

OSMANLI DEVLETİ DÖNEMİNDE ANTALYA DEMİRYOLU HATTI PROJESİ*

MALİKE BİLEYDİ KOÇ**

Z

Sanayileşmenin önemli sonuçlarından biri olan demiryolları, 19. yüzyılın güvenilir ve hızlı ulaşım araalarından biri olması, askeri faydalar sunması, stratejik yönleriyle siyasi avantajlar kazandırması nedeniyle Osmanlı Devleti tarafından benimsenen ve talep edilen bir ulaşım aracı olmuştur. Yenileşme hareketinin bir gereği olarak kabul edilen demiryolları, ülke topraklarındaki liman ve i bölgeleri arası bağlantı için önemli görülmüştür. Bu nedenle yerli ve yabancı yatırımcılar tarafından Osmanlı Devleti'ne demiryolu yapımı için teklif götürülen bölgelerden birisi de bir liman ve ticaret bölgesi olan Antalya hattı olmuştur. Bu çalışmada öncelikli olarak Osmanlı Devleti'ndeki demiryolu faaliyetleri genel bir tarihsel değerlendirmeye ele alınacak, ardından yapımı planlanan ancak gerçekleştirilemeyen Antalya Demiryolu Hattı projesi üzerinde durulacak, ayrıca günümüzde de hl mevcut olmayan bu hattın Osmanlı Devleti döneminde yapılamama nedenlerine değinilecektir. Bu alışmayla, Osmanlı Devleti'nde yapımı planlanan bu hattın günümüze kadar gerekleştirilememe nedenlerine tarihsel bir zemin sunma amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, Osmanlı Devleti Dönemi Demiryolları, Antalya Demiryolu Projesi, Antalya-Burdur Demiryolu Hattı.

* Bu makalede Etik Kurul kararı gerektiren bir çalışma bulunmamaktadır. / There is no study that would require Ethical Committee approval in this article.

** Dr. Öęr. ye., Marmara Üniversitesi, İstanbul/TÜRKİYE, mbileydi@hotmail.com
ORCID: 0000-0003-4118-286X

ANTALYA RAILWAY LINE PROJECT DURING OTTOMAN EMPIRE PERIOD

ABSTRACT

As one of the important results of industrialization, railways have been adopted and demanded by the Ottoman Empire because it was one of the reliable and fast transportation vehicles of the 19th century period, offered military benefits, and provided political advantages with its strategic aspects. The railways, which are accepted as a requirement of the modernization movement, have been considered important for the connection between the ports and the inner regions of the Ottoman territory. For this reason, one of the regions where domestic and foreign investors were offered proposals for the construction of the railway to the Ottoman Empire was the Antalya line, a port and a trade area. In this study, the railway activities in the Ottoman Empire will be discussed with a general historical evaluation, then the Antalya railway line project which was planned to be built but not realized will be emphasized and the reasons of the failure of this line, which still does not exist today, will be mentioned. With this study, it is aimed to provide a ground for the reasons why this line, which was planned to be built during the Ottoman Empire, could not be realized until today.

Keywords: Railways of the Ottoman Empire period, Antalya Railway Project, Antalya-Burdur Railway Line.

GİRİŞ

Demiryolları, batılılar için sanayileşme ve şehirleşme döneminin önemli unsurlarından biri olarak gelişim ve yayılma sürecini hızlandırırken, bu teknolojiyi kendi imkânlarıyla yürütemeyen ülkeler için aynı etkiyi sağlayamamıştır. Sanayi Devrimi'nin merkezi ülkesi İngiltere'de yolcu ve yük taşımacılığındaki maliyetinin düşürülmesi amacıyla demiryolları ilk kez modern anlamda 1830 yılında kullanıma başlanmıştır. Teknolojik gelişim ile birlikte İngiltere'nin ardından diğer Avrupa ülkelerine ve Amerika'ya da yayılmıştır. Demiryolları yapımı ve etkileri her ülkenin beklentilerine aynı oranda cevap vermemiştir. Kendi ekonomilerinin gücüyle orantılı olarak demiryolu yapımına başlayan sanayileşmiş ülkelerde gelişmeler, hızla etkisini göstermiştir. Sanayileşmemiş ülkelerde ise demiryolu batının sosyal, ekonomik, askeri amaçlar altında özendirilmesiyle başlamış ancak bu teknoloji uygulanırken yatırım yapılan ülkelerin beklentileri değil, yatırım yapan ülkenin çıkarları öncelik taşımıştır. Böylelikle sanayileşmiş ülkeler, demiryollarının eriştiği her coğrafyada yeni bir pazarın hâkimiyetini kontrolü altına almış, elde ettiği kaynakları menfaatleri doğrultusunda kısa ve ucuz bir şekilde kendi topraklarına taşıyabilmiştir.

Osmanlı Devleti, ülke topraklarında demiryolu yapma projesine olumlu yaklaşmış, mali kaynaklara, gereken teknolojiye ve nitelikli elemana sahip olmamasına rağmen, demiryolunun askeri, politik ve ekonomik açıdan bir gereklilik olduğuna inanmıştır. Osmanlı topraklarında demiryolu inşa etme fırsatı İngiltere, Fransa, Almanya ve Rusya arasındaki rekabete yeni bir boyut kazandırmıştır. Osmanlı Devleti'nin ekonomik geri kalmışlığı teknolojiyi doğrudan uygulayamamasına yol açmış, mali koşullar batının bu teknolojiyi kendi menfaatlerine göre uygulama fırsatını sunması nedeniyle belirlenen demiryolu hatları devletin beklentilerini yeterince karşılayamamıştır.

Osmanlı Devleti'ndeki liman şehirlerinin iç bölgeyle bağlantısı, hem yerli hem de yabancı yatırımcılar için öncelik taşıyan güzergahlar arasındaydı. Bu gerekçeyle Anadolu topraklarında yapılması planlanan hatlardan birisi de Antalya hattı olmuştur. Bu çalışmada bu hattın yapımının gerekli görülme nedenleri ile birlikte bu hat için hazırlanan projeler ve proje teklifinde bulunan şirketlere yer verilerek hattın yapılmama gerekçeleri üzerinde durulmaya çalışılacaktır.

I. Demiryollarının Tarihsel Gelişimi ve Önemi

Modern anlamda ilk demiryollarının İngiltere’de ortaya çıkmasının nedeni, teknolojideki değişimin hızla artan nüfus ve tüketimle şekillenen, yeni ulaşım sistemine duyulan ihtiyaçların bileşkesini oluşturan Sanayi Devrimi ile bağlantısıdır. Ülkesinin talebi karşılandıktan sonra yeni pazarlara ihtiyaç duyan İngiltere, maliyetli olan demiryolu teknolojisini paylaşmak durumunda kalarak aynı zamanda demiryolunun küresel bir pazara dönüşmesine de aracı olmuştur. İngiltere’den sonra 1830’da demiryolu yapan ilk ülke ABD olmuş, ardından 1832’de Fransa, 1835’te Belçika, 1838’de Avusturya, 1839’da da İtalya bu teknolojiyi kendi ülkelerinde uygulamaya başlamışlardır¹. Almanya diğer ülkelere nazaran demiryolu politikasını uygulamada biraz geç kalsa da bu açığı nehirlerde inşa ettiği kanallar aracılığıyla kapamaya çalışmıştır². Rusya’da ise ilk demiryolu 1837’de yapılmış, 25 kilometrelik hattın yapımından sonra demiryolları yapımı çok yavaş gelişmiştir. Rusya için demiryolları açısından en önemli gelişme, 1916’da tamamlanan ve dünyanın en uzun demiryolu olarak bilinen, Transsibirya Demiryolu olmuştur³. Başlangıçta maden kömürü ve sanayi ürünleri taşıyan demiryolları, daha sonra nüfusu yoğun olan şehirleri birbirine bağlamak üzere projelendirilmiştir. Ancak demiryolları, mal ve insan taşımının dışında kültür transferine de aracı olmuş, modernitenin simgesi olarak aynı zamanda çağdaşlığın taşıyıcılığını da yapmıştır⁴. Demiryolları bir nevi çağdaş devlet olmakla aynı anlam taşımaktaydı.

Dönemin hızlı ve teknolojik ulaşım sistemi olan demiryolu öncesinde Avrupa’nın sömürgeler üzerindeki kontrolü limanlar ve çevresi ile sınırlıyken, demiryollarının kullanımıyla ulaşım olanakları kara içlerine kadar yönlendirilebilir hale gelmiştir. 19. yüzyılın ortalarından itibaren batılı devletlere Asya, Afrika ve Avustralya kıtalarında etkinliklerini artırmada büyük

¹ Gülşınar Akbulut, **Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı**, Anı Yayınları, Ankara 2010, s.12.

² İlber Ortaylı, **İkinci Abdülhamit Dönemi’nde Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No:479, Ankara 1981, s.15.

³ Asya kıtasını doğu-batı ekseninde geçen hat, Rusya için Sibirya’nın doğal kaynaklarından daha kapsamlı bir şekilde yararlanarak dünya ticaretinde daha etkin olma amacına hizmet etmekteydi Serhan Yücel vd., “Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti”, **Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi**, Mart 2016, No.1, s.302.

⁴ Zafer Toprak, “Cumhuriyet, Demiryolu ve Laiklik Bir Modernite Metaforu”, **Toplumsal Tarih Dergisi**, S 168, Aralık 2007, s.26.

bir ivme kazandıran bu ulaşım aracı, girdiği ülkelerin sosyal, ekonomik ve politik düzenlerinin yönlendirilmesinde de büyük rol almıştır⁵. Oysa batıda demiryolu yapılırken, birbiriyle bağlantısı olan ağ tipi hatların geliştirilmesine dikkat edilmiş, nüfus ve sanayileşmeyle birlikte askeri öncelikler de göz önünde bulundurulmuştur. Sömürgeleştirilmiş ülkelerdeki demiryolları ise iki yeri birleştirmenin dışında kollara ayrılmayıp başka hatlarla bağlantı kuramayacak şekilde inşa edilmiş, nüfus yoğunluğunun dikkate alınmadığı, önceliğin yer altı ve yer üstü kaynaklara yöneldiği güzergahları takip etmiştir⁶.

Demiryollarını siyasal güç olarak kullanarak sömürgecilik faaliyetlerinde yer alan devletlerden İngiltere ve Fransa dışında Almanya, İtalya, İspanya ve Belçika gibi ülkeler de bulunmaktadır. Rusya'nın demiryolu siyaseti ise geniş yüzölçümüne sahip bir ülke olarak iç kesimlerle bağlantının kurulmasını sağlayan ulaşım sektörü olarak geliştirilmiştir.

Demiryolu yapımı ülkelere göre farklı amaçlara hizmet etmişse de, ulaştırmada fiyatların düşmesini, uluslararası ticaretin yoğunlaşmasını sağladığı için talep edilen bir ulaşım sistemi olmuştur. 19. yüzyılın sonuna kadar ekonomik ve askeri amaçlar için önem taşıyan demiryolları 20. yüzyılın başında asker ve malzeme naklinde stratejik bir değer taşıdığı için askeri amaçların ağırlık kazandığı bir ulaşım aracı olmuştur. Ancak Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra dünyada demiryolu yapımı azalmaya başlamıştır. Bunun nedenleri arasında savaş sırasında zarar gören hatların yenilenme maliyetinin yüksek olması, ülkelerin sosyo-ekonomik durumlarında büyük etki yaratan 1929 tarihli dünya ekonomik krizi, petrole bağlı kara ve hava ulaşımındaki gelişmeler sayılabilir⁷.

II. Osmanlı Devleti'nde Demiryolu Faaliyetleri

Sanayileşmenin bir uzantısı olan demiryolu, aynı zamanda çağdaşlaşmanın sembolü olarak da görülmektedir. Bu sayede zaman ve mesafeler kısılacak, geniş topraklarda kontrol kolaylaşacak, ordunun cepheye nakli hızlanacak, üretimde sağlanacak artış aynı zamanda vergilere yansiyacak, ülke içinde birliği sağlamaya yardımcı olacaktır⁸. Bu nedenle Osmanlı Devleti için demiryolu ya-

⁵ Akbulut, a.g.e., s.16.

⁶ Akbulut, a.g.e., s.18.

⁷ Akbulut, a.g.e., s.19.

⁸ Ali Satan, "Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi", **Osmanlı'da Ulaşım**, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2013, s. 0.

pımı Avrupa'nın gelişen gücü karşısında askeri, ekonomik ve stratejik açıdan bir gereklilik olarak görülmüş, yeni teknolojilerin varlığı reform çabalarına ivme kazandırmıştı⁹. Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu yapım fikri 1830'lu yıllarda ortaya çıkmış, 1850'li yıllarda ise inşa faaliyetleri başlamıştır. Demiryolu döşemesi büyük ölçüde yetişmiş eleman, bilgi, teknoloji ve sermaye gerektirmekteydi. Osmanlı Devleti bu imkânlarla sahip olmadığı için ülke topraklarındaki demiryolları yabancılar tarafından yapılmış ve işletilmiştir¹⁰. Sanayi Devrimi'nin gerisinde kalan Osmanlı Devleti, mevcut sanayisi ile yer altı ve yer üstü kaynaklarından yeterli verim alamadığı gibi kapitülasyonların etkileri de eklenince batıya bağımlı hale gelen bir ekonomik yapıyla karşı karşıya kalmıştır. Devlet, demiryolu yapımı için gerekli olan kereste dışında demir, çelik, lokomotif ve vagonları dışarıdan temin etmek durumundaydı.

Yabancı sermaye için Osmanlı Devleti toprakları hem ekonomik anlamdaki potansiyeli ile geniş hem de yatırılan sermayenin geliri güvence altına alınması nedeniyle güvenilir bir faaliyet alanı olmuştur¹¹. Nitekim yabancı sermaye Osmanlı topraklarında ticaret, madenler, bankacılık gibi sektörlerin yanında özellikle demiryolu yatırımlarına da ağırlık vermiştir. 1890'lı yıllarda yabancı yatırımları borçlar dışında %41 demiryollarını, %23,5 bankacılığı, %10 gibi düşük bir oranla sanayiye kapsamaktaydı¹². Osmanlı Devleti'nde inşa edilen demiryolları Hicaz Demiryolu dışında çoğunlukla yabancı sermaye ile yapılmış, hatların geçeceği güzergâhlar ise ülke çıkarlarından ziyade yatırım yapan devletlerin çıkarlarına hizmet edecek biçimde şekillendirilmiştir¹³. Demiryollarının inşa ve işletilmesi ise bir imtiyaz olarak verilmiştir. Kilometre garantisi denilen sistemle şirketlerin kârları, Osmanlı Devletince garanti altına alınmış, demiryolu şirketlerinin garanti edilenin altında kâr etmeleri durumunda, aradaki farkın devlet tarafından karşılanması kabul edilmiştir¹⁴.

⁹ Şevket Pamuk, **Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2008, s. 78.

¹⁰ Toprak, **a.g.e.**, s.26.

¹¹ Vedat Eldem, **Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi**, TTK Basımevi, Ankara 1994, s.11.

¹² Ortaylı, **a.g.e.**, s.39, Pamuk, **a.g.e.**, s.73.

¹³ Donald Quataert, "19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", **Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi**, C 6, İletişim Yayınları, İstanbul 1985, s.1630.

¹⁴ Metin Hülagü, "Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış", Mukaddes Arslan(Ed), **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2010, s.31.

Osmanlı demiryolları çoğu iç bölgeleri liman kentlerine bağlayarak hem yabancı devletler için yayılım sağlayacak ekonomik imkân yaratmış hem de Osmanlı Devletinin iktidarını pekiştirecek bir amaca hizmet etmiştir. Yerel ticari hatlar dışında Osmanlı'da her biri ayrı işlev görecek Anadolu, Rumeli, Bağdat ve Hicaz demiryolları gerçekleştirilmiştir¹⁵.

Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu yapımı için plan geliştiren kişi, İngiliz Miralay Sir Francis Chesney başkanlığında bir İngiliz sermaye grubu olmuştur. 1830-37 yılları arasında Anadolu'yu dolaşan Chesney, Fırat vadisinden Bağdat'a ve oradan da Basra Körfezi'ne uzanacak bir demiryolu projesi üzerinde çalışmış, ancak 1842'de İngiltere-Mısır-Hindistan arasında deniz taşımacılığını sağlayacak bir şirketin kurulması ile Basra Körfezi Demiryolu Planı'nı gerçekleştirememiştir¹⁶. İngiltere'nin dış politika konusundaki önceliği Hindistan'a giden yolları kontrolü altında tutmaktı. Osmanlı Devleti'nin bozulan mali yapısı demiryolu inşasına imkân vermeyince bu teknolojiye sahip devletler imtiyazlar karşılığında demiryolu yapımını kendi çıkarları lehine hayata geçirmişlerdir. Demiryolu yapımını üstlenen ilk ülke İngiltere olmuştur. İngiltere; Mısır, Balkanlar, Anadolu ve Basra Körfezi'nde demiryolu yapma ayrıcalığını elde etmiştir.

İngiltere'nin Osmanlı Devleti topraklarında elde ettiği ilk demiryolu imtiyazı, 1851 tarihli Kahire-İskenderiye hattıdır. 1856 yılında ise bugünkü Romanya sınırları içinde olan Çernovada-Köstence hattıyla aynı tarihte yapımına başlanan İzmir-Aydın hattını inşa etmiştir¹⁷. İmtiyazı İngiltere'ye verilen ilk hatlar genelde kısa mesafeliydi ve ticari amaçla yapıldıkları için kâr amacı içermekteydi. İngiltere hatları belirlerken, nüfus yoğunluğu olan, toprakları verimli bölgeleri tercih etmekteydi. Bu sayede iç kesimlerdeki tarım ürünleri ve değerli madenler demiryolları aracılığıyla limanlara, ardından kendi ülkelerine kolaylıkla aktarılabilirdi¹⁸. İngiltere'nin İzmir-Aydın hattı ile Basra Körfezi'ne uzanacak stratejik bir hat yapmayı hesapladığı düşünülmektedir.

¹⁵ Zafer Toprak, "Demiryolu, Devlet ve Modernite" **Demir Yol-Tren Çağı**, (Ed.) Selahattin Özpallabıyıklar, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2003, s.18.

¹⁶ Mete Cankaya, **Türkiye Teknoloji Tarihi**, Orion Kitabevi, Ankara 2014, s.181.

¹⁷ Çankaya, **a.g.e.**, s.181, Bu hat ile başlanan güzergâh, 1888'de Dinar'a, 1912 yılında da Eğirdir'e ulaşmıştır. Kadir Temurçin, "Dinar Şehri'nde Kuruluş, Gelişme, Nüfus ve Fonksiyonel Özellikler", **Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi**, S 19, Mayıs 2009, s.183.

¹⁸ Ufuk Gülsoy, **Kutsal Proje Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları**, Timaş Yayınları, İstanbul 2010, s.27.

İzmir'in Osmanlı Devleti'nin en işlek ve önemli limanlarından biri olma özelliği yanında bölgenin ikliminin tarımsal faaliyetler için uygunluğu, hem sanayileri için hammadde kaynağı hem de ürünlerini satabilecekleri bir pazar oluşturabilecek nüfusun varlığı, ticareti denetimlerinde tutan azınlıklarla iş birliği, Avrupa sermayesinin demiryolu imtiyazı olarak Batı Anadolu'ya girmek isteme nedenlerini oluşturmuştur¹⁹. Ayrıca bir ticaret bölgesi olan İzmir ve çevresi için alınan bu imtiyaz, İngiltere'nin 1856'da Küçük Asya Pamuk Şirketi'ni kurarak pamuk üretimini özendirme gerekçesiyle bütünlük oluşturur. Yetiştirilmesine müdahil olduğu pamuğun en büyük alıcısı da yine kendisi olmuştur²⁰. 1863'te İzmir çevresinde yapımına başlanan diğer bir hat ise İzmir-Kasaba Demiryolu'dur. İngilizler sadece Anadolu'nun batısına değil, güneyine de inerek 1886'da Mersin-Adana hattını tamamlamışlardır. Mersin sahip olduğu liman ile hem Adana'nın hem de Anadolu'nun güney çıkış kapısı konumundaydı. Bu hat ile Adana'da üretilen pamuğun Mersin limanı üzerinden Avrupa'ya taşınması amaçlanmıştır. 1903'te Anadolu-Bağdat Demiryolu yapım ve işletme hakkını Almanların elde etmesi sonrasında Mersin-Adana Demiryolu, bu hat ile birleştirilmek üzere 1906'da Almanlar tarafından satın alınmış, bu hat sayesinde Bağdat Demiryolu, Akdeniz'e ulaşabilmiştir²¹. Bulgaristan sınırları içerisinde yer alan Rusçuk-Varna hattı ise bir başka İngiliz şirketine verilen ve 1866'da açılan hatlardandır²².

Fransa ve Almanya, İngiltere'nin Süveyş Kanalı açılması sonrasında yönünü Basra Körfezi'ne ve Mısır'a yöneltmesi ile Anadolu coğrafyasında etki sahası oluşturmaya çalışmışlardır. Fransa, Osmanlı topraklarında Balkanlar'da, İzmir-Manisa-Afyon güzergâhında, Bursa- Mudanya arasında ve Ortadoğu'da demiryolu hatları döşeyerek nüfuz bölgeleri meydana getirmiştir.

1871 yılı itibariyle Osmanlı Devleti'nin yabancı şirketlere verdiği imtiyazlar nedeniyle sıkıntılar yaşaması, bizzat kendisinin demiryolu yapma kararı almasına yol açmıştır. Anadolu Demiryollarının baş hattı olan Hay-

¹⁹ Ali Akyıldız, "Osmanlı Anadolu'sunda İlk Demiryolu:İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)" **Çağın Yakalayan Osmanlı**, Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar(Ed), IRCICA Yayınları, İstanbul 1995, s.249.

²⁰ Ortaylı, **a.g.e.**, s.38.

²¹ Ortaylı, **a.g.e.**, s.92.

²² **BOA.**, İ.MVL.568/255/6(1283. C. 29). 8 Kasım 1866 tarihli belgeye göre, firma açılması için ruhsat talep etmiştir. Mukaveleyi imzalayan kişi, Bernard Joseph Posno'dur. **BOA.**, A.DVN.MKL.2/4.

darpaşa-İzmit demiryolunun yapımına kendi imkânlarıyla başlayan devlet, tamamlanan 90 kilometrelik kısmıyla hattı 1873'te hizmete açmış ancak mali buhranın 1875'te iflasa neden olmasıyla benzer yatırımları durdurmak zorunda kalmıştır²³. Osmanlı Devleti, Mekke ve Medine'yi bünyesinde barındırması nedeniyle kendisi için özel önem taşıyan, aynı zamanda Şam'ı kutsal topraklara bağlayan Hicaz Demiryolu'nu dış borç almadan finanse etmiştir²⁴. Ancak devlet, içinde bulunduğu imkânsızlıklar nedeniyle Hicaz Demiryolu dışında bu tarihten sonra yapılacak bütün hatlar için yeniden yabancı sermayedarlara imtiyaz vermek mecburiyetinde kalmıştır²⁵. Önemli projelerden biri ise İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak olan Orient Ekspres idi. Yabancı sermaye ile gerçekleştirilen bu hat 1888'den itibaren kullanılmaya başlanmıştır²⁶. Osmanlı'nın batı ile yakınlaşmasını sağlayan bu hat, mal sevkiyatı yanında turizm endüstrisini de doğurmuştur²⁷.

Osmanlı topraklarında demiryolu yapma girişimi İngiliz sermayesiyle başlamış, Fransız ve Alman sermayesiyle devam etmiştir. Sömürgecilik faaliyetlerinde geç kalan Almanya, İngiliz ve Fransızlardan farklı olarak yeni sömürge alanlarında etkin olabilmek için barışçıl yaklaşımlarla hareket etmiş, Osmanlı Devleti'ne eğitim, askeri ve teknolojik destek verirken karşılığında diğer sömürgeci devletler gibi toprak talebinde bulunmamıştır. Bunun nedeni ise kalkınmış bir Osmanlı Devleti'nin, kendisi için hammadde ve Alman malını satacağı bir pazar sağlayacak olmasıydı²⁸. Böylelikle Almanya, Anadolu,

²³ Ziya Gürel, **Kurtuluş Savaşı'nda Demiryolculuk**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 2011, s.3.

²⁴ Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu birliklerinin oluşturulması askeri ihtiyaçlardan değil, kutsal topraklar olan Hicaz'a hat inşası için dinsel nedenlerle yabancı bir şirkete imtiyaz verilememesinden kaynaklanmaktaydı. Bu nedenle devlet tarafından "Hicaz Demiryolları Hattı Alisi İnşaat Nazırlığı" kurulmuş, bu nazırlığın emri altında çalışacak "Demiryolu Amele İşçi Taburları" oluşturulmuş aynı zamanda bir piyade alayı toprak işlerinde çalıştırılmak üzere bakanlığın emrine verilmiştir. 1908'de İstanbul'da askeri amaçla kurulan yeni bir tabur ise Hicaz demiryolları işletmesinden getirilen subay ve erlerden oluşmuştur. 1914 yılı itibarıyla ordu düzenlemeleri sırasında demiryolu birlikleri de yeni düzenlemelere tabi tutulmuştur. Mehmet Özdemir, **Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları(1918-1920)**, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2001, s.23-24.

²⁵ Gülsoy, **a.g.e.**, s.33.

²⁶ Orhan Koloğlu, "Ulaşım ve Haberleşme", **Osmanlı Uygarlığı**, Halil İnalcık-Günsel Renda(Ed), TC Kültür Bakanlığı Yayınları, İstanbul 2002, s.447.

²⁷ Toprak, **a.g.e.**, s.19.

²⁸ Akbulut, **a.g.e.**, s.49.

Mezopotamya ve Kuzey Suriye’de kendi sömürge alanlarını oluşturmayı tasarlamaktaydı. Bağdat-Basra Demiryolu, Alman-İngiliz rekabetinde oldukça önem taşıyan bir hat olmuştur. Çünkü böyle bir girişim Hint yolunun güvenliği ve Basra Körfezinde kurmak istediği egemenlik için tehdit oluşturmaktaydı²⁹. Fransa, Bağdat Demiryolu projesine Suriye ve Filistin başta olmak üzere Akdeniz bölgesindeki çıkarları adına endişeyle yaklaşırken, Rusya İran ve Basra Körfezi’nde İngiltere’nin dışında bir devletin daha bölgedeki çıkarlarına engel oluşturacağı düşüncesiyle karşı çıkmıştır³⁰.

Mezopotamya demiryollarına İngiltere’nin sahip olması, Osmanlı Devleti için Mısır, Suriye ve Irak dahil Hindistan’a kadar uzanan bu bölgenin devletten koparılması anlamına gelmekteydi. Almanya Mezopotamya’ya kadar uzatacağı yolu Anadolu’dan geçirmek durumundaydı. Ayrıca Almanya iktisadi ve mali menfaat peşindeyken, Osmanlı toprakları üzerinde talepkar olmayan tek büyük ülke izlenimi vermekteydi³¹. Bu nedenle 24 Eylül 1888 tarihli karar ile Anadolu demiryollarının inşaa ve işletme imtiyazı Almanlara verilmiştir. Daha önceden hizmete giren Haydarpaşa-İzmit demiryolunu işletme hakkını da alan Almanlar, 1889’da kurulan Anadolu Demiryolu Şirketi ile çalışmalarını sürdürmüşler, 1903’te de Anadolu Demiryolu Şirketine ait Bağdat Demiryolu Şirketi’ni kurmuşlardır³².

Almanya, Bağdat Demiryolu’nun tamamlayıcısı olan Anadolu Demiryolları ile kilometre garantisi ve aşar gelirleri imtiyazı yanında Haydarpaşa-Ankara hattının her iki yanında 20 kilometrelik alanın içinde kalan toprak altı zenginliklerini çıkarma ve ağaç kesme hakkını da elde etmiştir. Almanlar hattın devamı olan Eskişehir-Konya hattıyla Ankara, Eskişehir ve Konya’da üretilen buğdayı Avrupa’ya taşıma amacındaydılar³³. Bu hatta verdikleri önem nedeniyle demiryolu yapımı öncesinde Eskişehir’de lokomotif ve hatların bakım-onarımı için gerekli olan cer atölyesini açmışlardır³⁴. Ancak

²⁹ Ortaylı, **a.g.e.**, s.78.

³⁰ Gülsoy, **a.g.e.**, s.32.

³¹ Vahdettin Engin, “Rumeli Demiryolları”, **Osmanlı’da Ulaşım**, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2013, s.229.

³² Ufuk Gülsoy, “Osmanlı Devrinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları”, **Osmanlı’da Ulaşım**, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2013, s.297.

³³ Akbulut, **a.g.e.**, s.127.

³⁴ Cankaya, **a.g.e.**, s.196.

demiryolu hattı Avrupa’da olduğu gibi ülke menfaatleri çerçevesinde nüfus yoğunluğunun olduğu merkezleri takip eden bir politikaya göre şekillenmemiş, yapılması planlanan Ankara-Kayseri-Sivas-Diyarbakır ve Erzurum hattından Rusya’nın karşı çıkması, Almanya’nın Konya’da buğday tarımı yapma planı nedeniyle vazgeçilmiştir. Demiryolu yapım çalışmaları Birinci Dünya Savaşı’nda da sürmüştü, ancak hat sadece savaş sonunda bölgedeki Osmanlı ve Alman askerlerinin tahliyesi için kullanılmıştır³⁵. Savaş sonrasında Mondros Mütarekesi’ne göre Konya-Adana-Halep- Nusaybin hattı Fransızlara, Haydarpaşa-Eskişehir-Ankara-Konya hattı ise İngiltere’ye devredilmiştir³⁶.

Birinci Dünya Savaşı’na kadar Anadolu’da demiryolu politikası izlemeyen ve demiryolu kaynaklarını Asya içlerine yönlendiren Rusya, Osmanlı Devleti’nin Avrupa devletleri tarafından paylaşımı gündeme gelince siyasi güç olarak bölgedeki etkinliğini diğer devletler karşısında kaybetmemek adına Doğu Anadolu Bölgesi’nde Gümrü-Kars-Sarıkamış-Erzurum hattının yapımını üstlenmiştir.

Ortadoğu’daki petrol alanlarının varlığı nedeniyle bu bölgeyi kontrol etme amacı taşıyan devletlerden biri de ABD olmuştur. ABD, 1908’lerden itibaren kıtalararası demiryolu projeleriyle ilgilenmeye başlamış, sömürgecilik hareketinde yerini almaya çalışmıştır. Arthur Chester’in demiryolu ihalesine girmesiyle “Chester Projesi” adını alan proje gerçekleştirilemeden rafa kaldırılmıştır. Proje, 99 yıllık imtiyaz ve hattın her iki yanında 20 kilometrelik mesafede tüm yer altı kaynaklarının işletme hakkı karşılığında, Sivas’tan başlayacak Diyarbakır-Musul-Kerkük üzerinden Süleymaniye’ye uzanacak, Samsun-Halep ve Van’a alternatif hatların olacağı bir demiryolu taahhüydü. Böyle bir proje, Bağdat’a uzanan demiryolundan dolayı Almanlarla, Irak petrolerinden dolayı da İngilizlerle çatışmıştır. Bu nedenle Avrupa devletleri ve Rusya, Amerika’nın büyük bir sömürü alanı içerisine girmesi ve kendi çıkarlarının önüne geçmesi nedeniyle projeye karşı çıkmışlardır. “Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi”nin kurulması ile proje sözleşmesi 1911’de Meclis-i Mebusan’a sunulmuşsa da çıkartacağı sorunlar ve baskılar nedeniyle sözleşme onaylanmamıştır³⁷.

³⁵ Gülsoy, a.g.m., s.304.

³⁶ Satan, a.g.m., s.338.

³⁷ Bilmez Bülent Can, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi(1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 113, Akbulut, a.g.e., s.146, Cankaya, a.g.e., s.198.

II.1. Antalya Demiryolu Hattı Projesi

Gelişmiş ülkeler karayolu yapımında geliştirdiği tekniklerin yanında denizcilik faaliyetleriyle ticaret ve madenlerin naklini kanallar ve karayolları ile desteklerken aynı zamanda demiryollarıyla bu bağlantıları daha da güçlendirmiş, ulaşım devrim yaşamıştır. Osmanlı Devleti'nde ise kıyı şehirleriyle bağlantıyı sağlayacak yollar geliştirilemediği gibi deniz taşımacılığı da yeterli düzeyde değildi³⁸. Osmanlı Devleti'nde oldukça yetersiz kalan ulaşım politikası, yerel yöneticiler tarafından uzun yıllar askeri ihtiyaçlara dayalı olarak yürütülmüştür. Devletin güçlü olduğu zamanlarda kısmen yürüyen bu politika, sonradan sıkıntılı bir hal almış, kara ulaştırma ağı, bir süre bakımsız ve bozuk yollardan ibaret kalınca Tanzimat döneminde ülkenin imarına yönelik çalışmalar çerçevesinde 1865'te Nafia Nezareti kurulmuş, 1866 yılında da *Turuk-ı Maabir Nizamnamesi* (Yol ve Köprüler Nizamnamesi) çıkarılma zorunluluğu doğmuştur³⁹. Bu sayede daha detaylı ve stratejik demiryolu inşa projeleri yapılarak bunların uygulama imkânları araştırılmıştır.

Anadolu'da nüfuz kurmak isteyen devletler çeşitli tarihlerde Osmanlı Devleti'ne demiryolu imtiyazı taleplerinde bulunmuşlardır. Antalya'nın demiryolu ağına bağlanması ile ilgili ilk girişimler, Amerika Devleti tebaasından ve İnşaat-ı Umumiye Müteahhitlerinden Mösyö George Earl Church aracılığıyla gerçekleşmiştir. 5 Eylül 1892'de Padişah Yaverleri Derviş ve Şakir Paşalar'a yapılan müracaatta, Ankara'dan Bağdat'a kadar devletçe inşası tasarlanan esas hat ile şubelerinin inşası talep edilmiştir. Bu hattın talep edilmesine gerekçe olarak da George Earl Church'ün sahip olduğu tecrübe ve bilgi sayesinde Osmanlı Devleti'ne bir iftihar sağlayacak Bağdat hattının inşasını kolaylaştırmak ve hafifletmek adına zirai ve ticari bölgelerin ulaşımını Akdeniz'e bağlayacak bölgelerin en önemlilerinden Antalya, Konya, Kayseri ve Sivas şubelerinin inşasının gerekliliği gösterilmiştir. Dilekçede ayrıca tüm masraf, zarar ve ziyanın kendilerine ait olmak üzere ilk yapılması gereken keşif ile başlayarak hükümete ait olacak taahhüdün ağırlığını hafifletmekle beraber devlete kolaylık sağlamak amacıyla oldukları, inşaatın senelerce gecikmesine gerek olmayıp biran evvel yapmak ve devletin hazinesinin gelişmesine vasıta olmak arzusunda buldukları belirtilmiştir. Dilekçede dikkat çekici bir husus da başvuru sahibinin Amerikalı olmasından

³⁸ Akbulut, a.g.e., s.85.

³⁹ Yücel, a.g.e., s.316.

ötürü devletçe hiçbir siyasi engel ve hiçbir tereddüde sebep olacak bir durum bulunmadığından padişahın bu konuda iyiliklerini esirgemeyecekleri vurgusudur⁴⁰. Osmanlı Devleti'nin gerekli sermaye ve teknolojiye sahip olmaması, bu teknolojiyi uygulama ve işletme hakkını İngiliz, Fransız ve Almanlara vermesine neden olmuş, böylelikle kendi topraklarında öngördüğü siyasi, askeri ve ekonomik hedeflerden büyük ölçüde vazgeçmek zorunda kalmıştır. Bu yönüyle demiryolu devletin çıkarlarına öncelik tanıyan bir yatırım aracı olamamış, yapımında verilen her ayrıcalık, ekonomik ve siyasi gücünün daha da zayıflamasına yol açmıştır. Dilekçede Amerikalı olma vurgusu da bu gerekçeyle yapılmış olabilir.

Hazineye masraf yüklememek ve devletçe sorumluluk almamak üzere Antalya'dan Sivas'a kadar bir demiryolu güzergahının keşfini yapmaya ve keşiften sonra Bağdat demiryolu hattı inşaatına dair teklif sunacağı açıklamasıyla Amerikalı George Earl Church vekili Baron De Steller tarafından verilen dilekçe 27 Haziran 1892 tarihinde padişaha sunulmuştur. Dilekçeye verilen cevapta, hiçbir taahhüde bulunmadığı halde müsaade talep eden bir şahsa izin verilmesinde bir mahzur bulunmadığı gibi böyle kuvvetli bir şirkete verilmesi durumunda diğer hat ile ilgili firmalarla görüşme yapıldığında teklif şartlarının hafifletilmesine vesile olacağı düşünülmüşse de Almanların Bağdat hattını inşa edip edemeyeceklerine dair Eylül ayı zarfında kesin bir cevap vereceklerinden ondan önce bu gibi tekliflerin dikkate alınmayacağı, cevap alınıncaya kadar bir talepte bulunulmaması gerektiği bildirilmiştir⁴¹. Bilindiği gibi 5 Ocak 1893'te Anadolu Demiryolu Şirketi ile Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya demiryolu imtiyaz sözleşmesi imzalandığı için bu teklif geçersiz kalmıştır. Bu anlaşma yapılmadan önce Alman Dışişleri ve İngiliz Dışişleri arasında İngiltere'nin muhalefetine önlemek amacıyla görüşmeler yapılmış, Fransızlara ise Osmanlı topraklarında yeni imtiyazlar verilmiştir⁴². Osmanlı topraklarında demiryolları imtiyazı elde etme çabası, bölgenin sunduğu iktisadi fırsatların bölgede nüfuz mücadelesi veren devletlerin rekabetine yol açan bir hal almasına karşılık gelmiştir. Bu mücadeleye Amerikalı yatırımcılar da kayıtsız kalmamışlardır. Planlanan demiryollarının geçtiği

⁴⁰ BOA., YMTV.67/12, 24 Ağustos 1308. BOA., YMTV. 67/12, 26 Ağustos 1308. Tarih çevirilerinde Türk Tarih Kurumu'nun çevirisi dikkate alınmıştır.

⁴¹ BOA., YMTV.67/12, 29 Ağustos 1308.

⁴² Ali Satan, a.g.e., s.325.

topraklardaki yer altı kaynaklarını işletme hakkının demiryolunu döşeyecek şirkete ait olması, yatırımcılar arasındaki rekabeti kızıştıracak niteliktedir.

Osmanlı Devleti ile Anadolu Demiryolu Şirketi arasında Bağdat Demiryolu'nun yapım ve işletme nihai imtiyaz sözleşmesi 21 Ocak 1902 tarihinde imzalanmıştır. Bu anlaşma ile hattın Anadolu'nun güneyine inmesi ile bölgenin önemine yeni bir boyut kazandırmıştır. Konya Valisi Mehmet Ferid Paşa, Dahiliye Vekaleti'ne gönderdiği 18 Şubat 1902 tarihli raporunda, Teke Sancağı'nın merkezi olan Antalya sahilde önemli bir ticari limanı olduğu halde gelişmemesinin nedenlerini belirtmiş ayrıca sahilden Antalya Limanı'na, karadan Dinar ile Karahisar şimendifer hatlarına uzak kalan Isparta ve Burdur sancaklarının yeni mevcut hatlardan yararlanamamasının zaafa uğrattığı ticari ve zirai etkilerine dikkati çekmiştir⁴³. Raporunda, Dinar şimendifer hattının Burdur ile Tefenni kazasına doğru uzatılması halinde Isparta ve Burdur sancaklarının ticari nakliyesini kolaylaştırarak ekonomik yönden gelişimine katkı sağlayacağından, bu işin acil bir karara bağlanmasının devletin faydasına olduğu ifade edilmiştir. Ayrıca raporda Antalya Limanı ile ilgili olarak da önemli bir ticari limanın dar olması ve devamlı kum tabakalarıyla dolması nedeniyle, limanda deniz taşıtlarının özellikle posta vapurlarının barınmadığı bu yüzden de bölgenin ticareti gelişemeyip zarara uğradığından bu önemli iskelenin gelişmesi için limanın temizlenmesi ve genişletilmesi istenmiştir⁴⁴. Bu raporda yer alan tespitler, yabancı şirketler tarafından da göz önünde bulundurularak demiryolu yapımına ilişkin benzer taleplerle Osmanlı Hükümeti'ne başvuruda bulunulacaktır.

24 Aralık 1903 tarihinde İngilizlerin işlettikleri Aydın Osmanlı Demiryolları Şirketi tarafından Ticaret ve Nafia Nezareti'ne yapılan başvuruda imtiyaz müddetinin uzatılması talep edilirken, bazı şube hatlarının inşası da teklif edilmiştir. Şirket tarafından, yeni hatların inşasına ilişkin teklifinde Dinar hattının, Eğirdir Gölü'nün güneybatı sahiline 15 mil mesafede bir noktaya kadar uzatılarak bu uzatma hattından Burdur Gölü'ne kadar bir şubenin yapılabileceği belirtilmiş, mevcut olan hattın Antalya Limanı'na kadar ihtiyari bir şubenin tesisi ile birlikte Dinar-Eğirdir hattından Sandıklı'ya kadar inşa edilecek hattın imtiyazı talep edilmiş ayrıca Aydın Demiryolu'nun 25 mil yakınından Antalya'ya bir demiryolu yapılırsa kendilerine öncelik tanınması

⁴³ BOA., DHMKT.466/26, 5 Şubat 1317, BOA., DHMKT.466/26, 19 Mart 1318. Dâhiliye Nezareti de Sadaret makamına takdim etmiştir.

⁴⁴ Satan, a.g.m., s.329.

teklif edilmiştir⁴⁵. Elde edeceği yeni imtiyazlarla Eğirdir Gölü üzerinden İç Anadolu'nun tarım ve maden kaynaklarına ulaşmayı planlayan Aydın Demiryolu Şirketi, bir anlamda Batı Anadolu ile birlikte güney hinterlandını da kendi nüfuz sahası içinde tutmayı sağlamış olacaktı. Bu amaçla Eğirdir hattının yapımını 1912 yılında gerçekleştirecektir. Teklif edilen hatlar aşağıdaki haritada gösterilmiştir:



Harita İşaretleri⁴⁶

1. İşlemekte olan Kasaba ve Temdidi Hattı (Siyah)
2. İşlemekte olan Aydın Demiryolu (Turuncu)
3. İnşası mecburi olan kısım (kesik turuncu) Dinar hattının Eğirdir Gölünün Güney-Batı Sahiline 15 mil mesafede bir noktaya kadar uzatılması
4. İşlemekte olan Anadolu Hattı (Mavi)
5. Hakk-ı Rüchanı Şirkete Ait olan kısım (sarı)
6. İnşası isteğe bağlı olan kısım (Yeşil)
7. Yasaklanmış Yeni Hat (sık noktalı)
8. Yasaklı eski Hat (aralıklı noktalı)

⁴⁵ BOA., BEO. 2286/171378/8.

⁴⁶ BOA., BEO. 2286/171378/6.

Bu bölgede demiryolu yapımı için Osmanlı Devleti tebaası tarafından da teklifte bulunulmuştur. Osmanlı tebaasından Parsih Hallaçyan'ın oğlu Aram Hallaçyan⁴⁷ tarafından 29 Temmuz 1913 tarihinde Nezaret'e bildirilen belgede, Ticari İşler Sanayi ve İktisadiye Şirketi'nin Aydın-Anadolu-Bağdat-Mersin-Adana demiryolları şirketleri tarafından işletilen hatlar ile Akdeniz sahili arasındaki bölgede demiryolu ve Antalya Körfezi'nde ticari bir liman inşa ve işletme talebinde bulunduğunu ancak adı geçen hattın güzergahı ve sahilde başlangıcını tayin etmek için bu bölgenin elde bir topografya haritası olmadığından, yapılacak işin programını tayin etmek üzere bir fenni heyet tarafından bölgenin keşfinin yapılması gerektiği, bu keşfin yapılması için adı geçen şirkete 12 aylık ve keşif projelerinin düzenlenmesi ve teslim edilmesi için 3 senelik bir izin verilmesi ve talep edilen imtiyaz için şirketine 3 sene zarfında hak önceliği tanınması, başka hiç kimseye izin ve imtiyaz verilmesi talep edilmiştir⁴⁸.

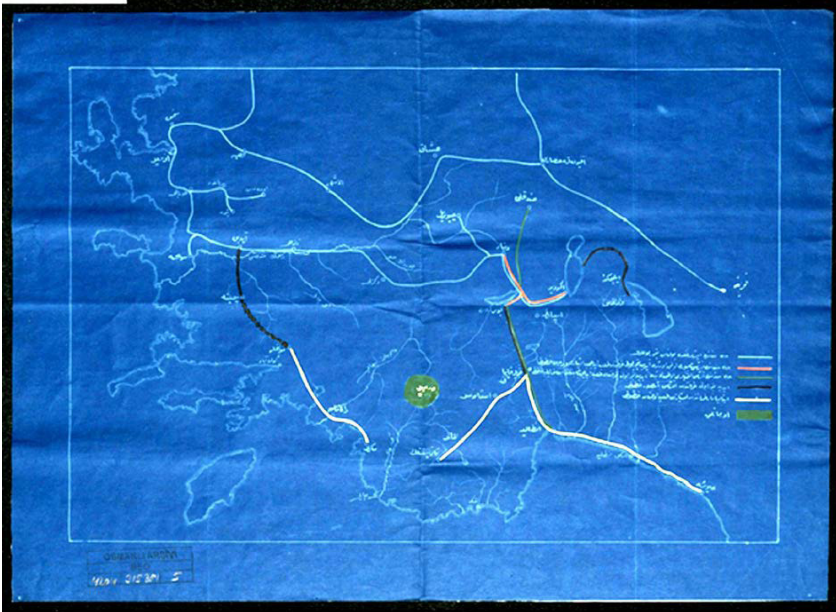
İmtiyaz isteyen şirket tarafından o civarda gerekli olan keşfiyat, düzenlenen harita ve raporlar verilmiş ve talep olunan demiryolları, Aydın Demiryolları sözleşmesinde belirlenen bölgenin haricinde yapılacağından dolayı imtiyazının verilmesine bir şekilde mani görülmemiştir. Ancak bu konuda hükümetçe icra edilecek görüşmenin kesin bilgi ve incelemelere dayanması gerekli görüldüğünden, hem demiryolu için en uygun güzergahı belirlemek ve hem de demiryolunun geçeceği bölgelerin ihracat için yetiştireceği ürünlerin cins ve miktarı ve ormanların yüzölçümleriyle demiryoluna mesafele-ri ve bu ormanlardan kesimi ve ihracı mümkün olabilecek kereste, odun ve kömürün miktarı hakkında bilgi elde etmek üzere Demiryolları İdaresi Mühendislerinden Galip Bey ile Ziraat Müfettişleri Manok ve Orman Müfettişi Bekir Beylerden oluşan bir heyet, Antalya ve havalisine gönderilmiştir. Bu heyet tarafından yapılan fenni keşif ve iktisadi inceleme sonucunda, Alaiye-

⁴⁷ Aram Hallaçyan'ın sahip olduğu Şirket-i Sinaiyeye ve Maliye 1331 tarihinde kurulmuştur. **BOA.**, MV.00321/196. 11 Şubat 1331. Şirketin merkezi İstanbul'da bulunmakta olup ticari faaliyetlerini Galata'da Lacivert Hanı'nda yürütmüşlerdir. ŞD.1243/5 Şirketin kuruluş beyanında, "Eşya ve emtia ve senedat-ı ticariye terhini mukabilinde ikrazatta bulunmak, her türlü muamelatı nafia ve sınaie ve maliye ile iştigal etmek üzere 50 sene ve 100 bin liralık sermaye ile Aram Hallaçyan ve Mühendis Denari Efendi tarafından kuruldu", denilmektedir. İMMS.168. Şirkete maden imtiyazları da verilmiştir. Tüccar Aram Hallaçyan Efendi'ye İtalya Devleti tarafından 5. rütbeden Kron D'itali Nişanı verilmiştir. **BOA.**, İ.TAL.488/55, 17 Muharrem 1332. Babası Parsih Hallaçyan'da da Osmanlı Devletlerine hizmetleri karşısında padişahın taltifi mevcuttur. **BOA.**, İ.DH 878.70025, 28 Recep 1300.

⁴⁸ **BOA.**, MV.179/65, 16 Temmuz 1329.

Antalya-Meğri(Fethiye)⁴⁹ ve Yüksekum istikameti sahile paralel olduğundan buralarda demiryolları inşasından fayda umulduğu gibi olmayıp ancak Muğla-Gökabad-Antalya-Kızılkaya ve Elmalı havalisinde demiryollarının yapılması halinde menfaat elde edileceği uygun görülmüştür.

Yapılacak hatlar için tayin olunacak güzergâh aşağıdaki haritada gösterilmiştir.



1. 1318 senesinde işletilmekte olan demiryolları(mavi)
2. 1318 senesinde inşası mecburi olmak üzere Aydın Demiryolu tarafından talep edilip imtiyazı verilen hatlar(turuncu) Dinar-Burdur-Eğirdir
3. 1318 senesinde inşası isteğe bağlı olmak üzere Aydın Demiryolu tarafından talep edilip teklifleri kabul edilen hatlar(yeşil) Sandıklı-Burdur-Kızılkaya-Antalya Aydın Demiryolu tarafından inşası düşünülen hatlar(siyah) Burdur-Kızılkaya

⁴⁹ 15 Mart 1914'te Meğri(Makri) ismi, Osmanlı padişahı Sultan Reşad'ın irâde-i seniyyesi ile Fethiye'ye çevrilmiştir. Behset Karaca, "XVI. Yüzyılda Meğri (Fethiye) Kazası Vakıfları", **Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Nisan 2014, S 31, s.4.

4. İtalyanlar tarafından imtiyazı talep edilen hatlar(sarı) Kazçiftlik-İstano-Kızılkaya-Antalya-Eski Antalya-Alaiye Ormanlık(yeşil)⁵⁰.

İktisadi incelemeye gelince, mahsullerin vergi idarelerince ihracat miktarı hakkında istatistik düzenlenmemiş olduğundan doğrudan doğruya hakiki ihracat miktarına ulaşılammış, bu sebeple demiryolu inşasından sonra nakliyat miktarının ne kadar olacağı tahmin ve tayini mümkün olamamıştır. Ormanlardan elde edilen hasıllara dair raporlarda ihracat miktarları gösterilmiş ise de kesilen ağaçlar genellikle nehirler aracılığıyla denize ulaştırıldığından, demiryolu inşasından sonra dahi kerestelerin yine bu yol ile nakilleri sağlanacağından, ormanlar için bir demiryolu inşasından menfaat beklenmemesi gerektiği belirtilmiştir. Raporda ayrıca söz konusu olan demiryolu güzergahının Antalya-Kızılkaya- Elmalı-Kazçiftlik arasında inşa olunması halinde, ülke için bir yararı olabilirse de önemi itibarıyla 2. hatta 3. derecede bulunduğundan bunun için hükümetçe mali taahhütte bulunulması uygun görülmemiş, bu tespitler neticesinde verilen kararda, imtiyaz sahibinin masraf, zarar ve ziyanın kendisine ait olmak ve hükümetten taahhüt ve teminat talebinde bulunmamak şartıyla demiryolu ve limanı inşasını kabul ettiği takdirde imtiyaz talebi uygun görülmüştür⁵¹.

Nafia Nezareti 7 Ağustos 1913 tarihinde Bakanlar Kurulu'na gönderdiği yazıda ruhsat talep etmiş⁵², Bakanlar Kurulu da Aydın-Anadolu-Bağdat-Mersin-Adana demiryolları şirketleri tarafından işletilen hatlar ile Akdeniz sahili arasındaki bölgede demiryolu ve Antalya körfezinde ticari bir liman inşa etmek ve işletmek arzusunda bulunan Umur-ı Ticariyye ve Sinaiyeye ve İktisadiyye Şirketi ile bu şirketin dahil bulunduğu grup namına Aram Halaçyan Efendi'ye bir sene müddetle keşif yapma izni vermiş, düzenleyeceği programda gösterilen hatlar kabul edildiği takdirde bunlar için tamamlanmış projelerin 4 sene zarfında düzenlemesi ve teslim edilmesi üzere fenni keşif için sözleşme yapılması ve bu 4 sene zarfında sözleşmede açıklanan hatlar için başkasına imtiyaz verilmemesinin taahhüt edilmesi, kanuna uygun bulunarak kabul edilmiştir⁵³.

⁵⁰ BOA., BEO. 4204.315281.005.

⁵¹ BOA., BEO. 42.04/315281.

⁵² BOA., BEO. 4204/315281/2, 25 Temmuz 1329.

⁵³ BOA., BEO. MV.00179/65, 29 Temmuz 1329; BOA., BEO. 004204.315281.001 Sadaret Nafia Nezareti'ne bildirmiştir.

Diğer taraftan bölgede kendisine ekonomik çıkar sağlamak isteyen İtalyanlar da Osmanlı Devleti ile görüşmelerde bulunmuşlar, Antalya ve çevresinde demiryolu yapımı için devletten izin alma girişiminde bulunarak diğer devletler gibi Osmanlı toprakları üzerinde menfaat elde etme mücadelesinde kendilerine yer açmaya çalışmışlardır. İtalyan şirketinin talep ettiği demiryolları imtiyazı için hükümet bölgede inceleme yapılmasını gerekli görmüştür. Demiryolları İdare-i Umumiyesi Nazmi Bey bu iş için görevlendirilerek bölgede yaptığı incelemelerin sonucunu bir rapor halinde Nafia Nezareti'ne sunmuştur. 29 Temmuz 1914 tarihli raporda İtalyan şirketinin talep ettiği demiryolları imtiyazının verilmemesi gerektiğine ilişkin gerekçeler şu şekilde açıklanmıştır⁵⁴; Kızılkaya-Muğla hattı: Sonradan Aydın demiryolu hattına imtiyazı verilen Burdur- Kızılkaya hattının son kısmını teşkil etmesi sebebiyle bu kısım için imtiyaz verilmesi kesinlikle uygun değildir.

Meğri(Fethiye)-Muğla hattı: Deniz hattına tamamen paralel ve birçok da tepe aşmak suretiyle uygun olmayan bir güzergahı gösterir. Kızılkaya-Kepe-ne? hattı, bir servet sunmayan bu arazi, 25 kilometrelik bir hatta ihtiyaç duyar. Ticari ve iktisadi olarak beldeyi geliştirmeye bu hatların hiçbir etkisi yoktur.

Mekri-Seyitler-Kesteb⁵⁵: 55 kilometre uzunluğunda 3. derece bir hat tır. Bugün ancak 2 bin Frank kadar bir hasılat verebilir. Fakat Seyitler-Ören uzantısı hiçbir hasılat vermedikten başka güzergahın 2 tarafı sarp dar bir boğazdan başka bir şey değildir ve katiyen inşası uygun değildir.

Antalya-Alaiye⁵⁶: 135 kilometre uzunluğunda ve tamamen denize paralel bir hat olduğundan iktisadi ve ticari olarak beldeyi geliştirmeye bu hatların hiçbir etkisi yoktur. Fakat o bölge servet ve bayındırlık kazanırsa ahaliyi deniz yolculuğu zorluklarından kurtarmak için bu hat faydalı olabilir ama bir lüks hattı olur.

Antalya-Kızılkaya-Kazçiftlik Hattı: Birçok kesintisiz geçitlerle içeriye giren yegane bir hattır ve bugün yine önemli bir gelir getiremez ise de İngilizler tarafından Burdur- Kızılkaya hattı yapıldığı zaman Antalya'yı İzmir'e

⁵⁴ BOA., BEO. 4204.315.281. 8-9-10, 16 Temmuz 1330.

⁵⁵ www.nisanyanmap.com. Kesteb, günümüzdeki adıyla Eşen, Seydikemer ilçesine bağlı bir bölgedir. Kesteb adını Eşen Nehri'nden alan nahiyenin merkezi idi.

⁵⁶ Yusuf Halaçoğlu, İskele-i Antalya ve İskele-i Alaiye'yi nakliye ve sefer esnasında kullanılan iskeleler olarak ifade etmektedir. Yusuf Halaçoğlu, **Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)**, İlgili Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2014, s.149-150.

ve hatta İstanbul'a bağlamak için Antalya-Kızılkaya hattının geniş olarak yapılmasına ihtiyaç duyulacaktır. Buna rağmen Kazçiftlik mevki, "Finike" iskelesine ancak 65 km mesafede olduğundan bu dahi bir ana hat sayılamaz. Ancak Burdur'un Kızılkaya'ya ve Aydın hattı üzerinde bir noktanın Afyonkarahisar'ına ulaşması halinde Antalya-Kızılkaya hattının inşasına ihtiyaç olacaktır. Görülüyor ki, imtiyaz talep edilen hudut içinde 1.derecede ana hattın yerine geçecek hatlar olmadıktan başka 3. ve 4. derecede hatlar değerinde kalıyor. Osmanlı toprakları, memleket dahilinde bu kadar ana hat inşasına ihtiyaç ve zaruret duyarken böyle 3.ve 4. dereceden hudut için oldukça muğlak ve zararlı şartlar ile İtalyan şirketi ile müzakereye girişmek ve adı geçen hudutlara emsali görülmemiş bir şekilde teminat göstermek hiçbir şekilde makul olamaz. Şöyle ki; şirket, imtiyazını talep ettiği hatların hatta işletme masrafını dahi koruyamayacak kadar fakir ve önemsiz hatlar olduğunu takdir ettiği halde ortaya koyacağı sermayenin faizinden başka işletme masrafının dahi taahhüt temini alınmasını talep ediyor⁵⁷. Rapordan da anlaşılacağı üzere, İtalya'nın talep ettiği hatlara karşı çıkılmasının nedeni hem Osmanlı Devleti için hiçbir menfaat sağlamayacağının düşünülmesi hem de şirketin işletme masrafları adı altındaki isteklerinin belirsizliği nedeniyle devletin maddi zarara uğrayabileceği kanaatidir⁵⁸.

⁵⁷ BOA., BEO. 4204.315.281. 10; BOA., BEO. 4204.315.281. 8.

⁵⁸ Şirketin işletme masrafları adı altındaki taleplerine ilişkin raporda verilen ayrıntılı bilgi için bk. Şirketin sermaye teşkili maddesi dahi pek zararlıdır. Sermayenin miktarını tayin için nezaretin onay vereceği keşif cetvelinde kayıtlı olmayan ve zorlayıcı koşullar dolayısıyla ortaya çıkan inşaat masrafı dahi ilave olunacaktır. Yani ne fiyat cetveli belirlidir ne de şirketin masraf ve kazanç adı altında ne alacağı açıkça ortaya konmuştur. Bu nedenle böyle tahmini hesaplarda örneğin köprüler için ortalama olarak 4 metre temel derinlik hesap edilip de temellerin birisinde 6 metre derinliğe inilecek olursa, şirket hemen fiyat farkı isteyecek fakat 10 tanesinde temel için 2 metre derinliğe inilecek olursa, şirketten hiçbir fiyat farkı talep edilmeyecektir. Bir de örneğin yağmur yağar da kalfalar 2 saat işten kalır ya da sel gelir de kumu, harcı, vesaireyi götürürse, bunların hepsi keşifte ayrıntılı olarak açıkça belirtilmediği için şirkete zarar ve ziyani karşılamak üzere ödenecek. 2. olarak %5 faizli hükümet tahvilinin asıl fiyatı ile piyasa arasındaki farkın keşif yapıldığı zamanda sermayeye eklenmesi ve 3. olarak %10 ihraç farkı talep etmektedir ki bu son iki maddenin incelemesi maliyeye ait bir meseledir. Sermaye bu şekilde belirlendikten sonra bu sermayenin %5 faiz ile ve işletme masrafının dahi ayrıca teminini istiyor ve karşılık için Antalya ve Menteşe livaları gümrük aşar ve maden vergilerinin 1327, 1328, 1329 seneleri gelirinin ortalama miktarının üstünü istiyor. Şirket hattın gelir getirmeyeceğinden o kadar emin ki, bu karşılıklar ile de kanaat edemeyip karşılıkların yetersiz kalması halinde bunun için bir hesap daha açılmasını istiyor fakat bu açıkları kimin tarafından kapatılacağını geçiştiriyorsa da ileride yine hükümete yükletileceği hissediliyor. Yetersizlik hesabını kapatmak için şirket bir mucize gösteriyor. Antalya-Menteşe ve hatta hattın Bur-

Antalya hattı için sunulan tekliflerden bir diğeri de İngiltere-İtalya ortaklığını içermektedir. 25 Şubat 1914'te Sadrazam Said Halim Paşa tarafından Londra Sefiri Ahmet Tevfik Paşa aracılığıyla İbrahim Hakkı Paşa'ya iletilmek üzere çekilen telgrafta, Burdur- Kızılkaya'yı Antalya'ya bağlayacak bir hattın inşası için İtalyan-İngiliz mutabakatına olumlu yaklaştıklarını bildirmişlerdir. Telgrafta ayrıca (Fethiye)Meğri körfeziyle biten Antalya- Muğla arası bir demir yolu inşası konusunda Aydın Kumpanyası'nın Nezaret'le anlaşmasına da itirazları olmadığı vurgulanmış, her iki demir yolunun inşasında kilometre başı teminatla inşa edilmesinin esas alınması gerektiğinin altı çizilmiştir⁵⁹. Ancak İbrahim Hakkı Paşa'nın gelişmelerle ilgili olarak Said Halim Paşa'ya çektiği telgrafa bakılacak olursa, görüşmelerin içeriği ile ilgili endişeleri olduğu anlaşılmaktadır. 5 Mart 1914 tarihli telgrafında, söz konusu endişelerini şu şekilde ifade etmiştir; “Bana öyle görünüyor ki biz çok kötü bir yola girmiş olacağız. Antalya yöresinde İtalyan çıkarlarının ön plana çıkarılarak dikkate alınması, her şeyden önce bir yıllık etüt kontratın altına imza atarak İngilizlere verdiği teminatı kabul etmediğimiz anlamına gelir. Böyle yapmakla aynı zamanda Aydın Kumpanyası kontratı açısından bunun bir imtiyaz olabileceğini de itiraf etmiş oluyoruz. Şimdi biz kendi tekliflerimizi iptal ederek İtalyanların imtiyaz önerilerini tartışıyoruz, böylelikle ister istemez kerhen de olsa bu bizi, Aydın mukavelesine itiraz etme neticesine götürecektir. Buda pek tabii doğal olarak İngiltere Dışişleri Bakanlığı üzerinde çok kötü bir etkinin oluşmasına yol aç-

dur livasından geçmemesine rağmen, bu üç livanın özel ve devlete ait miri ormanlarının bütün gelirini hükümetten alıp bir sermaye oluşturuyor ve miktarı çoğaltmak için belirttiği gibi hükümetin savaşla (Balkan Savaşları ifade ediliyor) meşgul bulunduğu en zor durumda son 3 senenin gelirlerinin ortalamasını esas tutuyor. Bundan başka adı geçen 3 liva dahilindeki miri ormanların 50 sene süreyle işletme imtiyazını talep ediyor. Ormanın işletme yöntemi de pek gariptir. Hasıllattan sermayenin %6 faizi ve ödeme ve işletme masrafı çıktıktan sonra geriye kalacak gelirin 1/3'ü orman vergisini alan makama ait olmak üzere hükümete verilecektir, deniyor. Acaba bu miktar hükümetin doğrudan doğruya almakta olduğu vergiye eş değer midir ve bundan başka ormanların işletme masrafına ve bırakacağı kâr veya zarara nasıl bakılacak? Bu yöntemin her noktada binlerce zorluk çıkaracağı gün gibi aşikârdır. İstanos(Korkuteli)-Kızılkaya-Köstük kolu ve civarındaki yeraltı suları Antalya'nın Kırkgözhan ile Varsak çevresinde yaz-kış aralıksız akan suların güçlü suların elde edilmesi ile elektriğe çevrilmesi konusunda şirket masraf, zarar ve ziyan kendisine ait olmak üzere işletmek istiyor. Varsak membasından kaynaklanan sular ile Antalya kasabasının bağ ve bahçeleri sulanıyor ve kasabanın yirmiye varan büyük küçük değirmenleri döndürülüyorsa da yeni fenni düzenlemenin uygulanması halinde daha pek büyük faydalar sağlamak mümkün olacağından böyle gayet önemli bir memba servet ve gücün hükümete hiçbir menfaat sağlamaksızın bir şirkete verilmesi kabul edilemez. **BOA.**, BEO. 4204.315.281. 9.

⁵⁹ **BOA.**, BEO.HR. SFR (3) 714/10/1,2,3.

cağı ayan beyan ortada. Gelişmelerden benim anladığım; İtalyanlar İngilizleri bir oldubittiyle karşı karşıya kalma mecburiyetinde bırakarak, imzalanmış bir antlaşmadan pay alıp menfaat temin etme peşinde koşuyorlar. Fakat merak edilen husus, İtalyanlar hesabına böyle davranmakta bizim çıkarımız ne olabilir? Şundan çok eminim ki, şayet Osmanlı hükümeti öncelikli şart olarak bir İtalyan-İngiliz ortak antlaşmasını şart koşmuş olursa burada (Londra'da) olumlu etki yapacak ve biz her hangi bir sorunla karşı karşıya kalmadan karar verebilme imkanını elde etmiş olacağız. Bu yöntem, bizim çıkarlarımızın İngiliz çıkarlarıyla çatıştığında Almanya ile (temasa geçerek) yaptığımız şeyin aynısı ve ta kendisi. Demek istediğim aceleyle hedefleri öne çıkarmaya çalışmamalıyız. Kraliyet topraklarının üç katı genişliğinde iki vilayetimizi bizden koparan İtalya, yeni ekonomik imtiyazlar elde edebilmek için birkaç hafta beklemek zorunda"⁶⁰. Telgrafta İtalya'nın Trablusgarp siyasetine vurgu yapılarak, bu anlaşma ile yeni bir sömürge alanı oluşturulmaması yönünde bir hatırlatmaya da ihtiyaç duyulduğu görülmektedir.

İtalya'ya imtiyaz verme fikrine karşı olan İbrahim Hakkı Paşa, menfaat sağlamayacak bir anlaşma için Osmanlı Devleti'nin İngilizleri karşılıklarına almalarının doğru olmayacağı görüşündeydi. Said Halim Paşa'ya gönderdiği 23 Mart 1914 tarihli telgrafında, anlaşmanın henüz sağlanmadığını ifade etmekle birlikte görüşmeler esnasında temel alınan anlaşma esaslarının bilgisini vermekteydi. Buna göre, Aydın Demiryolu Şirketi Antalya'dan Kızılkaya'ya uzanan hattın imtiyazına ve Kızılkaya'dan Burdur'a kadar demir yolunun inşasına "Osmanlı hükümetiyle olan anlaşma hakkını kendisine mahfuz tutarak" itiraz etmeyecekler, İtalyanlar da Antalya Demiryolu ve Liman Kumpanyası Konseyi'ne iki İngiliz direktörün atanmasını kabul edeceklerdi. Anlaşmada ayrıca Aydın Demiryolu Şirketi'nin Marmaris'ten Muğla'ya demiryolu yapım imtiyazına karşı çıkmaması isteniyor, İtalyanlara Aydın Kumpanyasıyla anlaşmaksızın yörenin hattını birbirine bağlayabileceği garantisi verilerek karşılığında anlaşacakları zaman bu hattın konseyine iki İngiliz direktörünü kabul etme şartı getiriliyor, düzenlemenin ise Osmanlı hükümetinin ve Alman (Anadolu) Kumpanyası'nın onayıyla geçerli olacağını altı çiziliyordu⁶¹. Söz konusu demir yolları konseyinde iki İngiliz idarecinin bulunması kararı siyasi açıdan önemli bir gelişme olup Almanların işlettiği Anadolu Demiryolları Şirketi'ne karşı İngiltere ve İtalya'nın iş birliği halinde

⁶⁰ BOA., BEO.HR. SFR (3) 714/20/1,2.

⁶¹ BOA., BEO. HR. SFR. (3), 714/32/1,2.

olduklarını göstermektedir. Ancak anlaşma metninde demiryolu inşaatının Bağdat Demiryolu yapımını üstlenen Almanya'nın da onayına tabii kılınması, Osmanlı Devleti tarafından İtalya ve İngiltere ortaklığı ile Almanya'nın menfaatleri arasında bir denge sağlanmaya çalışıldığı izlenimini vermektedir.

Hakkı Paşa, 7 Nisan 1914 tarihinde Said Halim Paşa'ya gönderdiği telgrafta, İtalya ile düşünülen anlaşmaya karşı olumsuz tutumunu sürdürerek, karışıklığının nedenlerini açıklayan gerekçeler sunmuştur. Hakkı Paşa, birleştirme yolu olmaksızın Marmaris'ten Muğla'ya Antalya'dan Kızılkaya'ya uzanacak demiryolu hattında, anlaşma gereği İngilizlere vermek mecburiyetinde olunan payın İtalyan gruba verilmesi halinde görüşmelerin kesin bir şekilde sona ereceğinin hesaba katılması gerektiğini ifade etmiş, bu nedenle İtalyan hattının yapılmamasını daha mantıklı bulduğunu söyleyerek şu açıklamayı yapmıştır; "...çünkü bizim için büyük bir felakete neden olan İtalya, kendisini istenmeyen ülke konumuna düşürmüştür. Şayet anlaşma olacaksa, İngilizlerle uzlaşarak olacaktır. Bu da politik mülahazalar açısından bir lüks sayılır. Netice itibariyle bizim açımızdan durum, bu ikilemi fırsata çeviremememizdir"⁶². İngiltere'nin Marmaris'i birleştirme yolu dışında tutan böyle bir anlaşma ile Osmanlı topraklarında kendisine yer açmak isteyen İtalya'yı kendi etki sahası olan Ege bölgesinden uzak tutma çabası içinde olduğu söylenebilir.

Sait Halim Paşa, Türkiye'nin Londra Büyükelçiliği'ne 10 Nisan 1914 tarihinde gönderdiği telgrafta⁶³, Hakkı Paşa'nın olası anlaşma ile ilgili altını çizdiği sakıncaları dikkate alarak, Hakkı Paşa'dan görüşmeler sırasında İtalyanların Mekri-Muğla ve Antalya-Alaiye hatlarını, aynı zamanda Mekri ve Antalya limanlarının garantisiz inşa edilip işletmesi önerisi getirmesini istemiş, Aydın Demiryolu Şirketi'nin de Aydın-Muğla arasını garantisiz yapıp işletmesi talep edilmesi durumunda Antalya-Burdur demiryolu meselesinin ertelenmiş olacağını bildirmiştir. Telgrafta hassasiyet gösterilen bir nokta da, Hakkı Paşa'ya bu konu üzerinde İngiliz Dışişleri Bakanlığında oluşan ve oluşabilecek tüm yanlış anlaşılmaları izah etme görevi verilmiş olmasıdır.

İngiltere ve İtalya'nın yakınlaşmasına fırsat tanıyan böyle bir anlaşmayı⁶⁴ menfaatleri gereği faydalı bulmayan Osmanlı Hükûmeti, İngiltere'nin hattın

⁶² BOA., BEO. HR. SFR. 714/39/3/1,2.

⁶³ BOA., BEO. HR. SFR. (3), 714/39/1/1, 1/2.

⁶⁴ 16 Mayıs 1914'te İngiliz Kraliçesi'ne gönderilen İtalyan Basını inceleme raporunda, Adalya şehrinde demiryolu yapımı için İngiliz ve İtalya arasında yapılan bir anlaşmadan bahsedilmiştir. BOA., HR.SYS.2958/18.002.

yapımı için öne sürdükleri şartları kabul etmeyerek anlaşmanın uygulanmasını istemediği yönündeki tavrını ortaya koymuştur. Said Halim Paşa'nın 5 Nisan 1914 tarihli telgrafında, İngiltere'nin Babıali'den Burdur-Kızılkaya arası bağlantının sağlanması konusunda garanti istemesini, aynı zamanda Karakuyu-Eğirdir arası %6 garantinin verilmesini ya da lazım olan tüm demir yolu ağı materyalleri ile kömürün gümrük vergisinden muaf tutulması talebini kabul edilemez bulunduğunu bildirmiştir⁶⁵. Böylelikle Osmanlı Hükûmeti, Antalya-Burdur ve Antalya- Kızılkaya hatlarının yapımından vazgeçmiştir.

Yabancı devletlerin bu bölgede demiryolu yapımına ilişkin imtiyaz talepleri, devletin menfaatlerine uygun düşmemesi nedeniyle karşılıksız kalmıştır. Ancak Birinci Dünya Savaşı gibi büyük bir buhranın içinde olunmasına rağmen, bölgenin yetkilileri ticari ve iktisadi ilerleme adına, hükûmete demiryolu hattının kendi bölgelerinden geçirilmesi taleplerini iletmeyi sürdürmüşlerdir. Bu taleplerin diğerlerinden en önemli farkı, savaş koşulları gereği Harbiye Nezareti'ne danışılarak Nezaretin stratejik olarak vereceği karar doğrultusunda bir güzergahın tercih edilmesine ilişkindir. 7 Mart 1915 tarihinde Harbiye Nezareti'ne sunulan bu tekliflerden birisi, Konya Valisi Mustafa Azmi Bey'in⁶⁶ Bağdat'tan başlayıp Akdeniz'de son bulacak bir demiryolu hattının inşası hakkındadır. Konya Vilayeti tarafından yapılan inceleme neticesinde Akşehir, Konya ve Karaman istasyonlarının sahile bağlanmasının gerekliliği üzerinde durulsa da her üçünün birden yapılmasının bütçeye uygun olmaması nedeniyle yalnız birinin sahil ile bağlantısının sağlanması için hükûmetin ve Harbiye Nezareti'nin onayı sorulmuştur. Konya Valisi raporda üç öneri sunmuştur. Bunlardan birincisi, Akşehir'i Antalya'ya bağlayacak 305 kilometrelik bir yol inşasıdır. Ancak bu yol için de iki seçeneğin bulunduğu değerlendirilmesini yapmıştır. İlk seçenekte 115 kilometre uzunluğunda olan Akşehir-Eğirdir hattının yapımındaki engellerden bahsedilmiş, Akşehir'den Örkenez'e(Isparta'da Yalvaç'a bağlı, Bağkonak) kadar olan kısmında yol olmasına rağmen tamir gerektirdiğine, Örkenez'den Eğirdir'e kadar olan kısmında yol mevcut olmamasının yanında güzergahının da belirsizliğine dikkat çekilmiştir. Raporda Akşehir-Antalya hattı için öne sürülen ikinci seçenek, Eğirdir-Isparta-Burdur-Antalya hattıdır. Bu hattın giderlerinin genel bütçeden karşılanmasının gerekliliği ifade edilmiş, bir önceki hat gibi bu hattın yapımı

⁶⁵ BOA., HR. SFR (3)714/39/4.

⁶⁶ Sinan Kunalalp, *Son Dönem Osmanlı Erkan ve Ricali(1839-1922)*, İsis Yayınları, İstanbul 1999, s.35.

için de iki seçenek ortaya koyulmuştur. Birinci seçenekte Isparta ve Burdur arasındaki yolun arızalı olduğu aynı zamanda yolun geçeceği güzergahın heyelan bölgesi olması nedeniyle demiryolu inşaatını zorlaştıracığı vurgulanmış, bu nedenle Antalya'ya daha kısa bir yol yapmak için Isparta-Dereboğazi yolu inşasının yapılması üzerinde durulmuşsa da bu hat üzerindeki 50 kilometrelik arızalı bir arazinin düzeltilmesinin bütçeyi zorlayacağı belirtilmiş, en uygun ve en ucuz yol olarak Eğirdir'den Baladız(Isparta'ya bağlı Gümüşgün) istasyonuna kadar demiryolu hattının olması nedeniyle Baladız'dan başlayacak hattın Burdur-Antalya'ya bağlanması teklif edilmiştir. Bu seçeneğin uygulanması halinde, Akşehir-Antalya hattındaki Akşehir-Eğirdir kısmının yapımı için gerekli olan ödeneğin vilayetin hususi bütçesinden Baladız-Antalya kısmının da Nafia Nezareti'nden karşılanmasının gerekliliği üzerinde durulmuş, ayrıca gerektiği kadar mühendisin gönderilmesine şiddetle ihtiyaç duyulduğu ifade edilmiştir. Raporda Konya'yı sahile bağlamak için sunulan ikinci öneride de iki seçenek sunulmuştur. Birinci yol için 115 kilometrelik Konya-Beyşehir-Antalya hattı gösterilirken, ikinci yol olarak 130 kilometrelik Konya-Bozkır-Hadim-Alaiye hattı üzerinde durulmuş ancak Konya-Alaiye yolunun en kısa yol olarak iktisaden diğerine göre tercih edilir olmasına karşın askeri bakımdan güvenliğinin vilayetçe tespit edilemeyeceğine dikkat çekilmiştir. Raporda sunulan üçüncü öneri ise, Karaman ile Silifke arasında bir bağlantının sağlanması hakkındadır. Raporda yer alan bu üç yoldan vilayetin iktisadi, ticari ve askeri bakımdan ihtiyacı karşılanmak üzere askeri bakımdan hangisinin inşaatı gerekli görülüyorsa Harbiye Nezareti tarafından kararın kendilerine bildirilmesi istenmiştir⁶⁷. Vilayetin önceliği Harbiye Nezareti'ne bırakması savaş koşullarının doğurduğu bir zorunluluk olarak düşünülmelidir. Göz önünde bulundurulacak diğer bir nokta da bütçenin durumu olmuştur. Bu nedenle öne sürülen yollar içerisinde askeri önem taşıyan en uygun ve en ucuz yolun tercih edilmesi vurgusu yapılarak masraflar ile bütçe dengelenmeye çalışılmıştır.

14 Mart 1915 tarihinde ise Dahiliye Nezareti, Harbiye Nezareti'nden Akşehir, Konya, Karaman'dan sahile bağlantı kurulması için Konya Vilayeti'nin maliyesinin müsait olmaması nedeniyle bu güzergahlardan özellikle askeri bakımdan gerekli olanın birinin seçilmesini istemekteydi⁶⁸. Harbiye Nezareti tarafından 22 Mart 1915 tarihinde Dahiliye Vekaletine verilen cevapta,

⁶⁷ BOA., DH.UMVM. 72/10/1, 22 Şubat 1330.

⁶⁸ BOA., DH.UMVM. 72/10/2, 1 Mart 1331.

Konya Vilayeti tarafından teklif edilen üç yoldan birincisi olan Akşehir- Eğirdir-Burdur-Antalya yolunun askeriyece öncelikli öneme sahip olduğu bildirilmekteydi⁶⁹. Konya Vilayeti Dahiliye Nezareti'ne genel durum hakkında gönderdiği 6 Nisan tarihli bilgilendirme yazısında, Akşehir-Antalya yolunun Akşehir'den Eğirdir'e kadar olan kısmının keşfine başlayarak kendi bütçelerinden karşıladıklarını, yakında bu kısmın inşaatına ve Akşehir-Örkenez arasındaki yolun da tamiratına başlayacaklarını ancak bu yolun istenilen faydayı verebilmesi, yapılacak kısmın harap ve işe yaramaz durumda kalmaması için Akşehir- Eğirdir yolunun devamı olan Eğirdir-Baladız arasındaki kısmında da hemen işe girişilmesi gerektiğinden bu kısma ait tahsisat ile mühendislerin Nafia Nezareti'nden gönderilmesi talep edilmiştir⁷⁰.

Harbiye tarafından stratejik değeri olan güzergâha onay verilmesi üzerine çalışmalar başlanmıştır. Konya Vilayeti ise yol yapım çalışmaları yürütülürken çalışmalar hakkındaki gözlemlerini bir raporla Dâhiliye Nezareti'ne sunmuştur. Konya Valisi Samih Rifat Bey'in raporunda, Nafia Nezareti'ne ait olan Eğirdir-Burdur, Burdur-Antalya yollarının inşasının amele taburlarıyla yürütülmesinin beklenen faydayı sağlamadığı gibi çalıştırılmakta olan iki amele taburunun da son zamanlarda Harbiye Nezareti tarafından Balıkesir ve İzmir taraflarına gönderilmiş olması nedeniyle orada amele taburunun da bulunmadığı bildirilmektedir. Konya Valisi, raporda ayrıca vilayetleri dahilindeki istasyonlardan bazılarının Akdeniz'e bağlanmasının önemi hakkındaki kanaatlerini daha önce arz ettiklerini, Konya'yı Beyşehir üzerinden Akseki yoluyla Antalya'ya bağlamak daha kolay iken askeriye'nin onay verdiği diğer yolun yapımına karar verilmesi neticesinde bu yolun inşası için Akşehir-Örkenez arasının tamiratına, Örkenez-Eğirdir yolu ile ilgili keşif raporuna onay verildiğini, Eğirdir- Baladız-Burdur-Antalya kısmına ait ödenek ve mühendislerin de Nafia'dan gönderilmesini talep ettiklerini belirtmiştir. Konya Valisi raporunda ayrıca istenilen ödenek ve memurların gönderilmesi durumunda vilayetin inşaatına başladığı kısmın da bir faydasının olmayacağı uyarısında bulunmuş, bu sebeple ödeneğin de boş yere harcanacağını belirterek Nezaretin süratle ödenek ve fenni memurlar ihtiyacını gidermesini talep etmiştir. Vali, raporun sonunda bir öneride bulunarak, adı geçen yola

⁶⁹ BOA., DH.UMVM. 72/10/3; 9 Mart 1331; BOA., DH.UMVM. 72/10/4, 12 Mart 1331; BOA., DH.UMVM.72/10/5, 22 Mart 1331; BOA., DH.UMVM. 72/10/6, 23 Mart 1331.

⁷⁰ BOA., DH.UMVM. 72/10/7, 24 Mart 1331.

başlanılamaması durumunda hiç olmazsa Beyşehir- Akseki arasındaki yolun çalışmalarına başlanarak bu hattın sahile inmesi konusunda izin istemiştir⁷¹.

Konya Valisi'nin raporu sonrasında Dahiliye Nezareti, Teke Sancağı'ndan genel durum hakkında bilgilendirme isteğinde bulunmuş, amele taburlarıyla inşa edilmekte olduğu anlaşılan Antalya-Burdur yolunun ne kadarının yapılmış olduğu, kalan kısmının ne zaman biteceği, amele taburu aracılığıyla tamamlanmasının güvence altına alınıp alınmadığı ile ilgili durumun etraflıca bildirilmesini istemiştir⁷². Teke Mutasarrıfı Sabur Bey tarafından 5 Haziran 1915'te Dahiliye Nezareti'ne verilen cevapta, Burdur-Antalya yolunun askeri öneminden başka iktisadi ve ticari öneminin de bulunduğu ifade edilmiş, konumu nedeniyle Güney Anadolu'nun İzmir'den daha önemli ihracat ve ticaret merkezi olma özelliğine sahip hatta bir ziraat bölgesi olarak Antalya'nın yakın gelecekte oldukça büyük iktisadi ve ticari faaliyet bölgesi olacağı belirtilmiştir. Teke Mutasarrıfı, Antalya'nın imkân dahilinde bir şoseyle Burdur ve Isparta'ya bağlanması durumunda dış pazarın ticari işlemlerinin Antalya tarafına yöneleceğini, bundan dolayı Burdur-Antalya yolunun inşasına göreve geldiği günden itibaren büyük önem verdiğini vurgulamıştır. Mutasarrıf, mevcut ekonomik ve siyasi durumun bu yolun inşasına müsait olmaması nedeniyle amele taburlarıyla inşaatı yapmak için çalıştığını ifade etmiş ancak taburun Soma'ya hareketi emri gelmesi nedeniyle yolun eksik kaldığı bilgisini paylaşmıştır. Teke Mutasarrıflığı'nca tekrar yapılan müracaat üzerine, askeriye'nin bu yolda çalıştırılmak üzere Isparta'ya amele taburu gönderdiği⁷³ ayrıca Dinar'daki fırka kumandanının koşulları bizzat görmesi üzerine Baladız Taburu'nun ve 3. Taburun da yönlendirildiği bilgisi verilmiştir. Mutasarrıfın raporun sonunda yer alan ve belki de bu hattın neden gerçekleştirilemediğinin cevabını veren açıklaması şöyle olmuştur; "İleride askeriyece bu taburlar bizden geri alınarak başka tarafa gönderilmezse söz konusu yol tamamlanacaktır"⁷⁴.

9 Mart 1916 tarihinde Teke Sancağı tarafından Dahiliye Nezareti'ne benzer bir talepte daha bulunulmuştur. Nezarete gönderilen yazıda, Antalya'dan

⁷¹ BOA., DH.UMVM. 72/10/9, 1 Nisan 1331; BOA., DH.UMVM. 72/10/8, 2 Nisan 1331.

⁷² BOA., DH.UMVM. 72/10/10, 6 Nisan 1331; BOA., DH.UMVM. 72/10/11, 18 Nisan 1331; BOA., DH.UMVM.72/10/12, 24 Nisan 1331.

⁷³ BOA., DH.UMVM. 72/10/15, 23 Mayıs 1331.

⁷⁴ BOA., DH.UMVM. 72/10/14, 23 Mayıs 1331.

Burdur'a bir demiryolu inşasıyla Antalya'nın Aydın demiryoluna ve Karakuyu'dan Afyonkarahisarı'na kadar diğer bir demiryolu tesisinin Anadolu Demiryolu'na bağlanması talep edilmiştir. Nafia Nezareti'nin verdiği cevapta ise, bu teklifin Nafia Nezaretince kararlaştırılan programın içinde bulunduğu bilgisi verilmiş, Teke Sancağı'nın göndermiş olduğu evraklar, Dahiliye Nezareti'ne geri yollanmıştır⁷⁵.

Birinci Dünya Savaşı öncesi Anadolu'da nüfuz kurmak isteyen devletler çeşitli tarihlerde Osmanlı Devleti'nden demiryolu için talepte bulunmayı sürdürmüşlerdir. Ancak araya Birinci Dünya Savaşı'nın girmesi ve demiryolu yapımı için imtiyaz isteyen devletlerin savaşta Osmanlı Devleti ile karşı blokta yer alması nedeniyle talepleri askıya alınmıştır. Mondros Ateşkes Antlaşması'nın imzalanması sonrasında Antalya, Muğla, Isparta, Burdur ve çevresini işgal eden İtalyanlar, demiryolu taleplerini yeniden gündeme getirmişlerdir. 21 Mayıs 1919 tarihinde Antalya'ya gelen Emekli İtalyan General Martini, Teke Mutasarrıfı Cemal Bey'in şifreli telgrafında belirtildiği üzere, hükümetten ruhsat almaksızın İstanos, Antalya ve Burdur arasına inşa etmek üzere demiryolu yapımı için projeler hazırlayacağına ve hattın inşasına nezaret edeceğine, gerekli olan aletlerin Avrupa'dan beklendiğine dikkat çekmiştir⁷⁶. Millî Mücadele'nin başarıya ulaşması sayesinde, İtalyanlar işgal ettikleri toprakları boşaltmak zorunda kalmışlar, işgalleri altındaki bölgelerin denetimi adına uygulamak istedikleri demiryolu projelerini de gerçekleştirememişlerdir.

⁷⁵ BOA., DH.İ.UM.EK. 13/15/01, 25 Şubat 1331; BOA., DH.İ.UM.EK. 13/15/02, 23 Şubat 1331.

⁷⁶ BOA., DH.ŞFR 631/34-1, 21.05.1335.

SONUÇ

Osmanlı Devleti için demiryolu yapımına itibar edilmesinin nedenleri arasında, Osmanlı coğrafyasının uzak bölgelerine ulaşarak merkezi otoriteyi güçlendirmenin yanında en kısa ve en kolay biçimde ekonomik ve ticari entegrasyona katkı sunmak da yer almıştır. Devlet, demiryollarının yapımını kendisi üstlenmek istemişse de bu istek ve girişimi sermaye yetersizliği, teknik personel eksikliği gibi nedenlerle mümkün hale gelememiştir. Bu sebeple Osmanlı Devleti'nin demiryollarının büyük bir kısmı yabancı sermaye tarafından ve yabancı sermayenin önceliklerine göre şekillenmiştir. İnşa edilen demiryolları yabancı sermayenin çıkarları doğrultusunda genel olarak birbirinden kopuk olarak kalmıştır. Antalya Demiryolu Projesi, devletin bu kopukluğu gidermek için düşündüğü hatlardan biridir. Ancak bu hattın yapımı ile sadece bölge idarecileri değil, yabancı şirketler de menfaatleri ve rekabetleri gereği ilgilenmişlerdir. Antalya Livası'nda demiryolu inşa etme imtiyazını sağlamak isteyen devletler arasındaki siyasi mücadele, Osmanlı Devleti'nin imtiyaz verdiği yatırımcılar ile yeni imtiyazlar elde etmek isteyenler arasındaki dengeyi koruma gayreti içinde uğraş vermesine yol açmıştır. Örneğin Amerikalı yatırımcının teklifi, Almanya ile yapılan anlaşma nedeniyle yürürlüğe girmezken, İtalya tarafından yapılan teklifte de bölgede demiryolu yapım faaliyetleri yürüten İngiltere dikkate alınmıştır. İtalya'ya imtiyaz verme fikrine karşı olan İbrahim Hakkı Paşa'nın menfaat sağlamayacak bir anlaşma için Osmanlı Devleti'nin İngilizleri karşısına almalarının doğru olmayacağı görüşü, bu yorumu destekler niteliktedir. İtalya ve İngiltere'nin Antalya demiryolu projesi için ortak teklifleri karşısında, Osmanlı Devleti'nin anlaşma metninde demiryolu inşaatını Bağdat Demiryolu yapımını üstlenen Almanya'nın da onayına tabii kılmaya çalışması, bu sefer de İtalya ve İngiltere ortaklığı ile Almanya'nın menfaatleri arasında denge kurma çabasını göstermektedir.

İngiltere'nin İzmir Limanı ve hinterlandını kontrol altında tutma amacı yanında başka bir devletin güney bölgesinde imtiyaz sağlayarak İngilizlerin bölgedeki pazar avantajını sekteye uğratabilme ihtimali, Antalya hattı üzerindeki pazarlıkların sebebine bir gerekçe oluşturabilir. Almanların Anadolu Demiryolu Şirketi ile İngilizlerin İzmir Aydın Demiryolu Şirketi'nin Anadolu hattı içerisindeki nüfuz politikalarına Amerika'nın ve İtalya'nın da dahil olmak istemesi, Antalya Limanı'nı iç bölgeye bağlayacak demiryolu projelerinin çeşitliliğine vesile olmuştur.

Antalya’da demiryolu yapım teklifleri hem yabancı hem yerli şirketler tarafından hükûmete sunulduğu gibi bölge yetkilileri tarafından hazırlanan raporlarla da bu teklifler gündeme getirilmiştir. Devlet yetkilileri tarafından yabancı yatırımcıların teklifleri hakkında hazırlanan raporlarda, Osmanlı topraklarında inşası daha zaruri hatların olduğu belirtildiği gibi örneğin İtalya’nın işletme masrafları adı altındaki isteklerinin belirsizliği nedeniyle devletin maddi zarara uğrayabileceğine ilişkin kanaatler de yer almaktadır.

Birinci Dünya Savaşı gibi büyük bir buhranın içinde olunmasına rağmen, bölgenin yetkilileri ticari ve iktisadi ilerleme adına, hükûmete demiryolu hattının kendi bölgelerinden geçirilmesi taleplerini iletmeyi sürdürmüşlerdir. Bu taleplerin diğerlerinden en önemli farkı, savaş koşulları gereği Harbiye Nezareti’ne danışılarak Nezaretin stratejik olarak vereceği karar doğrultusunda bir güzergahın tercih edilmesine ilişkindir. Göz önünde bulundurulmuş diğer bir nokta da bütçenin durumu olmuştur. Savaş öncesi dönemde devlet yetkilileri tarafından hazırlanan raporlarda, demiryolu imtiyazı talep eden ve demiryolu imtiyazı verilen devletlerarasındaki dengeler gözetilirken, savaş döneminde hazırlanan raporlarda, bölgenin kendi ihtiyaçlarına dikkat çekilerek, askeri önemi olan en uygun ve en ucuz yolun belirlenmesi öncelik oluşturmuştur.

Cumhuriyetin kurucuları tarafından Millî Mücadele döneminde demiryolu eksikliği ulaşım, haberleşme, iktisadi güvence gibi nedenler çerçevesinde önemli bir sorun olarak görülmüştür. Bu nedenle Cumhuriyet döneminde millî güvenliğin yanında ekonomik ve sosyal kalkınmayı sağlamak, siyasi ve kültürel hedeflere uygun gelişmek amacıyla demiryoluna öncelik verilmesi gerekli görülmüş, demiryolu inşa ve millileştirme çalışmalarında bütün imkânlar kullanılarak yoğun bir faaliyet içerisine girilmiştir. Atatürk’ün “Ekonomik hayatın faaliyet ve canlılığı, ancak ulaşım vasıtalarının, yolların, trenlerin, limanların durumu ve derecesiyle orantılıdır”⁷⁷ sözünden de anlaşılacağı üzere liman ve demiryolu politikası birlikte ele alınmıştır. Devralınan hatlarla birlikte devletin yeni başkenti Ankara’nın Anadolu ile bağlantısını sağlamak üzere yeni demiryolları inşasına başlandığı gibi bu hedeften hareketle kimi bölgelerin bağlantısını sağlamak adına projelendirme faaliyetleri de yürütülmüştür. Yapımı tasarlanan hatlardan biri de önemli bir liman ve ticari bölge olan Antalya’nın Burdur üzerinden Afyon’a ve dolayısıyla iç bölgelere bağlantısının sağlanmasına ilişkindir. Osmanlı Dönemi’nde olduğu

⁷⁷ Utkan Kocatürk, **Atatürk’ün Fikir ve Düşünceleri**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 1999, s.323.

gibi, Cumhuriyet döneminde de projelendirilen bu hat, finansman güçlüğü nedeniyle gerçekleştirilemediği gibi günümüzde de mevcut değildir. Afyon-Antalya hattı, günümüzde Burdur'a kadar gelip kalmıştır. Mali kaynağın bulunmasında yaşanan sıkıntılar nedeniyle bu hat, asıl varılmak istenen hedef olan Antalya'ya ulaştırılamamıştır. Bütün bunlara karşın Cumhuriyetin ilk dönemlerinde devletin kendi olanaklarıyla yaptığı hatların günümüze kadar yapılanlardan daha fazla olması, Cumhuriyet Hükûmeti'nin demiryolu politikası hedeflerine ulaşma çabalarının başarısı olarak ifade edilebilir.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO)

BOA., BEO. 4204.315281.005.

BOA., BEO. 42.04/315281.

BOA., BEO. 4204/315281/2.

BOA., BEO. MV.00179/65.

BOA., BEO. 004204.315281.001.

BOA., BEO. 4204.315.281. 8-9-10, 16.

BOA., BEO. 4204.315.281. 10.

BOA., BEO. 4204.315.281. 8.

BOA., BEO. 4204.315.281. 9.

BOA., BEO.. 2286/171378/8.

BOA., BEO. 2286/171378/6.

Hariciye Nezâreti Sefaret Belgeleri (HR.SFR)

BOA., BEO.HR. SFR (3) 714/10/1,2,3.

BOA., BEO.HR. SFR (3) 714/20/1,2.

BOA., BEO.HR. SFR (3), 714/32/1,2.

BOA., BEO.HR. SFR 714/39/3/1,2,4.

BOA., BEO.HR. SFR (3), 714/39/1/1, 1/2.

Umûr-ı Mahalliye-i Vilayât Müdüriyeti Belgeleri (DH.UMVM)

BOA., DH.UMVM. 72/10/1,2,3,4,5,6,7.

BOA., DH.UMVM. 72/10/8,9,10,11,12.

BOA., DH.UMVM. 72/10/14,15.

Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y.MTV)

BOA., YMTV.67/12.

Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi (DH.MKT)

BOA., DHMKT.466/26.

Meclis-i Vükelâ Mazbataları (MV)

BOA., MV.179/65.

BOA., MV.00321/196.

Hariciye Nezareti Siyasi Kısım Evrakı (HR.SYS)

BOA., HR.SYS.2958/18.002.

Dahiliye Nezareti Belgeleri (DH)

BOA., DH.İ.U.M.EK. 13/15/01, 02.

BOA., DH.ŞFR 631/34-1.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi İrade Taltifat(İ.TAL)

BOA., İ.TAL.488/55.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi İrade Dahiliye(İ.DH)

BOA., İ.DH 878.70025.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi İrade Meclis-i Vala(İ.MVL)

BOA., İ.MVL.568/255/6.

Kitaplar

Akbulut Gülpınar, **Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı**, Anı Yayınları, Ankara 2010.

Akyıldız Ali, “Osmanlı Anadolusunda İlk Demiryolu:İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)” **Çağını Yakalayan Osmanlı**, Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar (Ed), IRCICA Yayınları, İstanbul 1995.

Bilmez Bülent, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.

Cankaya Mete, **Türkiye Teknoloji Tarihi**, Orion Kitabevi, Ankara 2014.

Eldem Vedat, **Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi**, TTK Basımevi, Ankara 1994.

Engin Vahdettin, “Rumeli Demiryolları”, Vahdettin Engin-Ahmet Uçar-Osman Doğan(Ed.), **Osmanlı'da Ulaşım**, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2013.

Gülsoy Ufuk, “Osmanlı Devrinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları”, Vahdettin Engin- Ahmet Uçar-Osman Doğan(Ed.), **Osmanlı'da Ulaşım**, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2013.

Gürel Ziya, **Kurtuluş Savaşı'nda Demiryolculuk**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 2011.

Halaçoğlu Yusuf, **Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)**, İlgı Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2014.

Hülagü Metin “Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış”, Mukaddes Arslan(Ed), **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2010.

Kocatürk Utkan, **Atatürk'ün Fikir ve Düşünceleri**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 1999.

Koloğlu Orhan, “Ulaşım ve Haberleşme” Halil İnalçık-Günsel Renda(Ed), **Osmanlı Uygarlığı**, ss.443-448.

Kuneralp Sinan, **Son Dönem Osmanlı Erkan ve Ricali (1839-1922)**, İsis Yayınları, İstanbul 1999.

Ortaylı İlber, **İkinci Abdülhamit Dönemi'nde Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No:479, Ankara 1981.

Özdemir Mehmet, **Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları(1918-1920)**, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2001.

Pamuk Şevket, **Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2008.

Satan Ali, “Osmanlı’nın Demiryolu Çağına Girişi”, Vahdettin Engin-Ahmet Uçar-Osman Doğan (Ed.), **Osmanlı’da Ulaşım**, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2013, ss.209-219.

Toprak Zafer, “Demiryolu, Devlet ve Modernite” **Demir Yol-Tren Çağı**, (Ed.) Selahattin Özpallabıyıklar, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2003.

Dergiler

Karaca Behset, “XVI. Yüzyılda Meğri (Fethiye) Kazası Vakıfları”, **Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S 31, Nisan 2014, ss.1-44.

Temurçin Kadir, “Dinar Şehri’nde Kuruluş, Gelişme, Nüfus ve Fonksiyonel Özellikler”, **Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi**, S 19, Mayıs 2009, ss.169-194.

Toprak Zafer, “Cumhuriyet, Demiryolu ve Laiklik Bir Modernite Metaforu”, **Toplumsal Tarih Dergisi**, S 168, Aralık 2007, ss.26-30.

Yücel Serhan - Murat TAŞAR, “Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti”, **Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi**, Mart 2016, No.1, ss.293-342.

Ansiklopedi

Quataert Donald, “19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda Demiryolları”, **Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi**, C 6, İletişim Yayınları, İstanbul 1985, ss.1630-1635.

İnternet Kaynakları

www.nisanyanmap.com

