

# Osmanlı'da Bandırma-Soma Demiryolu Hattının Kuruluşu

The Foundation of the Bandırma-Soma Railway Line in Ottomans

## ÖZET

Sanayi Devrimi'nin ulaşım üzerindeki ilk etkisi olarak karşımıza çıkan demiryolları, önce Avrupa'da, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren de Osmanlı Devleti'nde inşa edilmeye başlandı. Osmanlı idarecileri ülkenin tarımı, ticareti, askeriyesi ve maliyesine sağlayacağı katkılar sebebiyle demiryolu inşasına sıcak bakmaktaydı. Bu pahalı ve teknik işi kendi imkânlarıyla gerçekleştirmek için ne sermayesi ne de tecrübeli teknik elemanı bulunan Osmanlı Devleti, demiryolu yapım ve işletim imtiyazını yabancı şirketlere vermektedir.

Osmanlı hükümeti, Bandırma-Soma arasında bir demiryolu hattının yapılmasına yönelik teklifleri, ülkenin ve bölgenin menfaatleri açısından olumlu karşıladı. İlk olarak 1870'lerde gündeme gelmesine ve birçok müteşebbisle mukavele imzalanmasına rağmen bu proje uzun süre gerçekleştirilemedi. İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketi tarafından tamamlanarak 1912 yılında işletmeye açıldı. İnşası sırasında birtakım problemler yaşanan bu proje, hem Osmanlı Devleti'nin ekonomik ve askeri menfaatleri hem de Balıkesir ve civarına ekonomik canlılık kazandırması bakımından önem arz etmekteydi.

**Anahtar Kelimeler:** Osmanlı Devleti, Balıkesir, Bandırma, Soma, Demiryolu, Ulaşım

## ABSTRACT

Railways, appeared as the first effect of Industrial Revolution on transportation, started to be built first in Europe, and in the Ottoman Empire upwards from the second half of the 19th century. Ottoman Empire found favourable to build a railway, by reason of its contributions to agriculture, trade, military and economy; however the Ottoman Empire had neither enough fund nor experienced technical staff to realize this expensive and technical work with its own means. Therefore the preogative of construction and operation was given to foreign companies.

The Ottoman government, in terms of the benefits of the country and the region, responded positively to the offers to build a railway line between Soma and Bandırma. Even though the project came up in 1870s and contracts were signed with many entrepreneur, the Bandırma-Soma Project could not be realized, and was completed only in 1912 by the İzmir-Kasaba Company and put into operation. This project, had an importance both for the economic and military interests of the Ottoman Empire and economically invigorating Balıkesir and its surroundings.

**Keywords:** Ottoman Empire, Balıkesir, Bandırma, Soma, Railway, Transportation.

Selahattin SATILMIŞ  
Yrd. Doç. Dr.



Aksaray Üniversitesi, Fen  
Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim  
Üyesi,  
selahattin@aksaray.edu.tr

«Demiryolu, Avrupa'da yaygınlaşmasıyla neredeyse eş zamanlı olarak Osmanlı Devleti'nin de gündemine girdi. Başarısız bir proje de olsa ilk teşebbüs, 1836 yılında İskenderun ile Birecik arasında bir demiryolu hattı döşeme düşüncesine sahip olan İngiliz Albay Chesney'den gelmişti.»

Eser Geçmişi

19/07/2016'da başvuru alındı, 08/08/2016'da kabul edildi,  
15 Ağustos 2016' da yayınlandı.

Paper History

Received on 19/07/2016, Accepted on 08/08/2016,  
Published on 15 August 2016

DOI:

<http://dx.doi.org/10.21551/jhf.v2i2.5000196355>

## Giriş

**E**ndüstri Devrimi'nin ürünlerinden biri olan demiryolları, bu devrimi hızlandırıcı bir rol üstlenmişti. Demiryolları, Endüstri Devrimi'yle birlikte çok daha fazla ihtiyaç duyulan hammaddeler ile fabrikalarda seri olarak üretilen malların uzun mesafelere çabuk ve hızlı taşınması gereksiniminden ortaya çıktı.<sup>1</sup> 10 ton yük taşıyabilen ve en fazla 9 mil hız yapabilen ilk lokomotif 1804 yılında, buhar gücüyle çalışan ilk lokomotif ise 1812 yılında icat edildi. "Rocket" adlı bu buharlı lokomotifin New Castle Upon-Tyne hattında kömür taşımacılığında kullanılmasından itibaren demiryolları kısa sürede dünyaya yayılmaya başladı, özellikle 1830'lardan sonra hızlı bir gelişme gösterdi.<sup>2</sup>

Demiryollarının tarım, ticaret, askeri ve mali açılardan ülkedeki gerekliliğini çok iyi kavrayan Osmanlı devlet adamları da, en az Osmanlı'da sömürü düzeni kurmak isteyen Avrupalı emperyalistler kadar demiryolu yaptırmak istiyorlardı. Çünkü ülkenin ihtiyaçlarına cevap veren iyi bir ulaşım ağının bulunmaması, devletin geri kalmasının en önemli sebeplerinden birisiydi. Osmanlı Devleti'nin demiryollarından ülkede merkezi otoritenin sağlanmasıyla ilgili beklentisi önem arz etmekteydi. Çünkü demiryolları, ülkede sıklıkla görülen eşkiyalık ve isyan hareketlerini bastırmak için hızlı bir şekilde asker sevkiyatını mümkün kılmaktaydı. Bu hareketlerin ciddi boyutlara varmadan durdurulabilmesi sonucunda devlet, artması düşünülen vergileri düzenli bir şekilde toplayabilir ve böylece ekonomik kalkınmaya katkı sağlayabilirdi.<sup>3</sup> Ayrıca demiryolları, ulaştırma maliyetini düşürerek iç bölgelerde henüz ekilmemiş alanlarda ihracata yönelik tarımsal üretime geçişi sağlayabilirdi. Tarımsal üretimin artışı, ihracat gelirlerinin yanı sıra vergi gelirlerinin artışına da etki edebilirdi.<sup>4</sup>

Osmanlı Devleti, demiryolu yapmaya kararlıydı. Ancak bu pahalı ve teknik işi kendi imkânlarıyla gerçekleştirmek için ne sermayesi ne de tecrübeli teknik elemanı mevcuttu. Bu yetersizlik sebebiyle yabancı şirketlere başvurmak zorundaydı.<sup>5</sup> Diğer taraftan Osmanlı

1 Elif Yeneroğlu Kutbay, "Batı Anadolu'da Hayata Geçirilemeyen Bir Proje: İzmir-Çanakkale Demiryolu", *Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi*, c.3, Sayı 1, s. 108.

2 Esin Kâhya, "Türkiye'de İlk Demiryolları", *Belleten*, c.LII, Sayı 202, Nisan 1988, s. 210; İngiltere'nin Stockton-Darlington kasabaları arasında 1825 yılında inşa edilen hat da iç bölgedeki kömür madenlerini limanlara taşımak amacıyla işletmeye açılmıştı. Yeneroğlu Kutbay, a.g.m., s. 108; İlk defa insan taşımacılığı Liverpool-Manchester hattının işletmeye açılmasıyla 15 Eylül 1830 tarihinde yapılmaya başlandı. Ali Akyıldız, *Anka'nın Yükselişi*, İletişim Yayınları, İstanbul 2005, s. 114.

3 İsmail Yıldırım, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, c.12, Sayı 1; 2012, 315-316; Yeneroğlu Kutbay, a.g.m., s. 7.

4 Vilayetlere göre öşür vergileri incelendiğinde, demiryollarının geçtiği bölgelerde öşür gelirlerinin daha hızla arttığı görülmektedir. Ancak yapılan incelemeler Osmanlı Devleti'nin yabancı demiryolu şirketlerine kilometre garantisi adı altında yaptığı ek ödemelerin öşür artışlarının çok üzerinde olduğunu göstermiştir. Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, s. 80.

5 Vahdettin Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", *Türkler*, c. 14, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 463; Musa Gümü, "1893'ten 1923 Chester Projesi'ne Türk Topraklarında Demiryolu

ülkesinde demiryolları inşa etmek, özellikle devletin kilometre garantisi uygulaması sonucu Avrupa sermayesi için kârlı birer yatırıma dönüşmüştü. İnşa edecekleri demiryolu sayesinde demiryolu şirketleri, Avrupa sanayisi için gerekli ucuz hammaddenin temini ve buradaki fabrikalarda üretilen mamul maddelere pazar oluşturma işlevini üstlenmişlerdi.<sup>6</sup> Bununla beraber yabancı demiryolu şirketlerinin her biri ülkelerine özgü gerekçelerle hareket etmekteydi. Bu çerçevede İngiltere Hindistan yolunu kısaltacak girişimler üzerinde yoğunlaşırken, Fransa nüfuz bölgesi olarak seçtiği Suriye ve civarında, Almanya ise kıtasal yayılma politikasını destekleyecek demiryolu projelerine ağırlık vermişti.<sup>7</sup>

Demiryolu, Avrupa'da yaygınlaşmasıyla neredeyse eş zamanlı olarak Osmanlı Devleti'nin de gündemine girdi. Başarısız bir proje de olsa ilk teşebbüs, 1836 yılında İskenderun ile Birecik arasında bir demiryolu hattı döşeme düşüncesine sahip olan İngiliz Albayı Chesney'den gelmişti.<sup>8</sup>

Osmanlı coğrafyasında ilk demiryolu inşaatı ise 1850'li yıllarda başladı. Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu imtiyazlarına İngiliz sermayedarlar sahip oldular. Kahire-İskenderun (1851-56), Köstence-Çernova (1857-60), Rusçuk-Varna (1863-66), İzmir Aydın (1856-63), İzmir Kasaba (1863-66) hatlarını İngilizler inşa ettiler.<sup>9</sup> 1869 yılında Rumeli Demiryolları imtiyazını alan Avusturyalı banker Baron Hirsch'in mukaveledeki boşlukları fırsat olarak değerlendirerek devleti ağır mali yükler altına sokması, Osmanlı Devleti'nin yabancı şirketlere karşı güvenini sarsmıştı. Bu nedenle Osmanlı Devleti kendi imkânlarını kullanarak Haydarpaşa-İzmit ve Mudanya-Bursa demiryolu hatlarını yapmaya teşebbüs etti. İlk hattı 1871-73 yılları arasında işletmeye açabilmişse de, Mudanya-Bursa hattı yarım kaldı ve böyle bir yatırımın altından kalkamayarak bir müddet sonra bu hatları şirketlere kiralamak veya terk etmek zorunda kaldı. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin dış borçlarını ödeyemeyerek 1875'te iflas bayrağını çekmesi ve 1877-78 yıllarında Rusya ile yaşanan savaş demiryolu yatırımlarını bir süre geri plana itti. 1881 yılında Duyun-ı Umumiye'nin kurulmasıyla güven ortamı bulan yabancı şirketlerin yeniden imtiyaz talepleriyle ortaya çıkmaya başlaması, Osmanlı coğrafyasındaki demiryolu inşasına büyük bir ivme kazandırdı. Bu dönemde demiryolu yapımında Almanlar ağırlığını hissettirdiler.<sup>10</sup>

Soma ile Bandırma arasında inşa edilecek bir demiryolu, hem Balıkesir ve havalisi hem Osmanlı Devleti'nin mali ve askeri yapısı hem de yabancı yatırımcılar adına kazançlı bir proje idi. Konumu itibariyle hem iç hem de dış ticarete oldukça müsait durumda

---

İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler”, *Tarih Okulu*, Sayı X, Ağustos 2011, 153.

6 Demiryollarının yapımı ilk olarak gerekli yapı ve işletme malzemelerinin (demir-çelik mamulleri), yatırımı yapan ülkeden ithal edilmesine yol açtı. Demiryolu inşasının bitmesinden sonra ise yatırımı yapan Avrupa ülkeleri, o bölgelerde ihracata yönelik yatırımlarla ekonomik kazanç elde ettiler. Diğer taraftan demiryollarının nakliye maliyetlerini düşürmesi ve Avrupa mamul mallarına olan talebin giderek artması, Osmanlı'daki zanaatların yıkılmasıyla sonuçlandı. Böylece demiryolunu inşa eden Avrupa ülkesi hem bölge ulaşımında tekel sağlayarak diğer Avrupa devletleri karşısında ticari üstünlük sağladı hem de o bölgedeki belediye hizmetleri (su, gaz, elektrik), liman inşası, sanayi ve madencilik alanlarında yatırımlara girişti. Pamuk, a.g.e., s. 77-78.

7 Engin, a.g.m., s. 466.

8 Akyıldız, a.g.e., s. 114; Kâhya, a.g.m., s. 211.

9 Akyıldız, a.g.m., s. 42-43.

10 Engin, a.g.m., s. 462-464.

bulunan Balıkesir ve havalisi, zirai, hayvani, orman ürünleri, madencilik ve dokumacılık alanlarında başta İstanbul olmak üzere başka şehirlere ve yurtdışına pek çok çeşit ticari mal göndermekteydi.<sup>11</sup> Balıkesir bölgesindeki mevcut ticaretinin önemli bir bölümü 19. yüzyılda ve 20. yüzyılın başlarında bölgenin en büyük limanlardan birisi olan Bandırma Limanı vasıtasıyla sağlanmaktaydı. Diğer bir ifadeyle hem İstanbul ile hem de yabancı ülkelerle yapılan ticarete bölge açısından büyük önem arz eden Bandırma Limanı, Cumhuriyet öncesinde Güney Marmara'nın dünyaya açılan kapısı gibiydi.<sup>12</sup> Balıkesir'in İstanbulla posta irtibatı da Bandırma'dan gidip gelen gemilerle sağlanmaktaydı.<sup>13</sup> Ayrıca Balıkesir-Bandırma güzergâhı, Ege bölgesi ile Osmanlı Devleti'nin başkenti İstanbul arasında kısa bir yolculuk ve nakliyat imkânı sağlaması yönüyle transit ticaret imkânı sağlamaktaydı.<sup>14</sup> Bu sebepler göz önüne alındığında hem vilayet merkezi Balıkesir'in hem de Ege Bölgesinin, inşası planlanan bu demiryolu hattı vasıtasıyla Bandırma Limanına bağlanması birçok açıdan faydalı olacaktı.

Dönemin devlet adamları, Bandırma-Soma Demiryolu hattının yapılmasına dair gelen teklifleri ülkenin menfaati gereği olumlu karşıladılar. Bandırma-Soma Demiryolu, stratejik, idari ve askeri anlamda büyük önem taşımaktaydı. Çünkü Bandırma'dan başlayacak ve Soma-Manisa hatlarıyla birleşecek bu demiryolu hattı, asker ve askeri malzeme sevkiyatını hızlandıracak, isyan ve eşkıyalık hareketlerine karşı bölge güvenliğinin sağlanmasını kolaylaştıracaktı.<sup>15</sup> Öyle ki Harbiye Nezareti, bu hattı, otuzdan fazla redif taburunun Marmara sahiline nakli için tek vasıta olarak görmekteydi. Diğer bir ifadeyle herhangi bir saldırı sırasında İstanbul'un savunulması açısından Anadolu'dan asker sevkiyatı çok önemliydi.<sup>16</sup> Bununla birlikte askeri komisyonun görüşüne göre Bandırma-Soma hattının kurulması, bir tehlikeye kapı aralamaktaydı. Bu görüşe göre demiryolu Çanakkale Boğazi'nin arka tarafından geçtiğinden saldırı durumunda düşman ordusuna kolaylık sağlayabilirdi. Çünkü savaş durumunda düşman ordusunun bu demiryolu vasıtasıyla

11 Balıkesir'den başka şehirlere ve yabancı ülkelere satılan mallar şunlardır: mısır, yulaf, bakla, ceviz, fasulye, susam, hardal tohumu, arpa, buğday, yumurta, kepek, peynir, zeytin, balık, afyon, kabak çekirdeği, sadeyağ, içki, meyve, sebze, sirke, taze üzüm, kavun-karpuz, ayva, bal, havyar, leblebi, tereyağı, limon-portakal, börtülce, badem içi; Ham borasit madeni, deri, ceviz kütüğü, kereste, sabun, zeytin pirinası, dut fidanı, mermer taşı, hayvan derisi, granit taşı, zeytinyağı, çam kabuğu, çıra, meşe kömürü, odun, demir, değirmen taşı, palamut, kemik, tütün, saman; Tavuk, kuş, koyun, kuzu, keçi, oğlak, karasığır, manda, beygir, katır, yapağı, keçi kılı, pamuk, halı, seccade, urgan. Balıkesir'e gelen ürünler ise şöyledir: Şeker, pirinç, kahve, biber, fıstık, un, çay, hurma, limon, portakal, kuru incir, tütün, kuru üzüm, burçak, bakla, arpa, soğan, sarımsak, patates, tuzlu balık, makarna, kaşar peyniri, tuz, içki, burçak, baharat; İplik, şal, çuval, yapağı, Amerikan bezi, dokuma, manifatura, urgan, sicim, Tire ipliği; kurşun, çimento, kalay, mum, maden kömürü, ispirto, gazyağı, katran, makine yağı, üstübeç, boya, kiremit, tuğla, demir, saç, çember, kibrit, sigara kâğıdı, kükürt, kâğıt, soda, hırdavat, bakır, teneke, gömlek kolası, defter, bezir yağı; makine aletleri, çift aletleri, dikiş makinesi, lama ve boru demiri, çivi, çelik, körük, demir. Abdülmecit Mutaf, *Salnamelere Göre Karesi, Zağnos Kültür ve Eğitim Vakfı Yay.*, Balıkesir 2003, 39-40.

12 Mustafa Salman, *Balıkesir Tarih ve Coğrafyası*, Balıkesir, s. 106.

13 19. yüzyılda posta vapurları Bandırma-İstanbul arasında haftada bir yolcu ve yük taşımaktaydı. Yaz aylarında seferlerin sayısı daha da artmaktaydı. Mutaf, a.g.e., s. 37.

14 Mutaf, a.g.e., s. 37.

15 BOA, Y.A.RES., 110/55, 1 N 1318.

16 BOA., BEO., 3717/278743, 29 S 1328.

Çanakkale Boğazı'na uğramadan Marmara Denizi'ne girebilmesi ve İstanbul'a ulaşmasına olanak sağlamaktaydı. Bu açıdan askeri yetkililer ilk başlarda hattın kurulmasına pek sıcak bakmıyorlardı.<sup>17</sup>

Osmanlı devlet adamları, bu güzergâhta inşa edilecek bir demiryolu hattının Balıkesir ve havalisindeki ziraat ve ticareti canlandıracağı ve Bandırma Limanından yapılan ticaret hacmini artıracığı düşüncesinde idiler.<sup>18</sup> Hatta aynı amaçla hattın güzergâhında bulunan Kirmasti (Mustafa Kemal Paşa) veya Mihaliç'ten Bursa'ya bir şube hattının çekilmesinin de faydalı olacağı kanaatinde idiler.<sup>19</sup> Ayrıca demiryolları ile ülkenin en uzak köşelerinin İstanbul'a bağlanması hem vergi gelirlerinin daha etkin bir şekilde toplanmasında hem de merkezi devletin vergi gelirlerine ortak olan yerel unsurların payının azaltılmasında etkili olacağını düşündüler.<sup>20</sup>

Balıkesir bölgenin zenginliğini kendi ülkelerine aktarmak amacıyla olan Avrupalı devletler bölgeyle ciddi biçimde ilgilenmekteydiler. Özellikle Fransa'nın Batı Anadolu ve Güney Marmara bölgelerine olan ilgisi 19. yüzyılın son çeyreğinde giderek artmıştı. Öyle ki Fransızlar, İngilizlerin İzmir-Aydın demiryollarında yaptığı gibi, Ege Bölgesinin ürünlerini doğrudan ülkelerine aktarmak amacıyla<sup>21</sup> İzmir-Kasaba hattını<sup>22</sup> bir yıl önce İngilizlerden devralan Belçikalı Nagelmakers'den 1894 yılında satın almıştı. Bu tarihten itibaren bahsi geçen hat Fransızların Paris'te kurdukları İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketi tarafından işletilmeye başlandı.<sup>23</sup> Aynı zamanda Fransızlar İzmir'i İstanbul'a bağlayan bir yol üzerinde duruyorlardı. İzmir-Bandırma arasını trenle, Bandırma-İstanbul arasını gemiyle geçmeyi tasarladıkları bu yolculukta kombine bilet sistemi uygulamayı düşünmüşlerdi. Diğer bir ifadeyle Fransız müteşebbislerin Bandırma-Soma Demiryolu hattının inşası için teklif vermeleri onların yapmayı planladıkları projenin bir parçasını oluşturduğu söylenebilir.<sup>24</sup>

Balıkesir ve havalisinin maden çeşitliliği ve rezervi yönünden çok zengin olması, 19.

17 BOA., Y.PRK.A., 15/62, 30 Z 1328.

18 BOA., İ.MMS., 42/1742, 22 Za 1288.

19 BOA, DH. MKT., 1142/30, 05 Z 1324.

20 Pamuk, a.g.e., s. 80.

21 Bülent Varlık, *19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması*, Ankara 1976, s. 23-25; Fransa, özellikle 1888-1896 yılları arasında Osmanlı Devleti'nde büyük yatırımlar yapmaya başlamıştı. Bu tarihlere gelindiğinde Fransa Osmanlı Devleti'nin en fazla borçlandığı ülke idi. Bu durum Osmanlı Devleti'ndeki Fransız demiryolu yatırımlarının en belirleyici yönlerinden biri olmuştu. Osmanlı Devleti Fransa'dan borç istediğinde, alacağı borcun karşılığı olarak bir demiryolu imtiyazı ya da başka bir imtiyaz vermek zorunda kalıyordu. Muhteşem Kaynak, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış, *Yapıt*, Sayı 5, 1984, s. 74.

22 Price isimli bir İngiliz'in kurduğu İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketi, 1863 yılında imtiyazını aldığı İzmir-Kasaba (Turgutlu) arasında bir demiryolu inşasını 1865 yılında tamamladı. İzmir-Turgutlu arasında Manisa'dan ayrılan bir şube hattı Akhisar-Kırkağaç üzerinden Soma'ya kadar uzatılmıştı. Yeneroğlu Kutbay, a.g.m., s. 112.

23 Mehmet Akif Ceylan, "Manisa-Uşak Demiryolu Ulaşımının Yerleşme Üzerine Etkileri", *Doğu Coğrafya Dergisi*, c. 15, Sayı 23, 2010, 225; Tayfun Uzun, *Osmanlı'dan Günümüze Demiryollarımız*, İstanbul 2005, s. 28.

24 A. Nedim Atilla, *İzmir Demiryolları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir 2002, s. 115.



yüzyılda teknoloji ve imkânların artmasıyla birlikte bölgedeki bu madenlerin çok daha yoğun bir şekilde işletilmeye ve ihraç edilmeye başlanması, demiryolu hattının inşasını cazip hale getiren ekonomik faktörlerden birisiydi. Bölgede bulunan maden ocaklarının çok büyük bir kısmının Fransızlar tarafından işletilmesiyle demiryolu imtiyazını Fransızların alması tesadüf değildi.<sup>25</sup> Nitekim Bandırma-Soma hattıyla birlikte Fransızlara borasit madeni işletmesinin bulunduğu Sultan Çayırı ve simli kurşun ile antimon madenlerinin bulunduğu Balya'ya şube hatları kurma imtiyazının da verilmesi, Balıkesir ve havalisinin yeraltı zenginliğinin Fransızların demiryolu imtiyazını almasında etkili olduğunu göstermektedir.<sup>26</sup> Diğer bir ifadeyle Fransızların emperyalist düşüncelerle Bandırma-Soma hattı imtiyazını almak istediği görülmektedir.

Başarısızlıkla sonuçlanan ilk tekliflerde Soma'dan Bandırma'ya kadar uzatılacak demiryolunun, Bandırma Limanında bir rıhtım yapılması ve Bandırma-İstanbul arasında vapur işletmesi imtiyazıyla beraber ele alındığını görmekteyiz ki, bu durum yabancı girişimciler tarafından demiryolunun daha çok ticari amaçlı kurulmak istendiğine işaret eder. Bu yönüyle Bandırma-Soma hattının girişimciler açısından planlanan ticari bir projenin önemli bir parçasını oluşturduğu söylenebilir.<sup>27</sup>

### Sonuçsuz Kalan Bandırma-Soma Projeleri

Balıkesir ile Bandırma arasında bir demiryolunun inşası ilk olarak 1870'lerin başında düşünülmüştü. Mösyö Vilkinson isimli bir mühendis 1870 yılında bu amaçla Osmanlı yönetiminden imtiyaz talebinde bulunmuş ancak kesin bir netice alamamıştı.<sup>28</sup> Vilkinson'un 1872 yılındaki ikinci imtiyaz talebi ise sadece Bandırma'dan Balıkesir'e kadar bir demiryolunu değil, bunun yanı sıra Bandırma-İstanbul arasında vapur işletme imtiyazını, Bandırma Limanının ıslahını ve demiryolunun ihtiyacına göre bir rıhtım inşasını da kapsamaktaydı. Ayrıca Mösyö Vilkinson, yapmayı planladığı demiryolu hattının her iki tarafından 15 kilometrelik daire içindeki miri madenlerinin, taş ocaklarının ve ormanların işletilmesi hakkını da talep etmişti. Demiryolunun geçeceği arazinin miri arazi olmasına dikkat eden Vilkinson, arazi istimlâkına ücret ödememek için demiryolunun Bandırma-Balıkesir arasındaki şose üzerinde yapılmasını teklif etmişti.<sup>29</sup> Ocak 1872 tarihli bir arşiv belgesi, Osmanlı yönetiminin, Vilkinson'un maden, liman, rıhtım ve ormanlar hususundaki isteklerini pek uygun görmediğini, ancak Bandırma-Balıkesir arasında yapılacak demiryolu inşasına faydalı ve menfaatli bir iş olarak baktığını göstermektedir. Osmanlı devlet adamları demiryolunun özellikle ticareti canlandırması açısından yararlı

25 Fransız Mösyö Dö Mazar, Sultan Çayırı'nda borasit madenini işletirken, Mösyö Rayzar Kızıl Keçiler'de simli kurşun, Kemer Edremit kazası Eşekçi Obası'nda bakır-simli kurşun, Avunya Alakilise'de bakır-simli kurşun, Avunya Kalabak'da bakır, Avunya Sofular'da simli kurşun, Avunya Armutçuk'da simli kurşun, Avunya Mancılık'da linyit, Avunya Gümüşler'de simli kurşun madenini işletmekteydi. Mutaf, a.g.e., s. 24, 188-189.

26 BOA., Y.A.RES., 110/55, 1 N 1318.

27 BOA, A.MKT. MHM. 408/27; İ.MMS., 42/1742, 22 Za 1288.

28 BOA, HR.TO., 453/60, 24 Kasım 1870.

29 BOA., İ.MMS., 42/1742, 22 Za 1288.

olacağı düşünerek inşasını lüzumlu görmüşlerdi.<sup>30</sup> Daha sonraki yıllara ait kayıtlardan anlaşıldığı kadarıyla Mösyö Vilkinson'un talebi, gerek maden, liman, rıhtım ve ormanlar hususundaki istekleri ve gerekse teminat-ı nakdiye gösterememesinden dolayı bir teşebbüsten öteye gitmemiştir.<sup>31</sup>

1873 yılında Şirket-i Nâfi'a-i Osmaniyye kurucusu Serkis Bey, Bandırma'dan Kasaba'ya (Turgutlu) kadar 99 yıllık bir imtiyaz teklif etmişti. Osmanlı hükümetinden, hattın işletmesinden kaynaklanabilecek hiçbir teminat talep etmeyen Serkis Bey'e imtiyaz verilmiş olmasına rağmen demiryolu inşaatına bilinmeyen bir sebepten ötürü başlanamamıştır.<sup>32</sup>

Girişimcilerin Bandırma-Soma demiryolu hattının inşası için imtiyaz taleplerinin 1880'li yıllarda artış gösterdiği görülmektedir. 24 Kasım 1888 tarihinde Fiyolil-Fojerol-Savarniya Şirketi bir imtiyaz talebinde bulundu.<sup>33</sup> Bu arada Fransa'nın ileri gelenlerinden Mösyö Ernest Lefon da 1889 yılında Bandırma-Balıkesir arasında bir demiryolu imtiyazı talep etmişse de Osmanlı hükümeti, tren yolunun Balıkesir'de bırakılmasından dolayı projeye sıcak bakmamıştır. Osmanlı hükümetinin görüşüne göre inşa edilecek demiryolu mutlaka İzmir-Kasaba demiryoluyla birleştirilmeliydi. Bu yönüyle inşa edilecek Bandırma-Soma demiryolu hattının bir iltisak (bağlantı) hattı olması düşünülmüştü.<sup>34</sup> İmtiyaz talebinin sadece Bandırma-Balıkesir arasında olması, bölgenin ekonomik değerine ve imtiyaza talip olan müteşebbislerin ticari amaçlarla girişimde bulduklarına işarettir. Hükümetin bu demiryolu hattını Soma'ya kadar uzatarak İzmir-Kasaba hattıyla birleştirilmesi yönündeki kararı ise ekonomik ve ticari amaçlardan öte daha çok askeri amaçlara yönelik bir düşünceyle hareket edildiğini gösterir.

Yine 1889 yılında, Mösyö Ernest Lefon'dan kısa bir süre sonra, yeni bir imtiyaz talebi Belçikalı Mühendis Edwar Zulikufer'den geldi. Kefalet akçesi olarak 200.000 frank yatıran Edwar Zulikufer'e bu hat üzerinde demiryolu yapımı için imtiyaz verildi. Ancak Şura-yı Devletin planda önerdiği tadilatı Zulikufer'in kabul etmemesi, projenin ertelenmesine sebep oldu.<sup>35</sup>

Osmanlı hükümeti 1900 yılında hattın inşası için Fiyolil-Fojerol-Savarniya Şirketi ile yeniden temasa geçti ve şirket adına Mösyö Bele dö Lobel'i müzakereye davet etti. Yapılan müzakereler neticesinde adı geçen şirket, Zulikufer'in teklifinden daha uygun şartlar içeren bir imtiyaz talebinde bulundu. Mösyö Bele, Zulikufer'in tayin ettiği güzergâhta gerekli tadilatı yapmayı kabul etmişti. Ayrıca Zulikufer'in beyan ettiği teklifin bazı yönlerini hükümet açısından daha yararlı bir surette değiştirmiş ve kefalet akçesi olarak 200.000 frankın hükümetin emrinde mahfuz tutulacağı garantisini vermişti. Bunların

30 BOA., İ.MMS., 42/1742, 22 Za 1288.

31 BOA., Y.A.RES., 110/55, 1 N 1318.

32 BOA., A.MKT.MHM., 467/59, 5 N 1290; A.MKT.MHM., 468/25, 20 N 1290; A.MKT.MHM., 468/26, 20 N 1290; A.MKT.MHM., 468/27, 20 N 129; ŞD., 2416/21, 1 Ş 1295; A.MKT. MHM. 408/27; Bu arada 1890 yılında Bandırma'dan Konya'ya, demiryolu inşa etmek için projeler ortaya konulmuşsa da bunlar gerçekleştirilememiştir. BOA., İ.DH., 1205/94329, 3 R 1308.

33 BOA., Y.PRK.AZJ., 21/96, 21 L 1309.

34 BOA., İ.DH., 90382.

35 BOA., Y.A.RES., 110/55, 1 N 1318; BEO., 3717/278743, 29 S 1328.

yanı sıra ana hattın Bursa'ya bir şube uzatılmasını bir önceki imtiyazda Zulikufer ihtiyari olarak kabul etmiş iken, Mösyö Bele mecburi olarak yapmayı taahhüt etmişti. En önemli noktalarından birisi, Mösyö Bele'nin gerek mecburi gerek ihtiyari inşa edeceği hatları teminatsız olarak inşa etmeyi kabul etmesiydi. Diğer bir ifadeyle inşa edilecek demiryolu hattından kaynaklanan bir zarar söz konusu olursa, Osmanlı Devleti hiçbir yükümlülüğe girmeyecek, dolayısıyla hazineye ek bir yük gelmeyecekti.

Neticede Fiyolil-Fojerol-Savarniya Şirketi adına hareket eden Mösyö Bele ile Ticaret ve Nafia Nezareti arasında 1900 yılında bir mukavele hazırlandı.<sup>36</sup> Ayrıca Mösyö Bele hükümetin bir noktadan Gelibolu ve Biga taraflarına kadar uzanan şube hatları inşa edilmesine yönelik teklifini de kabul etmişti. Bununla birlikte birtakım problemler yaşanmış olacak ki Mösyö Bele, 10 Mayıs 1892 tarihinde, daha önce hazırlanan mukavelenin Padişah tarafından onaylanmasına yönelik yeni bir talepte bulundu.<sup>37</sup> Mösyö Bele'nin kararlı girişimi neticesinde 22 Şubat 1893 tarihinde yeni bir mukavele hazırlandı. Ancak bu mukavelede de yürürlüğe girmedi. 22 Ekim 1905 tarihli bir iradeden anlaşıldığı üzere askeri mahzurlardan dolayı hattın inşasına müsaade edilmemişti.<sup>38</sup> Bu mahzur, askeri komisyonun görüşüne göre, demiryolu Çanakkale Boğazı'nın arka tarafından geçtiğinden saldırı durumunda düşman ordusuna kolaylık sağlayabilmesiydi.<sup>39</sup>

Buna rağmen Mösyö Bele'nin pes etmediği, girişimlerini sürdürdüğü görülmektedir. 1906-1908 yılları arasında imtiyaza sahip olmak için birçok girişimde bulunan Mösyö Bele<sup>40</sup> Sadarazama gönderdiği 24 Ekim 1908 tarihli dilekçesinde, bütün resmi işlemlerin tamamlandığından, hazırlanan mukavele ve şartnamenin kendisi tarafından kabul edilerek imzalandığından, ancak kesin bir netice alamadığından bahisle "birçok kişinin entrikalar çevirmesinden dolayı" defalarca talep ettiği irade-i seniyyenin elde edilemediğini vurgulamaktaydı. Mösyö Bele, Ticaret ve Nafia Nezaretinde evrakın bir köşeye atıldığı tahminiyle "birçok sene" demiryolu inşaatının sürüncemede bırakıldığını, kendisinin de ciddi masraflara ve zaman kaybına uğratıldığını ifade etmiş ve bu işin tamamlanması için sadrazamın yardımını talep etmişti.<sup>41</sup>

Belki de dönemin sadrazamının girişimleriyle olacak ki, Mösyö Bele'nin 10 Mart 1909

36 Mösyö Bele Bandırma-Soma demiryolu hattının yapımı ile birlikte isterse birincisi Sultan Çayırı'nda, ikincisi Kırmastı'de (M. Kemal Paşa) ve üçüncüsü Balya'da olmak üzere şube hatları inşa etme hakkına sahipti. İmzalanan mukaveleyle göre şube hatlarının inşasına, ana hattın inşasının bitiminden sonra başlanacak ve bu hatların yapımı inşaata başlandıktan sonraki üç yıl içerisinde bitirilecekti. Demiryolunun inşası ve tamiri için civar ormanlardan kereste sağlayabilecek, taş ve kum ocaklarından ücretsiz yararlanabilecekti. Gümrük vergisinden muafiyeti hususu demiryolun işletilmesi için işletmenin ilk 15 senesi zarfında yurt dışından ithal edeceği maden kömürü için de geçerli olacaktı. *BOA.*, *Y.A.RES.*, 110/55, 1 N 1318; Bandırma-Soma demiryolu Bursa şehrinin ticareti açısından da önem arz etmekteydi. Bu nedenle 24.11.1906 tarihinde Bursa Ticaret Odası tarafından Bandırma-Soma demiryolu hattıyla ilgili olarak kaleme alınan tezkerede hattın güzergâhında bulunan Kırmastı veya Mihaliç'ten Bursa'ya bir şube hattı uzatılması isteniyordu. Bu durumda Bursa ziraatının, ticaretinin ve sanayisinin gelişmesine katkıda bulunacaktı. *BOA.*, *DH. MKT.*, 1142/30, 05 Z 1324.

37 *BOA.*, *Y.PRK.AZJ.*, 21/96, 21 L 1309.

38 *BOA.*, *İ.HUS.*, 134, 24 Ş 1323.

39 *BOA.*, *Y.PRK.A.*, 15/62, 30 Z 1328.

40 *BOA.*, *T.TNF.MKT.*, 129/136, 15 Z 1314; *DH. MKT.*, 1142/30, 05 Z 1324.

41 *BOA.*, *ŞD.*, 1227/8, 13 Za 1329.



yılında yaptığı yeni imtiyaz talebi<sup>42</sup> Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından kabul edildi. 75 yıllık olan bu imtiyaz talebinin Şura-yı Devlet tarafından uygun görülmesinin ardından Bandırma-Soma demiryolu hattı için bir mukavele ve şartname hazırlandı. Hattın teminatsız bir şekilde inşa edilerek işletilebileceği yönünde görüş belirten Meclis-i Vükela da hazırlanan mukavele ve şartnameleri uygun gördü. Mutabık kalınan mukaveleye göre hattan kaynaklanacak zarar şirkete ait olacak ve hükümetten bu zararın karşılanmasını talep etmeyecekti. Bunun karşılığında hattan elde edilecek hasıllardan Osmanlı Devleti'ne bir hisse vermeyecekti<sup>43</sup>. Bu olumlu görüşle birlikte Meclis-i Vükela çok önemli bir adım attı ve Meşrutiyetin ilanından sonra uygulanan bir usul gereği daha iyi teklif gelirse değerlendirilmesine karar verdi. Böylece Mösyö Bele tam hedefine ulaşmışken yeniden başa dönmek zorunda kaldı.

Bandırma-Soma demiryolunun inşa ve işletilmesi için ihaleye çıkılmasına karar veren Osmanlı hükümeti, İstanbul ve Avrupa gazetelerine bu demiryolu imtiyazı için ilan verilmesini ve müracaat için de bir müddet süre tayin edilmesini planladı.<sup>44</sup> Bandırma-Soma demiryolu hattının inşa ve işletilmesi için 11 Temmuz 1909 tarihinde ilana çıktı ve ihalenin başvuru süresi 13 Eylül 1909 tarihine kadar devam etti.<sup>45</sup> Osmanlı hükümeti, ihaleye girecek taliplerin mali kuvveti ile ciddiyetini anlamak için ve her türlü erteleme ve aksaklıklara karşı teminat olarak 10.000 lira depozito (kefalet akçesi) talep etmişti. İmtiyaz alan şirket resmi tebliğ eline ulaştıktan sonraki 15 günlük süre içinde 10.000 lira daha yatırarak, bu teminatı 20.000 liraya çıkarmak zorundaydı. İkinci 10.000 lira yatırılmadığında verilen imtiyaz feshedilecek, ihale sürecinde yatırılan para geri ödenmeyerek hükümet hesabına geçecekti. İkinci olarak şirketler hattın inşası için gerekli sermayeye sahip olduklarına dair itibarlı (tanınmış) bankaların her hangi birinden alabilecekleri 1.800.000 liralık bir beyannemeyi göstermek zorunda idiler.<sup>46</sup> Bu iki şartın yerine getirilmesi teklifin ciddiyeti açısından çok önemli idi. Bu açıdan Ticaret ve Nafia Nazırı Bedros Hallaçyan Efendi, ihaleye başvuran taliplerin her birine bu durumu tebliğ etmiş ve kendi ifadesine göre "ihale süresinin bitimine kadar özellikle teminat akçesinin yatırılmasını beklemiştir".<sup>47</sup>

İhaleye Mösyö Bele, Bahriye Feriki (Korgenerali) Ahmet Paşa<sup>48</sup> ve İzmirli Mösyö Fortoviç, Mösyö Granşan, İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketi başvuruda bulundu.<sup>49</sup> Bunlardan ilk üçü bu ihaleye müracaat etmek ve hasılat-ı safiyeden hükümete

42 BOA., ŞD., 1227/8, 13 Za 1329.

43 BOA., BEO., 3717/278743, 29 S 1328; ŞD., 1228/70, 13 Za 1329.

44 Mösyö Bele'ye verilen imtiyaza göre Soma Bandırma Hattı, Foça hattı gibi 1,45 m genişliğinde olacaktır. BOA., ŞD., 1227/8, 13 Za 1329; BEO., 3590/269221, 16 C 1327; BEO., 3717/278743, 29 S 1328.

45 BOA., ŞD., 1229/10, 13 Za 1329.

46 Kefalet akçesi bankadan ve yahut o günkü piyasa fiyatıyla Osmanlı Devleti hisse senedi olarak değerlendirilebilecekti. Kefalet akçesi hisse senedi olarak yatırıldığında değer kaybederse mevcut zarar bankaya karşılayacaktı. BOA., BEO., 3717/278743, 29 S 1328; İ.MLU., 1, 10 B 1328; İ.MLU., 3, 10 B 1328.

47 Meclis-i Ayan Tutanağı, i. 95, c. 1, 15 Haziran 1326 (1910), s. 622.

48 Ahmet Paşa'nın şirketi daha önce Mösyö Bele ile kararlaştırılan mukaveleyi teminatsız olarak tamamıyla kabul etmiş, ortaya çıkabilecek zarar ve ziyanı üstlenmiş ve hasılat-ı safiyenin % 30'unu hükümete bırakmayı kabul etmişti.

49 BOA., BEO., 3717/278743, 29 S 1328.

hisse verilmesi gibi bazı konuları görüşmekle birlikte yukarıda bahsi geçen iki önemli şartı yerine getirmemişlerdi. Diğer bir ifadeyle başvuruları geçersiz sayılarak değerlendirilmeye alınmadılar. Şartları yerine getiren Mösyö Granşan ile sadece hat inşasının başlangıcında sarf edeceği meblağla ilgili görüşmeler yapıldı. Mösyö Granşan, demiryolu inşaatında tesisatın başlangıcı için gerekli sermayenin yılda % 4 faizini Osmanlı hükümetine temin ettirmek istemişti. Ayrıca Granşan hasılat-ı safiye çıkarılacak tahvilatı karşılama noksan kısmı ile bunun faizinin Osmanlı hükümeti tarafından karşılanmasını talep etmişti. Hasılat-ı safiye bunlara yeter ve fazla verirse elde edilen kâr, kendisi ile hükümet arasında yarı yarıya paylaşılacaktı. Hükümet temsilcileri ikinci talebin sebebinin anlayamadıklarını ifade ederek bir açıklama talep ettiğinde Granşan ikna edici bir cevap verememişti. Bunun dışında gerek hat inşaatının başında ve gerekse hattın işletme sırasında ortaya çıkabilecek masraflar Granşan tarafından belirlenmemiş, sınırlandırılmamıştı. Bu nedenlerle de Mösyö Granşan'ın teklifine sıcak bakılmamıştı.<sup>50</sup>

İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketinin teklifi ise mevcut iki seçenektan daha iyi olanıydı. Çünkü adı geçen şirket, hat işletmeye açıldıktan sonra hasılat-ı safiyesi 39.916 franklık tahvilata yetmez ise noksan kısmı 1894, 1895 senelerinde tedavüle koyduğu tahvilat için ayırdığı meblağ hariç olmak üzere diğer bütün mal varlığıyla temin etmeyi teklif etmişti. Buna rağmen eksik kısım kalırsa Osmanlı hükümeti devreye girecekti. On yıl sonra hükümetin hiçbir sorumluluğu kalmayacak, ortaya çıkacak zararın tamamından şirket sorumlu olacaktı. Hükümetin yıllık vereceği miktar 21.400 lira idi. Devlet tarafından verilecek bu meblağ, işletmede hasılat oldukça % 4 basit faiz ile iade edilecekti. Bu meblağ hasılattan düşüldükten sonra kalan gelirin % 50'si hükümete verilecekti. Yani demiryolu hattının hasılat-ı safiyesi tahvilata ve işletme giderlerine yeter ve fazla verirse ortaya çıkacak kâr, Mösyö Granşan'ın teklifinde olduğu gibi şirket ile hükümet arasında yarı yarıya paylaşılacaktı.<sup>51</sup> Hükümete göre bu usul ile şirket, hat üzerinde gerçekleştireceği nakliyatı artırmak mecburiyetinde kalacaktı, diğer bir ifadeyle Osmanlı hükümeti ekonomik olarak daha kârlı çıkacaktı ki, bu husus İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketinin tercih edilmesinin en önemli sebeplerinden birisi idi. Ayrıca şirketin mali durumu kuvvetli olduğu kanaati oluşmuştu. Şura-yı Devlette de bu şirketin teklifinin bazı açılardan Mösyö Bele'nin teklifinden çok üstün, hatta kıyas kabul edilemeyecek surette olduğu vurgulanmıştı.<sup>52</sup> Görüldüğü üzere her iki talip de hasılat-ı safiye fazla verdiğinde Osmanlı hükümetine % 50 oranında kar vermeyi kabul ve hattın kaynaklanabilecek muhtemel bir zarara karşılık Osmanlı hükümetinden teminat talep etmişlerdi. Ancak İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketinin teminat konusundaki teklifi Mösyö Granşan'ınkinden göre çok daha iyiydi.<sup>53</sup>

Aslında Ticaret ve Nafia Nezareti, Sadaret Makamına hitaben kaleme aldığı yazısında belirttiği üzere, İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketinin teklifine değil, Mösyö

50 Bu arada Ticaret ve Nafia Nezaretinin, Mösyö Bele tarafından verilen ve daha önce kabul edilen itibar-ı mali şahadetnamesini, ihaleye çıkıldıktan sonraki süreçte yeterli görmemesi biraz kafaları karıştırmaktadır. *BOA.*, *BEO.*, 3717/278743, 29 S 1328; *BOA.*, *ŞD.*, 1727/70, 13 Za 1329.

51 *BOA.*, *BEO.*, 3717/278743, 29 S 1328; *ŞD.*, 1727/70, 13 Za 1329; *İ.MLU.*, 1, 10 B 1328; *İ.MLU.*, 3, 10 B 1328.

52 *BOA.*, *BEO.*, 3717/278743, 29 S 1328.

53 *BOA.*, *BEO.*, 3717/278743, 29 S 1328.

Bele'nin teklifine daha olumlu yaklaşmıştı. 10.000 liralık depozitoyu yatırmayarak başvurusu değerlendirilmeye alınmayan Mösyö Bele'nin teklifi iki açıdan önem arz etmekteydi. İlk olarak Mösyö Bele, demiryolunu teminatsız inşa edeceği için hazineye herhangi bir yük getirmeyecekti. İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketinin teklif ettiği şartlar, hem teminat istemesi hem de diğerleri açısından daha ağırdı. İkinci olarak ise Mösyö Bele'nin hattan kaynaklanabilecek bütün zararı kendisinin üstlenmesi Osmanlı coğrafyasında imtiyaz talebinde bulunacak girmişimciler için örnek teşkil edecekti.<sup>54</sup>

İmtiyaz konusu Şura-yı Devlet'in de gündemine gelmiş ve teminatsız olarak hattı inşa etmeye razı olursa imtiyazın İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketi'ne verilmesi kabul edilmiştir. Şirketin teklifi kabul etmemesi durumunda ise inşaatın başlanması için gerekli masrafın faizinin 10 sene müddetle devlet tarafından karşılanması kaydıyla yeniden ihaleye çıkılması ve Berlin, Viyana, Paris ve Londra'da çıkan gazetelere ilan verilmesi kararlaştırılmıştı.<sup>55</sup> Bu cümleden yola çıkarak Mösyö Bele'nin teklifinden çok iyi bulunduğu, hatta talipler arasında çıtayı yükselttiği, ancak şartları yerine getirmemesi sebebiyle elendiği söylenebilir.

Nihayetinde Osmanlı hükümeti, yukarıdaki görüşünden vazgeçerek Bandırma-Soma demiryolu imtiyazını en iyi şartları teklif ettiği düşünülen İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketine vermiştir. Ticaret ve Nafia Nezareti ile bu şirket arasında 6 Mart 1910 tarihinde bir mukavele imzalanmıştır.<sup>56</sup>

İmtiyazın İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketine verilmesi, Fiyolil-Fojerol-Savarniya Şirketini harekete geçirmiştir. Şirketin haklarını bu sefer vekil olarak, kendi adına imtiyaz başvurusunda bulunan Mösyö Bele değil, Bahriye Feriki Emekli Mühendis Ahmet Paşa savunmaktaydı. Ticaret ve Nafia Nezaretine birkaç defa itiraz mektubu yazan Ahmet Paşa'nın<sup>57</sup> mektuplarında Ticaret ve Nafia Nazırı'nı suçlayıcı ifadeler bulunmaktadır. Ahmet Paşa en iyi teklifi sunmalarına rağmen mantıksız sebeplerle şirketlerinin ihale dışında bırakılmaya çalışıldığını savunmaktaydı. Ona göre imtiyaz verilirken, Ticaret ve Nafia Nazırı Bedros Hallaçyan Efendi kanunlara ve ihale kurallarına aykırı davranmıştı. Çünkü belirli bir ihale süresi olmasına rağmen bu süre dolmadan İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketiyle müzakereye girilerek, onlara imtiyaz verilmişti. Kendi şirketlerine haksızlık yapıldığını, oysa şartlarının İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketinden daha iyi olduğunu savunan<sup>58</sup> Ahmet Paşa'nın itirazını gündemine ve incelemeye alan Şura-yı Devlet, bu itirazların hiç birinin ciddiyet içermediğini, savunduğu şirketin amacının ise her hangi bir taahhüt altına girmeden imtiyaza sahip olarak daha uygun şartlarda başkasına devretmek olduğunu vurgulamıştı. Şura-yı Devlet'in bu kararı doğrudu. Çünkü

54 BOA., ŞD., 1227/8, 13 Za 1329.

55 BOA., BEO., 3717/278743, 29 S 1328.

56 BOA, A.DVNS. MKVT. d. no:20, s. 62-63.; İ.ML. 9, 3 Z 1328; BEO., 3783/283683, 13 B 1328; BEO., 3792/284367, 07 Ş 1328; BEO., 3815/286072, 20 L 1328; BEO., 3832/287348, 03 Z 1328; BEO., 3835/287609, 18 Z 1328; MV., 137/100, 27 S 1328

57 Ahmet Paşa 30 Ekim 1909/17 Teşrin-i Evvel 1325, 27 Kasım 1909/14 Teşrin-i Sani 1325; 21 Şubat 1910 /8 Şubat 1325 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezaretine üç itiraz mektubu göndermiştir. BOA., BEO., 3717/278743, 29 S 1328; ŞD., 1229/10, 13 Za 1329.

58 BOA., BEO., 3717/278743, 29 S 1328; ŞD., 1229/10, 13 Za 1329.

Ahmet Paşa'nın vekili olduğu şirket, ihale sürecinde talep edilen 10 bin liralık depozitoyu yatırmamıştı, sadece 5 bin İngiliz lirası yatıracağını beyan etmekle yetinmişti. Bunun yanı sıra adı geçen şirketin sunduğu itibar-ı mali şahadetnamesi de uygun görülmemişti.<sup>59</sup>

Bandırma-Soma demiryolu imtiyazının İzmir-Kasaba Demiryolu şirketine verilmesi Meclis-i Ayanda da tartışmalara sebep oldu. Bu tartışmalarda Topçu Feriki Rıza Paşa, imtiyazın, demiryolunun "keşf-i evveli" yani ilk keşfi yapılmadan ve kilometresi kesin bir şekilde belirlenmeden ihale edilmeyeceğini belirtirken, dönemin Ticaret ve Nafia Nazırı Bedros Hallaçyan Efendi bunun kesin bir şart olmadığını hem Osmanlı Devleti'nde hem de başka başka ülkelerde keşfi yapılmadan demiryollarının yapılabildiği cevabını vermişti.<sup>60</sup>

### **Bandırma-Soma Demiryolu Hattının İnşası ve Yaşanan Bazı Problemler**

Bir Fransız şirketi olan İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketi Osmaniye ile Ticaret ve Nafia Nezareti arasında 6 Mart 1910 tarihinde on yedi maddeden oluşan bir mukavele imzalandı.<sup>61</sup> Aslında bu mukavele, 22 Şubat 1893 tarihli mukaveleye bir ek olarak hazırlanmıştı ve yeni mukavele genel itibarıyla eski mukavelenin bir benzeriydi.<sup>62</sup> Bu iki mukaveleye ek olarak İstanbul'da bir de istikraz (borçlanma) tahvilatı mukavelesi imzalandı. 3 Ekim ve 3 Aralık 1910 tarihlerinde imzalanan iki istikraz mukavelesi doğrultusunda 1.712.304 Liralık (38.916.000 Frank) borç alındı. Miktarı belirtilen para her biri 22 Osmanlı Lirası ya da 500 Frank olan 77.832 adet tahvilata (borç senedine) ayrıldı. Soma Bandırma Demiryolu Osmanlı İstikrazı ismiyle yapılan bu borçlanmanın faizi % 4 idi. Faizlerin her altı ayda bir (Nisan ve Ekim aylarında) altın akçe 44 kuruş veya 10'ar franklık kuponlara karşılık İstanbul ya da Paris'te ödenmesi kararlaştırıldı. Demiryolu hattının tamamının işletmeye açılmasına kadar faizler şirket tarafından ödenecekti. Alınan borç 1 Nisan 1911 tarihinden itibaren seksen iki senede ödenecekti.<sup>63</sup> Son olarak 13 Şubat 1911 tarihinde, 3 Ekim 1910 tarihli mukaveleye borçlanma hususunda bazı değişiklikler getiren bir mukavele daha eklendi. Bu ilave mukavele ile İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketinin mali hususlardaki birtakım yetki ve sorumlulukları Osmanlı Bankasına geçti.<sup>64</sup> İnşa edilen diğer demiryolu yatırımlarında olduğu gibi, yapılan bu borçlanmalar sayesinde Osmanlı'nın dışa bağımlılığının bir nebze daha arttığını söylemek mümkündür.

6 Mart 1910 tarihli imtiyaz mukavelesine göre İzmir-Kasaba Demiryolu ve Temdidi Şirket-i Osmaniye, keşif çalışmalarının son halini bir harita ile birlikte bir yıl içerisinde Ticaret ve Nafia Nezaretine sunacaktı. Şirket, nezaretin planları onayladığı tarihten itibaren bir sene içinde demiryolu inşaatına başlamak ve başladıktan sonraki üç sene içinde de

59 BOA., ŞD., 1229/10, 13 Za 1329.

60 Meclis-i Ayan Tutanağı, i. 95, c. 1, 15 Haziran 1326 (1910), s. 622.

61 BOA, A.DVNS. MKVT. d. no:20, s. 62-63; İ.ML. 9, 3 Z 1328; BEO., 3783/283683, 13 B 1328; BEO., 3792/284367, 07 Ş 1328; BEO., 3815/286072, 20 L 1328; BEO., 3832/287348, 03 Z 1328; BEO., 3835/287609, 18 Z 1328; MV., 137/100, 27 S 1328.

62 BOA, İ.MLU., 3, 10 B 1328; İ.ML., 88/26, 03 Z 1328.

63 BOA., İ.ML., 88/26, 03 Z 1328; İ.MMS., 144/1329, 15 L 1329; A.DVNS. MKVT. d. no:20, s. 62-63.; İ.ML., 9, 3 Z 1328.

64 B.O.A., İ.MMS., 38, 15 S 1329.

tamamlamak zorunda idi. Mecburi sebeplerden kaynaklanan durumlar meydana gelirse demiryolunun yapımına verilen ara 3 yıllık süreye ilave edilecekti.<sup>65</sup> Bandırma-Soma demiryolunun 1912 yılının Ekim ayında işletmeye açıldığı<sup>66</sup> dikkate alındığında İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketinin, kendisine dört yıllık süre tanınmasına rağmen inşaat çalışmalarını iki buçuk yılda tamamlamayı başararak, demiryolunu işletmeye açtığı görülür.

İmtiyaz sahibi isterse Bandırma-Soma hattının işletmeye açılmasından itibaren isterse 4 sene içinde Mihaliç, Sultançayıırı, Kirmastı ve Balya'ya şube hatları döşeyebilecekti.<sup>67</sup> Şube hatlarının uzandığı yerlerin maden bölgeleri olması, bölge madenlerinin demiryolu ve limanlar vasıtasıyla Avrupa'ya taşınmasının amaçlandığını, diğer bir ifadeyle demiryolunun emperyalist amaçlara hizmet ettiğini göstermektedir.

Mukaveleye göre Osmanlı hükümeti isterse Bandırma-Soma hattını satın alabilecekti. Bu durum İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketine ait demiryolu hatlarının tamamının yani şirketin toptan satın alınması şartına bağlanmıştı. Böyle bir satın alma gerçekleşirse demiryolu hatlarının değeri, demiryolu işletmesinin son beş senelik gelir ve giderleri üzerinden belirlenecekti ancak bu miktar km başına 1500 franktan aşağı olmayacaktı.<sup>68</sup>

Demiryolunun inşası için şirketin gerek ülke içinden ve gerekse yurt dışından sağlayacağı alet, edevat, demir, maden kömürü, makine vs. mallar gümrük vergisinden muaf tutulacağı gibi arazisi, sermayesi ve gelirleri üzerine herhangi bir vergi konulmayacaktı.<sup>69</sup> Şirketin inşa edeceği tren garları ve diğer binalar, Alaşehir-Afyonkarahisar hattındaki binalarla aynı olacaktı.<sup>70</sup> Ayrıca mukavele gereği Bandırma tren istasyonu ile gümrük iskelesi arasında bir iltisak (birleştirme) hattının kurulması gerekmekte idi.<sup>71</sup>

Bandırma-Soma hattının uzunluğu 190 km<sup>72</sup>, genişliği Kasaba hattı gibi 1.44 metre idi. Hattın, trenlerin 35-40 km/saat hız yapabildiği geniş hat olarak inşa edilmesi kararlaştırılmıştı. Bandırma'dan başlayan bu demiryolunun Soma'ya kadar uzatılmasının yanı sıra geniş hat olarak inşa edilmesi de Bandırma-Soma demiryolunun inşasında askeri amaçların ekonomik hedeflerden daha ön planda olduğunu göstermektedir. Çünkü dar hatlar sadece ticari amaçlarla inşa edilen hatlardı ve trenler bu hatlarda ancak 25-30

65 BOA., BEO., 3717/278743, 29 S 1328; İ.MLU., 1, 10 B 1328; İ.MLU., 3, 10 B 1328.

66 I.H. Yeniay, *Yeni Osmanlı Borçları Tarihi*, İstanbul 1964, s. 104-105.

67 B.O.A., MV. 129/27, 09 C 1327; DH. MKT., 1142/30, 05 Z 1324; BEO., 3717/278743, 29 S 1328; Bursa Ticaret Odası, Soma-Bandırma demiryoluna, Mihaliç ve Kirmastı'nın da eklenmesi kararından bu iki kentin gelişimi açısından memnuniyetle karşılayarak minnetlerini ifade etmişlerdir. DH. MKT., 1142/30, 05 Z 1324.

68 B.O.A., İ.MLU., 1, 10 B 1328; İ.MLU., 3, 10 B 1328.

69 B.O.A., İ.MLU., 1, 10 B 1328; İ.MLU., 3, 10 B 1328; A.DVNS. MKVT. d. no:20, s. 62-63; İ.ML., 9, 3 Z 1328.

70 B.O.A., İ.MLU., 1, 10 B 1328; İ.MLU., 3, 10 B 1328.

71 BOA., BEO., 4019/301407, 05 R 1330.

72 BOA., BEO., 3717/278743, 29 S 1328.



km/saat hız yapabilmekteydiler.<sup>73</sup> Hattın imtiyaz müddeti 75 yıl idi. İmtiyaz müddetinin belirlenmesinde, İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketinin sahip olduğu İzmir-Alaşehir, Manisa-Soma, Alaşehir-Afyonkarahisar iltisak hatlarının imtiyaz müddetinin sona erdiği tarih dikkate alınmıştı. İmtiyaz müddeti sona erdiğinde demiryolu hattı borçsuz bir şekilde Osmanlı hükümetine devredilecekti.<sup>74</sup>

Bandırma-Soma demiryolunun güzergâh ve istasyonların belirlenmesinde ve askeriyeyle ilgilendiren bazı konularda önceden uygulanan bazı kaidelere dikkat edilmediği görülmektedir. Eski dönemde olduğunun aksine Bandırma-Soma demiryolunun şartname ve mukavelesi hazırlanırken askeriye'nin mütalaası sorulmamış, hattın güzergâh haritaları, şartnamesi ve mukavelesi Harbiye Nezaretine gönderilmemişti. Hatların güzergâh ve istasyonlarını belirlemek üzere uygulanan "bir erkân-ı harbiye zabitanın gönderilmesi" usulüne de özen gösterilmemişti. Hâlbuki daha önce de belirtildiği üzere, Bandırma-Soma hattı askeri nakliyat için büyük önem arz etmekte idi. Harbiye Nezareti, bu hattı otuzdan fazla redif taburunun Anadolu'dan Marmara sahiline nakli için tek vasıta olarak görmekteydi. Askeri amaç ön planda olmasına rağmen eski kaidelerin uygulanmaması, hattın layıkıyla istifade edilmemesine yol açmıştı; Harbiye Nezaretinin yaptığı inceleme neticesinde Bandırma-Soma hattı üzerinde her biri 20 vagonlu olan trenlerin toplam yedi sefer (bir taraftan dört, diğer taraftan üç) yapabileceği anlaşılarak, neticede otuz tabur yerine ancak bir buçuk iki tabur askerin nakline müsait olduğu görülmüştü.<sup>75</sup>

Demiryollarının inşasındaki askeri faydayı memleketin müdafaası için çok önemli gören Harbiye Nezareti, 17 Ocak 1911 tarihinde yukarıda bahsi geçen duruma itirazda bulunmuş; devletçe fedakârlık yapılarak inşa edilmekte olan demiryollarının askeri menfaatleri temin etmeksizin inşasına müsaade edilmemesini talep etmiş ve demiryolu inşaatlarında askeriye'nin görüşünün alınması gerektiğini vurgulamıştı. Hatta Harbiye Nezareti, bir erkân-ı harp subayının Ticaret ve Nafia Nezareti Demiryolları Müdüriyeti Muavinliğinde görevlendirilmesini talep etmişti. Harbiye Nezaretinin itiraz ve talepleri Meclis-i Vükelada tartışılmış; inşa edilecek demiryollarının güzergâhı ile mukale ve şartnamelerinin içeriği hakkında daha önce olduğu gibi Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından Harbiye Nezareti Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Dairesinin mütalaasının alınması usulüne riayet edilmesi gerektiğine karar kılınmıştır. Bunun üzerine Bandırma-Soma demiryolu güzergâhının tayini için İzmir Hatları Askeri Komiseri Erkan-ı Harbiye Binbaşısı Ali Hikmet Bey görevlendirilmiştir. Bununla birlikte Meclis-i Vükela, erkân-ı harp subayının Ticaret ve Nafia Nezareti Demiryolları Müdüriyeti Muavinliğinde görevlendirilmesi yönündeki talebi uygun bulmamıştır.<sup>76</sup>

Bandırma-Soma demiryolu hattının inşasında 10.000 civarında amele çalışmıştı. İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketi, gerek inşaat ve gerekse işletme işlerinde görev yapacak uzman memurlar ile amelenin çoğunluğunun Osmanlı tebaasından

73 BOA., İ.MLU., 1, 10 B 1328; Y.PRK.BŞK., 46/77, 23 M 1314.

74 B.O.A., İ.MLU., 1, 10 B 1328; MV., 129/27, 9 C 1327.

75 Trablusşam –Humus ve Babaeski-Kırkkilise hatlarının imtiyazları verilirken de askeriye'nin görüşü alınmamıştı. Bağdat demiryolunun Konya-Adana kısmında istasyonların birbirine uzak olması da asker nakliyatını kısıtladığı görülmüştü. BOA., BEO., 3851/288767, 28 M 1329.

76 BOA., MV., 137/64, 16 S 1328; BOA., BEO., 3851/288767, 28 M 1329; BOA., BEO., 3842/288107, 04 M 1329; BOA., BEO., 3858/289292, 16 S 1329

olmasını taahhüt etmişti. Ancak bu taahhüdüne pek dikkat edilmediği söylenebilir. Çünkü demiryolu inşasında çalışan amelelerin önemli bir kısmı İtalyanlardan oluşmakta idi. Daha sonra ele alınacağı üzere Osmanlı coğrafyasında çalışan yabancı uyrukluların çok olması, yerli halkla aralarında sorunların yaşanmasına sebep olduğu gibi özellikle savaş sırasında bunların muhafazasının sağlanması açısından önem arz etmekteydi.<sup>77</sup> Trablusgarp savaşında İtalyan uyruklu çalışanlar hakkında bazı tedbirler alan Osmanlı hükümeti, I. Dünya Savaşı sırasında demiryolu inşaatlarında çalışan İtalyanların miktarı ve yaşları ile ilgili bir çalışma yapmış, herhangi bir olumsuzluğa karşı tedbir almaya çalışmıştır.

Demiryolunun inşa safhasında birtakım sorunların yaşandığı görülmektedir. Şirket, Bandırma-Soma Demiryolu güzergâhındaki gerekli arazi istimlakini tamamlanmadan ve istimlak bedellerini ödemediği demiryolu inşaatına başlamıştı. 1911 Mart'ında halk bu duruma itiraz etmiş ve demiryolu inşaatını engellemeye çalışmıştı. Öyle ki, Karesi Mutasarrıflığı, halk arasında İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketine güvenin kalmadığından bahisle “demiryolu için gerekli arazinin şirketçe istimlakine başlanılmamasının halk arasında heyecanın artmasına yol açtığını ve hükümetçe inşaat tatil edilmediği takdirde inşaatın halk tarafından fiilen engelleneceğini” vurgulamıştı. Karesi Mutasarrıflığı vahim bir tablo çizerken, bu durum Ticaret ve Nafia Nezareti için sıradan bir durumdu. Nezaretin verdiği bilgilere göre bu usul daha önce inşa edilen demiryollarında da uygulanmaktaydı ve hiçbir mahzuru görülmemişti. İnşaata erken başlamanın sebebi demiryolunun daha kısa sürede bitirilmesi gerekliliğinden kaynaklanmaktaydı, aksi takdirde demiryolu inşaatı en az sekiz on ay geç başlayabilirdi. Mevcut uygulamayı savunan Ticaret ve Nafia Nezareti, demiryolu inşaatının kısa sürede bitirilmesinin özellikle askeriyece makbul olduğunu vurgulamıştı. Bununla birlikte halkın hiçbir şekilde mağdur edilmeyeceğine dair teminat veren Ticaret ve Nafia Nezareti, arazi istimlakı için ikisi hükümetten ve birisi şirketten olmak üzere toplam üç kişiyi görevlendirdi. Bu kişilerin en geç 28 Nisan 1911 tarihinden itibaren Soma'dan Bandırma'ya doğru, demiryolu güzergâhındaki arazileri, içindeki mahsulat miktarıyla birlikte yazarak istimlake başlamaları kararlaştırıldı. Belirtilen tarihte Soma'dan başlayan istimlak çalışmalarında ilerleme görülmüş, Haziran itibariyle Balıkesir'e yaklaşılmıştı. İstimlak memurlarının 23 Haziran itibariyle Bandırma'ya ulaşacakları ve arazi sahiplerine mallarının karşılığının verilmesi umulmuşsa da bu hedef tutturulamadı. Neticede Karesi Mutasarrıfı yaşadığı endişede haklı çıktı; arazi sahipleri 1911 Eylül'ünde demiryolunun bazı kısımlarında inşaatı engellemeye çalıştılar ve bunun üzerine işçiler işlerini bırakmak zorunda kaldılar. Mahalli hükümet tarafından bu mevkilere birer polis ve jandarma gönderilmişse de, onların ihtarları da fayda vermedi. Daha sonra Karesi İdare Meclisine çağrılan bu kişilere “haklarının kanunen garanti altında olduğu” gibi bazı gerekli nasihatler edilmişse de onlar mülklerinin kıymeti verilinceye kadar inşaata müsaade etmeyeceklerini ifade etmişlerdi. Arazi sahiplerini razı edemeyen Karesi Mutasarrıfı işin içinden çıkamayınca, ne yapılması gerektiği konusunda Dâhiliye Nezaretinin görüşünü sorma ihtiyacını hissetmişti.<sup>78</sup>

Demiryolu inşaatı sırasında ortaya çıkan en büyük problem ise demiryolu çalışanlarının karıştığı kavgalardı. Bandırma-Soma arasında demiryolu inşaatına otuzdan fazla yerde

77 BOA., İ.DH. 1/17, 15 L 1330; İ.MLU., 1, 10 B 1328; İ.MLU., 3, 10 B 1328.

78 İnşası devam eden Bağdat, Trablusşam-Hama, Dinar-Eğirdir demiryolu hatlarında da önce inşaata, sonra istimlaka başlanmıştır. BOA., DH.İD., 1/9, 12 C 1329.

aynı anda başlanmıştı. İnşaat Müslüman Osmanlı vatandaşlarının yanı sıra Karadağlı, İtalyan, Fransız ve sair birçok milletten 10.000 civarında amele ve mühendis çalışmakta idi. Demiryolu İnşaat Komiserliği, demiryolu inşaatının kesintiye uğramadan problemsiz bir şekilde devam edebilmesi için her on beş kilometrede dörder beşer jandarmalık birer devriye kolu dolaştırılmasını lüzumlu görmüştü.<sup>79</sup>

Gerek yerli halk ile yabancı uyruklu çalışanlar arasında gerek Osmanlı tebaası ameleler ile yabancı uyruklu çalışanlar arasında gerekse yabancı uyruklu çalışanların kendi aralarındaki husumetler, tartışmalar, kavgalar eksik olmuyordu. Yaşanan olaylar üzerine Fransız elçiliği “ecnebi mühendis ve memurlarının ahalinin saldırısına hedef olmadığı gün bulunmadığını, jandarmanın genellikle suçluları tutuklayamadıklarını, bir süre sonra da takibatı bıraktıklarını” ifade etmişti.<sup>80</sup> Hatta bu olayların bir kaç yaralanma ve cinayetle sonuçlanmıştı. Bu tür olaylar üzerine güvenliği sağlamak üzere derhal asker çağrılmaktaydı. Özellikle 1911 yılı içerisinde olayların birbiri ardına gelmesi ve nerdeyse kesintisiz sürmesi, ciddi güvenlik tedbirlerinin derhal yerine getirilmesini gerekli kılmaktaydı.<sup>81</sup>

Yerli halk, hattın inşasında çalışan yabancı uyruklu kişilere karşı husumet beslemekte ve onlara karşı sık sık saldırıda bulunmakta idi. Örneğin 1908 Eylül’ünde, başlarında Balıkesir Belediyesi görevlilerinin bulunduğu halktan bir kısım insanın silahlı olarak Bandırma-Soma demiryolunun 130. kilometresinde ameleleri tehdit etmesi, inşaat çalışmalarının aksamasına neden olmuştu.<sup>82</sup> 16 Temmuz 1911 tarihinde ise demiryolu inşaatında görevli iki Fransız mühendis yerli halktan birilerinin düzenlediği suikast sonucu yaralanmıştı.<sup>83</sup> Demiryolunun inşası biten kısımlarının işletmeye açılmasından sonra da bu türden olaylar yaşanmaya devam etti. Demiryolunun inşası biten kısmına yerli halk tarafından büyük taşların yuvarlanarak rayların tahrip edilmesi de sık yaşanan olumsuzluklardan biriydi.<sup>84</sup> 30 Haziran 1912 tarihinde ise Soma’nın 81. kilometre ötesinde çıkan bir yangını görerek buraya giden bir amele çavuşu ile bir işçi, demiryoluna uzak olan yangını söndürmeye çalışırken köylülerin saldırısına uğramışlardı. Köylüler, demiryolu çalışanlarının yanı sıra olay mahaline gelen iki jandarmayı da darp ederek silahları ellerinden almışlardı.<sup>85</sup>

Demiryolu inşaatında çalışan amelenin yerli halka saldırdığı da görülmekteydi. Bazen demiryolunun işletmeye açılan kısımlarında trenle seyahat eden yolcular, ameleler tarafından soyulmakta hatta darb edilmekteydiler. Bu türden olaylar idarecileri endişeye sevk etmekteydi. Çünkü inşaatın bitiminden sonra dağılacak ameleden bazılarının eşkiya kesilmesi söz konusu olabilirdi. Bunların çeşitli suçlar işledikten sonra memleketlerine

79 BOA., DH.İD., 69/20, 13 C 1329; DH. İD., 1/17, 15 L 1330.

80 BOA., DH. İD., 1/17, 15 L 1330.

81 BOA., BEO., 3938/295304, 23 N 1329.

82 BOA., BEO., 3917/293744, 22 B 1329; DH. İD., 1/17, 15 L 1330.

83 BOA., BEO., 3917/293744, 22 B 1329; DH. İD., 1/17, 15 L 1330.

84 BOA., DH. İD. 1/17, 15 L 1330; BEO., 3917/293744, 22 B 1329.

85 BOA., DH.H., 13/66, 02 Ş 1330.

fırar eylemleri ihtimal dâhilinde idi.<sup>86</sup>

İnşaatında 10.000 civarında insanın çalıştığı Bandırma-Soma demiryolunda, amelelerin kendi arasında yaşadıkları tartışma ve kavgalar da eksik olmuyordu. Bazen yerli ve yabancı ameleler arasında, bazen de yabancı uyruklu çalışanların kendi aralarında husumetler yaşanmakta idi. Örneğin 1911 yılının Ağustos ayında Susurluk nahiyesine bağlı Ömerli köyü civarında çalışan bir İtalyan demiryolu amelesi yerli halktan Muhacir Ahmet isimli bir amelenin saldırısına uğraması sonucu yaralanmıştı.<sup>87</sup> Bu türden olaylar bazen demiryolunun inşaat çalışmalarını aksatmaktaydı. Örneğin bir amelenin birlikte çalıştığı amele başını öldürdüğü bir olay sonrasında demiryolu hattı inşaatında çalışan bütün amele başları vazifelerini terk ederek greve başlamışlardı. Amele başlarının “hükümet tarafından gerekli tedbirlerin alınmasına kadar görevlerinin başlarına dönmeyeceklerini” ifade etmeleri, Osmanlı hükümetini endişeye sevk etmişti. Çünkü hükümet yetkilileri Bandırma-Soma demiryolu inşaatını sekteye uğratan bu olayın o sırada Anadolu’da inşaatı devam etmekte olan veya inşası planlanan yeni hatların imtiyazını alacak yabancı sermaye üzerinde de olumsuz tesir edeceği düşüncesinde idiler.<sup>88</sup>

Bandırma-Soma demiryolunun yabancı çalışanları arasında da kavgalar yaşanmaktaydı. Örneğin 1911 yılının sonlarına doğru Kasaba Şirketinin Balıkesir Şubesi memurlardan Fransız uyruklu Ressam Paskal ile yine şirkette görevli İtalyan uyruklu Torabini arasında başlayan tartışma, Todarani’nin ölümüyle, Paskal’ın ise yaralanmasıyla sonuçlanmıştı. Kolluk kuvvetleri tarafından yaralı bir şekilde tutuklanan Paskal’ın doktor raporuna göre on günlük tedaviye ihtiyacı vardı. Bu nedenle Paskal daha adli sürecin başında, Fransız elçiliğinin girişimleri üzerine İstanbul’a gönderilerek Fransa Konsolosuna teslim edilmiş ve burada bir Fransız hastanesine yatırılmıştı. Olay sonrasında yaşananlar Avrupalı devletlerin Osmanlı Devleti üzerine ne derece baskı uyguladığına dair küçük bir örnektir. Nitekim Paskal mahkeme için suçu işlediği Balıkesir’e gönderildiğinde bunu duyan Fransız konsolosu, onun yeniden İstanbul’a gönderilmesini kesin ve ısrarcı bir dille talep etmişti.<sup>89</sup>

Çıkan kavgaların birisinde ise yabancı işçiler bir Müslüman ameleyi öldürmüştü. Bandırma-Soma Demiryolunun üçüncü kısmında çalışan Karadağlı Hırıstoğlu Nikola 10 Eylül 1911 gecesinde Tercanlı amele Kürd Ali’yi silahla göbeği üzerinden vurarak öldürmüş ve kaçmayı başarmıştı. Yapılan tahkikata göre Kürt Ali henüz yaralı iken Nikola’nın kaçışına engel olmak istemişti. Ancak aynı barakada bulunan Karadağlı Sipaso Padlisviç, Fransız kondüktör Pol ve Arnavut Yunus isimli kişiler ona öldürmek kasdıyla silah doğrultmuş ve Nikola’nın kaçışına yardım etmişlerdi. Olay üzerine üç kişiyi hemen tutuklayan jandarma, üç gün sonra da katil Nikola’yı yakalamayı başarmıştı. Olaydan kısa bir süre sonra Pol’ün tutuksuz, Sipaso Padlisviç’ ile Arnavut Yunus’un tutuklu yargılanmasına karar verilmişti.

86 BOA., DH. İD. 1/17, 15 L 1330.

87 Bu tür olaylar başka demiryolu hatlarının inşasında da görülmekteydi. Örneğin bundan kısa bir süre önce Halep’te bir mühendis ağır bir şekilde yaralanmıştı. Bunun üzerine Bağdat Demiryolu Şirketi de inşaat sahasında güvenliğin sağlanması için hükümetten jandarma görevlileri talep etmişti. BOA., BEO., 3917/293744, 22 B 1329; DH. İD., 1/17, 15 L 1330.

88 BOA., DH. İD. 1/17, 15 L 1330; BEO., 3929/29643, 21 Ş 1329.

89 BOA., BEO., 3956/296699, 10 Za 1329; BEO., 3981/298570, 05 M 1330; BEO., 3983/298685, 9 M 1330.

Yapılan yargılama neticesinde bir buçuk ay kadar sonra iki tutuklu da serbest bırakılmıştı. Bu arada Karadağ Elçiliği, Sipaso Padlisviç'in basit bir amele olmadığından ve mahalli memuriyetlerde bulunduğundan bahisle tutukluluğunun sona erdirilmesini ve uzun bir süre hapis yattığından dolayı da zararının karşılanmasını talep etmişti.<sup>90</sup>

Demiryolu inşaatını aksatan sebeplerden bir diğeri bölgede yaşanan yerli eşkıyalık faaliyetleri idi. Örneğin 1911 yılında demiryolunun üçüncü kısım müteahhidin çadırına silahlı bir çete tarafından saldırı düzenlenmişti. Haziran'ında ise başka bir eşkiya grubu demiryolunun dördüncü kısım inşaatına saldırmıştı ve jandarma olay sonrasında saldırganları yakalamayı başarmıştı. Özellikle Balıkesir yöresinde Hasan, Aydın yöresinde ise Karabıçak isimli iki çete zaman zaman demiryolu işçilerine saldırmaktaydı.<sup>91</sup> Demiryolunun işletmeye açılmasından sonra da eşkıyaların trenlere saldırdığı görülmüştü. Balıkesir'de çıkan *Karesi* gazetesinin verdiği bilgilere göre 1920 yılı Nisan'ının ilk haftasında posta treni Aksakal ile Okçular arasında eşkıyanın saldırısına uğramıştı.<sup>92</sup>

Bandırma-Soma demiryolu inşaatında karşılaşılan olumsuz durumlardan birisi de çalışanlar arasında ortaya çıkan salgın hastalıklardı. 1911 Ağustos'unda demiryolunun 124 ila 130 kilometreleri arasında çalışanlar arasında kolera hastalığı yayılmıştı. Hastalıkla birlikte zahire tedariki zorlaşırken, asayiş de henüz tam olarak sağlanamamıştı. Bu durum neticesinde hükümet Bandırma-Soma demiryolu inşaatını bir süreliğine durdurmak zorunda kaldı. Bunun neticesinde hastalığın yaşandığı Susurluk'ta bulunan memurlar görev yerlerinden ayrıldılar. Demiryolu inşaatı çalışanları için doktor bulundurulmaması da sağlık tedbirlerinin alınması ve uygulanmasını zorlaştıran önemli bir etkendi. Hastalığın yayıldığı safhada şirket görevlilerinin ayrılmaları İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketini endişeye sevk etmiş olacak ki, adı geçen şirket demiryolu inşaatının sekteye uğramaması için hükümetten gerekli tedbirlerin alınması için acil yardım talebinde bulunmuştu.<sup>93</sup>

Tehdit, kavga, yaralama ve cinayet gibi aşayiş olayları baş gösterdiğinde İzmir-Kasaba ve Temdidi Şirketi yetkililerinin yaptıkları ilk iş, ya doğrudan ya da Fransız elçiliği aracılığıyla Ticaret ve Nafia Nezaretine bir şikâyet dilekçesiyle durumu bildirmek ve tedbir alınmasını istemek olmuştur.<sup>94</sup> Şirket yetkilileri ile Fransa ve İtalya elçilikleri, yabancı mühendis, memur ve diğer çalışanların halkın saldırısına hedef olmasından yakınmaktalar, yeterli miktarda jandarmanın gönderilmesi ve gerekli asayiş tedbirlerin alınması için sık sık merkezi hükümete müracaat etmekteydiler.<sup>95</sup>

Aslında hükümet asayiş ve düzenin sağlanması için demiryolu inşaatı başladığında bazı yerlere jandarmalar göndermişti. Ancak yeterli sayıda jandarma bulunmadığından hattın tamamına jandarma gönderilmesi de mümkün değildi.<sup>96</sup> Çünkü başka sebeplerden

90 BOA., BEO., 3938/295304, 23 N 1329; DH. H., 29/1; DH.H., 29/2, 17 Z 1329.

91 BOA., DH. İD. 1/17, 15 L 1330.

92 *Karesi*, sayı 307, 3 Mayıs 1920.

93 BOA., DH.İD., 4/33, 11 Ş 1329; DH. İD., 4/38, 11 Ş 1329.

94 BOA., BEO., 3917/293744, 22 B 1329.

95 BOA., DH. İD. 1/17, 15 L 1330; BEO., 3917/293744, 22 B 1329.

96 BOA., DH. İD. 1/17, 15 L 1330; BEO., 3917/293744, 22 B 1329.



dolayı da bölgede jandarmaya çok fazla ihtiyaç duyulmaktaydı. Balıkesir ve çevresinde baş gösteren bazı eşkıyaların yakalanması önemli miktarda jandarmanın varlığını gerektirdiği gibi, 1911 yılı içerisinde bölgede ortaya çıkan kolera salgınına karşı alınan tedbirlerin uygulanması için de jandarmaya ihtiyaç duyulmuştu.<sup>97</sup>

1911 yılı Haziran'ında büyük bir asayişsizliğin baş göstermesinden korkan ve "güvenlik sağlanmadığında vehim neticeler ortaya çıkabileceğini vurgulayan" şirket yetkilileri jandarma taleplerini birkaç defa yenilemekle birlikte olumsuz cevaplar almışlardı. Nitekim Ticaret ve Nafia Nezaretinin girişimleri sonrasında Bandırma Kaymakamlığı, yeterli miktarda jandarma olmadığı cevabını vermişti. Hüdavendigâr vilayetindeki Tabur Kumandanlığı ise her taburun kadrosunun ihtiyaca göre düzenlendiğinden ve inşaat mahaline jandarma gönderilmesinin ayrıca masrafa sebep olmasından bahisle yeni asker gönderilmesine olumlu yaklaşmamış, daha önce gönderilenlerden başka jandarma verilmesinin mümkün olmadığını yinelemiştir.<sup>98</sup>

Yerli halkın demiryolu çalışanlarına saldırılarını ve diğer asayişsizlik durumlarını uygun görmeyen Ticaret ve Nafia Nezareti, yaşanan olaylar ve şirketin ısrarlı müracaatları sonrasında jandarma temini için aynı kararlılıkla birçok girişimde bulunmuştu.<sup>99</sup> İlk talepler askeri makamlar tarafından olumsuz karşılanmışsa da<sup>100</sup> jandarma sayısı yetersiz olursa askerle takviye edilebileceği yönünde bir sonuca ulaşılmıştı.<sup>101</sup>

Neticede İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketi ile hükümetin kararlı bir tutum sergilemesi neticesinde inşaatı süren demiryolu hattı üzerindeki güvenlik tedbirleri artırıldı. Son zamanlarda Hüdavendigâr Jandarma Alayından Bandırma'ya gelen 20 kişilik bir jandarma müfrezesi demiryolu hattı boyunca uygun mevkilere, özellikle de amelenin çok olduğu yerlere yerleştirildi. İstanbul'dan gönderilen 10 süvari de devamlı suretle hat boyunca dolaşarak asayiş sağlamaya çalışmaya başladı. Ayrıca demiryolu inşaatında işlenen suçlar karşılıksız bırakılmadı. Örneğin katledilen amelebaşının katillerinden bir kısmı yakalanarak adli makamlara teslim edildiler. Bunların yanı sıra demiryolu hattı boyunca asayişsizliğe meydan vermemek için Karesi Jandarma taburu takviye edildi; ihtiyat kuvvetlerinden jandarma kaydına başlandı ve Karesi Mutasarrıflığının talebi doğrultusunda Bursa Jandarma Alayından bir miktar jandarmanın gönderilmesi talimatı verildi.<sup>102</sup>

Osmanlı Devleti ile İtalya arasında Trablusgarb Savaşı'nın başlaması birçok İtalyan işçinin çalıştığı Bandırma-Soma Demiryolu inşaatına olumsuz olarak yansdı. İtalya'nın 29 Eylül 1911 tarihinde Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmesi, Osmanlı topraklarında çalışan İtalyanların güvenlikleri konusunu gündeme getirdi. Çünkü savaş nedeniyle Osmanlı coğrafyasında İtalyan tebaaya karşı gayri meşru tepkiler oluşabilirdi.<sup>103</sup> Öyle ki ulusal

97 BOA., BEO., 3929/29643, 21 Ş 1329.

98 BOA., DH. İD. 1/17, 15 L 1330; BEO., 3917/293744, 22 B 1329; DH.İD., 69/20, 13 C 1329.

99 BOA., DH. İD. 1/17, 15 L 1330; BEO., 3917/293744, 22 B 1329; DH.İD., 69/20, 13 C 1329.

100 BOA., DH. İD. 1/17, 15 L 1330; BEO., 3917/293744, 22 B 1329.

101 BOA., BEO., 3922/294128, 05 Ş 1329.

102 BOA., BEO., 3940/295459, 04 L 1329; . BEO., 3943/295706, 09 L 1329.

103 BOA., MV., 158/155, 28 Za 1329; BEO., 3966/297395, 30 Za 1329.

basının, İtalya'nın Trablusgarb'ı işgale başlamasına rağmen Osmanlı hükümetinin kendi coğrafyasındaki İtalyanlara yönelik henüz bir karar almamasından dolayı eleştirisi ve yoğun propaganda faaliyetleri Osmanlı tebaası arasında ülkedeki İtalyanlara karşı büyük bir nefretin oluşmasına yol açmıştı. Nitekim pek çok vali de, Müslüman halkın tepkisini gösteren şikâyet dilekçelerini Sadaret makamına göndererek, işin asayiş yönünden İtalyanların istihdamına bir an önce son verilmesini talep etmişlerdi.

Büyük devletler aracılığıyla İtalya ile bir anlaşmaya varacağını umarak bu işi biraz sürüncemede bırakan Osmanlı hükümeti, anlaşma ihtimali ortadan kalktıktan sonra doğrudan İtalyanlara ait konsoloshane, postane, okul, banka gibi kurumları kapatmış<sup>104</sup> ve hazırladığı 2 Kasım 1911 tarihli zabıtnamede de taşrada, تنها mahallerde demiryol inşaatında ve bazı işlerde amelelik yapan İtalyanlar üzerinde durmuştu. Ticaret ve Nafia Nezaretinin teklifi üzerine Meclis-i Vükela güvenliklerinin sağlanmasındaki zorluğu dikkate alarak İtalyan amelelerin muhafazaları daha iyi olan yerlere gönderilmelerine karar vermişti. İmtiyazları ellerinde bulunduran şirketlerin tabi olduğu devletlerin elçiliklerinden bazıları, özellikle de Fransız ve Alman elçilikleri bu karara karşı çıkarak, şimdilik bu kararın uygulanmaya konulmasından vazgeçilmesini ya da İtalyanların geneli hakkında alınan karardan Bandırma-Soma ile Adana demiryolları inşaatında ve Konya Ovasının İslahı Projesinde<sup>105</sup> müstahdem amelenin ayrı tutularak güvenlik tedbirleri içinde çalıştırılmalarını talep etmişlerdi. Çünkü yukarıdaki işlerde mütehassis bulunmaları yönüyle İtalyanların buralardan alınması projelerin aksamasına ve ertelenmesine neden olabilirdi. Hatta işsiz kalacak olan amelenin gönderildikleri şehirlere doluşmasıyla bazı uygunsuz durumlar daha fazla artabilir, bu yönüyle toplumsal huzura zarar verebilirlerdi. Projelerin aksamadan zamanında bitirilmesi için çaba sarf eden Ticaret ve Nafia Nezareti ise buna cevap olarak inşaatın sekteye uğraması durumunda mesuliyetin hükümette değil, şirketlerde olduğunu ifade etti.

Neticede hükümetin kararlı tutumu sayesinde İzmir Kasaba Şirketi hattı üzerinde çalışan çok sayıda İtalyan amelelerin işine son vermek zorunda kaldı. Demiryolunda çalışan İtalyan amelelerin sayısının çok fazla olması ve hepsinin işine aynı anda son verilmesinin birtakım asayiş problemlerini beraberinde getireceği dikkate alınarak, Bandırma-Soma demiryolunun yanı sıra taşrada ve ıssız yerlerde çalışan diğer İtalyan demiryolu işçilerinin uygun yerlere sevki ve güvenliklerinin sağlanması kararlaştırıldı.<sup>106</sup> Bu arada İtalyanlar başka yerlerde olduğu gibi Bandırma'da da 4 İtalyalının Müslüman halk tarafından katledildiği şikâyetinde bulunmuşlarsa da, yapılan incelemeler neticesinde bu şikâyetin de diğerleri gibi aslı astarının olmadığı, Osmanlı Devleti'ni büyük devletler nezdinde küçük düşürmek için yapıldığı anlaşılmıştır.<sup>107</sup>

104 Osmanlı halkı da İtalya'nın Trablusgarb'ı işgal etmesine sessiz kalmamıştır. Halk Nurdan İpek Şeber, "Arşiv Belgelerine Göre Trablusgarb Savaşı'nın Osmanlı Topraklarındaki İtalyan Tebaaya Yan-sımaları", *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, Sayı 38, 2011, s. 240.

105 Bu projede 50 kadar İtalyan mühendis ve ustabaşılık gibi önemli görevlerde çalışmaktaydı. *BOA.*, BEO., 3966/297395, 30 Za 1329.

106 *BOA.*, MV., 158/155, 28 Za 1329; *BEO.*, 3966/297395, 30 Za 1329.

107 Ayrıca Hicaz demiryolunda 30, Beyrut'ta 6, Suriye'de 1 İtalyalının Müslümanlar tarafından katle-dildiği iddia edilmişse de yapılan incelemeler neticesinde bu iddiaların hepsinin boşa çıktığı görül-

İstimlak meselesinin dışında şirket ile Bandırma Belediyesi arasında da bir ihtilaf yaşandı. Şirketle yapılan mukaveleye göre Bandırma'daki istasyon ile hangarın Balıkhane önünde yapılması gerekmekteydi. Bandırma Belediyesinin görüşü de bu yöndeydi; istasyonun şehir içinde ve hükümet konağı civarında inşa edilmesini istemekteydi. Ancak demiryolu fen heyeti, yaptığı incelemeler sonucunda Bandırma Belediyesince gösterilen yeri istasyon inşası için uygun bulmadı. Fen heyetinin görüşüne göre ilk durak olması sebebiyle Bandırma İstasyonunu çok önemliydi, bu yönüyle de en az 600 metre karelik arazi gerekiyordu. Şirketin istasyon olarak belirlediği yer ise şehirden 600 metre dışarıda, deniz karşısında bir barut deposunun bulunduğu yerdeydi.

Bandırma Belediyesi bu durum karşısında itirazda bulundu ve ısrarla istasyonun mevcut iskele veya sahilde bulunan hükümet konağı önünde inşa edilmesini talep etti. Bandırma halkı da tren istasyonunun inşa edileceği yer konusunda Belediye yetkilileri ile aynı görüşteydi. Çünkü eşyaların vapurlara yüklenmesi ve indirilmesinde, yolcuların giriş çıkışlarında kolaylık sağlaması açısından istasyonun iskele bitişiğine yapılması daha uygundu. Şehir halkının desteğini de arkasına alan Belediyeyi en fazla endişelendiren husus ise şehir dışında istasyonun yapılması planlanan yerde İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketine sonradan yeni bir liman inşası imtiyazının verilmesi idi. Zaten Belediye yetkililerine göre şirketin istasyon için şehir dışında bir yeri seçmesinin en önemli sebebi buydu. Bu durumda Belediye ciddi oranda gelir kaybına uğrayabilirdi. Çünkü liman inşası hakkı 1898 yılında Bandırma Belediyesine verilmişti. Bundan dolayı Belediye, daha önce inşa edilen seddi bir taraftan uzatmış ve beş sene müddetle bir bankadan borç almıştı. Kısacası gelir kaybına neden olacağı düşüncesiyle Belediye, başka bir şahıs ya da şirkete yeni bir liman inşası için imtiyaz verilmesine kesinlikle sıcak bakmamaktaydı.

Bandırma Belediyesinin bir yıldan fazla süren ısrarlı talebi karşısında Ticaret ve Nafia Nezareti, istasyonun şirketçe gösterilen mahalden başka yerde kurulmasının mümkün olmayacağı yönünde 1911 yılı sonlarına doğru kesin bir cevap vermişti. İtirazların devam etmesi karşısında adı geçen nezaret bir süre sonra, 1912 yılının Mart'ında, önceki kararından dönüş yaparak, ortaya çıkan 300 Franklık masrafın belediye tarafından karşılanması şartıyla istasyon mahalının değiştirilmesini kabul etti ve bu meblağın ödenmesi neticesinde tren istasyonu limanda inşa edildi.<sup>108</sup> Ayrıca istasyonun yanısıra şirket, kendi hesabına denizden kazanılan arazi üzerine bir eşya anbarı inşa etmeyi ve Bandırma Belediyesi hesabına gümrük iskelesini 50 metre uzatmayı, rıhtım duvarlarını inşa etmeyi, yeni bir gazhane binası yapmayı, bir takım kaldırımlar ile şose yollar döşemeyi ve limanın tamirini de üstlendi. Bu işler için Bandırma Belediyesinin şirkete 22.000 Lira ödemesi kararlaştırıldı.<sup>109</sup>

### **Bandırma-Soma Demiryolu Hattının İşletmeye Açılması**

Şirket, 1911 yılı içinde, demiryolunun inşa edilen kısımlarını Ticaret ve Nafia Nezaretince görevlendirilen fen memurlarının kontrolünden sonra işletmeye açmaya

müşdür. Şeber, a.g.m., s. 250.

108 BOA., DH.İD., 4-1/7; BEO., 4019/301407, 05 R 1330.

109 BOA., BEO., 3945/295836, 15 L 1329.

başladı. Açılan kısımlar en az 20 kilometreden oluşmaktaydı. Hattın tamamının inşası bitirilene kadarki masraflar şirkete aitti.<sup>110</sup>

İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketi, İzmir-Kasaba arasında işlettiği trenlerde diğer demiryollarına göre dört beş kat daha yüksek tarife uygulamakta idi. Bandırma-Soma hattında ise daha düşük tarife uyguladı, yolcu ve eşya taşıma tarifelerinin, Haydarpaşa-Ankara Demiryolu ile aynı olmasını kararlaştırdı. Kasaba hattından Bandırma-Soma hattına nakledilecek eşyadan alınacak ücretin de yol mesafesine göre olmasını belirledi.<sup>111</sup>

Bandırma-Soma demiryolu hattı, inşaatının tamamlanmasıyla birlikte Ekim 1912'de bütünüyle işletmeye açıldı.<sup>112</sup> Toplam uzunluğu 190 km olan hattın<sup>113</sup> Balıkesir-Bandırma arası 95 km idi.<sup>114</sup> Bandırma Limanı başlangıç olmak üzere Bandırma ile Soma arasında şu istasyonlar bulunmaktaydı: Sığırcı, Aksakal, Okçugöl, Susurluk, Ömerköy, Yeniköy, Balıkesir, Çukur Hüseyin, Soğucak, Giresun (Savaştepe), Beyce. Okçugöl ile Susurluk istasyonları arasında 180 metrelik bir köprü bulunmaktaydı.<sup>115</sup>

İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketinin çalıştırdığı trenler arasında ilk kez Bandırma treninde restoran bulunmakta idi.<sup>116</sup> İzmir-Bandırma arasında çalışan demiryollarının merkezi İzmir idi. Fransızların imtiyazları altında işletilen bu hattın personeli kozmopolit unsurlardan oluşmaktaydı. Müslümanlara daha çok makasçılık ve bekçilik gibi basit görevler verilmişti.<sup>117</sup> Bandırma-Soma hattında olduğu gibi demiryollarında önemli görevlerde Müslümanların istihdam edilmemesinin, Osmanlı Devleti'nin yabancı ülkelere olan bağımlılığını artırdığı söylenebilir.

Bandırma-Soma demiryolu hattının inşa edilmesi birtakım gelişmeleri ve değişimi de beraberinde getirdi. Hattın kurulması gerek yük ve gerekse yolcu trafiği açısından büyük rahatlama sağladı. Artık ticari nitelikteki birçok ürün vagonlarla taşınmaya başlandı.<sup>118</sup> Demiryolu sayesinde malların İç Batı Anadolu'ya sevki de kolaylaştı. Böylece demiryolu bölge ticaretini artırıcı bir rol üstlenmiş oldu.<sup>119</sup>

110 BOA., İ.MLU., 1, 10 B 1328; İ.MLU., 3, 10 B 1328.

111 Haydarpaşa-Ankara Demiryolu mukavele ve şartnamesi 3 Ekim 1888 tarihinde imzalanmıştı. BOA., BEO., 3717/278743, 29 S 1328; İ.MLU., 1, 10 B 1328; İ.MLU., 3, 10 B 1328.

112 I.H. Yeniay, a.g.e., s. 104-105.

113 BOA., BEO., 3717/278743, 29 S 1328.

114 Mutaf, a.g.e., s. 37.

115 Gazali, *Resimli ve Haritalı Balıkesir Vilayeti Coğrafyası*, 1927, s. 48-49.

116 Atilla, a.g.e., s. 116.

117 İzmir-Aydın ve İzmir- Afyonkarahisar hatlarının merkezi de İzmir idi. Birinci Dünya Savaşı sırasında Nafia Nezareti trenlere el koymuştu. Ancak Aydın hattındaki kaza meydana geldi. Bu olayın suikast şüphelerini uyarması üzerine trenlerin devlete bağlı Türk insanı tarafından idare edilmesi zaruretini ortaya çıkardı. 28 Haziran 1915 tarihinde açılan İzmir Şimendifer Mektebi ile Türk gençleri yetiştirilmeye başlandı. Birkaç dönemde 800 civarında Türk genci diploma sahibi oldu. Atilla, a.g.e., s. 130-131.

118 Süheyla Üçışık, *Bandırma Şehir Coğrafyası*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, s. 116-117.

119 Üçışık, a.g.t., s. 119-120.

Demiryolu özellikle Bandırma kazasına önemli katkılar sağladı. Demiryolunun işletmeye açılmasından sonra Bandırma kazasının ticari önemi bir kat daha arttı. Çünkü kapitülasyonlardan istifade eden yabancı bandıralı şilepler İstanbul'a uğramak yerine doğrudan Bandırma'ya gelerek mallarını pazarlamaya başladılar.<sup>120</sup> Hem Bandırma'dan yabancı ülkelere ve İstanbul'a gönderilen malların gemilere yüklenmesi hem de Bandırma'ya gelen malların bölgeye sevki için büyük önem arz eden Bandırma Limanı, ticaretin artışıyla birlikte önemli ölçüde işlerlik kazandı. İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketinin, demiryolundan sonra Bandırma Belediyesi adına bir de rıhtım ve işkele inşa etmesiyle Bandırma Limanı artan ihtiyaca cevap verebilecek şekilde düzenlendi.<sup>121</sup> Demiryolunun ulaşımına açılması, Bandırma-İstanbul deniz seferlerindeki yolcu sayısını da artırdı. Önceden Bandırma-İstanbul arasında haftada bir sefer yapılır iken demiryolunun Bandırma'ya ulaşmasıyla birlikte haftanın her günü sefer yapılmaya başlandı.<sup>122</sup>

Nakliyatı kolaylaştırması, ucuzlatması ve süresini kısaltması yönüyle Bandırma-Soma demiryolu Balıkesir havalisindeki tarım, ticaret ve madencilik sektörünün gelişmesine önemli ölçüde katkı sağladı. Demiryolunun inşasıyla Susurluk, Bozan, Şablı (Gökağaç) köylerinde Fransızlar tarafından çıkarılan borasit madeni develerle getirildiği Ömerköy tren istasyonundan Bandırma'ya ulaştırılmaya başlandı, oradan da denizyoluyla Avrupa'ya ihraç edildi.<sup>123</sup> Diğer bir ifadeyle Bandırma-Soma demiryolunun Balıkesir bölgesinin dünya pazarlarıyla bütünleşmesine katkı sağladığını ve Fransa'nın emperyalist hedeflerine hizmet ettiğini söylemek mümkündür.

İzmir-Kasaba demiryolunun bir uzantısı niteliğinde olan Bandırma-Soma demiryolu, Ege bölgesi ile Bandırma Limanı arasındaki mesafenin çok daha kısa bir zamanda kat edilmesine imkân sağladı. Bundan sonra İzmir ve Manisa'dan demiryoluyla Bandırma'ya gelen yolcuların İstanbul'la bağlantısı tarifeli yolcu vapurlarıyla sağlanmaya başlandı. Bu yönüyle inşa edilen demiryolu, İstanbul ile yapılan seyahatin süresini oldukça kısaltmış oldu.<sup>124</sup>

120 Üçışık, a.g.t., s. 119-120.

121 BOA., Y.A.RES., 110/55, 1 N 1318; DH.UMVM., 98/24; İstanbul ile İzmir arasındaki en kısa yol, İstanbul-Bandırma-İzmir yoluydu ve on dört saat sürmekteydi. Bandırma'da belediyeye ait iskele denize doğru yeterli miktarda uzanmadığından vapurlar karaya yanaşarak açıkta demirlemekteydiler. Ayrıca yolcuların vapurdan hızlı ve kolayca karaya çıkışlarını sağlayacak bir araç da bulunmamaktaydı. Bundan dolayı yolcular özellikle geceleri tehlike içinde karaya çıkmaya mecbur kalmaktaydılar. Aynı zamanda ticari malların taşınmasında da büyük zorluklar çekilmekteydi. Yani seyahat süresini uzatması, yolcu ve tüccarların yabancılara ait şirketlere yönelmesine sebep olması ve ekonomik kayıplara yol açması nedenleriyle devlet menfaatine uygun değildi. Oysa bu denizyolu hattı üzerinde seferlerin muntazam olarak düzenlenmesi, sadece vapurların nakliyatını değil, demiryolu hattı üzerindeki nakliyatı da arttıracaktı. Bu nedenle müruriye vergisi dahi alınan belediye iskelesinin vapurların yanaşabileceği surette genişletilmesi gerekmekte idi. BOA., DH.İD., 197/6, 16 S 1332

122 Atilla, s. 115.

123 Bandırma'daki eski gar binasının duvarındaki tabelanın sağ tarafında Osmanlıca "Bandırma Şehri", sol tarafında Fransızca "BANDERMA VILLE" yazısı bulunmaktaydı. Mesude Eğilmez, *Karesi'den Günümüze Öykülerle Türküler*, Pelin Ofset, 2005, s. 40; Bandırma Limanından 1924 yılında 3.216.730 lira kıymetinde 3.718.400 kg, 1925 yılında ise 1.091.084 lira kıymetinde 12.655.200 kg borasit madeni Avrupa'ya ihraç edilmişti. Gazali, a.g.e., s. 50.

124 Üçışık, a.g.t., s. 123.



Şehir planlarında ve sokak sisteminde etkili olan faktörlerden birisi olan demiryolları, Balıkesir, Bandırma ve istasyonun bulunduğu diğer yerlerde şehrin gelişim yönlerine de etki etti. Güneyden Bandırma'ya giren demiryolu sahildeki gara kadar uzanırken, tren yolunun ayırdığı caddeler sahildeki 200 metrelik tünelin dışında şehir içindeki üst ve hemzemin geçitlerle birbirine bağlandı. Bandırma ve Balıkesir'de istasyonlarının yanına işletme için depo vs. birçok bina inşa edildi.<sup>125</sup> Yedi binanın istimlakından sonra inşa edilen Balıkesir istasyonunun<sup>126</sup> civarında rayların bulunduğu mevkiye toplam 2.000 fidanın dikilmesi kararlaştırıldı ve 1917 yılı itibarıyla 750 adet akasya fidanı dikildi.<sup>127</sup> Demiryolunun Balıkesir'e ulaşmasından sonra farklı caddelere demiryoluyla ilgili isimler verilmeye başlandı. Örneğin Balıkesir'in en büyük işlek caddesi olan Milli Kuvvetler Caddesinin 1916 yılından önceki ismi İstasyon Caddesi'dir. TCDD (Gaziosmanpaşa), Demiryolu (Gümüşçeşme), Trenlik, Trenlik Bağları ve Terminal caddeleri de demiryolunun Balıkesir'e kazandırdığı cadde isimleridir.<sup>128</sup> Bütün bunlar demiryolunun girdiği başka yerlerde olduğu gibi, Balıkesir ve Bandırma'nın da çehresini değiştirdi. Ayrıca demiryollarına kavuşan her yerleşim merkezi gibi Balıkesir, Bandırma ve istasyonların bulunduğu daha küçük yerleşim birimlerinde iskân sahasının genişlediği ve nüfus artışının yaşandığı söylenebilir.<sup>129</sup>

Demiryolları, göçmenlerin süratle iskân mahallerine gönderilerek iskânını kolaylaştırmaktaydı.<sup>130</sup> Bandırma-Soma demiryolu hattı da Balkan Savaşları sonrasında Müslüman muhacirlerin nakillerinde önemli bir rol oynadı. Savaş sırasında ve sonrasında Bandırma Limanına gelen Müslüman muhacirlerin önemli bir kısmı Bandırma-Soma demiryolu sayesinde iskân edilecekleri mahallere nakledildiler.<sup>131</sup> Bu bağlamda demiryolunun özellikle Balıkesir havalisine göçmenlerin yoğun bir şekilde yerleştirilmesine hizmet ettiği söylenebilir.

Bandırma-Soma demiryolu Birinci Dünya Savaşı sırasında ordu levazimatının taşınmasına önemli derecede katkı sağladı. Bu savaşta Çanakkale Cephesinde yaşanan erzak sıkıntısı sırasında hububatın nakledilmesinde önemli rol oynadı. Öyle ki, Balıkesir ve Bandırma istasyonlarına ait depo ve anbarlar, demiryolu vasıtasıyla gelen hububat toplandığı ve sevkedildiği en önemli merkezlerden ikisiydi. Hububat Bandırma'dan nakliye gemileriyle esas ikmal noktası olan Gelibolu'ya sevkedilmekteydi.<sup>132</sup>

125 Üçışık, a.g.t., s. 70-71.

126 *Karesi*, sayı 44, 8 Şubat 1331.

127 *Karesi*, sayı 52, 30 Nisan 1917; *Karesi*, sayı 44, 8 Şubat 1331.

128 Alpaslan Aliğaoğlu-Yücel Yiğit, "Balıkesir'de Şehirsel Toponimi: Cadde Adları", *Doğu Coğrafya Dergisi*, Sayı 30, s. 321.

129 Talip Yücel, "Demiryollarımızın İstasyon Nüfuslarına Etkisi", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı 20, 1960, s. 143-148.

130 Selahattin Önder-Engin Kırılı, "Osmanlı Döneminde Eskişehir'e Göçler", *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, c.6, Sayı 1, Haziran 2005, 133.

131 Sezer Aslan, *Balkan Savaşları Sonrası Rumeli'den Türk Göçleri ve Osmanlı Devleti'nde İskânları*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008, s. 79.

132 Recep Çelik, "Çanakkale Şavaşları Sırasında Halkın Durumu", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılıhğı*, Sayı 18, Bahar 2015, 420; Mehmet Çevik-Yavuz Selim Çeloğlu, "Çanakkale Cephesinde Türk Ordusunun İaşe ve İkmal Faaliyetleri", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılıhğı*, Sayı 18, Bahar 2015, 304, 326, 335.

Demiryolunun işletmeye açıldığı yıllarda hat üzerindeki bazı trenlerin kaza yaptıkları görülmektedir. *Karesi* gazetesinin verdiği bilgilere göre 11 Ekim 1914 tarihinde sabaha karşı Bandırma'dan Soma'ya giden tren Okçuğöl civarında hattın çıktığıysa da ölen ya da yaralanan olmadı.<sup>133</sup> 23 ve 24 Aralık 1916 tarihlerinde Bandırma-Soma arasında iki tren kazası daha yaşandı. Bunlardan birincisinde Bandırma'dan kalkan tren Karacalar mevkiini geçtikten sonra yüksek hız ve tekerleklerin yağsız olması sebebiyle devrildi, birinde posta, ikisinde de askeriye ait eşyalar bulunan üç vagon içindekilerle birlikte tamamen yandı. İkinci kazada ise tren Bandırma istasyonuna çok yaklaştığı bir sırada, yolların çok meyilli olmasından dolayı raylardan çıkarak toprağa gömüldü. Bu olayda trende görev yapan memurlardan birisi, trenden atladığı sırada başından ve kolundan hafif yara aldı.<sup>134</sup>

*Karesi* gazetesinin verdiği bilgilere göre Balıkesir halkının Bandırma-Soma Demiryolu Şirketinin faaliyetlerinden pek de memnun olduğu söylenemez. 1924 yılında çıkan bir haber, tren görevlilerinin Balıkesir-Bandırma arasındaki istasyonlarda müşterilerine iyi davranmadığını göstermektedir. Ayrıca mecburi olmasına rağmen vagonlarda geceleri bir lamba dahi yakılmadığından insanlar endişeli bir şekilde yolculuk yapmaktaydılar. Bunun yanı sıra Balıkesir halkı, kendileri için çok önemli olan; harman, talimgâh ve çeşitli işlerde kullandıkları, istasyonun doğusunda bulunan iki kilometre civarındaki meranın şirket tarafından kullanılmasına ve tahrip etmesine de rıza göstermemişti. Meranın tahrip edilmesi karşısında Balıkesir Belediyesi de şirket aleyhine dava açmıştı. Bu arada halkın ve gazetenin İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketini başka demiryolu şirketleriyle kıyasladığı görülmektedir ki bu durum, halkın İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketine karşı daha kötü gözle bakmasına sebep olmuştur. Çünkü bu kıyasa göre Anadolu Demiryolu Şirketi çiftçilere yardım ederken, İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketi Balıkesir ve civarına zarar vermekte, yolcuları memnun etmek için trenlerde gerekli hassasiyeti göstermemekteydi.<sup>135</sup>

Milli Mücadele Döneminde Anadolu'da Ankara hükümetince el konulan bütün demiryolları, Mudanya Ateşkes Antlaşması'ndan sonra yabancı şirketlere devredilmişti. Bu bağlamda 15 Aralık 1922 tarihinde Bandırma-Soma demiryolunun İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketine devri gerçekleşmişti. Türkiye'de devletçilik politikasının en yoğun uygulandığı 1933-1939 arasındaki dönemde stratejik önemi ve tekel kurmaya müsait özelliğinden dolayı yabancıların elinde bulunan demiryolları millileştirilmeye çalışıldı. Bu bağlamda birçok yabancı demiryolu işletmesinde olduğu gibi, 27 Nisan 1934 tarihinde Bandırma-Soma Demiryolu hattını işleten İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketi de devletleştirildi.<sup>136</sup>

## Sonuç

Bandırma-Soma Demiryolu Projesi, Soma'ya kadar uzatılan İzmir-Kasaba demiryolunun parçası niteliğinde bir iltisak hattı idi. İlk olarak inşası 1870'lerde gündeme

133 *Karesi*, sayı 25, 29 Eylül 1330.

134 *BOA.*, DH.EUM.SSM., 9/44.

135 *Karesi*, sayı 524, 29 Kanun-ı Evvel 1340.

136 Atilla, a.g.e., 165; Tayfun Uzun, *Osmanlı'dan Günümüze Demiryollarımız*, İstanbul 2005, s. 61.

gelmiş olmasına rağmen gerçekleştirilmesi 42 yıl kadar, uzun bir zaman almıştır. Projenin gecikmenin en önemli sebebi, bu süreçte demiryolu inşası için imtiyaz elde eden birçok yabancı şirketin gevşek tutumları ve Osmanlı hükümetlerinin bu işi ciddiye almayarak ihmal etmesidir. Bunun sonucunda demiryolu imtiyazı defalarca el değiştirmiştir. Son olarak Fransızlar Bandırma-Soma demiryolu imtiyazını almış, 1910 yılında başladığı inşaatı iki buçuk yılda, zamanından önce tamamlamayı başararak, 1912 yılının Ekim ayında işletmeye açmışlardır.

Demiryolu inşaatında çalışan amele ve mühendis sayısının çok olması, bunların Karadağlı, İtalyan, Fransız, Arnavut, Türk, Kürt ve sair birçok milletten oluşması, uyum problemini ve kavgaları da beraberinde getirmiştir. Yerli halkın yabancı çalışanlara yönelik hasmane tutumları da demiryolu inşaatını aksatan önemli sebepler arasındadır. Hattın güvenliği için görevlendirilen jandarma sayısının az olması hattın ve çalışanların güvenliği problemini daha ciddileştirmiş, yaşanan kavgaların bir kaçı ölüm ve yaralanmayla sonuçlanmıştır. 1911 yılı içerisinde olayların birbiri ardına gelmesi ciddi güvenlik tedbirlerinin derhal yerine getirilmesini gerekli kılmıştır. İlk başlarda talepleri geri çeviren askeri yetkililere rağmen İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketi ile Ticaret ve Nafia Nezaretinin kararlı tutumları neticesinde jandarma sayısı artırılarak güvenlik zaafiyeti giderilmeye çalışılmıştır. Hattın inşası sırasında bölgede ortaya çıkan kolera salgını ve eşkıyalık faaliyetleri de inşaat çalışmalarının kısmen aksatan nedenler arasında yer alır.

Bandırma-Soma demiryolunun 1912 yılında işletmeye açılmasıyla önemli sayılabilecek ekonomik ve askeri kazanımlar elde edilmiştir. Askeri, stratejik ve idari açılarından büyük önem arz eden Bandırma-Soma demiryolu, özellikle İstanbul'a gelebilecek herhangi bir saldırı karşısında savunmayı kolaylaştıran bir rol üstlenmiştir. Bu hat sayesinde Marmara Denizi'yle Batı ve İç Batı Anadolu arasında bağlantının kurulması hattın askeri açıdan önemini gösteren faktörlerden birisidir. Askeri sevkiyatı hızlandırması ve kolaylaştırması bakımından Anadolu'da çıkan eşkıyalık ve baş kaldırma faaliyetlerin önlenmesine de katkı sağlamıştır.

Demiryolu yolculuk ve nakliye süresini kısaltırken, diğer taraftan nakliyatı daha ekonomik hale getirmiş ve bölge ekonomisine canlılık kazandırmıştır. Demiryolunun işletmeye açılmasıyla birlikte Batılı ülkelerin ihtiyaç duyduğu maden ve hammaddeler Balıkesir ve havalisinden Bandırma Limanına taşınmaya başlamış, özellikle Fransızların, Balıkesir bölgesindeki madencilik alanında faaliyetleri artış göstermiştir. Yani, bu açıdan Bandırma-Soma demiryolu hattı, diğerleri gibi Osmanlı Devleti'nin kapitalist dünya ekonomisine eklenmesinin bir parçasını oluşturmuştur. Ayrıca daha önce İzmir'den Soma'ya kadar ulaşan demiryolu, bu hat sayesinde Bandırma'ya kadar uzanmış, böylece Ege Bölgesi ile İstanbul arasındaki transit ticareti daha hızlı, kolay ve ekonomik hale getirmiştir.

Bandırma-Soma demiryolunun inşası, Balıkesir ve Bandırma şehirlerinin planlarının oluşmasına da ciddi anlamda katkı sağlamıştır. Daha önce küçük bir iskele görünümünde olan Bandırma'nın, demiryolunun inşasından sonra çehresi değişmiş ve Bandırma Limanı işlerlik kazanmıştır. Demiryolunun Bandırma'ya ulaşması ile Bandırma-İstanbul arasındaki sefer sayısı ile taşınan yolcu ve eşya miktarında da ciddi artışlar sağlamıştır. Demiryolu Balkan Savaşları sonrasında Bandırma Limanına gelen Müslüman muhacirlerin önemli bir kısmının iskân edilecekleri mahallere nakledilmesinde ve I. Dünya Savaşı

sırasında hububat naklinde önemli bir rol oynamıştır.

## KAYNAKÇA

### ***Başbakanlık Osmanlı Arşiv Belgeleri (BOA.)***

Bbb-1 Ali Evrak Odası (BEO.) 3590/269221, 16 C 1327; 3717/278743, 29 S 1328; 3783/283683, 13 B 1328; 3792/284367, 07 Ş 1328; 3815/286072, 20 L 1328; 3832/287348, 03 Z 1328; 3842/288107, 04 M 1329; 3851/288767, 28 M 1329; 3858/289292, 16 S 1329; 3917/293744, 22 B 1329; 3922/294128, 05 Ş 1329; 3929/29643, 21 Ş 1329; 3938/295304, 23 N 1329; 3940/295459, 04 L 1329; 3943/295706, 09 L 1329; 3956/296699, 10 Za 1329; 3966/297395, 30 Za 1329; 3981/298570, 05 M 1330; 3983/298685, 9 M 1330; 4019/301407, 05 R 1330.

Bab-1 Asafi Divan-ı Hümayun Sicilleri Mukavele Defterleri (A.DVNS. MKVT. d.) 20.

Dâhiliye Nezareti (DH.UMVM.) 98/24.

Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Seyrüsefer Kalemi (DH. EUM. SSM.) 9/44.

Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Üçüncü Şube (DH. EUM. 3. şb.) 5/62, 10 B 1333.

Dahiliye Nezareti Hukuk Evrakı (DH.H.) 13/66, 02 Ş 1330; 29/1; 29/2, 17 Z 1329.

Dahiliye Nezareti İdare Evrakı (DH.İD.) 1/9, 12 C 1329; 4-1/7; 4/33, 11 Ş 1329; 4/38, 11 Ş 1329; 69/20, 13 C 1329.

Dâhiliye Nezareti Mektûbî Kalemi Evrâkı (DH. MKT.) 1142/30, 05 Z 1324.

Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı (HR.TO.) 453/60, 24.10. 1870.

İrâde Dâhiliye (İ.DH.) 1/17, 15 L 1330; 69/20, 13 C 1329; 1205/94329, 3 R 1308; 90382.

İrâde Husûsi (İ.HUS.) 134, 24 Ş 1323.

İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS.) 38, 15 S 1329; 42/1742, 22 Za 1288; 144/1329, 15 L 1329.

İrade Meclis-i Umumi (İ.MLU.) 1, 10 B 1328; 3, 10 B 1328.

İrâde Meclis-i Vâlâ (İ.ML.) 9, 3 Z 1328; 88/26, 03 Z 1328.

Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.) 129/27, 9 C 1327; 137/64, 16 S 1328; 137/100, 27 S 1328.

Sadaret Mektubi Kalemi Mühimme Evrakı (A.MKT.MHM.) 408/27; 467/59, 5 N 1290; 468/25, 20 N 1290; 468/26, 20 N 1290; 468/27, 20 N 129.

Şura-yı Devlet Evrâkı (ŞD.) 1227/8, 13 Za 1329; 1727/70, 13 Za 1329; 1228/70, 13 Za 1329; 1229/10, 13 Za 1329; 2416/21, 1 Ş 1295.

Ticaret, Nafia, Ziraat, Orman, Ma'adin Nezaretleri Mektubi Kalemi (T.TNF. MKT.) 129/136, 15 Z 1314.

Yıldız Perakende Evrakı Arzuhal Jurnal (Y.PRK.AZJ.) 21/96, 21 L 1309.

Yıldız Perakende Evrakı Başkitabet Dairesi Maruzatı (Y.PRK. BŞK) 46/77, 23 M 1314.

Yıldız Perakende Evrakı Sadaret Maruzatı (Y.PRK.A) 15/62, 1 N 1318.

Yıldız Sadaret Resmi Maruzat Evrakı (Y.A.RES.) 110/55, 1 N 1318.

### **Sürelî Yayınlar**

Meclis-i Ayan Tutanağı, i. 95, c. 1, 15 Haziran 1326 (1910), s. 622.

*Karesi* gazetesi, sayı 25, 29 Eylül 1330; sayı 44, 8 Şubat 1331; sayı 52, 30 Nisan 1917; sayı 307, 3 Mayıs 1920; sayı 524, 29 Aralık 1340.

### **Kitap ve Makaleler**

AKYILDIZ, Ali, *Anka'nın Yükselişi*, İletişim Yayınları, İstanbul 2005.

ALİAĞAOĞLU, Alpaslan -Yücel Yiğit, "Balıkesir'de Şehirsîl Toponimi: Cadde Adları", *Doğu Coğrafya Dergisi*, c.18, Sayı 30, 2013, s. 311-330.

ASLAN, Sezer, *Balkan Savaşları Sonrası Rumeli'den Türk Göçleri ve Osmanlı Devleti'nde İskânları*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008.

ATILLA, A. Nedim, *İzmir Demiryolları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir 2002.

CEYLAN, Mehmet Akif "Manisa-Uşak Demiryolu Ulaşımının Yerleşme Üzerine Etkileri", *Doğu Coğrafya Dergisi*, c. 15, Sayı 23, 2010, s. 223-249

ÇELİK, Recep, "Çanakkale Şavaşları Sırasında Halkın Durumu", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, Sayı 18, Bahar 2015, s. 411-430.

ÇEVİK, Mehmet -Yavuz Selim Çeloğlu, "Çanakkale Cephesinde Türk Ordusunun İaşe ve İkmal Faaliyetleri", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, Sayı 18, Bahar 2015, s. 299-347.

EĞİLMEZ, Mesude, *Karesi'den Günümüze Öykülerle Türküler*, Pelin Ofset, 2005.

ENGİN, Vahdettin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", *Türkler*, c. 14, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 462-469.

GAZALİ, Resimli ve Haritalı Balıkesir Vilayeti Coğrafyası, 1927.

GÜMÜŞ, Musa, "1893'ten 1923 Chester Projesi'ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler", *Tarih Okulu*, Sayı X, Ağustos 2011, s. 151-194.

İPEK ŞEBER, Nurdan, "Arşiv Belgelerine Göre Trablusgarp Savaşı'nın Osmanlı Topraklarındaki İtalyan Tebaaya Yansımaları", *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, Sayı 38, 2011, s. 237-262.

KÂHYA, Esin, "Türkiye'de İlk Demiryolları", *Bellekten*, c.LII, Sayı 202, Nisan 1988, s. 209-218.

KAYNAK, Muhteşem, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Ekleme



Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış, *Yapıt*, Sayı 5, 1984, s. 66-85.

MUTAF, Abdülmecit, Salnamelere Göre Karesi, Zağnos Kültür ve Eğitim Vakfı Yay., Balıkesir 2003.

ÖNDER, Selahattin -Engin Kırılı, “Osmanlı Döneminde Eskişehir’e Göçler”, *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, c.6, Sayı 1, Haziran 2005, s. 129-144.

PAMUK, Şevket, Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994.

SALMAN, Mustafa, Balıkesir Tarih ve Coğrafyası, Balıkesir.

UZUN, Tayfun, *Osmanlı’dan Günümüze Demiryollarımız*, İstanbul 2005.

ÜÇİŞİK, Süheyla, Bandırma Şehir Coğrafyası, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi.

VARLIK, Bülent, 19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu’da Yayılması, Ankara 1976.

YENİAY, İ.H., *Yeni Osmanlı Borçları Tarihi*, İstanbul 1964.

YENEROĞLU KUTBAY, Elif, “Batı Anadolu’da Hayata Geçirilemeyen Bir Proje: İzmir-Çanakkale Demiryolu”, *Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi*, c. 3, Sayı 1, s. 107-119.

YILDIRIM, İsmail, “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, c.12, Sayı 1; 2012, s. 311-324.

YÜCEL, Talip, “Demiryollarımızın İstasyon Nüfuslarına Etkisi”, *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı 20, 1960, s. 143-148.