

176409

T.C.

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TURİZM ANABİLİM DALI

TURİZM AÇISINDAN
HAC OLAYININ SUUDİ ARABİSTAN VE
TÜRKİYE'DEKİ YERİ VE ÖNEMİ

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Pervin YÜCE

No : 218

İSTANBUL - 1986

10

T.C.

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TURİZM ANABİLİM DALI

TURİZM AÇISINDAN
HAC OLAYININ SUUDİ ARABİSTAN VE
TÜRKİYE'DEKİ YERİ VE ÖNEMİ

(Yüksek Lisans Tezi)

Yöneten: Doç.Dr.Cemal ŞANLI

Hazırlayan: Pervin Yüce

No: 218

İstanbul - 1986

İ Ç İ N D E K İ L E R

GİRİŞ	1
-------------	---

BİRİNCİ BÖLÜM

TANIM VE ÖZELLİKLER

HAC	6
1. Tanım	6
2. Özellikler	9
2.1. Dini Ritüeller	12
21.1. Tavaflık İşletmeleri ve Mutavvifler ..	13
21.2. Ümre	16
21.3. Hac	17
3. Haccın Tarihçesi	21
3.1. Hac Yolları ve Hareketleri	23
3.2. Hac Bölgesinin Kronolojik Gelişimi	29

İKİNCİ BÖLÜM

HAC BÖLGESİNİN COĞRAFİ KONUMU VE YERLEŞİM BİRİMLERİ

A. COĞRAFİ KONUMU	34
1. Arap Yarımadası	34
2. Suudi Arabistan	36
B. HAC OLAYINA BAĞLI YERLEŞİM BİRİMLERİ	39
1. Hac Bölgeleri	44
1.1. Dini Faktörlerin Etkisiyle Oluşmuş Yerleşim Birimleri	47
11.1. Mekke	47
11.2. Medine	49
1.2. Diğer Faktörlerin Etkisiyle Oluşmuş Yerleşim Birimleri	51
12.1. Cidde	51
12.2. Yanbu	53
12.3. Taif	54
12.4. Liet	55
2. Hac Alanları	56
2.1. Arafat	56
2.2. Muzdalifa	58
2.3. Mina	59

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

HAC OLAYININ SUUDİ ARABİSTAN VE TÜRKİYE AÇISINDAN YERİ VE ÖNEMİ

A. SUUDİ ARABİSTAN AÇISINDAN YERİ VE ÖNEMİ.....	61
1. Gelen Hacılar	61
1.1. Ülkelere Göre	66
1.2. Ulaşım Biçimlerine Göre	69
1.3. Cinsiyete Göre	72
2. Haccın Yarattığı Fiziki Etkiler.....	73
2.1. Hacı Konaklamalarının Yarattığı Etkiler	74
21.1. Mekke.....	74
211.1. Mutavviflerin Sağladığı Konaklama- lar	77
211.2. Hotelde Konaklamalar	79
21.2. Hac Alanları	83
2.2. Hacıların Hareketinin Ulaşım Hizmetlerine Etkisi	85
22.1. Hacı Ulaştırma Şirketleri	85
22.2. Yol Üstündeki Etkilerin Ölçülmesi	88
2.3. Diğer Hizmetler Üzerindeki Etkisi	91
23.1. Sağlık Hizmetleri	91
23.2. Enerji ve Su Tedariki	92
3. Haccın Yarattığı Ekonomik Etkiler	94

3.1. Hac Gelirleri	96
31.1. 1984 Yılı Gelirlerinin Hesaplanması..	100
311.1. GSMH İçindeki Payı	103
311.2. İhracat Gelirlerine Göre Payı.	104
311.3. Bütçe İçindeki Petrol Gelirlerine Göre Oranı	106
311.4. Bütçe İçinde Petrol Dışı Gelirle- re Göre Payı	107
311.5. Cari İşlemler Dengesine Katkısı	108
B. TÜRKİYE AÇISINDAN YERİ VE ÖNEMİ	109
1. Giden Hacılar	109
1.1. Ulaşım Biçimlerine Göre	113
1.2. Illere Göre	116
1.3. Cinsiyete Göre	121
1.4. Yaşa Göre	126
2. Hac Giderleri	130
2.1. GSMH İçindeki Payı	134
2.2. İthalat Giderleri İçindeki Payı	135
22.1. Suudi Arabistan'dan Yapılan İthalat İçindeki Payı	136
2.3. İhracat Gelirlerine Göre Oranı	137
23.1. Suudi Arabistan'a Yapılan İhracata Göre Oranı	138

2.4. Turizm Giderleri İçindeki Payı	139
2.5. Turizm Gelirlerine Göre Oranı	141
S O N U Ç	142
EK TABLOLAR	148
BİBLİYOGRAFYA	151

Hac, islamiyetin beş şartından biri olan ve tamamen dini sebeplerle, belirli zamanlarda belirli yerlerde, belirli şekillerde yerine getirilen faaliyetler bütünüdür. Dünya nüfusunun 1/4'ini oluşturan müslümanlar için hac, maddi durumuna bağlı olarak, hayatları boyunca en az bir kere yerine getirmeleri gereken bir görevdir.

Hız. Muhammed döneminde başlayan ve 13.yüzyıllık bir geçmişe sahip olan hac amacıyla, İslamiyetin dünya üzerindeki yayılışı ile orantılı olarak dünyanın dörtbir köşesinden yüzbinlerce insan Mekke'ye akar. Hacıların geldikleri bölgeler öylesine büyük ve değişiktir ki; Atlantik okyanusu kıyılarından Doğu Asya'ya, aradan Afrika'ya kadar uzanmaktadır. Bir mozaik andıran bu yapı tamamen hacca özgüdür. Bunun yanı sıra, haccın müslümanlar için bir görev oluşu dünyadaki bütün müslümanların da potansiyel bir hacı olmalarına yol açmıştır.

Hac hareketinin büyüklüğünü vurgulayan önemli unsurlardan biri olan, hacıların geldikleri bölgenin çeşitliliğinin yanı sıra, bir kaç yıllık oynamalar dışında sayıları çok hızlı bir şekilde artmakta ve gelişim trendi hiç bir düşüş belirtisi göstermemektedir. Oysa tabii olan ve herhangi bir turizm bölgesinde kolayca

gözlenebilecek gerçek, bölgenin zamanla bir doygunluk noktasına ulaşmasının ardından, gelen turist sayısında azalmanın başlamasıdır. Hele böylesine eski bir geçmişe sahip olan hac hareketinde, talebin düşmesi yerine her geçen gün artması gerçeği, hac olayını anlamamıza ışık tutmaktadır.

Haccın bizim ilgimizi çeken ve başka hiçbir turizm faaliyetinde sözkonusu olmayan bir diğer özelliği de, dini gereklerden ötürü belirli bir süre içinde gerçekleşmesi ve dünyanın her tarafından gelen 1.5 milyon insanın aynı anda, aynı yerde bulunmaları ve değişik noktalara hep birlikte hareket edilmesidir.

Hac olayının yukarıda da değindiğimiz, kendine özgü niteliklerinin yanı sıra, Türkiye'de de buna katılan insanların sayısının her geçen yıl artarak, Suudi Arabistan'a en çok hacı gönderen beşinci ülke durumuna gelişimiz bizi hac olayına eğilmeye zorlamıştır. Çünkü, ekonomik ve politik konjektürden bir anlamda bağımsız olarak istikrarlı bir şekilde artan hacı sayısı, yurt dışına yapılan çıkışların önemli bir kısmını oluşturmaktadır.

Son yıllarda, özellikle gelişmekte olan ülkeler açısından turizm gelirlerinin öneminin anlaşılmasıyla birlikte, bu alandaki araştırmalar yoğunlaştırılmış ve turizm gelirlerinin artırılmasına yönelik çalışmalar başlatılmıştır. Oysa olayın bir diğer yönü olan turizm giderleri alanında benzer çabaya pek rastlanmamakta ve bu unsurun sürekli gözden kaçırıldığı izlenimini bırakmaktadır. Ana hedef, turizm gelirlerini maximize etmek değil, dövizin tekrar dışarıya gitmesine engel olacak şekilde turizm giderlerini de kısarak net turizm gelirini arttırmaktır.

Bu açıdan bakıldığında sadece hac giderleri, 1984 yılı toplam turizm gelirlerinden % 6'lık bir payı alıp götürmüştür. Önceki yıllarda daha yüksek olan bu oran, hac giderlerinin yükselmesine rağmen, turizm gelirlerindeki hızlı artışla biraz olsun aşağıya çekilebilmiştir. Yine 1984 yılına kadar, turizm giderlerinin %60'ını oluşturan hac giderleri, bu yıldan itibaren % 22'ye kadar düşmüştür. (Bunun en önemli sebebi, hac giderlerindeki nispi artışın, diğer turizm giderlerine nazaran bir hayli düşük düzeylerde seyretmesidir. Bürokratik ve resmi kısıtlamaların kaldırılmasıyla birlikte, yurt dışına çıkış-

ların birdenbire artışı turizm giderlerini yükseltmiş olmasına rağmen, bunun istikrarlı bir yapı görünümü sunmadığını, bir süre sonra tekrar aynı yapısına kavuşmasının beklendiğini de burada vurgulamak isteriz.) Toplam turizm giderleri içinde hac giderlerinin payının bu haliyle bile yüksek oluşu, bizi bu konuda araştırma yapmaya iten önemli sebeplerden biridir.

Bu çalışmada, haccın ekonomik etkileri sadece Türkiye açısından değil, bir bütünlük sağlanması amacıyla Suudi Arabistan açısından da incelenmeye çalışılmıştır. Dünyadaki petrol fiyatlarının hızla düşmesiyle birlikte, ekonomik durumu bozulmaya başlayan Suudi Arabistan'da petrol dışı gelirlerde bir artış başlamış ve hac gelirleri de bu kategoide yaklaşık % 2'lik bir paya sahip olmuştur.

Tezimiz üç bölümden meydana gelmiştir, ilk iki bölüm geniş bir giriş bölümü olarak kabul edilebilir. Birinci bölümde, haccın tanımı, özellikleri, ve haccın tarihi; hac olayının yakından tanınabilmesi açısından verilmiştir.

İkinci bölümde, hac bölgesinin coğrafi konumu ve yerleşim birimleri başlığı altında toplanan kısımlar ise,

haccın gerekleŖtiđi alanı tanıma ve bir mekan içerisine oturtma ihtiyacından kaynaklanmıŖtır. Zira bu olay, bir yönüyle birinci bölümde yeralan dini ritüellerle yakından ilgiliyken, diğer yönüyle de haccın etkisiyle oluŖmuŖ yerleŖim birimlerine genel bir bakıŖı kapsamaktadır.

nc bölümde ise, hac olayının Suudi Arabistan ve Türkiye açısından yeri ve önemi ayrıntılı bir Ŗekilde incelenmektedir. Bu ana baŖlık altında, hac olayının Suudi Arabistan açısından ele alındığı kısımda, ilk olarak gelen hacıların yıllara itibariyle ülkelere, ulaŖım biçimlerine, ve cinsiyete göre dağılımı, bunların konaklama, ulaŖım, sağlık ve diğer hizmetler üzerinde yarattığı fiziki etkiler incelenmiŖtir. Ekonomik etkiler kısmında ise, resmi veriler olmadığından dolayđı hac gelirleri eldeki verilerden hareketle yaklaŖık olarak hesaplanmış ve bunun ülke ekonomisi içindeki payı, eŖitli kıstaslar vasıtasıyla deđerlendirilmiŖtir.

Haccın, Türkiye açısından ele alındığı ikinci kısımda ise, ilk olarak Türkiye'den giden hacıların yıllar itibariyle, illere, ulaŖım biçimlerine, cinsiyete ve yaŖa göre dağılımı verilmiŖtir. Daha sonra, hac giderlerinin ülke ekonomisi için ne ifade ettiğinin anlaŖılması açısından eŖitli kıstaslara göre oranlamalar yapılmıŖ, toplam gelir ve giderler içindeki payı hesaplanarak, deđerlendirilmiŖtir.

I. B Ö L Ü M

TANIM VE ÖZELLİKLER

HAC

1. Tanım

Hac, islamiyetin beş şartından biri olan ve tamamen dini nedenlerle belirli zamanlarda, belirli yerlerde ve belirli şekillerde yerine getirilen bir faaliyetler bütünüdür.

Dünya nüfusunun dörtte birini oluşturan müslümanlar için hac, ekonomik durumuna bağlı olarak hayatları boyunca en azından bir kere yapmaları gereken bir görevdir.

Hac, sadece bir görev olarak belirtilmekle kalmamış, zamanı, mekânı ve yapılaş biçimleri de en ince ayrıntısına kadar belirlenmiştir. Hac, hac ayının (Zilhicce) 8., 9., 10., ve 11. günleri içinde, Mekke ve civarındaki kutsal vadilerde, (Arafat, Mina ve Muzdalifa) gerçekleşmek zorundadır. Bu esnada hacılarca yapılması gereken tüm faaliyetler de belirlenmiş durumdadır. Görüldüğü gibi hac olayına katılanlar, burayı ziyaretlerinin amacı olan hacı gerçekleştirebilmek için tüm bu kurallara uymak zorundadır.

Mevsim boyunca bölgede oluşan hacı hareketi, kısa dönemli ve uzun dönemli olmak üzere iki başlık altında incelenebilir. Uzun dönemli hareket, hacıların hac öncesi yada sonrası Medine'yi ziyaret edişleri ile ilgiliyken, kısa dönemli olanı yalnızca hac ile sınırlanmıştır.

Uzun dönemli hareket, mevsim başında boygösterir ve tam hac öncesi en yüksek boyutlara ulaşan hacı trafiği bu tarihlere kadar aşamalı bir artış gösterir. Hac görevinin yerine getirildiği (Zil-Hicce'nin 8-12'si) tarihler arasında kesilir ve ayın 13'ünden sonra tekrar başlayarak mevsim sonuna kadar aşamalı bir düşüş kaydeder.

Bazı hacılar Arafat'a erken gitmeyi tercih ettiklerinden kısa dönemli hareket 8'inde ya da bir parça erken

başlayabilir. Bu hareket, zaman ve mekan olarak oldukça sınırlanmıştır. Kendi içinde dört alt döneme ayrılabilir.

1. dönem; Mekke'den Arafat'a gidiş,
2. dönem; Arafat'tan doğuya, Muzdalıfa'ya hareket,
3. dönem; Kâbe'nin tavafı,
4. dönem; Dönüş hazırlıkları.

Hac olayına katılanlar, haccın dışında civardaki tarihi ve dini yerleri de gezebilirler ancak bu ziyaretler hac öncesinde veya sonrasında yapılmalıdır. Bu yüzden hacılar, bölgeye geliş ve gidiş tarihlerini istedikleri gibi saptayabilirler.

Hz.Muhammad döneminde başlayan ve 13.yüzyıllık bir geçmişe sahip olan hac amacıyla, İslâmiyetin dünya üzerindeki yayılışı ile orantılı olarak, dünyanın dörtbir köşesinden yüzbinlerce insan Mekke'ye akar. Hacıların geldikleri bölgeler öylesine büyük ve değişiktir ki; Atlantik Okyanusu kıyılarından Doğu Asya'ya, oradan Afrika'ya kadar uzanmaktadır. Bir mozaiği andıran bu yapı tamamen hacca özgüdür. Bunun yanı sıra haccın müslümanlar için görev oluşu, dünyadaki tüm müslümanların da potansiyel birer hacı olmalarına

yol açmıştır. (1)

Bu hareketin büyüklüğünü vurgulayan önemli unsurlardan biri olan hacıların geldikleri bölgelerin çeşitliliğinin yanı sıra, son yıllarda ulaşım biçimleri ne olursa olsun sayıları çok hızlı bir şekilde (bir kaç yıllık oynamalar dışında) artmakta ve gelişim trendi hiç bir düşüş belirtisi göstermemektedir. Oysa tabii olan ve herhangi bir turizm bölgesinde kolayca gözlenebilecek gerçek, bölgenin zamanla bir doygunluk noktasına ulaşmasının ardından, gelen turist sayısında azalmanın başlamasıdır. Hele böylesine eski bir geçmişe sahip olan hac hareketinde talebin düşmesi yerine, her geçen gün daha da artması gerçeği hac olayını anlamamıza ışık tutmaktadır.

2. Özellikleri

Bu çalışmamızda incelemeye çalıştığımız hac, sadece müslümanları ilgilendirmektedir ve tüm müslümanlarca (ekonomik durumu iyi olmak kaydıyla) en az birkere yerine

(1) Eric Isaac; "The Pilgrimage to Mecca", Geographical Review, Vol.LXIII, No:3, (July,1973), s.s.405-409.

getirilmesi gereken bir görevdir. Haccın bu en önemli özelliği, aynı zamanda onu diğer turizm şekillerinden de ayıran en temel unsurdur.

Haccın, dini gereklerden ötürü belirli bir sürede gerçekleşmesi ikinci önemli özellik olarak göze çarpar. 4 günlük bir süre içinde 1,5 milyonu aşkın insanın aynı anda, aynı yerde bulunması hiçbir turizm faaliyetinde sözkonusu değildir. Oldukça küçük bir alan olan Mekke ve civarındaki kutsal vadilerde, böylesine büyük bir kitle aynı anda konaklamakta, yeme-içme ihtiyaçlarını karşılamakta ve değişik noktalara hep birlikte hareket etmektedirler.

Yılın sadece maximum 10 gününde karşılaşılan yoğun talep, hiç bir turizm hareketinde süre olarak bu kadar daralmamıştır. Oysa diğer turizm faaliyetlerinde genel-de en azından bir sezon süren ve aylara göre nispeten eşit şekilde dağılmış bir turizm talebi sözkonusudur. Hac'daki bu sınırlama ve ulaşılan sayı büyüklüğü ilkin bölge planlanmasını inanılmaz derecede zorlaştırmakta ve hatta içinden çıkılmaz hale getirmektedir. Buna bağlı olarak da senenin çok büyük kısmını boş geçireceği garanti olan turizm yatırımlarının da (özellikle konaklama alanında) planlanması

ve gerçekleştirilmesi de çok zor olmaktadır. Belli bir kârlılığı hedeflemekten çok uzak olan bu yatırımlar, böyle bir işlevi üstlenmiş olan Suudi Hükümeti tarafından desteklenmektedir. Suudi Arabistan'ın petrol zengini bir ülke olması nedeniyle buradan gelen gelirlerin bir kısmını bu-
raya akıtmakla açığı kapatmaya çalışmaktadır.

Haccın, süre olarak getirdiği sınırlama, kendine özgü konaklama biçimlerini de beraberinde getirmiştir. Kent-
sel yerleşim alanlarında özellikle de Mekke'deki konaklama, alışlagelmiş yöntemlerle çözümlenmiştir. Çok katlı oteller ve motellerin yanı sıra özel kişilere ait olan evler de hacıların kullanımına açılmıştır. Genellikle çeşitli ülkenin hacılarınca komple tutulan bu binalar, sayının yüksekliği yüzünden bir-iki yataklı odalar şeklinde değil de, çok yataklı büyük salonlar ve ortak kullanım alanları şeklinde düzenlenmiştir.

Arafat, Mina ve Muzdalifa'de ise konaklama, sadece çadırlarda olmaktadır. Tamamen hacca özgü olan bu biçim, aynı zamanda kısa süreli yoğun talebe en iyi cevap veren yöntemdir. Altyapısı hazır olan alan üzerinde hac süresince kurulan çok işlevli çadırlarda, tüm hacı ailesi veya grubu birarada kalmaktadır. Alanın küçüklüğü yüzünden, hiçbir

binanın (camiler dışında) yeralmadığı bu alanda tüm hizmetler gezici araçlarla karşılanmaktadır.

2.1 . Dini Ritüeller

Hacı, Hac bölgesine adımını attığı andan itibaren sürekli hareket etmek zorundadır. Çünkü, hac görevi -ki hacımın burayı ziyaret etmesinin amacıdır - belirli tarihlerde ve Mekke civarındaki belirli yerlerde yerine getirilmelidir. Eğer isterse farklı yerlerde bulunan kutsal cami ve tarihi yerleri gezebilir. Hac öncesi yada sonrası yapacağı gezilerden ötürü hacı bölgeye geliş ve ayrılış tarihlerini kendisi belirleyebilir.

Tüm hac sürecinin iyice kavranabilmesi için, hac tarafından yerine getirilen dinî vecibelerinin ve işlevlerinin anlaşılması oldukça önemlidir. Şunu da akıldan uzak tutmamak gerekir ki, tüm bu vecibeler sayıları bir buçuk milyonu aşan hacılarca belirli yerlerde ve belli zaman sınırlamaları içinde yapılır.

Dini ritüellere geçmeden önce, hac faaliyetiyle çok yolundan ilgili Tavaflık işletmesi ve Mutavvif denilen rehberlerin işlevlerine kısaca bir göz atalım.

21.1. Tavaflık İşletmeleri ve Mutavvifler

Mutavvifler, yalnızca Mekke'de rastlayabileceğimiz bir mesleği ifa ederler. Mutavviflere en yakın olan Medine kaynaklı "Müzevir" ve "Delil" ler daha az önemli olup, Mutavvif'in yaptığı işin ancak bir parçasını yerine getirmektedirler.

Mutavvif'lik genelde babadan oğula geçer ve geleneksel olarak belirli bir ülkenin hacılarına hizmet etmeye alışkındırlar. Ayrıca bir iş sahibi olan daha yaşlı ve zengin Mutavvifler hacılara konaklama hizmeti de sunar. Hacıların tavaf ve sa'i'yi yerine getirmelerine yardımcı olan mutavvifler ise genellikle birincilerin yanında çalışmaktadırlar.

Görevleri:

1- Cidde'deki Vekiller Birliği veya Medine'deki Kılavuzluk işletmelerinin gönderdiği hacıları Mekke girişinde karşılamak, kendisine dağıtılan ve adına gönderilen hacıların teslim almak, bunlar için form doldurmak, hacıları konaklayacakları yerlere götürmek, komutları bulmak, kurallara uygunluğunu denetlemek ve kiralamak,

2- Hacıları, Mekke'de ikâmet ettikleri sürece aramak, güvenliklerini sağlamak, tavaf yada diğer hizmetler için görevli tahsis etmek,

3- Hacıyı, dini konularda aydınlatmak, dini vecibeleri doğru ve kolay yapmasını sağlamak,

4- Hacıların Arafat'a çıkmadan önce Mina ve Muzdalifa'ya gidiş için araç bulmak, Mina ve Arafat'ta çadırları göstermek temizliğini sağlamak, Mekke'ye döndüklerinde ise evlerini göstermek,

5- Hacılara son anda pasaportlarını teslim etmek ve uğurlamak, (2)

Başarı dereceleri Mutavvif'in deneyime göre değişse de başarılı bir mutavvif bir yıl içinde 10.000'den fazla hacıyı ağırlayabilir.

(2) Suudi Arabistan Krallığı, Hac ve Evkaf Bakanlığı Bürosu, 1405 H-1985 M Yılı İçin Hac Talimatları, Bölüm;5, Riyad,1985, s.s.33,35

Tablo:1

Mutavviflerin Kullandığı Tanıtma Biçimleri

<u>Tanıtma Biçimleri</u>	<u>Mutavvif Yüzdesi</u>
Hacılara Kartvizit Verme	% 82,7
Gazete İlânları	% 18,5
Ükelere Kişisel Ziyaretler	% 69,1
Önceki Hacıların Tavsiyeleri	% 34,6
Öteki Yöntemler	% 14,8

Tablo:2

Mutavviflerin Kullandığı Tanıtım Biçimlerinin
Nicelikleri (3)

<u>Kullanılan Yöntem Sayısı</u>	<u>Mutavvif Yüzdesi</u>
1	% 21.0
2	% 40.7
3	% 35.8
4	% 2.5

(3) Pilgrim's Sample Survey, 1973.

21.2. Ümre

Bölgeye giren hacıların öncelikle yapmak zorunda oldukları ilk iş "Ümre" dir. Ümre'yi yerine getirmek isteyen hacı, Mekke'ye girerken İhram'ını giymelidir. "Mikat" denilen yol üzerinde bulunan belirli bir noktadan geçmeden önce iki rekat namaz kılmak ve ümreye niyet etmek zorundadır. Mikat, Mekke'ye giden yollar üzerinde Peygamber tarafından, Ümre'nin başlaması gerektiği noktalar olarak belirtilmiştir. Cidde'nin kendisi de bir Mikattır.

Hacılar Mekke'ye girdikten hemen sonra, Kabe'nin etrafında dönerek "tavaf"ı ve Sefa ile Merve dağları arasındaki "sai" yi yerine getirirler. Saçlarını kestirdikten sonra ihram durumu bittiğinden eski giysilerine dönebilirler.

Hacının Mekke'ye girişi erken olup, Medine'ye gidip hac başlangıcına kadar dönmesine elveriyorsa, yaklaşık on günlük Medine ziyaretini de gerçekleştirebilir. Böyle bir gereklilik olmamasına rağmen, hacıların çoğu her gün için 5 vakit namaz olmak üzere, 40 ardaşık namazı yerine getirebilmek amacıyla Medine'de 8 gün kalmayı tercih etmektedir.

Hacının Mekke'ye varışı haccın başlangıcına çok yakınsa ihramını giymek isteyebilir. Bu durumda ümre ve haccın birleşmiş hali olan "İfrad" yada "Kıran" haccını yerine getirecektir.ve sa'y yapmasına gerek yoktur. İhram durumunu bırakır da eski giysilerine dönerse "Temettü" haccını yerine getirmiş olur.

21.3. Hac

Tüm hacılar biraz daha erken yada geç, ancak belirli günler içinde, Medine'yi ziyaret ettikten sonra veya hiç uğramadan dini yaşamlarının en büyük ve anlamlı olayına hazırlanarak Mekke'ye kavuşurlar.

Hac Zil - Hicce ayının 8'inde başlar, 12'sinde biter. Bu zaman dilimi içinde önceden açıklanan, yapılması gereken günlük görevler belirli yerlerde yerine getirilir. 8'inde "Kıran" ve "İfrad" hacılarını gerçekleştiren çoğu hacı, Mekke'de ümre yaparken giydikleri ihramlarının içindedir. "Temettü" haccını yerine getiren hacıların çoğu, ümreden sonra çıkarttıkları ihramlarını tekrar giyerler. Bütün bunlar genellikle "Haram" camisinin ziyareti ve hac niyetlerinin teyit edilmesi sırasında yapılır.

Hacalar genellikle ayın 8'inde gün ağarırken Mekte'den ayrılırlar ve öğlene doğru Mina'ya ulaşırlar. Tercihan Mina'daki "Haif" camisinde 8.günün öğle namazı ile 9.günün sabah namazına kadar 5 vakit namaz kılmaları gerekir. Bununla birlikte hacıların birçoğu 8'inin akşamı yada 9'unun sabahı erken saatlerde doğrudan Arafat'a giderler.

Hac ayı'nın 9.günü haccın en önemli günüdür. Tercihan hacılar öğleden önce Arafat'ta olmalıdırlar. Öğle namazı (vakıf) nın ardından hacılar kamp yerlerine dönerler.

Hz.Muhammed'in deyişiyile, "Arafat" da "vakfe" durmak haccın kendisidir, onu kazanan haccı kazanacak, kaybeden ise haccı da kaybedecektir".⁽⁴⁾ Bu sözler haccın temel gereği olan belirli bir süre ve günde (Zil-Hicce'nin 9'u), belirli bir yerde (Arafat) bulunmanın önemini çok iyi vurgular. Gerçekte "vakıf" yalnızca Arafat'ta bulunmadan ibaret değildir, 20'şer dakika süren ve istenildiği kadar kılınan bir dizi namazı da içerir. "Vakıf", ayın 9'unun öğleniyle 10'unun "fecri" vakti arasında yerine getirilir.

Ayın gün güneş batarken hacılar çadırlarını sökerler ve haccın yeni aşaması için hazırlıklar yapmaya baş-

(4) Arab News, 30-Ağustos- 1985, Jeddah, Saudi Arabia, s.2.

larlar. Muzdalifa vadisine doğru araçlarla yola çıkan hacılar dışında 8 km.lik bu yolu yürümeyi tercih edenler de vardır. Güneş batımında başlayan ve "Nefre" denilen bu yolculuk bütün gece boyunca sürer, tüm hacıların bir sonraki şafak vaktine kadar Arafat'tan çıkmış olmaları gerekir. Gecenin geriye kalan bölümünü Muzdalifa'da geçiren hacılar, gün doğumuyla birlikte haccın üçüncü aşamasına başlarlar.

İkinci ve akşam namazları genellikle Muzdalifa'da bulunan "El-Mashar El-Haram" caminde kılınır. Tüm hacıların Muzdalifa'da buldukları sürece Mina'daki şeytanın taşlanmasında kullanmak üzere 49 tane taş toplamaları gerekir. Bir hacının Mina'da 4 gün kalmaya niyeti varsa, 21 fazlasıyla 70 taş toplaması gerekir.

10'nun sabahı Mina'ya ulaşan hacılar, Mina'nın doğusunda bulunan üçüncü şeytana giderek taşlamaya başlarlar. Taşlanan mekan, dairesel duvarla çevrili kare biçiminde bir sütundur. Fırlattığı taşların merkezdeki sütuna erişmesi için duvara iyice yaklaşan hacı, taşları her atışında "Allah-ü Ekber" der. Taşlama işleminin gün ortasına kadar sürmesine izin verilmiştir. Bayanlar ve mecali olmayanlar için bu işlem gün batımına kadar sürebilir.

Şeytan taşlamadan sonra hacılar, kurban kesimine başlarlar. Kurban kesimi 10'unun şafağında başlar ve 13'ünün gün batımına kadar sürer. Hacılar kurban kesiminden sonra saçlarını keserek ihramdan çıkarlar.

Mina'da hacılar Hac ayının 10., 11. ve 12.günlerinde bulunurlar ve bu konuda bir yükümlülük olmamasına rağmen 13'ünün gün ortasına kadar kalırlar. Mina'da kalış, geceleri de burada geçirmek ve bulunduğu her gün üç şeytanın taşlanmasına katılmak kaydıdır.

"Tavaf" ayın 12'sinin gün batımından önce herhangi bir anda yerine getirilmesi mümkün olduğu halde, 10.günün öğle sonrası yapılmasının özellikle daha uygun olduğu söylenir. Görüldüğü gibi bu üç gün boyunca hacılar sözkonusu dini ritüelleri yerine getirmek üzere Mina ve Mekke arasında gidip gelirler.

Ayın 12'si akşam üstüne doğru dönüş hazırlıklarına başlayan hacılar yada Medine'ye gitmemişlerse, oraya gitmek üzere toparlanan yüzbinlerce hacı Mina'dan Mekke'ye doğru akarlar.(5)

(5) Ministry of Hadj and Waqfs, Government of Saudi Arabia, Essential Information for Pilgrims, Mekke, Saudi Arabia, 1984.

3 . HACCIN TARİHÇESİ

Haccın tarihini incelemeden evvel İslâmiyet öncesine, başlangıcına ve gelişimine kısaca da olsa göz atmamız gerekiyor.

İslâmiyet öncesi Araplar da Mekke'de, Kabe içinde bulunan Tanrıları için hac amacıyla burayı ziyaret ederlerdi. Kuran-ı Kerim'e göre Hz.İbrahim peygamber ve ailesi Mekke vadisinin ilk sakinleridir. Allah'ın buyrukları üzerine Filistin'den kalkıp Mekke vadisine yerleşen Hz.İbrahim burada bir kutsal mekânın yapılması için görevlendirildiğinden, oğlu büyür büyümez Kabe'nin inşasını gerçekleştirir.

Sonraları da saygınlığını ve kutsallığını yitirmeyen Mekke, o sıralar putlara tapan Araplarca duvarları tanrı suretleri ile bezemiş Kabe'ye mekanlık eder.

İslâmiyetin gelişiyle Hz.Muhammed ve iman edenler putları kırarak Kabe'yi, eski saflığına, Hz.İbrahim'in kurmuş olduğu biçimine dönüştürdüler ve İslâmiyetin genişlemesiyle Kabe, günümüzdeki yaygın önemine kavuşmaya başladı.

İslâmiyetin ilk yıllarındaki hacı sayılarına ilişkin bir kayıt olmamasına karşın, anlaşıldığı kadarıyla hacı sayısı büyük ölçüde Arap ve İslâm Dünya'sının yaşadığı tarihi olaylardan etkilenmiştir. Hacılar, savaş ve politik kızıma dönemlerinde azalırken, barış ve kuvvetli merkezi otoritenin hakim olduğu dönemlerde artmıştır. 9.yüzyıl sonlarına doğru İslâm İmparatorluğunun çökmesinin hacı sayısını olumsuz yönde etkilediği ileri sürülmektedir. 10.yüzyıl başlarında, Irak kervanları Bedevi kabilelerinin saldırısına uğradığından bir kaç yıl Mekke'ye ulaşamamışlardır. Bu yüzyılın sonlarına doğru ise, Mısır ve Irak'tan gelen hacı kervanları şehir dışında mücadele vererek Hac için Mekke'ye girerler. 12. ve 13. yüzyıllarda da Irak'tan gelen hacılar ile Mekke'liler arasında mücadeleler olmuştur. 13. ve 14.y.ylarda İran, Irak ve Suriye'de görülen Moğol istilası Hacı olumsuz yönde etkilemiştir.

Hicaz'ın Osmanlı İmparatorluğuna katıldığı sıralar, yörede aşiretlere dayalı karmaşa ve düşmanlık hüküm sürmektedir. 1803'den sonraki yıllarda ise -bir kaç istisna dışında- Mekke'ye hiç bir kervan ulaşamaz. Hac kervanlarının, bedeviler tarafından haraç almak amacıyla yollarından alıkonulması 1923'lere kadar sürmüştür.⁽⁶⁾

(6) Russell King, "The Pilgrimage to Mecca: Some Geographical and Historical Aspects", Erdkunde XXVI, (July, 1971), s.63.

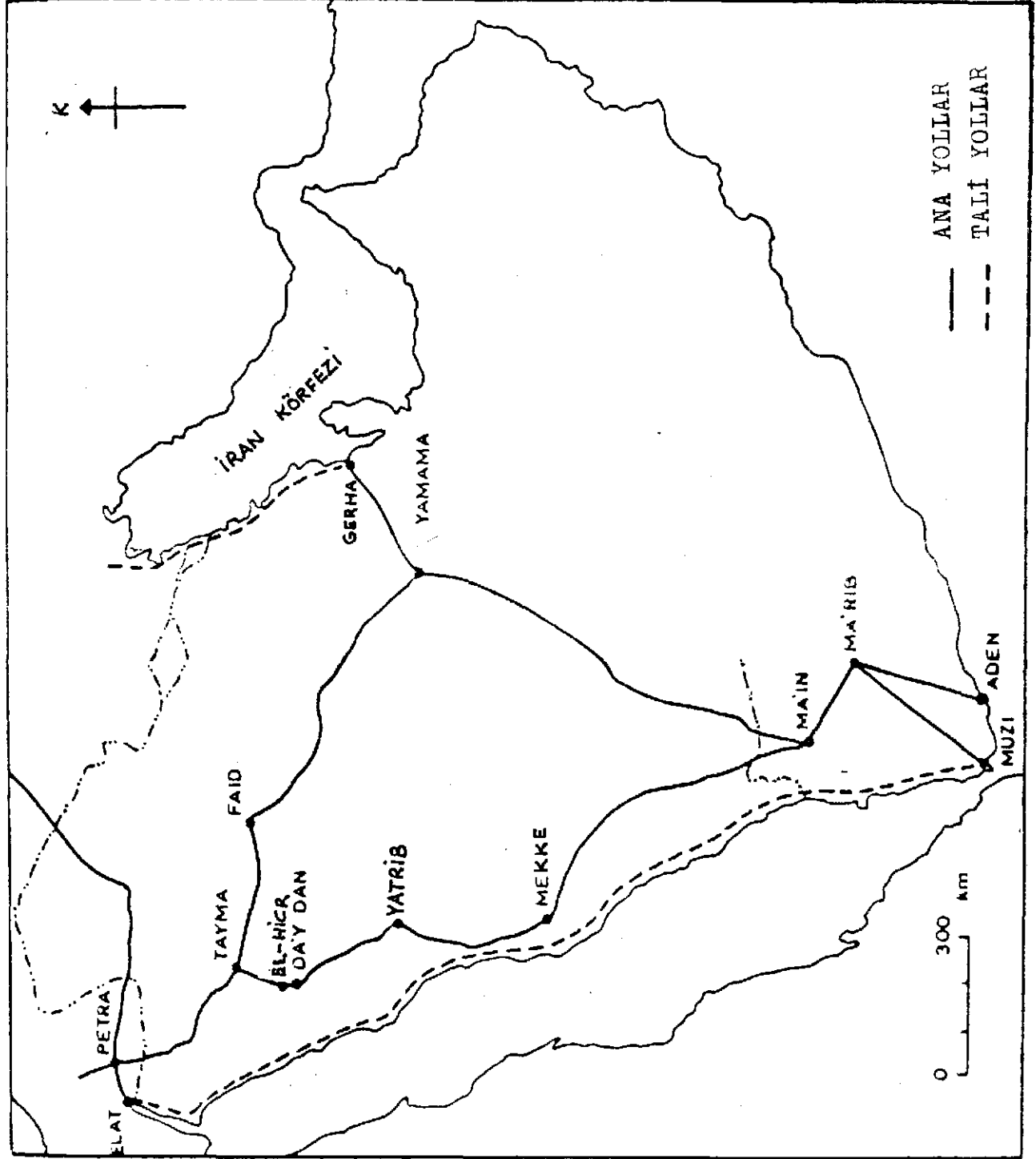
3.1. Hac Yolları ve Hareketleri

Hac yollarını incelemeden önce, antik yollara kısaca göz atmakta yarar görüyoruz.

Eski ticari yollar doğu ve güneydoğu Asya, doğu Afrika ve güney Arabistan'ı çeşitli Akdeniz ülkelerine, Roma, Suriye ve Mısır'a bağlarlardı. Bu yollar, daha sonra hacca gidiş yollarının ve doğrultularının da temel belirleyicisi olmuşlardır. Tarih boyunca hac bölgesine ulaşım 5 ana başlıkta incelenebilir.

Birinci aşama: İslamiyet öncesi ticari yollar,
(M.Ö. 800- M.S. 614)

Bu dönem, Akdeniz'in tüketici bölgeleri (Suriye, Mısır, Roma) ile artık ürünün elde edildiği doğu-güneydoğu Asya, doğu Afrika ve güney Arabistan arasında oluşan doğu-batı ticaret yolları ile başlar. Doğunun ipek, altın ve baharat gibi ürünleri Roma, Mısır, Mezopotamya ve Suriye pazarlarında çok sayıda alıcı bulmaktadır. Güney Arabistan, bu ülkeler için kendi yada başka ülkelerin ürünlerinin depo edildiği bir uğrak konumundadır. Körfez kıyısı ve güney (Şekil 1)



Şekil (1) İslamiyet öncesi ticaret yolları

Arabistan'daki Araplar Hindistan, güneydoğu ve doğu Asya ülkeleri ile ticari ilişkiler kurarak onların ürünlerini Akdeniz ülkelerine satarlardı. Böylece ortaya çıkan yol ağı, iki etkeni yansıtır. Birincisi, sınır ticaretinin yapıldığı noktalar arasında bağlantı kurma gereksinimi, ikincisi ise çöllerle kaplı bir çevredir. O dönemde güney Arabistan, Akdeniz bölgesi ve Körfez arasında ilişki kurmak zorunluydu. Üçgen oluşturan bu bölgeler arasında ve Arabistan'ı çeşitli yönlerden kateden yolağı, İslâmiyetin başlangıcına kadar işlev görmüştür. (7)

İkinci Aşama: İslâmiyet Sonrası Hac Yolları,

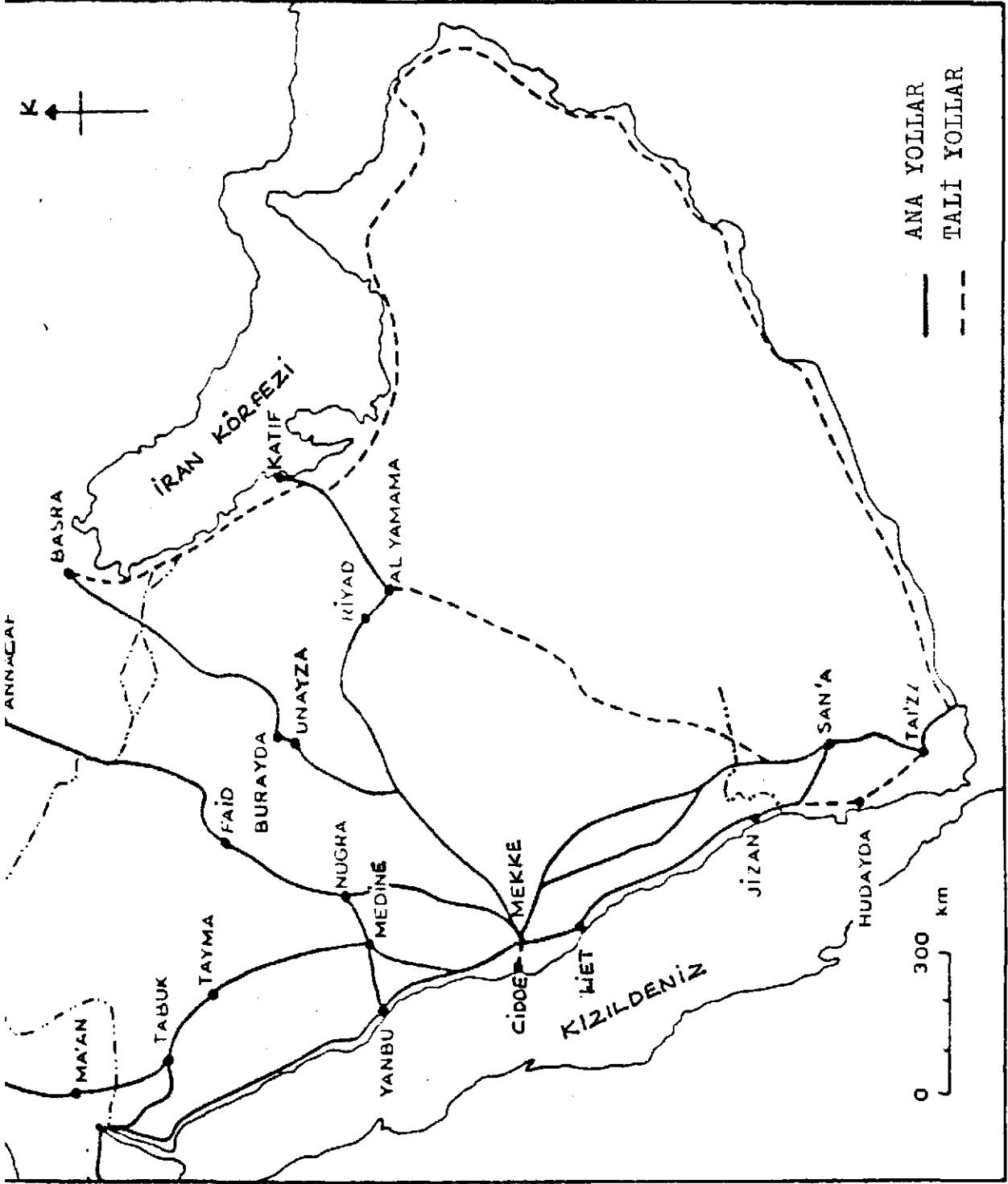
(M.S. 614 - M.S. 1700)

İslâmın yükselişi Arabistan'da varolan ticari hareketi büyük ölçüde etkilemiştir. (Şekil 2)

Bu dönemdeki yol ağları, İslâmiyetten önceki yol ağlarından aşağıdaki yönlerden ayrılır.

Eski yol ağları üçgen yapısında olup üç bileşene dayanırken, yeni yollar yayılan ışınlar şeklindedir ve

(7) Philip K.Hitti; History of the Arabs, London, Mac Millan, 1967, s.65.



Şekil (2) İslamiyet sonrası hac yolları

birçok bileşeni bulunur.

Eski ulaşım bütünüyle meta ticaretinden oluşmuşken, yenisi insan ulaşımını da içermektedir.

Eski ulaşım yapısı bütün yıl boyunca gerçekleşirken yenisinin belirli bir zaman diliminde yoğunlaştığı görülür.

Önceki yolların çeşitli rotalarda çift yönlü olduğu görülürken yenilerin de ise tüm rotalar tek yönlüdür.

Üçüncü aşama: Buharlı gemi ve demiryollarının
ortaya çıkışı,
(M.S. 1700 - M.S. 1925)

Bu aşamanın ortaya çıkışında iki etmen önemli rol oynamıştır. Bunlar, deniz ulaşım araçlarındaki gelişme ve deniz yolculuğunun daha rahat yapılır hale gelmesi ile Arabistan içinde yapılan seyahatlerin emniyetsizliğidir. Bu dönemde doğu Afrika, doğu ve güneydoğu Asya'dan gelen hacılar artık deniz yolunu kullanıp, deniz kıyısındaki bir liman şehrinden Mekke ve Medine'ye kısa bir yolculuğu yeğlemişlerdir.

Bu dönemde gerçekleşen öteki önemli gelişme, 1900'lerin başında Hicaz demiryolunun inşa edilmesidir. Önceleri sadece Şam'ı Medine'ye bağlayan demiryolu daha sonraları Mekke'ye kadar ulaşmıştır. Fakat I.Dünya savaşı sırasında tahrip edilerek devre dışı kalmıştır. (8)

Bu dönem, ülkede sürmekte olan mücadele ve kargaşanın bitip, kanun hakimiyeti ve güvenliğin Kral Abdül-Aziz İbn Saud tarafından 1923 yılında sağlanmasına kadar sürer.

Dördüncü Aşama: Otomobil Dönemi (1925-1950)

Bu aşama tüm Arabistan yarımadasını kaplayan barış ve güven dolu birliğin bir merkezi iktidar altında kurulmasıyla başlar.

Bu sırada motorlu taşıtların hızla yaygınlaşmaya başlaması burada da önemli değişikliklere yol açmıştır. Başlarda deve ile birlikte görülen otomobil, zamanla hacı trafiğinde ağırlığı kendi lehine döndürür.

Beşinci Aşama: Şimdiki Yol Şebekesi (1950 -)

(8) As'sad Sul'e i man Abd; "A Geographical Study of Transport in Saudi Arabia with Special Reference to Road Transport", Ph-d Thesis, Univercity of Durham, May-1960, s.s.30-35.

Petrolün Suudi Arabistan'dan dış pazarlara akması ve elde edilen büyük girdiler sayesinde, yol ağının inşası inanılmaz hızda gerçekleştirilmiştir. 1951'de başlayıp 1971'de biten program uyarınca 8.623 km.lik yol asfaltlanmıştır. Bugün ise hemen hemen tüm yolların asfaltlama işlemleri bitmiş, tüm şehirler birbirlerine ekspres yollarla bağlanmıştır.

Yolların bu kadar hızlı bir şekilde gelişmesinde hac, petrol endüstrisi ve merkezi hükümetin yönetimi gibi üç önemli faktör rol oynamıştır.

3.2. Hac Bölgesinin Kronolojik Gelişimi

Bu bölümde hac yollarında ve ulaşım tekniklerindeki değişimin, etkilenen bölgenin büyüklüğünü nasıl belirlediğini ve hac bölgesindeki değişimlerin hac olayını ne ölçüde etkilediğini incelemeye çalışacağız.

İslâmiyet öncesi dönemlerde de hac dini bir vecibe olarak yalnızca Arap'lara özgü olup, Mekke ve civar vadiler içinde yerine getirilmekteydi. Yani hac bölgesi sadece çekirdeği içermekteydi.

İslâmiyetin yayılmasıyla birlikte çeşitli yönlerden gelen hacı kabileleri yeni hac yolları yarattı. Ayrıca Medine'de ziyaret edilen önemli bir merkez oldu. Hac kervanlarının, uzun yolculuklarında çeşitli yerlerde ihtiyaçlarını gidermek için konaklamaları ve ayrıca Medine'nin önem kazanmasından sonra Mekke ve Medine arasındaki bölgenin, hac topluluklarınınca hac sonrası ve öncesi çeşitli faaliyetlere sahne olmasıyla hac olayının etkisinin genişlediğini söyleyebiliriz. İki kutsal şehir arasındaki yolculuk o dönemlerde birkaç gün almakta ve bu yol üzerindeki çeşitli yerleşim bölgeleri, hacıların konaklama, yiyecek, içecek, yük hayvanı vb. ihtiyaçlarını karşılamaktaydı. Yavaş seyreden hac trafiği doğal olarak hac mevsimini uzatmaktaydı ve ancak sınırlı sayıdaki hacılara yeterli hizmet sunulabiliyordu.⁽⁹⁾

Üçüncü dönemde Arabistan'ı kateden hacı trafiği azaldı ve deniz ulaşımı önem kazandı. İşte bu nedenle, çerkez bölge ve birincil etkileşim alanına ek olarak, ikincil alanı oluşturan Yanbu, Cidde, Liet gibi liman şehirleri ve kuzey-güney koridorundaki çeşitli yerleşim birimleri ortaya çıktı. Ayrıca Bahreyn hac yolu, eski önemini yitirirken

(9) Russell King, "The Pilgrimage to Mecca: Some Geographical and Historical Aspects", Erdkunde XXVI, (July-1971), s.70

El-Yamama'dan uzaklaşıp Riyad'a doğru kaydı; Tabuk ile Medine'yi bağlayan yol da yönünü değiştirip batıya doğru yöneldi.

Dördüncü dönem olan Suudi yönetiminin ilk yıllarında hac bölgesine giden tüm yollar, deve ve otomobiller tarafından daha yoğun kullanılmaya başlandı. Kızıldeniz kıyısındaki Yanbu, Cidde ve Liet liman şehirleri ise önemlerini giderek arttırdılar. Bu dönemdeki Suudi Arabistan sınırları içinde artan güvenliğin etkisiyle hacı sayısında önemli bir artış oldu. Ancak bu gelişim iki kez, ekonomik bunalım ve 2.Dünya savaşı arasında kesintilere uğradı.

Beşinci dönemde II.Dünya savaşıdan sonra tüm ülkelerde yaygınlaşan otobanlar, Cidde ve daha sonra Yanbu limanlarının iyileştirilmesi ve Cidde uluslararası havaalanı, hacı sayısındaki hızlı artışın yanı sıra ülkeye varış ve ayrılış biçimlerini, seyahat yapılarını büyük ölçüde değişikliğe uğrattı. Cidde, deniz ve havayoluyla ulaşan hacıları karşılayıp onların geçici konaklama gereksinimlerini gidermektedir. Yanbu limanının genişletilmesine rağmen, Suez kanalının kapatılmasından sonra bu liman tüm önemini yitirmiştir. Liet ise deniz yolu trafiğindeki rolünü daha önceden tamamlamıştır. Doğu, güney ve batıya iki şeritli yol ağıyla bağlı bulunan

Taif, ülkenin doğu ve güneyinden gelen hacılar için önemli bir uğrak yeridir. Sınırlara kadar uzanan modern yolların yapılmasıyla artık sınırdaki giriş-çıkış kapıları belirlenmiştir. Salva, El-Kafji, Halat Ammar ve Jizan gibi sınır kasabalarında hacıların gümrük, pasaport ve sağlık kontrolleri yapılır. Bu değişimlerin sonuçları şöyle sıralanabilir.

Cidde hacıların çoğunun giriş-çıkış yaptığı ve konaklama açısından Mekke ile boy ölçüşebilen bir şehir olarak Mekke ve Medine'nin yanısıra birincil etkileşim alanına sokulmak zorundadır. Yanbu ve Liet, son iki dönem boyunca kullanılan fakat şimdilerde önemlerini yitiren şehirler olup, ikinci etkileşim alanının dışına çıkartılmak zorundadır. Taif, doğu ve güneyden gelen hacıların uğrak yeri olması özelliğiyle, ikinci etkileşim alanı içine girmiştir. Ülkeye giriş noktaları ve yerleşim birimleri artık iyice tanımlanmış durumdadır.

Böylece hac bölgesi, Cidde'nin yabancı hacılar için ana giriş-çıkış kapısı durumuna dönüşmesi ile daralıp, yalnızca Mekke, Cidde, Medine ve Taif'i kapsar. Öte yandan hacı sayısında sürekli artış trendine rağmen -birkaç istisna dışında- ulaşım araçlarındaki gelişmeyle birlikte kalış süresi gidgide kısalmaktadır. Bu yüzden dar bir bölgede ve

kısa bir dönemde hızla artan hizmet talebiyle karşılaşılmaktadır.(10)

(10) The Hadj: Special Action Area Study, Ministry of Interior, Municipal Affair Regional and Town Planing Department, Jeddah,1972,s.s.100-133.

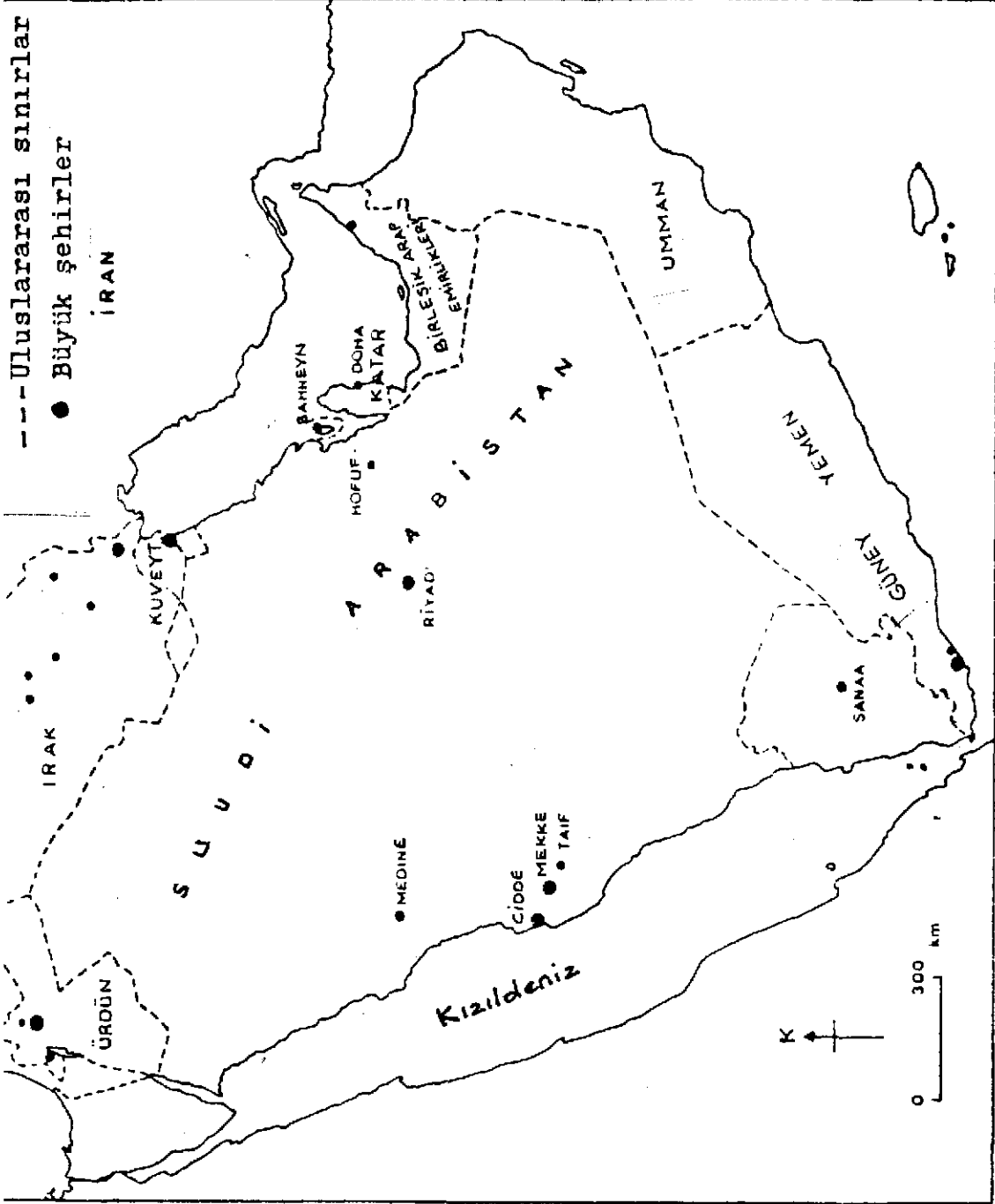
II. B Ö L Ü M

HAC BÖLGESİNİN COĞRAFİ KONUMU VE YERLEŞİM BİRİMLERİ

A. COĞRAFİ KONUMU

1. ARAP YARIMADASI

Asya'nın güneybatısına yerleşmiş olan Arap yarımadası içinde müslümanlarca kutsal toprakları içeren, çoğu bölgesi çöllerle kaplı geniş bir alandır. Merkezi bölgede geniş kum oluşumları ve batıda Kızıldeniz'e paralel olarak kuzey-güney doğrultusunda uzanan yüksek alanlar yer almaktadır. Tarım ve yerleşim bölgeleri, yağışın bol olduğu veya yeraltı su kaynaklarının bulunduğu yerlerde kurulmuştur. Arap yarımadasının hava koşulları bölgeden bölgeye farklılıklar gösterir. Yüksek bölgelerde düşük sıcaklıklar sözkonusu iken en sıcak ve nemli iklime kıyı ovalarında; yazları sıcak, kışları soğuk ve kuru iklime ise merkezi bölgelerde rastlanır. (Şekil 3)



Şekil (3) Arap Yarımadası

Siyasi olarak 7 ÷lkeye bölünmüştür. Bunlar Suudi Arabistan, Yemen, Güney Yemen, Umman, Birleşik Arap Emirlikleri, Katar ve Kuveyt'tir.

2. Suudi Arabistan

Suudi Arabistan 2.150.000 km² lik alanıyla Arab yarımadasının %83'ünü kaplar. Doğu-batı doğrultusunda körfez ve Kızıldeniz arasında kalırken: kuzey-güney doğrultusunda Ürdün'ün güney sınırından Yemen, Güney Yemen ve Umman sınırına kadar uzanır. Batısında bulunan 1760 km.lik Kızıldeniz sahili Akaba körfezinin ucundan başlayıp, Yemen'in kuzeyine kadar uzanır. Doğu kıyısı; İran Körfezi boyunca, Kuveyt sınırından Katar'a kadar 480 km.lik bir kıyı şerididir.

Birçok bölgesi kumluk oluşumlarla, kıraç yükselti-lerle kaplı olup; zirai bölgeler, tarım ve insan yerleşimini imkan veren su kaynaklarının çevresinde belirmiştir. Böylece nüfus dağılımı ve ekonomik etkinlikler; yağış durumları, yeraltı su ve maden kaynakları, geniş kumul alanlar gibi doğal özelliklerden büyük ölçüde etkilenmiştir.

Bu çok geniş kara parçasının fiziksel yapısı iki ana coğrafik yapıdan meydana gelir:

a- Kızıldeniz kıyısına paralel uzanan pre-kambriyan Sarvat dağları.

b- Nadj platosunun alüvyon silsilesi, Sarvat dağlarının doğu eteklerinden körfezdeki Hana ovasının doğu kıyılarına kadar uzanır.

Kızıldeniz ile Sarvat dağları arasında Tihama kıyı ovası bulunur. Kumul bir yapıya sahip ve yerleşime uygun olmayan bu ovanın genişliği yer yer 10 milden 20 mile dek değişimler gösterir. Yalnızca su seviyesinin yüksek erişilebilir olduğu birkaç yer ekime açılabilmiştir. Tihama ovasının yanında doğuya doğru alçak tepeler bölgesi uzanır. Burada, Hicaz dağları olarak bilinen, keskin plato yarıkları, güneye doğru artan yükseltilerle Asir ve Yemen'e kadar uzanır. Suudi Arabistan içinde yükselti oranları Medine'de 639 m. Taif'te 1763 m. ve Abha'da 2200 m. dir.

Keskin plato yarıklarının doğu eteklerini ise daha önce sözünü ettiğimiz, ülkenin geniş bir parçasını kaplayan büyük Najd platosudur. Bu plato, batıdan doğuya ve güneyden kuzeye olmak üzere yükselti kaybeder ve derinleşir; kuzey-güney doğrultusunda bir dizi dik yarıklarla kesintiye uğrar.

Arabistan'ın merkezi bölgeleri çöllerle kaplıdır. Kuzeyinde 57.000 km² yi kaplayan Büyük Nufud ve güneyinde 593.110 km² yi bulan geniş bir alan bulunur. Bu iki bölgeyi birleştiren kumluk şerit olan Dahna uzantısı kuzeyden güneye 2072 km²yi bulur.(11)

Nüfus yoğunluğu ise 3 başlıkta incelenebilir:

Bunların ilki olan batı bölgesi, Suudi Arabistan'ın Ürdün sınırından başlar, Yemen sınırına dek varırken Tihama ovası ve Saravat dağlarını içine alır. Nüfus yoğunluğu; iklim ve yağış durumuna göre kuzeyden güneye, batıdan doğuya doğru artış gösterir. En yüksek nüfus yoğunluğuna platonun keskin yarıklarının güneyinde, Asir yöresinde rastlanır. Bu bölgenin kuzeyindeki yerleşimler ise yağış durumundan çok yeraltı su kaynaklarınınca belirlenir ve Medine ile Tabuk gibi vaha toplulukları biçimindedir. Bu olgu ise bize, yerleşim bölgeleri arasındaki mesafelerin neden kuzeyde, güneydekenden daha fazla olduğunu açıklamaktadır.

İkinci büyük nüfus yoğunluğu, Nufud ve Rub'al Hali arasında bulunan Nadj platosunun merkezinde gözlenmek-

(11) Assad Süleyman Abdo, "Geographical Study of Transport in Saudi Arabia with Special Reference to Road Transport", Ph.d. Thesis, University of Durham, May, 1960, s.40

tedir. Kuzeyde Kassim bölgesinden, güneyindeki El-Kharj vahasına kadar; doğuda Riyad'dan, batıda Shagra'ya kadar uzanır. Temel olarak vaha çevresinde yoğunlaşan tarımsal topluluklar bu bölgenin nüfus yapısını niteler. Bu toplulukların çoğu Riyad'ın kuzeyine düşen Kassim yöresinde toplanmıştır.

Üçüncü büyük yerleşim bölgesi ise, yeraltı sularının sayısız pınarlarla sulayarak; seracılık, pirinç meyve ekimine imkan sağladığı doğu sahilindeki El-Hasa'dır.

Bu fiziksel-iklimsel özellikler ve bunların sonucu beliren yerleşim birimleri, hacı kabilelerinin hareketleri ve izledikleri güzergâhları belirlemektedir.

B. HAC OLAYINA BAĞIMLI YERLEŞİM BİRİMLERİ

Geniş insan yığınlarının hareketi ve faaliyeti, haccın mevsimsel ve uluslararası olması nitelikleri içinde yer aldığı bölgeyi etkilemektedir. Aynı zamanda çevre de fiziksel ve iklimsel özellikleriyle hac olayına etki etmektedir.

Geniş çerçevede bakıldığında tüm Suudi Arabistan,

hac olayının etki alanı içindedir. Bu husus özellikle kara yolu ile gelen hacılara, Suudi Arabistan sınırlarını geçer geçmez, sunulan çeşitli hizmetlere göz atıldığında hemen dikkati çeker. Çevrenin etkisi ise, özellikle yaz mevsiminde elverişsiz iklim koşullarında hissedilir ve hacıların sayısı, yaş ve cinsiyet dağılımı ile kullandıkları araçları belirlemektedir. Çevre üzerindeki dolaylı etki, varolan olanakların hac döneminde hacılara hizmet amacıyla kullanılması ve hac hareketinin bölgeye sağladığı yararlar da görülmektedir.

Öte yandan daha dar bir bakış açısıyla, 5 gün gibi çok kısa bir sürede ve sınırlı bir alanda (Mekke ve yakın vadiler) yeralan hac, dolayısıyla hacılar ve hacılarıyla çevre arasındaki etkileşimin bu durumda çok yoğun olduğunu söyleyebiliriz.

Bu iki bakış açısını kucaklamak üzere, Suudi Arabistan topraklarına girildiği andan itibaren, tüm hac süresi boyunca oluşan etkileşim yoğunluklarını içiçe halkalar aracılığıyla belirtilebiliriz. Buna göre en iç daire, yani çekirdek, Mekke ve komşu vadileri kapsar. Bu çekirdeğe en yakın çevrim, birincil etkileşim alanları olan Mekke, Cidde, Medine şehirleri ve yakın çevresidir. Bu bölge, hacıların

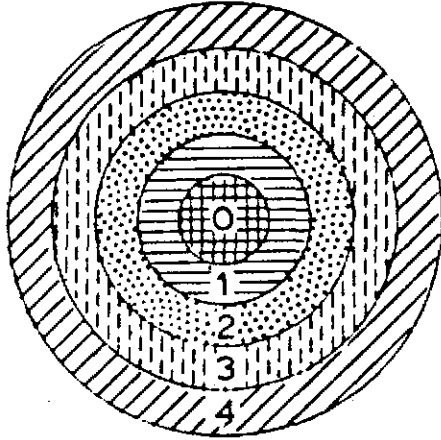
hava, deniz ve karayoluyla giriş-çıkış yaptıkları ve hac boyunca konakladıkları bölgedir.

İkinci halka yani etkileşim alanı olarak Taif'i içerir.

Taif, iç bölgeye giriş ve çıkış yapılan, kara yoluyla doğu ve güneyden gelen hacıların uğrak yeri durumundadır ve Mekke'ye çift yönlü otobanlarla bağlanmıştır.

Üçüncü halka ise sınırı geçer geçmez, Mekke yolunun yarısına kadar olan şehir ve kasabaları içine alır. Bunlar, Medine'nin 300 km. kuzeyinde bulunan Tayma, Taif'in 910 km. kuzeydoğusunda Riyad, Taif'in 242 km. güneyinde Baljurashi ve Mekke'nin 336 km. güneyindeki Kunfideh olarak sıralanırlar. Tayma; Tihama ovasında bulunan ve tarımla geçimini sağlayan küçük bir kasaba, Riyad; Suudi Arabistan'ın başkenti, Boljurashi; Hicaz dağları bölgesinin yönetim merkezi, Kunfidah ise tarım alanları ile çevrili küçük bir balıkçı kasabasıdır.

Dördüncü halka, tüm Suudi Arabistan'ı çevreleyen sınır boylarındaki Jizan, Najran, Dahran, Salva, Al Khafji, Turaif ve Halet Ammar'ı içerir. (Şekil 4,5)



Çekirdek ve komşu vadiler



Birinci kuşak, birincil etkileşim alanı
(Cidde, Mekke, Medine)



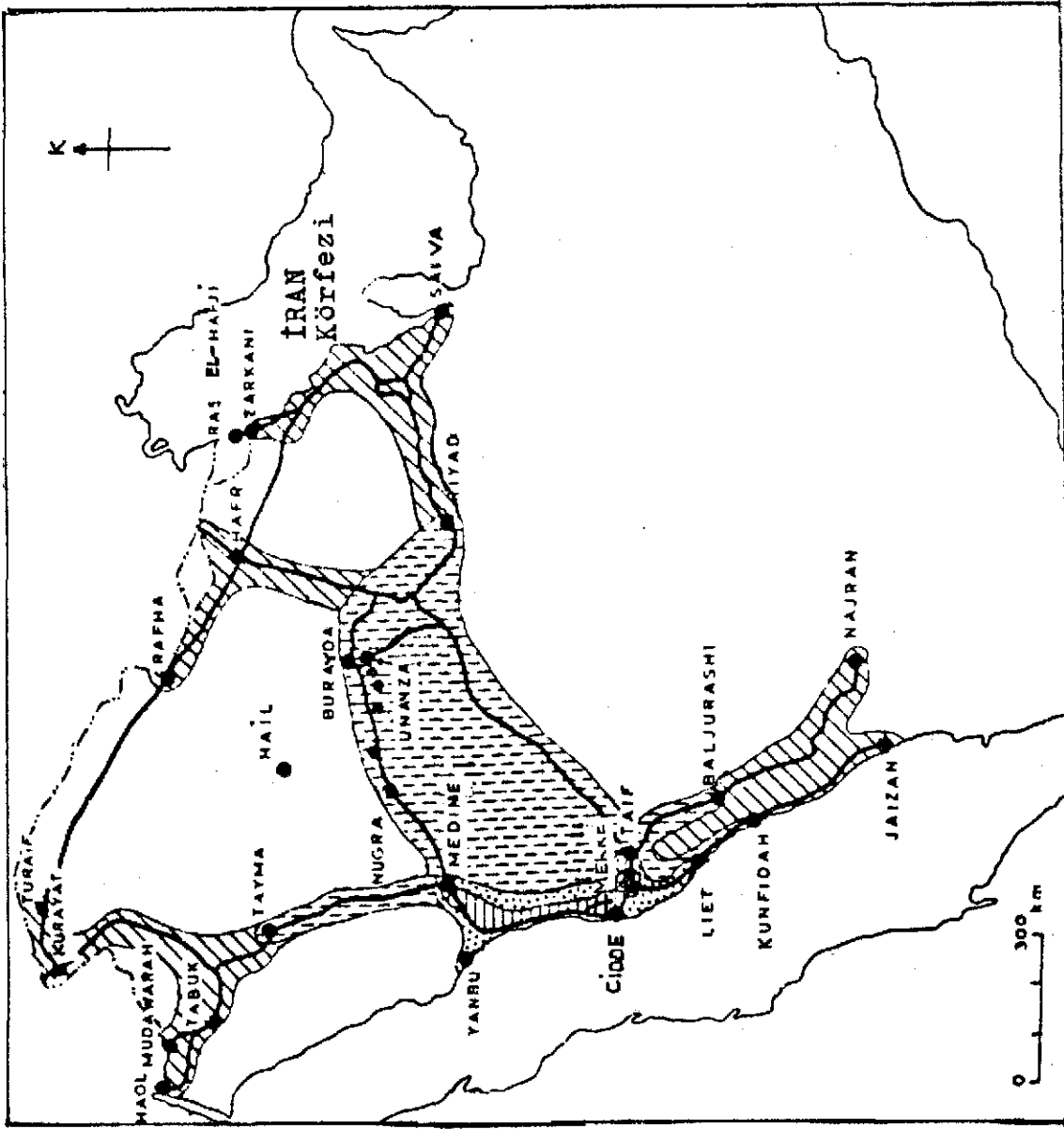
İkinci kuşak, ikincil etkileşim alanı
(Giriş noktaları, Taif, Yanbu, Liet)



Üçüncü kuşak, üçüncü etkileşim alanı
(Yarı yol konumları, Taima, Riyad, Kundifa)



Dördüncü kuşak, dördüncül etkileşim alanı
(Sınır kapıları, Jaizar, Zarkani, Salva,
Halat Ammar)



- - ▨
 - ▩
 - ▧
 - ▦
 - ▥
- Çekirdek
 1. kuşak
 2. kuşak
 3. kuşak
 4. kuşak
 Kasabalar

Şekil (5) Hacdan etkilenen bölgeler

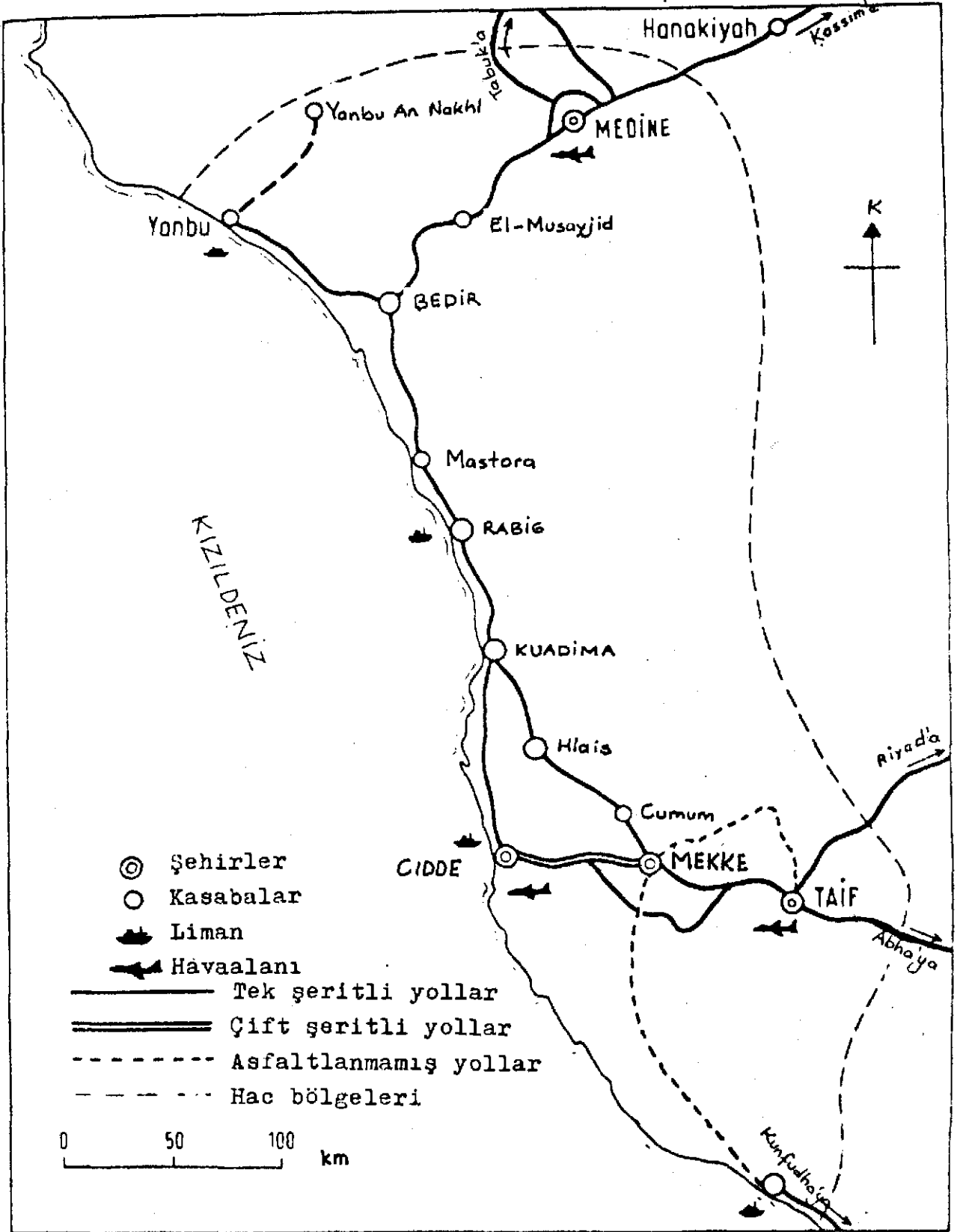
Kısaca söylemek gerekirse farklı ağırlıktada olsa Suudi Arabistan'ın tüm bölgeleri hac olayından etkilenmektedirler.

1. Hac Bölgeleri

Hac etkinliklerinin boy gösterdiği iki kutsal şehri içeren bu bölge, kuzeyinde Yanbu liman şehri ile Medine'yi birleştiren hat arasında kalır. Ayrıca batıdan Kızıldeniz, doğudan ise Taif-Medine hattı ile sınırlanır. Mekke, Cidde, Medine, Taif ve Yanbu gibi büyük şehirler, Rabiğ, Hlais, Badbr, Liet gibi küçük kasabalar ve hacıların kullandığı ana yol ağlarını da kapsamaktadır. (Şekil 6)

Bölge ülkenin kuzey, doğu ve güneyine çift şeritli yollarla bağlı olup, üç liman ve üç havaalanını kapsar. Havaalanlarından biri uluslararası nitelikte olup, diğerleri ise ulusal bir işlev taşımaktadır. Limanların ise ikisi hacıları ağırlamak için çeşitli salonlara ve yolcuların geçici konaklamalarını karşılayacak mekanlara sahiptir.

Bu bölgenin nüfus yapısı ise kentsel, tarımsal ve göçebe kategorileri içinde incelenebilir. Hac bölgesi Suudi Arabistan'ın en çok kentsel nüfus içeren bölgelerinden biri-



Şekil (6) Hac bölgeleri

Kaynak: RMJM

dir ve göçebe nüfus oldukça azdır. Ülke genelinde şehirli nüfusun oranı %67'dir.

Toplam ekili 30.000 hektardan fazladır. Özellikle son yıllarda ekili alanların genişletilmesi ve yeni tekniklerin kullanılmaya başlanılmasına karşın, tarımsal ürünler açısından bölge hala kendi kendine yeterli değildir. Bu yüzden bazı temel ürünler (pirinç, buğday, şeker, çay ve kahve) bile dışarıdan karşılanmaktadır.

Suudi Arabistan'ın öteki bölgelerinde olduğu gibi burada da sanayi yeni yeni başlamaktaysa da çalışan nüfusun büyük çoğunluğu ticaret ve resmi işyerleri gibi beyaz yakalı işlerde yoğunlaşmıştır. II.Dünya savaşından sonra çimento, mobilya, sabun ve deri sanayisinin yanısıra deri eşyalar, plastik ve tekstil imalatı da gelişmiştir. Büyük sermaye gerektiren sanayi, petrol rafinerileri ve çelik endüstrisi devletin tekelindedir. (12)

Hac olayının etkisini özellikle burdaki 5 şehrin iş hacminin % 30'unun hizmet sektöründe yoğunlaşmasında kolayca görebiliriz. Hac; otel, ulaşım, perakende ticaret ve finans hizmetlerine temel oluşturmuştur. Haccın kısa süreli olması-

(12) Robert Mathew, Johnson-Marshall and Friend's, Regional Frame-work, Western Region Plan, Soudi Arabia, July, 1972, s.39.

na karşın getirdiği, normal seviyelerden çok yoğun talebi karşılayabilmek için bölge, tüm kaynak ve hizmetleri sağlamak ve örgütlenmek zorunda kalmıştır.

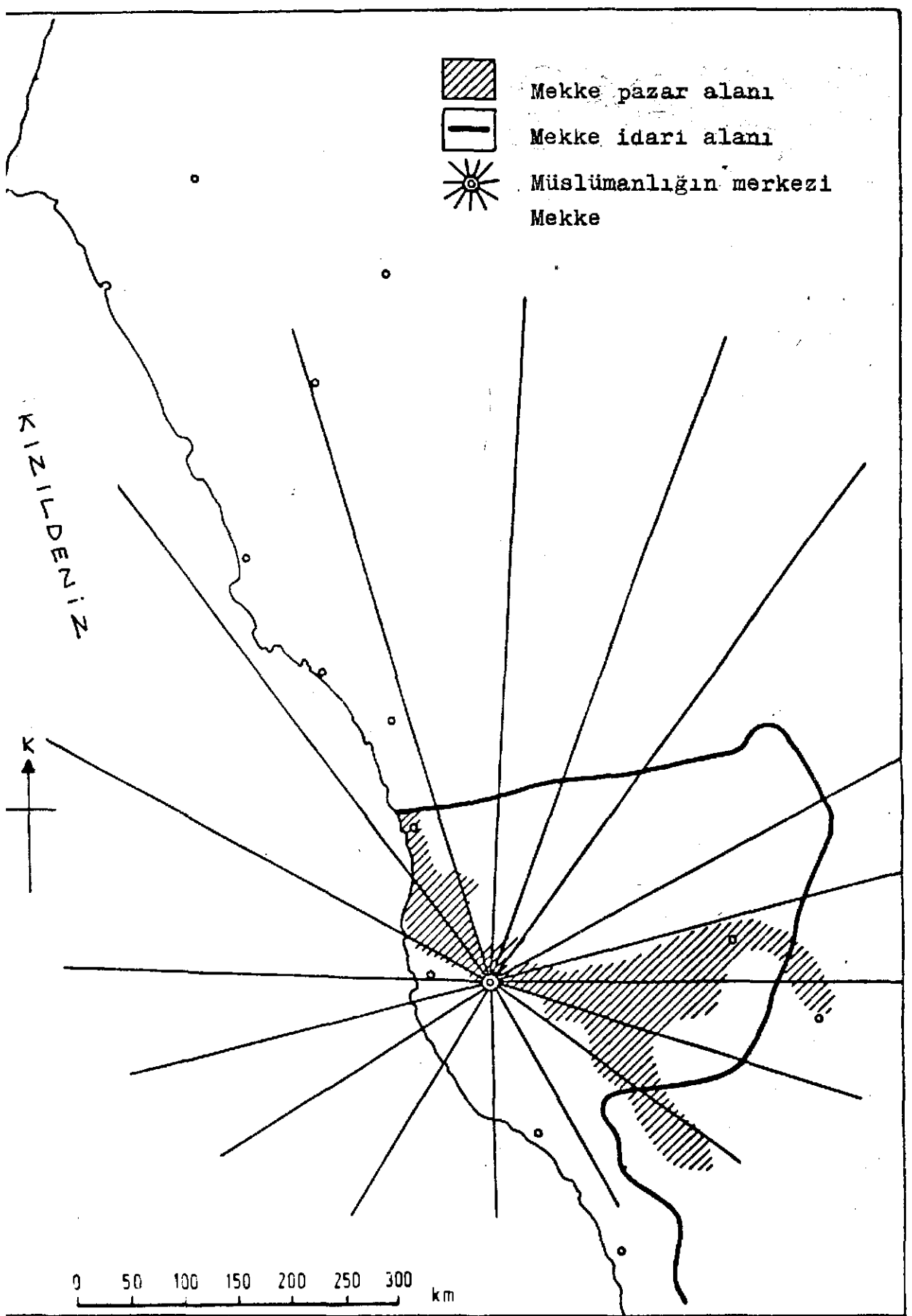
1.1. Dini Faktörlerin Etkisiyle Oluşmuş Yerleşimler

11.1. Mekke

Tihama kıyı ovasının doğu uzantısı ile Saravat bölgesinin granit tepelerinin buluştukları noktada yer alan Mekke, İslam dünyasının en kutsal şehridir. M.Ö. 4000 yıllarında kurulan Mekke, yüzmilyonlarca müslümanın hergün ibadetleri sırasında yüzlerini döndükleri Kabe'yi içinde barındırmaktadır. (Şekil 7)

Kabe ve kutsal caminin yanı sıra İbrahim'in türbesi, Zemzem kuyusu, As-Safa El-Merve ve Dar El-Arkam dağları, Hera ve Thour mağaraları Mekke sınırları içinde yer alan dinsel ve tarihi yerlerdir. Ayrıca Mekke, Cidde ve Taif gibi şehirlerin, çevre kasaba ve köylerin yönetim merkezidir.

Cidde'nin 73 km. doğusunda, Taif'in 85 km. batısında ve Medine'nin 447 km. güneyinde bulunan Mekke; Cidde'ye



Şekil (7) Mekke

Kaynak; RMJM

4 şeritli gidiş-geliş bir yol ağıyla bağlıyken, Taif ve Medine arasında da iki şeritli yollarla ulaşım sağlanmaktadır.

Topografik olarak yakın tepeler ile çevrelenmiş Mekke, gelişimini bir dizi vadi ile gerçekleştirir. Doğal geçitler sayesinde Mekke, Kızıldeniz'e sahili bulunan liman şehri Cidde'den de kolayca erişilebilir bir yerdedir.

Yazları çok sıcak, kışları ise kısa süreli ılıman bir iklime sahip olan Mekke'nin ortalama sıcaklıkları; yazın 40, kışın 28 derecedir.

11.2 Medine

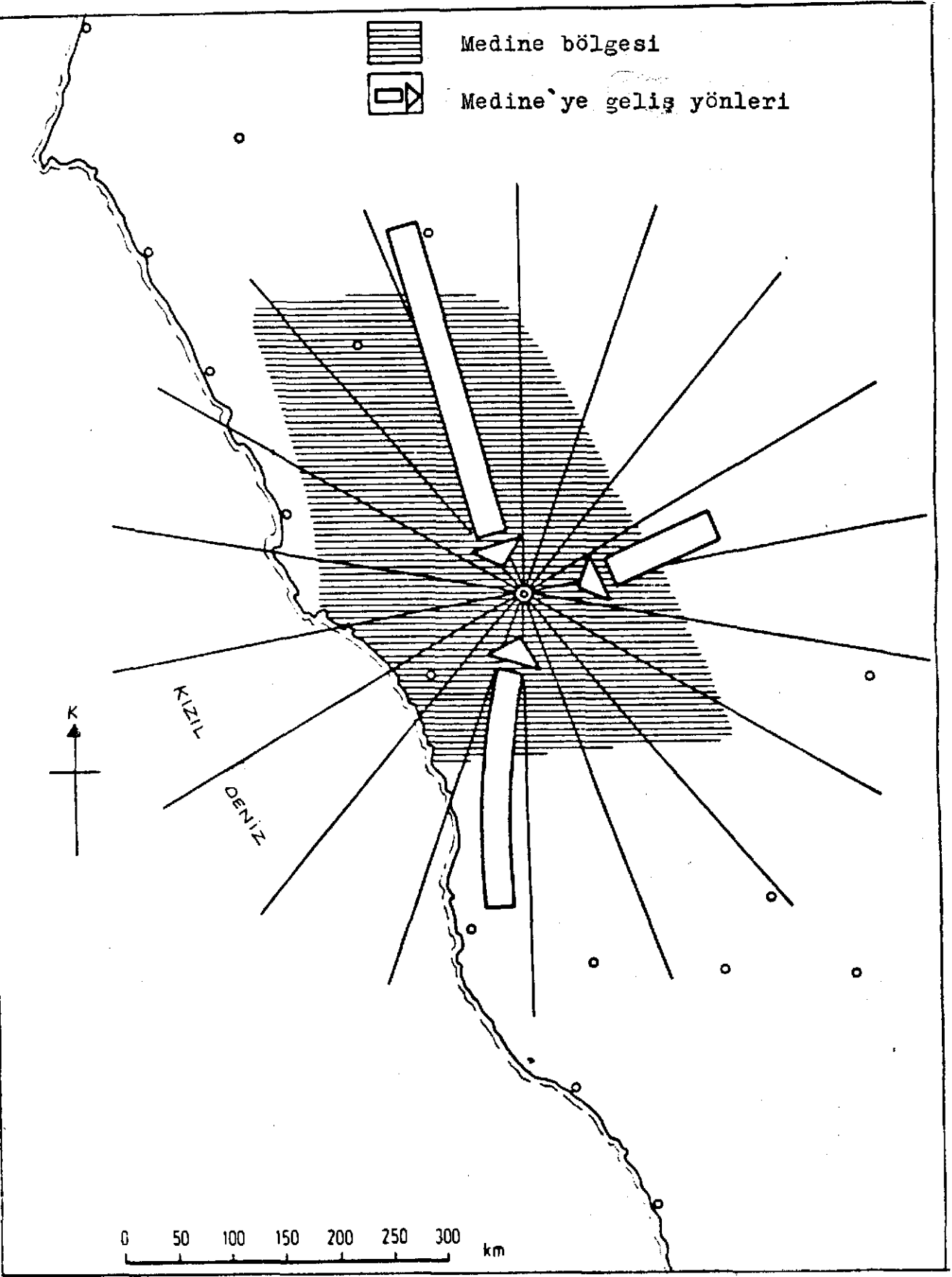
Medine, Kızıldeniz'in yaklaşık 150 km. doğusundaki Hicaz dağlarının eteğindeki platoda kurulmuştur. Mekke'den sonra ikinci kutsal şehir olan Medine her yıl yüzbinlerce müslümanın akınına uğrar. Medine'nin ziyareti hacın gereklerinden olmasa da Suudi Arabistan'a gelen hacılar gerek hacdan önce ve gerekse sonra - burayı görmekten kendilerini alamazlar. (Şekil 8)

Medine ve çevresinde yer alan Peygamber ailesinin mezarlıkları, ilk cami olan Kuba ve Uhud dağı hacıların



Medine bölgesi

Medine'ye geliş yönleri



Şekil (8) Medine

Kaynak: RMJM

ziyaret ettikleri yerlerdir.

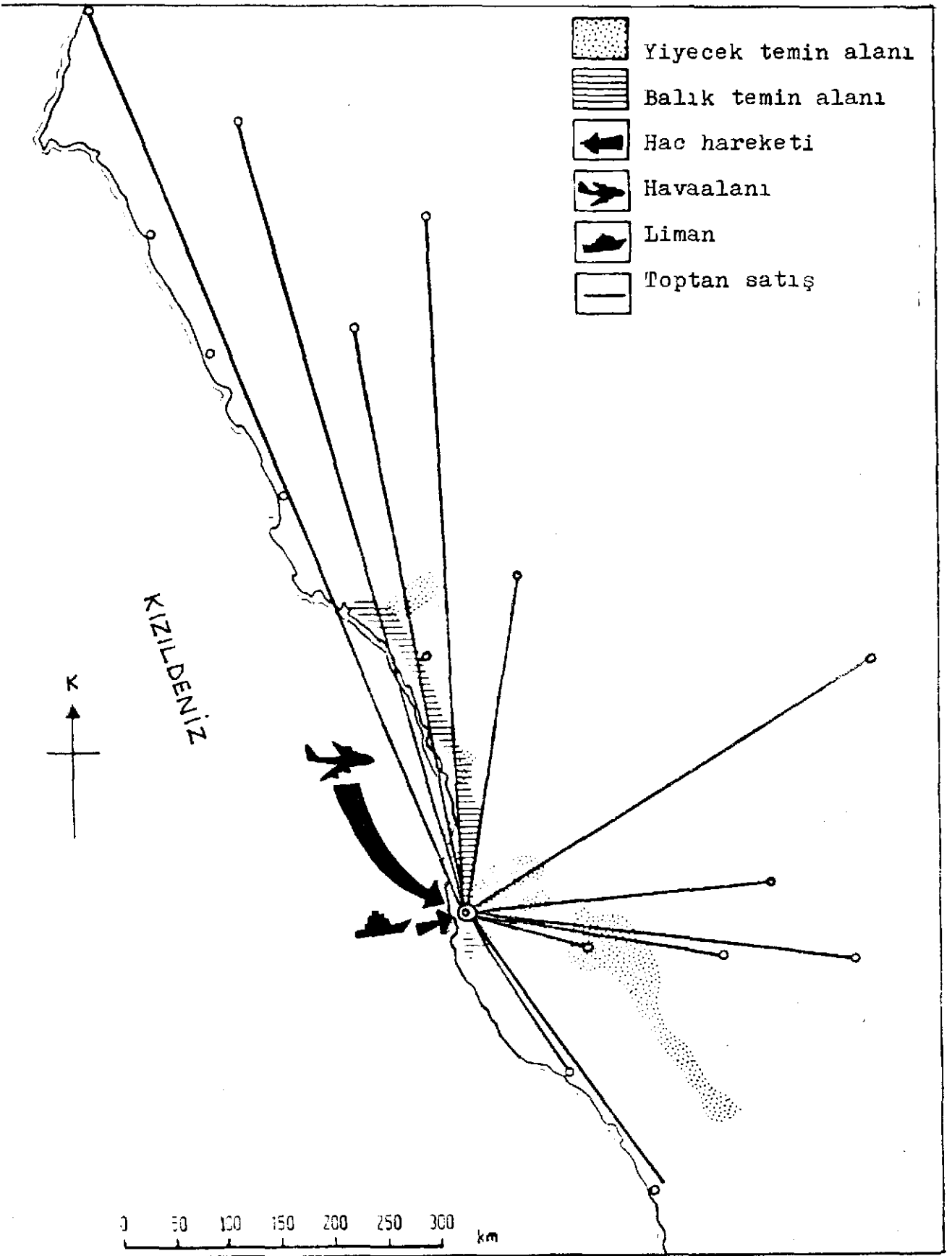
Bölgenin öteki şehirlerine göre daha kıtasal bir iklime sahip olan Medine'de yazın sıcaklık ortalama olarak 42°C olurken kışın 10°C'ye kadar inmektedir. Toplam yıllık yağış miktarı ise 30 mm. civarındadır.

1.2. Diğer Faktörlerin Etkisiyle Oluşmuş Yerleşimler

12.1. Cidde

Kızıldeniz'in doğu kıyısında ülkenin en önemli ve en büyük liman şehri olan Cidde, kıyıda kolayca ulaşılabilme ve doğal geçitlerle Mekke'ye bağlanması nedeniyle deniz yoluyla gelen hacıların uğrak yeri durumundadır. Ayrıca, Mekke'de havaalanı bulunmaması Cidde'yi hava yolu açısından da önemli kılar. Ülkenin batı kıyısında bulunması ve doğuya, kuzey ve güneye doğru uzanan yol şebekesi nedeniyle ticari önem açısından rakipsizdir. (Şekil 9)

Bu konumu Cidde'ye uluslararası, ulusal ve bölgesel düzeyde üç önemli rol yükler.



Şekil (9) Cidde

Kaynak: RMJM

Uluslararası düzeyde, hacıların ana giriş ve çıkış noktasıdır. Bu yüzden hacılara hizmet eden Ortadoğumun en büyük hastanesi, geçici konaklama merkezi ve kamping tesislerini içinde barındırmaktadır.

Ulusal düzeyde, önemli işlevleri olan işmerkezleri ve petrol dışında ülke ticaretinin yarısını gerçekleştiren ticari işyerlerine evsahipliği yapar.

Bölgesel düzeyde, Emir'in oturduğu yer olmamasına karşın bir sürü bakanlık Cidde'de bulunan bölgesel büroları ile iş görürler.

Kızıldeniz'deki konumuyla Akdeniz ve muson iklimlerinin kesiştiği yerde bulunan Cidde, çok nemli bir havaya sahiptir. Ortalama sıcaklık yazın 38°C, kışın ise 14°C civarında olmaktadır.

12.2. Yanbu

Cidde'nin 385 km. kuzeyinde, Kızıldeniz kıyısında küçük bir sahil kasabasıdır. Medine-Cidde yoluna, Bedir'de birleşen iki şeritli yollarla bağlanmıştır.

1960'ların başında hükümet, Yanbu'nun hacı trafiğinin yerini alması ve Cidde'nin yükünü azaltması için bir plan çerçevesinde çalışmalara başladı. Bu plana uygun olarak liman ve yolcu salonları genişletildi, hastane ve geçici konaklama merkezleri yapıldı.

İklim koşulları; uzun sıcak yazları, yüksek nem oranı ve serin kışlarıyla karakterize edilebilir.

12.3. Taif

Mekke'nin 85 km. güneydoğusunda, 1400 m. yüksekliğindeki dağlar üzerinde kuruludur. Tarla ve meyve bahçeleri ile çevrili olan Taif'in temel işlevleri arasında tarım ve turizm gelir. Turizm Mekke'dekinden çok farklıdır; daha çok yerli turistlerin yazlarını geçirdikleri bir yöredir ve hac ikincil bir öneme sahiptir.

Yayla özelliği; doğusunda Mekke'yle, kuzeydoğusunda Riyad ve güneyinde Abha ile bağlantılarını sağlayan yolların yapılmasıyla Taif, şimdilerde giderek artan ölçülerde hacıların da ilgisini çekmektedir. Görülmeye değer yerleri arasında Peygamberimizin amcasının oturduğu El-Abbas camii sayılabilir.

Mekke Emirliği içinde bulunan Taif, geleneksel olarak yakın çevresinin bir alt bölgesel yönetim merkezidir.

Ilıman iklimi ve yayla özelliğiyle; Kral, Bakanlar Konseyi ve üst düzey bürokratların her yıl üç aylarını geçirdikleri bir yöredir. Yaz aylarında nüfusu belirgin bir biçimde artan Taif'in bu dönem dışındaki kalıcı nüfusu, yazlık nüfusun %70'ini oluşturur.

Taif, doğudan batıya uzanan vadilerle yarılmış, genellikle dağlık bir görünüm sunmaktadır.

İkliminin belirgin özellikleri, ılıman yazlar ve daha soğuk kışlar, nemlilik oranının diğer şehirlere oranla daha düşük olmasıdır. Yazın ortalama max. sıcaklık 34°C, kışın min. 18°C olmaktadır.

12.4. Liet

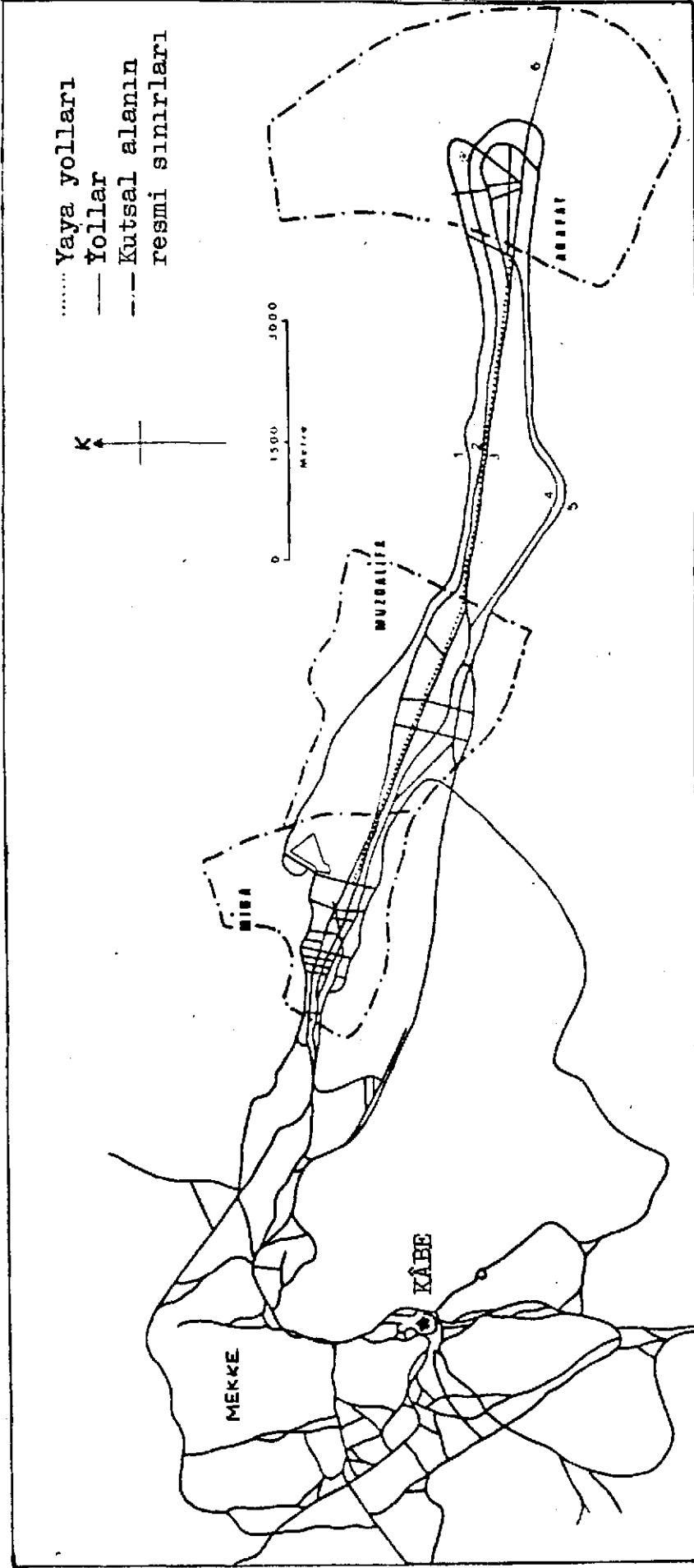
Liet, Cidde'nin güneyine düşen, Kızıldeniz kıyısında küçük bir balıkçı kasabasıdır. 18. ve 19. yüzyıllarda hacı kabilelerinin geçiş yeri olan Liet, bugün eski önemini yitirmiştir, yalnızca Yemen'li hacıların kullandığı bir yol üzerindedir.

2. Hac Alanları

Mekke'nin doğu-güneydoğu eksenini boyunca yerleşmiş üç vadi; her yıl 5 gün süresince en yoğun hacı hareketine sahne olur. Arafat, Muzdalifah ve Mina adlarındaki bu vadiler, Mekke-Taif yolunda bulunmalarının yanı sıra Mekke ve öteki şehirlere yalnızca hacılar tarafından kullanılan yollarla bağlıdırlar. Bu vadilerin önemi; hacıların belli süreler içinde, önceden belli yerlerde bulunmaları ve bazı dinî vecibeleri yerine getirmeleri olgusundan kaynaklanmaktadır. Bu kısa süre içinde buralarda oluşan hareketin ve insan-araç kalabalığının büyüklüğü, başka hiçbir yerle kıyaslanamayacak büyüklükte olduğundan üç vadiye de kısaca göz atmayı uygun görüyoruz. (Şekil 10)

2.1. Arafat

Arafat, kuzeydoğu bölgesindeki orta yükseklikteki dağlar ile açık bir vadidir. Yaklaşık 1986 hektarlık bir vadi olan Arafat'ın kutsal alanı, hacıların hac süresince çevresinde kamp kurdukları "Cebel El-Rahman" bağışlayıcılık tepesi üzerinde odaklanır. Haccın temel gereği, Dhul-Hicce ayınının 9. gününü "ihram" giyerek bu vadiye geçirmektedir. Kamp için kullanılmakta olan alan 1500 hek-



Şekil (40) Mekke ve Hac Alanları (Arafat, Muzdalifa, Mina)

Kaynak: Aerial Survey Department
Ministry of Petroleum

tar civarında olup, 50 hektarı devlet tarafından kullanılmaktadır. Bu bölge ızgara benzeri düzenli yol ağıyla, her biri 100x150 m. olan küçük alanlara bölünmüştür. Bu yolların bazıları asfaltlanmış, diğerleri ise düzeltilmiştir. Temel olarak doğu-batı doğrultusunda olan asfalt yollar, Arafat'ın merkezi bölgesi etrafında bir çevrim oluştururlar. Bunların ikisi, Arafat'ın doğusunda Taif - Mekke yoluna kavuşarak bu yolun batı bölümünü belirler.

Arafat'ın tek binası, kutsal alanın batı sınır çizgisinde yer alan "Namirah Camii"dir.

Arafat'tan çıkan ve 8 km. boyunca Muzdalifah'a kadar giden 5 tane çift-şeritli yol ve bir yaya yolu, iki kutsal alanı birbirine bağlamaktadır.

2.2 Muzdalifa

Kutsal alanların ikincisi olan Muzdalifah doğu-batı doğrultusunda, batıdaki Mina'ya kadar uzanan 5 yol ve yaya yolları kesilir. 281 hektarı dağlık olan 963 hektarıyla, en önemli yer olan "El-Masha'r El-Haram Camii"ni çevreler. Arafat gibi burada da yalnızca cami ve Krallığa ait bazı tesislerin boy gösterdiğine tanık oluruz.

Bununla birlikte Arafat'ın aksine yolların bölmelendirdiği bir yapı görünümünde olmayıp, yalnızca uzunluğu 20 km. olan bazı iç asfalt yollara sahiptir.

Hacıların, Arafat'tan sonra ve batıdaki Mina'ya ilerlemeden önce, yalnızca birkaç saat için bile olsa burada kalmaları gerekir.

Muzdalifah'daki "Masha'r El-Haram Camii" ile Mina'da bulunan "El-Haif Camii" arasında 5 km. lik 5 yol uzanır.

2.3 Mina

Kutsal vadilerin bu en önemlisi, hepsinden küçük olup 635 hektarlık bir alanı kaplar. Önemi, hacıların burada üç gün gibi uzun bir süre kalmalarından kaynaklanır. Uzun bir şişe görünümlü vadi kuzey ve güneyinden dağlarla sınırlanmıştır. Batısında hac alanının batı sınırını oluşturan "Samrat El-Akaba" doğusunda ise "Muhassir vadisi" ve "An-Nar vadisi" bulunur. Bu vadi, Mekke'ye doğru yol veren 80 m. genişliğinde bir geçit oluşturur. Arafat ve Muzdalifah'ın aksine batı bölgesinde çok katlı evleride içine alan binalar görebiliriz. Okul dışında, tüm halk hizmetlerini veren

hükümet binaları, hastane, polis binaları, itfaiye, postane, dükkan, kahve ve lokantaları ile yılda yalnızca üç-dört gün kalınan küçük bir kasaba görünümündedir.

Arafat ve Muzdalifah yönünden gelen beş yol Mina'da vadiyi doğudan batıya kateden geniş yollara dönüşür.

III. B Ö L Ü M

HAC OLAYININ SUUDİ ARABİSTAN VE TÜRKİYE AÇISINDAN YERİ VE ÖNEMİ

A. SUUDİ ARABİSTAN AÇISINDAN YERİ VE ÖNEMİ

1. Gelen Hacılar

Hac istatistiklerine geçmeden önce, hacıların yerli ve yabancı hacılar şeklinde bir ayırımı tabi tutulduğunu belirtmek zorundayız. Biz bu çalışmamın niteliği gereğince, yerli hacılara kısaca değirmekle yetinip, daha ziyade dış ülkelerden gelen yabancı hacılar üzerinde duracağız.

Kesin istatistiklerin elde edilmeye başlandığı

1960 sonrasında bugüne dek sürekli bir artış gösteren yabancı hacı sayısı, dünyadaki ve özellikle Orta Doğu'daki ekonomik ve politik durumla bağlantılı olarak dönem dönem artış ve düşüşler ile nispeten istikrarlı bir gelişim göstermektedir. Buna örnek olarak; 1960'dan 1974 yılına kadar düzenli aralıklarla artan hacı sayısının 1974 ve 1975 yıllarında aniden çok keskin bir şekilde artması ve hemen ertesi yıl tekrar aynı bünyeye kavuşmasını gösterebiliriz. Yine aynı şekilde 1983'de en yüksek değere ulaşan hacı sayısı ertesi yıldan itibaren düşüş göstererek eski trendine dönmüştür. Kısaca söylemek gerekirse uzun dönemli olarak bakıldığında görülen artışı kısa dönemde düşüş ve yükselişleri de içermektedir.

1985 yılında hac bölgelerine gelen turist sayısı 1.599.740 olarak belirlenmiştir. Ülke içinden gelenleri, 252,175'i Suudi olmak üzere 749.979'a ulaşmıştır. Ülkeye gelen yabancı hacıların sayısı ise 851.761 olarak belirlenmiştir. 1985 yılında toplam hacı sayısı, geçen yıla göre 64.738 azalarak, %4 düşüş göstermiştir. Ülke içinden gelen hacıların sayısında geçen yıla oranla çok küçük bir artış (3.172) görülmüştür. Bunun nedeni ise Suudi hacı sayısındaki 33.586 artışa rağmen, ülke içinden gelen yabancı hacıla-

rın sayısındaki 30.414'lük azalmadır. Bu sayılar ışığında toplam hacı sayısının %15,7'sini Suudi hacıların oluşturduğu söylenebilir.

118 ülkeden Suudi Arabistan'a gelen yabancı hacıların sayısında da geçen yıla oranla 67.910 kişilik bir düşüş kaydedilmiştir. (1)

(1) Arab News, 30 August 1985, Cidde/Saudi Arabia, s.2.

Tablo:3

Gelen Yabancı Hacıların Yıllara Göre Dağılımı

1960	285.948
1961	216.455
1962	197.039
1963	266.555
1964	283.319
1965	294.118
1966	316.226
1967	318.507
1968	374.784
1969	406.295
1970	431.270
1971	479.339
1972	645.182
1973	607.755
1974	918.777
1975	894.573
1976	719.040
1977	739.319
1978	830.236
1979	862.520
1980	812.892
1981	879.368
1982	853.555
1983	1.003.911
1984	919.671
1985	851.761

Kaynak: Ministry of Interior, Pilgrims
Statistics. (1985)

Tablo: 4 Hacı Sayısındaki Yıllık Değişimler

	Yabancı Hacıların Yüzdeleri					Ülke İçinden
	Tüm Hacıların Yüzdesi	Toplam	Deniz	Kara	Hava	Gelen Hacı Yüzdesi
1971	- 3.5	11.1	17.9	2.2	14.4	-13,3
1972	16.8	34.7	38.4	27.7	37.2	1,6
1973	- 7.7	- 5.7	- 4.4	-33.3	8.8	-10,0
1974	32.2	51.2	35.1	131.7	30.0	9.9
1975	4.9	- 2.6	-35.6	2.5	6.9	17,1
1976	- 6.6	-19.7	-29.0	- 7.7	-24.4	11,2
1977	11.8	2,8	-21,0	-18,6	22.9	20,6
1978	16.6	12.3	7.8	19.2	9.8	20,2
1979	9.5	4.0	- 2.9	10.6	1.6	13.8
1980	- 6.3	- 5.8	-23.9	-32.6	11.3	- 6.6
1981	- 0.4	8.1	11.7	- 9.0	13.5	- 6.4
1982	3.5	- 3.0	- 1.8	0.6	- 4.0	8.8
1983	24.4	17.7	8.9	25.9	16.2	29.4
Ortalama	6.5	4.9	- 6.7	2.4	8.5	8.1

Kaynak: Ministry of Planning, Central Department of Statistics,
(1970-1983).

1.1 Ülkelere Göre

Hac amacıyla Arabistan'a gelen Hacıların geldikleri ülkeler çok zengin çeşitlilik arz etmektedir. 118 ülkeden gelen yabancı hacıların dağılımına bakıldığında en çok hacının 152.227 kişiyle İran'dan geldiğini görebiliriz. İkinci olarak, 130.872 kişi ile Mısır ve üçüncü olarak 87.889 kişiyle Pakistan gelmektedir. Bunu 41.965 kişiyle Endonezya izlemekte ve 41.693 kişiyle Türkiye en çok hacı gönderen beşinci ülke olmaktadır.

1985 yılında, Arap ülkelerinden gelen toplam hacı sayısı 382.977 olurken, Asya ülkelerinden gelen hacı sayısı 414.811'dir. Afrika ülkelerinden 47.563 kişi, Avrupa-Amerika ve Avustralya'dan ise toplam 6410 kişi hac amacıyla bölgeye gelmiştir. (2)

(2) Suudi Gazete, 30-Ağustos-1985, Yıl:1, Sayı:32, Hacılar için türkçe ek, s.1.

Tablo:5 YABANCI HACILARIN ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI

Ülkeler	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Afganistan	4.386	2.356	4.206	9.033	5.388	4.374
Cezayir	34.638	37.590	40.400	32.232	22.845	27.890
Bengladeş	10.522	11.296	11.258	24.226	22.188	15.057
Mısır	66.106	83.907	98.408	121.171	133.071	130.872
Gana	1.329	1.454	337	1.058	508	658
Hindistan	21.881	26.280	26.229	30.886	32.563	33.691
Endonezya	74.741	69.002	57.478	54.899	40.928	41.965
İran	10.539	75.391	89.503	103.043	154.958	152.227
Irak	57.221	40.877	23.179	21.178	24.276	33.856
Ürdün	29.020	25.229	25.429	16.409	15.674	14.532
Kuveyt	4.372	5.264	6.558	9.417	10.151	7.787
Lübnan	9.777	9.800	1.723	9.781	6.483	3.862
Libya	42.757	24.859	17.787	28.986	20.823	13.441
Malezya	14.846	22.704	25.277	25.013	24.749	24.415
Fas	25.667	21.013	18.686	22.309	21.569	22.985
Nijer	3.285	3.623	678	1.335	1.227	1.005
Nijerya	78.043	100.300	81.128	76.153	23.655	
Kuzey Ye- men	67.540	57.085	63.241	110.473	65.279	41.131
Umman	5.544	7.940	9.475	9.954	10.636	10.962
Pakistan	78.624	69.343	72.844	84.724	91.872	87.889
Senegal	4.437	4.237	5.083	4.213	3.442	2.466
Somali	5.101	5.271	2.483	5.072	7.475	3.510
G.Yemen	10.019	10.500	9.085	10.255	8.669	7.544
Sudan	22.073	25.635	26.983	38.831	49.072	25.310
Suriye	35.999	37.547	27.890	45.427	18.729	11.143
Tunus	9.144	9.558	9.645	8.660	12.491	12.557
Türkiye	34.043	37.042	43.788	41.853	36.057	41.693
Birleşik Arap E.	5.374	5.083	5.812	6.396	5.048	5.982
Uganda	1.082	142	14	56	94	118
Diğer Ülk.	44.782	49.040	47.948	50.868	49.756	43.083
	812.892	879.368	853.555	1.003.911	919.671	851.761

Kaynak:

Ministry of Interior, Pilgrims Statistics.

Tablo: 6

Diğer Ülkeler

Bahreyn	3477	Kamerun	1190
Moritanya	1198	Gine	3671
Filistin	3317	Komoro Ada.	27
Cibuti	611	Zaire	13
Burini	2695	Ötekiler	109
Singapur	2942	Amerika	833
Filipinler	1575	Kanada	348
Sri Lanka	1031	Hollanda	125
Tayland	2677	Yunanistan	135
Çin	1909	Fransa	455
ve diğer		Avustralya	227
Asya Ülkeleri	671	Yugoslavya	603
Benin Cum.	500	İngiltere	3164
Tanzanya	1052	Öteki Batı	
G.Afrika	970	Ülkeleri	520
Kenya	770		
Fildişi sah.	1050		
Marişoz	298		
Sierre Leone	329		
Etopya	769		
Zambiya	64		
Mali	2103		
Gambiya	476		
Orta Afrika Cum.	102		
Liberya	73		
Çad	2730		
Malagesi	6		

Kaynak: Arab News, 30 August-1985, Jeddah/Saudi Arabia, s.5.

1.2 Ulaşım Biçimlerine Göre

Çeşitli ulaşım araçlarıyla Suudi Arabistan'a gelen hacıların çoğunluğu havayolunu tercih etmektedir. Havayolu ile gelen hacıların oranı 1970 yılında %36 iken, 1980 yılında % 70'e, 1985 yılında ise % 76'ye yükselmiştir. Karayolu ile geliş oranları 1970 yılında % 42'den 1985 yılında %23'e kadar düşmüştür.

Deniz yoluyla gelen hacıların sayısında ise yıllara göre çok büyük bir düşüş görülmektedir. Deniz yolunu tercih eden hacıların oranı 1970 yılında %22 iken 1980'de % 6'ya, 1985'te ise % 5'e düşmüştür.

Havayolumun, hacılar tarafından gittikçe çok yoğun olarak kullanılmaya başlamasında en büyük faktör, havayollarının gelişimi, ve diğer ulaşım araçlarında oldukça yorucu olan bu yolculuğun daha kolay ve kısa zamanda gerçekleşmesidir.

Tablo:7

ULAŞIM TIPLERİNE GÖRE GELEN HACILAR

Yıllar	Hava	Kara	Deniz	Toplam Hacı Sayısı
60 1380	51.030	85.084	149.834	285.948
61 1381	54.480	69.032	92.943	216.455
62 1382	59.302	56.040	81.697	197.039
63 1383	89.382	61.863	115.310	266.555
64 1384	83.478	71.343	128.498	283.319
65 1385	90.980	101.732	101.406	294.118
66 1386	107.078	95.757	113.391	316.226
67 1387	119.184	115.339	83.984	318.507
68 1388	129.744	150.792	94.248	374.784
69 1389	144.972	170.331	90.992	406.295
70 1390	208.663	138.060	84.547	431.270
71 1391	238.658	141.658	99.023	479.339
72 1392	328.478	179.517	137.187	645.182
73 1393	356.953	120.236	130.566	607.755
74 1394	463.639	277.748	177.390	918.777
75 1395	496.239	284.960	113.374	894.573
76 1396	374.751	263.383	80.906	719.040
77 1397	461.450	214.206	63.663	739.319
78 1398	505.808	255.637	68.791	830.236
79 1399	513.695	282.177	66.648	862.520
80 1400	572.292	190.048	50.552	812.892
81 1401	649.224	173.476	56.668	879.368
82 1402	623.425	174.395	55.735	853.555
83 1403	724.002	218.538	61.371	1.003.911
84 1404	698.223	168.520	52.928	919.671
85 1405	645.303	197.658	40.000	851.761

Kaynak: Ministry of Interior, Pilgrims Statistics.

Tablo: 8

ULAŞIM YÜZDELERİ

Yıllar	Hava	Kara	Deniz
60	19.37	33.93	47.70
61	17.71	30.88	51.61
62	24.70	31.88	43.42
63	30.41	28.42	41.17
64	32.79	26.63	40.58
65	26.64	18.61	54.75
66	30.93	34.58	34.49
67	33.86	30.28	35.86
68	37.46	36.14	26.40
69	34.43	40.23	25.43
70	35.68	41.93	22.39
71	43.38	32.02	19.60
72	49.79	29.55	20.66
73	50.92	27.82	21.23
74	50.46	29.13	20.41
75	55.47	31.85	12.67
76	52.11	36.62	11.25
77	62.41	28.97	8.61
78	60.92	30.79	8.28
79	59.55	32.71	7.72
80	70.40	23.37	6.21
81	73.82	19.72	6.44
82	72.03	20.43	6.52
83	72.11	21.76	6.11
84	75.92	18.32	5.75
85	75.76	23.20	4.69

Kaynak: Central Department of Statistics, Ministry of Finance and National Economy, Statistical Year Book, Issues 1-8.

1.3. Cinsiyete Göre

Hacca gelenlerin cinsiyetine ait bilgiler daha önceki yılların istatistiklerinde bu ayrıntının incelenmemesi nedeniyle sınırlı kalmaktadır. İstatistiklerde genel olarak hacıların üçtebirinin kadınlardan oluştuğu belirtilmektedir.

Bu yıl Suudi Arabistan'a gelen yabancı hacıların 516.444'ü erkek, 335.317'si ise kadındır. Kadınların toplam hacı sayısındaki içindeki oranı % 39.39, erkeklerin toplam hacı sayısındaki içindeki oranı da % 60.61'dir. Bu oranlar da yukarıda belirttiğimiz genellemeyi doğrulamaktadır.⁽³⁾

(3) Arab News, 30 August, 1985, Jeddah/Saudi Arabia, s.2.

2. Haccın Yarattığı Fiziki Etkiler

Haccın fiziki etkisi; hac mevsimi sırasında bölgede hızlı bir şekilde artan nüfus yüzünden, sağlık, ulaştırma ve konaklama taleplerindeki artışla kendini gösterir. Resmi olarak mevsim, (Hicri) 7. ayın ilk günlerinde başlar, bu tarihten önce çok az sayıda hacı bölgeye gelir. Geliş ve gidişlerle ilgili resmi istatistiklere göre, bunların periyodu kesinlikle 98 günü (14 haftayı) aşmaz. Hizmet ve mallar için talepteki değişmelerin seviyesi, hacıların sayılarındaki artış ve düşüşü takip etmektedir. Hacıların hangi tip hizmetlere ihtiyaç olduğunu -ki bunların bazıları özel hizmetleri gerektirir- bilinmesi çok önemlidir. Bunlara Cidde'nin merkezinde yer alan hacı konaklama tesisleri, hastane ve kampinglerde dahildir. Bu tip hizmetlere, hac mevsimi sırasında büyük bir talep varken, yılın geri kalan kısmında bunlar tamamen atıl kalmaktadır. Hac mevsimi dışında boş kalan ve kullanılmayan kapasiteler ile hac sırasındaki yoğun talebinin karşılanamamasından doğan sınırlamalar sözkonusudur. Bazı hizmetler, kârlı biçimde çalışmak amacıyla yüksek fiyatlama yapan özel işletmeler veya kişilerce karşılanır. Diğer hizmetler ise devlet tarafından sağlanır ve çok büyük ölçüdeki sermaye, hac sezomu dışında kullanılmayan hizmetlerin finansmanında harcanır.

2.1. Hacı Konaklamalarının Yarattığı Etkiler

21.1. Mekke

Konaklama hizmetleri, Cidde'deki konaklama merkezleri, Mekke yakınlarındaki kamping alanları, Mutavvif'ler ve hotelciler tarafından karşılanır. Mekke'deki konaklama hizmetleri, geçmişte kabul edilebilir derecedeki aşırı kalabalığın bu mevsimsel akışını mass edebiliyordu. Fakat bugün, araştırmalardan anlaşıldığı kadarıyla, kalabalık çok yüksek bir düzeye ulaşmış ve şehir dışında yeni konaklama merkezlerini gerekli kılmıştır. Karadan gelen hacıların çoğu, Mekke varoşlarındaki kamping sitelerinde kalırlar, bunlar Mekke'deki camiye ziyaret etmek isterlerse Cidde'deki otellerde kalırlar.

Tablo: 9

Yabancı Hacılarca Kullanılan Konaklama Biçimleri

<u>Konaklama Biçimleri</u>	<u>Hacıların Yüzdesi</u>
Mutavvifler	76.33
Mekke Hotelleri	8.02
Arkadaş-Akraba	5.44
Cidde Hotelleri	5.22
Diğerleri	5.00

Kaynak: Pilgrim's Sample Survey, 1973.

Mutavvif'lerce sağlanan konaklama, en geleneksel ve geniş ölçüde kullanılan metoddur. 1973'de gelen hacıların % 75'inin konaklama ihtiyacı bu şekilde sağlanmıştır. Mutavvif'lerin sağladığı bu hizmet için kullanılan binalar ya onların kendi mülkleridir, ya da Mekke'deki diğer mülk sahiplerinden kiralanmaktadır. Mutavvifler, bu binaların yalnızca % 9,4'üne sahiptir, geri kalan % 90,6'sı ise kiralanmıştır. Hac sezonu dışında, mutavvif'lerin sahip olduğu binaların doluluk oranı % 41.86'dır, % 58'ü ise tamamen boştur. (4)

Arap ülkelerinden gelen çok sayıdaki hacı, bölgede yaşayan akraba ve arkadaşlarının yanında konaklayacak yer bulurlar. Cidde hotellerinde konaklama, iki faktör tarafından etkilenen bir gelişim göstermiştir. Bunlarda, iki şehir arasındaki ulaşımın kolaylaşması ve Mekke'deki aşırı kalabalık yüzünden oluşan şartlardır.

Konaklamanın beşinci kategorisi, (diğerleri) Mekke'nin civarındaki kara yoluyla gelen hacılara devlet tarafından tahsis edilen kamping alanları, özellikle Yemen'li hacılarınca popüler olan Cafe'lerde geceleme ve diğer hostel-

(4) Pilgrims Sample Survey, 1973, Jeddah/Saudi Arabia, s.20.

leri içermektedir.

Aşağıdaki tablo, her tip konaklama için oda başına düşen insan sayısını göstermektedir. Burada da görülebileceği gibi hacıların çoğu Mekke veya Cidde'de mutavvif'lerin sunduğu konaklama hizmetlerinden yararlanmakta ve otelde kalanlar azınlıkta kalmaktadırlar. Akraba-arkadaş yanında olan konaklamalara ilişkin bilgiler çok kesin değildir. Çünkü bunların % 69'u yanlarında kalan insanların sayısını bildirmemişlerdir. "Diğerleri" kategorisinde yer alanların % 98'i de ne şekilde konakladıklarını bildirmemişlerdir.

Tablo: 10

Yabancı Hacılarca Kullanılan Konaklama
Biçimlerinde Oda Başına Düşen İnsan Sayısı

Oda Başına İnsan Sayısı	Konaklama Biçimleri				
	Mekke Hotelleri	Mutavvif'in Sağladığı	Akraba ve Kon.Arkadaş	Cidde Hotel.	Diğerleri:
1	18.3	1.9	3.0	20.5	-
2	16.3	2.8	4.6	20.2	-
3	34.7	10.0	2.9	22.7	-
4	12.4	9.6	8.8	15.2	-
5	-	10.6	-	10.6	1.6
6	12.2	10.6	-	7.1	-
7	4.1	12.1	5.9	3.7	-
8.	-	8.3	-	-	-
9	-	9.4	-	-	-
10 veya daha belirlenmemiş	2.0	24.7	5.8	-	1.6
Ortalama	3.3	7.1	69.0	3.1	96.8

Kaynak: Pilgrim's Survey, 1973.

211.1 Mutavvif'lerin Sağladığı Konaklamalar

Mutavvif'lerin sunduğu konaklama hizmetleri-
ne olan hac akınının biçimi, onların bölgeye akış biçimine
benzerdir. 1973 yılında bile kendilerinin sahip olduğu

(% 9.94) konaklama kapasitelerinin sınırına ulaşmışlardır. Hacıların sayısı onların mülklerin kapasitesini aştığı zamanlarda mutavvifler, yeni hacıları yerleştirmek için mülk kiralamaya başladılar. Gittikçe artan sayıda hacının alınması da mülk kiralamasının % 90'lara ulaşmasına neden olmuştur.

- 1- 1973'de yabancı hacıların toplam miktarı:645.182
- 2- Mutavvif'lerin sağladığı yerde konaklayanlar:
492.467 (% 76.33)
- 3- Kullanılan oda sayısı (oda başına 7.11 kişi):
70.352 oda.
- 4- Mutavvif'lerin sahip olduğu oda sayısı :
6.613 oda (% 9.4)
- 5- Kiralanan oda sayısı : 63.739 oda (% 90.4)

Mekke'de kalan hacı sayısı oda başına ortalama 1,67 kişidir. Bu oda sayısı, şehirde yerleşik nüfusun 1/3 den fazlasını (106.444) rahatlıkla barındırabilirdi. Diğer mülk sahiplerinden kiralanan evlerin çoğu yılın geri kalan zamanında boş kalırlar. Mekke'deki bazı aileler de mutavvif'lere yer kiralamak için hac mevsimi sırasında yüksek kalabalık yüzünden yerlerini boşaltırlar.

Mekke'nin merkezinde yüksek yoğunlukta hacı toplanması vardır. Buradaki geniş boşluk oranları,yılın geri

kalan zamanı yüzünden meydana gelir. Hac süresi dışında konaklama tesislerinin yalnızca % 30'u işgal edilir. Mevsim bittiğinde yüksek katlı binaların bomboş ve kapalı olduğu rahatlıkla gözlenir." (5)

211.2 Hotel'de Konaklama

İkinci tip konaklama, Mekke ve Cidde'deki otel konaklamalarıdır. Son zamanlarda ise Mekke hotelleri, fazla müşterileri çekmeye başlamıştır. Mekke'deki hotellerde hacıların % 8'i, ve Cidde hotellerinde ise hacıların % 5,2'si konaklamıştır. Mekke'deki tesisler de oda başına 3,3 kişi, Cidde'dekiler de ise oda başına 3,1 kişi barınmaktadır. Mekke'deki oteller kapasitelerini % 40, Cidde'dekiler ise odalarına extra yataklar koyarak ortalama %30 oranında arttırmışlardır. Mekke'deki oteller mevsim dışında kapasitelerinin %40'ını kullanmaktadırlar. Aynı dönem de Cidde'dekiler, normal kapasitelerinin % 77'sini kullanmışlardır. Bunun anlamı, Mekke otelleri doluluk oranlarını %40'dan, %140'a çıkartırken, hacıların bu otellerin kapasitelerinin % 100'ünü doldurmalarıdır. Buna uygun olarak, Cidde otelleri için bu oran sadece % 53'tür, yani yaklaşık ya-

(5)RMJM- Draft Master Plan, Mecca, 1971-1991, Western Region Plane, Stage Three; Phose Two, (Jeddah, Saudi Arabia, March, 1973), s.25.

Tablo:11

Otellerde Kalanların, Geliş Biçimlerine
Göre Yüzdesi

Havayolu	: % 52,8
Karayolu	: % 34,9
Denizyolu	: % 12,3

Hacıların konaklama gereksinimi bu alanlarda yüksek yoğunluğu neden olmuştur. Böylece, şehrin geçmişteki gelişmesi cami çevresindeki merkezi alanda olmuş ve aradaki vadiler boyunca ve dağların eteklerinde yer almıştır. Kamu ve özel kurumlara ait açık alanlar çok küçük tutulmuş, caddeler ve avlular dar yapılmıştır. Geleneksel arap mimarisinin temel ögesi olan bu avlular, Mekke'de bu yüzden hiç yaygın değildir. Merkezi alanda evlerle camiler karışmış durumdadırlar, yoğunluğu aynı duvarları paylaşırlar. Ana caddeler, cami alanlarının yanlarından geçer, sık sık cami kapıları bu yollara açılır. Tali yollar, ana yollardan ayrılarak tepelere tırmanır ve bunların çoğu çok diktir. (6)

1955'de yenileştirme projesi başladığında onun temel özelliği, camileri genişletmek ve yeni araç-gereçleri sağlamaktır. Camilerin çevresindeki mülklerin çoğu ya kamulaştırılmış ya da yıkılmıştır. O dönemde bunların sahiplerine ödenen tazminatlar oldukça cömertçe tespit
(6) İbid., s.26.

edilmiştir.

Yenileştirme çalışmaları, şehir merkezlerinde ve varoşlarda gerçekleştirilmiştir. Şehir merkezindeki eski binalar yenileriyle yer değiştirmiştir. Varoşlardaki planlama da daha geniş ve düz caddeler ve yeni kanalizasyonların açılması ve evlerin kendi avlularınca çevrilmesi temel alınmıştır. Haramın yanındaki merkez bölgeyi tercih eden hacılar düşünülerek, bu bölge hacıların yerleşimine açılmıştır. Bu süreç, Mekke nüfusunun şehir civarlarına gitmesine ve konaklamanın merkezde yoğunlaşmasına neden olmuştur. Bu olgu özellikle de, mülklerin kamulaştırılması esnasında cömert istimlâk bedelleri, devlet kontrolünün eksikliği, bina vergilerinin düşüklüğü ve arsa spekülasyonu tarafından teşvik edilmiştir. Bunun sonucunda işletmeler bazı şehir merkezlerinde yeni şubeler açmışlardır. Bu işletmelerin çoğu, şehir merkezlerindeki kuruluşlarından mevsim dışında uzaklaşarak, yalnız mevsim esnasında faaliyet gösterdiler. RJMJ'nin danışmanlarının tahmini, hac dışı sezonda, hacca yönelik işletmelerin faaliyetlerinin sadece %15 dolayında olduğudur.

Bugün islâm mimarisinin en güzel örneklerinden biri olan Haram camii, yeniden genişletilmiş, geniş bir ta-

vaf yolu tarafından çevrilmiş ve bu, camiden dışarıya, dışarıdan camiye olan hareketleri kolaylaştırmıştır. Bu yolun diğer tarafında ve hemen caminin karşısında yeni yüksek apartman ve oteller vardır. Fakat bunların çoğu estetik bir anlayıştan uzak olarak planlanmış, cami ve caminin bulunduğu alanla hiç bir ilişki taşımamaktadır. Geniş neon ışıklarıyla donatılmış bu oteller, dini görevlerini yerine getiren insanları rahatsız etmektedir. Gerçekten de görünüş olarak cami, sadece onu çevreleyen yol tarafından değil, dizayn standartlarındaki farklılık tarafından da tamamen izole edilmiştir.

Mekke'nin merkezinde konaklayan hacılar camiye ancak yürüyerek gidilebilecek bir uzaklığa yerleşmişlerdir. Bu yüzden, altyapı sistemi (su, kanalizasyon ve şehirdeki sirkülasyon) sonuna kadar zorlanmıştır. 1973'de olan çalışmaları yürütülürken merkez alandaki araç trafiği, hac sezonundan haftalarca önce gözardı edilmiştir. Daha sonra, Mekke Trafik Bölümü, hac döneminde araç girişini tamamen yasaklamıştır.

21.2. Hac Alanları

Arafat'ta, bütün hacılar çadırlarda konaklarlar. Bu esnada hacılardan bazıları Mina'da kamp yaparlar veya Mutavvif'lere ait veya onlar tarafından kiralanan binalarda kalırlar. Mekke otellerinin bazıları Mina'da sadece hac günlerinde faaliyet gösteren şubelere sahiptir. Mutavvif'lerin çoğunluğu (% 72.8'i) her yıl aynı kamp alanını kullanırlar. Burada çadır başına kalan insan sayısı 7,2 kişidir. Kamp için kullanılan 90.000 çadırın % 51,4'ü mutavviflere aittir, diğerleri ise kiralanmıştır. Mutavvifler, araç-gereç depolamadan veya daha sonra oluşacak zararlardan kendilerini korumak amacıyla bunları da kiralama yoluna gitmişlerdir. Çünkü depolanan araç-gereçlerin değerlerin % 19 'u bu yüzden kaybolmaktadır. Kaldı ki, bunlar malzemelerini depolayacak yeterli alana da sahip değillerdir.

Mutavvif'ler, Arafat ve Mina'da hacıların kamping sitelerini hazırlamak ve çadırları kurmak amacıyla bölgeye 2-3 erken gitmek zorundadırlar. Kamping siteleri, Hac Bakanlığınca ihtiyaçlarına göre Mutavvif'lere, hotelcilere, özel kuruluşlara, hükümet bölümlerine, bakanlar ve özel ailelere tahsis edilmiştir. Arafat'ın merkez alanı, normalde hükümet için ayrılmıştır ve Kralın, diğer müslüman ülke-

lerden gelen önemli konuklar, bakanlar, hac faaliyeti ile bağlantılı olan hükümet bölümleri için tahsis edilen mekânları içerir. Farklı ülkelerden gelen, sağlık grupları, gezici klinikleri vb. içeren hac misyonlarına da ihtiyacı kadar yer tahsis edilmiştir.

Otelciler ve mutavvifler, kamp yerlerini kendi isteklerine göre planlarlar. Kampların çoğu, çevresi çadır sıralarıyla çevrilmiş ve ortasında araçlar için park yerleri olan avlulardan oluşmuşlardır. Bazıları ise sadece tek sıra çadırdan ibarettir, diğerleri ise birbiri arkasına gelen çift sıralardan oluşmuştur. Kamping sitelerinin çoğu iyi planlanmıştır, bir kısmında ise çadırlar hiçbir yöntem olmaksızın çadırlar rastgele dağıtılmıştır. Belirli bir düzenin olmadığı kamping sitelerinde açık bölümler sadece yaya yolları boyunca oluşturulmuştur. Bazı yerlerde yemek pişirme alanları araçlara çok yakındır ve oldukça ciddi bir yangın tehlikesi söz konusudur.

Mina'daki yabancı hacıların % 76,25'i çadırlarda, % 27,75'i ise konaklama işletmelerinde kalırlar. Mina'daki alanların % 6,77'si binalarca, % 2,68'i mezbahalarca, %4,57'si devletçe işgal edilir, % 85,98'i ise kamping için kullanılmaktadır. Mina'da ki sınırlanmış alanda yapılan kamping,

Arafat'a göre çok daha yoğundur. (7)

2.2 Hacıların Hareketinin Ulaşım Hizmetlerine Etkisi

Bu alandaki en ciddi sorunlardan biri, ulaşımında kapasite kullanım düşüklüğüdür. Özel şahıslar, şirketler tarafından olduğu kadar devlet tarafından sağlanan hizmetler de bunu etkiler.

Önceleri şehir içinde faaliyet gösteren özel otobüsler ve taksilerin kullanımını hacılar yerel halkla paylaşırlardı. Daha sonraları ise hacı ulaştırma şirketlerinin kurulması sağlandı, ve Cidde-Mekke-Medine şehirleri arasında yabancı hacıları ve Arafat-Mina-Muzdalifa-Mekke gibi hac alanları arasında taşıyan Ulaştırma tekeli kuruldu.

22.1. Hacı Ulaştırma Şirketleri

1952'de çıkan kanunla özel kişileri ve şirketlerin şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapması yasaklan-

(7) Arab News, 25-August-1985, Jeddah/Saudi Arabia, s.3

mış ve birtakım esaslara bağlanmıştır. Bu kanuna göre şehirlerarası yolcu taşımak isteyenlerin 20 kişilik en az 80 otobüse sahip olmaları gerekir. Bu sırada sadece 31.07 olan koltuk sayısı 1973'de 122.300'e, 1980'de ise 300.000'e ulaşmıştır. Bu şirketler, hacıların ulaşımı, standartlar, rotalar vb. konularda Otomobil Birliği'nin yönetimi altında işletilir.

Normal olarak, hacılar, geldikten hemen sonra Mutavvif'ın acentası olan vekille buluşurlar ve onlar ihtiyaçlarını birliğe bildirirler. Birlik daha sonra araçları sağlayacak ulaşım şirketleriyle anlaşma imzalar, bu işlemlerin tamamlanmasından sonra hacılar Ümre için Mekke'ye nakledilirler. Mutavvif'ler, hacıların şahsi tercihlerine uygun olarak şehirlerarası yolculuk planını hazırlarlar. Sonra Otomobil Birliğine hareket tarihlerini ve koltuk sayılarını bildirir, bu esnada hiçbir ödeme yapılmaz. Sezon sonunda hesaplar kapanır, her mutavvif kiraladığı koltukların bedelini şirketlere öder.

Ücretler, her nokta için ayrı ayrı belirlenmiş olup, oldukça yüksektir. Fiyatların yüksekliğinden dolayı bu şirketler, fazla kâr elde etmekle suçlanırlar. Fakat bu eliştiriler getirilirken, bu araçların yalnız hac mevsimin-

de kullanılıp, yılın geri kalan kısmını boş geçirdikleri gözardı edilmektedir.

Genellikle her araç yılda ortalama 2000 km. yapar. Araçlar ortalama olarak Mekke ve hac alanları arasında 1,2 gidiş-geliş, Mekke-Medine arasında 1,5 gidiş-geliş, Mekke-Cidde-Medine arasında ise 1,6 gidiş-geliş yaparlar. Kaynakların ne kadar atıl kullandığını gösteren bu kısıtlı kullanımda iki faktör önemli rol oynamaktadır. Bunların ilki, hac sırasında Mekke ve kutsal alanlar arasındaki hareket, dini vecibelerin karmaşılığı ve zaman bakımından sınırlandırılması yüzünden her aracın ekonomik olarak yeterli yolculuk yapamamasıdır. Diğer taraftan mevsimin kısalığı, şehirlerarası yolculukların daha fazla olmasını engellemektedir.

1952'den önce hacıların % 80'ninden fazlası bölgeye deniz yoluyla gelmişlerdir ve Mekke-Cidde-Medine arasında kötü yol şartlarına rağmen araç başına 4 gidiş-geliş yapılmıştır. Eğer bu, halen geçerli olsaydı, bölgedeki çok daha uygun yollarda, yol paraları da düşürülerek, şirketlerin etkinliği arttırılabilirdi. Aslında bugünkü sistem tam da bir tekel değildir, pratikte herhangi bir firma gerekli olan otobüsleri sağlayıp piyasaya rahatlıkla girebilir.

Fakat faaliyette bulunan firmalarının bile sayısının giderek azalması bunun çekici bir ekonomik teşebbüs olmadığını göstermektedir.

22.2 Yol Üstündeki Etkilerin Ölçülmesi

Bölgedeki yollar üzerindeki normal trafik yoğunluğu 1972 yılında hac sezonu dışında (6 ay önceki) verilere göre kaydedilmiştir. Hac mevsimi sırasındaki aynı yollardaki trafik yoğunluğu, hacıların toplam sayısı ve onların araç seçişlerine bağlı olarak değişmektedir.⁽⁸⁾

Bölgeye karayolu ile gelen hacılar, seyahatlerini aynı araçlarla, bölgesel yol sistemi üzerinde yaparlar. Örnekleme araştırmalarına göre bunlar otobüs, pikap, yolcu arabası ve diğerleri olmak üzere sınıflandırılmıştır.

Karayolu ile Hacı Getiren Araçların Tipleri ve Ortalama Doluluk Oranları

Araç Tipleri	Otobüs	Pikap	Binek Araba (özel-Taksi)	Diğerleri
Toplam Hacıların Yüz.	47.60	5.80	33.30	13.30

(8) Ministry of Interior, Instructions on the Movement of Traffic During the Pilgrimage of 1973, (Jeddah, Matbaat Al-Amn Al-am, 1974), s.s.90-100.

Tablo: 12

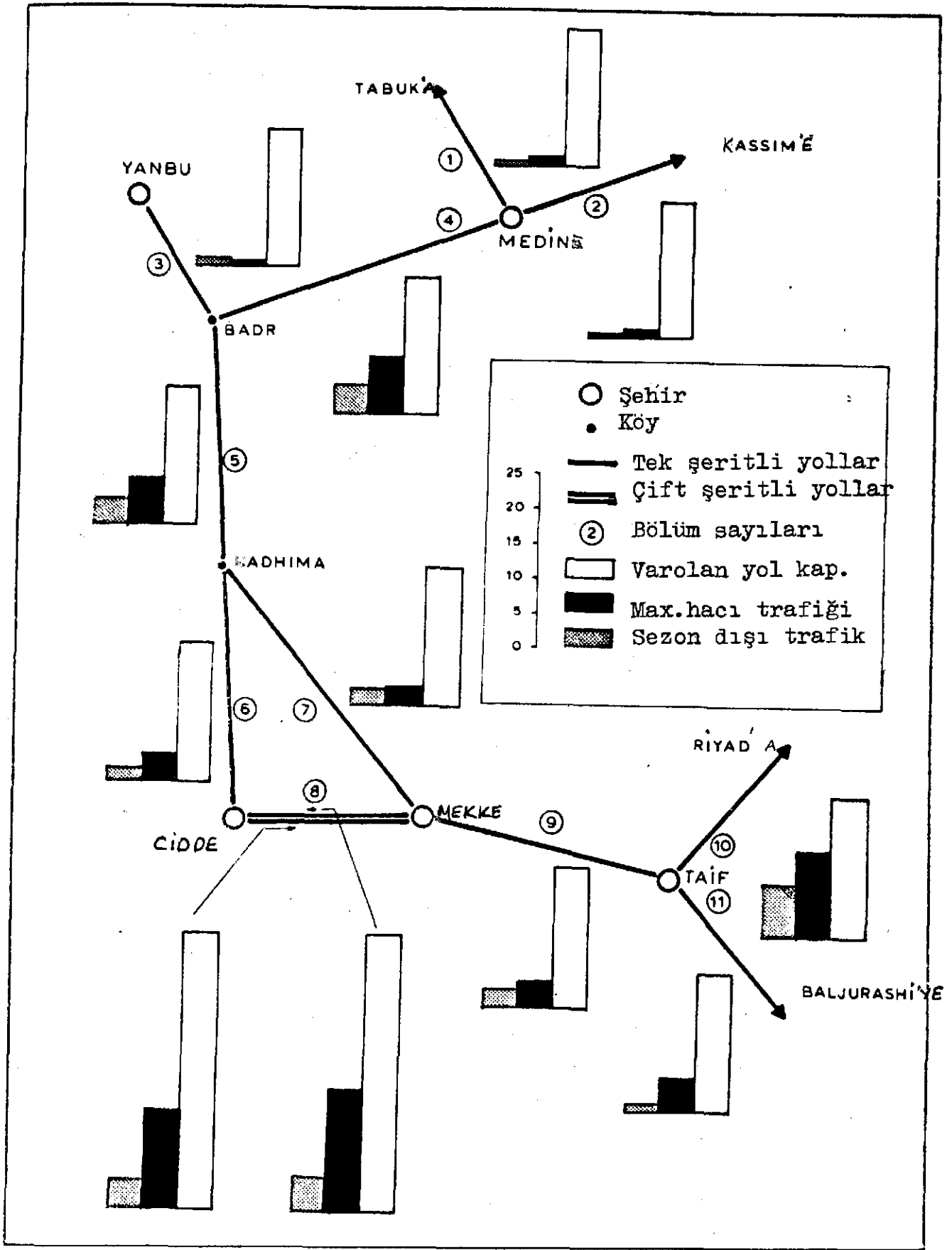
Hacıların Geliş Biçimlerine Göre Şehirlerarası
Ulaşımında Kullanılan Araç Tipleri (Yüzde Olarak)

Geliş Biçimi	Yolcu Arabaları	Otobüs	Pikap	Kamyon	Diğerleri
Hava	14.20	84.80	0.70	-	0.20
Deniz	3.60	95.20	1.20	-	-
Kara	33.30	47.50	5.80	10.00	3.20

Kaynak: Pilgrims Sample Survey, 1973.

Hac sezonunda Taif-Boljurashi yolundaki trafik yoğunluğu Yemen'den ve Güney'den gelen Suudi hacılar yüzünden keskin bir artış göstermektedir. Yanbu-Bedir yolu ise, Yabu'nun bugün hac faaliyetlerinde rolünün olmaması yüzünden trafik hacmi de düşüktür. (Şekil 11)

Mekke ile hac alanları arasındaki yollarda trafiğin yoğunluğu hac ritüelleri ile yakından bağlantılıdır. Zil-Hicce ayınının 8-13 tarihleri arasında 5 günde yapılan hac nedeniyle, 7.günün gece yarısından başlayarak Mekke'nin tüm caddeleri hacıları merkeze taşımak için tek yönlü olarak değiştirilir, tüm trafik yakın çevrelerden camiye doğru akar. Bu şekildeki düzenleme, 12.günün sabahına kadar hacıların



Şekil (11) Hac öncesi ve hac döneminde bölgesel yollardaki trafik hacmi

Mekke'den Arafat'a hareketlerini kolaylaştırır. Trafiği taşımak için bu yollar tek yönde iki şeritlidir. İngiliz standartlarına göre her şeridin kapasitesi saat başına 1000 araçtır. Fakat pik saatlerde bütün yollarda bu kapasiteler aşılmaktadır.

2.3. Diğer Hizmetler Üzerindeki Etkisi

23.1. Sağlık Hizmetleri

Hac mevsimi sırasında Mekke, Medine ve Cidde'deki devlet hastanelerindeki tıp personeli, ülkenin diğer bölgelerinden transfer edilerek % 30- % 50 arasında arttırılır. Bunun yanısıra gezici klinikler şehirlerarası yollarda dolaşarak hizmet verir. Buna ek olarak, birçok ülke kendi sağlık ekiplerini göndererek, sağlık hizmetlerine katkıda bulunurlar.

Mekke'de tam donanıma sahip 7, Mina'da 3 hastane ve kutsal yörelerdeki 13 sağlık merkezi, acil servisleri ve yoğun bakım üniteleri ile hizmet vermektedir. Kutsal yörelerdeki hastanelerdeki yatak sayısı 3500'e ulaşmıştır. Arafat'ta da 14 tane sağlık merkezinin yanısıra, güneş

kamplarına karşı donanımlı gezici sağlık merkezleri bulunmaktadır. Muzdalifa da 6 sağlık merkezi, Mina'da ise 3 genel hastane ve gezici hastane yer almaktadır.

Yine bu bölgelerde telsiz haberleşmesinin tüm olanakları ile donatılan 75 ilkyardım merkezi bulunmaktadır, bunların 16'sı Mekke'de, 19'u Mina'da, 5'i Muzdalifa'da 11'i Arafat'ta, 23'ü ise hükümet komplekslerindedir.⁽⁹⁾

23.2. Enerji ve Su Tedariki

Şehirlerin hacda oynadıkları rollere göre hac, su ve enerji tedarikini çeşitli şekillerde etkiler.

Örneğin Mekke'de su ve elektrik talebinde artış yaz ve hac mevsimlerinde görülür. Mekke'deki hac faaliyetlerin en yoğun olduğu zamanlarda keskin bir yükselik göze çarpar. Yaz döneminde ise daha uzun bir süreye yayılmış, daha yavaş iniş-çıkışlar görülür. Yazın % 20 daha yüksek olan su ihtiyacı, hac zamanında ise normal zamandan % 200 daha yüksektir. Burada su tüketimi kişi başına 66 lt. ola-

(9) Arab News, 5.August.1985, "Medical Service during the Pilgrimage", s.2.

rak tahmin edilmektedir. Fakat Mekke'deki su kaynaklarının yetersizliği su ihtiyacı yüzünden komşu tarımsal alanlardan karşılanır. Şehirde tüketilen suyun büyük bölümü Mekke'den 20 km. ötedeki vadideki pınarlardan karşılanır.

Mekke'ye göre su temini açısından daha şanslı olan Medine'de ise su ihtiyacı civardaki yeraltı su kaynaklarından karşılanır. Kişi başına günde 133 lt. ulaşan su tüketimiyle Mekke'den çok daha iyi durumdadır. Medine'nin ziyaretinin hac için gerekli olmamasına rağmen yabancı hacıların % 41'i hactan önce, % 53,3'ü hactan sonra Medine'ye gelirler. Hacıların yalnızca %4,7'si Medine'yi ziyaret etmezler. İşte bu yüzden Medine'de su ihtiyacı normal zamana göre sadece % 30 oranında bir artış gösterir.

Cidde ise hactan nispeten daha az etkilenen bir şehirdir, bunda 3 faktör rol oynar. İlki, Cidde'nin büyüklüğü ve ülke içindeki en önemli şehir olmasıdır. İkinci olarak, faaliyetlerin tüm yıl boyunca yoğun olmasıdır. Son faktör ise elektrik ve su ihtiyaçlarının doğrudan doğruya hac ile ilgili olmamasıdır.

Elektrik ihtiyacı ise tüm şehirler için özel şirketler ve deniz suyunu arıtma tesislerinden karşılanır. Hac mevsiminde Mekke'deki elektrik talebi, normal zamana oranla %80 artış gösterir. Bu oran Medine'de ise %56'dır.

3. Haccın Yarattığı Ekonomik Etkiler

Haccın bölgedeki ekonomik etkileri, mallara ve hizmetlere olan talebin, hac mevsimi sırasında büyük ölçüde yükselmesi ve bölgedeki her sektörde dolaylı ve dolaysız etkiler yaratması şeklindedir. Genel ekonomi açısından, hacıların dini görevleri nedeniyle yaptıkları seyahat ve çeşitli ihtiyaçlarını karşılanması nedeniyle yaptıkları harcamalar oldukça büyük bir meblağ tutmaktadır. Bu harcamalar yoluyla döviz kaynaklarının artması, ülkenin ödemeler dengesine ek bir katkıda bulunur. İkinci olarak, bölgedeki satın alma gücü artışları bir yandan talebi uyararak bölgede arz edilen mal ve hizmetlerin miktarını arttırırken öte yandan da bu mal ve hizmetlerin üretiminde kullanılan işgücünün de istihdamını yükseltir. Eldeki veriler bize, sadece resmi olarak deklara edilen paramiktarlarını vermektedir. Gerçekte ise hacıların harcamaları, resmi kaynaklarda görünmemesine rağmen çok büyük bir meblağa ulaşmaktadır.

Bölge ekonomisi üzerindeki hac harcamalarının etkisi, doğrudan ve uyarılmış etkiler olarak ikiye ayrılabilir. Doğrudan etki, büyük ölçüde varoluşu, hacca bağlı en-

düstrilerin ürettikleri ürünlere olan talebin artması şeklindedir. Bunlar arasında Mutavvif'lerin çadır imalatı, satışı ve kiralamaları şeklindeki faaliyetler, çeşitli hediyelik eşya üreten imalat sanayii, diğer küçük ölçekli firmalar ve yolcu taşıma şirketleridir. Özellikle son 20 yıl içinde, bu faal biçimlerine oteller, restoranlar, kiralık ev ve daireler ile şehir içi ulaşım şirketleri de katılmıştır. Haccın uyarılmış etkisi ise hac faaliyetlerinin dolaylı olarak diğer endüstrilerin mal ve hizmetlerine talep yaratması şeklindedir. Özellikle, inşaat sanayi ve mobilya imalat sanayilerinin kapasitelerindeki genişlemeler buna örnek olarak gösterilebilir.

Suudi Arabistan'ın gümrük vergilerinin çok düşük olması, hac dolayısıyla yapılan harcamaları da önemli ölçüde etkilemektedir. Diğer yandan Suudi Arabistan'ın petrol gelirleri yüzünden elde ettiği yüksek döviz girdileri de, yukarıda belirttiğimiz etkiyle bağlantılı olarak hemen hemen dünyanın her tarafından çok çeşitli malların ithalini de mümkün kılmaktadır. Hacıların bütçelerinin büyük kısmı, ülke içinde imal edilen hediyelik eşyalar yanında, büyük ölçüde ithal edilen çeşitli mallara ayrılmaktadır. Özellikle elektronik eşyalar, kozmetik ve tekstil ürünleri, bunlar içinde sayılabilir.

3.1 Gelirler

Hac gelirlerinin genel ekonomi içindeki payının hesaplanmasında önemli güçlükler söz konusudur. Bu güçlükler; Suudi Arabistan'ın hac gibi İslâm dininin, önemli bir unsurunu bir ekonomik kategori olarak gelir-gider şeklinde ortaya koymaktan kaçınmalarından ötürüdür. Bu yüzden haccın bölgedeki ekonomik etkilerinin gerçekçi bir şekilde analiz edilmesi mümkün olmamaktadır. Dolayısıyla böyle bir çalışma, eldeki kısıtlı verilerden yola çıkarak yürütülmek zorundadır. Bizim, burada büyük ölçüde yararlandığımız kaynaklardan biri de bu kısıtlamalar altında örnekleme metoduyla yapılmış bir araştırmadır.

1973 yılında yapılan araştırma sonuçlarına göre, hac gelirleri konusunda çeşitli sektörlerin payları ve devlete yapılan zorunlu ödemelerin miktarına kısaca değinelim. Suudi Arabistan'a gelmeden önce bütün hacılar 63 SR ödemek zorundadırlar. Bunun toplam miktarı, (645.000 hacı için) 4.064.646 SR idi. Deniz ve kara yolu ile gelen hacılar, Cidde'deki geçici yerleşim bölgesinde adam başına 12,5 SR öderler, havayoluyla gelenler ise 40 SR ödemekteydiler. 1973 yılı için tüm bu hizmetler için ödenen toplam miktar 18.972.323 SR'ydı.

Mutavvif'lerin sağladığı konaklama ve çadır hizmetlerinden elde ettikleri toplam gelir 33.866.384 SR'dır. Toplam 70.352 oda ve 84.609 çadırdan 1006 mutavvif ve 10.530 yardımcının toplam kazançları 82.364.880 SR'dır. Çadırlar yerel olarak üretilmektedirler ve mülklerin sahipliği genel olarak yerel halka aittir. Yerel işçiliği kullanan inşaat sanayine bağlı olarak inşaat gereçlerinin önemli parçaları (çelik konstrüksiyonlar vb.) yerel olarak üretilir.

Ulaşım hizmetleri açısından, hacıların Mekke-Medine ve Cidde arasındaki seyahatlerinde ulaşım şirketleri önemli miktarlarda gelir elde etmişlerdir. Hacıların şehirler ve hac alanları arasında kullandıkları araçlarla ilgili anket sonunda bunların toplam harcamalarının yaklaşık 88.167.596 SR olduğu hesaplanmıştır. Bu şirketler, ülkede üretilen petrolü kullanmakta ve teknisyen, şöfor veya memur olarak yerel işgücünü istihdam etmektedirler. Fakat, bu araçların yedek parçaları dışarıdan ithal edilmektedir.

Otel endüstrisinin toplam hasılası ise 85.793.603 SR'dır. Toplam miktar, otel sahipleri kârları, çalışanlara ödenen ücret ve maaşlar, otellerin çeşitli mal alımlarına ve devlete ödenen vergilere ayrıştırılabilir. Otel endüst-

risinde toplam harcamanın ekonomik etkisi, bölge dışındaki otel sahiplerine giden transfer ödemelerinin kârların hangi miktarını oluşturduğunu, ücret ve maaşların ne kadarının yabancı işçilere ödendiğini, yerel alımları içindeki ithalatın büyüklüğüne bağlıdır.

Restaurantlar ve kafeler, ikinci en büyük gelir elde eden işletmelerdir. Toplam miktar olarak yaklaşık 131.200.627 SR olduğu hesaplanmıştır. Bu miktarda işletme sahipleri kârları, işçilere ödenen ücret ve maaşlar, yerel olarak satın alınan taze meyve, sebze ve etlerin fiyatlarına bağlı olarak yapılan harcamalardan, amortisman giderleri ile devlete ödenen vergilerden ibarettir. Benzer şekilde bu tip harcamaların bölge ekonomisi üzerindeki etkisi açısından satın alınan mallar içindeki ithalat miktarı önemli bir unsur teşkil eder. Örneğin bölgeye ithal edilen çay, kahve, şeker ve diğer gıda maddelerine bağlı olup, gözönünde tutulmalıdır. Taze gıda maddelerinden sigaraya kadar tüm tüketim mallarını içeren tüketici harcamaları 117.868.858 SR'dir.

Hacıların harcamalarının son kategorisi çoğunlukla dini harcamalar ve bağışlardır. Araştırmaya göre, bu kategori içindeki en büyük kısmı 31.123.577 SR ile dini harca-

malardır. Ortalama fiyatı 67 SR ile olan 400.000 kurban kesimidir.

Hacıların toplam harcama miktarınının 728. milyon SR olduğu tahmin edilmektedir. Buna Cidde'deki konaklama masrafları ve onların kendi ülkelerine dönmeden önce ödedikleri çeşitli miktarlar dahil değildir. Hacıların harcamalarının geri kalan kısmını oluşturan 557.825.776 SR ise aşağıdaki tablo da görülen tüketim alanlarına dağılmıştır(10)

Tablo:13

Hacı Harcamalarının Dağılımı

<u>Tüketim Alanları</u>	<u>Harcamalar</u>	<u>Toplam Harcama İçindeki Oranı</u>
Hediyelik eşyalar	132.931.400 SR	% 23.68
Şehir içi ulaşım	46.968.929 SR	% 8.43
Hoteller	85.793.603 SR	% 15.38
Lokanta ve Kafeler	131.200.620 SR	% 23.52
Tüketim malları	117.868.858 SR	% 21.13
Diğer Harcamalar	43.845.105 SR	% 7.86

(10) Salâh İbn-Abdullah, "Planning of the Pilgrimage Region," University of Sheffield, England, 1973, s.s.290-296.

31.1. 1984 Yılı Hac Gelirlerinin Hesaplanması

Hac ve Evkaf Bakanlığınca 1984 yılı için, gelen hacılarca ödenecek para miktarları saptanarak, Hac talimatnamesinde belirtilmiştir. (11) Buna göre,

Havayolu ile gelen hacılar toplam 524 SR ödemek zorundadırlar. Bu miktar, Cidde'de konaklama ücreti olarak 80 SR Tavaflık müesseseleri ücreti olarak 294 SR, Arafat ve Mina'daki çadır ücreti (elektrik, su, temizlik dahil) 150 SR'nin toplamından ibarettir.

Karayolu ile gelen hacılar ise toplam 444 SR ödemek zorundadırlar. Bu miktar, Tavaflık müesseselerine ödenen 294 SR ve Arafat, Mina'daki çadırların ücreti olan 150 SR'nin toplamından ibarettir.

Şehirlerarası ve kutsal yerlere ulaşım ücretleri di yine Bakanlıkça saptanmıştır. Buna göre;

1. Normal otobüslerle (soğutmasız) için: 345 SR
Cidde, Medine, Mekke veya ters istikamet:172.5SR

(11) Suudi Arabistan Krallığı, Hac ve Evkaf Bakanlığı Büro, 1405H-1984M. yılı için Hac Talimatları, Bölüm:2, s.s.10-11

Yanbu, Medine, Mekke veya ters istikamet:173 SR
Mekke, Arafat, Muzdalifa, Mina, Mekke:150 SR
Cidde, Mekke veya ters istikamet: 22,5 SR

2. Konforlu otobüsler için: 435 SR

Cidde, Medine, Mekke veya ters istikamet:225 SR
Mekke, Arafat, Muzdalifa, Mina, Mekke: 180 SR
Cidde, Mekke veya ters istikamet: 30 SR

3. GMC minibüs veya küçük arabalar için 480 SR

Cidde, Medine, Mekke veya ters istikamet:260 SR
Mekke, Muzdalifa, Mina, Mekke: 180 SR
Cidde, Mekke veya ters istikamet: 40 SR

ödenmek zorundadır.

Elimizdeki tek resmi veriler olan bu ücret tarifelerinden yola çıkarak, aşağıda olduğu gibi bir hesaplama yapabiliriz.

Havayolu ile gelen hacıların ödemek zorunda oldukları miktar: 524 SR

Havayolu ile gelen hacı sayısı: 698.223

Havayolu ile gelen hacıların ödedikleri toplam miktar: 365.867.280 SR.

Karayolu ile gelen hacıların ödemek zorunda oldukları miktar: 444 SR

Karayolu ile gelen yabancı hacılar ve yerli hacılar toplamı: 966.255

Toplam miktar: 429.015.000 SR

Şehir içi ulaşımda kullanılan araç ücretlerinin ortalamasını alırsak;

Toplam hacı sayısı : 1.664.478

Ortalama araç ücreti: 420 SR

Toplam: 699.081.600 SR'dir.

Sonuç olarak, devletin hac dolayısıyla elde ettiği toplam miktar: 1.493.883.880 SR'dir.

311.1 Hac Gelirlerinin Gayri Safi Milli Hasıla
İçindeki Payı

Suudi Arabistan'ın GSMH'sı 1973 yılından 1980 yılına kadar çok hızlı bir biçimde artmıştır. GSMH içinde en büyük yeri tutan petrol gelirlerine bağlı olarak 1981 yılına kadar istikrarlı bir şekilde artan GSMH, bu yıldan başlayarak petrol gelirlerindeki düşmeyle birlikte hızla azalmaya başlamıştır.

Tablo: 14

Suudi Arabistan'ın GSMH'si (Milyar SR olarak)

1977	207.72
1978	227.18
1979	246.18
1980	390.55
1981	532.75
1982	526.54
1983	381.94
1984	316.94

Kaynak: Financial Statistical Year Book, 1983.

1973'de yapılan araştırmada, hacılar tarafından ilk girişte ödenmesi görünülü miktar ile ulaştırma şirketlerine ödenen para toplam 107.139.831 SR olarak belirtilmiştir. 1973 yılında ise ulaşılan GSMH, 30.09 milyar SR'dir. Bu verilere dayanarak, aynı yılda hac gelirlerinin GSMH içindeki payının %0,35 olduğunu söyleyebiliriz.

1984 yılında ise belirlenebilen hac gelirlerinin GSMH içindeki payı %0,47 olmuştur. Hac gelirlerinin GSMH içindeki payında görülen bu artış hac gelirlerindeki artışın yanısıra, GSMH'nin da düşmesinden de kaynaklanmaktadır. Buna örnek olarak, 1982'den bu yana pek değişmeyen hac gelirlerinin aynı yılın GSMH'sı içindeki payının %2,8 oluşunu gösterebiliriz. GSMH'nin düşüşü, hac gelirlerinin bunun içinde yüksek görünmesini de beraberinde getirmektedir.

331.2. İhracat Gelirlerine Göre Payı

Suudi Arabistan'ın ihracat gelirleri GSMH'da olduğu gibi bir gelişim göstermektedir. 1970'li yıllardan başlayarak 1981 yılına kadar sürekli artan ihracat gelirleri -ki buna petrol gelirleri olarak da niteleyebiliriz- bu yıldan itibaren düşmeye başlamıştır. ()

MEED (The Middle East's Business Weekly), 39 (18-January 1986) "Saudi Arabia, the worst is over", 6.5

Tablo: 15

Suudi Arabistan'ın İhracat Gelirleri
(Milyon SR ile)

1977	140.32
1978	148.76
1979	147.24
1980	258.49
1981	368.43
1982	354.92
1983	223.41
1984	111.4

Kaynak: Ministry of Finance and National Economy,
Central Depof Statistics (Foreign Trade
Statistics Yearbooks)

1973'deki hac gelirlerinin ihracat gelirlerine göre payı %3,5'tir.

1984 yılında ise hac gelirlerinin ihracat gelirlerine göre payı % 1,3'e yükselmiştir.(Oysa aynı gelirler 1982 yılında ihracat gelirlerine göre %4,2'lik bir paya sahiptir.) Bu pay, ihracat gelirlerindeki düşüğe paralel olarak artış göstermektedir.

311.3. Hac Gelirlerinin Bütçe İçindeki Petrol
Gelirlerine Göre Oranı

Tablo: 16

Suudi Arabistan'ın Petrol Gelirleri
(Milyon SR)

1977	121.91
1978	114.042
1979	115.078
1980	189.295
1981	319.305
1982	328.594
1983	186.006
1984	128.109

Kaynak: Ministry of Finance and National Economy
Central Department of Statistics.

Tablo'dan da görülebileceği gibi 1981 ve 1982 yıllarında doruğa çıkan petrol gelirleri omu takip eden yıllarda çok büyük bir düşüş göstermeye başlamıştır.

Hac gelirlerinin petrol gelirlerine göre oranı 1984'de %1,1'dir. 1982 yılında ise gelirlerin sabit olduğu varsayılırsa bu oran %0,45'e düşecektir.

331.4. Hac Gelirlerinin Bütçe İçinde Petrol
Dışı Gelirlere Göre Payı

Tablo:17

Suudi Arabistan'ın Petrol Dışı Gelirleri
(Milyon SR)

1977	14.766
1978	16.617
1979	16.427
1980	21.901
1981	28.795
1982	39.412
1983	60.176
1984	62.644

Kaynak: Ministry of Finance and National Economy,

Suudi Arabistan'ın petrol gelirlerindeki düşüşün tersine son iki yılda petrol dışı gelirlerde önemli bir artış göze çarpmakta ve burada hac gelirlerinin payı %2,2 olmaktadır.

311.5. Hac Gelirlerinin Cari İşlemler
Dengesine Katkısı

Tablo:18

Suudi Arabistan'ın Cari İşlemler Fazlası

1977	77.62
1978	49.25
1979	39.76
1980	126.14
1981	210.97
1982	167.17
1983	34.73
1984	7.2

Kaynak: SAMA Statistical Summary, 1985.

Cari işlemler fazlasında düşüşün hızlanması nedeniyle hac gelirlerinin de caridışlemler dengesine katkısı % 20'ye ulaşmıştır.

A. TÜRKİYE AÇISINDAN YERİ VE ÖNEMİ

1. Giden Hacılar

Türkiye'den giden hacılar, 1979 yılına dek hiç bir organize hareket içinde olmaksızın Suudi Arabistan'a ulaştıklarından dolayı, bundan önceki yıllara ait kesin istatistikler bulunmayıp, yaklaşık değerler kullanılmak zorunda kalınmıştır. Ancak 1979 yılında hacın Diyanet İşleri Başkanlığınca organize edilmesi sayesinde düzenli istatistikler tutulmaya başlanmıştır.

1979 öncesi verilere ilk göz atışımızda, 1974 yılına kadar olağanüstü bir durumla karşılaşmadığımız halde 1974 yılında bir anda 106.045'e fırlayan Türk hacı sayısı ve genel hacı sayısının %11'ini Türk hacılarının oluşturması çok ilginç ve çarpıcı bir halde karşımıza çıkmaktadır. 1971'den 1974'e kadar küçük artışlarla yükselen hac sayısının aniden bu denli yükseklerle tırmanması ve 1976 yılına kadar artarak 137.291'e, tüm hacılar içindeki oranlarını da % 19'a kadar yükseltmeleri ise şimdiye dek hiç rastlanmamış bir husustur. 1976'dan itibaren düşmeye başlayan hacı sayısı 1979'a kadar 15.177'ye inmiş ve 1971

yılındaki haline yeniden kavuşmuştur. 1979'dan bu yana ise düzenli olarak yükselen Türk hacı sayısı nispeten istikrarlı bir yapı görünümü sunmaktadır.

1982 yılında, 1979'dan bu yana en yüksek seviyeye ulaşan hacı sayısı bu yılı takiben, Suudi Arabistan'a gelen hacı sayısındaki düşüşle eş zamanlı olarak azalmaya başlamıştır. Bu düşüşte rol oynayan en önemli faktör ise, Türk parasının Suudi Riyaline göre değerinin düşmesi ve buna bağlı olarak hacca gidiş ücretinin her geçen yıl biraz daha yükselmesidir.

Tablo: 19

Türk Hacılarının Yıllara Göre Dağılımı

Yıllar	Türk Hacı Sayısı ^(x)	Türkiye'den Giden Hacı Sayısı
1971	13 589	
1972	20 155	
1973	27 235	
1974	106 045	
1975	136 115	
1976	137 291	
1977	91 497	
1978	29 669	
1979	15 177	10 805
1980	29 000	26 150
1981	37 042	30 470
1982	40 000	37 587
1983	38 000	35 855
1984	33 000	30 450
1985	40 000	33 728

Kaynak: Diyanet İşleri Başkanlığı, Hac Bürosu

(x) Dışarıdan giden Türk hacıları da dahildir.

Tablo:20

Türk Hacılarının Tüm Hacılar İçindeki
Oranları

Yıllar	Tüm Hacı	Türk Hacı	Oran
1971	479.339	13.589	% 2,8
1972	645.182	20.155	% 3,1
1973	607.755	27.235	% 4,4
1974	918.777	106.045	% 11
1975	894.573	136.115	% 15
1976	719.040	137.291	% 19
1977	739.319	91.497	% 12
1978	830.236	29.669	% 3,5
1979	862.520	15.117	% 1,7
1980	812.892	29.000	% 3,5
1981	879.368	37.042	% 4,2
1982	853.555	40.000	% 4,6
1983	1.003.911	38.000	% 3,7
1984	919.671	33.000	% 3,5
1985	851.761	40.000	% 4,6

Kaynak: Diyanet İşleri Başkanlığı, Hac
Bürosu

1.1 Ulaşım Biçimlerine Göre

Türkiye'den giden hacı istatistiklerine bakıldığında gözümüze çarpan en ilginç nokta, ulaşım tipleri içinde denizyollarının hiç yer almayışıdır. Suudi Arabistan'a gelen hacılarca gittikçe düşen oranlarda (1985'de %5) olsa kullanılan denizyolu, Türk hacılarınca şimdiye dek hiç değerlendirilmemiştir.

Göze çarpan ikinci bir önemli nokta da, kara ve hava yolu açısından genel hacı ulaşım tipleri ile Türkiye'den giden hacıların kullandıkları arasında, oransal olarak çok büyük ayrılığın bulunmasıdır. Genelde hacıların en çok kullandığı ulaşım tipi havayolu iken, bu durum Türkiye'de karayolu lehine dönmüştür.

Suudi Arabistan'a havayolu ile gelen hacıların oranı yıldan yıla artarak 1985'de %76'ya ulaşırken, Türkiye'de ise bu oran %7'de kalmıştır. Daha önceki yıllara ait veri eksikliğinden dolayı 1981'den bu yana, saptayabildiğimiz kadarıyla yıllara göre % 8 ile % 6 arasında çok küçük oynamalar görülmüş ve hiçbir artış belirtisine rastlanamamıştır. Oysa genelde, hacılar tarafından havayolu gittikçe

artan oranlarda tercih edilmekte ve yakın gelecekte tüm hacıların tamamının havayolu ile taşınması tahmin edilmekte ve artış bu yönde yorumlanmaktadır.

Türkiye'den giden hacıların ulaşım biçimlerinde karayolunun ağırlıklı olması bir diğer önemli özelliktir. Çeşitli ülkelerden S.A'a gelen hacıların karayolunun kullanım oranı yıldan yıla düşmüş ve 1985 yılında %23'e inmiştir. Oysa Türkiye'den giden hacıların %93'ü ise karayolunu tercih etmektedirler. Genel görünümünden oldukça uzak olan bu durum, tamamiyle Türkiye'ye özgüdür.

Hacıların ulaşım tiplerini belirleyen en önemli etken şüphesiz ülkelerinin coğrafi konumlarıdır. Bu açıdan bakıldığında diğer Arap ülkelerine göre oldukça uzakta yer alan Türkiye'de ilk bakışta havayolunun öncelikli olması gerektiği söylenebilir. Fakat, hac için özel olarak organize edilmiş, tüm ihtiyaçların hesaba katıldığı turlar ve bunların ekonomik açıdan daha kolay erişilebilir oluşu, bizce karayolunun öncelikli olmasına neden olmuştur.

Tablo:21

Hacıların Ulaşım Biçimlerine Göre Dağılımı

Yıllar	Kara	Hava	Toplam
1979	8363	2442	10 805
1980	22 541	3609	25 150
1981	27 816	2654	30 470
1982	35 381	2206	37 587
1983	33 692	2163	35 855
1984	28 659	1791	30 450
1985	31 549	2179	33 728

Tablo: 22

Hacıların Ulaşım Biçimlerini Kullanım Oranları

Yıllar	Kara	Hava
1979	% 77	% 23
1980	% 86	% 14
1981	% 91	% 9
1982	% 94	% 6
1983	% 93	% 7
1984	% 94	% 6
1985	% 93	% 7

Kaynak: Diyanet İşleri Başkanlığı, Hac Bürosu.

1.2 İllere Göre

Türkiye'den giden hacıların illere göre dağılımının tespiti için 1981, 1982 ve 1983 yıllarında istatistikler yapılmıştır. Bunlara göz gezdirdiğimizde en çok hacı gönderen şehrimizin, en büyük nüfusu barındıran İstanbul olduğunu görürüz. Bunu takiben Ankara ve Konya gelmektedir. Yine büyük şehirlerimizden olan İzmir ve Adana ise bu şehirleri oldukça geriden izlemektedir.

En az hacı gönderen ilimiz ise Tunceli'dir. Bunu takiben Artvin, Muş ve Ağrı gelmektedir. Bu şehirlerimizde nüfus azlığının yanı sıra mezhep farklılıkları da hacı sayısının az olmasına neden olmaktadır.

İllere göre ulaşım biçimlerine bakıldığında ise gözümüze çarpan ilk unsur, büyük şehirlerimizde havayolunun kullanım oranının diğer şehirlere oranla daha yüksek olduğu ve özellikle de İstanbul'da bu oranın %40 dolaylarında seyrettiğidir. Bu özelliğiyle de sadece İstanbul'dan havayoluyla giden hacılar, havayolunu kullanan tüm hacıların % 30'unu oluşturmaktadır. Havayoluyla giden hacılarda ikinci olarak Ankara ve üçüncü olarak da İzmir gelmektedir. Ençok hacı gönderen üçüncü ilimiz olan Konya ise bu sıralamada sonlara

doğru yer almaktadır. Özellikle de doğu illerimizde havayolu kullanım oranı çok düşük düzeylerde kalmakta ve adeta sadece karayolu kullanılmaktadır.

Tablo:23

Hacıların İllere Göre Dağılımı

İller	1981	1982	1983
Adana	466	640	489
Adıyaman	46	80	91
Afyon	741	883	820
Ağrı	42	37	75
Amasya	196	284	274
Ankara	2605	2969	2867
Antalya	245	298	350
Artvin	45	53	56
Aydın	259	351	355
Balıkesir	797	906	879
Bilecik	230	205	211
Bingöl	79	90	42
Bitlis	23	86	101
Bolu	460	642	621
Burdur	176	211	234
Bursa	1543	1906	1834
Çanakkale	293	376	417
Çankırı	194	192	176
Çorum	439	614	552
Denizli	485	523	601
Diyarbakır	320	452	318
Edirne	125	89	89
Elazığ	231	238	216
Erzincan	205	284	253
Erzurum	409	520	525
Eskişehir	834	780	705
Gaziantep	437	598	501
Giresun	169	265	219
Gümüşhane	189	231	334

İller	1981	1982	1983
Hakkari	24	94	50
Hatay	297	501	436
Isparta	352	424	347
İçel	373	398	396
İstanbul	3130	4245	4486
İzmir	738	808	863
Kars	115	151	178
Kastamonu	243	334	273
Kayseri	1220	886	1063
Kırklareli	99	144	113
Kırşehir	161	255	399
Kocaeli	663	880	622
Konya	2269	2455	2125
Kütahya	1185	1313	1291
Malatya	211	365	342
Manisa	622	879	940
Maraş	285	442	397
Mardin	185	620	392
Muğla	81	91	113
Muş	42	44	98
Nevşehir	339	351	484
Niğde	359	508	552
Ordu	297	346	224
Rize	144	266	297
Sakarya	767	846	709
Samsun	651	917	820
Siirt	86	137	85
Sinop	85	136	87
Sivas	445	382	436
Tekirdağ	147	159	170

İller	1981	1982	1983
Tokat	340	482	565
Trabzon	697	736	755
Tunceli	1	-	1
Urfa	272	472	374
Uşak	213	293	223
Van	110	119	161
Yozgat	464	551	536
Zonguldak	290	754	842
Toplam:	30 470	37 587	35 855

Kaynak: Diyanet İşleri Başkanlığı, 1981, 1982
1983 Yılı Hac Raporları.

1.3. Cinsiyete Göre

Hacıların cinsiyetlerine ilişkin istatistiklere baktığımızda ilk göze çarpan husus, kadınların sayısının, dolayısıyla erkek hacılara göre oranlarının her yıl biraz daha yükselmesi ve yarıya yakın (%41) bir orana ulaşmasıdır. Bu da bize hacıların genellikle eşleriyle birlikte gittikleri şeklinde değerlendirme imkânı sağlamaktadır.

Arabistan'a gelen tüm hacılar içinde yaklaşık 1/3 olan kadın oranının Türkiye'de biraz daha yüksek oluşu da yine ülkemize özgü bir durumdur.

İllere göre cinsiyet dağılımına baktığımızda ise büyük şehirlerimizde kadın oranının % 50'ye yakın olduğunu rahatlıkla görebiliriz. Bu sıralamada en yüksek oranlarla ilk olarak İstanbul, daha sonra sırasıyla Konya, İzmir ve Ankara gelmektedir. Yine tahmin edilebileceği gibi Ege ve Güney illerimizde kadın-erkek oranı genel orana yakın veya onu biraz aşmış olduğu halde, doğu illerimizde yer yer % 90'a ulaşan erkek oranı ile karşılaşılmaktadır.

Tablo: 24

İllere Göre Cinsiyet Dağılımı

İller	1981		1984	
	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek
Adana	133	333	198	303
Adıyaman	15	31	29	51
Afyon	358	383	291	296
Ağrı	2	40	3	38
Amasya	62	134	55	125
Ankara	1127	1478	891	1355
Antalya	100	145	125	173
Artvin	3	42	4	51
Aydın	79	180	117	171
Balıkesir	293	504	297	399
Bilecik	83	147	53	76
Bingöl	5	74	6	28
Bitlis	5	18	6	24
Bolu	180	280	203	299
Burdur	87	89	68	97
Bursa	648	895	738	893
Çanakkale	122	171	139	190
Çankırı	60	134	50	111
Çorum	116	323	146	306
Denizli	218	267	214	243
Diyarbakır	68	252	51	119
Edirne	42	83	38	58
Elazığ	50	181	21	79
Erzincan	59	146	44	120
Erzurum	70	339	67	302
Eskişehir	350	484	244	280

İller	1981		1984	
	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek
Gaziantep	165	272	229	314
Giresun	31	138	39	146
Gümüşhane	23	166	66	237
Hakkari	2	22	2	27
Hatay	97	200	170	242
Isparta	167	185	119	123
İçel	132	241	118	161
İstanbul	1156	1974	1692	2347
İzmir	288	450	322	404
Kars	17	98	29	110
Kastamonu	68	175	70	137
Kayseri	508	712	431	582
Kırklareli	27	72	34	74
Kırşehir	35	126	94	212
Kocaeli	207	456	138	276
Konya	1034	1235	1230	1434
Kütahya	540	645	413	458
Malatya	61	150	79	164
Manisa	248	374	324	389
Maraş	93	192	138	227
Mardin	48	137	56	115
Muğla	20	61	22	45
Muş	7	35	-	30
Nevşehir	119	220	179	234
Niğde	120	239	144	222
Ordu	54	243	50	170
Rize	12	132	26	255
Sakarya	274	493	287	440
Samsun	130	521	188	438
Siirt	21	65	33	58
Sinop	12	73	9	62

İller	1981		1984	
	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek
Sivas	120	325	129	254
Tekirdağ	52	95	79	117
Tokat	108	232	151	285
Trabzon	147	550	208	527
Tunceli	-	1	-	-
Urfa	85	187	124	197
Uşak	65	148	144	131
Van	20	90	19	105
Yozgat	100	364	116	263
Zonguldak	170	120	115	337
Toplam:	10 879	19 591	11 914	18 536

Kaynak: Diyanet İşleri Başkanlığı, 1981, 1984
Yılları Hac Raporu.

Tablo:25

Cinsiyetlerine Göre Hacı Sayıları

Yıllar	Erkek	Kadın	Toplam
1979	7396	3409	10 805
1980	16 794	9356	26 150
1981	19 591	10 879	30 470
1982	23 571	14 016	37 587
1983	22 118	13 737	35 855
1984	18 536	11 914	30 450
1985	20 017	13 711	33 728

Tablo:26

Hacıların Cinsiyetine Göre Oranları

Yıllar	Erkek	Kadın
1979	% 68	% 32
1980	% 64	% 36
1981	% 64	% 36
1982	% 62	% 38
1983	% 61	% 39
1984	% 60	% 40
1985	% 59	% 41

Kaynak: Diyanet İşleri Başkanlığı, Hac Bürosu.

21.4. Yaşa Göre

Hacıların yaşa göre dağılım tablosuna bakıldığında, 55 ve üstündeki yaşlarda hacca gitme oranının çok yüksek olduğu görülmektedir. Bu olgu da bize, genç sayılan bir nüfusa sahip olan Türkiye'de, hacıların büyük çoğunluğunun yaşlı olduğunu ve 18-25' yaş gruplarında ise hacca gidiş oranının sıfıra yakın olduğunu göstermektedir.

55 ve yukarı yaş gruplarının tüm hacılar içindeki oranları % 44 olup, bunu % 36'lık bir oranla 46-55 yaş grupları izlemektedir. 36-45 yaş gruplarında bu oran % 15 olduğu halde 26-35 arasında ise % 4'e düşmektedir. Bu sıralamanın somuncusu olan 18-25 yaş grupları ise %3'lük bir oranla en geride yer almaktadır. Yani, matematiksel olarak ifade edilmek istenirse aralarında lineer bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo:27

1982 Yılında Hacıların Yaşa Göre Dağılımı

İller	18-25	26-35	36-45	46-55	55-
Adana	2	29	82	200	327
Adıyaman	-	4	13	27	36
Afyon	-	31	114	293	445
Ağrı	-	3	8	11	15
Amasya	-	8	16	119	141
Ankara	28	120	433	1059	1329
Antalya	-	10	38	90	160
Artvin	1	2	9	14	27
Aydın	1	10	38	167	135
Balıkesir	4	21	117	272	492
Bilecik	-	3	21	63	118
Bingöl	-	9	22	18	41
Bitlis	-	8	15	32	31
Bolu	2	17	74	240	309
Burdur	-	-	8	76	127
Bursa	6	61	209	766	864
Çanakkale	-	5	20	125	226
Çankırı	-	1	11	53	127
Çorum	-	10	76	169	359
Denizli	2	19	53	155	294
Diyarbakır	-	18	92	259	83
Edirne	-	5	7	32	45
Elazığ	-	7	25	98	108
Erzincan	-	10	43	95	136
Erzurum	4	47	146	169	154
Eskişehir	1	48	135	287	309
Gaziantep	1	46	97	194	260

İller	18-25	26-35	36-45	46-55	55-
Giresun	2	14	35	129	85
Gümüşhane	-	1	19	45	166
Hakkari	-	9	23	30	32
Hatay	2	27	60	249	163
Isparta	-	31	50	291	52
İçel	-	28	53	147	170
İstanbul	30	239	738	1600	1668
İzmir	4	49	82	300	373
Kars	-	5	18	42	86
Kastamonu	1	23	22	114	174
Kayseri	-	53	120	232	480
Kırklareli	-	8	8	39	89
Kırşehir	-	16	41	123	75
Kocaeli	2	24	155	415	284
Konya	9	89	387	984	986
Kütahya	-	74	228	599	412
Malatya	2	14	51	159	139
Manisa	2	27	141	320	389
Maraş	3	56	113	149	121
Mardin	4	76	137	182	221
Muğla	-	2	10	24	56
Muş	-	5	19	8	12
Nevşehir	-	7	48	102	194
Niğde	2	68	131	193	114
Ordu	-	33	37	108	168
Rize	3	28	39	96	100
Sakarya	5	34	123	294	390
Samsun	-	23	107	336	451
Siirt	-	9	28	28	72
Sinop	1	3	18	45	69
Sivas	2	15	47	110	208

İller	18-25	26-35	36-45	46-55	55-
Tekirdağ	-	9	43	56	51
Tokat	-	10	51	205	216
Trabzon	3	16	194	235	238
Tunceli	-	-	-	-	-
Urfa	1	14	105	197	155
Uşak	-	13	17	55	208
Van	-	10	19	30	60
Yozgat	-	17	50	183	301
Zonguldak	2	20	172	266	294

Kaynak: Diyanet İşleri Başkanlığı, Hac Bürosu

2. Hac Giderleri

1979 yılından beri Diyanet İşleri Başkanlığınca üstlenilen hac organizasyonu öncesinde, hacca ferdi olarak gidilişinden dolayı yapılan harcamaları tespit etmek mümkün olamamıştır. Hac harcamalarına ilişkin veriler, Diyanet İşleri Başkanlığınca ancak 1982 yılından itibaren düzenli olarak sunulmaya başlandığından dolayı, bu çalışmada da 1982 başlangıç yılı olarak alınmak zorunda kalmıştır.

Diyanet İşleri Başkanlığının yapılacak tüm harcamaları ve olası kur farklarını da dikkate alarak saptadığı ücretler, o yıl hacca katılmak isteyenlerden peşin olarak tahsil edilmekte ve gerek hac öncesi ve gerekse hac esnasında çeşitli alanlarda harcanmaktadır. Bu saptanan ücret, hacılara şahsi harcamalar için verilen dövizleri içermektedir.

1984 yılında kara ve havayolu için ayrı ayrı saptanan ücretlere göre; karayolu ile gidenlerden, toplam harcamalar için verilecek döviz karşılığı 167 310 ₺. (1800 SR) olmak üzere toplam 396.000 ₺. alınmıştır.

Havayolu ile gidenlerden ise, toplam harcamalar karşılığı 446.370 ₺. şahsi harcamalar için verilecek döviz

karşılığı 130.130 ₺. (1400 SR) olmak üzere toplam 576.000 ₺ alınmıştır.

Bu harcamaların dökümü ise aşağıda sunulmaktadır.

Tablo:28

Dağılım	Karayolu	Havaalanı
3500 SR karşılığı	325.325	325.325
Vize Ücreti	2.875	2.875
Otobüs (Uçak) ücreti	34.000	205.000
Yedek Otobüs	1.000	-
Hac Rehberi	250	250
Sağlık per.ve ilaç masrafı	2.500	2.500
Merkez Kırtasiye Giderleri	1.000	1.000
Yolluklar - toplu konut fonu	500	500
Elbiselik kumaş - çanta	7.500	7.500
Esas döviz kur farkı	9.760	9.760
İhtiyat akçesi	10,870	21.829
	396.000 ₺.	576.500 ₺.

Kaynak: Diyanet İşleri Başkanlığı, 1984 Hac Raporu.

Bu tablodan kolayca görülebileceği gibi, biz bu çalışmada diğer harcamaların Türkiye içinde olması nedeniyle

hac giderleri olarak, sadece Suudi Arabistan'a transfer edilen, (aradaki harcamalar ve hacının kişisel harcamaları için kendisine verilen miktarın toplamı olan) kişi başına 3500 SR'yi esas alacağız. Bunun da çarpımı bize 1984 yılı hac giderleri olarak 108.087.000 SR'yi (30.882.000 \$) vermektedir.

1982, 1983 ve 1985 yılı hac giderleri ise arkada sunulmaktadır.

Tablo:29

1984 Yıllı Kara ve Hava yolu ile Hacca Gidenlere Ödenen ve
Suudi Arabistan'a Transfer Edilen Döviz Miktarları

(1 SR = 92,95 TL - 1 \$ - 3,65 SR)

Yol	Hacı Sayısı	Ödenen Döviz	Türkiye'de Teslim Edilen Döviz Miktarı	S.A.'a Gönderilen Döviz Miktarı	Toplam Döviz Miktarı
Kara	29.115	3500 SR	55.318.500 SR	46.584.000 SR	101.902.500 SR
Hava	1.767	3500 SR	2.650.500 SR	3.534.000 SR	6.184.500 SR
Toplam	30.882		57.969.000 SR	50.118.000 SR	108.087.000 SR

30.882.000 \$

Kaynak: Diyanet İşleri Başkanlığı, 1984 Hac Raporu.

2.1. Hac Giderlerinin G.S.M.H İçindeki Payı

Türkiye'nin elde ettiği GSMH 1982 yılından bu yana özellikle de 1983'den sonra önemli ölçüde artış göstermiştir. 1982 yılında % 0,086'lık bir paya sahip olan hac giderleri, düşük düzeylerde de olsa bir artış göstermesine rağmen, GSMH içindeki payı, GSMH'nin artışı sebebiyle % 0,055'e kadar düşmüştür.

Tablo: 30

Yıllara Göre GSMH ve Hac Giderleri (Milyon ₺)

Yıllar	G.S.M.H	Hac Giderleri	Hac Giderlerinin G.S.M.H. İçindeki Payı
1982	4435153.0	3794	% 0,085
1983	6553596.2	5612	% 0,086
1984	18316823.9	10052	% 0,055

Kaynak: Türkiye İstatistik Yıllığı, 1985.

2.2. Hac Giderlerinin Türkiye'nin İthalat Giderleri İçindeki Payı

Türkiye'nin ithalat giderleri yıldan yıla düzenli bir biçimde artmaktadır. Hac giderlerinin bu giderler içindeki payı ise, 1982 yılında % 0,3 iken, 1983 yılında da % 0,2'ye düşmüş ve 1984 yılında da bu oran aynen korunmuştur. Düşük düzeylerde de olsa artan hac gelirlerine rağmen, ithalat içindeki payının artış göstermemesinde rol oynayan en önemli faktör ise doğal olarak ithalat giderlerinin de yükselmesidir.

Tablo: 31

Yıllara Göre Hac Giderlerinin İthalat Giderleri İçindeki Payı (Bin dolar)

Yıllar	İthalat Giderleri	Hac Giderleri	Hac Giderlerinin İth. Giderleri İçindeki Payı
1982	8.842.665	27 099	% 0,3
1983	9.235.001	26 744	% 0,2
1984	10.756.922	30.882	% 0,2

Kaynak: Türkiye İstatistik Yıllığı, 1985.

22.1. Hac Giderlerinin Türkiye'nin S.A.'dan
Yaptığı İthalat İçindeki Payı

Türkiye'nin S.A.'dan yaptığı ithalat 1983 yılında 1982'ye göre % 53 gibi çok büyük bir düşüş göstermiştir. 1984 yılında ise bu büyüklükte olmamasına rağmen yine bir azalma gerçekleşmiştir. Buna bağlı olarak, hac giderleri, ithalat giderleri içindeki payını her geçen yıl biraz daha yükseltmiştir.

1982 yılında % 5,3 olan bu pay, 1983'de %9,9'a yükselirken, 1984 yılında ise % 14 gibi çok yüksek bir orana ulaşmıştır.

Tablo: 32

Yıllara Göre, Hac Giderlerinin İthalat Giderleri
İçindeki Payı (Bin dolar)

Yıllar	İthalat Giderleri	Hac Giderleri	Hac Giderlerinin İth. Giderleri İçindeki Payı
1982	506837	27099	% 5,3
1983	268793	26744	% 9,9
1984	215759	30882	%14,3

Kaynak: Türkiye İstatistik Yıllığı, 1985.

2.3. Türkiye'nin İhracat Gelirlerine Göre
Hac Giderlerinin Oranı

Türkiye'nin ihracattan elde ettiği gelirler, 1982 ve 1983 yıllarında hemen hemen aynı kalmasına rağmen, 1984 yılında bu gelirlerde önemli ölçüde bir artış meydana gelmiştir. Bu artışta rol oynayan faktörlerden en önemlisi bir hükümet politikası olarak ihracatın teşvik edilmesi ve bürokratik işlemlerin en aza indirgenmesi ve yeni pazarlara açılma olanağının sağlanmasıdır.

Tablo: 33

Yıllara Göre Hac Giderlerinin İhracat Gelirlerine
Göre Oranı

Yıllar	İhracat Gelirleri	Hac Giderleri	İhracat Gelirle- rinin Hac Gider- lerine Oranı
1982	5745973	27099	% 0,47
1983	5727833	26744	% 0,46
1984	7133602	30882	% 0,43

Kaynak: Türkiye İstatistik Yıllığı, 1985.

Yukarıda tablodan da görülebileceği gibi, ihracat gelirlerine göre önemli bir yere sahip olmayan hac giderlerinin oranları, yıldan yıla düşüş göstermektedir. Daha önce de belirttiğimiz gibi hac giderlerindeki nispi artışa rağmen oranlardaki düşüşler tamamıyla ihracat gelirlerinin artışından kaynaklanmaktadır.

23.1. Hac Giderlerinin Türkiye'nin S.A.'a Yaptığı İhracata Göre Oranı

Türkiye'den S.A.'a yaptığı ihracattan elde ettiği gelirler, çok büyük oranlarda olmasa da yıldan yıla artmaktadır. Bunda, genel olarak ihracatın artışının yanı sıra, özellikle de Orta Doğu pazarına kaydırılmasının önemli bir rolü söz konusudur.

Aşağıdaki tablodan da görüleceği gibi, hac giderlerinin, ihracat gelirlerine göre oranı, 1982 yılında %7,5' dan, 1983 yılında hac giderlerindeki azalmaya bağlı olarak biraz düşmüş, 1984 yılında ise yeniden yükselerek % 8,7'e ulaşmıştır.

Tablo: 34

Yıllara Göre Hac Giderlerinin İhracat Gelirlerine
Göre Oranı (Bin dolar)

Yıllar	İhracat Gelirleri	Hac Giderleri	Hac Giderlerinin İhr. Gelirlerine Oranı
1982	357 888	27 099	% 7,5
1983	364 707	26 744	% 7,3
1984	378 037	30 882	% 8,1

Kaynak: Türkiye İstatistik Yıllığı, 1985.

2.4. Hac Giderlerinin Turizm Giderleri
İçindeki Payı

1984 yılına kadar hac giderlerinin, turizm giderlerinin yarısından fazlasını oluşturduğu gözlenmesine rağmen, son dönemde hemen hemen 1/4 lük bir kısmını meydana getirdiği dikkati çekmektedir. Bunun en önemli sebebi olarak, 1984 yılında turizm giderlerinde meydana gelen nispi artış gösterilebilir. Buna karşı hac giderlerindeki nispi artış ise diğerine nazaran bir hayli düşük düzeylerde seyretmektedir. Diğer bir ifadeyle hac turizmi dışındaki diğer turistik

amaçlı gezilerin 1984 yılında önceki dönemlere göre büyük bir artış göstermiştir. Bunun nedeni ise özellikle bazı bürokratik ve resmi kısıtlamaların (pasaport işlemleri, yurt dışına çıkış hakkı, vs.) birtakım idari önlemlerle ortadan kaldırılmasıdır.

Tablo: 35

Hac Giderlerinin Turizm Giderleri İçindeki Payı (Bin dolar)

Yıllar	Turizm Giderleri	Hac Giderleri	Hac Giderlerinin Turizm Giderleri İçindeki Payı
1982	51600	27099	% 52,5
1983	44423	26744	% 60,2
1984	137470	30882	% 22,4

Kaynak: Türkiye İstatistik Yıllığı, 1985.

2.5. Hac Giderlerinin Turizm Gelirlerine Göre Oranı

Türkiye'nin turizm gelirlerinin, 1984 yılına kadar gösterdiği düşük düzeylerde artış trendi bu yılda itibaren hızlanmaya başlamıştır.

Hac giderlerinde de görülen artışa rağmen, turizm gelirlerinin çok daha hızlı bir biçimde artması nedeniyle aralarında oran hergeçen yıl azalmaktadır. Hac giderlerinin turizm gelirlerine göre oranı, 1982'de %7,3'den 1984 yılında % 5,8'e kadar düşmüştür.

Tablo: 36

Hac Giderlerinin Turizm Gelirlerine Göre Oranı (Bin dolar)

Yıllar	Turizm Gelirleri	Hac Giderleri	Hac Giderlerinin Turizm Gelirlerine Göre Oranı
1982	370 344	27 099	% 7,3
1983	411 272	26 744	% 6,5
1984	531 780	30 882	% 5,8

Kaynak: Türkiye İstatistik Yıllığı, 1985.

S O N U Ç

Son yıllarda, özellikle Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerin elde ettikleri, turizm gelirlerinin GSMH içindeki yüksek oranları ve bir döviz girdisi olarak turizm gelirlerinin ekonomik katkısı, benzer bir komanda olan Türkiye'yi de etkileyerek, bu konunun güncelleşmesine sebep olmuştur.

Bu açıdan baktığımızda, yukarıda değinilen özelliklere bağlı olarak turizm, yalnız ekonomi içinde bir gelir kalemi olarak ele alınmakta ve yapılan araştırmaların büyük çoğunluğu, turizm gelirlerini arttırmaya yönelik önerileri kapsamaktadır.

Ülkemizin 1970'ler ortalarında yaşadığı döviz darboğazı dolayısıyla çözüm yolu olarak sık sık başvurulan bir yöntem, bir döviz çıktısı olan dış seyahatlerin kısıtlanması yönünde olmuştur. Fakat, hac olayında seyahat motiflerinin farklı oluşundan dolayı böyle bir kısıtlamaya gidilmemektedir.

Bizim bu çalışmada, üstünde durduğumuz noktalar-

dan biri de, hac giderlerinin, turizm giderleri içindeki payının, 1981, 1982, 1983 yıllarının ortalaması alındığında % 45 oluşudur. (Belki bundan daha önemli olan bir diğer husus, dini motifler sözkonusu olduğundan dolayı, hacca katılım oranının çok istikrarlı olduğu ve gittikçe daha da artarak süreceği gerçeğidir.) Bu oranın bu denli yüksek oluşunda toplam hac giderlerinin yarısından fazlasını oluşturan ve giden hacılara, konaklama ve ulaşım masrafları dışında şahsi harcamalar için verilen döviz miktarının, yüksekliği çok önemli bir rol oynamaktadır. Suudi Arabistan'ın, dünyada gümrük duvarları en düşük ülkelerden biri ve açık pazar konumunda bulunması, hacıların bütçelerinin büyük kısmının bu mallara ayrılmasını teşvik etmektedir. Özellikle elektronik eşyalar, kozmetik ve tekstil ürünlerini içeren bu malların değerleri, net olarak tespit edilememesine rağmen buna birde hacı kabilelerine gümrük kapılarında gösterilen toleransı da eklersek, görünmeyen bir ithalat kalemi olarak nitelenebilecek boyutlara ulaştığı kolaylıkla tahmin edilebilir.

Hac giderlerinin büyüklüğünü vurgulayan bir diğer unsur da, bizim için önemli bir pazar olan Suudi Arabistan'a yapılan ihracattan elde ettiğimiz gelirin % 8'inin hac gi-

derleri vasıtasıyla tekrar Suudi Arabistan'a dönmüş olmasındır. Türkiye'nin Arabistan'dan yaptığı petrol ithalatı sebebiyle oldukça büyük olan ithalat giderleri içinde bile hac giderleri % 14 gibi yüksek bir paya sahiptir.

Çalışmamızda, Suudi Arabistan ekonomisi üzerindeki haccın etkileri kısmında da vardığımız sonuç, bir gelir kalemi olarak öneminin gittikçe arttırdığı şekilde ortaya çıkmaktadır. Bu olay bir yandan ülke ekonomisinin petrol fiyatlarının düşmesi dolayısıyla içine girdiği olumsuz ortamdan dolayı, hac gelirlerinin nispi payının yükselmesinin yanı sıra, hac ile ilgili yapılan altyapı yatırımlarının yavaş yavaş etkisini gösterdiği şekilde yorumlanabilir. Ayrıca, hac hareketinin, ekonomi içerisindeki değişik faaliyet kollarında yarattığı talep ve bu faaliyet kollarında istihdam edilen insanlara sağladığı gelir miktarının dikkati çeken ölçülere vardığı da yukarıda değindiğimiz sonuçlara ilave edilebilir.

Türkiye'den Suudi Arabistan'a giden hacılarla ilgili araştırmada da birtakım ilginç sonuçlarla karşılaştık. Bunlardan ilki, 1971'den 1974'e kadar küçük artışlarla yükselen hacı sayısının, 1974-76 yılları arasında, çok hızlı bir şekilde artarak 137.291'e ulaşması ve tüm hacılar içindeki oranlarını % 19'a kadar yükseltmeleridir.

Şimdiye dek eşine hiç rastlanmamış bu durumda rol oynayan faktörlerden en önemlisi, 1977' de düşmeye başlayan hacı sayısı, 1979 yılında eski yapısına kavuşmuş ve o yıldan bu yana düzenli ve istikrarlı bir şekilde artarak, toplam hacılar içindeki oranını ortalama % 4'de tutmayı başarmıştır. Giden hacıların ulaşım biçimleriyle ilgili istatistiklere bakıldığında da, kara ve hava yolu açısından genel hacı ulaşım tipleriyle Türkiye'den giden hacıların kullandıkları arasında, oransal olarak çok büyük farklılığın bulunduğu gözümüze çarpmaktadır. Suudi Arabistan'a havayolu ile gelen hacıların oranı yıldan yıla artarak 1985'de %76'ya ulaşırken, Türkiye'de ise bu oran % 7'de kalmıştır. Yıllara göre % 8 ile % 6 arasında çok küçük oynamalar gösteren bu oranda hiç bir artış belirtisine rastlanmamıştır. Oysa genelde, havayolu, hacılar tarafından gittikçe artan oranlarda tercih edilmekte ve yakın gelecekte tüm hacıların tamamının havayolu ile taşınması tahmin edilmekte ve artış bu yönde yorumlanmaktadır. Türkiye'den giden hacıların ulaşım biçimlerinde karayolunun ağırlıklı olması ve hacıların % 93'ü tarafından tercih edilmesi, genel eğilimden oldukça uzak olan bu durumun tamamıyla Türkiye'ye özgü olduğunu sonucuna varmamıza sebep olmuştur.

Hacıların ulaşım tiplerini belirleyen en önemli etken şüphesiz ülkelerinin coğrafi konumlarıdır. Bu açıdan bakıldığında diğer Arap ülkelerine göre oldukça uzakta yer alan Türkiye'de ilk bakışta havayolunun öncelikli olması gerektiği söylenebilir. Fakat, hac için özel olarak organize edilmiş, tüm ihtiyaçların hesaba katıldığı turlar ve bunların ekonomik açıdan daha kolay erişilebilir oluşu, bizce karayolunun öncelikli olmasına neden olmuştur.

İllere göre ulaşım biçimlerine bakıldığında ise gözümüze çarpan ilk husus, büyük şehirlerimizde havayolunun kullanım oranının diğer şehirlere oranla daha yüksek olduğu ve özellikle de İstanbul'da bu oranın % 40 dolaylarında seyrettiğidir. Bu özelliğiyle de sadece İstanbul'dan havayoluyla giden hacılar, havayolunu kullanan tüm hacıların % 30'unu oluşturmaktadır. Özellikle doğu illerimizde havayolu kullanım oranı çok düşük düzeylerde kalmakta ve adeta sadece karayolu kullanılmaktadır.

Hacıların cinsiyete ilişkin istatistiklerinden çıkardığımız sonuç kadınların sayısının erkek hacılara göre oranlarının her yıl biraz daha yükselmesi ve yarıya yakın (%41) bir orana ulaştığıdır. Arabistan'a gelen tüm hacılar

içinde yaklaşık 1/3 olan kadın oranının Türkiye'de biraz daha yüksek oluşu da yine ülkemize özgü bir durumdur.

Hacıların yaşa göre dağılımlarında, oldukça genç bir nüfusa sahip olan Türkiye'de 55 ve yukarı yaşlarda hacca gitme oranının % 44 olup, bunu % 36'lık bir oranla 46-55 yaş gruplarının izlediğini, kısaca söylemek gerekirse, giden hacıların % 80'nin 46 yaşın üstünde olduğu sumucuyla karşılaşmaktayız.

Somuç olarak hac hareketi, Suudi Arabistan ve Türkiye bakımından gerek katılan insan sayısının fazlalığı, gerekse de her iki ülkenin ekonomisi üzerindeki etkileri yönünden çok önemli bir yere sahiptir.

Ek Tablo : 1

1982 Yıllı Hac Giderleri (1 SR: 39 TL. 1  = 3,5 SR)

Ulaşım Tipi	Hacı Sayısı	Ödenen Döviz	Türkiye'de Teslim Edilen Döviz Miktt.	S.A.Gönderilen Döviz Miktarı	Toplam Döviz Miktarı
Kara	35 381	2500 SR	38.919.100 SR	49.533.400 SR	88.452.500 SR
Hava	2 206	2900 SR	2.426.600 SR	3.970.800 SR	6.397.400 SR
Toplam	37 587		41.345.700 SR	53.504.200 SR	94.849.900 SR

(1 SR: 39 TL)

27.099.000 

Kaynak: Diyanet İşleri Başkanlığı, 1985 Yıllı Hac Raporu.

Ek Tablo:2

1983 Yılı Hac Giderleri (1 SR = 61.01 P. 1 ₺ = 3,5 SR)

Ulaşım Tipi	Hacı Sayısı	Ödenen Döviz	Türkiye'de Teslim Edilen Döviz Miktarı	S.A.'a Gönderilen Döviz Miktarı	Toplam Döviz Miktarı
Kara	34 262	2500 SR	37.688.200 SR	47.966.800 SR	85.655.000 SR
Hava	2 188	2900 SR	2.406.800 SR	3.938.400 SR	6.345.200 SR
Toplam	36 450		40.095.000 SR	51.950.200 SR	92.000.200 SR

26.744.000 ₺

Kaynak: İbid.

Ek Tablo:3

1985 Yılı Hac Giderleri (1 SR = 138.93 ₺ - 1 ₺ = 3,6 SR)

Ulaşım Tipi	Hacı Sayısı	Ödenen Döviz	Türkiye'de Teslim Edilen Döviz Miktarı	S.A.'a Gönderilen Döviz Miktarı	Toplam Döviz Miktarı
Kara	31.549	3600 SR	12.752.000 SR	92.016.000 SR	114.768.000 SR
Hava	2.179	3600 SR	1.085.000 SR	6.727.000 SR	7.812.000 SR
Toplam	33.728		13.837.000 SR	98.743.000 SR	122.580.000 SR
					<u>34.050.000 SR</u>

Kaynak: İbid.

B İ B L İ Y O G R A F Y A

- Abdo, As'sad Suleiman : "A Geographical Study of Transport in Saudi Arabia with Special Reference to Road Transport", Ph.d. Thesis, Univercity of Durham, May, 1960.
- Arab News : August - 1985, Jeddah.
- Devlet İstatistik Enstitüsü : Türkiye İstatistik Yıllığı, Ankara, 1985.
- Diyanet İşleri Başkanlığı : Hac Raporları, Ankara, 1985.
- Diyanet İşleri Başkanlığı : Hac Bürosu İstatistik Bülteni, Ankara, 1985.
- Hac ve Evkaf Bakanlığı Bürosu : 1405 H - 1984 M.yılı için Hac Talimatları, Riyad, Suudi Arabistan, 1984.

- Hitti, Philip K : History of the Arabs, London,
(Mac millan, 1967).
- Issaac, Eric : "The Pilgrimage to Mecca",
Geographical Review, Vol.LXIII,
No:3, (July, 1973)
- King, Russell : "The Pilgrimage to Mecca:
Some Geographical and His-
torical Aspects", Erdkunde
XXVI, (July, 1971)
- Mathew Robert, Marshall : "Regional Frame-Work", Western
Johnson and friends'' Region Plan, Saudi Arabia,
July, 1972.
- MEED (The Middle East's : "Saudi Arabia, the worst is
Business Weekly) over", I.39, 18-January, 1986.
- Ministry of Hadj and Waqfs : Essential Information for
Pilgrims, Mecca, Saudi Arabia,
1984.

- Ministry of Interior : Instructions on the Movement of Traffic During the Pilgrimage of 1973, Matba'at Al Amn Al am, Jeddah, 1974.
- Ministry of Finance and National Economy : Foreign Trade Statistical Yearbook, Jeddah, 1986.
- Ministry of Interior : The Hadj, Special Area Study, Municipal Affair Regional and Town Planning Departmen, Jeddah, 1972.
- Ministry of Petroleum : Aerial Survey Department, Jeddah, 1974.
- Ministry of Interior : Pilgrim's Statistics, Jeddah, 1985.
- Ministry of Planning : Central Department of Statistics, Jeddah, (1970-1983)

- Ministry of Finance and National Economy : Statistical Year Book, Jeddah, 1985.
- Pilgrim's Sample Survey : Saudi Arabia, 1973.
- RMJM : Draft Master Plan, Mecca, 1971-1991, Western Region Plan, Stage Three, Phase Two, (Jeddah, Saudi Arabia, March, 1973).
- Saleh Ibn-Abdullah : "Planning of the Pilgrimage Region", University of Sheffield, England, 1973.
- SAMA : Statistical Summary, 1985.

