

**OSMANLI DEVLETİ'NDEN TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NE
GERÇEKLEŞMEYEN DEMİRYOLU PROJELERİ VE ETKİLERİ
(1876-1939)
(THE INCOMPLETE RAILWAY PROJECTS TO TURKISH
REPUBLIC FROM OTTOMAN STATE [1876-1939])**

*Yrd. Doç. Dr. Gülpınar AKBULUT**

ÖZET

Bu çalışmanın konusu 1876 ve 1939 yılları arasında Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne gerçekleştirilmeyen demiryolu hatlarıdır. 1854 yılında İskenderiye-Kahire arasında döşenen ilk demiryoluyla başlanan süreçte Osmanlı'da ve Türkiye Cumhuriyeti'nde ekonomik, sosyal ve siyasal yaşam yeniden şekillenmiştir. 19. yüzyılın ortalarında Asya, Avrupa ve Afrika'ya uzanan yaklaşık 913 000 km.²lik yüzölçümü ile Osmanlı, Batı'da demiryolunun oluşturduğu değişimden etkilenmiş, bu nedenle dünya ekonomisindeki pozisyonunu güçlendirmek ve siyasal gücünü tekrar kazanmanın en etkili yolu olarak demiryollarını görmüş ancak demiryolu yapımı için gereken teknoloji ve sermayeden yoksun olan devlet, Batı sermayesine teslim olmuştur. Osmanlı, Batı devletlerine verdiği ayrıcalıklarla birçok hattın yapımını o dönem gündeme taşımış, proje halindeki bu hatların önemli bir kısmı sonuçlandırılmamıştır. Osmanlı Devleti'nin sonuçlandırılmayan projelerin stratejik açıdan etkileri kısa sürede ortaya çıkarken, siyasal ve sosyal yaşama etkileri günümüze kadar uzanmıştır.

Atatürk Döneminde ise demiryolu Osmanlı'nın son yüzyıldaki politikasında olduğu gibi siyasetin temel halkalarından birini oluşturmuş ancak izlenen politikalar Batı emperyalizmin gölgesinde değil, ulusal politikaların aydınlığında gerçekleştirilmiştir. Ülkenin kuzey-güney ve doğu-batı ana yönleri arasında demiryollarıyla bağlantı sağlanmış, nüfus hareketlilik kazanmış, ekonomi gelişmiş ve ulusal bilincin şekillenmesinde demiryolu önemli bir görev üstlenmiştir. Bu gelişmelere rağmen gerçekleştirilmeyen hatlar söz konusu olmuştur. Dolayısıyla çalışmada 1876-1939 yılları arasında küresel boyutta devletlerin demiryolu ulaşım politikaları da dikkate alınarak gerçekleştirilmeyen hatlar ele alınacak ve etkileri tartışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti'nin, Türkiye Cumhuriyeti ve Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri

ABSTRACT

The subject of this article is the incomplete railway projects in the Ottoman State and Turkish Republic between 1876 and 1939. The first railway in the Ottoman State was built between Alexandria and Cairo in 1854, and then railways had drastically reformed the economic, military, social, and cultural life of the Ottoman and Turkish. In the middle of the nineteenth century, the Ottoman State extending approximately 913.000 km.² area in the Asia, Europe, and Africa, has regarded the railways as the most effective ways to strengthen its political and the financial power and follow the significant developments of the era. However, the Ottoman State was lack of the needed technology and capital to build the railways and surrendered by the Western capital. The Ottoman requested the construction of the some major railway lines by enforcing the Europe through capitulations. Hence, some of these railway lines were not truly completed by the European and are still cited as uncompleted projects. The negative strategic effects of the incomplete railway projects had suddenly appeared and the Republic of Turkey has suffered from the long term detrimental political and social effects.

* İnönü Üniversitesi Eğitim Fakültesi İlköğretim Bölümü gulpinar.akbulut@inonu.edu.tr

The railways also were highly valued by the founder of the Turkish Republic, Atatürk during the early times of the Turkish Republic as valued during the Ottoman rule. However, following these policies, it was included a national policy, not in the shadow of the Western imperialism. The population began to travel around the country thanks to the construction of the north-the south and the east-the west railway lines. The economy improved and the national consciousness shaped thanks to railways. However, there were still some incomplete railway projects in the early times of the Turkish Republic. Hence, this article focuses on the incomplete railway projects between 1876 and 1939 and its ongoing negative consequences were discussed in the frame of the global dimension of the respected era.

Key Words: Ottoman State, The Turkish Republic and incomplete railway projects

GİRİŞ

19. yüzyılda ulaşım ve iletişimdeki gelişmeler bütün dünyada yeni ve köklü değişimlere yol açmıştır. Bu gelişmeler arasında yer alan demiryolları, özellikle Batı ülkelerinin ekonomik, siyasal, askeri ve kültürel açıdan önemli dönüşümler yaşamasını sağlamış, Batı'daki gelişmeleri takip etmeye çalışan birçok devlet gibi Osmanlı Devleti de o dönemin en hızlı ve ekonomik ulaşım aracı kabul edilen demiryolunu kendi ülkesinde inşa etmeyi istemiştir. Ancak demiryolu teknolojisinin pahalı olması yaşanan ekonomik sorunlar, devleti, Batı sermayesine teslimiyeti kabule zorlamıştır. Öte yandan Hindistan yolunu kontrol etmek isteyen İngiltere, Orta Doğu'da kalıcı etkiler bırakmak isteyen Fransa, Anadolu'yu küçük Hindistan'a çevirmeyi arzulayan Almanya ve Doğu Anadolu bölgesinde hâkimiyet kurmayı amaçlayan Rusya gibi emperyal devletler, Osmanlı nüfusu ve toprak büyüklüğünü, kısaca yeni hayat alanları ve pazar gücünü düşündüklerinde demiryolunu karlı bir yatırım aracı olarak görmüşlerdir. Bundan dolayı Batı devletleri Osmanlı topraklarında demiryolu yapımı ve imtiyazı almak için birbirleriyle rekabet etmişler ve ilginç demiryolu projeleri sunmuşlardır. Ancak proje şekliyle kalan hatların önemli bir kısmı siyasi, sosyal ve ekonomik nedenlerle sonuçlandırılmamıştır.¹

Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu, Hindistan yolunu kontrol etmek isteyen İngilizler tarafından 1854 yılında İskenderiye-Kahire arasında inşa edilmiştir. Devamında yapılan İzmir-Aydın, İzmir-Manisa ve Anadolu-Bağdat Demiryolları gibi birbiriyle bağlantısı bulunmayan hatlar Batı devletlerinin amacına hizmet edecek

¹ Yalçın Karabulut, "Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı", *Türk Coğrafya Dergisi*, S. 6, İstanbul, 1997, s. 167; İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2001, s. 9; Gülpınar Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*, Anı Yayıncılık, Ankara, 2010.

şekilde tamamlanmıştır. Osmanlı için stratejik açıdan gelecekte önem arz edecek hatlar ise yapılamamıştır. Örneğin Berlin'den Orta Avrupa'ya Asya'ya uzanan coğrafyada askeri ve siyasi açıdan bir nüfuz alanı oluşturmak isteyen Almanya'nın desteği ile Osmanlı, Anadolu üzerinde farklı yönlerde gelişen birbiriyle bağlantılı demiryolu hatları inşa etmek istemiş ancak doğuda Rusya ve batıda İngiltere'nin karşı çıkmasıyla Anadolu'nun doğusundaki bazı hatların yapımından vazgeçmek zorunda kalmıştır.² Yine Osmanlı'nın kendi sermayesi ile inşa etmeye çalıştığı Hicaz Demiryolu, İngiliz ve Fransızların petrol, Süveyş Kanalı ve yeni nüfuz alanlarına dayalı Orta Doğu çıkarlarıyla çatışmış, bu nedenle bölgede Arap milliyetçiliği mevcut yabancı devletlerce körüklenmiş, Osmanlı'ya karşı artan olumsuzluklar ile hat tamamlanamamış, yapılan hatlar ise Bedeviler tarafından büyük ölçüde tahrip edilerek kullanılmaz hale getirilmiştir.³

Bağdat ve Hicaz demiryolu projeleri yanında Batı devletlerine verdiği ayrıcalıklarla birçok hattın yapımını o dönem gündeme taşıyan Osmanlı'da, İstanbul boğaz projeleri, İstanbul-Sivas-Bağdat, İstanbul-Tuna-Adriyatik, Orta Doğu demiryolu projeleri, Afyon-Antalya ve Trabzon-Erzurum hatları gibi çok sayıda proje gerçekleştirilememiştir. Gerçekleşmeyen bu hatlar arasında özellikle İstanbul Boğazına yapılması düşünülen demiryolu köprüsü ve Pressel'in Anadolu Demiryolu Projesi gibi dikkat çekici özellikleri olan demiryolu projelerinin sonuçlandırılmamasının stratejik etkileri kısa sürede ortaya çıkarken siyasal ve sosyal yaşama etkileri uzun vadeli olmuştur.

Türkiye Cumhuriyet'in de demiryolu yapımı Batı emperyalizmin gölgesinde değil, ulusal politikaların aydınlığında gerçekleştirilmesiyle Osmanlı'dan farklıdır. Bu dönem benimsenen ulusal politikalarla ülkede ana yönler arasında büyük ölçüde bağlantı sağlanmış, Osmanlı Döneminden kalan ekonomik olmayan hatlar kapatılmış, ekonomik hatlar ise yabancılardan satın alınarak ulusallaştırılmış, böylece Türk toplumunda ekonomik hayatın canlanmasını sağlayan demiryolları, aynı zamanda ulusal bilincin şekillenmesinde önemli bir görev üstlenmiştir. Öte yandan Kurtuluş Savaşı'ndan yeni çıkan ve aktif nüfusun önemli kesimini savaşlarda kaybeden genç Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Atatürk Döneminde projelendirilen bazı demiryolu

² E.Meal Earle, "Türkiye Büyük Devletler ve Bağdat Demiryollarına Dair Bir Tetkik", (Çev.: Münir Reşit), **Demiryollar Mecmuası**, 1 Nisan 1935, S. 122, s.78.

³ Ufuk Gülsoy, **Hicaz Demiryolu**, Eren Matbaacılık, İstanbul, 1994; Murat Özyüksel, **Hicaz Demiryolu**, Türkiye Ekonomik Ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, 2000.

hatları, kalkınmanın diğer halkalarına yapılan yatırımlar, siyasi nedenler ve sermaye yetersizliğinden inşa edilememiştir. Atatürk'ün ölümünden sonra yaklaşan İkinci Dünya Savaşı ve savaş sonrasında ABD'nin Marshall yardımlarıyla mevcut projelerden önemli ölçüde vazgeçilmiş ve karayolu ulaşımı ağırlıklı bir politika izlenmiştir.

Bu bağlamda çalışmada 1876-1939 yılları arasında küresel boyutta devletlerin Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti üzerindeki demiryolu ulaşım politikaları üzerine etkileri ve gerçekleşmeyen hatlar siyasi coğrafya çerçevesinde ele alınmıştır.

1. Osmanlı Devleti'nde Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri

Osmanlı Devleti'nde demiryolu istemi ihtiyaçların sonucunda ortaya çıkmıştır. İstanbul, İzmir, Adana, İskenderiye, Basra, Selanik, Köstence gibi limanlarına rağmen, güçlü liman hinterlandlarına sahip olmayan ülkenin, Nil, Fırat nehirleri belirli kesimleri, Tuna gibi akarsuları hariç nehirlerinin çoğu kısa ve debileri değişken olduğundan ticari taşımacılık ve gemiler için uygun değildi. Osmanlı Devleti'nde karayolu ulaşımı belirli güzergâhlar dışında neredeyse yok denecek kadar azdı ve onların çoğu da kullanılmaz haldeydi.⁴ Dönemin en ucuz, hızlı ve güvenilir ulaşım aracı kabul edilen demiryolları diğer ulaşım araç ve alt yapıları ile karşılaştırılmayacak bir üstünlüğe sahipti. Bunun farkında olan Sultan Abdülmecit, ülkesinde demiryolunun gelişimini destekledi ve Batı sermayesiyle ilk demiryolu 1854 yılında İskenderiye-Kahire arasında döşendi. Aslında bu hattın yapımı öncesinde Batı devletleri Fırat, Basra ve Bağdat güzergâhına yönelik çok sayıda demiryolu projesini Osmanlı'ya sunmuşlardı ancak sunulan projelerin büyük bir kısmı ekonomik ve Osmanlı toprakları üzerine pazarlık yapan devletlerin çıkar çatışmaları sonucunda gerçekleşmemiştir.⁵ Osmanlı'da gerçekleşmeyen ilk demiryolu projesi 1830 yılında Chesney tarafından önerilmiştir.⁶ Nehir-deniz taşımacılığının

⁴ Yusuf Halaçoğlu, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı Ve Yol Sistemi**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basılmamış Doçentlik Tezi, İstanbul, 1982, s.140; Orhan Kurmuş, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Yordam Kitap, İstanbul, 2007, s. 94.

⁵ 12/ Ocak/1855, Ulaştırma, demiryolları ve telgraf hatları: Akdeniz ve Basra Körfezi arasında ulaşım işi; Fırat vadisi boyunca bir demiryolu tesisi projesi teklifi, **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**, HR. SRF.3, 19/8; 16/ Temmuz /1856, Demiryolları; M. Stephenson'un Basra'ya kadar Demiryolu ve telgraf projesi, **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**, HR. SRF.3, 28/8; 14/Mart/1856, Ulaştırma: Fırat Havzası Demiryolu Projesi, Telgraf Projesi, **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**, HR. SRF.3, 27/6.

⁶ Gotthard Yaschke, "Türkiye Demiryollarının Tarihi ve Önemi Bu Yabancı Nasıl Anlatıyor?". Çev.: Ş. Boray. **Demiryollar Dergisi** (132), 1Şubat 1936, S. 132, s. 595.

demiryoluyla bağlantılı olacağı bu projede Fırat Nehri üzerinden Bağdat'a ulaşmayı hedefleyen İngilizler, demiryoluyla da iç kesimler ile Akdeniz limanları arasında bağlantıyı sağlamayı, böylece ticareti güçlendirmeyi, Hindistan yolunu diğer emperyal devletlere karşı korumayı amaçlamışlardı. Ancak Fırat Nehri'nin yatak özelliklerinin uygun olmaması ve akarsu debisinin düzensizliği nedeniyle gemilerin denemesi başarısızlıkla sonuçlanınca projeden vazgeçilmiştir.⁷ Bu önemli girişimin devamında Osmanlı'da demiryoluyla ilgili düşünceler uzun bir duraklama yaşamıştır. Demiryolunun Batı ülkelerindeki olumlu etkilerini gören Osmanlı devlet adamları, 1850 sonrasında demiryolunu tekrar gündeme almış, Batı sermayesi ile Mısır, Anadolu ve Rumeli'de yabancı şirketlere verilen ayrıcalıklarla demiryolları inşa ettirilme süreci başlamıştır. Çoğunlukla Osmanlı'nın istediği güzergâhların dışındaki yerlerden geçirilen hatlar Osmanlı Devleti'nde rahatsızlık yaratmış, özellikle Baron Hirsch tarafından inşa edilen Şark demiryollarından memnun olunmamış ve Balkanlarda istenilen hedeflere ulaşılamamıştır. Nitekim Osmanlı'nın Balkanlar'da tam hâkimiyet sağlayamamasında, Rusya karşısında yenilmesinde, Balkanlar'da Rus etkinliğinin ön plana çıkmasında ve milliyetçilik hareketlerinin hız kazanmasında Şark demiryollarının mali problemler ve eşkıya saldırıları sonucunda Tuna'ya kadar uzatılamamasının önemi rolü olmuş, demiryolunun yokluğu, dünya siyasetinde değişimlere uygun politikalarının geliştirilememesi ve özellikle askeri teknolojideki yetersizlikler neticesinde Osmanlı, Balkanlar'daki toprak ve demiryolunun büyük bir kısmının denetimini kaybetmiştir.⁸ Şark demiryollarının devamında Osmanlı Devleti, Balkanlar'dan Anadolu'ya yönelerek İstanbul-Bağdat demiryolu hattının Haydarpaşa-İzmit arasını kendi olanaklarıyla inşa emrini vermiştir. Ancak demiryolu yapımında yaşanan teknik sorunlar ve inşaatın yavaş ilerlemesiyle devlet girişimciliği başarısızlıkla sonuçlanması üzerine Wilhelm von Pressel adlı mühendis projenin başına getirilmiştir. Pressel, İstanbul, Ankara, Sivas, Malatya, Diyarbakir, Musul ve Bağdat üzerinden Basra'ya ulaşan ana hat, Karadeniz ve Akdeniz'e açılan şubeleriyle 4670 km. uzunluğunda bir demiryolu projesi çizmiş, bu hatların Haydarpaşa-İzmit kesimi iki yıl içinde ve Mudanya-Bursa kesimi ise 1874 yılında bitirilmiştir.⁹ Yukarıda belirtilen ana hattın dışında Adapazarı-Bolu (150 km),

⁷ Yaqup N. Karkar, **Railway Development In The Ottoman Empire**, Vantage Pres, New York, 1972, s. 64.

⁸ Vahdettin Engin, **Rumeli Demiryolları**, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s. 221.

⁹ Murat Özyüksel, **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, s. 15-17; İlker Öztürk, **Osmanlı İmparatorluğu'ndan**

Adapazarı-Karadeniz Ereğlisi (120 km), Mudanya-Bursa-Bilecik-Eskişehir (200 km. tamamlanmamış hat), Eskişehir-Kütahya- Afyonkarahisar-Konya-Adana (370 km), Suveydiye (Samandağ)- Halep-Antep-Urfa-Diyarbakir (600 km.) Samsun-Amasya-Tokat-Sivas (400 km.) ve Tirebolu-Gümüşhane-Erzurum-Eleşkirt (550 km.) hatları rekabet eden yabancı devletlerin birbirlerine ve Osmanlı'ya karşı izlediği politikalar, Osmanlı maliyesinin 1875 yılında iflas etmesi ve savaşlar nedeniyle yaşanan mali kayıplar yüzünden tamamlanamamış, yapımına başlanılan hatlar ise tek hat olması ve alt yapının yetersiz olmasıyla sorunlar yaratmıştır.¹⁰ Bu projenin en dikkat çeken yönü, demiryolunun İzmir, Mersin, İskenderun ve Basra limanlarını ticaret merkezlerine bağlamasıydı. Bunun yanında İstanbul yani merkez ile Anadolu'nun iç kesimleri arasında bağlantı sağlanabilecek, tarım, ticaret ve madencilik geliyecekti.¹¹ Pressel'in projesi II. Abdülhamit Döneminde tekrar gündeme gelmiş, ancak bu hattın sadece Eskişehir-Konya güzergâhı dikkate alınmıştır. Osmanlı'nın en büyük projelerinden biri olan Pressel'in sunduğu demiryolu projesinin sonuçları II. Abdülhamit Döneminde değerlendirilmiştir.

II. Abdülhamit Dönemine kadar Batı Anadolu ve Balkanlarda siyasi ve ekonomik amaçlarla İngiliz, Fransız, Avusturyalı ve Belçikalı şirketlerin belirlediği politikalar çerçevesinde bir dizi demiryolu projesi hayata geçirilmiştir. Ancak Osmanlı Devleti'nde demiryolunun ülke politikasının temel aracı haline gelmesi II. Abdülhamit Döneminde şekillenmiş ve büyük çoğunluğu Alman sermayesiyle yapılan toplam 6303 km. demiryolu inşa edilmiştir.¹² Böylece Abdülmecit ve Abdülaziz sonrasında mevcut projelerin devam etmesini isteyen ve yeni hatların yapımını ön gören II. Abdülhamit, demiryolunu ve değişen dış ilişkilerinde Almanya'yı Osmanlı'nın kurtuluşunda en önemli iki kilit noktaları olarak düşünmüş, ülkesinde demiryolu inşasında Almanya

Günümüze Demiryollarının Gelişimi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009, s. 62-63; Gürol Arıcı, **Railroad Development in The Republican Era**, Boğaziçi Üniversitesi Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2002, s. 32-33.

¹⁰ M. Özyüksel, **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu Ve Bağdat Demiryolları**, s.16; Cahit Aydemir, **Türkiye'de Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Ulaşımı ve Bu konuda İzlenen Politikalar**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 1993, s. 20; Nuran Taşlıgil, **Türkiye'nin Ulaşım Coğrafyası**, Kuşak Ofset Kitabevi, İstanbul, 1999, s. 87.

¹¹ Esin Kâhya, "Türkiye'de İlk Demiryolları" **Bellekten**, LII, 14, 1988, s. 212-213; E.Meal Earle, **Bağdat Demiryolu Ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)**, Örgün Yayınevi, İstanbul, 2003, s. 26-27.

¹² Naim Ürkmez, **II. Abdülhamit'in Modernleşme Anlayışı**, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum, 2006, s. 99.

lehine politika izlemiş, dış siyasetinde diğer Batı devletleri ile bir denge oluşturmayı ihmal etmemiştir. Bu dönemde Almanlar dışında, İngiliz ve Fransızlar ağırlıkta olmak üzere diğer yabancı şirketler de Osmanlı'ya demiryolu projeleri sunmuşlardır. II. Abdülhamit döneminde farklı demiryolu hatlarının yapımı gündeme gelmiş, ancak bu projelerin çoğu düşünce aşamasında kalmış ve başlatılmamıştır.

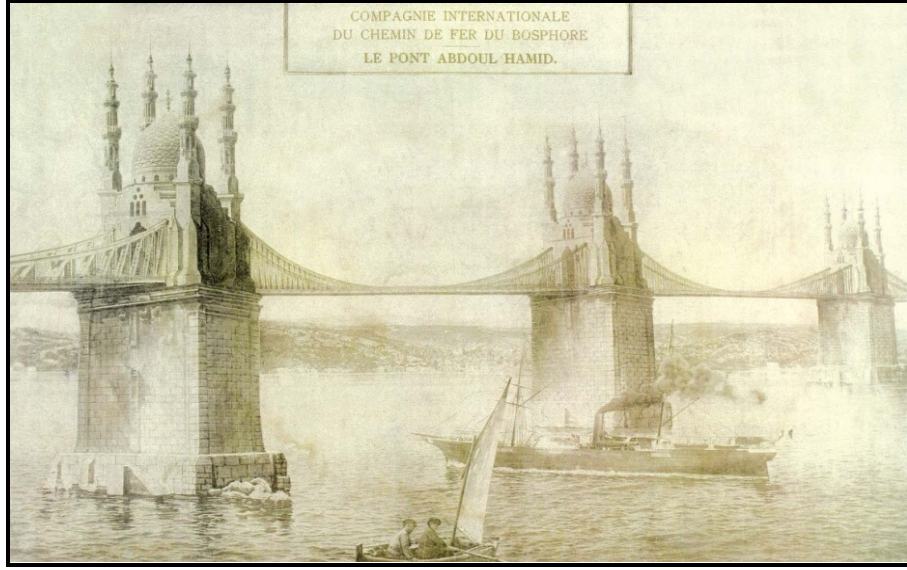
II. Abdülhamit'e sunulan en etkileyici projelerden biri, İstanbul Boğazı üzerine yapılması düşünülen ve demiryolu ulaşımını da içeren Cısr-i Hamidi Köprüsü'dür (Hamidiye Köprüsü). Rumeli Hisarı-Kandilli arasında yapılması düşünülen demiryolu köprüsü Avrupa ile Asya arasında ve gelecekte Bağdat hattı ile bağlantının sağlanması ve ticaretin güçlenmesi düşüncesiyle Fransız mühendis Arnodin tarafından 1900 yılında Padişah'a sunulmuş ancak ülkenin mali sıkıntıları, öncelikli demiryolu hatlarının varlığı, Hicaz Demiryolu, Balkanlar ile Anadolu arasında ortaya çıkacak güvenlik problemi düşünceleriyle Boğaz projesinden vazgeçilmiştir.¹³(Şekil 1).

Osmanlı Devleti'nde II. Abdülhamit Dönemindeki en önemli projelerden biri de Anadolu-Bağdat Demiryolu'dur. Bu projede Anadolu demiryolu güzergâhında sorun yaşanmamış, 1890 yılında İzmit'ten Ankara'ya ve yine İzmit'ten Eskişehir'e uzanan hatlar tamamlanmıştır.¹⁴ Anadolu Demiryolu sonrasında II. Abdülhamit, Pressel'in projesini tekrar gündeme getirmiş, Adapazarı-Ereğli, Sivas-Erzurum, Samsun-Sivas-Diyarbakır-Musul-Bağdat-Basra'ya uzanan ve Ankara'ya kollar veren Bağdat hattının yapılmasını arzulamış, bu amaçla 1893'te Ankara-Kayseri hattının yapım ayrıcalığını Almanlara vermiştir.¹⁵ (Harita 1).

¹³ 26/ B/1318 (19 Kasım 1900), Cısr-i Hamidi, **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)** İstanbul, Y.A. HUS, 411/174. Bugün dahi iki kıtayı bağlayacak Boğazda bir demiryolu köprüsünün varlığı önem taşımaktadır. Avrupa üzerinden demiryolunu kullanarak Türkiye'ye giriş yapan yabancı yük vagonlarının İstanbul Boğazı nedeniyle kesintisiz Anadolu'ya ulaşması mümkün değildir. İstanbul'a ulaşan yük vagonları buradaki depolama alanlarında bekletilmekte ve deniz ulaşımından yararlanılarak Anadolu'ya geçişi sağlanmakta, bu süreçte uluslararası taşımacılıkta belirlenen süreden fazla Türkiye'de kalan yük vagonları için Türkiye uluslararası taşımacılıkta istenilen koşulları sağlamadığından ceza ödemektedir. Oysa Avrupa'dan Anadolu'ya uzanacak bir demiryolu boğaz köprüsü Türkiye'nin ticari hacminin büyümesini sağlayacak ve karayolu yük taşımacılığının payı ve trafik yoğunluğunun azalmasına da katkı sağlayacaktır.

¹⁴ Donald Quataert, "Limited Revolution: The Impact Of The Anatolian Railway On Turkish Transportation And The Provisioning Of İstanbul, 1890-1908" **Business History Review**, 51: 2, 1977, s.139-160; Lothar Rathmann, **Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye ye Girişi**, (Haz.: Ragıp Zarakolu), Belge Yayınları, İstanbul,2001; Donald Quataert, **The Ottoman Empire 1700-1912**, Cambridge University Press, Cambridge, 2005; İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003.

¹⁵ C. Aydemir, **Türkiye'de Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Ulaşımı ve Bu konuda İzlenen Politikalar**, s.15.



Şekil 1: II. Abdülhamit döneminde yapılması tasarlanan köprü
(Başbakanlık Osmanlı Arşivi).



Harita 1: Réseau fere de I asie Mineure Hazırlayan: Wilhelm von Pressel.
İstanbul-Bağdat demiryolu hattı ile diğer ulaşım yollarını gösterir harita 1/500 000
(BOA, HRT.h 1314: 373).

Osmanlı bu hatların yapımını güzergâh üzerinde o dönemin nüfus ve ekonomik açıdan gelişmiş şehirlerinin mevcut konumlarının korunması ve ekonomik açıdan

gelişmeleri, Doğu bölgelerinde yaşanan isyanların bastırılması ve bölge güvenliğinin sağlanması, en önemlisi Rus tehdidine karşı Ankara'nın doğusunda yer alan bir demiryolu hattının asker ve malzeme sevkiyatında sağlayacağı kolaylık nedeniyle istemiştir. Ancak bu istek gerçekleşmemiş, Almanlar Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun güzergâhını Eskişehir-Konya hattı şeklinde belirlemiş, Ankara-Kayseri-Sivas-Diyarbakır ve sonrasında Sivas üzerinden ayrılarak Erzurum'a ulaşması planlanan diğer hattı bölgenin yüzey şekillerinin güneye göre dağlık olmasının arttıracığı maliyet; Eskişehir ile Konya şehirlerini Alman nüfusunun yerleşimine açma ve buğday tarımı yapma düşüncesi; İngiliz bölgesine nüfuz etmek istemesi; Rusya ile tarihsel olarak eskiden beri var olan stratejik işbirliğini sürdürmesi beklentisi ve II. Abdülhamit'in siyasi hırslarının farkında olmaları gibi nedenlerle göz ardı etmişlerdir.¹⁶

Sultan Abdülaziz ve II. Abdülhamit döneminde yapımı elzem görülen Sivas-Erzurum; Ankara-Kayseri-Sivas-Diyarbakır-Musul-Bağdat-Basra'ya uzanan demiryolları Hicaz demiryolu gibi Panislamist politikanın etkisinde planlanmış ancak hayata geçirilememiştir. İç Anadolu ve Doğu Anadolu'dan geçecek bu hatların yokluğunun yarattığı siyasi, askeri ve sosyal sorunlar olmuştur. Örneğin Erzurum hattının Birinci Dünya Savaşı öncesinde bu şehre kadar uzatılamamasıyla asker ve teçhizat sevkiyatı gerçekleşmemiş ve Doğu Cephesi çökmüştür. Bu bağlamda Sarıkamış Harekâtında binlerce askerin Allahuekber dağlarında ölümünden yalnızca coğrafyanın sunduğu koşullar ve haritalara bağlı yapılan stratejik hatalar değil, aynı zamanda bölgeye ulaştırılamayan lojistik ihtiyacında büyük katkısı söz konusudur.

Yine demiryolunun Doğu Anadolu'daki yokluğu Rusya'nın Ermenileri kullanarak doğuda politik ve askeri açıdan aktif bir strateji izlemesine olanak sağlamıştır.¹⁷ Ermeniler¹⁸, farklı ulaşım araçlarıyla güvenli bölgelere geçici olarak gönderilmiş, demiryolu ulaşımı da kullanılmıştır.

¹⁶ Orhan Conker, "Osmanlı İmparatorluğu Zamanında Büyük Devletlerin Türkiye'de Takib Ettikleri Demiryolu Siyaseti- Almanların Türkiye'deki Emelleri" **Demiryollar Dergisi**, 1Şubat 1936, S. 132, 601; E. Talbot, **Steam in Turkey (An Enthusiasts' Guide to The Steam Lokomotives of Turkey)**, Oxford Publishig, England, 1981, s.14; Gündüz Ökçün, "Osmanlı Meclis-i Mebusa'ında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi Dergisi**, s. 31, 1970, s. 31; Ayla Efe, **Eskişehir Demiryolu**, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 1998, s.15; M. Özyüksel, **Hicaz Demiryolu**, s.21; M. Earle, **Bağdat Demiryolu Ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)**.

¹⁷ G. Akbulut, **Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı**, s. 131.

¹⁸ Demiryolunun yokluğunu iyi değerlendiren ve 1897 yılına kadar kırka yakın isyan çıkaran Ermeniler Türk topraklarında emperyal devletlerin desteği ile "Büyük Ermenistan"ı kurmak hayaliyle Birinci Dünya Savaşı sürecinde Osmanlı Devleti'nin çeşitli illerinde terör faaliyetine girişmiş, ülkede asayiş

Öte yandan demiryolunun ulaştığı yerlerde ekonomik ve sosyal gelişmelere yol açtığı bir gerçektir. Bu dönem Konya, Adana ve Halep şehirlerinin sosyo-ekonomik açıdan gerisinde kalan Diyarbakır, kervan yolu üzerinde yer almasına ve tarım potansiyelinin yüksek olmasına rağmen güvenliğin bulunmadığı, hırsızlık ve suç oranlarının yüksek olduğu, Türk, Arap, Kürt Müslüman nüfusu ile Müslüman olmayan çok farklı etnik grubun yaşadığı yaklaşık 400 000 nüfuslu bir şehirdi.¹⁹ Tek bir etken oluşturmaya da demiryolunun Diyarbakır'de yokluğunun bazı sonuçları olmuştur. Demiryolu olmadığından Diyarbakır, Ankara üzerinden İstanbul'a kadar güvenli ve

problemi oluşturmuş, Rusya'dan aldıkları silah desteği ile Türk Köylerinde özellikle yaşlı, kadın ve çocuk nüfus üzerinde katliamlar gerçekleştirmişlerdir. **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**, Arşiv Belgelerine Göre Kafkaslar'da ve Anadolu'da Ermeni Mezalimi I 1906-1918 (Armenian Violence and Massacre in the Caucasus and Anatolia Based on Archives, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları No:91, 1995, Ankara, XIX-XX. Katliamdan kurtulan Türkler çoğunlukla korunaklı yüksek kesimlere göç etmiştir. Doğu Anadolu'da değişmeye başlayan nüfus yapısından ve güvensiz ortamdan rahatsızlık duyan Osmanlı Devleti, toprak bütünlüğünü korumak amacıyla 1915'te isyana katılan Ermenileri tehcir kararı ile ülkenin Şam, Halep, Rakka, Havran, Musul, Deyr el-Zor, Diyarbakır ve Cizre gibi diğer güvenli şehirlerine yerleştirmiştir. **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**, Osmanlı Belgelerinde Ermeniler (Armenians in Ottoman Documents), Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları No:14, Ankara,1995, s. 9. Ermeniler yeni yerleşim alanlarına sevk edilirken Osmanlı demiryolunun bulunduğu bölgelerde demiryolu güzergâhlarını, demiryolunun olmadığı yerlerde ise kısa ve güvenli yolları tercih etmiştir. **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**, Osmanlı Belgelerinde Ermeniler (Armenians in Ottoman Documents), s. 9; **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**, Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Amerikan İlişkileri (1839-1895), Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları No: 85, 2007, Ankara, s.170-171.

Nitekim demiryolunun bulunmadığı yerlerde o günün ulaşım araçlarını oluşturan at, katır ve develer üzerinde yolculuk yapıldığı için yetersiz beslenme, hastalık ve iklim gibi olumsuz koşullardan etkilenen Ermeniler ve onların güvenliğinden sorumlu olan askerler arasında ölümler olmuştur. Necdet Tunçdilek, **Türkiye'de Yerleşmenin Evrimi**, İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 3367, Deniz Bilimleri Ve Coğrafya Enstitüsü Yayınları No:4, İstanbul, 1986, s. 68; Yusuf Halaçoğlu, **Fact On The Relocation Of Armenians 1914-1918**, Turkish Historical Society, Ankara, 2002, s.73-74. Bugün bu sorun Türkiye-Ermenistan arasında siyasallaştırılmış bir problem haline gelmiştir. Tek bir etken olarak değerlendirilemese de demiryolunun Doğu Anadolu'daki yokluğu demografik ve ekonomik yapıyı bozmuştur. Karkar Ermenilerin Anadolu'daki ekonomik yaşam üzerine etkilerini şöyle açıklamıştır: "Ermeniler, Yunan ve Yahudiler gibi Osmanlı ekonomik yaşamında önemli etkilere sahipti. Osmanlı'da buldukları coğrafyalarda yerel ticaretinin neredeyse tamamını, ihracatın üçte ikisini ellerinde tutuyorlardı. Ermeniler, İngiltere, İtalya, Fransa, Amerika ve Mısır'da güçlü kulüpler kurmuşlar ve bu ülkelerde örgütlenmişlerdi. Altın, gümüş, mücevher, mekanik araç ve gereç, ayakkabıcı, terzi ve dişi gibi çok sayıda iş ve meslek kolları Ermenilerin elindeydi." Yaşar N. Karkar, **Railway Development in The Ottoman Empire**, s.39. Bu bağlamda Ermenilerin yukarıda adı geçen ülkelerde bugün Türkiye'ye karşı güçlü lobiler oluşturmasında Osmanlı döneminde kurulan ilişkilerin önemli etkileri söz konusudur. Öte yandan Osmanlı, o dönem Türk nüfusunun sosyo-ekonomik yapısı değerlendirildiğinde, yerel ticaret üzerinde egemen olan, çoğunlukla atölye ve hizmet sektöründe yetişmiş olan Ermeni nüfusunu kaybetmek istemeyeceği aşikârdır. Ancak Ermenilerin Doğu Anadolu'da Türkleri katletmesi ve buradaki nüfus dengesini kendi lehine çevirme çabası müdahaleyi zorunlu kılmıştır. Türk askerinin kabiliyeti sayesinde olayların büyümesinin önüne geçilmiş, Batı devletleri istedikleri hedeflere ulaşamayınca Ermeniler üzerindeki desteğini çekmiştir.

¹⁹ McMurray, J.S., **Distant Ties Germany, The Ottoman Empire, And The Construction Of The Baghdad Railway**, Praeger, London, 2001.

ucuz yolcu ve yük taşımacılığını gerçekleştirememiş, ticari ve tarım potansiyelini pazarlara ulaşamadığından değerlendirememiş, bölgede çıkan isyanlara hızlı ve etkili askeri müdahaleler gerçekleştirilememiş ve çok farklı etnik nüfusun bulunduğu şehrin bugüne dahi yansıyan nüfusu içinde homojen bir yapı oluşturulamamış, asayiş ve düzen sağlanamamıştır. Pressel'in projesini göre Sivas ve Kayseri'den geçecek demiryolu İç Anadolu'nun bu topraklarından yararlanma olanağı sunacaktı. Ayrıca bu dönemde iki şehirde stratejik açıdan önemliydi. Örneğin 1888 yılında Sivas-Samsun arasındaki ticaret yolunun işlek olduğu ve Dördüncü Ordu-yu Hümayun'un kuvvetlerinin ve erzak depolarının bulunduğu Sivas şehri²⁰, özellikle 1854-1856 Kırım Savaşı ve 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşlarından sonra Kafkaslar'dan 11000 ve Balkanlardan 6000 kişi göç almış²¹, 1903 yılına gelindiğinde şehir nüfusu 101148'e ulaşmıştır.²² Demiryolunun yokluğu Sivas'ın daha etkin lojistik bir üs olmasını engellemiştir.

Bağdat hattının doğu kolunun inşa edilmemesi en çok Rusya'nın yararına olmuştur. Batı Anadolu'da İngiliz-Alman rekabeti Rusya, Doğu Anadolu'da rahat hareket etmiştir. Anadolu'da yaşayan Ermenileri silahlandıran Rusya, bölgeye yerleşmek amacıyla Kafkas demiryolunu Sarıkamış'a kadar uzatmıştır.²³ Demiryolunun ulaştığı güzergâhlar boyunca Kars şehri örneğinde olduğu gibi imar çalışmalarına yönelen Rusya, Osmanlı'dan 1900 yılında Ankara, Kayseri-Sivas-Diyarbakir ve Van'a uzanan hattın yapım ayrıcalığını almıştır. Doğu Anadolu'da Rusya'nın kalıcı olma düşüncesi kendi ülkesinde 1917'de Bolşevik İhtilalıyla oluşan yönetsel sorunlar nedeniyle gerçekleştirememiş ve geri çekilmiştir. Ancak Rusya izlediği politikalarla uzun bir süre Osmanlı'nın doğuya demiryoluyla ulaşması engellenmiştir.

Bağdat hattı gündemdeyken 19. yüzyılda Orta Doğu'daki karışıklığı gören II. Abdülhamit Yemen demiryolu projesini öne sürmüştür. Yemen'de yetiştirilen kahvenin ve Kızıldeniz'deki kömür cevheri zenginliğinin demiryoluyla taşınmasını isteyen II. Abdülhamit gerçekte yaklaşan İngiliz tehdidine karşı bölgede savunma çekirdekleri

²⁰ Fikret Karaman, **Salname-İ Vilayet-İ Sivas (Sivas, Amasya, Tokat Ve Karahisar-I Şarki) (1308/1890)**, Acar Yayınları, İstanbul, 2001, s.102; Osman Turan, **Selçuklular Ve İslamiyet**, Boğaziçi Yayınları, İstanbul,1998, s.128; Gülpınar Akbulut, "Sivas Şehrinin Tarihi Coğrafyası" *Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, XXXIII, No:2, Sivas, 2009, s.217.

²¹ Faruk Abarju, **Sivas'ta İktisadî Ve Sosyal Hayata Bir Bakış (1930-1935)**, Yüksek Lisans Tezi, İnönü Üniversitesi, Malatya,1999, s.61.

²² Ramazan Özey, "20. Yüzyıl Başlarında Sivas'ın Tarihi Coğrafyası" **Cumhuriyetin 80. Yılında Sivas Sempozyumu (15-17 Mayıs 2003) Bildirileri**, 2003, s. 137.

²³ G. Yaschke, "Türkiye Demiryollarının Tarihi ve Önemi Bu Yabancı Nasıl Anlatıyor?", s. 594.

oluşturmaya çalışmış ancak yabancı şirketlerin projeye yanaşmamaları ve Bağdat hattında yaşanan sorunlar nedeniyle Yemen demiryoluna duyduğu ilgi azalmıştır.²⁴

Yemen dışında II. Abdülhamit döneminde Anadolu'da Afyon-Antalya hattının yapımı gündeme gelmiştir. Bu hattın yapımına İngilizler ve İtalyanlar talip olmuşlardır. İngilizler 1904 yılında İzmir-Aydın hattının 1935 yılında bitecek imtiyaz sözleşmesinin 15 yıl daha uzatılması ve Aydın Demiryolu'nun 25 mil yakınından Antalya'ya bir demiryolu yapılacaksa önceliğin kendilerine verilmesi konusunda Osmanlı'da ilgili kurumlara girişimlerde bulunmuşlardır.²⁵ Osmanlı'dan ekonomik çıkar sağlamak düşüncesinde olan İtalya ise demiryolu yapımı için fizibilite çalışması iznini almış, sonra Antalya-Kızılkaya-Elmalı, Antalya-Burdur ve Muğla- Fethiye hatlarını yapmayı teklif etmiştir. Osmanlı, Almanlarla ilişkilerin korunması, İngiliz-İtalyan yakınlaşmasından rahatsızlık duyması ve Anadolu Demiryolu'nun varlığından dolayı hattın yapımından vazgeçmiştir.²⁶

II. Abdülhamit döneminde yapımına başlanan, tamamlanamayan projeler arasında en önemlisi Hicaz Demiryolu'dur. Süveyş Kanalı'nın 1869'da açılması ve petrolün varlığıyla Orta Doğu'nun stratejik önemi artmış, İngilizler kutsal topraklarda Araplar üzerinde milliyetçilik hareketlerini güçlendirerek bu toprakların Osmanlı'dan kopmasını, petrolün denetimini ele geçirmeyi ve Asya'daki Müslüman sömürgeler üzerinde Osmanlı'nın etkinliğini azaltmayı hedeflemişti. II. Abdülhamit siyasi bir rol üstleneceği Hicaz Demiryolu'nu; Avrupa devletleri arasında rekabet oluşturmak, yeni toprak kayıplarını önlemek, Panislamizm düşüncesiyle sömürü altındaki Müslüman ülkelerde işgalcilere karşı isyan oluşturmak, Osmanlı'nın gücünü dünya ülkelerine göstermek ve Anadolu-Bağdat Hattını Orta Doğu'ya bağlamak istiyordu.²⁷ Bu politika müttefik Almanya'nın da politikasına uygundu. Çünkü 1888'den beri Almanya

²⁴ C. Aydemir, **Türkiye'de Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Ulaşımı ve Bu konuda İzlenen Politikalar**, s.16; M.Özyüksel, **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu Ve Bağdat Demiryolları**, s. 136.

²⁵ Şaban Ortak, "Cumhuriyet Türkiye'sinin Tamamlanması Gereken Bir Projesi: Afyon-Antalya Demiryolu Hattı İnşatı" **Sosyal Bilimler Dergisi**, X, S. 3, 2008, s. 86.

²⁶ Ş. Ortak, "Cumhuriyet Türkiye'sinin Tamamlanması Gereken Bir Projesi: Afyon-Antalya Demiryolu Hattı İnşatı", s. 86.

²⁷ Saleh Muhammad Al Amr, **The Hijaz Under Ottoman Rule 1869-1914: Otoman Vali, the sharif of mecca and the growth of british influence**, Riyas University Publications, Riyad, 1978; U.Gülsoy, **Hicaz Demiryolu**; L. Karaman, "Hicaz Demiryolu" **Askeri Tarih Bülteni**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Yıl:22, S. 42, 1997, s. 77; Murat Özyüksel, **Hicaz Demiryolu**.

İngiltere'nin imparatorluk yolunu vurmak ve Panislamizm'i kendi yararına kullanmak için Berlin-Bağdat demiryolu projesini ortaya atmış ve Basra'ya inmek istemiştir.²⁸ Mekke'ye ulaşması hedeflenen bu proje çöl sahaları, uygun olmayan iklim koşulları, su yetersizliği, çok nüfuslu yerleşmelerin bulunmayışı, demiryolu yapımı için gereken malzemenin dışarıdan alınması ve İngilizlerin desteklediği Bedevilerin hatlara ve köprülere saldırıları sonucunda tamamlanamamıştır. 1908 yılında Meşrutiyet ilan edilmesiyle II. Abdülhamit son projesini gerçekleştiremeden tahtan indirilmiştir. Hicaz Demiryolu'nun tamamlanan kısmı ise askeri ve siyasi faydalar sağlamış, 1910 yılında Havran, Kerek ve Cebel-i Dürüz olayları demiryolu sayesinde sevk edilen kuvvetler tarafından bastırılmış, Birinci Dünya Savaşı sırasında güney cephesine asker ve malzeme sevkiyatında demiryolunun tamamlanan hatları önemli rol üstlenmiş ve Medine şehri 1919 yılına kadar düşürülememesinde demiryolunun önemli bir payı olmuştur.²⁹

İkinci Meşrutiyetin ilanından da sonra da demiryolu projelerine önem verilmiş, Haydarpaşa-Ankara hattının Sivas'a ulaşması; Sivas-Diyarbakir-Urfa hattının inşası; Adapazarı, Kastamonu-Havza-Sivas hattının inşası ve bu hattın Samsun sahiline kadar uzatılması; Sivas-Erzincan-Erzurum; Trabzon-Erzurum-Bayazıt; Diyarbakir-Bitlis-Van Gölü hatlarının inşası; Halep-Rayak hattının Mısır'a; Hicaz Hattının Sana'ya kadar uzatılması kararlaştırılmıştır.³⁰ (Harita 2). Proje dört aşamada, dar ve normal hatlar şeklinde planlanmıştır (Tablo 1). Sermaye yetersizliği nedeniyle projelerin önemli bir kısmının ayrıcalıkları ve yapım hakları yabancı şirketlere verilmiştir. Ancak yaklaşan dünya savaşı ve Doğu Anadolu'ya yapılacak demiryolu yatırımının ekonomik getirisinin çok fazla olmayacağı yönündeki kuvvetli kanaat sebebiyle hatların büyük bir kısmı gerçekleşmemiştir.³¹ Birinci Dünya Savaşı sırasında doğu ile batı arasında bir demiryolu hattı bulunmamasının eksikliği askeri boyutta derinden hissedilmiş, ulaşım imkânlarının yetersizliği savaş boyunca iaşe maddelerinin gerekli yerlere sevkini büyük ölçüde engellemiştir.³² Gerçekte Kafkasya cephesinde Osmanlı demiryolundan

²⁸ Fahir Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi**, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2010, s.70.

²⁹ U.Gülsoy, **Hicaz Demiryolu**, s.255-256.

³⁰ **Demiryollar Dergisi**, "Türkiye'de Demiryollar Tarihinin Geçirdiği Devreler" (29 Birinci Teşrin 1938), S. 164-165, 1938, s. 916.

³¹ Murat Küçükkuşurlu ve Gürkan F. Saylan, "Şimendiferin Erzurum Yolculuğu", **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, Yıl: 15, S. 38, Erzurum, 2008, s. 316.

³² Tuncay Ögün, **Kafkas Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1999, s.126.

mahrumdu ve en yakın istasyon Ulukışla olduğu için lojistik desteğın sağlanmasında güçlükler yaşanmıştır.³³

Birinci Dünya Savaşından önce gerçekleşmeyen demiryolu projelerinden biri olan San'a-Hüdeyde hattı, Yemen'in ihracatını geliştirmesi ve Osmanlı'nın nüfuzunu güçlendirmesi ve İngilizlerin bölgesel etkinliğini azaltmayı hedeflemesine rağmen amacına ulaşamamış, hattın Cebane-Hüdeyde arasındaki 17 km.si yapılmış, 1911 yılında Trablusgarb Savaşı patlak verince hat tamamlanamamıştır.³⁴ Diğer bir demiryolu projesi ise 1912 yılında Fransızlar tarafından önerilmiş, Samsun-Sivas ve Sivas-Erzincan-Erzurum içini alan Trabzon ve Harput bağlantılarıyla 2100 km ye ulaşan hattın yapımı Rusların karşı çıkmasıyla gerçekleşmemiştir. Bir müddet sonra Almanlar tarafından önerilen Samsun-Sivas, Erzurum-Trabzon ve Bağdat hattının Diyarbakir ve Konya üzerinden geçirilmesi hakkındaki projede uygulanamamıştır.³⁵

Tablo 1: II. Abdülhamit sonrasında Planlanan Osmanlı Demiryolu Projeleri

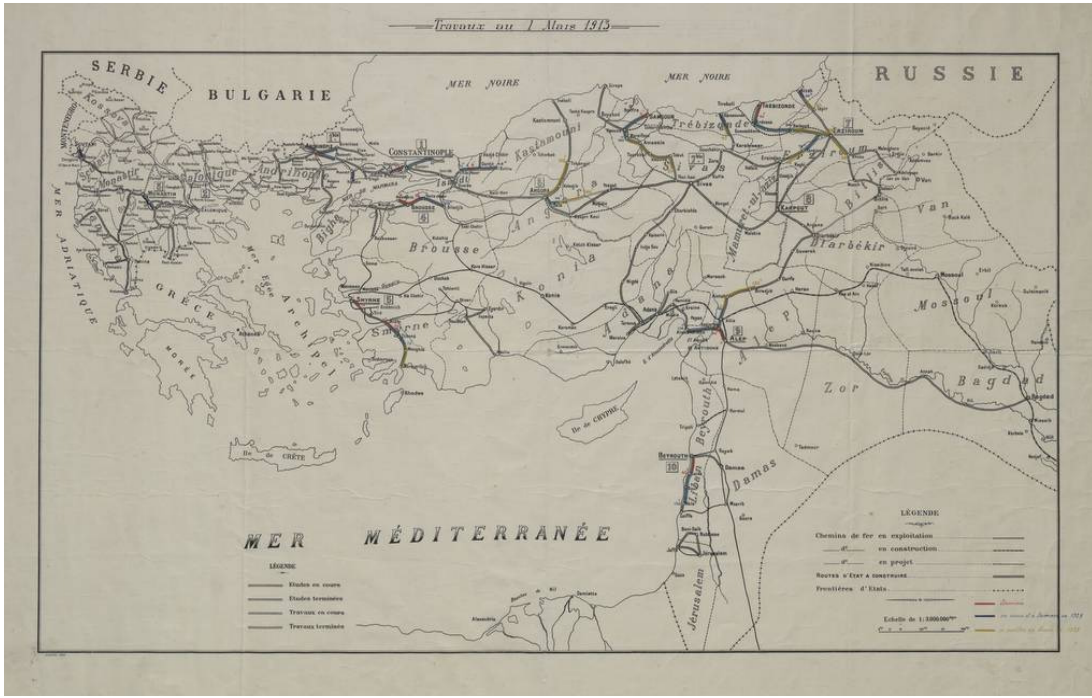
Devreler	Normal Hat	Mesafe (km)	Dar hat	Mesafe (km)
Birinci Aşama	Ankara-Kayseri-Sivas	408	Samsun-Sivas	438
	Rayak-Elarış	385	Sivas-Erzurum	542
	Bandırma-Soma	190	Sivas-Diyarbakir	390
İkinci Aşama	Halif-Bağdat-Necef	850	Diyarbakir-Vangölü	250
	Sarıca-Hankin	120	Diyarbakir-Urfa	170
	Ereğli-Kayseri	187		
	Trablusşam-Humus	100		
Üçüncü Aşama	Kayseri-Sivas	204	Trabzon-Erzurum	380
			Adapazarı-Havza	690
Dördüncü Aşama	Necef-Basra Körfezi	520	Erzurum-Bayazıd	360
Gelecekte Yapılacaklar			Medine-Mekke	470
			Mekke-Cidde	75
			Mekke-San'a	960
			San'a -Hüdeyde	260

Kaynak: (H.K., 1938: 917).

³³ T. Öğün, **Kafkas Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği**, s. 130-131.

³⁴ H. K., "Türkiye'de Demiryollar İnşaat Tarihinin Geçirdiği Devreler" **Demiryollar Dergisi**, XIV, S. 164-165, 1938, s. 918; **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**, Osmanlı Belgelerinde Yemen, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları No:92, Ankara, 2008, s. 234.

³⁵ T. Öğün, **Kafkas Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği**, s. 130-131.



Harita 2: Osmanlı Devleti'nin demir ve karayollarını gösterir harita. 1329'a (1 Mart 1913) kadar yapılmış, yapılmakta olan ve proje halindeki demiryolu ve karayolunu göstermektedir. 1/3000000 (BOA, HRT. h 1331/140).

Birinci Dünya Savaşı'ndan çok kısa bir süre önce ise, Osmanlı'nın dış ilişkilerinde ve Orta Doğu'daki petrol alanlarını kontrol mücadelesine giren ABD, Osmanlı'ya Orta Doğu'da gerçekleşmeyen en büyük projelerden biri olan Chester Projesi'ni sunmuştur.³⁶ Bu projenin amacı ABD'nin Sivas, Harput, Ergani, Diyarbakır, Musul, Kerkük üzerinden Süleymaniye'ye uzanacak ve Doğu Anadolu'yu kuzeyden güneye bağlayacak, aynı zamanda Samsun'a bir kol, Halep üzerinden Akdeniz ve Bitlis üzerinden Van'a uzanan alternatif hatlar dahil olmak üzere 170000 km²'lik bir alanda 2000 km. uzunluğundaki hattın her iki yanında 20 km.lik mesafedeki petrol dahil tüm yeraltı kaynaklarının işletme hakkını almasıdır.³⁷ Chester Projesi'nin varlığında özellikle Ergani Bakır yatakları ve Musul Petrolleri iki önemli etkendi. Musul üzerinde

³⁶ E.Meal Earle, "Türkiye, Büyük Devletler ve Bağdat Demiryolu Meselesi" (Çev.: Münir Reşit), **Demiryollar Dergisi**, 29 İlkteşrin 1935, S. 128-129, 1935a, s. 495; Bige Sükan Yavuz, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", **Atatürk Yolu**, VI, No: 24 (Kasım), 2003, s.529.

³⁷ J.A. Denovo, "A Railroad For Turkey: The Chester Project, 1908-1913" **Business History Review**, Vol: 33, No: 3 (Autumn), 1959, s.304; Yahya Sezai Tezel, "I. Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi-Chester Ayrıcalığı" **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi Dergisi**, S. 25, No: 4, 1970, s. 287-288; Sena Bayraktaroğlu, **Development of Railways in the Ottoman Empire and Turkey**, Boğaziçi Üniversitesi Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1995, s. 43; Bülent B. Can, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2010, s. 121-218.

nüfuz oluşturmak isteyen İngilizler, Anadolu'yu küçük Hindistan'a çevirmeye çalışan Almanlar ve Sivas'a kadar Doğu Anadolu'da bir güç olmayı hedefleyen Ruslar, Chester Projesi'ne karşı çıkmışlar, Osmanlı üzerinde baskı yaparak projenin gerçekleşmesini engellemişlerdir.³⁸ Bu süreçten sonra 1913 yılında bir taraftan Wilson yönetimi Avrupa ve Yakın Doğu'daki sorunlara müdahale etmeme kararı alınarak Chester projesini rafa kaldırmıştır. Gerçekte ise Wilson belirtilen bu coğrafya üzerinde izlediği siyasette geri adım atmamıştır. Üstelik Wilson, 1920'de Giresun'un doğusundan ve Erzincan'ın batısından geçerek Van Gölü'nü içine alan Ermenilerin dahi bekletilenlerinin üzerinde bir Ermenistan Devleti'nin sınırlarını çizmiş ve petrol sahalarından yararlanmak amacıyla 1922'de Chester projesini yeniden canlandırılmaya çalışılmıştır.³⁹

2. Türkiye Cumhuriyeti'nde Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri

Cumhuriyet döneminde hatlar yabancılar ve devletin elinde olmak üzere iki şekilde bulunmaktaydı. Yabancı şirketlerin elinde bulunan bazı hatlar; İzmir-Kasaba (730 km), İzmir-Aydın (610 km), Yenice- Nusaybin (632 km), Sirkeci- Edirne (337 km), Bursa-Mudanya (41 km) ve İyice-Palamut (29 km) idi. Bu hatların 2282 km.si normal 70 km.si dar hat olmak üzere toplam 2352 km idi.⁴⁰ Devlet elinde bulunan bazı hatlar ise; Anadolu hattı (1032 km), Bağdat hattının Yeniceye kadar olan kısmı (346 km) ve Erzurum-Sarıkamış hattıydı. Demiryolu hatlarının Anadolu içindeki dağılışına bakıldığında Batı Anadolu ve İç Batı Anadolu'da yoğunluk kazandığı, Karadeniz Bölgesi'nin tamamı, Akdeniz Bölgesi'nin batısı ve Ankara'nın doğusunun demiryolundan yoksun olduğu görülmektedir.⁴¹

Türkiye Cumhuriyetinin kalkınma politikasının temelinde demiryolunu gören Atatürk, 1924 yılında Büyük Millet Meclisi'nde "*Demiryol ve yol ihtiyacı memleketin bilcümle ihtiyacatının o kadar başında kendisini hissettirmektedir ki, hiçbir hayal ve*

³⁸ Sami Güven, **1950'li Yıllarda Türk Ekonomisi Üzerine Kalkınma Reçeteleri Hilts Raporu, Thornburg Raporu, Barker Raporu**, Ezgi Kitapevi, Bursa, 1998, s. 45; B. B. Can, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, s. 137.

³⁹ Mehmet Okur, "Kafkasya'dan Karadeniz'e "Büyük Ermenistan Projesi" İddialar Ve Gerçekler", **Kök Araştırmalar**, XII/2, 2010, s. 13-34.

⁴⁰ M.F. Demirel, "XII.inci Cumhuriyet Yılı Dönümünde Demiryollarımıza Genel Bir Bakış", **Demiryollar Dergisi**, 29 İlkteşrin 1935, S. 128-129, 1935, s. 392- 436.

⁴¹ Gülpınar Akbulut, "Türkiye'de Demiryolu Ulaşımının Jeopolitik Önemi" **Uluslararası Demiryolu Sempozyumu** (14-15-16 Aralık 2006), 2006, s. 26-31.

nazariye peşinde aldanmaksızın memleketin menabii ve evladı ile işe devam etmek katiyen elzemdır. Medeniyetin bugünkü vesaitini, hatta bugünkü fikriyatını demiryol haricinde intişar ettirebilmek müteessirdir. Demiryolu refah ve ümran tevhit eder.” sözleriyle açıklamıştır.⁴² Atatürk, “Az zaman içinde memleketimizin mühim merkezlerini demiryollarıyla birbirine bağlamak lazımdır. Memlekette gömülü olan maden hazinelerini işletmek lazımdır. İktisadi faaliyetin servet haline dönüşebilmesi için en lüzumlu şeyler, yollardır, hızlı taşıt araçlarıdır, demiryollarıdır.”⁴³ sözleriyle ülkenin tarımsal faaliyetlerinin, sanayisinin, madencilik ve yapı işlerinin gelişmesi için en uygun aracın demiryolu olduğunu belirtmiş, böylece ulusal politikaya uygun inşa edilen demiryollarının yanında yabancıların elinde olan hatların satın alınmasına karar verilmiştir. Ancak 1929 dünya ekonomi krizi, ülke nüfusunun yapısı, sermaye, teknolojik donanım ve teknik eleman eksikliğinin bulunması ve dönemin siyasi gereklilikleri nedeniyle başlangıçta yabancıların önerileri de değerlendirilmiştir. Ülkeyi kısa sürede kalkındırmak, siyasi değerlendirmelerde bulunmak, askeri öneme sahip yerlerde demiryolu inşa etmek amacıyla çok sayıda proje geliştirilmiş, bunların büyük bir kısmı hayata geçirilmiş, az kısmı ise bugüne kadar tamamlanamamıştır.

Cumhuriyet döneminde gerçekleşmeyen projeler arasında en dikkat çekici olanlardan biri Chester Projesi’dir. ABD tarafından Genç Türkiye Cumhuriyeti’ne sunulan II. Chester Projesi Osmanlı’nın son dönemlerinde önerilen Chester Projesi’nin amaçlarıyla benzerdir. Dünya otomobil sanayisinde söz sahibi ABD, petrol havzası ve uluslararası statüsü tartışmalı olan Musul ve diğer petrol bölgelerinde İngiltere’yi dışarıda bırakmak istediğinden, dış siyasetinde Türkiye ile yakın ilişkiler kurarak buradaki kaynakların kontrolünü ele geçirmeyi hedeflemiştir. Ayrıca küresel bir güç olmayı isteyen ABD, Türkiye’de demiryolu ve limanların yapılmasını üstlendiğinde, Amerikan malzemesi kullanmayı ve yeni pazar alanlarına kavuşmayı amaçlamıştır. ABD’nin Türkiye üzerine politikalarını belirleyen diğer önemli etken ise Ermenilerdi.⁴⁴

⁴² Demiryollar Dergisi, 1938, s.973.

⁴³ Utkan Kocatürk, *Atatürk’ün Fikir Ve Düşünceleri*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1999, s.324.

⁴⁴ ABD, 19. yüzyılda Orta Doğu’da petrol havzalarının keşfi sonrasında bölge üzerinde etkinliğini artırma çabası içine girmiş, bunun içinde Ermeni Devleti kurulmasını desteklemiş ve Başkan Wilson Ermeni Devleti’nin sınırlarını çizmiştir. 1920 yılında Ermenilere karşı harekete geçen Türk ordusu işgal altındaki toprakları kurtardığı gibi, Ermenileri “Büyük Ermenistan” düşüncesinden vazgeçmeye ve barış imzalamaya da mecbur bırakmıştır. M. Okur, “Kafkasya’dan Karadeniz’e “ Büyük Ermenistan Projesi” İddialar Ve Gerçekler”, s. 31. Batılı emperyal devletlerin Osmanlı’da yaşayan Ermeniler üzerinden izledikleri siyaseti 1918 yılı Temmuz ayında kurulan Ermenistan devletinin ilk

19. yüzyılda Anadolu'da yaşayan Ermeniler kendi istekleriyle önce Avrupa, Birinci Dünya Savaşı sonrasında ise ABD'ye göç etmiş⁴⁵, burada kurdukları lobilerle küresel ölçekte Türkiye aleyhine çalışmalar yürütmeye başlamışlardı.⁴⁶ Gerçekte 1830 Osmanlı-Amerikan anlaşmasından sonra Ermeni-Amerikan ilişkileri hızla gelişmiş, Amerika Birleşik Devleti'nin (ABD), Osmanlı'da yaşayan Ermenileri silahlandırma ve isyan çabalarında katkıları olmuştur.⁴⁷ Bu koşullarda Amerikan emperyalizmini Orta Doğu'da

başbakanı *Ovanes Kaçaznuni* 1923 yılı Nisan ayında Taşnaksutyun Partisi'nin Bükreş'te yapılan yurtdışı konferansında sunulmuş raporunda şu şekilde açıklamıştır:

- Dünya savaşı öncesinde gönüllü silahlı birliklerin oluşturulması hataydı.
- Kayıtsız şartsız Rusya'ya bağlanmışlardır.
- Türklerden yana olan güç dengesini hesaba katmamışlardır.
- Tehcir kararı amacına uygundur.
- 1918 sonlarındaki İngiliz işgali, Taşnakların umudunu yeniden kabartmıştı.
- Ermenistan'da Taşnak diktatörlüğü kurmuşlardır.
- Denizden denize Ermenistan projesi gibi emperyalist bir talebe kapılmışlar, bu yönde kışkırtılmışlardı.
- Müslüman nüfusu katletmişlerdi.
- Ermeni terör olayları Batı kamuoyunu kazanmaya yönelikti.
- Taşnak yönetimi dışında suçlu aranmamalıydı.
- Taşnak Partisi'nin artık yapacağı bir şey yoktu; intihar etmeliydi. O Kaçaznuni, **Taşnak Partisi'nin Yapacağı Bir Şey Yok (1923 Parti Konferansı'na Rapor)**, (Çev.: Arif Acaloğlu), Kaynak Yayınları, İstanbul, 2006, s. 10.

⁴⁵ “Ermenileri çıkarları için kullanan Fransa'nın temsilcisi Fraklin Bouillon'u Ankara Antlaşması'nın imzalanmasından sonra Ermenilere Türkiye'yi terk etmemelerini, Türklerin öteden beri antlaşmalarına ve sözlerine sadık kaldıklarını, Türklerin, kendileriyle imzaladıkları antlaşma öncesinde yaptığınız bütün fenalıkları affettiklerini ve güvence verdiklerini söylemesi üzere topluluktaki Ermenilerden biri: “Teşekkür ederiz, bizim için iyilik yapmak istiyorsanız artık bizi himaye etmeyiniz. Eğer siz ve sizin Adana'ya gönderdiğiniz generalleriniz, hükümet memurlarınız bize bu şekilde anlatmış olsalar ve ümit vermeselerdi, bizi birtakım tatlı emeller arkasından koşturacak, teşvik edici sözler söylemeselerdi, biz de Türkler karşısında alını açık gezecek ve hakiki vatanımıza geldiğimiz zaman, ta asırlardan beri olduğu gibi, yine yan yana ve kardeş gibi yaşayacaktık ve geçinmeye çalışacaktık. Fakat artık biz Türklerin mukaddesatına tecavüz ettik ve evlerini yaktık ve insani olmayan birçok fenalık işledik. Maalesef bu bir hakikattir. Biz de insanız onların yüzüne nasıl bakacağız...” şeklinde tarihi bir cevap vermiş ve Avrupalı devletlerin emperyalist politikalarını bir kez daha deşifre etmiştir. M. Okur, “Kafkasya'dan Karadeniz'e “Büyük Ermenistan Projesi” İddialar Ve Gerçekler”, s. 30.

⁴⁶ İ. Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, s.26-28; Şenol Kantarcı, **Ermeni Sorunu Pencereden Bakmak Ya Da Manzaranın Bütünü Gormek**, Süleyman Demirel Üniversitesi Yayınları No:54, Isparta, 2005, s. 143; G. Akbulut, **Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı**, s. 180.

⁴⁷ BOA, Osmanlı Belgelerinde Ermeni -Amerikan İlişkileri, 2007: 104-110-138; A. Şişman, **XX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Devletinde Yabancı Devletlerin Kültürel Ve Sosyal Müesseseleri**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2006, s. 3. 1862 Osmanlı-ABD Dostluk ve Ticaret Antlaşmasından sonra Osmanlı'ya gelen misyonerler dini ve kültürel işbirliğini arttırmış, 1914 yılında Anadolu'da 627 Amerikan okulu ve 34 000 öğrenciye ulaşmıştır. M. Ayışığı, **Kurtuluş Savaşı Sırasında Türkiye'ye Gelen Amerikan Heyeti**, TTK Yayınları, Ankara, 2004, s.1-3. Aynı yıllarda Osmanlı topraklarında ABD'nin 310 sosyal ve kültürel kurumu hizmet vermekteydi. A. Şişman, **XX.**

ve Türkiye’de hissettirecek II. Chester Projesi’ni ulusal bir politika izleyen Türkiye’nin kabul etmesi şaşırtıcı gelebilir. Gerçekte II. Chester Projesi’ni o dönemin koşullarında değerlendirmesi gerekmektedir. Atatürk ve Büyük Millet Meclisi tarafından bu projenin kabul edilmesinin asıl sebebi Musul çevresindeki petrol ve buradaki Türk nüfusudur. 1 Mayıs 1920’de Büyük Millet Meclisinde yaptığı konuşmada, Musul konusunda uygulanmak istenilen politikayı açık bir şekilde ortaya koyan Atatürk: “*Hep kabul ettiğimiz esaslardan birisi ve belki de birincisi olan, hudut meselesi tayin ve tespit edilirken, hudud-ı millimiz İskenderun cenubundan geçer, Şarka doğru uzanarak Musul’u, Süleymaniye’yi ve Kerkük’ü ihtiva eder. İşte hudud-ı millimiz budur dedik.*” sözleriyle Türklerin yoğun yaşadığı bu bölgenin bir Türk yurdu olduğunu belirtmektedir.⁴⁸ Savaşta ekonomik, askeri ve siyasal açıdan gücünü önemli ölçüde kaybeden Türkiye, Musul üzerinde siyasal çözüm arayışlarına yönelmek zorundaydı. Lozan’da Avrupalı Devletler karşısında ABD desteği ile siyasal etkinliğini güçlendirme ihtiyacı duyan ve Avrupa emperyalizminin etkisine girmek istemeyen Türkiye, ABD ile zorunlu olarak ilişkilerini geliştirmeye çalışmış, böyle bir çerçevede Chester Projesi meclise gelmiştir.⁴⁹ Türkiye’nin demiryolu güzergâhlarının uzatılma ve belirlenmesine katkı sunması ve herhangi bir anlaşmasızlıkta Türk mahkemelerinin müdahil olacağı konusundaki madde ile tüm projenin reddi ve kabulü için iki yıl süre tanınması anlaşmanın maddeleri arasına konularak II. Chester Projesi Osmanlı’ya sunulduğu şeklini büyük ölçüde koruyarak kabul edilmiştir.⁵⁰ Projenin reddi ve kabulü için iki yıl

Yüzyıl Başlarında Osmanlı Devletinde Yabancı Devletlerin Kültürel Ve Sosyal Müesseseleri, s. 93-94.

⁴⁸ Zekariya Türkmen, **Musul Meselesi Askeri Yönden Çözüm Arayışları (1922-1925)**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2003, s. 31-32.

⁴⁹ G. Akbulut, **Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı**, s. 181.

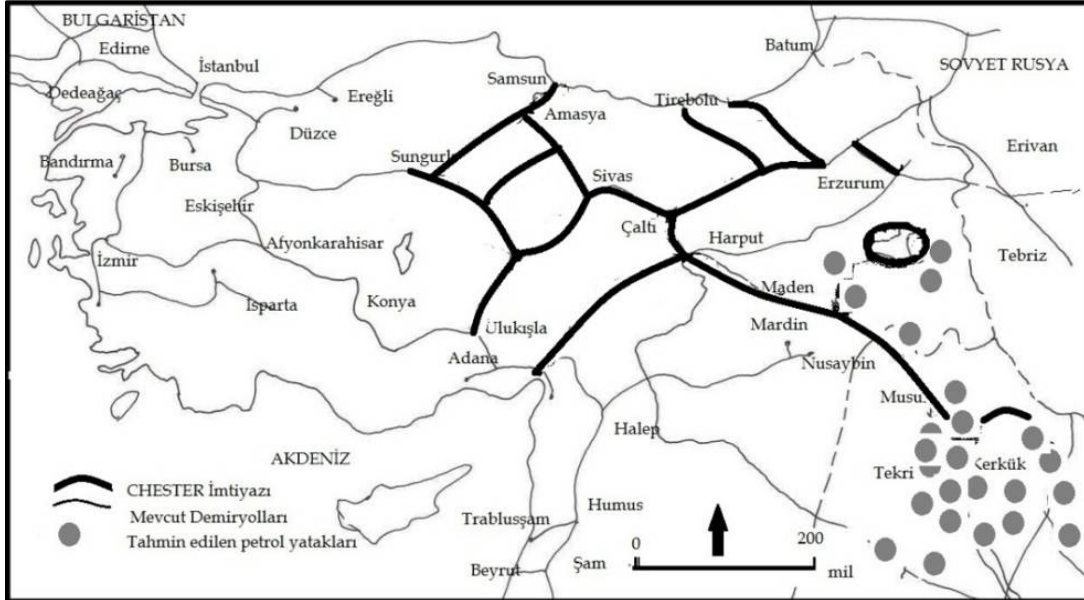
⁵⁰ Fahir Armaoğlu, **Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1991, s. 46; S.Bayraktaroğlu, **Development of Railways in the Ottoman Empire and Turkey**, s.51; B.B.Can, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, s. 261-272. 1923’te Millet Meclisi’ne sunulan projenin bazı önemli imtiyaz maddeleri şöyle belirlenmiştir.

1. Bu imtiyaz anlaşmasında imtiyaz sahibi şirket km. garantisi ve ücreti istemeden Anadolu’da yaklaşık 4 400 km. uzunluğunda demiryolu ve Akdeniz’de Yumurtalık’ta bir liman, Samsun başta olmak üzere Karadeniz kıyısında iki toplamda ise üç liman inşa edecek, karşılığında inşa ettiği bu demiryolu hatlarıyla, limanlarını ve bu hatların her iki yanında toplam 40 km.lik şerit içinde yer alan mevcut ve bulunacak tüm maden kaynaklarını 99 yıllığına işletme hakkına sahip olacaklardır.

2. Döşenecek demiryolları 1.435 m. eninde, normal, tek hat şeklinde olacak ve ileride ikinci bir hattın döşenmesi için gerekli arazi bırakılacaktır.

3. Demiryolu hattında 5 hattın yapımı ön görülmüştür. Birinci hat Ankara-Sivas; İkinci hat Samsun-Sivas- Harput-Bitlis – Van; üçüncü hat Harput -Yumurtalık; dördüncü hat Samsun-Sivas hattı üzerinden Diyarbakır– Musul – Kerkük – Süleymaniye ve beşinci hat Samsun-Sivas hattı üzerinden Erzurum ve kuzeydoğusu olup, mevcut hatlarla birlikte Trabzon-Tirebolu’dan Rus sınırına kadar

gibi uzun bir sürenin konulması bu projenin ABD'nin Türkiye üzerine yaklaşımlarının analiz edilmesi ve Musul olayının seyri dikkate alındığında, II. Chester Projesi'nin her iki ülke açısından bir oyalama çabasının ürünü olduğu söylenebilir. Nitekim ABD, II. Chester Projesi'nden, Türkiye'nin Musul ve Kerkük bölgesindeki petrolü kaybetmesiyle vazgeçmiş ve 1923 yılında anlaşma Büyük Millet Meclisi tarafından feshedilmiştir.⁵¹ Chester Projesi gerçekleştirilemese de belirlenen hatların büyük bir kısmı ulusal politikanın birer unsuru olarak büyük ölçüde tamamlanmıştır. Hızlı ve ulusal sermaye ile yapılan hatlar askeri ve ekonomik amaçlarla inşa edilmiştir. İngiliz destekli 1925 yılındaki Şeyh Said Ayaklanmasının bastırılması Doğu Anadolu için demiryolunun önemini bir kez daha ortaya koymuştur.⁵² (Harita 3-4).



Harita 3: II. Chester Projesi ve güzergâhları.

ulaşan tali hat döşenecekti. Bu hatlardan Samsun-Sivas hattına öncelik verilecek ve üç yıl içinde tamamlanacaktı.

4. Hatların geçeceği arazi ücretsiz şirketin kullanımına verilecek, orman, kum ve taş ocaklarından yine ücretsiz yararlanabilecekti.

5. Son olarak tüm projenin reddi ve kabulü için iki yıl süre verilecekti. **The Railways Gazette**, 20 Nisan 1923, 635; Y.S. Tezel, "I. Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi-Chester Ayrıcalığı" s.287-318; Vedat Eldem, **Harp Ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1994, s. 184-185; İlhan Tekeli ve Selim İlkin, **Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları 73, İstanbul, 2004, s. 222. Lozan görüşmelerinin kesintiye uğradığı, İzmir İktisat Kongresi ve Musul konusunda İngiltere ile çatışmanın yaşandığı bir tarihte Chester Projesi kabul edilmiş ancak uygulamaya geçilememiştir.

⁵¹ **The Railways Gazette**, 14 Ağustos 1925: 234.

⁵² G. Yaschke, "Türkiye Demiryollarının Tarihi ve Önemi Bu Yabancı Nasıl Anlatıyor?", s. 596.



Harita 4: Anadolu'da yapılacak demiryolu ve diğer yolları gösterir harita.
1/4000000 (BOA, HRT. h 1341/372).

II. Chester Projesi'nin bir sonucu olarak Rusya da Türkiye'de demiryolu yapımı üstlenmek için birtakım girişimlerde bulunmuştur. Rusya, Samsun-Trabzon-Erzincan-Erzurum güzergâhında kıyı ile iç kesimler arasında bağlantı sağlayacak bir demiryolu inşası önermiş, Türk Hükümeti'ne belirli politik ve ekonomik imtiyazlar karşılığında hattı döşeyebileceği konusunda yaklaşımlar sergilemiştir. Ancak Türkiye Cumhuriyeti tarafından bu girişim kabul edilmemiştir.⁵³ İlk kez Trabzon-Erzurum demiryolu projesi, II. Meşrutiyet'in ilânından sonra yoğun olarak tartışılmış, hat siyasi ve ekonomik sebeplerle yapılamamıştır. Hattın yapımı Cumhuriyet'in ilanından sonra tekrar gündeme gelmiş ve inşası 10 Nisan 1924 tarihinde TBMM'de bir kanunla kabul edilmiştir.⁵⁴ Erzurum'dan Trabzon'a uzatılması düşünülen bu hattın uzunluğu 250 km. hesaplanmış, güzergâh bakımından Sivas-Erzurum demiryolunun Kelkit ve Erbaş istasyonları arasında bir noktadan ayrılmak üzere Trabzon limanına kavuşması planlanmıştır. Bu dönemde demiryolu güzergâhının Ardasa ile Trabzon arasında bulunan Eriklibel boyun noktasından Trabzon'a kadar uzanan 80 km. uzunluğundaki güzergâh etüt edilmiş, 1000

⁵³ *The Railways Gazette*, 24 Temmuz 1925: 164.

⁵⁴ Murat Küçükkuşurlu ve Ali Servet Öncü, "Trabzon-Erzurum Demiryoluna Dair Unutulan Bir Kanun", *CTAD*, Yıl 4, S. 7 (Bahar 2008), s. 115-155.

m. rakımında bulunan Eriklibel kısmında eğimin binde 20 olduğu tespit edilmiştir.⁵⁵ Çok sayıda tünel veya köprüyola ihtiyaç duyulan bu hattın ekonomik değeri maliyetinin altında kalmıştır. Hat üzerinde yapılacak üç tünelin uzunluğu 10 km. hesap edilmiş, yapılırsa ülkenin en uzun tünelleri olacağı raporlarda belirtilmiştir.⁵⁶ Güzergâh üzerinde önemli yerleşim birimleri bulunmadığından nüfus yoğunluğu az, üstelik arazinin yapısı nedeniyle dağınık yerleşmenin hâkim olduğu bu coğrafyada tarım alanlarının sınırlı oluşu, öncelikli hatlar ve siyasi nedenlerle proje gerçekleştirilememiştir. Trabzon-Erzurum demiryolu projesinin gerçekleştirilememesiyle Doğu Karadeniz bölümünde homojen yapı korunmuş ancak Trabzon-Tebriz ticaret yolu olumsuz etkilenmiştir.

Cumhuriyet döneminde gerçekleştirilemeyen önemli hatlardan biri de Afyon-Antalya Hattı'dır. Osmanlı döneminde yabancıların istemiyle yapımı gündeme gelen, Almanya'nın ağırlıklı baskısıyla gerçekleştirilemeyen bu hattın yapımı, Türkiye Cumhuriyeti için siyasal⁵⁷, ekonomik⁵⁸ ve sosyal⁵⁹ açıdan önem arz ettiğinden tekrar gündeme gelmiş, hükümet, 1933 yılında 2134 sayılı kanunla Afyon-Antalya demiryolunun

⁵⁵ Yakup Kalgay, "Yeni Demiryollarımız İçin Güzergâh Araştırmaları", **Demiryollar Dergisi**, S. 248-249-250, 1945, s.8.

⁵⁶ Y. Kalgay, "Yeni Demiryollarımız İçin Güzergâh Araştırmaları", s. 8.

⁵⁷ Afyon-Antalya hattının yapımı ile yabancıların elinde olan Aydın hattının ticaret hacmi azalacak, böylece bu hat daha az maliyetle satın alınarak ulusallaştırılıp devlet demiryollarına bağlanabilecekti.

⁵⁸ Osmanlı döneminde ihmal edilen bu yol Selçuklular döneminde Konya üzerinden İç Anadolu ile Akdeniz arasındaki önemli kervan yolu idi. K. Turan, "Afyon-Antalya Demiryolunun Ehemmiyeti" **Demiryollar Dergisi**, Ağustos 1934, S. 114, s. 359. Mersin hattından sonra Akdeniz'in Anadolu'nun iç kesimlerine uzanan ikinci limanı olması hedeflenen Antalya'ya uzanacak bir demiryolu ekonomik açıdan ülkeye önemli gelir sağlayacak ve eski kervan yolundaki yerleşmelerinde gelişmesine katkı sunacaktı. Antalya'da Akdeniz ikliminin sunduğu olumlu koşullar tarımsal faaliyetler ve ürün çeşitliliği açısından avantaj sağladığından, iç kesimlerin gıda ihtiyacı karşılanabilecek, çiftçi daha fazla üretim yapacak ve iç ticaret gelişecekti. Aynı zamanda yapılacak hat Anadolu Demiryolu üzerinden İstanbul'a bağlanacak, Antalya'daki sebze-meyve daha ucuz ve hızlı buraya ulaşacaktı.

⁵⁹ Afyon-Antalya hattı edebiyat alanına konu oluşturmuştur. Demiryollarının nefes alabildikleri deniz kıyıları, limanları ne kadar çoğalırsa yurdun bayındırlığı o kadar artmış olur diyen Falih Rıfkı Atay Antalya Yolu başlıklı yazısında "... yapılan ve yapılmak üzere olan demiryollarımızın uzunluğu Osmanlı Devleti'nin 10 yıllık parçasına düşen şoselerini değil keçi yollarını bile geçiyor. Fakat yapacağımız, hem de bu neslin yaşarken başaracağı işler o kadar çok ki... Ne kimse öğmeye ne kendi kendimize öğünmeye vakit bulabiliyoruz. Bilâkis. Türk Anadolu'nun kıyılarında, tıpkı bir tebessüm kadar güzel, toprağı müstesna bereketler kadar zengin olan (Antalya) şimdiye kadar demiryolsuz kalacak yer miydi? diye kaygılanıp kusur bizim gibi içleniyoruz. Anadolu, denizlere tutturulmuş bir yapıdır. Bu yapının denizler üstündeki belli başlı temel dayaklarından biri de (Antalya) olduğuna şüphe yoktur. Anadolu'nun ciğeri Karadeniz'deki ve Akdeniz'deki (Antalya gibi) ağızlarından teneffüs eder. Antalya da İzmir gibi Anadolu coğrafyasının sayılı vahdet unsurlarından biridir. Cumhuriyetçi Akdeniz, Cumhuriyetçi Karadeniz'e ilk selamlarını Mersinden verdi. İkinci selamını da Antalya'dan verecektir." diye belirterek demiryolu ve bu hattın ekonomik önemini edebi şekilde aktarmıştır. H. Kalgay, "Demiryolu Mecmuasının Bugün 11inci Yaşına Girmesi Münasebetiyle" **Demiryollar Mecmuası**, 1 Mart 1935, S. 121, s. 2-12.

yapılması kararını almıştır. Bu kararın alınmasından sonra Aydın demiryolunun işletmesini elinde bulunduran İngilizlere ait şirket, 1906 tarihli anlaşmayı öne sürerek bu girişimi protesto etmiş, Sütlaç-Eğridir güzergâhındaki hatla zarara uğrayacaklarını belirtmişlerdir.⁶⁰ Ancak hükümet, başka bir şirkete yapımı ve işletmesi verilmeyen Afyon-Antalya hattının anlaşmaya uygun olduğunu ifade etmiş, Afyon-Antalya demiryolunun Isparta şubesi: 16 km⁶¹; Baladız-Burdur: 24 km⁶² ve Afyon-Karakuyu:112 hatlarının yapımına 1935 yılında başlanmış, bu hattın Tınaztepe-Kocatepe-Çiyiltepe- Sandıklı-Ballık-Kazanpınar-Karakuyu hatları inşa edilmiştir.⁶³ Afyon-Karakuyu hattının varlığı Aydın demiryollarını işleten yabancı şirketi rahatsız etmiş, Cumhuriyet Türkiye'sinin demiryollarını ulusal politikanın en önemli parçalarından biri kabul etmesi ve gelirin azalacağı düşüncesiyle Aydın Demiryollarını 1935 yılında Hükümet'e satmış, böylece Aydın hattı devletleştirilmiş ve hat üzerinde bölgenin coğrafi özellikleri ve özel ekonomik koşulları dikkate alınarak uygun değişimler yapılmıştır.⁶⁴ Aydın demiryollarının alınmasının getirdiği mali yük ve coğrafi koşulların sunduğu olumsuzluklarla Afyon-Antalya hattının yapımı yavaşlamıştır. Afyon-Karakuyu hattı siyasal ve ekonomik nedenlerle hızla yapılsa da bir dizi coğrafi sorunla karşılaşılması,⁶⁵ mali yetersizliklerle birlikte ekonomik ve askeri

⁶⁰ **Demiryollar Dergisi**, "B. Çetinkaya'nın Yazısı", (Haziran- Temmuz 1935), S. 124-125, 1935, s. 175-176.

⁶¹ Isparta Şubesi; Afyon-Antalya Demiryolunun yapımı devam ederken, bu hattı Aydın Demiryoluna bağlamak amacıyla Isparta'dan başlayan, Aydın Demiryoluna Kuleönü ile Baladız istasyonları arasında bulunan Bozanönü'nde bağlanması önünde planlanan hattır. Bu hattın tamamlanmasıyla Anadolu'nun maden, fabrika ve demiryolu şehirlerinden birine dönüşen Isparta gelişmiştir. Ş. Ortak, "Cumhuriyet Türkiye'sinin Tamamlanması Gereken Bir Projesi: Afyon-Antalya Demiryolu Hattı İnşatı" s. 98-99.

⁶² Baladız-Burdur hattı: Aydın Demiryolunun Baladız İstasyonundan başlayarak, Burdur üzerinden Antalya'ya ulaşması beklenen demiryoludur. Ş.Ortak, "Cumhuriyet Türkiye'sinin Tamamlanması Gereken Bir Projesi: Afyon-Antalya Demiryolu Hattı İnşatı" s. 99.

⁶³ H. Kalgay, "Demiryolu Mecmuasının Bugün 11inci Yaşına Girmesi Münasebetiyle" , s. 4-5.

⁶⁴ H. Demirer, "Bir Cumhuriyet Yılı İçinde Türkiye Cumhuriyeti Demiryollarının Genel Durumu 1934-1935, **Demiryollar Dergisi**, (29 İlkteşrin 1935), S. 128-129, 451-460; İlhan Tekeli ve Selim İlkin, "Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu Ve Uygulaması" Bilanço, 1923-1998, **Türkiye Cumhuriyeti'nin 75. Yılına Toplu Bir Bakış Uluslararası Kongresi**, II, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1999, s. 367-368.

⁶⁵ Afyon-Antalya hattının yapımında Kocatepe'de rakım 1293 m. iken Karakuyu'nun deniz seviyesinden 1010 m.de yer almasıyla kısa mesafelerde coğrafyanın değişmesi önemli sorunlar yaratmıştır. Ayrıca Afyon'un Çiyiltepe ve Tınaztepe istasyonları arasındaki arızalı topografyada 14 m. ye varan yarmalar yapılmasına rağmen, killi formasyonların yoğun olduğu yerlerde heyelanların meydana gelmesi, toprak kaymalarını engellemek için çok sayıda tünel inşa edilmesi ihtiyacı hattın yapım maliyetini arttırmıştır H.K., "Cumhuriyet Hükümetinin Demiryol İnşa Politikası ve İlk On Yılda Ne Kadar Demiryolu Yapıldı" **Demiryollar Dergisi**, XIV, S. 164-165, 1938a, s. 926. Bütün bunlarla birlikte hükümetin Afyon-Antalya demiryolunu yerli kaynaklarla tamamlama konusundaki çabaları yetersiz kalınca hattın yapımından vazgeçilmiştir.

açından daha öncelikli olan Sivas-Erzurum gibi hatların tamamlanması gereğinin ortaya çıkması, 1935'lerden itibaren kendini hissettiren İkinci Dünya Savaşı'nın etkisi, yabancılardan satın alınan demiryolu hatlarının bakımlarına ayrılan mali kaynaklar bu hattın tamamlanmasını engellemiştir.⁶⁶ Afyon-Antalya hattına alternatif olarak Tefenni, Zivit ve Elmalı ovalarına yakın olması ve askeri önemi sebebiyle Burdur-Korkuteli hattının yapımı gündeme gelmiş ancak sermaye yetersizliği, güzergâhın geçtiği arazinin killi, çevreleyen dağların dik ve çıplak olmasının yarattığı olumsuz coğrafi koşullar sebebiyle bu proje de gerçekleşmemiştir.⁶⁷ Böylece hattın geri kalanı tamamlanamayınca Akdeniz'in batısında demiryolunun çıkış noktasını oluşturacak deniz kıyısı ile bağlantı sağlanamamıştır.⁶⁸

Cumhuriyet'in gerçekleşmeyen demiryolu projelerinden biri de Diyarbakir-Cizre ve Diyarbakir-Mardin üzerinden Irak ile bağlantı oluşturacak olan hatlardır. Çok eski ve tarihi bir şehir olan Diyarbakır'a demiryolunun gelmesiyle Doğu Anadolu'da yeni bir dönemin başlaması, sakin doğunun ilerleme ve gelişmesinde makine tekniğinin yaratıcı temposunun önemli katkı sağlaması amaçlanmıştır.⁶⁹ Ayrıca Diyarbakır doğusunda Sinan, Beşiri ve Kurtalan'a uzanacak hattın bir kolunun Dicle Vadisini takip ederek Cizre'ye buradan da Musul'a, diğer kolunun ise Kurtalan, Tatvan, Gevaş üzerinden İran'a ulaşması planlanmıştır. Böylece demiryolu ulaştığında Sinan, Beşiri ve Garzan ilçelerinde uygun tarım arazilerinde yetiştirilen ürünler Batı illerinin pazarına sunulabildiği gibi, Irak (Musul) bölgesine demiryolunun ulaşmasıyla buradaki ürünlerin Türkiye'nin Akdeniz'deki limanları aracılığıyla uluslararası pazarlarla buluşması

⁶⁶ Ş. Ortak, "Cumhuriyet Türkiye'si'nin Tamamlanması Gereken Bir Projesi: Afyon-Antalya Demiryolu Hattı İnşatı" s.103. Bu dönemde yabancı şirketlerin işletimde olan 2 296 km. demiryolu hattı satın alınarak ulusallaştırılmıştır. Satın alınan, yapılan ve yakın zamanda tamamlanması planlanan ülke demiryolu hatların toplam uzunluğu 1935 yılında 4 947 km.ye ulaşmıştır. Bu rakama yabancılar tarafından işletilen 1 550 km. uzunluğundaki Aydın ve Şark demiryolları da eklendiğinde ülkenin demiryolu uzunluğu yaklaşık 6 500 km.ye varacaktı. H. Kalgay, "Demiryolu Mecmuasının Bugün 11inci Yaşına Girmesi Münasebetiyle", s. 4.

⁶⁷ Ş.Ortak, "Cumhuriyet Türkiye'si'nin Tamamlanması Gereken Bir Projesi: Afyon-Antalya Demiryolu Hattı İnşatı" s. 100-101.

⁶⁸ Afyon-Antalya Demiryolu hattı arazinin yapısı itibariyle masraflı olsa da, bugün tamamlanırsa Antalya'daki turistlerin iç kesimlere, iç kesimlerdeki yer altı ve yerüstü kaynaklarının daha ucuz ve güvenli bir maliyetle Antalya limanına ulaştırılması, Antalya'daki sebze ve meyvenin iç kesimlere gönderilmesi sağlanacak ve Isparta-Burdur-Afyon ve Antalya şehirleri arasında nüfusun sosyo-ekonomik açıdan gelişmesi mümkün olacaktır.

⁶⁹ **Demiryollar Dergisi**, "Bayındırlık Bakanımızın Doğu İllerindeki Etüt Gezisi", (Ağustos- Eylül 1935), S. 126-127, 1935a, s. 286.

sağlanabilecekti. İran, Irak, Suriye ve Türkiye arasında kurulacak bu uluslar arası ticaret ağı ve Pazar imkânının yanında bu bölgede yaşayan Türkmen nüfusla ilişkiler sürdürülebilecekti.⁷⁰

Bütün planlamaların devamında güzergâh üzerinde coğrafi koşulların uygunluğuna yönelik etütler yapılmış ve hattın geçeceği yerlerin nüfus ve ekonomik potansiyelleri değerlendirilmiştir. Türkiye-İrak sınırında Habur Çayı kenarındaki Guvara Köyü'nün her iki ülkenin demiryollarının birleşme noktası olmasına karar verilmiş, İngiltere-Hindistan yolunda yakın gelecekte önemli uluslararası güzergâh oluşturacak bu hattın Diyarbakır-İrak arası hat uzunluğu 291 km olarak hesaplanmıştır.⁷¹ Ancak planlanan demiryolu hatlarının istenildiği şekilde gelişmemesiyle beklenen hedeflere ulaşılamamıştır. Diyarbakır hattı Kurtalan İstasyonuna kadar tamamlanmış, Dicle Vadisinin sunduğu olumsuz koşullar, teknolojik ve mali yetersizlikler demiryolunun güneye inmesine engel oluşturmuştur. Ayrıca Diyarbakır-Mardin hattının varlığı Bağdat Demiryollarının Nusaybin'e kadar işleyen yabancı şirketi gelirinin azalacağı düşüncesiyle rahatsız etmiştir. Neticede Diyarbakır üzerinden demiryoluyla Irak'la bağlantı kurulamamış, böylece Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin ve Musul-Kerkük Türk Bölgesinin sosyo-kültürel ve ekonomik açıdan daha iyi gelişebilmesi ve Türkiye'nin bölge dinamiklerinde daha etkin rol oynayabilmesi engellenmiştir.

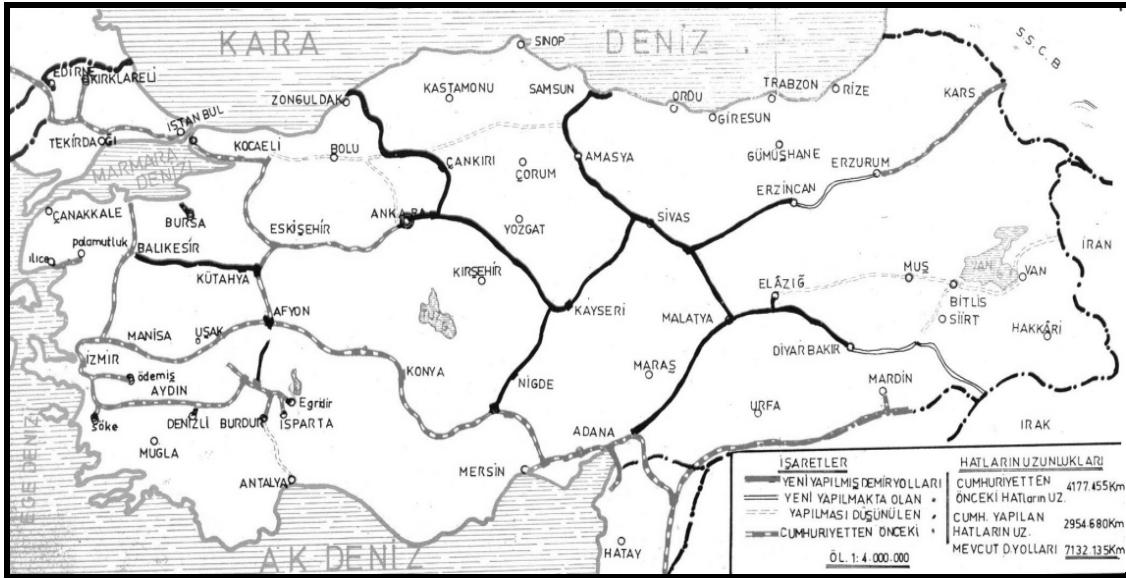
Diyarbakır üzerinden Van Gölü güneyinden Gevaş üzerinden İran'a ulaşacak hattın güzergâhından da vazgeçilmiştir. Elazığ üzerinden gelen hattın Tatvan'a kadar uzamasına, Van gölü üzerinden feribotla geçirilen vagonlar karşıda Van üzerinden İran'a geçmesine karar verilmiştir. Ancak bu hattın hayata geçirilememesi bugün dahi uluslararası yük taşımacılığında önemli olan bu güzergâhın zaman ve mali kayıpların önüne geçilmesi ve uluslararası demiryolu yük taşımacılığında güven oluşturulması açısından ihtiyaç vardır.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında ekonomik açıdan geri kalan, coğrafi şartlarının tarım arazilerini sınırlandırdığı, orman alanlarının geniş yer kapladığı Karadeniz Bölgesine

⁷⁰ Diyarbakır üzerinden demiryoluyla Mardin'e uzanacak demiryolu güneyde Bağdat hattının Nusaybin İstasyonuyla birleşecek ve Irak'la bağlantı sağlanacaktı. Diyarbakır ve Van Gölü güneyinden, İran'a uzanacak hat iki ülkenin ticari ilişkilerinin gelişmesinde önem arz ettiği gibi, Urmiye Gölü ve çevresinde yaşayan Türkmenler ile Türkiye arasında bir bağlılık oluşturulabilecekti.

⁷¹ H.K., "Diyarbakır-İrak Demiryolu" **Demiryollar Dergisi**, XIII, S. 159, 1938b, s. 625; A.R. Erem, "Cumhuriyet 15- D.D. Yolları 11 Yaşında" **Demiryollar Dergisi** (29 Birinci Teşrin 1938), S. 164-165, 1938, s. 831-840.

yönelik demiryolu projeleri gündeme gelmiştir. Bu bağlamda Adapazarı-Düzce-Bolu-Gerede-İsmet Paşa (253 km.), Arifiye-Mudurnu- Bolu-Gerede-İsmetpaşa (243 km.), Bozüyük- İnegöl- Bursa-Mudanya (182 km.), Bursa-Mustafa Kemalpaşa-Okçugöl (95 km), Somucak- Osmancık- Gümüşhacıköy-Merzifon-Amasya (265 km.) hatlarının yapımı planlanmıştır. Adapazarı-Amasya arasındaki hattın daha sonra Erzurum hattı ile birleşmesi amaçlanmış, ancak diğer demiryolu hatlarının yapımının devam etmesi ve maliyetleri, Atatürk'ün ölümüyle Türkiye'nin demiryolu devriminin ve onun yansımalarının duraklama devresine girmesiyle bu hatlar da yapılamamıştır.⁷²(Harita 5).



Harita 5: Türkiye Sınırları içinde yapılmış ve yapılması planlanan demiryolu güzergâhları (Demiryollar Dergisi, 1938:839).

SONUÇ

Bu çalışmada Osmanlı ve Genç Türkiye Cumhuriyeti'nde 1876'dan 1939'a kadar yapılması düşünülen ancak gerçekleşmeyen veya yarım kalan demiryolu projelerinin

⁷² Aslında İnönü döneminde Adapazarı -Arifiye'den ayrılarak, Bolu-Gerede-İsmetpaşa istikametiyle Irmak-Zonguldak hattı ile birleşecek olan demiryolunun; bu hattın Somucak istasyonundan tekrar doğuya doğru devam etmesi ve Merzifon-Amasya istikameti ile Kelkit Vadisi, Erbaa-Niksar-Koyulhisar istikametini takiben Kelkit yolu ile Erbaş İstasyonu arasındaki ön tütleri yapılmış, Sivas-Erzurum hattı ile birleşmesi kararı alınmış ise de yaklaşan dünya savaşı ve onun sonrasında değişen dünya düzeni ve Türkiye ulaşım politikalarında yeni yapılanmaların ve ABD etkisinin başlamasıyla demiryolu yapımı artık Cumhuriyetin temel politikalarından biri olmaktan çıkmış, yerini karayolu ulaşımı almıştır. Yakup Kalgay, "Cumhuriyetin 19 Uncu Yılında Demir Ağlarımız", **Demiryollar Dergisi**, S. 212-213-214, 1942, s. 26-27; Y.Kalgay, "Yeni Demiryollarımız İçin Güzergâh Araştırmaları", s. 7-9.

var olmasıyla bu coğrafyada yaratacağı siyasal, sosyal ve ekonomik etkiler değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Osmanlı topraklarını çok yönlü paylaşmak için birbiriyle rekabet eden yabancılar demiryolunu güçlü ve etkili bir araç olarak kullanmış, kendi istek ve ihtiyaçları doğrultusunda inşa etmişler ve Osmanlı'nın ihtiyaçları göz ardı edilmiştir. Üstelik demiryolunun merkezden ülkeye yayılmasının önüne geçilerek, yönetimin tekrar güçlenmesi engellenmiştir. Öte yandan Abdülmecit ile başlayan, özellikle II. Abdülhamit'le anılan demiryolu devletin kurtuluşunda son umutların en güçlü aracı olarak kabul edilmiş, özellikle İstanbul'u Anadolu'ya bağlayacak ve merkezi güçlendirecek çok sayıda ve dikkat çekici demiryolu projesi çizilmiştir. Ancak padişahların isteklerine bağlı çizilen demiryolu projeleri büyük ölçüde gerçekleşememiş, teknoloji ve sermayeden yoksun devlet Batı sermayesine teslim olmuş, böylece Batı emperyalizmin sınırları demiryoluyla çizilmiştir. Gerçekleşmeyen demiryolu projelerinin etkileri ise askeri ölçekte kısa sürede ortaya çıkmış, siyasal ve sosyal yaşama etkileri ise çok daha uzun ölçekte etkilerini sürdürmüştür.

Osmanlı'da gerçekleştirilemeyen en önemli projeler arasında Fırat Nehri üzerinden Basra'ya ulaşma ve Akdeniz'le demiryolu bağlantısının sağlanmasını amaçlayan Chesney Projesi; Abdülaziz Döneminde sunulan ve II. Abdülhamit Döneminde tekrar gündeme gelen İstanbul'u Basra'ya bağlamayı hedefleyen Presell Projesi; II. Abdülhamit'in Asya'yı Avrupa'ya bağlamak için istediği Cisir-i Hamidi Projesi ve son olarak bölge dinamiklerinde varlığını hissettirmek isteyen ABD tarafından sunulan Chester Projesi yer almaktadır. Batı devletlerinin Osmanlı üzerinde izlediği siyaset, değişen dünya ekonomik ve siyasal yapısı, Osmanlı'nın mali problemleri ve teknolojik yetersizlikler nedeniyle gerçekleşmeyen bu projeler: Osmanlı'nın doğuya asker ve malzeme nakliyatını engellemesi; Rusya'nın Doğu Anadolu'da siyasal ve askeri açıdan rahat etmesi; Rusya başta olmak üzere itilaf devletleri tarafından silahlandırılan Ermenilerin bölge köylerinde katliamlar yapması; sorun çıkaran Ermeniler arasında demiryolunun yokluğu nedeniyle kara araçları veya yaya olarak Osmanlı'nın güney bölgelerine göç ederken ölümlerin görülmesi; göçler, ölümler ve demiryolunun olmamasıyla Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da bugüne kadar etkileri görülen sosyal boşluklar ortaya çıkması; bölgenin maden ve tarım ürünleri limanlara taşınamaması ve sanayinin gelişmemesi gibi etkileri olmuştur.

Bölgeye ve mekâna dinamizm kazandıran Genç Türkiye Cumhuriyeti'nde demiryolları, Batı emperyalizmin gölgesinde değil, ulusal politikanın gereklilikleri doğrultusunda gerçekleşmiştir. Özellikle Atatürk Döneminde devletin vazgeçilmez politikası olarak görülen demiryolları farklı bölgeleri birbirine bağlamış, yabancı şirketlerin denetiminde olan demiryolları satın alınmış, iç kesimlerdeki tarım ve maden kaynaklarının limanlara ulaşması sağlanmış, Türk milleti ulus olma yolunda önemli ve ciddi adımlar atabilmiştir. Atatürk dönemi demiryolu projelerinin büyük bir kısmı gerçekleştirilmiş olsa da, az sayıda proje 1929 dünya ekonomik krizi, hatların ulusallaştırılmasına harcanan sermaye, nitelikli nüfusun azlığı ve teknolojik donanımlardaki yetersizlikler sebebiyle gerçekleşmemiştir.

Atatürk Döneminde en dikkat çeken demiryolu projesi ulusal düşünce ile de kısmen çakışan II. Chester Projesi'dir. Büyük ölçüde Osmanlı'ya sunulan şekliyle Türkiye Cumhuriyeti'ne ABD tarafından önerilen bu proje, Türkiye'nin Avrupa ülkeleri karşısında yalnız olmadığını göstermek ve Musul meselesinde aktif rol alabilmek amacıyla kabul edilmiş, Lozan Antlaşması'nın imzalanması ve Musul'un İngilizlere bırakılması sonrasında projeden vazgeçilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nde gerçekleştiremeyen diğer önemli projeler arasında Afyon-Antalya hattı; Trabzon-Erzurum Hattı; Adapazarı-Amasya hattı, Diyarbakır-Van ve Diyarbakır- Cizre hattı yer almaktadır. Gerçekte bir plan dâhilinde gelecekte yapılması düşünülen bu projeler Atatürk'ün ölümüyle sonlandırılmıştır. Gerçekleşmeyen veya tamamlanamayan Cumhuriyet demiryolu projeleri nedeniyle; Akdeniz'in ürünleri iç kesimlere, İç Anadolu'nun ürünleri de kıyıya ulaşamamış; Diyarbakır-Cizre arasında istenilen yerleşme alanları ve ekonomik gelişme sağlanamamış ve uzun yıllar bu bölgede ulaşım sorunları yaşanmış; Karadeniz'in büyük bir kısmı iç kesimlerle bağlantısız kalmış; istenilen reformların Doğu ve Karadeniz bölgelerine ulaşması gecikmiştir. Uluslararası ticaret geliştirilememiş, İkinci Dünya Savaşı sonrasında ise Cumhuriyet'in temel politikalarından biri olan demiryollarından büyük ölçüde vazgeçilmiştir.

KAYNAKÇA

1. BİRİNCİL KAYNAKLAR

- 26/ B/1318 (19 Kasım 1900), Cısır-i Hamidi: **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)** İstanbul, Y.A. HUS, 411/174.
- 1314 (1896/1897), Réseau fere de I asie Mineure Hazırlayan: Wilhelm von Pressel. İstanbul-Bağdat demiryolu hattı ile diğer ulaşım yollarını gösterir harita 1/500000 **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)** HRT.h, 37.
- 1331 (1915), Osmanlı Devleti'nin demir ve karayollarını gösterir harita. 1329'a (1913) kadar yapılmış, yapılmakta olan ve proje halindeki demiryolu ve karayolunu gösterir 1/3000000, **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)** HRT. h, 140.
- 1341 (1925), Anadolu'da yapılacak demiryolu ve diğer yolları gösterir harita. 1/4000000 **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**, HRT. h., 372.
- 16/ Temmuz /1856, Demiryolları; M. Stephenson'un Basra'ya kadar Demiryolu ve telgraf projesi, **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**, HR. SRF.3, 28/8.
- 14/Mart/1856, Ulaştırma: Fırat Havzası Demiryolu Projesi, Telgraf Projesi, **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**, HR. SRF.3, 27/6.
- 12/ Ocak/1855, Ulaştırma, demiryolları ve telgraf hatları: Akdeniz ve Basra Körfezi arasında ulaşım işi; Fırat vadisi boyunca bir demiryolu tesisi projesi teklifi, **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**, HR. SRF.3, 19/8.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**, Arşiv Belgelerine Göre Kafkaslar'da ve Anadolu'da Ermeni Mezalimi I 1906-1918 (Armenian Violence and Massacre in the Caucasus and Anatolia Based on Archives, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları No:91, 1995, Ankara.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**, Osmanlı Belgelerinde Ermeni-Amerikan İlişkileri (1839-1895), Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları No: 85, 2007, Ankara.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**, Osmanlı Belgelerinde Ermeniler (Armenians in Ottoman Documents), Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları No:14, 1995, Ankara.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**, Osmanlı Belgelerinde Yemen, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları No:92, 2008, Ankara.

Dönemin Basını ve Dergileri

The Railways Gazette, 14 Ağustos 1925.

The Railways Gazette, 20 Nisan 1923.

The Railways Gazette, 24 Temmuz 1925.

Conker, Orhan, "Osmanlı İmparatorluğu Zamanında Büyük Devletlerin Türkiye'de Takib Ettikleri Demiryolu Siyaseti- Almanların Türkiye'deki Emelleri" **Demiryollar Dergisi**, (1Şubat 1936), S. 132, 1936, s.601-602.

Demirel, M.F., "XII.inci Cumhuriyet Yılı Dönümünde Demiryollarımıza Genel Bir Bakış", **Demiryollar Dergisi**, 29 İlkteşrin 1935, S. 128-129,1935, s.392- 436.

- Demirer, H., "Bir Cumhuriyet Yılı İçinde Türkiye Cumhuriyeti Demiryollarının Genel Durumu 1934-1935, **Demiryollar Dergisi**, (29 İlkteşrin 1935), S. 128-129, 1935, s. 456-461.
- Demiryollar Dergisi**, B. Çetinkaya'nın Yazısı, (Haziran- Temmuz 1935), S. 124-125, 1935, s.175-178.
- Demiryollar Dergisi**, "Bayındırlık Bakanımızın Doğu İllerindeki Etüt Gezisi", (Ağustos- Eylül 1935), S. 126-127, 1935a, s. 285-287.
- Demiryollar Dergisi**, "Türkiye'de Demiryollar Tarihinin Geçirdiği Devreler" (29 Birinci Teşrin 1938), S. 164-165, 1938, s. 902-919.
- Earle, E. Meal, "Türkiye Büyük Devletler ve Bağdat Demiryollarına Dair Bir Tetkik", (Çev.: Münir Reşit), **Demiryollar Mecmuası**, 1 Nisan 1935, S. 122, s.78-84.
- Earle, E.Meal, "Türkiye, Büyük Devletler ve Bağdat Demiryolu Meselesi" (Çev.: Münir Reşit), **Demiryollar Dergisi**, 29 İlkteşrin 1935, S. 128-129, 1935a, s. 494-500.
- Erem, A. R., "Cumhuriyet 15- D.D. Yolları 11 Yaşında" **Demiryollar Dergisi** (29 Birinci Teşrin 1938), S. 164-165, 1938, s. 831-840.
- H.K., "Türkiye'de Demiryollar İnşaat Tarihinin Geçirdiği Devreler" **Demiryollar Dergisi**, XIV, S. 164-165, 1938, s. 902- 919.
- H.K., "Cumhuriyet Hükümetinin Demiryol İnşa Politikası ve İlk On Yılda Ne Kadar Demiryolu Yapıldı" **Demiryollar Dergisi**, XIV, S. 164-165, 1938a, s. 921-926.
- H.K., "Diyarbakır-İrak Demiryolu" **Demiryollar Dergisi**, XIII, S. 159, 1938b, s. 619-626.
- Kalgay, Yakup, "Cumhuriyetin 19 Uncu Yılında Demir Ağlarımız", **Demiryollar Dergisi**, S. 212-213-214, 1942, s. 23-29.
- Kalgay, Yakup, "Yeni Demiryollarımız İçin Güzergâh Araştırmaları", **Demiryollar Dergisi**, S. 248-249-250, 1945, s.7-9.
- Kalgay, H. "Demiryolu Mecmuasının Bugün 11inci Yaşına Girmesi Münasebetiyle" **Demiryollar Mecmuası** (1 Mart 1935), S. 121, 1935, s.2-12.
- Turan, K. "Afyon-Antalya Demiryolunun Ehemmiyeti" **Demiryollar Dergisi** (Ağustos 1934) S. 114, 1934, s. 359-360.
- Yaschke, Gotthard, "Türkiye Demiryollarının Tarihi Ve Önemini Bu Yabancı Nasıl Anlatıyor?" (Çev.: Ş.Boray), **Demiryollar Dergisi**, 1Şubat 1936, S. 132, s. 593-598.

İKİNCİL KAYNAKLAR

- Abarju, Faruk, **Sivas'ta İktisadî Ve Sosyal Hayata Bir Bakış (1930-1935)**, Yüksek Lisans Tezi, İnönü Üniversitesi, Malatya, 1999.
- Akbulut, Gülpınar, "Türkiye'de Demiryolu Ulaşımının Jeopolitik Önemi" **Uluslararası Demiryolu Sempozyumu (14-15-16 Aralık 2006)**, 2006, s. 26-38.
- Akbulut, Gülpınar, "Sivas Şehrinin Tarihi Coğrafyası" **Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, XXXIII, No:2, Sivas, 2009, s.212-222.
- Akbulut, Gülpınar, **Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı**, Anı Yayıncılık, Ankara, 2010.

- Amr, S. Muhammed, **The Hijaz Under Ottoman Rule 1869-1914: Ottoman Vali, The Sharif Of Mecca And The Growth Of British Influence**, Riyas University Publications, Riyad, 1978.
- ARICI, Gürol, **Railroad Development in The Republican Era**, Boğaziçi Üniversitesi Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2002.
- Armaoğlu, Fahir, **Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1991.
- Armaoğlu, Fahir, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi**, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2010.
- Aydemir, Cahit, **Türkiye’de Cumhuriyet Dönemi Demiryolu Ulaşımı ve Bu Konuda İzlenen Politikalar**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 1993.
- Ayışığı, M., **Kurtuluş Savaşı Sırasında Türkiye’ye Gelen Amerikan Heyeti**, TTK Yayınları, Ankara, 2004.
- Bayraktaroğlu, Sena, **Development Of Railways in The Ottoman Empire And Turkey**, Boğaziçi Üniversitesi Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1995.
- Can, Bülent B., **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2010.
- Denovo, J.A, “A Railroad For Turkey: The Chester Project, 1908-1913” **Business History Review**, Vol: 33, No: 3 (Autumn), 1959, s.304.
- Earle, E.Meal, **Bağdat Demiryolu Ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)**, Örgün Yayınevi, İstanbul, 2003.
- Efe, Ayla, **Eskişehir Demiryolu**, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 1998.
- Eldem, Vedat, **Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomisi**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1994.
- Engin, Vahdettin, **Rumeli Demiryolları**, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993.
- Gülsoy, Ufuk, **Hicaz Demiryolu**, Eren Matbaacılık, İstanbul, 1994.
- Güven, Sami, **1950’li Yıllarda Türk Ekonomisi Üzerine Kalkınma Reçeteleri Hiltis Raporu, Thornburg Raporu, Barker Raporu**, Ezgi Kitapevi, Bursa, 1998.
- Halaçoğlu, Yusuf, **Osmanlı İmparatorluğu’nda Menzil Teşkilatı Ve Yol Sistemi**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basılmamış Doçentlik Tezi, İstanbul, 1982.
- Halaçoğlu, Yusuf, **Fact On The Relocation Of Armenians 1914-1918**, Turkish Historical Society, Ankara, 2002.
- Kaçaznuni, O., **Taşnak Partisi’nin Yapacağı Bir Şey Yok (1923 Parti Konferansı’na Rapor)**, (Çev.: Arif Acaloğlu), Kaynak Yayınları, İstanbul, 2006.
- Kahya, Esin, “Türkiye’de İlk Demiryolları” **Bellekten**, LII, 14, S. 209-218, 1988.
- Kantarıcı, Şenol, **Ermeni Sorunu Pencereden Bakmak Ya Da Manzaranın Bütünü Gormek**, Süleyman Demirel Üniversitesi Yayınları No:54, Isparta, 2005.
- Karabulut, Yalçın, “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı”, **Türk Coğrafya Dergisi**, S. 6, İstanbul, 1997, s.163-184.
- Karaman, Fikret, **Salname-İ Vilayet-İ Sivas (Sivas, Amasya, Tokat Ve Karahisar-I Şarki) (1308/1890)**, Acar Yayınları, İstanbul, 2001.
- Karaman, L. “Hicaz Demiryolu” **Askeri Tarih Bülteni**, Genelkurmay Askeri Tarih Ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Yıl:22, Sayı:42, 1997, s.77-82.

- Karkar, Yaqup. N., **Railway Development in The Ottoman Empire**, Vantage Pres, New York, 1972.
- Kocatürk, Utkan, **Atatürk'ün Fikir Ve Düşünceleri**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1999.
- Kurmuş, Orhan, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Yordam Kitap, İstanbul, 2007.
- Küçükuğurlu, Murat ve Öncü, Ali Servet, "Trabzon-Erzurum Demiryoluna Dair Unutulan Bir Kanun", **Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi (CTAD)**, Yıl: 4, S. 7 (Bahar 2008), 2008, s.115-155.
- Küçükuğurlu, Murat ve Saylan, Gürkan F., "Şimendiferin Erzurum Yolculuğu", **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, Yıl: 15, S. 38, Erzurum, 2008, s.313-342.
- McMurray, J.S., **Distant Ties Germany, The Ottoman Empire, And The Construction Of The Baghdad Railway**, Praeger, London, 2001.
- Okur, Mehmet, "Kafkasya'dan Karadeniz'e "Büyük Ermenistan Projesi" İddialar Ve Gerçekler", **Kök Araştırmalar**, XII/2, 2010, s.13-34.
- Ortak, Şaban, "Cumhuriyet Türkiyesi'nin Tamamlanması Gereken Bir Projesi: Afyon-Antalya Demiryolu Hattı İnşatı" **Sosyal Bilimler Dergisi**, X, S. 3, 2008, s.83-116.
- Ortaylı, İlber, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003.
- Öğün, T., **Kafkas Cephesinin I. Dünya Savaşındaki Lojistik Desteği**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1999.
- Ökçün, Gündüz, "Osmanlı Meclis-İ Mebusasında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi Dergisi**, 1970, s. 15-56.
- Özey, Ramazan, "20. Yüzyıl Başlarında Sivas'ın Tarihi Coğrafyası" **Cumhuriyetin 80. Yılında Sivas Sempozyumu (15-17 Mayıs 2003) Bildirileri**, 2003, s.133-146.
- Öztürk, İlker, **Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009.
- Özyüksel, Murat, **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu Ve Bağdat Demiryolları**, Arba Yayınları, İstanbul, 1988.
- Özyüksel, Murat, **Hicaz Demiryolu**, Türkiye Ekonomik Ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, 2000.
- Quataert, Donald, "Limited Revolution: The Impact Of The Anatolian Railway On Turkish Transportation And The Provisioning Of İstanbul, 1890-1908" **Business History Review**, 51: 2, 1977, s. 139-160.
- Quataert, Donald, **The Ottoman Empire 1700-1912**, Cambridge University Press, Cambridge, 2005.
- Rathmann, Lothar, **Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi**, (Haz.: Ragıp Zarakolu), Belge Yayınları, İstanbul, 2001.
- Şişman, A., **XX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Devletinde Yabancı Devletlerin Kültürel Ve Sosyal Müesseseleri**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2006.
- Talbot, E., **Steam in Turkey (An Enthusiasts'guide To The Steam Locomotives Of Turkey)**, Oxford Publishing, England, 1981.
- Taşlıgil, Nuran, **Türkiye'nin Ulaşım Coğrafyası**, Kuşak Ofset Kitabevi, İstanbul, 1999.

- Tekeli, İlhan ve İlkin, Selim, "Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu Ve Uygulaması" *Bilanço, 1923-1998, Türkiye Cumhuriyeti'nin 75. Yılına Toplu Bir Bakış Uluslararası Kongresi*, II, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1999, s. 359-378.
- Tekeli, İlhan ve İlkin, Selim, **Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken**, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları 73, İstanbul, 2004.
- Tezel, Yahya Sezai, "I. Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist Miydi-Chester Ayrıcalığı" **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi Dergisi**, S. 25, No: 4, 1970, s. 287-288.
- Tunçdilek, Necdet, **Türkiye'de Yerleşmenin Evrimi**, İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 3367, Deniz Bilimleri Ve Coğrafya Enstitüsü Yayınları No:4, İstanbul, 1986.
- Turan, Osman, **Selçuklular Ve İslamiyet**, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 1998.
- Türkmen, Zekariya, **Musul Meselesi Askeri Yönden Çözüm Arayışları (1922-1925)**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2003.
- Ürkmez, Naim, **II. Abdülhamit'in Modernleşme Anlayışı**, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum, 2006.
- Yavuz, Bige. S, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Atatürk Yolu*, VI, No: 24 (Kasım), 2003, s.527-561.
- Yıldırım, İsmail, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2001.