve coğrafi özellikleri hakkında Berlin'e gizli bilgiler içeren düzenli istihbarat raporları göndermekteydi. Alman mühendislerinin bu konudaki hassasiyetleri, aynı bölgede Almanlardan çok daha önce bir varlık göstermiş olan İngilizlerin sahip olduğu gizli servis ağının, bölge hakkında bilgi toplama konusunda hali hazırda olan başarısızlığını daha da artırarak İngilizlerin daha farklı operasyonlar içerisine girmesini gerekli kılmıştı (Öney, 2016: 118).

### **3.3. Hayfa Hattı Çerçevesinde Bölgede Başlayan Nüfuz Mücadelesi**

Tarihi süreçte önce Fransızlar, Suriye'de bir şimendifer inşası için Osmanlı Devleti'ni ikna etmeye çalışmışlardır. Fransızlar bu işe sermaye yatırmış olsalar da şimendiferin çalıştırılması için Osmanlı kumpanyası kurulmuştur. İnşa edecekleri demiryolu hattı için Fransız şirketi Osmanlı Devleti'nden 30 yıllık işletme hakkı talep etmiştir. Bundan başka Fransızlar, yolun geçeceği yerlerde çıkacak madenleri de işletmek için izin istemişlerdir. Fransızlar bu bölgede sadece okullarıyla değil daha kalıcı bir şekilde var olmak için tren yolu inşası gibi ya da madenlerin işletme hakkını elde etmek gibi bölgedeki kalıcı hâkimiyetlerini perçinleyecek adımlar atmak istemişlerdir (Şana, 2019: 141).

Bütün bunlara bağılı olarak Doğu Akdeniz’de hâkimiyet alanını genişletmek isteyen devletlerin başını İngiltere ve Fransa çekmekteydi. Çünkü İngiltere, Hindistan ve Asya’daki sömürge alanlarına giden yolları güven altında tutma politikasını dış siyasetinin temeline koymuştur. Bu yüzden başta İngiltere olmak üzere diğer Avrupalı devletleri de sanayi inkılâbının ilk devirleri olan 1870 yılından itibaren sömürge amacıyla genişleme ve yayılma politikası izlemişlerdir. İşte bu zamandan sonra Doğu Akdeniz’de bir hayli önem arz eden Osmanlı Devleti’nin tüm toprakları bizzat sömürgeci devletler tarafından çeşitli bahane ve savaşlar sonucunda işgal edilmeye başlanmıştır.

XIX. yüzyıl boyunca Şark Meselesi adı altında Osmanlı Devleti içerisinde çıkan en ufak olay bile uluslararası politikada büyük devletlerin Doğu Akdeniz’e hâkim olabilmek için Osmanlı Devleti üzerindeki politikalarını şekillendirmiştir. İngiltere Hindistan’ın güvenliğini sağlamak için Mısır’a, Süveyş’e, Basra Körfezi’ne ve Irak’a sahip olma yollarının gayreti içerisinde olmuştur. Bu amaç çerçevesinde Osmanlı Devleti’nin parçalanmasını kaçınılmaz gören İngiltere, onun enkazı üzerinde kendisine düşen payı almak için fiili olarak Osmanlı Devleti’nin dağılması üzerine kurulan sürece katılmıştır.

Nitekim emperyalist ve sömürgeci politika takip eden batılı büyük devletler, yüzyıllardan beri Orta Doğu coğrafyasında hâkimiyet kurmuş olan Osmanlı Devleti’ni parçalamak üzere harekete geçmişlerdir. Doğu Sorunu adı altında kıymetli topraklara sahip olan Türk Devleti’ni ortadan kaldırmak gayesiyle onu Hasta Adam olarak nitelemiş ve çeşitli gizli anlaşmalarla aralarında paylaşma yoluna gitmişlerdi. Bu anlaşmalarla fırsat buldukça, Osmanlı Devleti’nin topraklarının çeşitli bölgeleri işgal edeceklerdir. Böylece İngiltere, Fransa, Rusya, İtalya gibi devletler Osmanlı Devleti’nin merkeze uzak taşra topraklarını ele geçirmenin gayretinde olacaklardır. Diğer taraftan Osmanlı Devleti’nin toprakları üzerinde sermayesi ve kültürüyle XIX. Yüzyıl boyunca önemli bir yer edinen Fransa bu Türk Devleti’nin parçalanması durumunda Suriye ve Doğu Akdeniz Bölgesi’nde yerleşebilmenin gayreti içerisinde olmuştur (Görge, 2013: 3).

#### **3.4. Hayfa-Der’a Hattı’nın Bölge Siyasetine Etkileri**

Büyük devletler demiryolları üzerinden siyaset üretmeye çalışmaktadır Osmanlı Devleti’nin başlattığı Hicaz Demiryolu çalışmaları esnasında Fransa, İngiltere ve Almanya’nın yürüttüğü politikalar bunun iyi bir örneğidir. İlk olarak Fransa’dan bahsedecek olursak Beyrut-Şam Hattı Fransızlar tarafından 1892 yılında yapımına başlanmış ve 1895’te yapımı

tamamlanmıştır. Beirut-Şam arası 147 km. uzunluğundaydı Beirut-Şam-Müzeyrib arası toplam mesafe ise 247 km'dir. Beirut-Şam Hattı başta Hicaz Demiryolu Projesi'nin bir parçası olmamasına rağmen, Hicaz Demiryolu yapımı esnasında Beirut limanına gelen demiryolu yapım malzemelerinin Şam'a nakledilmesi için kullanılmıştır. Fransızlar bu nakliye işlemleri için yüksek miktarlarda ücret istemekteydi ve çeşitli bahanelerle güçlükler çıkartıyordu. Fransız şirketinin bu tutumu aslında baştan beri karşı oldukları Hicaz Demiryolu'nun yapımını engelleme çabalarının birer örneğidir. Fransız şirketinin bu tutumuna karşı Hicaz Demiryolu Komisyonu başka çözüm yollarının arayışına girmiştir. Başta Hicaz Demiryolu Komisyonu yeni bir hat yapmak yerine Fransızlara ait Şam-Müzeyrib kısmını satın almak istemiş fakat Fransızların talep ettiği yüksek ücret karşısında Osmanlı Hükümeti bundan vazgeçmiştir. Daha sonra fahiş fiyatlara engel olmak için Osmanlı Hükümeti 1903 yılında Fransız şirketine taşıma ücreti vergisinde %45 indirimli tarife uygulamaya başlamasına rağmen (BOA, Y. MTV. 244/81). Bu durum hat yapımı maliyetinin kısmen düşmesine yardımcı olduysa da yeterli olmadı. Sonuçta Osmanlı Hükümeti Fransızların kontrolündeki Beirut-Şam Hattının Denizyoluyla gelen malzemelerin iç bölgelere nakledilmesinde tek alternatif olmasından kaynaklanan Fransa ile yaşanan gerilim, Hayfa-Der'a Hattı'nın yapımına başlanmasından sonra başka bir boyut kazanmıştır.

Hayfa-Der'a Hattı'nın yapımına sert tavır koyan Fransız Hükümeti'ni yumuşatmak için Sultan II. Abdülhamit Fransa Hükümeti'ne bir dizi imtiyazlar vererek Şam'dan Halep'e uzanan hattın inşasını yapmışlardır. Hattın yapımının tamamlanmasına rağmen tartışmalar bitmeyecek ve Şam-Hama Demiryolu Şirketi, Fransa hükümetinin ve Osmanlı Bankası'nın desteğiyle Bâb-ı Âlî'yi istediği tazminatı ödemeye razı edecekti. (Ergüven, 2019: 2) 1905'te Hama-Halep Hattı sözleşmenin ikinci maddesinde yazıldığı üzere Hicaz Demiryolu, şirkete inşaattan dolayı vermiş olduğu zarar karşılığında 150.000 lira tazminat vermeyi kabul etmiştir (BOA, İ.TNF 14/14). Bu gelişmeler Osmanlı-Fransız ilişkileri üzerine son derece etkili olmuştur.

Hicaz Demiryolu'nun tamamlanmasından sonra bazı yeni eklemelerle hat farklı bölgelere doğru uzatılmıştır. 1911 yılında 4 kilometrelik Kadem-i Şerif yapıldı. Böylelikle Şam'ın merkezi başlangıç noktası oldu. 1912 yılında Kudüs Hattı'nın bir parçası olan Afüle-Cenin Hattı 17 kilometre olarak yapılmıştır. 1913 ve 1914 yıllarında Der'a- Busra- Eski Şam güzergâhı 33 kilometrelik hat ve Hayfa-Akka Hattı 17 kilometre yapılmıştır. (BOA. DH.KMS. 14/32; Gülsoy,1994: 210). Hicaz Hattı 1903'te Amman'a, 1904'te Maan'a kadar uzatıldı. Buradan Akabe körfezine bir şube hattı yapılmak istenmiş böylece Kızıldeniz'e çıkma planları yapıldığı görülmüştür. Nablus mutasarrıfının Dâhiliye Nezareti'ne gönderdiği layihasında

Hicaz Demiryolu'nun Hayfa-Urfille Hattı'nın Cenin ve Nablus'tan geçerek Kudüs-i Şerife temdidi ve Maan'ın bir hatt-ı cedide ile Akabe Körfezi'ne rabtı tartışılmıştır (BOA, BEO 3896/292134).

Bölge üzerinde önemli çıkar mücadelesi ve emelleri olan İngiltere, Osmanlı Devleti'ni Kızıldeniz ve Süveyş kanalı üzerinden uzak tutma politikası izlemiştir. Bu nedenle İngiltere'nin Akabe meselesi üzerine bu planı nedeniyle Akabe Hattı hayata geçirilemedi. 1905'te Hicaz Demiryolunu Akdeniz'e bağlayan Der'a-Hayfa Hattı tamamlanıp 1906 yılında seferlerin başlaması sonraki süreçte ise sırayla Müdevvere, Medayini Salih, El Ula ve son olarak 1908'de hat Medine'ye ulaşmıştı. Hayfa şubesi ile toplam hat uzunluğu 1464 kilometre uzunluğa ulaşmış ve 1 Eylül 1908 tarihinde bütün olarak hizmete açılmıştır.

Beyrut rıhtımı inşaatının başlanacağı zamanda, Hayfa'dan Şam'a ve oradan da Havran'a uzanan bir demiryolu inşa edileceği arz olunduğunda yerel halkın projeye olumlu baktığı anlaşılmaktadır. İnşaat çalışmaları başladığı esnada yerel halkın iş bulmak için başka bölgelere gitmediği, kendilerine yeni iş olanaklarının doğacağını farkında olduğu düşünülmelidir. Cebel ahalisinden ziraatla uğraşan çiftçiler, kâfi derecede gelir elde edemediklerinden, Suriye ve Halep'teki ziraata uygun arazilere iskân edilir ise bunların da farklı yerlere göç etmeyeceği söylenmiştir (Toraman, 2019: 59). Böylelikle istenmeyen göçler yaşanmayacak, mahalli olarak bölgelerin nüfus yapısı korunmuş olacaktır.

Dünyada modernleşme ve sanayi çağının başlamasıyla Osmanlı Devleti'nin en gelişmiş bölgelerini teşkil eden bugünkü Türkiye de dâhil olmak üzere daha sonra uluslaşarak müstakil halini alan hiçbir Ortadoğu toprağında modern anlamda iktisadi ilişkiler yerli bir burjuva sınıfına dayanmıyordu. Sadece modernleşmenin getirdiği iktisadi ve kültürel etkileri endüstriyel hammadde hinterlandlarının çıkış limanları olan kentler etrafında yoğunlaşmakta idi. İstanbul, Selanik, İzmir, Beyrut, Sayda, Hayfa, İskenderiye gibi liman kentleri ile Şam, Kahire, Halep, Cidde gibi geleneksel ticaret merkezleri bu türden kentlerdi (Taşkesenlioğlu,2006: 67).

1918 yılında Yeni Zelanda- Avusturalya- Hint ve İsrail kökenli askerlerinde bulunduğu İngiliz ordusuyla Türk ordusu arasında Ürdün Vadisi ile Nablus'a giden Kudüs yolunda meydana gelen muharebe meydana gelmişti. Türk ordusunun Ürdün'ün doğusunda Hicaz Demiryolundan Amman'a doğru çekilmesi sonucu Hayfa işgal edilmişti. Hüseyin komutasındaki Arapların Maan'ı işgali ve Hicaz Demiryolu' nu tahribatıyla İngilizlerin bölgedeki emelleri demiryolunun sonunu getirmiştir (BOA, HR.SYS 2113/17).

I. Dünya Savaşı döneminde 1916 yılı Akbaş Sahra Hastanesi ve Osmanlı Deniz Kuvvetleri depolarının bombalanmıştır. Savaşın devam ettiği bir zamanda Fransız zırhlıları

tarafından Hayfa-Hicaz Demiryolları'na ait binaların bombalanması hattı kullanılamaz hale getirdi (BOA, HR.SYS.2100/6).

Bunun yanında bölgede yaşanan tüm bu savaş ve çekişmelere rağmen günümüze kadar ayakta kalmış olan *Sütun-ı Âli* anıtı Hayfa'daki Osmanlı varlığını simgeleyen önemli bir simgedir. 2400 kilometre uzunluğundaki Hicaz Demiryolu'nun yapımı hatırasına dikilen bu anıt, onun anısını yaşatan tek mirastır. Ne hattın başlangıç istasyonu Haydarpaşa'da ne de Hicaz Bölgesi'ndeki son istasyon olan Medine'de ne de ara istasyon olan Şam'da demiryolunun yapımı ve tamamlanışı anısına herhangi bir anıt mevcut değildir. Böyle bir anıt Sadece Hayfa'da dikilmiştir. Hayfa'daki *Sütun-ı Âli* gerek üzerinde bulunan yazılar gerekse kullanılan malzeme, bezeme ve süslemelerle Sultan II. Abdülhamit'in dünya Müslümanlarına ve Batılı Devletlere manidar mesajları içermektedir (Tütüncü, 2015: 5).

### 3.5. Hayfa Demiryolu Hattı'nın Beyrut-Şam Demiryolu Hattı ile Rekabeti

XIX. yüzyılda Suriye-Lübnan bölgesinde demiryolu ulaşımında büyük oranda Fransa üstün durumdaydı, bölgedeki diğer bir güç olan İngiltere ise denizcilikte üstün durumdaydı. Bu iki devletin rekabetine daha sonra Almanya'da ortak olmuştu ve bunlar arasında rekabetin başladığını görülmektedir. Tüm bu rekabetin dışında kalmayı başarabilen Şam'dan güneye inen Hicaz Demiryolu Hattı bu devletlerin bilhassa Fransa'nın denetim alanı dışındaydı (Ortaylı,1984:91. Bunun nedenlerinden bahsedecek olursak; Hayfa-Der'a-Şam Demiryolu Hattı'nın masrafları, Müslüman vatandaşların bağış ve yardımlarının yanında devlet imkânlarıyla karşılanıyordu. Böylelikle demiryolunun daha uygun fiyatlara yolcu ve yük taşımaya olanak sağlıyordu. Bunun yanında Hayfa-Şam güzergâhı coğrafi olarak daha kolay şartlara sahip olması nedeniyle Beyrut-Şam Hattı'na oranla işletme masraflarını etkilememekteydi. Öte yandan Fransız şirketi hattı Finanse etmede güçlük çekiyordu. Hicaz Demiryolu'nun uyguladığı tarifelerle bölgenin insan, yük, eşya taşımacılığı Beyrut-Şam'dan Hayfa-Şam Hattı üzerinde yoğunlaşmaya başlamıştı. Demiryolunun yapımı ile Hayfa limanının da önemi artmıştı. Havran'da üretilen ürünler Beyrut Liman yerine Hayfa Limanı'na kaymıştı bununla beraber Müzeyrib-Şam taşımacılığı olumsuz etkilenmekteydi. Buna karşı şirket 1911'de taşımacılıkta %50 oranında indirimlere gitmişti. Karşılık olarak Hicaz Demiryolu 1912 yılında uyguladığı indirimli tarifeyle 96.671 ton taşımacılık gerçekleştirdi.

Hayfa-Der'a Hattı'na karşı, Beyrut Limanı ve Şam-Beyrut arası taşımacılık bu durumdan çok fazla değerini kaybetmemiştir. 1911'de Beyrut'tan Şam'a 48.863 ton yük

taşınmış buna karşılık Hayfa'dan ise 4.935 ton yük taşınmıştı. Hayfa-Şam arasındaki taşımacılık daha sonraki yıllarda artarak devam etmiş fakat Beyrut-Şam Hattı'ndaki oranı geçememiştir. Bunun nedeni olarak Fransızların işletti Beyrut-Şam Hattı çevresinde ticarî yapılanmada kökleşmiş olmalarıydı. Aynı zamanda Fransız şirketi bölgede kendine rakip istememekteydi. Hayfa-Şam Hattı'nı da satın almak istiyordu. Fakat 1914'te Hicaz Demiryolu'nun Evkaf Nezareti'ne bağlanarak vakıf statüsüne bürünmüş ve satışı yasaklanmış oldu (Yavuz, 2010: 52-53).

Demiryoluna bağlı olarak farklı birçok gelişmelere ek olarak Hayfa'nın küçük bir kasaba görünümünden, Şam, Havran ve Filistin'in kuzeyi için önemli ticaret merkezi haline gelmesinde 1905'te Hicaz Demiryolu'nun Hayfa şubesi ile Akdeniz'e açılması son derece etkili olmuştur. Bu kasabasının gelişmiş modern bir şehir halini almasındaki önemli bir unsurdur. Bununla beraber Hayfa Hattı'nın açılması Hayfa körfezi boyunca hilal şeklinde Kermil Dağı'nın eteklerine uzanan Filistin bölgesinin tek doğal limanıydı. Modern gemi ve şileplerin demirlemesine imkân sağlamaktaydı.

Hayfa limanına demirleyen vapur ve yelkenlilerin istatistiksel olarak sayı ve yükleri 15-20 yıl içinde yüksek oranda arttığı görülmüştür. Bu gelişmeler Hayfa'nın doğal avantajlarıyla büyük bir bütünlük sağlamıştır. Hayfa'nın gelişmesini rakamlarla ifade etmek gerekirse 1895'te 99 gemi limana uğrarken 1913'te 486 gemi gelmiştir. 1895'te limana uğrayan gemilerin tonajı toplam 103.145 tondur. 1913'te bu rakam artarak 808.763 tona yükseldi. 1902-1903 yılları arası 572 bin kuruş olan toplam liman gelirleri 1911'e gelindiğinde 5 milyon kuruşa ulaşmıştır. 1914 yılına gelindiğinde ise Hayfa'nın yerli yabancı çeşitli bankaların faaliyet gösterdiği bir ticaret merkezi haline gelmesi ve açılan yabancı elçiliklerin açılması Hicaz Demiryolu Hayfa Şubesi'nin beraberinde getirmiş olduğu katkılardır (Kürekli, 2010: 265). Aynı zamanda Avrupalı devletlerin bölgede siyasi ve ekonomik planlarının arttığını bu devletlerin Hayfa'da konsolos ve elçiliklerini açmaya başlamaları gösterilebilir (Yazbak, 1998: 27). Bu ilgi Der'a-Hayfa Hattı'nın yapıldığı ve işletmeye açıldığı döneme denk gelmesi hattın önemini göstermektedir.

## SONUÇ

Hicaz Demiryolu inşaatına fiilen 1 Eylül 1900 tarihinde başlanmış olup hat 1 Eylül 1908 tarihinde işletmeye açılarak Medine'ye erişmiştir. Yine Hayfa-Der'a Hattı'nın yapımına 1 Nisan 1903 tarihinde başlanmış, 19 Mart 1906 tarihinde Şam'a ilk tren hareket etmiştir. Hayfa şubesinin tamamlanmasıyla birlikte inşaatın toplam uzunluğu 1.464 Kilometreye ulaşmıştır. Demiryolunun geçtiği bölgeler hızlı bir biçimde inkişaf etmiştir. Demiryolunun bölgelere olan ekonomik etkisi bakımından Hayfa önemli bir yere sahiptir. Demiryolu hattının yapımından önce küçük bir limanı olan kasabası olan Hayfa, Alman imparator ve imparatoriçesinin ziyareti münasebetiyle buraya bir iskele yapılmasıyla büyümeye başlamıştır. Aynı yıllarda şehir, karayoluyla Yafa'ya bağlanmıştır. İmparatorun gelişi öncesi şehir içindeki yollar, köprüler onarılmıştır. Hayfa demiryolu hattının, büyük ana hat olan Hicaz demiryoluna bağlanması ticari hareketliliği hızla arttırmıştır. Şehirde Avrupa devletlerinin konsoloslukları açılırken, nüfus hareketliliğine bağlı olarak nüfus kademeli olarak artmıştır. Görüldüğü gibi şehrin nüfusunun artması, liman, demiryolu ve karayolları ile doğru orantılıdır.

Bu tezin konusunu oluşturan Hayfa-Der'a Demiryolu Hattı'na gelince; Beirut-Şam Hattı'nı tamamlayan Fransızlar, Hayfa-Şam Hattı imtiyazının bu sefer İngilizlere verilmesinden oldukça rahatsız oldular. Esasında yapılması planlanan bu yeni hat Beirut-Şam demiryoluna göre daha düşük maliyet gerektiriyordu. Ayrıca bu demiryolunun yapılmasıyla Hayfa Limanının önem kazanması da Beirut Limanı dolayısıyla Beirut- Şam-Müzeyrib Hattı üzerinde yapılan taşımacılığı olumsuz etkileyecekti. Ancak Hayfa- Şam Hattı İngilizlerin yetersiz sermayelerinden dolayı sadece 8 km. döşenebildi. Osmanlı Devleti'nin yapım işini kendi üzerine almasıyla proje hızlanmıştır. Der'a-Hayfa Hattı'nın döşenmeye başlamasıyla kısa bir zaman diliminde bölge büyük bir ekonomik, mimari gelişme kaydetmiştir. Bu sayede ticari faaliyetlerin arttığı ihracat ve ithalat limanı olmaya başladığı görülmüştür. Hicaz demiryolunun Akdeniz'e açılan tek çıkış kapısı olması yıllık ihracat gelirlerini arttırdı. 1907'de toplam ihracat 270 bin, 1912'de 340 bin sterline yükselmiştir. İthalat hacmi ise 1907'de demiryolu için kullanılan malzemeler haricinde 240 bin, 1912 yılına gelindiğinde 375 bin sterlin civarında seyretmiştir.

Hayfa demiryolu sayesinde hat üzerindeki köy ve kasabaların iktisadi ve sosyal bünyelerinde değişim yaşanmıştır. Bu duruma örnek ise Taberya Gölü civarındaki yerleşim birimleri arasında ticari faaliyetleri sürdüren develerin yerini hızlı, ucuz ve daha çok mal taşıyan trenlere bırakmıştır. Demiryolunun geçmesiyle Hayfa küçük ve içine kapanık yapısından sıyrılmış ve 1870'te 4-6 bin arasında olduğu tahmin edilen nüfusu 1914'te 22 bine

yaklaşmıştır. Bu görünümüyle Filistin bölgesinin en hızlı gelişen yerleşim yeri Hayfa olması bunu daha çok liman- demiryolu bağlantısına borçludur. Ticari hacim olarak 1904'te 296.855 ton ihracat hacmi varken 1913 yılına gelindiğinde 808.763 tona yükselmiştir. Böylelikle ticari malların indirilip yüklendiği büyük ve hacimli bir limana sahip yerleşim yeri kimliğine şehir bürünmüştür. Hicaz Demiryolu'nda trenler için kullanılacak kömürler gemilerle Hayfa'ya getirilmekte, buradan demiryoluyla ana hatta taşınmaktaydı. Gemiyle Hayfa limanına gelen tüccar malları da yine demiryolu sayesinde Hicaz Hattı'na ulaştırılarak Asya'nın iç bölgelerine taşınır hale gelmiştir.

Büyük demiryolu projesinin sürdürülebilmesi için şehirde önemli değişimler yaşanmıştır. Bölgeye demiryolu yapımı için gelen yabancı personel çocukları için şehirde bir okul açılmış, ayrıca yabancılar iletişimini daha kolay sağlayabilmesi için posta bürosunda düzenleme yapılmıştır. Bu sayede yabancı yatırımcılar ve ticaret yapan tüccarlar Hayfa'da konforlu bir alan kavuştular. Esasında Hicaz Hattı'nın yapımı kısa süre sonra onun bir kolu olan Hayfa'ya önemli tesisler kazandırmıştır. Hayfa-Şam ve Şam-Medine güzergâhları arasında insan, eşya ve hayvan nakliyesinin büyük artış gösterdiği görülmektedir. Hayfa Hattı üzerinde yerleşim birimleri belirgin olarak değişip büyümüştür. Demiryolu sayesinde bölgeye iskân ve imar politikaları geldiğinden Güney Suriye, Doğu Akdeniz'de Şam, Hayfa, Der'a, Maan, Tebük Hicaz Demiryolu projesinin ekonomik avantajlarını kısa sürede görmüşleridir.

Limanlar ve demiryolları sayesinde tıpkı zincir halkaları gibi şehirler birbirine bağlanmış, aralarında rekabete girişerek iç bölgelerdeki şehirlerden ayrıışmışlardır. Fakat tüm bu istikrarlı büyümeye rağmen Hayfa, Akdeniz'in diğer önemli liman olan Beyrut'un gerisinde kalmıştır. 1913'te Beyrut'ta Hayfa'ya oranla iki katı yükte gemi sevkiyatı yapılmıştır. Bunun en büyük nedeni Beyrut Hattı'nın Fransızlar tarafından işletilmesi ve bölgedeki uzun zamandır süren Fransız nüfuzudur. Diğer yandan ülke içi turizm canlılık kazanmıştı önemli dini günlerde Medine, Şam, Hayfa'dan ucuz bilet fiyatlarıyla trenler kaldırılmıştır. Kısa sürede büyük ilgi gören bu seferler özellikle Recep, Şaban ve Ramazan aylarında ciddi bir artış yaşanmış ve sefer sayısı çoğalmıştır. Sonuç olarak Hayfa Hattı merkezden uzak ülke topraklarını belli bir gaye ve unsur üzerinden merkeze bağlama yolunda önemli bir vasıta olmuştur. Bölge halkına ve coğrafyaya bugüne kadar devam eden önemli sosyal ekonomik avantajlar getirerek inkişafını hızlandırmıştır.

I. Dünya Savaşı dönemi demiryolu hattına bedevi saldırıları bir hayli artmıştır. Bedevilerin, demiryollarını çıkar ve emellerine karşı bir projeymiş gibi görmeleri sabotajların sayısını arttırmıştır. Bu nedenle hattı Mekke ve Cidde'ye Bağlama düşünceleri hayata geçirilemedi. Sonrasında İngilizlerin oyunuyla Mekke Emiri Şerif Hüseyin önderliğinde

1916'da çıkan Hicaz İsyanı demiryolunun sonunu getirdi. Hicaz Demiryolu'nun ekonomik etkisinin en belirgin olarak görüldüğü şehirler ise Şam, Hayfa, Der'a, Maan ve Tebük beldeleriydi. Bu şehirlerde ticari hayatın canlanmasıyla birlikte nüfus da önemli oranda arttı.

Hicaz Demiryolu, Dünya Müslümanları üzerinde oluşturduğu maddi neticelerle beraber ortak bir gaye, ideal ve ortak düşünce etrafında birleşip yardımlaşma, dayanışma şuurunun ortaya çıkmasında önemli katkısı olmuştur. I. Dünya Savaşı'nın ardından demiryolu hattı dört kısma ayrılmıştır. Hayfa-Semah Hattı Filistin'de, Müdevere-Medine Hattı Hicaz Haşimi Krallığı ve daha sonra Suudi Arabistan' da Şam-Der'a, Der'a-Semah Hattı Suriye'de, Der'a-Müdevere Hattı ise Ürdün'de kaldı. Suriye, Ürdün ve Filistin'deki hatlar İngiliz ve Fransız sömürgesi altında bulunan hükümetler tarafından işletilip idare edilmişti.

1948 yılında bölgede bağımsızlığını kazanan İsrail, Suudi Arabistan, Ürdün ve Suriye demiryolunun yeniden yapılarak kullanıma açılması görüşülmeler yapılmış fakat Arap-İsrail anlaşmazlığı hattın Der'a-Hayfa bölümünün kapanmasına neden olmuştur. İngiltere Arap-İsrail Savaşı ve Filistin meselesinden dolayı İsrail yanlısı politikası izlemiş bunun için Arap devletlerini hoşnut tutma maksadıyla tamirat işlerini üstlenmişse de 1967'de Arap-İsrail Savaşı yüzünden gerçekleşmemiştir. Arap devletlerindeki demiryolu Suriye ve Ürdün sınırları içinde kalan kısımların bazıları yolcu ve eşya taşıma trafiği devam etmiştir. Suudi Arabistan sınırları içinde kalan istasyonlar, diğer yapılara ait kısımlar âtıl ve metruk bir vaziyettedir.

## KAYNAKÇA

### A) Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Belgeleri

#### 1- Bâb-ı Âlî Evrak Odası Sadaret Evrakı (BEO)

3870/290188; 3165/237350; 1807/135485; 1883/141179; 2600/194944; 2869/215164;  
3822/286577; 3385/253802; 3718/278778; 3721/279036; 3883/291194; 3896/292134;  
4209/315657; 3668/275043; 1345/100816; 1355/101551; 1797/134701; 1798/134785;  
1811/135762; 1883/141179; 1890/141709; 2004/150273; 2087/156521; 2221/166507;  
2226/166893; 2279/170862; 2291/171772; 2476/185684; 2559/191856; 2579/193372;  
2673/200403; 3450/258677; 3523/264170; 3543/265656; 3615/271056; 3634/272494;  
3641/273061; 3661/274513; 3674/275494; 3822/286587; 3868/290038; 3914/293481;  
3926/294413; 3946/295907; 4155/311572; 4188/314036; 4419/331414; 4155/311572;  
4058/304348; 1797/134701; 3650/273697; 3854/289016

#### 2- Dâhiliye Nezareti (DH. İD)

32; 4170/312711; 1/2; 4/38; 52/5; 57/4

##### Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH. MKT)

924/73; 2619/56; 2051/27; 2906/31; 2825/74; 2688/83; 2825/74

##### Dâhiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi (DH. MUİ)

96/19; 21/5

##### Dâhiliye Nezareti Kalem-i Mahsus (DH.KMS)

14/32

#### 3- Hariciye Nezareti (HR.İD)

1184/32; 1184/31; 1184/32; 2012/37; 1184/32

##### Hariciye Nezareti Londra Sefareti (HR.SFR.3)

556/24; 556/26; 556/38; 556/39; 556/110

##### Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS)

2113/17; 2100/6

#### 4- İrade Tasnifi (İ.)

##### İrâde Meclis-i Mahsûs (İ.MMS)

112/4798

##### İrâde Hususi (İ.HUS)

112/42; 94/82; 95/20; 153/1311

**İrâde Taltifât (İ.TAL)**

389/54; 495/12; 378/65

**İrâde Ticaret ve Nâfia (İ.TNF)**

10/32; 10/37; 14/17; 13/23; 14/14

**İrâdeler Dosya Usulü (İ.DUİT)**

33/10

**İrâde Şûrâ-yı Devlet (İ.ŞD)**

30/1460

**5- Yıldız Tasnifi (Y )**

**Yıldız Mütenevvi Maruzat (Y.MTV)**

221/111; 225/127; 233/117; 238/50; 238/51; 239/107; 242/9; 257/43; 258/121; 261/13; 263/91;  
264/23; 265/5; 267/65; 268/148; 271/68; 275/47; 288/40; 295/143; 299/18; 304/19; 312/46;  
312/85; 244/81

**Yıldız Perakende, Askeri Maruzâtı (Y.PRK.ASK)**

251/97; 253/65; 224/108

**Yıldız Sadâret Hususi (Y.A. HUS)**

425/16; 466/136

**Yıldız Esas Evrakı (Y.EE)**

56/15; 5/13

**Yıldız Maruzât Defterleri (Y.MRZ.d.)**

13126; 9302

**Yıldız Perakende, Başkitâbet Dairesi Evrakı (Y.PRK.BŞK)**

81/67

**Yıldız Perakende, Hariciye Nezâreti (Y.PRK.HR)**

31/38

**Yıldız Perakende, Ticaret ve Nâfia Nezâreti Maruzâtı (Y.PRK.TNF)**

7/5

**Yıldız Perakende, Komisyonlar (Y.PRK.KOM)**

13/65

**Yıldız Perakende, Posta ve Telgraf ( Y.PRK.PT)**

18/118

**6- Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.)**

132/7; 141/65; 149/31; 198/47; 231/258; 55/1; 98/11

**7- Sadâret Divan-ı Hümâyûn Kalemi Mukâvelenâmeler (A.DVN.MKL)**

24/5; 30/13; 61/13

**8- Şura-yı Devlet (ŞD.)**

278828; 85/51

**9- Hazine-i Hassa Nezâreti Belgeleri (HH.)**

**Hazine-i Hassa İrâdeler (HH.İ)**

179/30

**10- Maliye Nezareti (ML.)**

**Maliye Nezareti Emlakı Emiriye Müdüriyeti (ML.EEM.)**

978/15; 832-1

**11- Teftişatı Rumeli Evrakı Rumeli Müfettişliği (TFR)**

**Teftişatı Rumeli Evrakı Rumeli Müfettişliği Saderet Evrakı (TFR.I.A)**

7/681

**Teftişatı Rumeli Evrakı Rumeli Müfettişliği Selanik Evrakı (TFR.I.SL)**

11/1052

**12-Ticaret, Nâfia, Orman, Maâdin Ve Zirâat Nezâretleri (T.DMİ)**

1016/154, Varak 863

**13- Maliye Nezareti (ML.)**

**Emlakı-i Emiriyye Müdüriyeti (ML.EEM.)**

978/15; 832/1

**14- Plan-Proje-Kroki (PLK.p)**

1684; 5726; 6107

**15- Haritalar (HRT.h)**

2542; 1340; 1682; 3479; 1025

## B) Salnameler

Beyrut Vilayet Salnamesi, BVS, H.1317 (M.1899/1900)

Beyrut Vilayet Salnamesi, BVS, H.1324 (M.1906/1907)

Beyrut Vilayet Salnamesi, BVS, H.1326 (M.1908/1909)

## C) Gazeteler

Sabah; 9 Kasım 1907, s. 1.

## D) Kitaplar

Armaoğlu, F. (1991). *Filistin Meselesi ve Arap İsrail Savaşları (1948-1988)*. Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları.

Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü. (2009). *Osmanlı Belgelerinde Filistin*.

Balcıoğlu, M. ve Balcı, S. (2021). *Rothschildler ve Osmanlı İmparatorluğu İlk Kez Yayınlanan Belgelerle*. Ankara: Erguvani Yayınevi.

Engin, V. (2005). *II.Abdülhamid ve Dış Politika*, İstanbul: Yeditepe yayınevi.

Engin, V. (2020). *Pazarlık*, İstanbul: Yeditepe yayınevi.

Eraslan, C. (2019). *II.Abdülhamid ve İslam Birliği Osmanlı Devleti'nin İslam Siyaseti 1856-1908*, İstanbul: Ötüken Yayınları.

Gülsoy, U. (1994). *Hicaz Demiryolu*, İstanbul: Eren Yayınları.

Gülsoy, U. (2010). *Kutsal Proje, Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları*, İstanbul: Timaş Yayınları.

Hülagü, M. (2008). *Bir Umudun İnşası Hicaz Demir Yolu*, İzmir: Yitik Hazine Yayınları. İstanbul: Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları.

Karal, E. Z. (2011). *Osmanlı Tarihi 8.cilt, (birinci meşrutiyet ve istibdat devirleri 1876- 1907)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Kuran, E. (2013). *Türkiye'nin Batılılaşması ve Milli Meseleler*, Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.

Mead, E. (1972). *Bağdat Demiryolu Savaşı*, İstanbul: Milliyet Yayınları.

Öke, M. K. (1982). *Siyonizm ve Filistin Sorunu (1880-1914)*, İstanbul: Üçdal Neşriyat.

Kuran, E. (2013). *Türkiye'nin Batılılaşması ve Milli Meseleler*, Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.

Öztuna, Y. (2019). *II.Abdülhamid Zamanı ve Şahsiyeti*, İstanbul: Ötüken Yayınları. Koloğlu,

- O. (2021). *Abdülhamit Gerçeği*, İstanbul: Pozitif Yayınevi.
- Özyüksel, M. (2000). *Hicaz Demiryolu*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Sertoğlu, M. (2011). *Mufasssal Osmanlı Tarihi Resimli Haritalı VI*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınevi.
- Uçarol, R. (1995). *Siyasi Tarih (1789-1994)*, İstanbul: Filiz Kitapevi.
- Yazbak, M. (1998). *Haifa In The Late Ottoman Period 1864-1914 A Muslim Town In Transition*, Netherlands.

#### **E) Makale ve Kitap Bölümleri**

- Akyıldız, A. (2000). Bir teknolojik transferin değişim boyutu: Köstence demiryolu örneği. *Osmanlı Araştırmaları*, (XX) 20, 313-327.
- Atilla B. (2005-2006). “Hicaz Demir Yollarının Açılışına Ahmet Rıfat Paşa'nın Düşürdüğü Tarihler”, *Akademik Araştırmalar Dergisi*, Sayı:27, s. 61-70
- Bostancı, I. I. (2007). “ XIX. Yüzyılda Filistin Bölgesi'ndeki İmar Faaliyetleri”, *Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi*, s. 735-744
- Gülsoy, U. (1995). “Bağışlarla Gerçekleşen Eser: Hicaz Demiryolu”, *Tarih ve Medeniyet Dergisi*, sayı:16, s. 35-37.
- Kâhya, E. (1988) Türkiye'de ilk demiryolları, *Belleten*, (52) 202, 209-218
- Kâhya, E. (1988). “Türkiye’de İlk Demiryolları”, *Belleten*, Cilt: 52 Sayı: 202, s. 209-218.
- Karaman, L. (1997). “Hicaz Demiryolu Döneminin Şartları İçinde Mali Kaynakları ve İfade Ettiği Anlam Üzerine Notlar”. *Askeri Tarih Bülteni, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı yayınları*, Sayı:42, s. 77-81
- Kark, R. (1990). “The Rise And Decline Of Coastal Towns In Palestine”, *Ottoman Palestine 1800-1914*, s. 69-89.
- Kodaman, B.- İpek, N. (1992). “Yahudilerin Filistin’e Yerleştirilmeleriyle İlgili Olarak II. Abdülhamid'e 1879'da Sunulan Layiha”, *Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Araştırmaları Uluslararası Komitesi X. Sempozyumu Bildirileri*.
- Kolay, A. (2017). Anadolu’da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu Hattı: İzmir Kasaba (Turgutlu) Demiryolu, *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Sayı: 54, 89-106.
- Köç, A. (2018). “Bandırma Kazasının İzmir-Kasaba Demiryolu Hattına Bağlanması”, *Antik Çağdan Cumhuriyete Bandırma ve Yakın Çevresi Tarihi*, s.387-404
- Kürekli, R. (2010). “Hicaz Demiryolu’nun Akdeniz’e Açılması ile Yaşanan Sosyo- Ekonomik Dönüşüm: Hayfa Kazası Örneği”, *History Studies Ortadoğu Özel Sayısı*, s. 246-269
- Ortaylı, İ. (1984). “19. Yüzyıl Sonunda Suriye ve Lübnan Üzerinde Bazı Notlar” *Osmanlı*

- Özveren, Y. E. (1994). “Beyrut”. *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri 1800-1914*, Keyder, Ç., Özveren, Y. E., Quataert, D. (Ed.), 75-101, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tunç, S. (2008). “II. Meşrutiyet döneminde batılı büyük güçlerin Osmanlı Asya’sında Nüfuz Mücadelesi Doğuda Fransız Çıkarlarını Savunma Komitesi ve Pernot Misyonu”. *Prof.Dr. Fahir Armaoğlu’na Armağan*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, s. 285-305.
- Tunç, S. (2019). “I. Dünya Savaşı’nda Doğu Akdeniz Üzerinde İngiliz ve Fransız Politikası”. *Türk Dünyası Araştırmaları*, Cilt: 121 Sayı: 238, s. 65-82.
- Tütüncü, M. (2015). “Hayfa’daki Hicaz Demiryolu Anıtı ve II. Abdülhamit’in İnsanlığa Gizli Mesajları”, *Düşünce ve Tarih Dergisi*, s. 4-9

#### **F) Tezler**

- Aydın, B. İ. (2020) *Abdülhamid Dönemi Filistin Emlâki: “Bisan Çiftliği Örneği*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.
- Bulut, E. (2019). *II. Abdülhamid Devri Devlet Ricâlinden Mustafa Zihni Paşa’nın Hayatı ve Faaliyetleri*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Bilgili, M. (2006). *Doğu Akdeniz Kıyısında (Suriye, Lübnan, İsrail) Yaşanan Göçler ve Devlet Oluşum Süreçlerine Etkileri*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi Ortadoğu araştırmaları enstitüsü, İstanbul.
- Çetin, E. (2009). *Türk Basınında Hicaz Demiryolu (1900-1918)* Erciyes Üniversitesi (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri.
- Çelik, K. (2010). *Osmanlı Hâkimiyetinde Beyrut (1839-1918)* (Yayımlanmamış Doktora Lisans Tezi). Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elâzığ
- Ergüven, S. (2019). *Şam-Hama Demiryolu İmtiyazı, İnşası ve İşletilmesi (1893-1912)* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Uzuntepe, G. (2000). *Osmanlı İmparatorluğu’nda İlk Demiryolu: İzmir, Aydın, Kasaba (Turgutlu) (1856-1897)* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Görgen, İ. (2013). *Doğu Akdeniz’de İngiliz Fransız Mücadelesi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Hatay.

- Güneş, M. M. (2019). *Levant'ta Ticaret: Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi (1888-1914)* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Görgeç, İ. (2013). *Doğu Akdeniz'de İngiliz Fransız Mücadelesi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Hatay.
- Kapıcı, H. Z. (2012). *Yetimlere Yönelik Bir Eğitim Kurumu Darülmühtâk-ı Âli*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri.
- Kürekli, R. (2009). *Hayfa Kazası'nda Sosyo-Ekonomik Yapı (1900-1914)* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri.
- Öztürk, C. (1987). *Haydarpaşa- İzmit Hattı* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Karakışla, M. D. (2016). *1840- 1861 Tarihleri Arasında Cebel-i Lübnan'da Dürzi- Marunî Çatışması ve Bu Çatışmanın Bölgeye Etkisi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türkiyat Araştırmaları, Ankara.
- Sarı, H. (2011). *Osmanlı İmparatorluğunda yabancı istihdamı: Anadolu- Bağdat ve Hicaz Demiryolları Örneği (1888-1918)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Öney, C. (2016). *19. Yüzyılın İkinci Yarısından Günümüze Suriye, Lübnan ve Filistin Üçgeninde Protestan Misyolların Nüfuz Mücadelesi*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Harran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Şanlıurfa.
- Şana, T. (2019). *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Katolik Cizvitler ile Protestan Misyollar Arasında Osmanlı'da Suriye ve Lübnan Vilayetlerinde Yaşanan Eğitim Rekabeti*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Toraman, A. (2019). *Cebel-i Lübnan Mutasarrıflığı'nda Vasa Paşa Dönemi (1883- 1892)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Taşkesenlioğlu, N. (2006). *Arap Milliyetçilik Hareketleri ve Lübnan Örneği*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Yavuz, Z. (2010). *Beyrut-Şam Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi (1891-1914)* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

## G) Ansiklopedi

“Sâdık El-Müeyyed Paşa” İdris Bostan, *Tdv İslâm Ansiklopedisi*, 2008, İstanbul. C.

38

“Hicaz Demiryolu”, ed. Ufuk Gülsoy, Wilham Ochsenwald, *Tdv İslâm Ansiklopedisi* 1998, İstanbul. C.17

“Hayfa” *MEB İslam Ansiklopedisi*, İslam Aleml Tarih, Coğrafya, Etnografya ve Bibliyografya Lügati Meb Yayınları, 2001, C.5/1

“Hayfa” Mustafa L. Bilge, *Tdv İslâm Ansiklopedisi* 1998, İstanbul, C. 17

“Hayfa”, *Ana Britannica Genel Kültür Ansiklopedisi*, 1994, Ana Yayıncılık A.Ş, C.10

“Demiryolu” *Ana Britannica, Genel Kültür Ansiklopedi*, 1994, Ana Yayıncılık A.Ş, C.

7

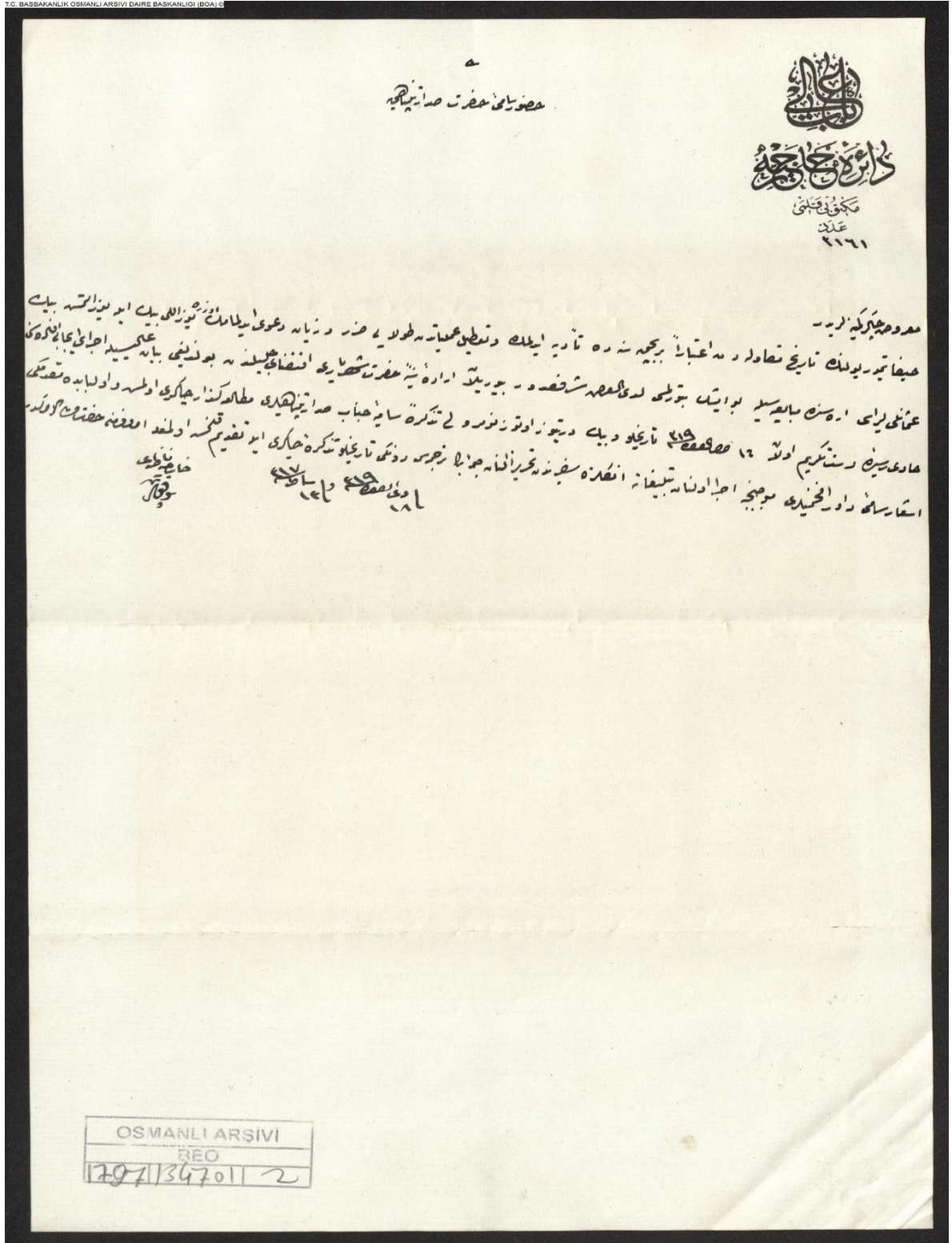
“Hayfa”, *Meydan Larousse, Ansiklopedisi*, 1987, C.5

**Ek 1: 1898’de Hayfa-Şam Şimendifer Hattı İmtiyazının İngiliz Şirketine İhale Süreci H-  
29-07-1316/M.13.12.1898**

Y.PRK.PT.00018.00118.001

74

Ek 2: Hayfa Demiryolu'nun Maliyet Pazarlığı Hakkında H-13-11-1319/M.21.02.1902



BEO.001797.134701.002

Kaynak: (BOA, BEO, 1797/134701).

T.C. BASBAKANLIK OSMANLI ARSIVI DAİRE BASKANLIĞI (BOA) ♦

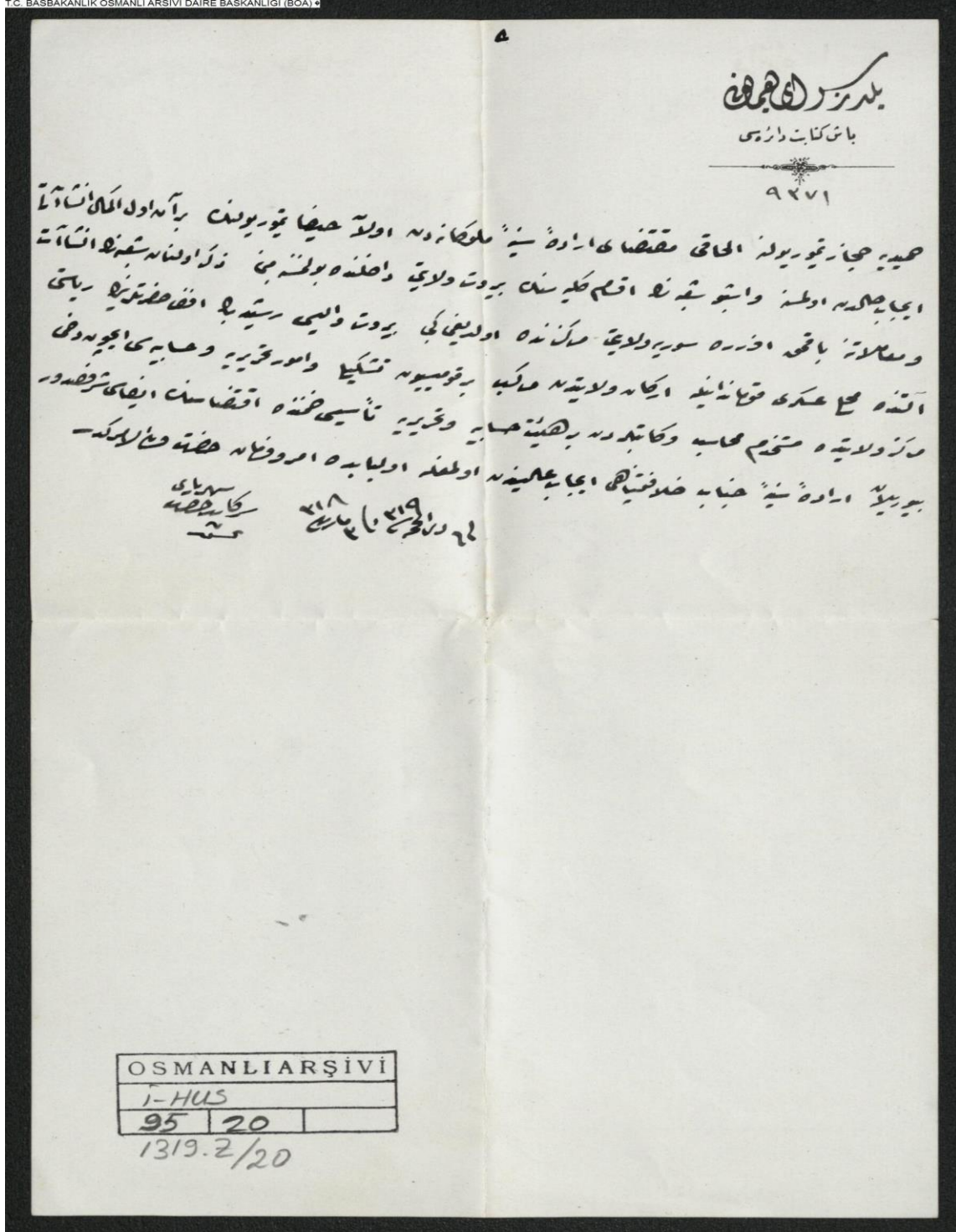
بکر در کتب  
باز کتابت دارسی  
۸۸۵۵  
صفا بخور بوی صفی افرا انکاره سفید اجرا افطه بقیه اوزینه سفید شاد این  
طکوت نیمه موسو هلیک صو حمانی قوط اولفقه بر اوسه نامه طاقه شوبه افطه  
اوزره بوز اتم به یات انکار این تادیه اوز صفی و بودین تانا تادیه قدیوی  
بوز به فافه و یرید صفی تادیه این صون تکلف اهره به بایه و طکوت  
جده انیانه طادی اندیه پنجم اوله ۱۸ دی الص ۱۹ تا یحیی شافه صفی مدینه  
طوری جوری و بودین بره اول خیر و یرید توری ناموس و صدق سابه فحمانه  
نود بع و هو الی جوری رفته الی محسن صفی و صوم فطه سبک نظم و عود عده عیان  
سرفه و یو جوری رفته سبک صاف طوقی اعجاب طبله برکه افطه اوزینه اوزینه صفی  
۱۸ دی الص ۱۹ تا یحیی شافه صفی مدینه  
۱۹ دی الص ۲۰ تا یحیی شافه صفی مدینه  
۲۰ دی الص ۲۱ تا یحیی شافه صفی مدینه

|                    |    |  |
|--------------------|----|--|
| OSMANLIARŞIV       |    |  |
| I <sup>o</sup> HUS |    |  |
| 94                 | 82 |  |
| 1319.2a/82         |    |  |

I.HUS.00094.00082.001

Kaynak: (BOA, İ.HUS. 94/82).

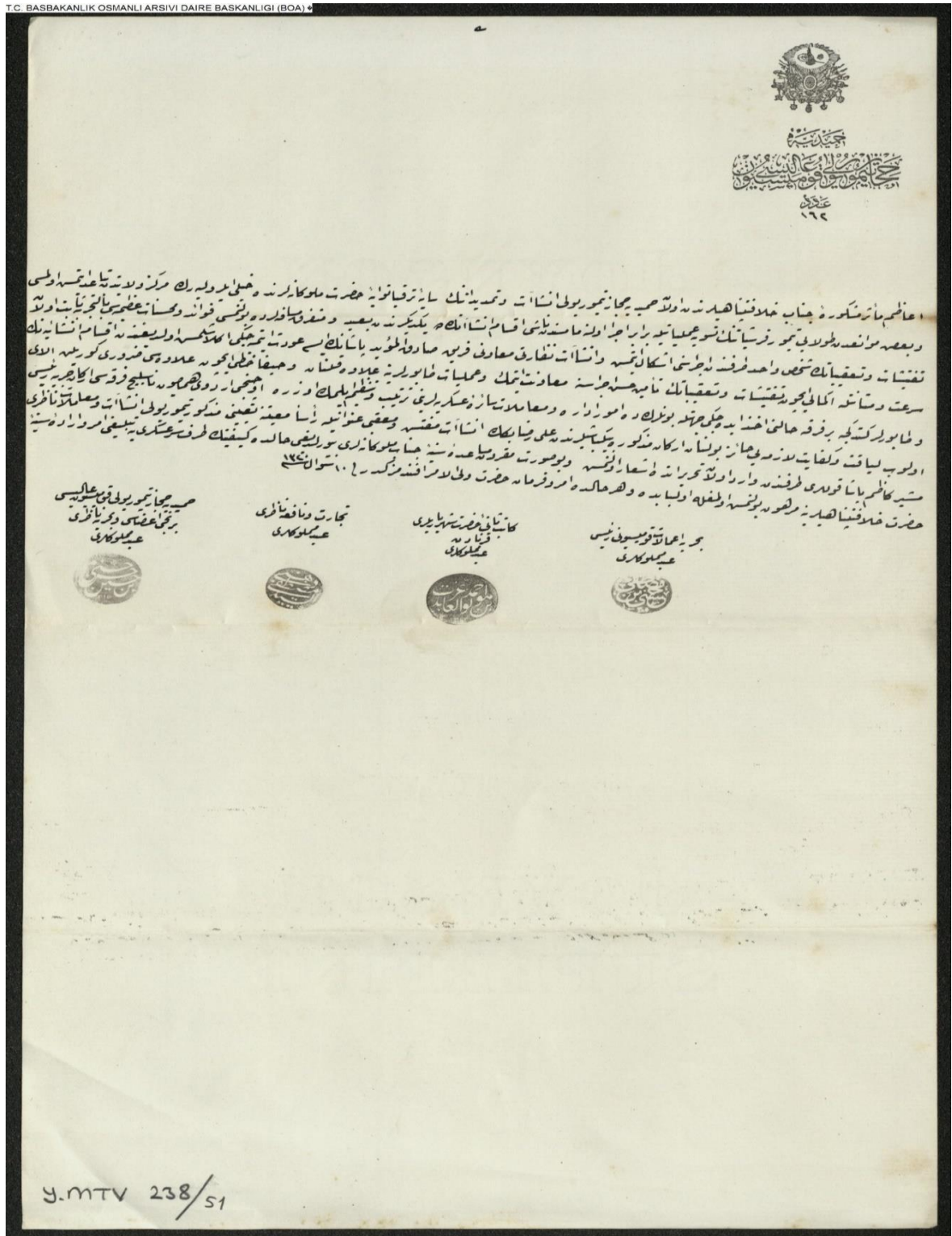
Ek 4: Hicaz Demiryolu'na İlhak Olacak Hayfa Demiryolu'na Dair. H-06-12-  
1319/M.16.03.1902



İ.HUS.00095.00020.001

Kaynak: (BOA, İ.HUS. 95/20).

**H.10.10.1320/M.10.01.1903**

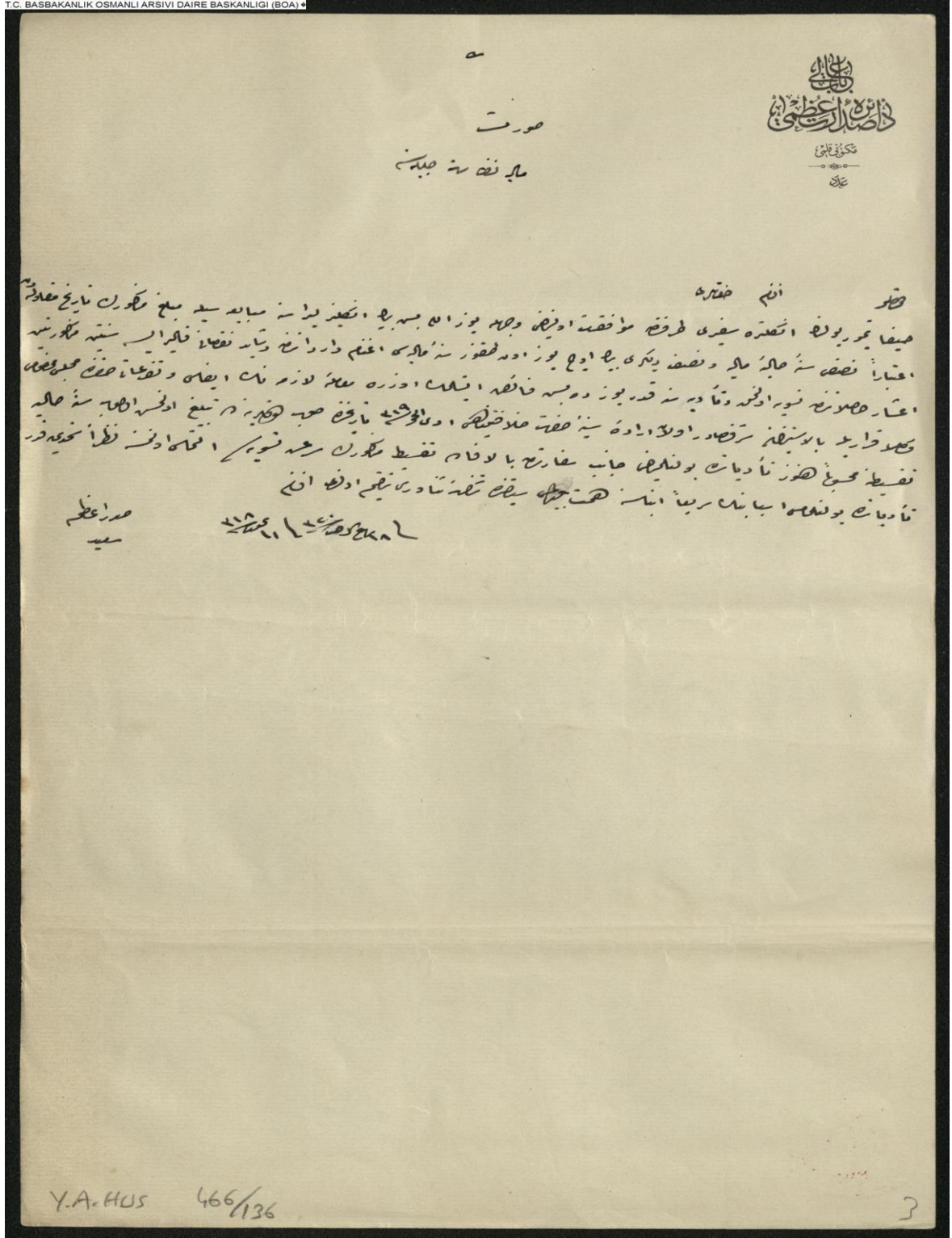


Y.MTV.00238.00051.001

Kaynak: (BOA, Y.MTV. 238/51).

Ek 6: Hayfa-Der'a Demiryolu'nun İngiliz Şirketinden Satın Alınması İşlemleri  
Hakkında H.29.11.1321/M.16.02.1904

T.C. BASBAKANLIK OSMANLI ARSIVI DAİRE BASKANLIĞI (BOA)



Y.A.HUS.00466.00136.003

Kaynak: (BOA, Y.A.HUS. 466/136).

**Ek 7: Hicaz Demiryolu Hayfa Şubesinin İnşaatı. H.03.04.1322/M.17.06.1904**



Ek 8: H.1320,1321,1332/M.1904,1905,1906 Yılları Hayfa Rüsumat (Gümrük İdaresi)

Müdüriyeti Gelirleri

بيروت رسومات نشارتك ١٣٢٠ و ٣٢١ و ٣٢٢ سنه لى حاصلاتى

( ٣٢٠ )

| بيروت رسومات نشارتك ١٣٢٠ و ٣٢١ و ٣٢٢ سنه لى حاصلاتى | بر اكله |       | ادخلات |          | مخرجات |          | مجموع |          |
|-----------------------------------------------------|---------|-------|--------|----------|--------|----------|-------|----------|
|                                                     | بار     | غروش  | بار    | غروش     | بار    | غروش     | بار   | غروش     |
| بيروت امنه اجنيه كركى مديريتى                       | ١٢      | ٦٦١٥  | ٣٠     | ٢٣٦٩٩٨٦  | ٣٠     | ٢٣٦٥٣٦٠٢ | ٣٠    | ٢٣٦٥٣٦٠٢ |
| داخليه                                              | ٣٠      | ٢٣٦٧١ | ١٠     | ٨٧٧٥٠    | ١٠     | ١٦٤٢٧٦٣  | ١٠    | ١٦٤٢٧٦٣  |
| طرابلس شام رسومات                                   | ٣٠      | ١٨٨٣٩ | ١٠     | ١٨٥٠٠٢٤  | ٣٠     | ٢٠٢٧٧٠٣  | ٣٠    | ٢٠٢٧٧٠٣  |
| لاذقيه                                              | ١٠      | ٣٤٢٩  | ١٠     | ١٢٦٤٤٠   | ٣٠     | ٢٠٥٠٣١   | ١٠    | ٢٠٥٠٣١   |
| صيدا                                                | ١٠      | ٢٣٠٦  | ١٠     | ٣١١٥٦٠   | ٣٠     | ٣٢٦٥٦٤   | ٣٠    | ٣٢٦٥٦٤   |
| عكا                                                 | ١٠      | ٦٣٢   | ٣٠     | ٩١٠٠٣    | ١٠     | ١٣٤٦٣٩   | ٣٠    | ١٣٤٦٣٩   |
| حيفا                                                | ١٠      | ٦٨٠١  | ٣٠     | ٣٦٢٩٧٤   | ٣٠     | ٤١٣٠٤٤   | ٣٠    | ٤١٣٠٤٤   |
| بافه                                                | ٣٠      | ٣٤٧١٢ | ٣٠     | ٣٦٠٩٠٤٠  | ٣٢     | ٣٨٥٢٣٤٧  | ٣٢    | ٣٨٥٢٣٤٧  |
| مجموعى                                              | ١٠      | ٩٧٠٠٧ | ١٥     | ٣٠٨٧٥٥٨٠ | ٢٢     | ٣٢٣٥٥٦٩٥ | ١٩    | ٣٢٣٥٥٦٩٥ |

بيروت رسومات نشارتك ١٣٢١ و ٣٢٢ و ٣٢٣ سنه لى حاصلاتى

( ٣٢١ )

| بيروت رسومات نشارتك ١٣٢١ و ٣٢٢ و ٣٢٣ سنه لى حاصلاتى | بر اكله |        | ادخلات |          | مخرجات |          | مجموع |          |
|-----------------------------------------------------|---------|--------|--------|----------|--------|----------|-------|----------|
|                                                     | بار     | غروش   | بار    | غروش     | بار    | غروش     | بار   | غروش     |
| بيروت امنه اجنيه كركى مديريتى                       | ٣٠      | ٢٠٩٥   | ٣٠     | ٢٣٣٨٤٣٠  | ٣٩     | ٢٣٣٨٤٣٠  | ٣٩    | ٢٣٣٨٤٣٠  |
| داخليه                                              | ٣٠      | ٢٤٢٢١  | ٣٠     | ٨٢٣٦٧٩   | ٣١     | ١٦٧٩٢٤٤  | ٣١    | ١٦٧٩٢٤٤  |
| طرابلس شام رسومات                                   | ٣٠      | ٢١٠٠١  | ٣٠     | ٢٠٠٤٢٣٨  | ٣٥     | ٢٢١٥٥٠٣  | ٣٥    | ٢٢١٥٥٠٣  |
| لاذقيه                                              | ١٠      | ٣٦١١   | ٣٠     | ١٣١١٢٢   | ١٥     | ٢٢٦٩١٧   | ٣٠    | ٢٢٦٩١٧   |
| صيدا                                                | ٣٠      | ١٧٠٢   | ٣٠     | ٢٥٦٧٧٨   | ٣٠     | ٢٧٥٠٦٨   | ٣٠    | ٢٧٥٠٦٨   |
| عكا                                                 | ١٠      | ١٤٧٨   | ٣٠     | ١٠٠٥٧٥   | ٣٠     | ٢٠٤٤٠٦   | ٣٠    | ٢٠٤٤٠٦   |
| حيفا                                                | ٣٠      | ٦٣٨١   | ٣٠     | ٤٣٠١٧٩   | ٣٠     | ٥٣١٨١٦   | ٣٠    | ٥٣١٨١٦   |
| بافه                                                | ٣٠      | ٥٠٥٩٥  | ٣٠     | ٣٦٣٧٢٩٣  | ٣١     | ٤٠٠٠٥٥٧  | ٣١    | ٤٠٠٠٥٥٧  |
| مجموعى                                              | ١٥      | ١١١٠٨٦ | ٥٠     | ٣٠٧٧٥٨٦٢ | ٣١     | ٣٢٥١٩٩٤٠ | ٣٦    | ٣٢٥١٩٩٤٠ |

( ٣٢٢ )

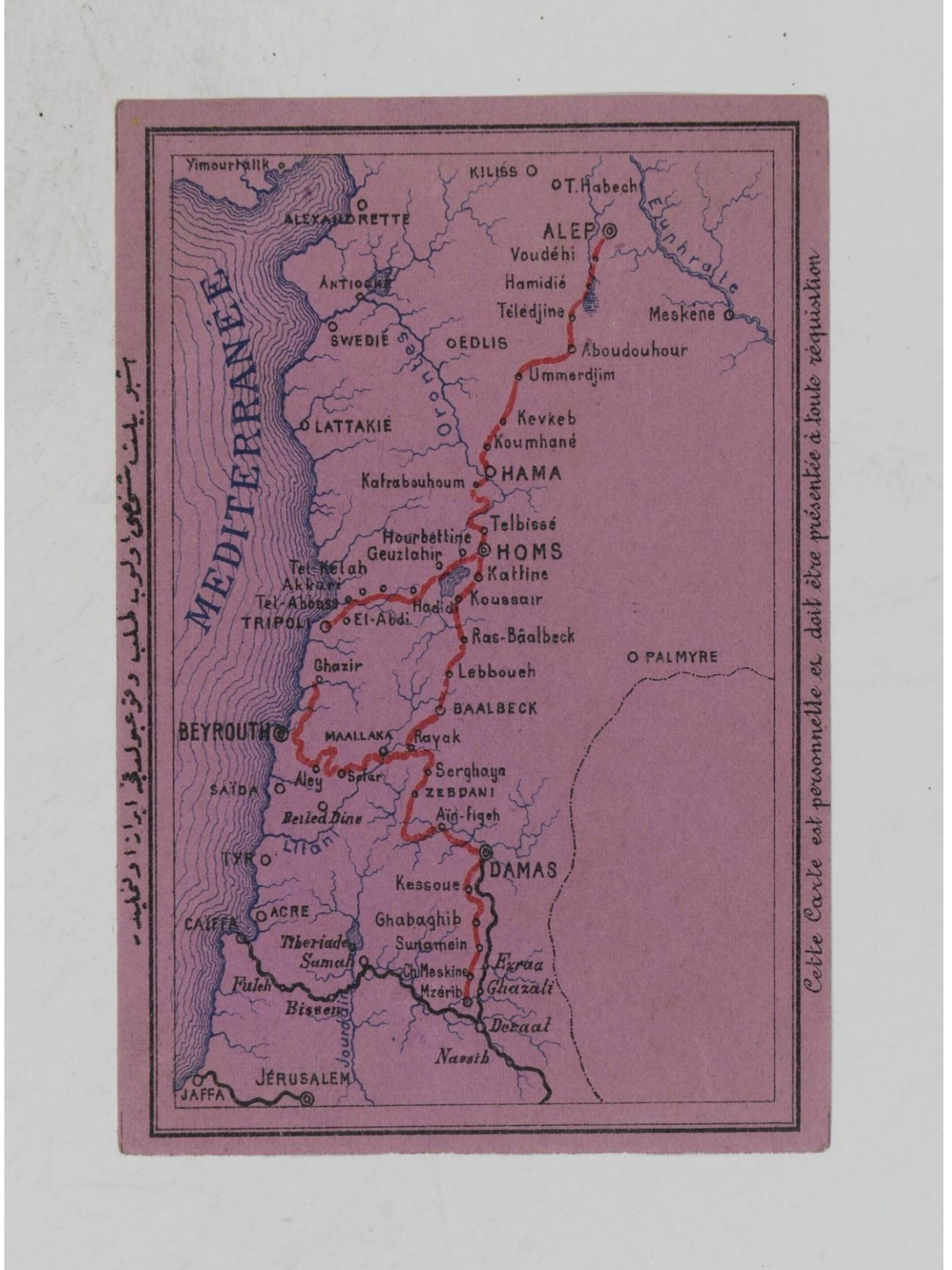
| بيروت رسومات نشارتك ١٣٢٢ و ٣٢٣ و ٣٢٤ سنه لى حاصلاتى | بر اكله |        | ادخلات |          | مخرجات |          | مجموع |          |
|-----------------------------------------------------|---------|--------|--------|----------|--------|----------|-------|----------|
|                                                     | بار     | غروش   | بار    | غروش     | بار    | غروش     | بار   | غروش     |
| بيروت امنه اجنيه كركى مديريتى                       | ١٠      | ٤٣٠٦   | ١٧     | ٢٦٩٩٧٢٣٠ | ٢٧     | ٢٧٠٠١٥٢٦ | ٢٧    | ٢٧٠٠١٥٢٦ |
| داخليه                                              | ١٠      | ٣٨٣٤٣  | ١٠     | ٩٢٢٦٩٨   | ٢٠     | ١٨٣٦٣٣٣  | ٢٠    | ١٨٣٦٣٣٣  |
| طرابلس شام رسومات                                   | ١٥      | ٢٠٠٩٧  | ٢٠     | ٢٢٣٦١١٢  | ٣٥     | ٢٤٣٥٣٩٧  | ٣٥    | ٢٤٣٥٣٩٧  |
| لاذقيه                                              | ١٠      | ٢٣٢٨   | ١٠     | ١٥٠٧١٥   | ٢٠     | ٢٢٤٤٩٢   | ٢٠    | ٢٢٤٤٩٢   |
| صيدا                                                | ٣٠      | ٥٠٤٣   | ٣٠     | ٣١٦١٠٩   | ١٠     | ٢٣٥٢٣٧   | ٣٠    | ٢٣٥٢٣٧   |
| عكا                                                 | ٣٠      | ٤٠٨    | ١٠     | ١١٧٥٧٨   | ١٠     | ٢٠٦٠١٨   | ١٠    | ٢٠٦٠١٨   |
| حيفا                                                | ٣٠      | ٩١٨٦   | ٢٠     | ٥٩٨٦٣٧   | ٣٠     | ٧٢٩١١٢   | ٣٠    | ٧٢٩١١٢   |
| بافه                                                | ١٥      | ٤٨٥٧٧  | ٣٠     | ٤٠٨٤٨٥٣  | ٣٢     | ٤٣٩١٥٥١  | ٣٢    | ٤٣٩١٥٥١  |
| مجموعى                                              | ٣٠      | ١٢٨٢٩١ | ١٠     | ٣٥٤٢٣٩٣٤ | ٢٩     | ٣٧١٥٧٦٧٨ | ٢٩    | ٣٧١٥٧٦٧٨ |

Kaynak: (BVS, 1326 (1908-1909), s. 200-201).

[illegible]

82

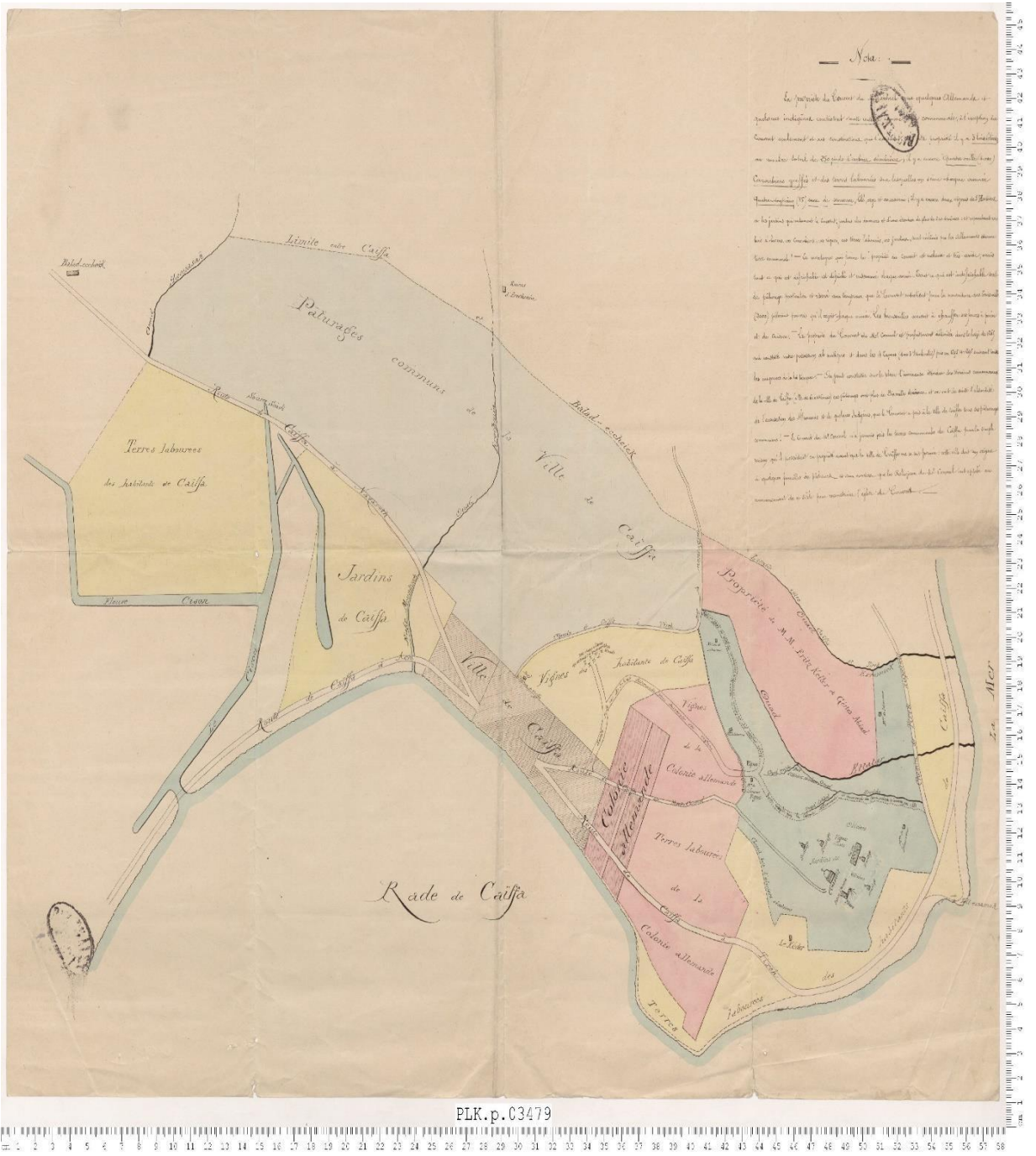
Harita 2: Beyrut-Şam-Müzeyrib, Şam-Hama ve Uzantıları İle Hicaz Demiryolu'nun Şam-Der'a ve Der'a-Hayfa Demiryolları Hatlarını Gösteren Harita



Kaynak: BOA, T.DMİ.1016/154, Varak 863 H.1321.04.26/M.22.07.1903).



## Harita 4: Hayfa Limanı Planı



Kaynak: (BOA, PLK.p. 3479).

## Harita 5: Hayfa-Akka, Hayfa-El-Halil Şehirleri Hac Yolu Haritası

H.29.12.1341/M.12.08.1923

T.C. BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ DAİRE BAŞKANLIĞI (BOA) ©



Kaynak: (BOA, HRT.h. 1682).

**Harita 6: İnşaat Yıllarında Hazırlanmış Hayfa, Akka, Hamama, El-Hama, Sukufiye  
Şehirleri Haritası H-14.06.1321/M.7.09.1903**



Kaynak: (BOA, HRT.h. 1340).

**Harita 7: İnşası Düşünülen Diğer Demiryolları (Birecik-Şam, Hama-Trablusşam, Şam-Hayfa, Şam-Akka, Şam-Beyrut, Birecik-Telek) haritası H.29.12.1341/M.12.08.1923**



Kaynak: (BOA, HRT.h. 2542).

**Görsel 1: 1905 Yılında Hayfa’da İnşa Edilen Tek Anıt: Sütun-ı Âlî, Hayfa**

Sütun-ı Âlî’nin 1905 yılı tarihçesinde “Peygamberin halifesi ve müminlerin emiri, iki kıtanın sultanı ve iki okyanusun hanı büyük Fatih Sultan Abdülmecid’in oğlu, Şam’dan başlayan bir demiryolu inşaatını emretti ki Muhammed milleti Allah’ın evini Peygamberin bahçesini ziyaret edebilsinler ve yine Hayfa’dan Hamidiye Hicaz Hattı’na birleştirilmek üzere bir hattın döşenmesini emretti. Böylece Hac farızasını yerine getirecek ve Peygamberin kabrini ziyaret edecek her Müslüman, sultanın büyük hilafeti için Allah’a dua etsin”



Kaynak: (Tütüncü, 2015: 8).

## Görsel 2: Hayfa Tren İstasyonunun Açılış Töreni



Kaynak: (Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü,2009: 246).

**Görsel 3: Hamidiye Hicaz Hattı Hayfa İstasyonu, Deniz ve Kara Tarafından Görünüşü**



Kaynak: (BVS, 1326 (1908-1909), s. 280-281).

## ÖZGEÇMİŞ

### Kişisel Bilgiler

|            |               |
|------------|---------------|
| Adı Soyadı | Ahmet KARATAŞ |
| Uyruğu     | T.C.          |

### Öğrenim Durumu

|               |                                                                                                                             |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Lise          | Atatürk Endüstri Meslek Lisesi (Mezun:2014)<br>Kepez/Antalya                                                                |
| Üniversite    | Akdeniz Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü<br>(Mezun:2020)                                                      |
| Yüksek Lisans | Akdeniz Üniversitesi, Akdeniz Uygarlıkları Araştırma<br>Enstitüsü, Akdeniz Yeni ve Yakınçağ Araştırmaları Ana<br>Bilim Dalı |