

**TÜRKLÜK**  
**ARAŞTIRMALARI**  
**DERGİSİ**

**19**

**Kurucusu:**  
**Hakkı Dursun YILDIZ**



**Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi**

**İstanbul**

## XIX. YÜZYILDA ŞAM-MEDİNE HAC YOLU LOJİSTİĞİ

**ZEKERİYA KURŞUN**  
(Marmara Üniversitesi)

Tarihteki bütün diğer Müslüman devletler gibi Osmanlı Devleti de, daha başlangıçtan itibaren Haremeyn'e ve oraya ulaştıran yollara büyük ilgi göstermiştir. Bu ilgilerinin temelinde şüphesiz Müslümanların nazarında meşruiyet kazanma arzusunun yanı sıra, dinî hamasetlerinin de büyük etkisi olmuştur. Bilindiği gibi, Osmanlıların hac yollarına duydukları ilgi, Suriye ve Mısır'ın fethinden çok öncedir. Hatta Fatih Sultan Mehmed'in 1458'de hac yolundaki su kuyularını tamir ettirme girişimi, Osmanlı- Memlûk ilişkilerinin bozulmasında etkili olmuştur.<sup>1</sup> Suriye ve Mısır'ın fethinden sonra ise, Osmanlı sultanları "*Hadimü'l-Harameyni's-Şerifeyn*" sıfatıyla, gerek merkezden doğrudan yapılan yardımlar ve gerekse kurulan Haremeyn Evkafı aracılığıyla, Müslümanların kutsal mekanlarının ve oraya ulaştıran yolların her türlü bakım, onarım ve güvenliğini üstlenmişlerdir.

Bu makalede XVI. yüzyılın başlarından itibaren fiilî olarak başlatılmış olan bu hizmetlerin XIX. yüzyılda Hicaz demiryolunun inşasına kadar nasıl sürdürüldüğüne dair bazı tesbitler üzerinde durulacaktır. Ancak, burada hac yollarının tamamı değil, sadece Şam-Medine arasındaki kısmı ele alınacak ve bu faaliyetlerin Şam vilayetinin sosyal ve ekonomik hayatı üzerindeki etkilerinden de söz edilecektir.

---

<sup>1</sup> Şehabettin Tekindağ, "Fatih Devrinde Osmanlı Memlûklü Münasebetleri", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, 30 (Mart 1976), 77.

Şam ile Medine arasındaki yolun uzunluğu deve yürüyüşü ile yaklaşık 345-350 saatte alınabilen 684 mil veya takribî 1150 kilometre idi. Bu uzunluktaki yolun güvenliği, hacıların ve ticaret erbabının emniyeti ile özellikle su ve diğer ihtiyaçlarının karşılanması büyük önem taşımaktaydı. Her yıl 50 ile 100 bin arasında değişen hacıların geçtiği bu güzergâh (XIX. yüzyılın sonunda bu rakam daha da artmış görünmektedir), 30 veya 32 menzilden (konaklama yerinden) oluşmaktaydı.<sup>2</sup> Coğrafi özelliklerine göre bu yol, üç aşamadan meydana gelmekteydi. Birincisi, Müzeyrib Sahrası'nda Maan'a kadar olan yaklaşık 100 saatlik yol idi. İkinci aşama ise Maan'dan Medain Salih'e kadar olan takriben 140 saatlik mesafedir. Üçüncü aşama da Medain Salih'ten Medine'ye kadar olan kısımdır.

Kabul edilmelidir ki, bu kadar uzun ve coğrafi şartları her türlü saldırıya açık yolun en önemli sorunlarından biri "yol güvenliği"nin sağlanması idi. Bu yolun civarında yaşayan ve hemen hemen hiç bir otoriteye boyun eğmeyerek, hayatlarını birbirini yağmalamakla sürdüren bedeviler, daima bu güzergâhta yolculuk yapanların korkulu rüyası durumundaydı. Hatta denilebilir ki bir çok kabilenin geçim kaynağı hac mevsiminde yapması muhtemel olan yağma idi. Bu vesile ile Osmanlı Devleti daha başından itibaren, tehlikeyi kaynağından bertaraf etmek üzere, bedevilere yol güvenliğini sağlama-ları şartıyla veya en azından yollara tasallut olmamaları için her yıl, "in'amiye"<sup>3</sup> "ikramiye", "sadaka-i sultaniye" vb. isimler altında tahsisatlar çıkartmaktaydı.<sup>4</sup> Başka bir ifade ile görünüşte güzergâhın hemen her bölümünün sorumluluğu civardaki bedevî Araplar'a tevdi edilmek sûretiyle yo-

<sup>2</sup> Hac yolu ve menzilleri hakkında pek çok eserde bilgi verilmektedir. Ancak derli toplu bilgi için bkz. Muhammed Arif, *The Hejaz Railway and the Muslim Pilgrimage* (Nşr: Jacob M. Landau), Detroit 1971, 49-68.

<sup>3</sup> 1856 yılında hac yolunun güvenliğinin sağlanması için sadece Cüdeyde Boğazı'ndaki bedevî şeyhlerine 50,000 kuruş in'amiye verilmiştir. Bkz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Saderet Mektubî-Mühimme Kalemi (=A.MKT.MHM.)*, 85/93.

<sup>4</sup> Örneğin XIX. yüzyıla ait bir Urban Surre defterine göre; çeşitli kalelerin hadimleri olarak (*huddaman-ı kal'a*) gözüken bedevilere, Cuayman kalesinde 17 kişiye 445 kuruş; Muazzam kalesinde 9 kişiye 400 kuruş; Medain kalesinde 8 kişiye 210 kuruş; Abyâr el-Ganem'de 9 kişiye 844 kuruş; Hediye Eşmesi mevkiinde 14 kişiye 720 kuruş; Zahrû'l- Akabe'de 7 kişiye 385 kuruş; Mafrek'de 1 şeyhe 200 kuruş; Zerka'da 2 kişiye 150 kuruş ödeme yapılmıştır (BOA, *EV.HMK.*, 2422).

lun emniyeti sağlanmaktaydı.<sup>5</sup> Bu ödemelerin şartlı olarak verildiğini gösteren bir çok kayıt bulunmaktadır. Örneğin 1776-1777 tarihli bir Urban Surre defterindeki şu kayıt dikkat çekicidir:

*"Merbut ila Abdullah ve İbrahim evladu Ebi Bekr ve Dizdar Ka'l'at Maan tahte iskat dem validuhum ve men tabiahum ala ennehum fi kulli sene ye'huzu el ati zikrehu ve in sare minhum hilaf ev evamir fesad yenkatı' anhum hazihi el sura kema taharrara ve rakama fi zımn el sened ellezi teharre ve düfia bi yedihim."*<sup>6</sup>

Belgedeki ifadelerden anlaşıldığına göre, Maan Kalesi dizdarının ölümü üzerine kendisine şartlı olarak tahsis edilmiş olan sure, oğullarına da şartlı olarak tahsis edilmiş ve emniyeti sarsıcı davranışların sergilenmesi halinde surenin kesileceği belirtilmiştir. Surre defterlerinde bu tür kayıtlara sıkça rastlanmaktadır.

Bu kayıtlara rağmen söz konusu ödemeleri adeta bir hak olarak benimsemiş olan bedevîler, tahsisatlarını aldıkları halde zaman zaman daha fazla mal elde etmek maksadıyla saldırılarını da sürdürmekteydiler. Bu yüzden devletin sadece "urban tahsisatı" ile yetinmeyerek, başka tedbirlere de başvurduğu bilinmektedir. Bu tedbirlerin başında askerî takibat gelmekteydi. Bu konuda mahallî idarecilere yazılan emirlerde; yol emniyetinin sürekliliği için bedevîlere karşı daima 'hüsn-i muamelede' bulunulması önerilirken: her hangi bir olaya sebep verenlerin de şiddetle cezalandırılmaları istenmekteydi.

Ancak o bölgelerin coğrafyası, düzenli askerî birliklerin hareketinden ziyade, bedevîlerin hareketlerine ve kaçışlarına imkan vermekteydi. Saldırıp kaçan bedevîlerin takibi oldukça güçtü. Bu yüzden mevcutlara ilaveten hac yolunun belirli yerlerinde kaleler inşa edilerek "çöl istihkâmları" oluşturulmuştu.<sup>7</sup> İnşa edilen kale ve istihkamlara da genellikle o bölgeye yakın bazı

<sup>5</sup> Frederci C. Bey, *Tarihu Şarki'l-Ürdün ve Kabâilîhi*, Amman tarihsiz, 164.

<sup>6</sup> BOA, *EV.HMK.SR.*, 2422.

<sup>7</sup> Bölgenin Osmanlı idaresine girmesinden önce hacılar eski Roma yolu üzerinden hacca gitmekteydiler. Rivayetlere göre, Yavuz Sultan Selim veya Kanunî'nin kızlarından birisi hacca bu yoldan gitmiş, ancak yolu çok yorucu bulmuştur. Bu yüzden dönüşte hac kafilisinin bazı noktalardan yolu değiştirilmiştir ki bu yol, yeni hac yolu olarak benimsenmiştir. Bundan sonra Osmanlı sultanları bu yeni yol üzerinde kaleler inşa ettirmişlerdir. Bu kalelerden birisi de Vâdi Hâsa'daki "Kasrû'l-Bint" kalesidir (*A.g.e.*, 162).

ileri gelen bedevî kabilelerinden “*hüddaman-i kal‘a*” ismi ile görevliler tayin edilmekte ve her yıl kendilerine asayiş ihlal etmemeleri ve güvenliği sağlamaları kaydıyla da surre gönderilmekteydi. Böylece kendilerini “*Hadimu'l-Haremeyn*” olarak isimlendiren Osmanlı sultanları, bu görevlilere de aynı kökten gelen bir isim vererek onları da onurlandırmaktaydılar.

1632 yılında hacca giden Abdurrahman Hibri, eserinde Şam-Medine güzergâhında sadece altı kaleden söz ederken<sup>8</sup>; 1672 yılında aynı güzergâhtan geçen Evliya Çelebi sadece 13 kalenin adını vermektedir.<sup>9</sup> XVIII. yüzyılın sonunda ise kale görevlilerine ödenen surre defterleri kayıtlarında ise 14 kale kaydı bulunmaktadır. Ancak, elimizdeki geç tarihli belgelerden XIX. yüzyılda bu kale sayısının 20'ye yaklaştığını görmekteyiz. Bu da bölgenin daha fazla istihkama tâbi tutulduğunu göstermektedir. Ancak, buradan hac yolunun XIX. yüzyılda daha az güvenli olduğu sonucuna varılmamalıdır. Zira değişen hakimiyet anlayışına paralel olarak, merkezî otoritenin daha sağlam temellere oturtulması için bazı yeni kalelerin inşası birer zaruret olarak ortaya çıkmıştı.

Bu kalelerin inşası yeterli olmayıp, zaman zaman tamir edilmesi ve yenilenmesi de gerekmekteydi. XIX. yüzyılın bilinen bozuk malî şartlarına rağmen devlet, bu konuda da elinden geleni yapmaktaydı. Çünkü klasik dönemde söz konusu kalelerin tamir ve bakımı daha ziyade mahallî idarecilere ihale edilmekte iken; artık XIX. yüzyılda bu harcamalar -en azından bir bölümü- devletin genel bütçesinden yapıyordu.<sup>10</sup> Yaptığımız incelemelerde Osmanlı belgeleri arasında bu harcamaların pek çok örneğine rastladık. Burada bir kısmı zikredilecektir.

<sup>8</sup> Abdurrahman Hibri, “Menâsik-i Mesâlik” (Neşr. Sevim İlgürel), *İ.Ü..Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi*, 6 (Ekim 1975), 110-128.

<sup>9</sup> Evliya Çelebi, *Seyahatnâme*, İstanbul 1935, IX, 565-620.

<sup>10</sup> Zaman zaman İstanbul, Şam Eyaleti'ne bağlı veya civardaki diğer yerlerden, hac yolundaki giderlerin karşılanması için Şam Hazinesi'ne yardım göndermelerini istemektedir. Örneğin, h. 1186 tarihli bir fermanın anlaşıldığına göre, hac masrafları için Trablusşam, Kûdus, Sayda hazinelerinden Şam valisi ve Hac emini Azımzade Mehmed Paşa'ya yardım edilmesi bölgedeki ilgililere emredilmiştir. BOA, *Cevdet- Maliye*, nr. 24331. Bir başka örnek de h. 1209 yılına aittir. Hac yolu masrafları için Trablusşam malından 31500 kuruş ayrılmış olmasına rağmen bu para o sıradaki Emirülhac Sayda valisi Ahmed Cezzar Paşa tarafından tahsil edilememiştir (C. *Maliye*, nr. 5).

Hac idaresi ile Osmanlı hilafetinin meşruiyeti arasında doğrudan bir ilişki bulunmaktadır. Özellikle hilafetin prestijinin sarsıldığı dönemlerin akabinde, Osmanlı idarecileri derhal haccın idaresini ve hac yollarının güvenliğini gözden geçirirler. Böylece bütün gelişmelere rağmen adeta hilafet gücüne ve hukukuna sahip olduklarını gösterirler. Nitekim 1798'de Mısır'ın Fransızlar tarafından işgali ile büyük yara alan Osmanlı hilafeti, hemen Şam-Medine hac yolunun güvenliğine el atarak bu prestij kaybını tamire çalışmıştır. Bu vesile ile aynı yıl hac yolundaki kaleler ve su kuyuları 3888 kese altın ve 395 kuruş harcanarak tamir ettirilmişti. Tamir edilen kalelerin dört tanesi Medine dahilinde olduğundan, tamir masrafları Cidde valisinden alınmıştır. Geri kalan on üç kalenin tamir masraflarının ise Şam hazinesinden karşılanması gerekiyordu. Fakat aynı yıl hac masraflarının çoğu Şam hazinesinden karşılandığından, bu kalelerin ve su kuyularının tamir bedeli merkezden gönderildi.<sup>11</sup>

Her hac mevsiminden önce İstanbul-Şam ve Medine arasında gerekli yazışmalar yapılarak ihtiyaçlar tesbit edilmekte, bölgedeki zahire fiyatları incelenmekte ve özellikle hangi kalenin tamire muhtaç olduğu belirlenmekteydi. Elimizdeki belgelerden anlaşıldığına göre, özellikle menzillerdeki su kuyuları hemen hemen her yıl içine dolan kumlar boşaltılarak temizlenmekte idi.

Genellikle dört duvardan oluşan kaleler de tahrip olmakla birlikte, ancak bir kaç yılda bir restore edilmekteydi.<sup>12</sup> Esasında bu kalelerin çok fonksiyonel oldukları söylenemez. Daha çok devlet otoritesini gösteren mekânlar olması bakımından, hac yolundaki muhtemel tehditlere karşı psikolojik bir etki meydana getirmekteydi.

Mutad olarak yapılan tamir ve restorasyon faaliyetlerinin dışında zaman zaman büyük bütçeler ile de tamirlerin gerçekleştirildiğini görmekteyiz. Örneğin Emirülhac Seyyid Süleyman Paşa 1813 yılında su kuyularını temiz-

<sup>11</sup> BOA, *Cevdet Dahiliye*, nr. 10050.

<sup>12</sup> H. 1217 yılında Emirülhac Ahmed Cezzar Paşa Şam-Medine arasındaki bir çok kaleyi restore etmiş, su kuyuları ve havuzları yenilemiştir. BOA, *Cevdet Belediye*, nr. 4804.

letmesi bu mutad faaliyetlerdendir.<sup>13</sup> Süleyman Paşa'dan yaklaşık yedi yıl sonra ise Şam valisi Salih Paşa'nın hazırlattığı tamir bütçesi ise oldukça yüklü bir bütçe olarak gözükmektedir. Nitekim, Salih Paşa'nın yaptığı ve merkezden talep ettiği tahmini bütçesi 265,000 kuruş idi. Malî sıkıntı içinde bulunan İstanbul bu bütçeyi fazla bulmuş ve yeni bir keşif yaptırmıştır. Yapılan yeni keşfe göre, işin merkezden takibi halinde daha az bir maliyete yapılabileceği hesaplanmıştır. Ancak, işin merkezden takibi teklifi teorik bir yaklaşım idi. Meselenin ancak Şam valisi eli ile halledilebileceği bilinen bir gerçektir. Bu yüzden o yıl ancak acil tamiratların yapılması için Salih Paşa'ya merkezî hazineye 100,000 kuruşun gönderilmesi, Sultan II. Mahmud tarafından emredilmiştir.<sup>14</sup> Nitekim Salih Paşa bu meblağ ile emredilen yerlerin tamiratını yapmış, ancak en çok tamire muhtaç görülen Muazzama'daki havuzları yenileyememiştir.<sup>15</sup>

II. Mahmud döneminde yaşanan bir çok sosyal, siyasî ve askerî gailenin getirdiği sıkıntılar bile hac yolu ile ilgilenmeyi engellememiştir. Ancak Mısır meselesinin ortaya çıkışı ve Mehmed Ali Paşa kuvvetlerinin Suriye'yi işgali<sup>16</sup> bu hizmetlerin merkezden yapılmasına bir süre için engel olduğu anlaşılmaktadır. Her ne kadar bir işgalci gibi görünse de bir Osmanlı paşası olan ve üstelik Suriye ve Hicaz taraflarında bir takım ihtirasları bulunan Mehmed Ali Paşa da hac yolu lojistiğinin farkındaydı ve gereken ihtimamı göstermekteydi. Başka bir ifade ile Osmanlı saltanat merkezi ile Mısır arasındaki rekabet, hac yolları üzerinde ciddi anlamda olumsuz bir etki yapmamıştır. Hatta hac yollarının güvenliği ile kendi meşruiyeti arasında ilişki kuran Mehmed Ali Paşa, hac yolu üzerindeki kale ve su kuyularının tamirlerini yapmak üzere keşfini yaptırmıştır. 1836 yılında yapılan keşifte Şam-Medine-Mekke arasındaki bütün kale ve su kuyularının o gün ki halleri ve nasıl bir

13 Süleyman Paşa aynı yıl hac dönüşünde Medain Salih'te vefat etmiş ve orada defnedilmiştir. BOA, *Hatt-i Hümayûn (=HH)*, nr. 27459; 33286.

14 *HH*, nr. 27045.

15 *HH*, nr. 34734.

16 Muhammed H Kutluoğlu, *The Egyptian Question (1831-1841)*, İstanbul 1998, 61-83.

tamire muhtaç oldukları oldukça mufassal bir şekilde ortaya konmuştur.<sup>17</sup> Akabinde Mehmed Ali Paşa'nın bu konuda ne gibi tedbirlere baş vurduğu ise ayrı bir araştırma konusudur.

Kutsal mekânların bakım ve onarımı ile hac yolundaki su kuyuları ve kalelerin restorasyonuna en çok önem veren sultanlardan birisi de Sultan Abdülmecid'di. Onun bu yaklaşımı, atalarının izinde gitmek olarak yorumlanabilir. Aynı zamanda bu yaklaşımı Tanzimat uygulamalarına karşı gelişmiş olan yanlış önyargılar yüzünden sarsılan hilafetin prestijini tamir etmeye dönük bir siyaset olarak da kabul etmek mümkündür. Mısır gailisi halledildikten sonra Şam-Medine arasındaki kale ve su kuyularının tamir ve restorasyonunun 1843 yılında Sultan Abdülmecid zamanında tekrar önemli bir şekilde gündeme geldiği anlaşılmaktadır. Bu maksatla 1843 yılında Şam-Medine arasındaki onaltı kalenin tamiri yapılmış ve sadece bunların üç tanezinin masrafları Şam hazinesinden, diğerlerinin masrafı ise merkez hazinesinden karşılanmıştır.<sup>18</sup> Kalelerin tamirinden sonra aynı yıl Şam valisi Ali Paşa kalelerdeki görevlilerin de artırılmasını istemişti. Vali, Şam-Medine arasındaki kalelerde görevli 42 kale mustahfızının 116'ya çıkarılmasını teklif etmişti. Ali Paşa o yıl sürrelerini aldıkları halde yine bazı kabilelerin Fahlateyn kalesine saldırarak, oradaki zahireyi de çalmaları üzerine yukarıdaki teklifini yapmıştı. Ona göre kalelerin korunabilmesi, su kuyularının zamanında temizlenebilmesi ve hacıların yol emniyetinin sağlanabilmesi için mustahfız sayısının artırılması gerekmektedir. Ayrıca bu şekilde Şam-Medine posta yolu da güvenlik altına alınabilecekti. Bu konu Meclis-i Vâlâ'da tartışıldıktan sonra şu karara varılmıştır:

*"Ötedenberi tarîk-ı hacc-ı şerîfin emniyeti meşâyih-i urbanın celb ve tatyibiyle istihsâl oluna geldiği ma'lûm ve müsellemler olan hâlâtta olmalarıyla kula'ı merkûmeye her ne kadar ziyâde neferât-ı mustahfâza ikâme ve ik'ad olursa yine muhâfaza-i tarîk husûsu meşâyih-i merkûme ile hüsn-i imtizâca mütevakıf olacağına..."*<sup>19</sup>

17 Mısır Milli Arşivi, (Mehafız Hicaz) Hicaz Dosyaları. Bu belgeyi aldığım tarihte söz konusu belgelere her hangi bir numara verilmemişti. Dosya usulu olarak mahfuz edilmekte idi.

18 BOA, A.MKT, 3/30; İrade Dahiliye, nr. 3024.

19 İrade Meclis-i Vala (=İ.MV), nr. 966.



Yıl boyu meskûn olmayan gayr-i meskûn mahallere ne kadar mustahfiz atansa da çöl bedevîlerinin rızası alınmadan emniyetin sağlanamayacağını bilen devlet merkezi, bu gerekçeyi serdederek; valinin bir yıl sonraki hac sırasında kaleleri bizzat gözlemleyerek ona göre çıkan durumun yeniden değerlendirileceğini de ifade etmiştir.

Sultan Abdülmecid, kale mustahfizlarının artırılmasını onaylamamakla birlikte, önemli mevkiilerde hacıların değişik ihtiyaçlarının karşılandığı kalelerin takviye ve tamir edilmesini sürdürmüştür. Örneğin 1847 yılında, hacıların zahire kileri durumundaki Maan kalesini (I. Abdülhamid zamanında yaptırılmıştır) 362,696 kuruş harcatarak restore ettirmiştir.<sup>20</sup>

Yukarıda anlatılan siyaset Sultan Abdülaziz ve II. Abdülhamid tarafından da aynı şekilde takip edilmiştir. Bu konuda pek çok belge örneği bulunmaktadır. Ancak burada bazı örnekler verilmekle iktifa edilecektir. 1877 yılında, Medine'ye yakın olan Daru'l-Hamra, Medain Salih, Zümürüd ve diğer kale, su kuyusu ve havuzların tamiri için keşif yaptırılmıştır. Tahmin edilen tamir bedeli 614,140 kuruş merkezi bütçeye idhal edilerek buradan tesviye edilmişti.<sup>21</sup> II. Abdülhamid saltanatı boyunca da hac yollarına ve hicaza hizmet götürmeyi, hilafet politikasının temeline oturtmuştu. Hatta onun döneminde hac hizmetleri, düzenli ve tamamen merkezden organize edilen hizmetler haline dönüşmüştü. Bu anlamda Şam valisi büyük ölçüde devre dışı kalmış; hac masraflarının hemen tamamı da hazineden ödenir olmuştur. II. Abdülhamid, bir taraftan hac hizmetlerini merkezileştirirken; diğer taraftan eskiden olduğu gibi hac yolu civarındaki kabilelere de hil'at ve hediyeler göndererek sürekli gönüllerini hoş tutarak muhtemel tasallutlarını önlemekteydi.

II. Abdülhamid'in, bölgeyi istihkam etmek ve kalelere bazı muhafızlar yerleştirmek ile yetinmeyip bölge güvenliği için başvurduğu en önemli tedbirlerden bir tanesi de, hac yoluna yakın yerlerde yeni idarî birimler oluşturmaktı. Havran, Kerek ve Maan sancakları hep bu anlayışın ürünü olarak ortaya çıkmıştı. Ayrıca geniş çöllerde gezen bedevîlerin iskan ettirilip, medeniyete alıştırılması da sık sık gündeme gelmekteydi. Bu konuda hayli gayret

<sup>20</sup> BOA, *İ.M.V.*, nr.-2341.

<sup>21</sup> BOA, *İrade Şurâ-yı Devlet (=İ.Ş.D)*, nr. 1677.

sarfedilmiş, gerek Suriye ve gerekse Irak'da bazı bedevî kabileler yerleşik hayata geçirilmiş ve kendilerine devlet ambarından tohum verilerek ziraate teşvik edilmişlerdir.<sup>22</sup> Diğer yandan bir ara Maan kalesi merkez edinilerek 900 mevcutlu bir birliğin "çöl muhafızlığı" adı altında teşekkül edilmesi gündeme gelmiş, ancak bu gerçekleştirilememiştir. Buna karşılık, ihtiyaç duyulduğunda olağanüstü yetkilerle donatılmış birinin maiyetinde asâyişin bozulduğu yerlerde askerî nümayişlerin düzenlendiği görülmektedir.

Burada hac kafilesinin ve surrenin güvenliğinden de söz etmek yerinde olacaktır. Klasik dönemde hac kervanına bir yeniçeri bölüğü veya timarlı sipahiler eşlik etmekteydi.<sup>23</sup> Ondokuzuncu yüzyılda bu görev Arabistan ordusundan seçilen Cerde başbuğuna havale edilmiştir. Cerde başbuğu, Şam hac kafilesini Müzeyrib sahrasından alarak Hediye eşmesine kadar götürüp, Medine muhafızına teslim etmekteydi. Dönüşte de hacıları aynı yerden alarak Müzeyrib'e getirmekteydi.<sup>24</sup> Cerde başbuğu veya diğer ismi ile Mevakib-i hac muhafızının maiyetindeki kuvvetler yıllara göre değişiklik göstermekteydi. Örneğin 1890 yılındaki hac kafilesinin güvenliğini ikiyüz mevcutlu ester-süvar birliği, yarım tabur piyade, iki toptan oluşan bir cebel topu takımı, ikiyüz neferden mürekkep jandarma bölüğü ile 65 kişilik başıbozuk bedevî süvarisi sağlamaktaydı.<sup>25</sup>

Diğer taraftan oldukça çetin bir coğrafyası olan Şam-Medine güzergâhında su ihtiyacı da en az güvenlik kadar önem taşıyordu. İklim itibarı ile sıcak olan bu güzergâhın özellikle son iki aşaması, su kaynakları bakımından oldukça zayıftır. Bu yüzden yolun güvenliğine önem veren Osmanlı Devleti en az onun kadar su ihtiyacının karşılanmasına dönük hizmetler de üretmiştir. Hac kafilesi su ihtiyaçlarını bu güzergâh üzerinde yer alan nehir, akarsu, kuyu, sel ve yağmur suları ile beslenen sarnıç ve havuzlardan sağlamaktaydı. Ancak, bu kaynaklar her konakta olmadığından, bazen hacılar iki gün boyunca taşınan sular ile yetinmek zorundaydılar. Özellikle bu durumu dikkate alan Osmanlı Devleti, tarih boyunca gerek o yılki hac bütçesinden ve gerekse

<sup>22</sup> BOA, *Saderet Mektubî Kalemî Umum Vilayet Yazışmaları* (=A.MKT.UM.), 346/95.

<sup>23</sup> Süreyya Faruqî, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, İstanbul 1995, 58.

<sup>24</sup> A.MKT.UM., nr. 346/95.

<sup>25</sup> Süleyman Şefik b. Ali Kemali, *Hicaz Seyahatnaâmesi*, Darü'l-Hilafe 1310, İstanbul Üniversitesi Türkçe Yazmalar, nr. 4199, 64-65.

Haremeyn Evkafı'ndan ödenen paralar ile sakalar görevlendirmekteydi. Sakalar, kaynaktan aldıkları ve kendilerine tahsis edilmiş develeri ile taşıdıkları suları, suyun bulunmadığı konaklarda hacılara dağıtmak sûretiyle, bu önemli ihtiyaç giderilmekteydi.<sup>26</sup>

Vakıf yolu ile sürdürülen bu hizmetin yanında esas hizmeti, su kaynaklarının bulunduğu yerlerde kuyu açmak, sarnıç veya üstü açık havuzlar inşa etmek teşkil etmekteydi. Osmanlı Devleti, tıpkı kalelerde olduğu gibi, sarnıç ve havuzların bakımı, muhafazası ve su ile doldurulmasını sağlamaları için "*hadimü'l-bürke*" ünvanı ile bedevîler görevlendirmişti. Devlet, her yıl onlara da sürre ile birlikte tahsisat göndermekteydi. Ancak, bu konuda bedevîlerin çok hassas olmadıkları ve hatta hac mevsimi dışında diğer kabilelerin istifade edememesi için bu sarnıç ve kuyuları özellikle kapattıkları da bilinmektedir. Bu yüzden, zaman zaman hac kafilesinin önünde giden görevliler, kafile bir konağa varmadan önce oraya vararak, sarnıç ve havuzları temizlemekte ve gelecek kafileye hazırlamaktaydı.

Bölgenin Osmanlı idaresine girmesinden itibaren, gerek merkezdeki bazı yöneticiler ve gerekse Şam valileri her fırsatta hac yolu güzergâhı üzerinde su kuyusu açmak, sarnıç veya havuz inşa etmekte yarışmışlardır. Bu konuda kaynaklarda hayli bilgiler bulunmaktadır. Zaman içinde bu kaynakların bir kısmının kuruması veya tahrip olmasına rağmen, XIX. yüzyılda ve XX. yüzyılın başında önemli bir bölümünün hâlâ hizmet vermekte olduğunu biliyoruz. Bugün Suriye, Ürdün ve Suudi Arabistan sınırları içerisinde kalan söz konusu eserlerin konumundan haberdar değiliz. Ancak XIX. yüzyılda ve XX. yüzyılın başındaki kaynaklar onlar hakkında yeterli bilgiler vermektedir. Hatta II. Abdülhamid zamanında bu güzergâhtaki kale ve havuzların resimleri aldırıldığı gibi, bazılarının da basit de olsa krokileri çizilmiştir. Biz burada bütün bu kale ve su kaynaklarından sarf-ı nazarla söz konusu resimlere ve II. Abdülhamid'in emriyle hacca gidip, dönüşünde uzun bir layiha sunan Süleyman Şefik'in (1860-1911) çizimlerine dayanarak, bazı kale ve su havuzlarından söz edeceğiz.

<sup>26</sup> Örneğin, Kösem Sultan, sahibi olduğu Eğriboz Adası'ndaki sekiz köyün gelirlerinden Haremeyn'e vakfettiği meblağın bir kısmının, hac kafilesine için su taşımaya tahsis edilmesini, vakfiyesinde şart koşmuştu. Bkz. Mücteba İlgürel, "Kösem Sultan'ın Bir Vakfiyesi", *Tarih Dergisi*, XVI/21'den ayrı basım, İstanbul 1996, 89.

Şam hac kafilesinin birleştiği ve hazırlıklarını tamamladığı yer, Şam şehri yakınlarındaki Müzeyrib sahrasıdır. Hacılar yedi-sekiz Şevval'de buraya ulaşır. Burada büyük bir pazar kurulur. pazarda hem hacı adayları yol ihtiyaçlarını karşılar ve hem de civarda yaşayan ahâli de yıllık alışverişlerini buradan yaparlar. İki haftadan fazla süren bu pazarda hemen her şey bulunur. Bu arada hac kervanının yüklerini taşımakla görevli olan Beni Sahr Arapları ve Vuld Ali bedevîleri de buraya gelerek yüklerini yüklerler.<sup>27</sup> Sadece gidişte büyük canlılık yaşanan Müzeyrib'de, Sinan Paşa tarafından yaptırılmış eski bir kale bulunmaktadır. Buranın suyu oldukça boldur. Hatta bu su 800 m. uzunluğunda ve 300 m. genişliğinde içinde 100 metrekairelik adası bulunan bir göl meydana getirmiştir. Burada ayrıca Sultan Abdülaziz zamanında yaptırılan bir de değirmen bulunmaktadır.<sup>28</sup>

İçinde üç dört muhafızı bulunan Belka kalesi önünde, 10x15 m. ebadında 6 m. derinliğinde bir çifte havuz bulunmaktaydı. XIX. yüzyılda tamir görmüş olan bu havuzun temizliğini kaledeki muhafızlar sağlamaktaydı.<sup>29</sup>

Belka kalesinden 55 km. sonra Katrana kalesi gelmektedir ki, burada da 50 metrekaire ebadında ve 6 m. derinliğinde bir havuz bulunmaktaydı. Havuz, yağmur ve sel sularından beslenmekteydi. Buradan 52 km. sonra Hasa kalesine ulaşılmaktadır. Kaleye, Kanunî'nin kızı Esmâ Sultan'ın inşa ettirdiği merdivenlerden ulaşılmaktadır. Kelenin içinde bir kuyu da bulunmaktadır. Ayrıca kalenin önünde bulunan 25 metrekaire genişliğinde ve 13 m. derinliğindeki havuza bir dolap vasıtasıyla kuyudan su ulaştırılmaktadır.<sup>30</sup>

Hasa kalesinden 77 km. sonra Uneyze kalesi gelmektedir. Bu kalenin önünde de 20 metrekaire genişliğinde ve 8 m. derinliğinde bir havuz vardır.<sup>31</sup>

Hac kafilesinin bundan sonraki en önemli konaklama yeri Maan'dır. Hac yolu üzerinde kurulmuş olmasından dolayı oldukça gelişmiş bir kasaba olan Maan, hac yolunun ortadan böldüğü iki kısımdan meydana gelmektedir. Bir kısmına Maan el-Şamiye, diğerine de Maan El-Mısriyye adı verilmekte-

27 Muhammed Arif, *a.g.e.*, 50.

28 Süleyman Şefik, *a.g.e.*, 59-60, 64.

29 *A.g.e.*, 87.

30 *A.g.e.*, 91-93.

31 *A.g.e.*, 94.

dir. Hac kervanı burada bir gün konaklamakta ve kurulan büyük pazardan ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Aynı zamanda burası hacıların geride kalan yakınlarına mektup gönderebildikleri ilk posta merkezidir. Maan el-Şamiye tarafında I. Abdülhamid tarafından yaptırılmış ve daha sonra zaman zaman yenilenmiş bir kale bulunmaktadır. Aynı şekilde Maan el-Mısıriyye tarafından da Mısır valisi İbrahim Paşa'nın inşa ettirdiği başka bir kale bulunmaktadır.

Hac yolu güzergâhındaki en önemli su kaynaklarından bir tanesi de Müdevvere mevkiinde bulunmaktadır. Burada Osmanlı Devleti, yaklaşık yüz metre yüksekliğindeki bir kum tepesi üzerine bir kale inşa ettirmiştir. Kalenin 20-30 m. kuzeyinde bir su kaynağı bulunmaktadır. Bedevîlerin tasalluttundan muhafaza edilmesi için üstü tonoz kemerle örtülmüş ve duvardan açılan bir menfez aracılığı ile 10 metrekare genişliğinde ve 5 metre derinliğindeki havuza su verilmiştir. Burası aynı zamanda hac kafilesindeki sakaların tulumlarını doldurup su ikmali yaptıkları yerdir.<sup>32</sup>

Burada zikredilmesi gereken önemli kale ve su kaynaklarından bir tanesi de Asi Hurma veya Tebük diye isimlendirilen ve Hicaz toprağının gidişte ilk, dönüşte son noktası olan konaktır.<sup>33</sup> Ziraate elverişli ve hurma ağaçlarının yetiştiği yer olan Tebük'de bahçeler arasında Yavuz Sultan Selim zamanında yaptırılmış bir kale bulunmaktadır. Kale IV. Mehmed zamanında yenilenmiş, XIX. yüzyılda da bakım ve onarımı yapılmıştır. Akarsuyu ve kale iç inde bir kuyusu olmasına rağmen 1820 tarihinde Emirü'l-Hac Süleyman Paşa tarafından kalenin dışında bir de çifte havuz yaptırılmıştır. Burası XIX. yüzyılda zaman zaman karantina bölgesi olarak da kullanılmıştır. Hicaz demiryolunun inşası sırasında da burası için bir yerleşim planı yapılarak yeni bir cami, çarşı ve mahalle tesis edilip, iskana açılmıştır ki, bu faaliyet bu gün ki Tebük kentinin temelini oluşturmaktadır.<sup>34</sup>

Şam-Medine arasındaki önemli konaklama merkezlerinden bir tanesi de Muazzam Kalesi ve Bürketü'l-Muazzama diye isimlendirilen yerdir. Bu

<sup>32</sup> *A.g.e.*, 125.

<sup>33</sup> Hacıların dönüşünde buradan bir posta çıkarılır ve isteyenler yakınlarına mektup gönderebilir. Tebük aynı zamanda emirü'l-hacın o yıl ki hac işinin selamete yapıldığını bildiren mektubun sultan için yola çıkarıldığı yerdir. Hz. Peygamberin Tebük gazvesine affen, buranın hacılar nezdinde ayrı bir önemi de bulunmaktadır.

<sup>34</sup> Hammur b. Dâvî el Kaşşamî, *Şimâlü'l-Hicaz*, Beyrut 1993, I, 85.

kale ilk defa olarak Eyyübîler zamanında inşa edilmekle birlikte, Sultan Osman tarafından 1030 (1621)'da önündeki havuzu ile birlikte yenilenmiştir.<sup>35</sup> Dört köşesinde birer burcu bulunan kalenin önünde 60 metrekare genişliğinde bir de havuzu bulunmaktadır.<sup>36</sup>

Burada zikre değer bir diğer kale ve havuz da Darü'l-Hamra'da bulunmaktadır. H. 1167 (1753-54) tarihinde Emirü'l-Hac Osman Paşa tarafından inşa edilmiş gayet sağlam bir kaledir. Kale içinde 4 m. derinliğinde ve 8 m. çapında üstü tonozla örtülü sarnıç; hemen yanında da 1168 (1755)'de inşa edilen 60 metrekare genişliğinde ve 7 m. derinliğinde bir havuzu bulunmaktadır.

Sonuç olarak, Osmanlı Devleti, İslam'da kulluğun beş temel şartından birisi olan hac farızasını yerine getirmek isteyen ve sayıları yüzbinleri aşan hacıların, Medine ve Mekke'ye güvenli bir şekilde gidip gelmelerini sağlayabilmek için büyük gayret sarf etmiştir. Bir çok yerde kale ve su havuzları inşa ederken, aynı zamanda, asırlardan beri ıssız ve gayr-i meskûn kalan bu yerleri de iskana açarak, bölgeye hayatîyet kazandırmıştır. Aslında bu faaliyetler sadece hac lojistiği olarak değerlendirilmemelidir. Bölge ekonomisinin de merkezden desteklenmesi olarak ele alınmalıdır. Zira, gerek hac güzergâhında kurulan pazarlar ve gerekse, kale ve kuyuların onarımında çalıştırılan işçilere ödenen paralar, merkezin taşra ekonomisini desteklemesi olarak değerlendirilebilir. Diğer taraftan Osmanlı Devleti bu yatırımları ile aynı zamanda geleceğin şehirlerinin temellerini atmıştır ki söz konusu kale ve civarlarında bir çok kent meydana gelmiştir. Ayrıca bu güzergâhın canlanması, değişik yerlerden gelip buraya yerleşmeyi de teşvik etmiş ve bölgenin eski geleneksel yapısını değiştirip, bu günkü demografik yapısının oluşmasını sağlamıştır.

35 Hibrî, *a.g.e.*, 126.

36 Süleyman Şefik, *a.g.e.*, 143.