



**Mitroviça'dan Medine'ye:
OSMANLI DEMİRYOLLARI
POSTA TARİHİ ve emperyalizm'in
Osmanlı'ya ilk girişi**

Atadan TUNACI, MD

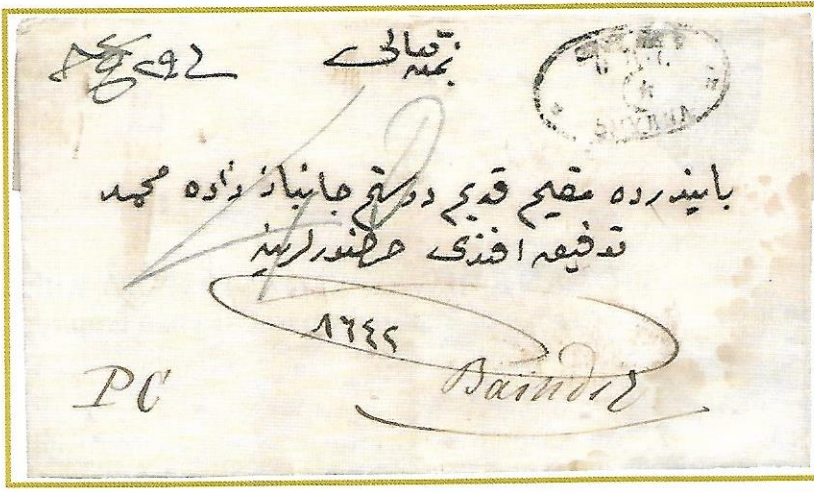
Osmanlı Devleti'nde demiryolu imtiyazı verilen İngiliz, Fransız ve Almanların ayrı ayrı etki alanları olmuştur. Fransa; Kuzey Yunanistan, Batı ve Güney Anadolu ile Suriye'de, İngiltere; Romanya, Batı Anadolu, Irak ve Basra Körfezinde, Almanya; Trakya, İç Anadolu ve Mezopotamya'da etki alanları oluşturdu. Batılı sermayedarlar, sanayi devrimi ile çok önemli ve stratejik bir ulaşım yolu olan demiryolunu tekstil sanayinin hammaddesi olan tarım ürünlerini ve önemli madenleri en hızlı biçimde limanlara, oradan da kendi ülkelerine ulaştırmak için inşa ettiler. Üstelik km başına kâr güvencesi, demiryolunun 20 km çevresindeki maden ocaklarının işletilmesi gibi imtiyazlar olarak demiryolu inşaatlarını yaygınlaştırdılar. Dolayısıyla Osmanlı Topraklarında yapılan demiryolu hatları ve geçtiği güzergâhlar bu ülkelerin iktisadi ve siyasi amaçlarına göre biçimlendirildi.

Türk Demiryolu Tarihi ve aynı zamanda Demiryolu Posta tarihi, 1856 yılında başlar. İlk demiryolu hattı olan 130 km'lik İzmir - Aydın hattına ilk kazma bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla bu yılda vurulmuştu. Bu hattın seçimi nedensiz değildi. İzmir-Aydın yöresi diğer yörelere göre nüfus bakımından kalabalık, ticari potansiyeli yüksek, İngiliz pazarı olmaya elverişli etnik unsurların yaşadığı, İngiliz sanayisinin gereksinim duyduğu ham maddeye kolay ulaşılabilecek bir yöreydi. Ayrıca Ortadoğu'nun kontrol altına alınarak Hindistan yollarının denetimi alınması bakımında da stratejik bir öneme sahipti. İzmir'de yaşamakta olan tüccar ve girişimci Robert Wilkin 11 Temmuz 1856 tarihinde Joseph Paxton, George Whytes, Augustus William Rixon ve William Jackson adına hareket ettiğini belirterek Osmanlı hükümetine imtiyaz başvurusunda bulundu. Bu başvuru Meclisi Mahsus'a da tartışıldı ve incelendi. 2 Ağustos 1856 tarihinde şirketle imzalanacak sözleşmenin taslağı hazırlandı. 23 Eylül 1856 tarihinde verilen irade ile şirketi oluşturma ve demiryolunu inşa etme imtiyazı bu yatırımcı İngiliz grubuna verilmiş oldu.

**From Mitrovitza to Medina:
OTTOMAN RAILWAY POSTAL HISTORY with
first entrance of Imperialism to Ottoman Empire,**

The British, French and Germans who were awarded with the privilege of the railway in the Ottoman Empire, each had individual zones of influence. France built up its zone of influence in North Greece, West and South Anatolia and Syria; England in Romania, West Anatolia, Iraq and the Persian Gulf; and Germany in Trachea, Central Anatolia and Mesopotamia. The Western investors of capital, upon the industrial revolution, built the railways which is an important and strategic mode of transportation, to carry at the most rapid way possible the important metals and the agricultural products which are the raw materials of textile industry, to the ports, and from there to their own counties. Furthermore by obtaining privileges such as profit guarantee per km, operation of mines within 20 km of radius, they caused the railway constructions to be widespread. Therefore the railway lines constructed on the lands of the Ottoman Empire and the routes they pass through, were shaped in accordance with the economical and political purposes of those countries.

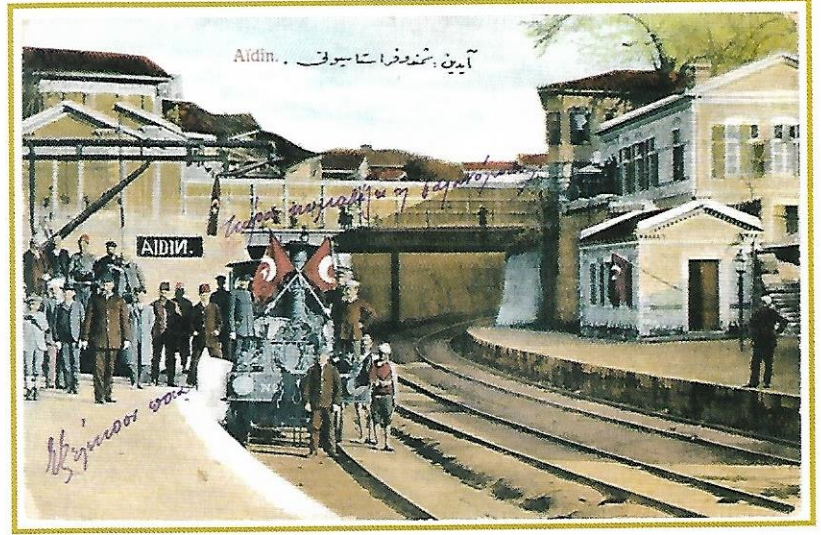
The History of Turkish Railways and at the same time the Railway Postal History started in the year 1856. The first excavation for 130 km long railway line of İzmir-Aydın had been started in that year upon the privilege granted to a British Company. The selection of that line was not without reason. The region of İzmir-Aydın is crowded in population with respect to the other regions, with high commercial potential where ethnical members available to be a British market were living. That was a location where the raw materials needed by the British industry were easily accessible. Furthermore it had a strategic importance regarding taking the Middle East under control in order to inspect the Indian ways. Robert Wilkin, a merchant and entrepreneur living in İzmir (Smyrna), stated that he was acting on behalf of Joseph Paxton, George Whytes, Augustus William Rixon and William Jackson on the date July 11th, 1856, applied for privilege to the Ottoman Empire. That application was discussed and investigated at the Ottoman Parliament. On the date August 2nd 1856, the draft of the agreement to be executed with the Company was prepared. Upon the command given on the date September 23rd, 1856, the privilege to establish a company and to build the railway was awarded to that investor British Group.



Resim 1: İzlenen zarf İzmir Aydın demiryolu imtiyazını alan SMYRNA O.R.C (OTTOMAN RAILWAY COMPANY) tarafından özel olarak İzmir'den Bayındır'a gönderilen bir iletidir.

Picture 1: The subject envelope is a message sent specially from İzmir to Bayındır by SMYRNA O.R.C (OTTOMAN RAILWAY COMPANY) granted with the privilege of İzmir-Aydın railway.

Resim 2: Aydın Demiryolunun açılışına ait kartpostal
Picture 2: A postal card regarding the inauguration of Aydın Railway.



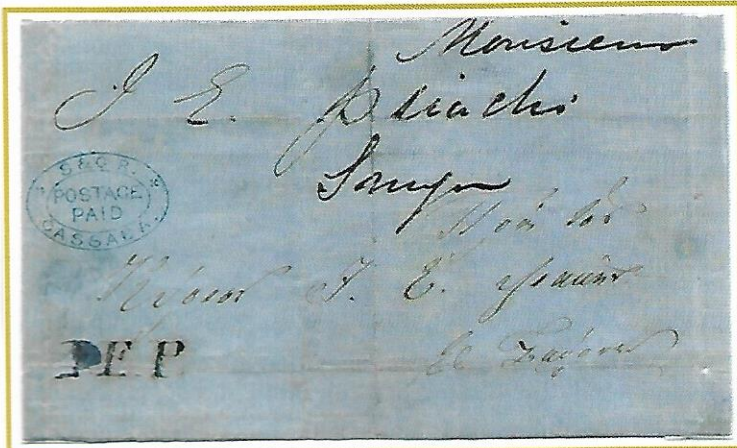
Bazı tarihçiler İngilizlerin demiryolu imtiyazını almasını ve İzmir-Aydın hattını inşa etmeye başlamasını emperyalizmin Osmanlı'ya ilk girişi olarak kabul etmektedirler.

İzmir'de bir diğer önemli demiryolu açılışı ve imtiyaz verilmesi aynı zamanlara rastlayan SYMRNE KASABA RAILWAY COMPANY (Société Ottomane du Chemin de Fer Smyrne-Cassaba et Prolongement S.C.P)'dur. Bu hat 1866 yılında açılmış olup Turgutlu yani ozaman ki ismiyle Kasaba 10 Ocak 1866 yılından beri dünyayla bütünleşmiştir.

Some of the historians consider the granting of the railway privilege to the British and their commencement to construction of İzmir-Aydın railway, as the first step of imperialism into the Ottoman Empire.

Inauguration of another important railway in İzmir and granting of privilege happened to occur at the same dates with SYMRNE KASABA RAILWAY COMPANY (Société Ottomane du Chemin de Fer Smyrne-Cassaba et Prolongement S.C.P).

The said line was started to serve in the year Bu hat 1866 and Turgutlu (ex-name Kasaba) integrated with the world since the date January 10th, Ocak 1866.



Resim 3: "S and C.R CASSABA AGENCY POSTAGE PAID CASSABA yazılı SYMRNE KASABA RAILWAY COMPANY (S&CR) şirketinin damgası ile özel biçimde taşınmış zarf izlenmekte.

Picture 3: The envelope carried especially with the stamp of the company SYMRNE KASABA RAILWAY COMPANY (S&CR) on which "S and C.R CASSABA AGENCY POSTAGE PAID CASSABA is written.



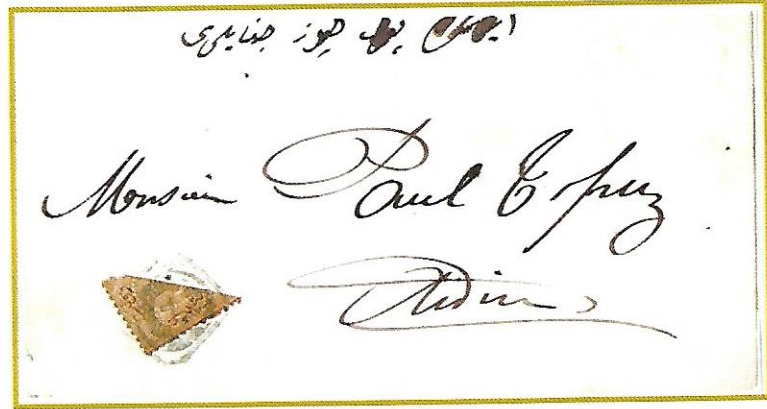
Resim 4: Aydın Demiryolu İstasyonunda develerden trenlere aktarılan yükler.

Picture 4: Cargos loaded from camels to trains at the Aydın Railway Station.

Her iki hatta imtiyazı kullanan demiryolu şirket acentaları dışında Osmanlı devletinin bir posta acentası ile mektup göndermekte mümkündü. Bunun için normal bir posta merkezine gitmek ve trenle hızlı biçimde ulaştırmak istediğinizi söylemek yeterli idi.

Other than the railway company agencies using the said privilege at both lines it was also possible to send a letter by the mail agency of the Ottoman Empire. You could do that by going to the mail center and simply saying that you need to convey it by train as soon as possible.

Resim 5: Osmanlı posta servisinin kendi tren damgası ile damgaladığı duloz zarf . 1874 yılında İzmir-Aydın demiryolu ile İzmir'den Aydın'a gönderilmiş bir kuruş tarifeli bisekt duloz pul üzerine 6 numaralı tren damgası uygulanmış zarf. Bu damganın kullanım tarihleri 1868-1892 arasındır.



Picture 5: An envelope stamped duly with the train stamp of the Ottoman Mail service. 1874 cover from İzmir-Aydın railway line to Aydın with one piastre rate (bisected 2 piastres tied by number 6 Type B railway seal. Recorded dates of use are from 1868 to 1892.



Resim 6: 1900 yılında 20 para posta kartı ile gönderilmiş, üzeri oval çizgili 18 numaralı tren damgası ile damgalanmış antiye. Bu damganın kullanım tarihleri 1890-1901 arasındır.

Picture 6: 1900 20 paras postal stationery showing oval striped number 18 railway cancellation. Recorded dates of use are from 1890 to 1901.

Osmanlı İmparatorluğunda en önemli demiryollarının biride Avrupa kıtasında bulunan bölüm idi:

Another important railway of the Ottoman Empire was the part built at the European Continent;

RUMELİ ORYANTAL DEMİRYOLLARI (Chemins De Fer Orientaux C.O)

ROUMELIA ORIENTAL RAILWAYS (Chemins De Fer Orientaux C.O)

Kırım savaşı sonrası Osmanlı İmparatorluğu, Doğu Avrupa'nın askeri kontrolünü de sağlayacağını düşündüğü İstanbul'dan Avrupa'ya uzanan bir demiryolu hattı projesini gündeme getirdi. Sonunda demiryolunu inşaa etmek üzere imtiyaz Maurice de Hirsch'e verildi.

After the Crimean War, the Ottoman Empire considered building a rail link from İstanbul to western Europe. Such a line would make transporting troops to Ottoman controlled Eastern Europe. Finally a concession was given to Maurice de Hirsch to build the railway.

Sözkonusu hat İstanbul'dan başlayacak Edirne, Plovdiv, Sofia, Niş, Sarajevo'dan Banja Luka'ya uzanacak yan yollarında Dedeağaç, Selanik ve Belgrad'a gidecekti. 1874 yılında 3 ayrı hat kullanıma başladı; İstanbul'dan Plovdiv'e, Selanik'ten Mitroviça'ya ve Banja Luka'dan Saray Bosna'ya. Bu hatlar birbiriyle bağlantılı değildi. Buna rağmen 1877 Rus-Türk savaşı sırasında inşası durduruldu. Berlin konferansı Balkanlarda barışı Ruslarla oluşturma kararı aldı. Sırbistan, Romanya ve Bulgaristan bağımsızlık ilan etti Bosna Hersek Avusturya'ya bağlandı. Konferans İstanbul Viyana demiryolu hattının geleceğini görüşmek üzere Avusturya, Türkiye, Bulgaristan ve Sırbistan'dan oluşan bir dördü blok oluşturdu. Bu dördü 1882 yılında Viyana'da toplanarak 9 Mayıs 1883 yılında anlaşmayı imzaladılar. Buna göre 1886 Ekim'inde hattın tamamlanması amaçlanıyordu. Demiryolu uzanımı Belgrad üzerinden olacak ve her hükümet bölgesindeki çalışmalardan sorumlu olacaktı. 1885 yılında Bulgar hükümeti Plovdiv-Sofya hattını kendi üzerine devir almasına rağmen İstanbul-Viyana arası 12 Ağustos 1888 yılında tamamlandı. 1 Haziran 1889 yılında ise Paris-İstanbul arasında Orient Express seferleri başladı.

Üsküp ve Niş arasında demiryolu hattı 25 Mayıs 1888 tarihinde tamamlanmıştır. Selanik hattı bu hat ile bağlantılıdır.

The original route was to be a main line from İstanbul passing through Edirne, Plovdiv, Sofia, Niş, Sarajevo to Banja Luka, with branch lines to Alexandropolis, Thessalonika, Burgas and Belgrade. In 1874 the CO operated 3 separate railway lines; İstanbul to Plovdiv with the Alexandropol branch, Thessalonika to Mitrovica and Banja Luka to Novi Grad. These lines were not connected though. However the Russian-Turkish war of 1877 halted construction. The Congress of Berlin restored peace in the Balkans and with Russia. Serbia, Romania and Bulgaria became independent and Bosnia Herzegovina became occupied by Austria. The Congress decided that the İstanbul Vienna railway should be completed and created a special committee dubbed "Conférence à Quatre" (Austria, Turkey, Bulgaria, Serbia) to oversee the project. Further delay occurred and the Conférence à Quatre could convene only in December 1882 in Vienna. The final agreement was signed on May 9, 1883. It provided for a goal to complete the line by October 1886. The route now chosen was via Belgrade and each government was responsible for the works on its territory. In 1885 the Bulgarian State Railways took over the Plovdiv-Sofia part of the main line but CO operated over it via trackage rights. The first through train between Vienna and İstanbul ran on August 12, 1888. Through running of the Orient Express between Paris and İstanbul started on June 1, 1889.



Meanwhile a junction line between Skopje and Nis was completed on May 25, 1888. The Thessaloniki line was now connected to rest of the network.

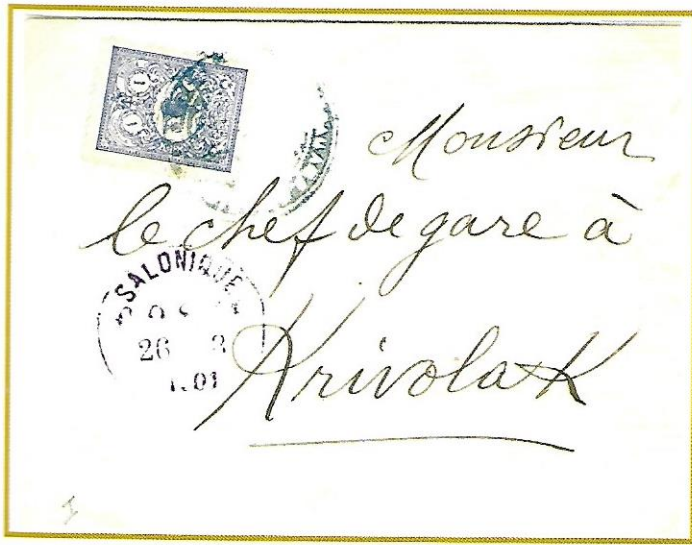
Resim 7: 1889 iadeli tahaütlü olarak iki tane 40 para İngiliz Levant pulu üzerine İngiliz Levant postanesi damgası vurularak ve iki pul arasında kırmızı Orient Express etiketi kullanılarak Almanya'ya gönderilmiş zarf.

Picture 7: 1889 registered cover bearing two 40 paras British Levant stamps and red Orient Express Label tied by "CONSTANTINOPLE BRITISH POST OFFICE" cancellation to Germany.



Resim 8: 1884 yılında Doğu Rumeli Geçici Hükümeti döneminde (1880-1885) Karapounar'dan Edirne'ye 20 para doğu Rumeli pulu ile gönderilmiş ve mavi renkli "KARAPOUNAR *C.O.*" (Chemin de Fer Oriental) demiryolu damgası ile damgalanmış posta kartı.

Picture 8: 1884 Postcard sent from Karapounar to Andrinople (Edirne) during EASTERN ROUMELIA district of Ottoman Empire (1880-1885) with 20 paras Eastern Roumelia stamp and blue "KARAPOUNAR *C.O.*" (Chemin de Fer Oriental) Railway seal.



Resim 9: 1901 yılında Selanik'ten Krivolak'a 1 kuruş 1901 emisyon pulu üzerine siyah negatif "BUR.AMB SALONIQUE-ZIBEFTCHE" damgası vurularak gönderilen sonrasında "C.O.S.M*" (Chemin de Fer Oriental Selanik-Manastır) damgası uygulanan zarf. Bu şirket bu damgayı 1901 yılında uygulamıştır.

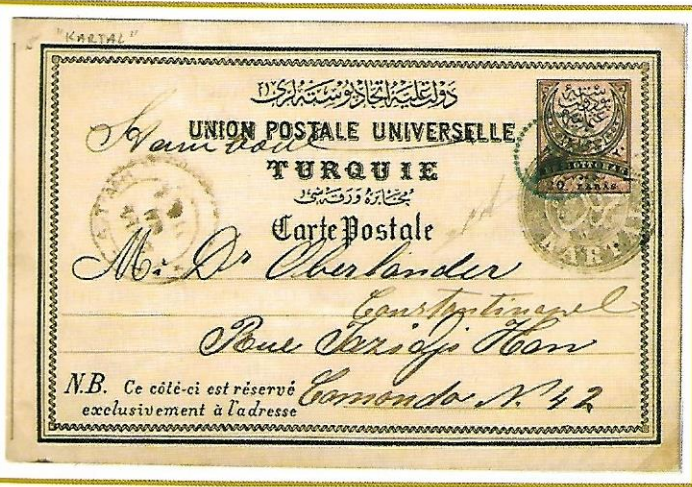
Picture 9: 1901 Cover from Salonique to Krivolak with one piastre 1901 issue stamp and oily black negative "BUR.AMB SALONIQUE-ZIBEFTCHE" seal for transportation cover was given to "C.O.S.M*" (Chemin de Fer Oriental Selanik-Manastır). This company used seal of 1901 SALONIQUE C.O.S.M.

OSMANLI ANADOLU DEMİRYOLU ŞİRKETİ (Societe du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie C.F.O.A)

1871 yılında İstanbul'dan Anadolu'ya Kadıköy'den Pendik'e uzanacak bir hat inşasına başlandı. Hat Gebze ve sonrasında İzmit'e uzanacaktı. Bu hat Fransız sermayesi ile Fransız Osmanlı bankası aracılığıyla finanse edildi.

OTTOMAN ANATOLIAN RAILWAY COMPANY (Societe du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie C.F.O.A)

The line from Istanbul to Anatolia started in 1871 when the Ottoman government started building a line from Kadıköy, on the Asian side of the Bosphorus to Pendik. The line was then extended to reach Gebze and then İzmit. This line was standard gauge from the beginning and the financing was backed by French capitalist, like most of the Government project (indeed the French Banque Ottomane was acting as central bank).



Resim 10: 1889 yılı 20 para şehir postası ile gönderilmiş çok çok nadir bilingual negatif "KARTAL" demiryolu damgası vurulmuş antiye.

Picture 10: 1889 postal stationery card with city overprint showing extremely rare bilingual negative "KARTAL" seal delivery inside of the Istanbul city.

Padişah Avlanma yeri olan İzmit'e kolay ulaşmak istediğinden hattın yapımına hız verildi. Gerçekte ise hat çevresi kalabalık nüfus Marmara Denizi kıyılarından başlayarak Anadolu ve Mezopotamya içlerinde dek uzanmakta idi. Ancak hattın yönetim zorlukları İngiliz Şirketine devir edilmesine yol açtı. Adapazarına dek dar hat inşasının tamamlanmasını takiben Eskişehir-Ankara uzanımı ve güçlükleri gündeme geldi.

The legend goes that this line was built to allow the Sultan to go quicker hunting in İzmit. The truth is that the line served a populated area along the Marmara Sea and was intended from the start to go onwards to Anatolia and to Mesopotamia. However, the line proved difficult to manage and its operation was transferred to a British company in April 1880 for 60% of the gross receipt in return. It is most likely that, at that time, a narrow gauge extension was built as far as Adapazarı. The financing of the extension of line to Eskişehir and Ankara proved difficult.



Resim 11: 20 para 1892 emisyon pulu ile Eskişehir'den Çin'e gönderilmiş, negatif Eskişehir İstasyonu damgalı ve "C.F.O.A ESKI SCHEHIR" demiryolu damgası ile İstanbul'a gönderilmiş posta kartı.

Picture 11: Postcard sent from Eskişehir to China with 20 paras 1892 issue stamp and negative Eskişehir İstasyonu (Gare) seal. Postcard carried by C.F.O.A (Eski Schehir) railway company to İstanbul with "C.F.O.A ESKI SCHEHIR" cancellation.

İngiliz yatırımcılar Sir Vincent Caillard önderliğinde ve Osmanlı Kamu Borç yönetimi başkanının izniyle bir Anglo-Amerikan karteli kurdular. Ama bu kartel yeteri kadar sermaye çekemedi. Deutsche Bank başkanı Dr George Von Siemens başka bir banker olan ve silah ticareti için İstanbul'da bulunan Alfred Von Kaulla ile projeye ilgi gösterdiler. 8 Ekim 1888 tarihinde İmtiyaz Alman sermayesine verilerek İzmit-Ankara arası hattın inşasına başlandı.

İmtiyaz 99 yıllığına olup daha sonraları 114 yıllık Bağdad Demiryolu İmtiyazına çevrildi. İmtiyaz ile Osmanlı Hükümeti kilometre başına ve her yıl 15.000 Frank gelir garantisi sağlanmıştı.

RUS İŞGALİ SIRASINDA DOĞU ANADOLU KAFKASYA DEMİRYOLLARI

1877 savaşı esnasında Rusya Osmanlılara karşı Kars kalesi dahil, batıya doğru uzanan çok toprak kazandı. Kars; Kafkasya'ya Anadolu'dan erişimi denetleme için stratejik kale olarak kabul edilirdi. Bu doğrultuda, stratejik demiryolu politikasının bir parçası olarak, Rusya Kars Tiflis arasında bir hat inşa etti. Bu hat, Rusya ve Osmanlı İmparatorluğu arasındaki fiili sınır kabul edilen Sarıkamış'a dek uzatıldı. Demiryolu hattı Dünya Savaşı sırasında onun değerini kanıtladı: Rusya bu hatlar sayesinde Sarıkamış'a taaruz eden Osmanlılara karşı koyabildi ve Erzurum kazanmak için 16 Şubat 1916 tarihinde karşı saldırıya geçti. 750mm genişliğinde bir dekil hat Sarıkamışa tedarik sağlamak için inşa edilmişti. Bu hat yaklaşık 50 km batıya doğru Erzurum'u geçmiştir.

The British investors formed an Anglo-American syndicate under the leadership of Sir Vincent Caillard, then chairman of the Ottoman Public Debt Administration. But the Syndicate could not pull up the capital required. Dr George Von Siemens, then managing director of the Deutsche Bank, was tipped off about the project by another banker, Alfred Von Kaulla from Württembergische Vereinsbank who was in İstanbul at that time to handle the export of Mauser rifle to the Ottomans armies. After much haggling, the Deutsche Bank finally won the concession on October 8, 1888 to build a line from İzmit to Ankara.

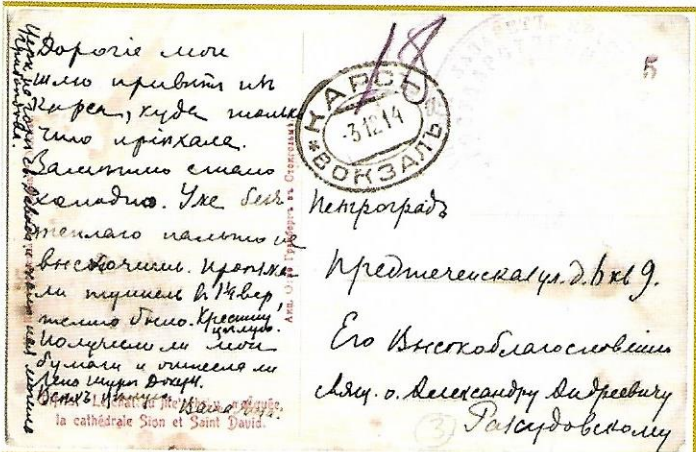
This concession was to last 99 years, later extended to 114 in order to match the Baghdad Railway concession. The concession provided also a revenue guarantee of 15000 Francs per kilometer and per year from the Ottoman Government.

Transcaucasus Railways

During the 1877 war against the Ottomans, the Russian gained much territory westward, including the fortress of Kars. Kars was deemed to be the strategic stronghold controlling access from Anatolia to Caucasus. Logically, as part of their strategic railway policy, the Russian built a branch of the Transcaucasus railway from Tiflis to Kars. This line was extended to Sarıkamış, the actual border post between the Russian Empire and the Ottoman Empire. This line proved its worth during World War One: the Russian could resist the Ottoman attack in Sarıkamış in 1915 and counter attack in 1916 to win Erzurum on February 16, 1916. A 750mm narrow gauge line was built from Sarıkamış to supply the front. This line went about 50km westward past Erzurum.

Resim 12: 1914 yılı Kars'ın Ruslar tarafından işgali sırasında bir askerin Rusya'ya gönderdiği resimli posta kartı üzerinde Kiril alfabesi ile Kars İstasyon damgası.

Picture 12: 1914 picture postcard sent from Russian soldier during Kars Russian occupation period to Russia showing all in Cyrillic language Kars Station postmark.



1920 yılında, Türk Milli güçleri Kars'ı geri aldı. 2 Aralık 1920'de imzalanan Gümrü Antlaşması ile Arpaçay Nehri ve Araks nehri sınır olarak kabul edildi. Böylece Milli güçler 750mm'lik hattının kontrolünü ele geçirdiler. Demiryolu hattının mülkiyet aktarım koşulları tam bilinmemekle beraber Bolşeviklerin Türk Ulusal kurtuluş savaşçılarına sempati duydukları muhtemeldir.

HİCAZ DEMİRYOLU

Hicaz Demiryolu ve ilk Türk ve Osmanlı demiryolu ağı projesi olup İstanbul'dan Şama oradanda kutsal şehir Mekke'ye birleştirilmek istenmiş ancak 1. dünya savaşı ile kesintiye uğramıştır.

Hicaz Demiryolu Osmanlı tarihinin en ilginç ve hüzünlü bölümlerinden birini oluşturmaktadır. 1900 yılında yapımına başlanan hat 1908 yılında tamamlanmış ve hizmete girmiştir. 1300 kilometrelik Medine Şam arasında Hicaz demiryolunun şu istasyonları bulunur; Şam, Deraa, Zerka, Maan, Tebuk, Müdevver, Medinei Salih, El Ula, ve Medine. Hicaz Demiryolunun temel amacı; İslam'ın kutsal mekanlarının ve Mekke'nin, Osmanlı İmparatorluğunun başkenti ve İslam Halifeliğinin merkezi olan İstanbul ile arasında bağlantı kurmak ve hacca gidişi kolaylaştırmaktır. Bir başka önemli amacı, Osmanlı Devleti'nin içine uzak Arap illerinin ekonomik ve siyasi entegrasyonu geliştirmek ve ihtiyaç halinde askeri güçlerinin ulaşım kolaylaştırmaktır.

The British investors formed an Anglo-American syndicate under the leadership of Sir Vincent Caillard, then chairman of the Ottoman Public Debt Administration. But the Syndicate could not pull up the capital required. Dr George Von Siemens, then managing director of the Deutsche Bank, was tipped off about the project by another banker, Alfred Von Kaulla from Württembergische Vereinsbank who was in Istanbul at that time to handle the export of Mauser rifle to the Ottomans armies. After much haggling, the Deutsche Bank finally won the concession on October 8, 1888 to build a line from Izmit to Ankara.

This concession was to last 99 years, later extended to 114 in order to match the Baghdad Railway concession. The concession provided also a revenue guarantee of 15000 Francs per kilometer and per year from the Ottoman Government.

In 1920, the Turkish Nationalist forces took Kars back. The Gümrü treaty signed December 2, 1920 placed the present border along the Arpaçay River (or Arpa river) and the Araks river (Araxe river). Thus the Nationalist gained control of the 750mm line and of the 5-foot gauge line as far as Akyaka. The exact terms of ownership transfer are not known. It is likely that the Russians were generous, given that the Bolsheviks otherwise supported the Nationalist at the time.

HEDJAZ RAILWAYS

The Hejaz Railway is first Turkish and Ottoman railway network and was built in order to extend the previously existing line between Istanbul and Damascus (which



Resim 13: 1905 yılında Deraa'dan Beyrut'a gönderilmiş 10 para pullu hiçbir yerde rastlanmayan pür arapça "DERAA HAMİDİYE HİCAZ DEMİRYOLU" damgalı posta kartı.

Picture 13: 1905 postcard from Deraa to Beirut in with 1901 issue 10 paras stamp tied by unrecorded "DERAA HAMİDİYE HİCAZ DEMİRYOLU" (DERAA HAMİDİYE HEDJAZ RAILWAY) black only arabic postmark.

1900 yılında Hicaz Demiryolunun yapımına Sultan Abdülhamit II'nin buyruğuyla ve Almanların desteği ile başlandı. Büyük ölçüde Türkler tarafından inşa edilmiştir. Bir İslam ortak ekonomi projesi olarak dünyada açılmıştır. Demiryolu bir vakıf, bir devredilemez dini bağış ve yardım güvencesi olacaktır. İstanbul'da görevli askeri danışman Auler Paşa İstanbul'dan Mekke'ye asker sevkini 120 saatte indirebileceğini tahmin etmekteydi. Berlin Bağdat Demiryolu'da aynı zamanda inşa edildi. Her iki demiryolu birbiriyle birleştirilip Arap illerinde İmparatorluğun etkilerini güçlendirilmesi amaçlanmıştır. Başka bir amaç ise, İngiliz işgalinden Hicaz ve diğer Arap illerini korumaktır.

Hicaz demiryolu Abdülhamid'in tahta çıkışının yıldönümünde yani 1 Eylül 1908 tarihinde Medine'ye ulaştı. 1913 yılında Şam merkezde Hicaz Tren İstasyonu açıldı. Burası hattın başlangıcı olup hat Medine'ye dek 1300 kilometre uzanmaktadır.

began from the Haydarpaşa Terminal) all the way to the holy city of Mecca (eventually being able to reach only Medina due to the interruption of the construction works caused by the outbreak of World War I). Hedjaz Railway comprises one of the most interesting and gloomy section of the Ottoman Empire history. The construction started in 1900 was completed in 1908 when the line reached the destination of Medina.

The stations of this 1300 km long railway line from Damascus to Medina are Damascus Deraa, Zerka, to tar, Maan, Müdevver to Tebük, Medinei Salih, El Ula, and extends far to Medina.

The main purpose of the Hejaz Railway was to establish a connection between Constantinople, the capital of the Ottoman Empire and the seat of the Islamic Caliphate, and Hejaz in Arabia, the site of the holiest shrines of Islam and the holy city of Mecca, which is the yearly pilgrimage destination of the Hajj. Another important reason was to improve the economic and political integration of the distant Arabian provinces into the Ottoman state, and to facilitate the transportation of military forces in case of need.

The railway was started in 1900 at the behest of the Ottoman Sultan Abdul Hamid II and was built largely by the Turks, with German advice and support. A public subscription was opened throughout the Islamic world to fund the construction. The railway was to be a waqf, an inalienable religious endowment or charitable trust. Before the construction, a German military adviser in Istanbul Auler Pasha estimated that the transportation of soldiers from Istanbul to Mecca would be reduced to 120 hours. Berlin to Baghdad Railway was built in the same time. Both railways were interrelated and aimed to strengthen the authority of the Empire over Arab provinces. Another intention was to protect Hejaz and other Arab provinces from a British invasion.

The railway reached Medina on September 1, 1908, the anniversary of the Sultan's accession. In 1913 a new station, the Hejaz Train Station, was opened in central Damascus as the starting point of the line (Damascus to Medina is 1,300 kilometres). ♡



Resim 14: 1918 yılında Almanya'dan Şam'da bulunan Hicaz Demiryolu Birliğine gönderilen alman pul ve damgalı zarf periferinde pür Arapça bireşine daha rastlanmayan "HİCAZ DEMİRYOLU ÜNİTESİ" damgası.

Picture 14: 1918 cover sent from Germany to Damas Hejaz Railway Unit bearing two times 71/2 phennig plus two times 21/2 phenic stamps to paid proper cover rate to Damascus along side showing all arabic, the only recorded "DAMAS RAILWAY UNIT" postmark.