

## HİCAZ DEMİRYOLU İSTASYON BİNALARININ FONKSİYON VE MAHİYETLERİ HAKKINDA

Prof. Dr. İbrahim NUMAN\*

### Giriş

Genel olarak her eser hakkında bazı değişik şeyler söylenir ve yazılır. Hicaz Demiryolu hakkında da böyle olmuştur. Kimilerine göre hacıların meşakkatli ve uzun süren kervan seyahatlerini kısaltacak bir hizmet ; kimilerine göre hacılar bahane, araplara karşı kolayca asker sevk edebilecek bir hattı. Bazıları için Süveyş Kanalı'nı karadan telâfi edecek stratejik bir yaklaşım iken, bazılarının göre de emperyalist bir araçtı. Kimi zaman pan-İslâmizmin bir sembolü olarak nitelenmişken, bu esere Sultan Abdülhamid'in nefisini tatmin edici bir unsur olarak bakanlar da bulunmaktadır. Bizim burada, bu muhasebeyi daha ehil sosyal, ekonomik ve politik tarihçilere bırakıp yapılaş vasatına kısaca bakıp istasyon binalara dönmemiz yerinde olacaktır.

### Demiryolunun Sosyal – Ekonomik – Politik Kuruluş Vasatı

Ondokuzuncu asrın sonu ile yirminci asrın başlarında cereyan eden endüstri devrimi neticesinde Avrupa sadece kendi teknolojik ve sınıf gelişimini tamamlamakla kalmamış, Türk sanayine de olumlu olumsuz etki etmiş, hattâ ona rakib olmuştur. Avrupa bir taraftan yeni keşiflerle elde ettiği teknolojik ve iktisâdi artığı Osmanlı'ya takdim etmiş; ona istedikçe, istediği kadar borç vermek sureti ile devleti gücünün yetemeyeceği bir yükün altına sokmuş, zaten asırlar öncesinden imzalanan kapitülasyonlar vasıtası ile zaafa düşen sınıf ve ticarî hayat iyice felce uğramıştır.

Dünyunu Umumiye de dahil borçlar altında ezilen, harplerle tükenmiş, merkezde ve vilâyetlerde basiretsiz siyasî çalkantılarla zayıflamış Osmanlı Devleti'nin (S. Ayverdi, *Osmanlı Asırları*, 1981, sayfa 30) bu dönemde en büyük başarılarından biri de, bizzat batılı ilim adamlarının da kabul ettiği gibi (W. Ochsenswald, *Railroad*, 1980, sayfa 152-153) Hicaz Demiryoludur (Çizim 1).

Bu politik çerçeveye içerisinde tekâmül hamlesinde daha erken davranmış olan Avrupa'yı yakalamak için Osmanlı da bir taraftan irfan ve bilginin geliştirilmesini hedef almıştı. Bu meyanda, Dârülfünûn, Yüksek Muallim Mektebi, Dârülmuallimât, Kız Sanayi, Sanayi-i Nefise, Hukuk, Mâlîye, Ticâret, Mülkiye, Ziraat, Orman ve Mâdenler, Ticâret-i Bahriye mektepleri; lisan, dilsiz ve âmâ mektepleri ile bilhassa mühendislik mektepleri (Mekteb-i Şâhâne-i Hendese-i Mülkiye) açan hükümdar, Avrupa ile yarışacak teknik kadroyu da yetiştirme cihetinde gayretler sarfetmiş ve bunun semeresini Hicaz Demiryolu gibi projelerde görmüştür. Aynı devirde kurulmaya çalışılan medenî, ictimâî ve iktisâdî müesseselere gelince; bunlar arasında, hastahâneler, Dârülaceze, Müze-i Humâyûn, Bâyezid ve Yıldız kütüphâneleri, Yeni Postahâne, Hamidiye suları, Ticaret ve Sanayi Odaları, Yıldız Porselen Fabrikası, Feshâne ve Hereke Fabrikaları; Cidde su arıtma tesisleri, Medine'nin elektrifikasyonu sayılabilir. Ulaşım meselesi ise, halka hizmet müessesesi olmak yanında Devlet'in bütünlüğü için

\* Doğu Akdeniz Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi Öğretim Üyesi, Gazimağusa, KUZEY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ.

stratejik bir mevzû sayılarak (S. Toydemir, *Demiryolu*, 1948 sayfa 65-67.s), bu devirde Anadolu ve Rumeli Şimendifer şebekesinin mühim bir kısmınının tamamlanması, Anadolu'da şose siyâsetine hız verilmesi, Şam'dan Medine'ye uzanan Hicaz Demiryolu ve telgraf hattının inşâsı hareketleriyle ehemmiyet kazanmaktadır. (İ. Numan, *Hicaz*, 1990)

Ulaşım ve iletişim politikası Osmanlı İmparatorluğu için sosyal, iktisadî ve stratejik bakımdan ne kadar hayatî bir mesele idi ise, Avrupa için de o kadar bir müstemlekecilik ve ticarî menfaat meselesi idi. Bu hususta her yabancı devlet meseleye kendi çıkarları açısından ağırlık koyma yoluna giderken, daha Sultan Abdülaziz zamanında şimendifer politikası diye hülûl eden Avrupa sermayesi âdetâ hatları parsellemiş bulunuyordu.

1856'da Aydın-Dinar hattı ile başlayıp, İzmir-Kasaba-Alaşehir hattını kuran İngilizler yanında, Belçikalılar, Bursa-Mudanya hattını yapmışlardı. İngilizler bununla yetinmeyip politik emellerini teknik ve iktisadî teşebbüslerle perdeleyerek Avrupa'yı Hindistan'a, Mısır'a ve El-Cezire'ye bağlamak, böylece de iktisâden bağımlı, geniş bir tesir sahâsına sâhib olmak arzusunda idiler.

Osmanlı İmparatorluğu'na bağlı topluluklar nezdinde güdülen İngiliz politikası (S.M. Al-Amr, *Hijaz*, 1974) ise Türk – Alman yakınlaşmasını hazırlamıştı. Bu arada ortaya çıkan Alman talep ve teklifleri yıllardır çarpışan Rus-İngiliz menfaatleri için ciddi bir rekabet teşkil etmeye başlamakla kalmamış, Bağdat Demiryolu imtiyazını almakla diğer Avrupa devletlerinin bir adım da ötesine geçmişti.

Bu şartlar altında gündeme gelen Hicaz Demiryolu, Sultan II. Abdülhamid için Avrupa tesir ve kontrolüne mukavemet teşebbüsünün bir sembolü idi (Ochsenwald, *Railroad*, 1980, sayfa 1-5.). Başlangıç tasavvur ve plânlamasında Hicaz hattı tamamen Osmanlılar tarafından yapılacak, sermayesi sağlanacak ve işletilecekti. İstendiği anda Haremeyn'e hatta Kızıldeniz ve Yemen'e inilmekle memleketin parçalarını birbirine yaklaştıracak vatanın bütünlüğü yanında İslâm birliğine de hizmet edecekti. Bunun yanında Türk birliklerinin koca Arabistan

yarımadasındaki müstakbel hareketleri için de bu teşebbüsün başarılması mühim olacaktı. (Y. Öztuna, *Tarih*, cilt 7, sayfa 205)

Bu girift mühendislik ve idarî işin en çetrefil tarafı da herhalde malî ve teknik tercihlerin yapılıp bir proje ile birlikte tatbikata konulmasında idi. Mahdût zaman, dar bir bütçe, tecrübesiz personel, mücadele edilmek mecbûriyetinde bulunulan iklim, arazi ve toplum şartları düşünülecek olursa bu hususun zorluğu takdir olunur. Bu şartlar altında ve mevcut vasat içerisinde Hicaz Demiryolu Sultan'ın idarî felsefesi, topyekûn toparlanma politikası ve birbirinden koparılamıyacak maddî ve manevî kalkınma hamlesi istikametinde tatbikata koyduğu bir saha laboratuvarı mâhiyeti kazanmaktadır.

#### Plânlama Safhası:

Hicaz Demiryolu fikri ilk olarak Amerikalı Mühendis Dr. Zimpel tarafından (1864) ortaya atılmış; fikrin stratejik önemi Hicaz komutanı Osman Nuri Paşa tarafından vurgulanmış (1891); ancak iç – dış ve hac meselerleri açısından en önemli rapor ve Şam – Medine hattı teklifi Cidde Evkaf Müdürü Arap İzzet Paşa tarafından padişaha sunulmuştu (1891). Bunun üzerine görevlendirilen Askerî Komisyon Üyesi Mehmet Şakir Paşa hattın güzergâhını ve fizibilite raporunu sunmuştu. (*Hicaz Demiryolu Albümü*, edt.Usul, İ., 1999, s.10)

Şam'dan başlayıp, muhtemelen daha önce kullanılan kervan güzergâh ve menzillerini takip ederek Medine ve Mekke'ye ulaşacak; daha sonra da Cidde, Yemen, Orta Arabistan güzergâhı ile Bağdat ve Basra'ya birleştirmesi tahayyül edilen bu demiryolu, Anadolu'dan sonra memleketin uçlarını da birleştirecekti.

Başta bizzat padişahın 50 000 altın vererek başlattığı iç ve dış yardımlar, bağışlar olmak üzere finansmanı tamamen iç kaynaklara dayanan Hicaz Demiryolu "Dünyada belki de borcu ve faiz ödemesi olmayan; tamamlandığı gün kâra geçmiş tek demiryolu" (Tourret, R., *Hicaz Demiryolu*) şeklinde vasıflandırılmaktadır.

Aslı 1464 km olup, 1916'da 1766 km'ye, ilâvelerle tamamı 1918'de 1900 km'ye ulaşan ve 4.5 milyon liraya malolan (*Hicaz Albümü*, 1999 14.s)

demiryolunun kilometresi Şam – Medine arasında 2030, Der'a-Hayfa arası 3803 liraya çıkmıştı (Özkale, E., *Teknik Yönü*, s. 2.).

1900 tarihinde Padişah iradesini takiben, kendisinin başkanlığını yürüttüğü "Hamidiye Hicaz Demiryolu Komisyon-u Âlisi" konu hakkında karar ve onay makamı idi. İçlerinde mahallin eşrafı, ordu mensupları ve Hicaz Demiryolu İnşaat ve Muamelât Nazırı Müşir Kâzım Paşa'nın bulunduğu bir alt komisyon ise Şam'da görev yapmakta idi.

Teknik işlerin başına daha sonra paşa unvanı olacak Alman Mühendis Meissner ve Mühendis Muhtar Bey getirilirken bu büyük projede 17 Türk, 12 Alman, 5 İtalyan, 5 Fransız, 2 Avusturyalı, 1 Belçikalı ve 1 Rum olmak üzere toplam 43 mühendis görev almıştı. (*Hicaz Albümü*, 1999, s13.)

Fen Heyetindeki Yüksek Mühendis Mektebi genç mezunlarına iyi bir tecrübe yeri olan inşaat için ilk defa özel demiryolu birlikleri kurulmuştu. Bu birlikler piyade, İstihkâm ve Telgraf birlikleriyle takviye edilmiş ve ihtiyaca göre zaman zaman miktarları artırılmıştır. İnşaata başlandığı sırada İnşaat Nazırlığı emrindeki asker mevcudu 5600 civarındaydı. Demiryolu taburları rayların döşenmesinde, küçük yarma ve menfezlerin yapımı ile keşif ve ölçme ekiplerinde, piyade taburları toprak hafriyatında, istihkâm birlikleri demiryolu atölyelerinde, telgraf birlikleri ise Hicaz ve Hayfa şubesi hattının demiryolu telgraf hatlarında ve istasyonlarında telgrafçı olarak çalıştırılmıştır. (Özkale, E., *Teknik Yönü*, s.1) Bundan başka yerli halk amele-i mükellefe olarak çalışmış; uzmanlık isteyen işlerde ise Avrupalı ustalar istihdam edilmişti.

Birçok teknik aksam Almanya, Belçika ve Amerika'dan getirilmekle birlikte önemli bir kısmı Tersane-i Âmire tarafından gerçekleştirilmişti. İnşaati tamamlanan kısımlarının hemen kullanıma açıldığı demiryolunun takvimi kısaca şöyledir:

Şam - Medine Hattı:	Km:	Açılış Tarihi:
Müzeyrib-Der'a hattı	12	1.9.1901
Der'a-Zerka hattı	80	1.9.1902
Zerka-Katrane hattı	124	1.9.1903

Şam-Der'a hattı	123	1.9.1903
Katrane-Maan hattı	133	1.9.1904
Maan-Müdevvere hattı	113	1.9.1905
Müdevvere-Tebük hattı	120	1.9.1906
Tebük-El Ulâ hattı	287	1.9.1907
El Ulâ-Medine hattı	323	1.9.1908
-----		
Toplam	1315 km.	

#### Hayfa Şubesi:

Hayfa-Cisr el-Mecami Hattı	76	1.9.1904
Cisr el-Mecami		
Müzeyrib Hattı	73	1.9.1905
-----		
Toplam	149 km.	
Genel Toplam	1464 km. (Edip Özkale'den)	

Mondros Mütarekesi'nin 16. maddesi gereğince Fahrettin Paşa'nın Medine'yi teslim ettiği 1919 yılına kadar düzenli olarak Şam'dan Pazartesi, Çarşamba ve Cumartesi; Medine'den Salı, Perşembe ve Pazar günleri yapılan seferler dışında çeşitli askerî, ikmal ve özel ekspres seferler de düzenlenmekte idi.

Bu seferlerin 1910 ve 1913 yılları şöyle özetlenebilir: (*Hicaz Albümü* verilerine binaen)

Taşıma:	1910
Hasılat / Lira:	168.448
Kâr / Lira:	66 000
Sivil/kişi	2788
Yük/ton	367890
Hayvan/baş	71167
Taşıma:	1913
Hasılat / Lira:	232.563
Kâr / Lira:	112 000

Sivil/kişi	6477
Yük/ton	329647
Hayvan/baş	78619

Bunlar yanında her sene 15-16 bin hacı da kutsal topraklara nakledilmiş bulunmakta idi.

#### İstasyon Binaları:

Hicaz Demiryolu hattı üzerinde sağlı sollu, büyüklü küçüklü dizilmiş istasyon binaları gerek görünüm gerekse yapı itibarıyla birbirinden farklılık arzeder. Verdikleri hizmet ve buldukları mevkiler bakımından da birbirlerinden farklılaşan bu binaları bazı gruplara ayırarak incelemek mümkündür. Başlıca yedisi Şam / Kadem-i Şerif, Der'a, Maan, Tebuk, Medayin-i Salih, Medine-i Münevvere ve Hayfa olmak üzere inşa edilen büyük bakım merkezleri ve ana istasyonlardır. Bunlar yanında daha küçük yerleşmeler civarında önemli ikmal mevkileri konumundaki ara istasyonları ile birer menzil noktası mertebesindeki ikinci ve üçüncü derecedeki istasyonlar zikredilebilir.

Bu istasyonlardan incelediğimiz Suudî Arabistan hudutları içinde kalanlar sırası ile şöyledir:

Medine-i Münevvere	Zumurrud
Muhiyt	Sahil-al Matar
Al-Hufeyra	Meshed
Buat	Al-Bedaa
Bir-i Nasif	Al-Ulâ
Buveyra	Vad-i Hasiş
İstabil Anter	Medayin-i Salih
Abu Naam	Mabrak Al Naka
Cedea	Abu Taka
Hediye	Mutalea
El-Müderrec	Dar al-Hamra
Vaiban	Haşim San'a
Tuveyra	Bir-i Hadid

#### Büyük Bakım İstasyonları:

Konumuz olan Suudî Arabistan sınırları içindeki istasyon binalarına geçmeden önce bir fikir vermesi bakımından hattın başlangıç noktasını teşkil eden Şam Kadem-i Şerif'in büyüklüğünü ve içerdiği fonksiyonları sıralamak yerinde olacaktır. 43 bin m<sup>2</sup>'yi mütecâviz bu istasyon içerisinde lokomotif ve vagon tamir ve bakım atölyeleri önemlidir. Birkaç kilometre ileride, şehir içinde 1911 yılında inşa edilen Şam İstasyonu ise Hicaz Demiryolu Genel Müdürlüğü olarak da kullanılmakta idi. Ana istasyonlardan Maan, Der'a ve Hayfa'da Fabrika; yine Hayfa'da iskele, ambar, dökümhâne ve boruhâne gibi fonksiyonlar görülürken, Maan'da otel ve hastane, Tebuk'te ise yine bir hastane yapıldığı bilinmektedir. (Gülsoy, U., *Hicaz Demiryolu*, 1994, 139.s.). Bugün Suudî Arabistan sınırları içinde kalmış Medayin-i Sâlih İstasyonunun yeri muhakkak ki rastgele seçilmiş bir mevki değildi. Salih Peygamberin kıssasındaki deve hikâyesinden dolayı kervancılar tarafından geleneksel olarak önemli addedilen ve evvelden beri sessizce geçilen bu bölge, aynı zamanda, yine Kuran-ı Kerim'de belirtilen sayha ile helâk olduğuna inanılan antik şehir civarındadır. Böylece konumu hem mânevî, hem kültürel, hem de turistik bir önem arz etmektedir. Bakım ve tamir atölyeleri yanında yolcu hizmet binaları ve idarî binalara da sahip bu büyük istasyon (Resim 2) yanına kurulduğu müstahkem ribat ve su havuzu ile çöl ve hudut şartlarına uyum sağlamıştı. Ancak bu bölgedeki en ehemmiyetli istasyon binası ise muhakkak ki Medine-i Münevvere veya Anberiyeye İstasyonudur. Şehri rahatsız etmemek ve genişleme imkânı sağlayabilmek maksadı ile şehirden oldukça uzak Anberiyeye mevkiinde (Çizim 3) inşa edilmişti (Al-Harbi, M., *Station*, 1987, s.8). Al-Ula istasyonundan itibaren diğer istasyonlarda olduğu gibi Harem hudutları içindeki bu eserin de Müslüman teknik personel ve ustalarca yapıldığı malûmdur.

1908' de hizmete açılan Medine-i Münevvere ana istasyonu teknik hizmet, genel hizmet ve idarî binalar ile desteklenerek geniş bir araziye yayılan büyük bir külliye teşkil etmektedir (Resim 4). Başlıca teknik bina konumunda olan bakım ve tamir atölyesi kesme taş duvarları, çelik gergili ahşap makaslar

üzerinde yükselen beşik çatısı ve şimendifer dumanının takliyesi için bu çatı içerisine yerleştirilmiş bacaları ile güzel bir mühendislik örneğidir (Resim 5). Diğer Teknik hizmet binaları arasında su depoları, antrepolar, atelyeler söylenebilir. Hizmet binaları içerisinde dinlenme yerleri, abdest yerleri, umumî tuvaletler v.s. yer alırken ofisler ve bilet gişeleri idarî binalar arasında işaret edilebilir.

Külliyenin en önemli binası ise ana binadır (Resim 6). Medine'ye ayak basan hacıları gülyüzlü bir sanat eseri olarak karşılayan bu bina, devrin özellikleri icabı, klasisizm çerçevesinde İslamî mimarî ifade arayışı yansıtmaktadır. Memlûk çizgilerinden de esinlenerek tasarlanan cephe yanındaki tek kubbeli Osmanlı Camii (Lamei, S., *Almadina*, 1981, 211-s.213) kütle ve ifadesi ile bir miktar ayrılık gösterse de birbirini ve külliyei tamamlar mahiyettedir (Resim 7). Bekleme ve karşılama salonu olduğu belli olan büyük ve geniş bir orta mekanın sağ ve solunda yer alan ofis ve müştemilât olması muhtemel mekanlardan oluşan merkezî dikdörtgen blokun etrafı sivri kemerli bir sıra revak ile çevrelenmiştir. (Çizim 8) Duvar ve kemer örgüsünde kullanılan değişik renkli kesme taşlar bina cephesine ayrı bir dekoratif hususiyet kazandırmaktadır.

Yapım sisteminde göze çarpan en önemli özelliklerden biri de tavanın I ve T demirlerle desteklenen, bir nevi volta döşeme diyebileceğimiz, demirsiz beton plaklarla örtülmesidir (Resim 9). Bunun Avrupa'dan yeni bir teknoloji olarak ithal edilmiş olduğu düşünülebilir.

#### Çöl Menzilleri:

Medine'nin terkedilmesi neticesinde, daha o devirde tahrip edilmeye başlanıp Suudi hudutları içerisinde bugün artık muhayyel bir hat gibi Duran demiryolu üzerinde, itinalı taş örgüleri ile adeta birer çöl çiçeğini andıran, menzil diyebileceğimiz, küçük istasyonlar da bulunmaktadır.

Çöl menzilleri umumiyetle prizmatik dikdörtgen bedenli iki ana binayı ihtiva eder. Bunlar, daha müstahkem bir görünüşe sahip ve yapı itibarı ile de karakol-askerî maksatlı olduğu bariz kısım ile yolcu hizmetlerini içeren binalardır (Resim 10)

Rölelerini yapabildiğimiz Muhid, Buad ve Hufeyre'de olduğu gibi küçük farklarla, 16.5x15m gibi ölçülere sahip muhkem karakol binalarının (Çizim 11) hemen hemen her ara istasyonunda birbirini tekrarlar diyebiliriz. Çoğunlukla Medine civarının koyu kurşunî kesme granit taşı ile örülmüş beden duvarlarında dış ile temas ancak dar ağızlı küçük mazgal pencerelerle sağlanmaktadır. Ön cephede içerlek bir kapıdan üstü açık orta avlu (Resim 12), aynı zamanda da binanın merkezî holü diyebileceğimiz mekâna girilir. Burada zemine yerleştirilmiş sarnıç/ su deposu herhalde çöl şartları için en ehemmiyetli unsurdur. Orta mekanın sağında ve solunda yer alan üçer hacimden ikisinin birbirine açılması fonksiyon farklılıklarından olsa gerektir. Bu hacimlerin bazılarında görülen ve mazgal pencerelere yetişebilecek gibi yerleştirilmiş bir dizi demir gerektiğinde mukavemet, gerektiğinde istirahat maksatlı konsolları taşıyor olmalıdır. Merkezî mekânın bir kenarının ortalarından başlayıp üst kata tırmanan merdiven bu binalardan umumiyetle üst kata yerleştirilen iki hacme tırmanır. Yine orta avlunun en gerisinden dışarıya çıkıntı yapıp deşarj veren bir tuvalete geçilmektedir. Özel bir mutfak hacmine rastlanamamıştır.

Bir bakıma küçük birer kale mesabesinde olan bu binalar, çöl istasyonlarında, o devirde ve o bölgede, güvenlik ve müdafaanın ehemmiyetini vurgulamaktadır.

Ziyaret edilmiş istasyonların müşterek diğer bir bina türü de yolcu hizmet binalarıdır. Önce anlatılanlar ile aynı derecede olmasa bile bunlar da yerli kesme taşlardan örülmüş muhkem binalardır. Ancak bu hizmet binaları karakolların aksine buldukları mevki ve ehemmiyetine göre çok farklı boyutlarda inşa edilmişlerdir (Çizim 13, 14, 15). Bir başka yazı konusu olabilecek prensipler dahilinde büyüme gösteren bu yapıların cesametleri, içerdikleri fonksiyonlarla müvazi olarak tek veya iki katlı olabilmektedir. Tamamen simetrik bir düzen gösteren plânları yine korunma mülahazaları ile içe dönüktür. Açık orta avlu buralarda da görülür (Resim 16, 17, 18). Ancak yan mekânlara iklim şartlarına uygun bir sıra revaktan geçilmektedir. Bekleme ve istirahat görevini de üstlenen bu kısımlarda korunma maksadı

ile olsa, gerek altta bir sıra küçük pencere yer alır (Resim 19). Öncekilerde olduğu gibi bu mekanlarda da yer alan fevkanî beton sedirler vasıtası ile dışla görsel teması sağlayan daha büyük pencerelere ulaşılabilir. Orta avlunun arka kısmında mutfak, yemekhane ve tuvaletler ile dış köşeye yerleştirilmiş bir fırın bulunmaktadır.

Çöl istasyonlarının yakın çevrelerinde bugün bile meskun yerler olmadığı düşünülecek olursa bunlarda tahkimat için gösterilen özen daha iyi anlaşılır. Bu husus aynı zamanda çöl ortasında birçok mekana sahip binalara duyulan ihtiyacı anlamaya da yardım etmektedir ki, uzun yaya yolculuklarından sonraki bekleyişlerde korunma ve istirahat zarureti bunun başında gelir.

Çölün daha meskun veya küçük kasabaların bulunduğu yerlerine gidildikçe, Al-Ulâ gibi istasyonların ebat, fonksiyon, yapım teknikleri, tasarım mülahazalarında değişiklikler olduğu görülmektedir (Resim 20). Önce su ve yakıt ikmal üniteleri, daha sonra ofisler ve büyük şehirlerdeki istasyon tasarımlarına varana kadar atölyeler v.b. gibi diğer fonksiyonlar da ilâve edilmiştir.

#### Sonuç

Sonuç olarak diyebiliriz ki; Arabistan mukaddes bir vatan parçası olarak kabul edilip, zamanın en mükemmel iletişim, ulaşım ve teknik hizmetleri ile donatılmıştı. Bu meyanda inşa edilen Hicaz Demiryolu bir taraftan küçük şahsî çıkarlar, bir taraftan politik menfaatler yüzünden tahrip edilmiş ve bugüne kadar yerine bir emsali ikame edilememiştir. Ancak bugün çölde hayalî bir hat gibi uzanan demiryolu üzerinde terkedilmiş ve pek çoğu küçük tamirlerle yeni işlevler kazanabilecek istasyon binaları kaderlerini beklemektedir.

#### KAYNAKÇA:

- AL-AMR, S.M., *Hijaz Under Ottoman Rule*, Basılmamış Doktora Tezi, 1974.
- AL-HARBİ, M., *The Train Station in Medinah*, Umm Al-Qura Univ. S.A., 1987.
- AYVERDİ, S., *Türk Tarihinde Osmanlı Asırları*, III.cilt, İstanbul 1981.
- ERGİN, O., "Hicaz Demiryolu", *Demiryolları Dergisi*, Nu:22, 1948.
- GÜLSOY, U., *Hicaz Demiryolu*, İstanbul 1994.
- Hicaz Demiryolu Hareket Nizamnamesi*, İstanbul 1317.
- Hicaz Demiryolu Albümü*, Usul, İ. (edt), İstanbul 1999.
- LAWRENCE, T.E., *Seven Pillars of Wisdom*, N.Y., 1935.
- LAMEI, S. Mostafa, *Almadina Al-Munawwara, Urban Development and Architectural Heritage*, Beirut 1981.
- NUMAN, I., "Hamidiye Hicaz Demiryolu", *Lale Dergisi*, Turkp petrol Vakfı, 7. sayı, İstanbul, 1990, s. 26-34.
- OCHSENWALD, W., *The Hijaz Railroad*, Virginia 1980.
- ÖZKALE, E., "Hamidiye Hicaz Demiryolu ve Teknik Yönü", Basılmamış Makale.
- ÖZTUNA, Y. *Büyük Türkiye Tarihi*, VII.cilt.
- TOYDEMİR, S., "Hicaz Demiryolu İnşaatı", *Demiryolları Dergisi*, Nu: 22, 1948.

## حول ماهية أبنية محطات سكة حديد الحجاز من الناحيتين الوظيفية والمعمارية إبراهيم نعمان

مع أنه أجريت بعض الدراسات حول أبنية المحطات، إلا أن بعد المنطقة التي أنشئ عليها هذا المشروع العظيم، وظروفها المناخية القاسية من جهة، والوضع السياسي والاقتصادي المعقد للفترة التي أنشئ فيها هذا المشروع، وجاذبيته السياسية، وتأثير ذلك على إنجاز السكك الحديدية من الجهة الأخرى، ومن جهة ثالثة إعطاء الأولوية لحل المسائل التكنولوجية والهندسية لتجاوز المشاكل المتعلقة بمسار خط السكك الحديدية بالذات، كل ذلك جعل أبنية المحطات تأتي في المرتبة الثانية. ومن المعلوم أن إجراء دراسة حول سلسلة أبنية المحطات هذه، التي تتجاوز المئات، والمبنية على مختلف المسافات القريبة والبعيدة، تتجاوز حدود هذا البحث. سوف ندرس في هذا البحث بعض أبنية المحطات ضمن حدود المملكة العربية السعودية، والتي ربما تكون دراستها الأكثر صعوبة في يومنا الراهن، وسنحاول إعطاء فكرة عامة عن أنماط الأبنية ووظائفها وتقنيات ومستلزمات إنشائها، وإن كان ذلك سيكون على مستوى إقليمي.