

OSMANLI DÖNEMİ DEMİRYOLLARININ TARİHİ GELİŞİMİ İÇERİSİNDE SİYASİ VE İKTİSADİ SOSYAL ETKİLERİ

SOYALP TAMÇELİK*

GİRİŞ

Ülkemiz, demiryolu açısından fakir olmakla birlikte, trenlerin insanlarımız üzerinde bıraktığı etki, her zamankinden daha güçlü ve daha kalıcı olmuştur.

Demiryolu, maziyi çağrıştıran yönüyle, âdeta geçmişe kurulan bir köprü gibidir. Mevcut demiryollarımızın önemli bir kısmı Osmanlı döneminden kalması bir yana, yine o dönemde yapılmış olan birçok hat, bugün sınırlarımız içinde dahi değildir. Buna rağmen demiryolu, o yörelerle, aramızda duygusal bir köprü olmaya devam etmektedir. Demiryolu bu yönüyle sanki Hicaz'dır, Bağdat'tır, Yemen'dir, Üsküb'dür, Bosna'dır, Selanik'tir, Filibe'dir. Velhâsıl demiryolu, kaybolan değerlerimize karşın, varlığını hâlâ sürdürebilen birkaç güzel hasletimizin simgesi, Osmanlı yadigârıdır. Lâkin, kaybolan bir güzellik gibi demiryolu da son yıllarda âdeta kaderine terkedilmiştir.

Demiryolunun sosyal ve kültürel etkilerinden öte, bir de iktisadî yönü vardır ki, hiç de göz ardı edilemez. Nitekim, yakın dönem iktisadî gelişmeleri kapsamında, demiryolunun oldukça önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir.

Demiryolu ve Tekâmül Seyri:

Aslında ulaştırma, genel manada insan ya da eşyanın bir yerden diğer bir yere hareket etmesini ifade etmektedir.

*Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Araştırma Görevlisi.

Ulaştırma faaliyetlerinin gelişmesi, mesafelerin kısalması ve yeryüzünde bölgesel karakterlerin meydana gelmesinde de önemli bir role sahip olmuştur. Ulaştırma imkanları sayesinde insanlar, ihtiyaçları olan maddeleri diğer bölgelerden kolaylıkla temin edebilmişlerdir.

Günümüzde kullanılan modern ulaştırma araçlarından biri de demiryollarıdır. Demiryolu, çekilen taşıtların belli bir yönden, şaşmaması ve sürtünme direncinin azaltılması için yapılan araştırmalardan doğmuştur. Bu araştırmaların ilerlemesi sonucu, demiryolu, XIX. yüzyılın ilk yarısından itibaren, bugünkü modern anlamıyla kullanılmaya başlanmıştır. Demiryolundaki bu ilerlemeler, buharlı makinedeki gelişmelere paralel olarak yürümüştür. Bununla bir beraber buhar makinesinin icadından çok daha önce bazı maden ocaklarında raya yer verildiği görülmektedir. Maden ocağından çıkarılan ham madde, ray üzerinde hareket eden ve insanlar ya da atlar tarafından çekilen dekovillerle yüklenecekleri taşıta ulaştırılmaktaydılar. Bu şekilde ilk kullanılması 1550'lerde Fransa'daki Alsace maden ocaklarında gerçekleşmiştir. Bu dönemde raylar tahtadandı. Madeni rayların ilk kullanılmasına ise ilk defa 1776 yılında İngiltere'de Sheffield'de başlanmıştır.

Sanayi inkılabı geliştikçe, süratli ulaştırma araçlarına ihtiyaç duyulmuş, diğer yandan bu inkılabın ortaya çıkardığı makinede kullanılması hâdisesi, ulaşım için büyük imkân yaratmıştır. Bu cümleden hareketle, buhar makinesinin icadı, demir sanayiinin gelişmesine yol açmış (Deane 1988:103) ve her ikisinde sağlanan gelişmeler, modern demiryolculuğun doğmasına fırsat vermiştir.

1769 yılında Fransız Nicolas Cugnot, 1786 yılında ise İngiliz William Murdock, buhar gücünü, karayolu araçlarında kullanmayı denemişlerdir. 1801 yılında ise Richard Trevichick, buhar gücüyle çalışan lokomotifi demiryolu üzerinde denemiştir (Mossman-Mortan 1957:64). Trevichick'in lokomotifi, arkasında 10 ton demir yüklü bir vagon ve içinde 70 yolcu bulunan bir başka vagon olduğu halde Cardiff ten yola çıkarak, saatte 8 km hızla 16 km yol alabilmiştir. Aynı türden denemeleri 1811'de Blenkinsod ve 1813'de Bronton yapmışlarsa da olumlu sonuç alamamışlardır. Bu yıllarda kullanılan demir rayları, lokomotifin ağırlığı altında kolayca kırılması ve lokomotif yapımında kullanılan malzemelerin kalitesizliği ve donanım

yetersizliği, bu tür buharlı çekicilerin kullanılmasını bir süre geciktirmiştir.

Bu konudaki asıl gelişme, George Stephenson tarafından gerçekleştirilmiştir. Eskisine göre çok daha sağlam ray ve gelişmiş lokomotif yapmayı başaran Stephenson'a, Edward Pease (Fair-Williams 1959:61) adlı sanayici destek olmuştur. Bu sayede, Darlington maden ocağını Stocton limanına bağlayacak bir demiryolu hattı, Stephenson tarafından gerçekleştirilmiştir. 1825 yılında ulaşıma açılan bu hatta, Stephenson'un kendi icadı lokomotifin çektiği tren saatte 20 km hızla hareket ederek, yolculuğunu tamamlamıştır (Çadircı 1991:300).

Bu başarılı sonuç, İngiltere'de büyük ilgiyle karşılanmıştır. Çok geçmeden bu yeni taşıtın büyük önemini farkederek iş adamları, birbiri ardına Stephenson'a yeni lokomotifler ısmarlamışlardır. 1829 yılında "roket" adını verdiği, eskisinden daha süratli bir lokomotif geliştiren Stephenson'a Liverpool ile Manchester arasında demiryolu yapması teklif edilmiştir. Ancak bu konu ortaya atılınca, atlı araba sahipleri, iki şehir arasında su yoluyla ulaşım sağlayanlar ve demiryolunun üzerinden geçeceği arazi sahipleri, projeye karşı çıkmışlardır. Projenin kabul edilmesi üzerine ise çalışmaları baltalamaya başlamışlar, fakat yolun tamamlanmasını engellemeyememişlerdir. Bu şekilde modern anlamda ilk demiryolu, Liverpool-Manchester arasında 15 Eylül 1825 tarihinde faaliyete geçmiştir (Fair-Williams 1959:62).

Daha sonraki yıllarda, buharlı trenlerin işlediği demiryollarının, diğer dünya ülkelerinde de yapılmaya başlandığı görülmektedir. Fransa'da ilk demiryolu hattı 1825 yılında, St. Etienne-Lyon arasında yapılmıştır. 1835 yılında Almanya'da Nürnberg-Furth arasında, yine aynı yıl Belçika'da Brüksel-Malines arasında ilk demiryolu inşa edilmiştir. Amerika Birleşik Devletleri'nde ilk demiryolu 1830 yılında, Baltimore-Ohio arasında gerçekleştirilmiştir. Milletler arası ilk demiryolu hattı ise Belçika'nın Liege ile Almanya'nın Köln şehirleri arasında, 1835 yılında hizmete açılmıştır.

Bundan sonra demiryolu yapımında bir patlama döneminin yaşandığı görülmektedir. O kadar ki, 1825 yılında, İngiltere'de henüz demiryolunun ulaşamadığı, sadece 3 şehir kalmıştır (Deane 1988: 151-152).

Demiryolunun gelişmesi, dünyada, bölgeden bölgeye farklılıklar göstermiştir. Sanayileşmiş bölgelerdeki gelişmeler, son derece belirgindir.

Fakat maliyetinin çok yüksek olması sebebiyle, imkanları kısıtlı ülkeler, aynı hızla demiryolu inşa edememişlerdir. Bunun yanı sıra sömürge ülkeleri demiryollarının, emperyalizmin bir aracı olarak bizzat sömürgeciler tarafından yapıldığı görülmektedir. Meselâ, Hindistan’da İngiliz hükümetinin desteklediği özel şirketlerin faaliyetleri sonucu kurulan demiryolları, Hindistan pazarının en ücra köşelerine kadar İngiliz sermayesine açmıştır. İngiliz hükümeti bu yatırımların %5 kâr getirmesini de garanti etmiştir. Eğer yıllık ortalama kâr, bu oranın altına düşerse, hükümet, şirketlerin uğradığı zararı telâfi edeceğini açıklamıştır (Kurmuş 1982:8).

Demiryolunu emperyalizmin bir aracı olarak kullanmak isteyen İngiltere, her şeye rağmen, bu hâdisenin, Hindistan’daki yerli sanayinin geliştirdiğini görünce, bu gelişmeyi, karmaşık bir tarife sistemi uygulayarak köreltmıştır. Sonuçta demiryolu ile Hindistan’ın doğal kaynakları, dünya pazarına açılmış ve İngiltere’nin bu ülke için mal üreten bir konumda olması sağlanmıştır. Buna karşın Hindistan’ın kendisi için mal üreten bir memleket olması da önlenmiştir (Kurmuş 1982: 9).

Değişik amaçlarla da yapılmış olsa, demiryolu yapımı süratle yaygınlaşmıştır. Nitekim 1850 yılında 38.600 km olan dünya demiryolları uzunluğu, 1860’da 108.000 km, 1870’de 209.000 km, 1880’de 372.500 km, 1890’da ise 616.200 km’ye ulaşmıştır (“Demiryolu”, Türk Ansiklopedisi, C. XIII, s. 9). 1895 yılında Amerika’da ilk defa elektrikli tren uygulamasına geçilmesi, bu gelişmeye ayrı bir katkı sağlamıştır (Johnson-Mettre 1918: 79). Nitekim dünya demiryollarının uzunluğu 1905 yılında 860.000 km, 1913 yılında ise 1.110.000 km’ye ulaşmıştır. Bu tarihten sonra demiryolu yapımı, hızını kaybettiği görülmektedir.

Gerek ekonomik, gerekse sosyal ve kültürel alanda sahip olduğu önemli mevkiye karşın, demiryollarının yeteri kadar araştırıldığını iddia etmek oldukça zordur. Bu mevzu son yıllarda yüksek lisans ve doktora seviyesinde ele alınmaya başlanmıştır. Bu çalışmaların artmasıyla, yakın dönem sosyal ve iktisat tarihinin daha da açıklık kazanacağı bir gerçektir.

I. OSMANLI DEVLETİ'NDE İNŞA EDİLEN İLK DEMİRYOLLARI

Bilindiği gibi dünyada ilk demiryolu, 1825'lerde İngiltere'de döşenmiştir. Bir süre sonra ilk lokomotif raylar üzerinde hareket etmeye başlamıştır. Fransa'da 1832'de, Almanya'da 1835'te ilk trenler yolcu taşımaya başlamışlardır. Avrupa'da bu yeni ulaşım aracı hızla yayılırken, 1830'larda 129 kilometre olan demiryolu uzunluğu, 1850'lerde 23.400 kilometreyi bulmuştur.

Fabrikalardan sonra, sanayi devrinin en büyük simgesi olan demiryolları, Osmanlı Devleti'ne, birçok yeniliğe göre daha erken girmiştir. Daha 1830'larda demiryollarının yapımı projelendirilmiş, yapım çalışmaları ise yüzyıl ortalarında başlatılmıştır. 1914'e varıldığında, imparatorluğun Avrupa, Anadolu ve Mısır dahil Arap topraklarında döşenmiş ve işletmeye sokulmuş olan demiryollarının uzunluğu 12 bin km'yi aşmıştır. Bu demiryolları, Osmanlı Devleti'ni, Avrupa'nın ağır bastığı dünya ekonomisine daha sıkı bağlamanın yanı sıra, bir zamanlar uzak ve huzursuz olan vilâyetler üzerinde Osmanlı Devleti'nin idarî ve askerî denetimini de güçlendirmiştir.

Ama yine de, demiryollarının yapımı ve işletilmesi, Osmanlı'nın Avrupa'ya bağımlılığını daha fazla artırmıştır. Demiryollarının büyük bölümü, yabancı sermaye tarafından yapılmıştır. Osmanlı demiryollarına yapılan yatırımın % 90'ı yabancı olup, yabancı sermaye içindeki en büyük pay ise Fransa'ya aittir. Ayrıca, yapım için gereken teknolojik uzmanlık da -Osmanlı Devleti'nde henüz hiç bulunmadığından- tümüyle Avrupa'dan sağlanmıştır. Dahası, tek dikkate değer istisna olan Hicaz Demiryolu dışında, Osmanlı demiryolları, hemen hemen tamamı yabancılar tarafından işletilmiş, yönetilmiş ve denetlenmiştir. Bir başka deyişle, Osmanlı ülkesindeki demiryollarında aşağı kademelerde Osmanlı tebaası işçiler çalıştırılıyordu ama sermaye, araç, gereç ve yönetim, Avrupalılara aittir.

Osmanlı demiryollarının üçte birinde fazlası, XIX. yüzyılda fiilen Osmanlı Devleti'nden bağımsızlaşmış olan Mısır'da bulunuyordu. Bugünkü Türkiye sınırları içinde, Osmanlı demiryollarından yalnızca 4 bin km'lik bir bölüm kalmıştır. Türkiye sınırları dışında kalan Rumeli

vilâyetlerindeki Osmanlı demiryollarının uzunluğu ise bunun üçte ikisine ulaşmaktadır. Suriye vilâyetindeki demiryolları 1.600 km'yi bulurken, Irak'taki demiryolları 200 km'yi aşmıyordu.

Osmanlı Devleti'nde ilk demiryollarının projelendirme çalışmaları, 1830'lara kadar uzanır. Ancak bunların yapım tarihleri çok sonradır. İlk kez 1851'de Mısır'da başlayan yapımlar sonunda, Mısır, o dönemde çok yoğun bir demiryolu şebekesine sahip olmuştur. Ardından İngilizlerin Anadolu'da yapımını üslendiği İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba ve Haydarpaşa-İzmit hatları, kısa olmalarına rağmen o dönemde önemli yatırımlar olmuştur.

Aslında Batılılar Türkiye'yi demiryolu inşaaı için teşvik etmeye başlamışlardır. 1830 yılında başlayan bu teşvikten, bir hayli zaman müsbet bir netice çıkmamıştır. Nihayet Kırım Savaşı'nın tarihi (1854), İngilizlerin Osmanlı coğrafyasına çift mantarlı çelik rayı getirmelerine vesile ve bu tarih Türkiye şimendiferleri için bir başlangıç oldu ki, hemen bundan iki yıl sonra bir yandan Rumeli'de, bir yandan da Ege bölgesinde, demiryolu yapımı işine başlanmıştır (Ulaştırma 50 Yıl 1973: 41; Engin 1993: 31).

1. Osmanlı Devleti'nde Demiryolu Yapımının Ekonomik Temelleri:

Osmanlı Devleti'nde, ilk demiryolu yapma düşüncesine 1830'lu yıllarda rastlanılmaktadır. İlerki yıllarda bu düşüncenin gelişmesi ile, 1850'li yıllarda demiryolu inşa faaliyetlerine girişilmiştir. Demiryolu yapımının hangi ihtiyaçlardan kaynaklandığını çözümleyebilmek için, bu dönemin iktisadi yapısını kısaca değerlendirmekte fayda vardır.

XIX. yüzyıl, bir önceki asrın teknik buluşlarından faydalanarak, sanayi inkılabı alanında büyük atılımların yapıldığı bir dönemdir. Hızla kalkman Avrupa ülkeleri, özellikle İngiltere, fabrikalarına ham madde kaynakları ile orta ve uzak doğu ülkeleri, Avrupalılar için çok cazip bir alan teşkil etmekteydiler. Bu bölgelerin iktisadî ve giderek siyasî yönlerden ele geçirilmesi, buralara açılan tabî bir geçit durumunda olan Anadolu'nun ekonomik yönden elde edilmesine bağlıydı. Bu da sanayileşmiş ülkelerin, Osmanlı Devleti ile ticarî ilişkilerini geliştirmesini zorunlu kılıyordu (Pamuk 1984: 19). Böylece bu ülkeler, sanayi ürünlerine de geniş bir Pazar bulmuş

olacaklardı. Fakat Osmanlı Devleti'nin uyguladığı inhisar sistemi, Avrupa devletlerinin işini zorlaştırmaktaydı.

1834 yılında İngiltere, inhisarları kaldıracak bir anlaşmayı Osmanlı Devleti'ne kabul ettirme peşinde idi (Kütükoğlu 1974: 92). Osmanlı Devleti ise inhisarların kalkmasının getireceği mahzurların, farkında olduğundan, bunu önlemeye çalışıyordu. Fakat yine de bu yıllarda ortaya çıkan siyasi bir gelişme, devleti hayli sıkıntıya sokmuştur. Mısır valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa 1831 yılında isyan etmiş ve ayaklanma bastırılmamıştır. Çok zor durumda kalan Osmanlı Devleti, 1832 yılında Mehmet Namık Paşa'yı hususî elçi olarak İngiltere'ye gönderip yardım istemiş, fakat gerekli desteği sağlayamamıştır. Vaziyetin vahameti karşısında Rusların destek teklifi kabul edilmek zorunda kalmış ve 8 Temmuz 1833 tarihinde Hünkâr İskelesi Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma, İngiltere'nin birdenbire ilgisini çekmiştir. Basra Körfezi ve Hindistan yolunu kısaltma ve buralara hakim olma gayretleri içinde iken, Rusya'nın Boğazlara sarkması, Akdeniz dengesini İngiltere aleyhine değiştirecek nitelikte idi. Bundan dolayı İngiltere, Osmanlı Devleti üzerindeki Rus nüfuzunun artması üzerine, hem bu nüfuzu kurmak, hem de inhisarların kaldırılması arzusunu gerçekleştirebilmek amacıyla faaliyetlerini arttırmıştır.

1838 baharına gelindiğinde, Mehmet Ali Paşa'nın istiklâlini ilân edeceği söylentileri dolaşmaya başlamıştır. Osmanlı Devleti'nin yalnız kendi askerî gücüyle Mehmet Ali Paşa ile başedebilmesi zordur. Bu sebeple İngiltere'nin askerî desteğini temin etme zarureti, Osmanlı Hükümeti'nin inhisarları kaldırmama konusundaki direncini kırmış ve 16 Ağustos 1838 tarihinde İngiltere ile Balta Limanı Antlaşması imzalanmıştır (Kütükoğlu 1974: 100-104).

Bu sayede Mısır meselesi hâll edilmiş olmakla beraber, verilen ekonomik tavizlerin, Osmanlı Devleti için, kötü sonuçlar doğurduğu görülmektedir (Akşin 1987: 11 . Balta Limanı Antlaşması ve peşinden ilân edilen 3 Kasım 1839 tarihli) Tanzimat Fermanı'nı takip eden gelişmeler, Osmanlı ekonomisi üzerinde derin tesirler meydana getirmiş ve gümrük nizamlarını bütünüyle değiştirmiştir. (Kütükoğlu 1974: 117). Nitekim Avrupalıların ticaret usullerine uyum zorunluluğu karşısında yeni Ticaret Kanunnamesi uygulamaya konulmuştur.

İnhisarların kalkması ile Osmanlı pazarları, İngiliz mallarına açık hâle gelmiştir. Üstelik 1838 yılı içinde, İngiltere'den sonra Fransa'ya da aynı muafiyetler ve imtiyazlar verilmiştir. 1839-1846 yılları arasında ise diğer Avrupa ülkeleri de bu haklardan faydalanmışlardır. Bu anlaşmaların sağladığı imkanlar sonucu, iç ticaret yabancı tüccarlar ve onların ortakları olan gayrimüslim tebaa tacirlerinin eline geçmiştir. Böylece Avrupa'ya ham maddeden başka ürün satamayan Osmanlı Devleti, Avrupa'nın mamul maddelerine açık bir pazar hâline gelmiştir (Mert 1982: 68).

Artık yerli ürünlerin, ucuz Avrupa malları karşısında bir rekabet şansı kalmamıştır. Halbuki aynı yıllarda Avrupa devletleri, yüksek gümrük duvarları ile kendi sanayilerini korumaktaydılar (Önsoy 1988: 12). Kısaca bu dönemde Avrupalılarla yapılan ticaret anlaşmaları ve ticaret hukukundaki değişikliklerle, Sultan Abdülmecit dönemindeki sanayileşme girişimleri, menfi yönde etkilendiği gibi, mevcut el sanatları da çökmüştür. Kısa bir süre sonra ise ekonomik dengeler bozulmuş, dış ticaret açığı gittikçe artmıştır. Nitekim 1838 tarihli ticaret anlaşmasından 16 sene sonra, 1854 yılında Osmanlı Devleti, tarihinde ilk kez dış borçlanmaya gitmiştir.

O sırada Rusya ile Kırım Savaşı yapılmakta olduğundan, ele geçen paranın önemli bir kısmı, savaş masraflarında kullanılmıştır. Dolayısı ile ertesi yıl, yeni " bir istikraz daha yapılma ihtiyacı doğmuştur. Bundan sonra ise her malî sıkıntıda istikraz yapmak, tek çıkar yol olarak görülmüştür. Fakat alınan borçlar olumlu yatırımlarda kullanılmak yerine, çoğu memur maaşlarının ödenmesi, gibi günlük masrafların karşılanmasında kullanılmış, %5'lik bir kısmı ise saray yapımları için harcanmıştır. Bu arada ancak %14'ü yatırımlara ayrılabilmiştir ki, bunun hemen tamamına yakını demiryolları yatırımdır (Karamürsel 1940: 100). Yapılan istikrazlardan gereği gibi faydalanamamanın en önemli sebebi ise borçlanmaların çok ağır şartlarda yapılmasıdır. Zirâ Sultan Abdülmecit ve Abdülaziz dönemlerinde gerçekleştirilen istikrazlardan, devletin kasasına net olarak giren para, borçlanılan miktarın ancak %51'ni teşkil etmektedir (Effimiadis 1936: 44).

Devlet çarkını, istikraz yaparak döndürmenin sakıncaları da bir süre sonra ortaya çıkmaya başlamıştır. Nitekim ilk alınan borçtan 21 yıl sonra, 1875 yılında, ülke malî krize girerek, borçlarını ödeyemeyeceğini ilân etmiştir

(Pamuk 1984:58). Bu durum, açık bir ifade ile devletin iflası demektir. Bir süre sonra ise Düyûn-u Umumiye idaresi kurularak, Avrupa'nın mali denetimi altına girilmiştir.

İşte bu iktisadî şartların yaşandığı dönemlerde, Osmanlı Devleti, demiryolu yapımına başlamıştır. Ulaşımaya büyük kolaylıklar getiren demiryolu, devlet adamları tarafından, içinde bulunulan kötü ekonomik şartlardan kurtulma araçlarından birisi olarak görülmüştür.

2. Osmanlı Devleti'nde İlk Demiryolu Yapımı Teşebbüsleri:

İlk demiryolunun 1830 yılında İngiltere'de gerçekleştirilmesi ve süratle Avrupa ve dünyanın diğer ülkelerine yayılması, kısa bir süre sonra Osmanlı Devleti'nde de demiryolu yapılması konusunu gündeme getirmiştir. Bu dönemde İngiltere, doğu ticaretinden azamî şekilde faydalanabilmek için, Akdeniz ve Basra Körfezi üzerinden kısa zamanda Hindistan'a ulaşmayı gerçekleştirmek istiyordu. Bu amaçla ilk önce Süveyş'e kanal açılması projesi ortaya atılmış, ama İngiliz Dışişleri Bakanı Palmerston, bunun ikinci bir boğazlar meselesi teşkil edebileceğini düşünerek, bu fikri benimsememiştir. Bilâhare Hindistan'a ulaşmak için daha kısa bir yol olan Fırat Vadisi-Basra Körfezi Hattı üzerinde durulmuştur. Bu düşünce ile 1830'ların başında İngiltere, Fırat bölgesinde nakliyat yapabilmek için Osmanlı Devleti'nden izin almak peşinde idi (Kütükoğlu 1974: 76).

Bu arada İngilizler, daha 1830 Haziranında bölgede araştırma faaliyetlerine başlamışlardır. Bu tarihte Albay Chesney, Fırat Nehri yolu ile Basra Körfezi'ni tetkik etmiş ve Fırat üzerinde, buharlı gemi işleyebileceğini iddia etmiştir (Rathman 1982: 183).

İngilizlerin bu amaç ve faaliyetleri hususunda, Londra seferi Mehmet Namık Paşa, 15 Ekim 1834 tarihli bir tahrirat ile Osmanlı hükümetine bilgi vermiştir. Paşa, yazısında İngilizlerin Hindistan'a ulaşabilmek için Ümit Burnu yolu ile hemen hemen dünyanın yarısını dolaşmak zorunda kaldıklarını, bu yolculuğun gemiler için büyük tehlikeler yarattığını ve ayrıca çok uzun bir müddet gerektirdiğini belirtmekteydi. Hindistan'a en yakın ve kestirme yolun, Osmanlı toprak'larından geçtiğine işaret edilen yazıda, bu yollardan birinin Kızıldeniz ve diğerinin ise Fırat Nehri köprü ve

geçitlerinden ulaşılarak, Basra yolu olduğu hususu, yer almaktaydı. Aynı yazıda İngiliz Parlamentosu'nda, İskenderun'dan Fırat Nehri yolu ile Basra'ya gidecek biyolun yapımı için vapur ve sair gerekli hususlara şamil bir lâyihanın kabul edilmiş olduğunu bildirmiştir. Sefir, ayrıca bu teşebbüsün gerçekleşmesi hâlinde, Osmanlı ülkesine çok miktarda para gireceğini, aynı zamanda Hindistan ticaretinin ana yolu hâline getirilerek hem gümrük gelirlerinin artacağını, hem de İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne olan ihtiyacının çoğalacağını, bu vesile ile Kavalalı Mehmet Ali Paşa meselesinin de defolunabileceğini belirtmiştir.

Namık Paşa'nın bu görüşleri dikkate alınarak, İngiltere'ye gerekli müsaade verilmiş ve Albay Chesney de Fırat Nehri üzerinde, aşağı yukarı yönlerde iki gemi işleyebileceğini ispatlamak için deneme seferlerine başlamıştır. Chesney'in projesine göre Basra ile Birecik arasında nehirden geçilecek nakliyat, Birecik ile İskenderun arasında inşa edilecek demiryolu ile Akdeniz'e ulaştırılacaktır (Orhonlu-Işıksal 1963: 101).

Bu projenin gerçekleşmesi ve demiryolunun yapımına başlanması, her şeyden önce Fırat Nehri'nden yapılacak nakliyatın elverişli olmasına bağlı idi. Chesney, bu amaçla iki buharlı gemiyi İskenderun'dan parçalar halinde develere yükleyerek, Birecik'e taşıtmış ve burada monte etmiştir (Orhonlu-Işıksal 1963: 101). Fırat Nehri'nde deneme seferleri yapan bu gemilerden birisi 1836 yılında batmış, diğeri ise Basra'ya kadar gidip oradan Bağdat'a geldiği hâlde, burada tayfaları tarafından konsolosa teslim edilmek suretiyle terk edilmiştir (Kütükoğlu 1974: 78).

Bundan sonraki teşebbüsler de deneme mahiyetinde kalmış ve mesele tatbik sahasına konulamamıştır. 1850'li yıllarda Akdeniz'in Basra Körfezi'ne, kısmen nehir yolu ile bağlanması fikri tekrar gündeme gelmiştir 1856 yılında Fransızların Suveyş Kanalı'nı açma faaliyetine girişerek, Hindistan yolunda İngilizlere büyük bir rakip hâline gelmeleri, Chesney projesinin tekrar gündeme gelmesinde en önemli etken olmuştur (Özyüksel 1988: 27). Bu defaki projeye göre, demiryolu, İskenderun Körfezi'nden başlayıp Fırat üzerindeki Ca'ber Kalesi'nin bulunduğu mevkide nehri geçerek, Mezopotamya'ya ulaşacak ve oradan Dicle ile Fırat'ın kavuştukları yerde bulunup, büyük gemiler için yeteri derecede derin suyu olan Korna'ya veya İran Körfezi'ne yakın önemli bir ticaret merkezi

olan Basra'ya gelecektir. Bu hususla ilgili olarak 1857 yılında gerekli imtiyaz alınmış olmakla beraber, projenin tahakkuk ettirilmesi mümkün olmamıştır (Özyüksel 1988: 9). Bu dönemde, gerek İskenderiye-Kahire Hattı'nın hizmete girip Hindistan yolunu kısaltması, gerekse Suveyş Kanalı'nın yapılacak olması gibi sebepler, Chesney'in projesine engel olmuştur. Hattâ Chesney'in başarılı olamaması için 'Süveyş Kanalı'nın yapımına teşebbüs eden Fransız diplomat Ferdinand de Lesseps'in, bizzat engel olma faaliyetlerinde bulunduğu da ileri sürülmektedir (Akçadurak 1954: 4).

İskenderun Körfezi'ni Basra'ya bağlayacak demiryolu düşüncesi daha sonra şekil değiştirerek, XIX. yüzyıl sonlarında Haydarpaşa-Bağdat Hattı olarak Almanlar tarafından gerçekleştirilmiştir (Earle 1972: 18).

3. İskenderiye-Kahire Hattı:

İngilizlerin Hindistan yolunu kısaltma teşebbüsleri; Fırat vadisinden Basra'ya ulaşma şeklinde olduğu gibi, Akdeniz'den Kızıldeniz'e geçerek, oradan Hindistan'a varma şeklinde de uygulanmıştır. Bunun ilk planda Suveyş Kanalı'nın açılması düşünülmüşse de, daha önce belirtildiği üzere, ikinci bir boğazlar meselesi ortaya çıkarmamak için İngiltere, Kanal yapımını benimsememiştir. Daha sonra ise aynı amaca yönelik olarak, Akdeniz sahilinden Kızıldeniz'e uzananak bir demiryolu yapılması gündeme gelmiştir. Nitekim 1851 yılında, Mısır Valisi Abbas Paşa İskenderiye ile Kahire arasında bir demiryolu yapma imtiyazını İngilizlere vermiştir. Abbas Paşa'nın Osmanlı hükümetine haber vermeden giriştiği bu teşebbüs, Babıâli'nin tepkisini çekmiş ve kendisine, bu mesele için Padişah'ın iznini almak gerektiği, aksi hâlde demiryolunu yaptırmayacağı hatırlatılmıştır. Osmanlı Devleti'nin gösterdiği bu tepki, İngiltere'nin hoşuna gitmemiştir. İngiliz Dışişleri Bakanı Lord Palmerston, Londra sefiri Kostaki Efendi'ye İngiltere'nin Mısır demiryoluna çok önem verdiğini ve bu yolun mutlaka yapılması gerektiğini, aksi hâlde bu durumdan İngiltere'nin çıkarları aleyhinde bulunan Fransa, Rusya ve Avusturya'nın yararlanacağını söyleyerek, İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne olan yardımlarını, özellikle Suriye'nin kendileri sayesinde Mehmet Ali Paşa'dan kurtarıldığını hatırlatmıştır (Vahdettin 1993: 37).

Babiâli ise, demiryolu inşaatının her bakımdan tetkike muhtaç önemli işlerden olması itibarıyla, böyle bir işe teşebbüs edilmeden önce devletten, izin alınması gerektiği hususunda ısrar etmiştir. Hükûmetin bu kararlı tutumu karşısında, İstanbul'daki İngiliz sefiri Canning, Abbas Paşa'nın Babiâli'den izin almasını istemiştir. Başka çaresi kalmadığını gören Abbas Paşa, izin için İstanbul'a başvurmuş ve inşaat sırasında halkın bedava çalıştırılmaması, demiryolu için yeni vergi konulmaması ve istikraz yapılmaması gibi kayıtlarla, kendisine gerekli müsaade verilmiştir (Vahdettin 1993: 37).

Osmanlı Devleti'nin, İskenderiye-Kahire Hattı'na izin vermesi üzerine, İngiltere Londra sefiri aracılığı ile memnuniyetini bildirmiştir. Bundan sonra inşaat faaliyetlerine girişilmiş ve 211 km'lik bu hat, 5 yıllık bir çalışma sonunda, 1856 yılında tamamlanarak işletmeye açılmıştır (Splawn 1928: 218; Karal 1983: 264 C. VI). İskenderiye-Kahire Hattı, Osmanlı Devleti sınırları içinde yapılan bir demiryolu olmuştur. Ancak, inşa edildiği tarihlerde büyük bir stratejik ve ekonomik önem taşıdığı hâlde, 1869 yılında Suveyş Kanalı'nın açılarak, iki deniz arasında aktarmasız gemi nakliyatının mümkün olması ile eski önemini kaybetmiştir ("Demiryolu", Turk Ansiklopedisi, C.V, s. 16).

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, bütün dünyada önemli ve güçlü bir ulaşım aracı olmaya başlayan demiryolu, "1854 Ticaret Sözleşmeleri" ile birlikte, Batı'nın açık pazarı durumuna düşen, Osmanlı Devleti'nin de ilgisini çekmemiştir. Osmanlı aydınının, demiryolunu ekonomik ve sosyal gelişmenin bir aracı olarak görmesi bir yana bırakılırsa, bu ilginin esas nedeni başka yerlerde aramak gerekmektedir. Bilinen nedenlerle, Batı ülkelerinin ekonomik ve sosyal gelişimine ayak uyduramayan Osmanlı Devleti, son dönemlerinde yalnızca ham madde ihraç eden bir ülke durumuna gelmiştir. Diğer yandan, dünya pazarlarına ulaşması gereken ham maddelerin taşınmasında, var olan ulaşım yolları, yetersiz kalmaya başlamıştır. Bu nedenle, Osmanlı Devleti'nde işletmeye açılan ilk demiryolları, ihracat limanlarını ham madde bölgelerine bağlayan hatlar olmuşlardır.

Kısaca demiryolları yapımı ve işletmeciliği konusunda, Osmanlı Devleti'nin kendi gereksinmelerinden daha çok, yabancıların ekonomik

yararlarına ve siyasal amaçlarına bağlı olmak zorunda kaldığını söyleyebiliriz (Müderisoğlu 1981: 80; Demiryolu ve Havayolu Taşımacılığında Verimlilik 1986: 17).

4. Anadolu ve Rumeli’de İlk Demiryollarının Yapılanması:

Osmanlı Devleti’nde, demiryollarının inşası için ilk teşebbüsleri görüldüğü gibi İngilizler tarafından yapılmıştır. Bununla beraber Osmanlı Devlet adamları da, XIX. yüzyılın bu en modern ulaşım aracına karşı, kayıtsız değillerdi. Demiryollarının dünya üzerinde yaygınlaşmaya başladığı sıralarda, Osmanlı Devleti, Tanzimat dönemini idrak ediyordu. Başta padişah olmak üzere Tanzimat yöneticileri, ulaştırmanın özellikle de demiryolu yapımının gereğine inanmışlardır. Sultan Abdülmecit, odasında Liverpool-Manchester treninin muhtelif resimlerini bulunduruyor ve kendi memleketinde de böyle trenler yapılmasını arzu ettiğini etrafındakilere söylüyordu (Sertoğlu 1964: 6). Nitekim, birtakım yeniliklerle devlet güçlendirilmeye çalışırken, ülkenin çeşitli bölgelerinde demiryolu yapılması fikri de uygulanmaya çalışılmıştır.

Kırım Savaşı’ndan sonra yapılan Paris Antlaşması’nda, sözü edilen Islahat Fermanı, ülkede gerçekleştirilecek yenilikler arasında *ulaştırmaya* da yer vermiştir. Buna göre, devletin kalkındırılması hususunda Avrupa bilgi ve sermayesine müracaat edileceği, bayındırlık işleri için devletçe para ayrılacağı, memleketin servet kaynaklarını değerlendirmek ve arttırmak için ulaştırmayı daha kolay hâle getirecek yolların yapılacağı ve kanalların açılacağı belirtilmiştir.

Ferman’da sözü edilen ulaştırmayı kolaylaştıracak araçlardan en önemlisi, demiryolu idi. Fakat demiryolu yapımı büyük miktarda sermaye, emek ve teknoloji gerektiren bir iş olduğugibi, bu işi yürütecek teknik elemanlara da ihtiyaç vardır. Osmanlı Devleti ise o anda, içinde bulunduğu durum itibarı ile bunlardan hiç birine sahip değildir (Shaw 1983: 157-158). Bu sebeple, yabancı şirketlerin demiryolu yapma teklifleri değerlendirmeye alınmıştır.

Genellikle İngiliz şirketleri tarafından gerçekleştirilen ilk demiryolları, Balkanlar ve Ege’nin zengin bölgelerinde ve ticarî amaçlarla

yapılmıştır. Osmanlı Devleti ise demiryolu yapımında ticarî amaç yanında, askerî ve siyasî amaçları da göz önünde tutmuştur. Nitekim İngilizlerin yaptığı ticarî amaçlı birkaç küçük çaplı hat yanında, devletin, İstanbul ile Balkanlar ve Avrupa arasında irtibat sağlayacak büyük bir girişim olan Rumeli demiryollarının yapımına teşebbüs etmiş olması, bunun bir delilidir.

Osmanlı Devleti'nin Anadolu toprakları üzerinde yapılan ilk demiryolu, imtiyazı 1856 yılında verilen İzmir-Aydın, Rumeli toprakları üzerinde yapılan ilk demiryolu ise, imtiyazı 1857 yılında verilen Köstence-Çernavoda (Boğazköy) hattıdır. Bu arada 28 Temmuz 1858 tarihinde Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşa etmek isteyen kumpanyalar ile yapılacak mukavelelere esas olmak üzere bir şartname örneği hazırlanmıştır. Şartnamenin birinci bölümünde, demiryollarının istikametnameleri ile inşa yöntemleri, ikinci bölümde bakım ve işletilmeleri, üçüncü bölümde imtiyazın müddeti ile feshedilmesi, teminat akçesi ve garanti ile ilgili hususlar yer almakta, dördüncü bölümde tarifeler, yolcu ve eşya taşımacılığı ile ilgili şartlar, beşinci bölümde çeşitli hizmetlerle ilgili özel şartlar, altıncı bölümde ise diğer hususlar bulunmakta idi (Vahdettin, 1993: 39).

1867 yılına gelindiğinde, Avrupalı büyük devletler, yapılan yenilikleri yetersiz gördüklerini hükûmete bildirdiklerini görüyoruz. Osmanlı yönetimi bu uyarı üzerine, bayındırlık alanında daha etkili önlemler alacağını açıklamıştır. Bu sıralarda, demiryolu yapımı için önerilerde artıyordu. Özellikle İstanbul'u, Balkanlar üzerinden Viyana'ya ve Paris'e bağlama tasarısı ve önerisi, hükümetin ilgisini çekiyordu. Bu iş için 17 Nisan 1869 tarihinde Avusturyalı Banker Baron Hirsch ile bir mukavele imzalandıysa da bütünüyle uygulamaya konulamadı. 1874 yılına gelindiğinde, ancak İstanbul-Edirne Hattı (319 km) ile Edirne-Dedeoğaç Hattı (148 km) inşa edilerek işletmeye açıldı.

Hirsch'e verilen imtiyazın kötüye kullanılması, yabancı devletler arasında çekişme ve rekabete yol açması, beklenilenden çok pahalıya çıkması gibi etkenlerle, Osmanlı yönetimi, 1871 yılından başlayarak, demiryolu yapımında yabancılara imtiyaz vermekten vazgeçti. Bundan böyle olanaklar el verdiğince, devlet sermayesi ile demiryolu yapımı sürdürülecektir. Bursa-Mudanya ve Haydarpaşa İzmit hatları, Osmanlı olanaklarıyla gerçekleştirilmiştir.

Haydarpaşa'dan İzmit, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Sivas, Diyarbakır üzerinden geçerek, Bağdat'ta son bulacak hattın ilk kısmı olan Haydarpaşa-İzmit arası 99 km'lik hat, Ağustos 1873'te tamamlanmıştır. Aynı yıl Bursa-Mudanya hattının inşasına geçildiyse de uzun süre tamamlanamamıştır. Öte yandan 1874 yılında İmparatorlukta yapılan, yapılmakta olan ve yapılması tasarlanan demiryolu hatlarını gösteren bir plân hazırlanmıştır. Bu çalışma, Abdülaziz devri yönetiminin, demiryoluna verdikleri önemi, onların sorunu kavrayışlarını göstermektedir (Çadircı 1991: 301-302).

Aslında demiryolu yapımında, Osmanlı Devleti'nin ulaşım gereksinimleri yerine, yapımçı devletlerin bölgedeki ekonomik ve askerî çıkarları, doğal olarak ön plânda yer almıştır. Örneğin, 23 Eylül 1856 tarihinde ilk demiryolu yapımı için İzmir yöresinin seçimi, doğrudan İngiltere'nin çıkarlarıyla ilgilidir. Çünkü, bu yöre:

a) Nüfusu artmıştır;

b) Hem Avrupa, hem de Hindistan kolonisiyle ivedi bağlantı kurabileceği bir merkez durumundadır;

c) Osmanlı Devleti'nin ikinci büyük kenti olan İzmir, aynı zamanda küçük Asya'nın en büyük ticaret potansiyeline sahip bir merkezdir (Yavuz 1989: 1649). Yörenin bütün özelliklerinin yanısıra İngiltere'nin Osmanlı Devleti ile gittikçe gelişen ticarî ilişkileri vardır.

Diğer taraftan Mezopotamya, Arabistan ve Basra Körfezi kıyıları da İngiliz ticaretinin toplandığı bölgeleri oluşturmaktadır.

Birinci Dünya Savaşı öncesine kadar, Osmanlı Devleti'nin ticari ilişkilerinde özel bir yer tutan İngiltere, 1887 yılında Osmanlı ihracatının %61'ni karşılayan en güçlü müşterisidir (Yavuz 1989: 1642).

1875'te Süveyş ve 1878'de Kıbrıs'ı ele geçiren, Orta Doğu'ya yerleşerek Hint yollarını emniyete alan İngiltere için artık, Anadolu'da demiryolu yapımının bir anlamı kalmamıştır. Ondan boşalan yeri ise Almanya doldurmuştur.

Prince de Bülow şöyle yazmaktadır: “..Demiryollarının gelişmesi, doğal nehir ulaşımının, kanalların ve denizaşırı trafiğin dış pazarlara daha çok yaklaştırdığı Almanya, endüstrisinin gereksinimleri nedeniyle dış pazarlara açılma zorunluluğunu duymaktadır. Bağdat Demiryolu projesi

ise Akdeniz ile Basra Körfezi arasında kalan bölgeyi Alman etkinliğine açacaktır...” (Yavuz 1989: 1642). Böyle bir demiryolu politikası, Almanya'nın dış ticaretini de genişletmiştir. 1888 yılında Osmanlı Devleti'ne olan 2.5 milyon kuruşluk ihracatını, 1895 yılında 37 milyon kuruşa yükseltirken, aynı yıllarda ülkede bulunan Alman ticaret firmalarının sayısı 23'ten 216'ya ulaşmıştır. Halbuki aynı yıllarda ülkede 38 Fransız, 86 İngiliz ve 1 Rus firması bulunmaktadır. Sağladığı ekonomik çıkarların yanı sıra, Osmanlı Devleti'nde döşenecek demiryollarının stratejik açıdan sahip olduğu askerî önem, Alman Genelkurmay Başkanı ve Demiryolları Kumandanı Major Kübel'in kaleme aldığı raporunda, uzun uzadıya anlatılmaktadır.

Fransızlar da aynı gerekçelerle, Osmanlı topraklarında demiryolu yapımına talip olmuşlardır.

Küçük Asya ve Mezopotamya bölgesinin, sahip olduğu zengin maden kaynakları ve özellikle XIX. Yüzyıl ortalarından itibaren varlığı bilinen petrolün, büyük devletler arasında yarattığı rekabet de bölgede yapımı düşünülen hatların yazgısında, başlıca etken olmuştur.

1871 yılında döşenmeye başlanan Rumeli Hattı, 1883'te İstanbul'u Avrupa demiryollarına bağlamıştır. Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun, İstanbul ve İzmit arasındaki ilk bölümü, 1873'te tamamlanmıştır. 1883'te çıkarılan bir fermanla, bu hattın işletilmesi ve İzmit-Ankara Hattı'nın yapımı, Almanlara bırakılmıştır. 1893'te kurulan Anadolu Demiryolu Şirketi Osmanisi, Ankara, Kayseri, Sivas, Eskişehir, Afyon ve Konya hatlarının yapımını üstlenmiştir. Bununla birlikte 1911'de Samsun-Sivas demiryolu yapılmıştır (Temel Britannica C. V, 137).

1888'de Viyana'yı İstanbul'a bağlayan demiryolu, Osmanlı demiryolu yapımına yeni bir hız getirmiştir. Böylece büyük Anadolu-Bağdat demiryolu ve Hicaz demiryolunun yapımı başlatılmıştır. 1890-1914 yılları arasında Mısır dışındaki Osmanlı demiryollarına 5 bin km'ye yakın yeni hat eklenmiştir. 1888'de Osmanlı yönetimi, Deutsche Bank önderliğinde kurulan gruba, Anadolu Demiryolları Şirketi'ni kurma ve Haydarpaşa-Ankara Hattı'nı inşa etme imtiyazını vermiştir. 1895'te Anadolu Şirketi, Eskişehir'le Konya'yı bağlayan bir yan yol daha açmıştır.

Sultan Abdülhamit II. 6 Nisan 21890 tarihinde yayınladığı bir irade ile ülke topraklarında bulunan petrol madeninin işletilmesi ayrıcalığının, yalnız kendi emrine göre verileceğini duyurur. Bu ayrıcalık, 1903'te demiryolu yapımı işi ile birlikte, Alman firmasına verilir. Çünkü firma, döşenecek demiryolu hattının iki tarafında kalan 25'er kilometrelik saha içinde bulunan madenlerin ve petrolün işletilmesi ayrıcalığını da elde eder (Yavuz 1989: 1642).

1903'te, Bağdat demiryolunun yapımı için yeni bir imtiyaz anlaşması daha yapılmıştır. Bu hat, o günler Avrupası'ndaki diplomatik rekabet üzerinde, önemli bir rol oynamıştır.

Alman sermayesinin demiryolu yapımı sırasında yetersiz kalması karşısında, İngiliz sermayesi yardıma koşmuş, ancak, Almanların demiryolu projelerini Bağdat'tan Basra'ya uzatmak istemeleri karşısında desteklerini çekmişlerdir. Çünkü:

a) Angle-Persian Oil Company'nin tüm finansmanını kontrolü altına almıştır;

b) 1909 yılında Trablus-Bağdat-Basra demiryolu ayrıcalığını elde etmek için Fransa ile anlaşmıştır;

c) İngiliz sermayesi, Dicle üzerindeki nehir ulaşımı ve Mezopotamya petrollerinin işlenmesinde %50 sermaye katılımıyla üstünlük sağlamıştır (Yavuz 1989: 1643).

1908-1911 yıllarında Amerikan ve İtalyan sermayeler de yatırımlara girişmişlerdir. "Chester imtiyazı" diye tanınan bir grup özel yatırımcı, Amerikan hükûmetince desteklenir. Amerikalı yatırımcılar, ülkenin doğusuna doğru demiryolu döşemek isterler. Ancak, hem Alman şirketlerinin karşı çıkması, hem de Osmanlı Parlâmentosu'nun karar verememesi karşısında, projelerini terketmek zorunda kalmışlardır (Yavuz 1989: 1643).

Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte, Osmanlı topraklarında demiryolu yapım çalışmaları durmuştur.

Osmanlı Devleti, zamanında döşenen demiryolu hatlarının tümü, yabancı sermayenin güdümünde, yabancı şirketlere ihale edilerek gerçekleştirilmiştir.

Demiryolu yapımında kullanılan “kilometre güvencesi sistemi” dış borçlanmayı ve giderek ülke maliyesi üzerinde, yabancı denetiminin artması sonucunu beraberinde getirmiştir.

Kilometre güvencesi sistemi bürüt gelirler üzerine kurulmuştur. Örneğin: Devlet, bir şirkete 15.000 franklık bir kilometre güvencesi vermiş ve şirket 15.000 frankın altında bir bürüt gelir etmişse, buradaki fark devlet tarafından ödenirdi. Bu sistem nedeniyle devletin, 1900-1911 yılları arasında farklı şirketlere ödediği kilometre güvencelerinin toplamı, 7.387.706 Osmanlı akçesine ulaşmıştır. Devlet, bu yükü vergiler aracılığıyla yükümlülere dağıtırken, ödeme güçlükleri karşısında, yabancı ülkelerden yüksek faizle borç almaya yol açmıştır. Bu, ülke ekonomisinde, yabancı etkinliğin artması ve bağımlı hale gelmesine uzanmıştır.

1918’e varıldığında bu hat, Konya’dan Basra’ya kadar uzanmıştır. Anadolu demiryollarının finansman, yapım ve yönetimi üzerindeki Alman egemenliğine karşılık, Osmanlı Devleti’nin Suriye vilâyetindeki demiryollarının büyük çoğunluğu 1889 sonrasında, Osmanlı Devleti’nde Fransız yatırımlarının XIX.yüzyılın sonlarına doğru, hızlı arttığı dönemde yapılmıştır. 1914’e varıldığında, yoğunca sayılabilecek bir demiryolu şebekesi Yafa ve Kudüs’ü, Beyrut ve Şam’ı, Humus ve Trablusşam’ı, Halep ve Rayak’ı birbirine bağlamıştır. Bütün bunların en önemlisi, hiç kuşkusuz 1900’da II. Abdülhamid’in tahta çıkış yıldönümünde yapımına başlanan, Hicaz Demiryolu’ydu. Arap vilâyetleriyle İslâm’ın kutsal kentlerini başkentine daha sıkı bağlamayı ve böylece, İslâm dünyasındaki saygınlığını yükseltmeyi amaçlayan Sultan’ın başlattığı Hicaz Demiryolu’nun yapımı, Osmanlı Devleti’nin özel ve kamu kaynaklarınca finanse edilmiştir (Quataert 1985: 1630).

5. İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba Demiryolları:

Anadolu’da ilk demiryolu İzmir-Aydın arasında yapılmıştır. Bu hattın imtiyazı 23 Eylül 1856 tarihinde bir İngiliz grubuna verilmiştir. İnşaat çalışmaları 1857 yılında başlayan 130 km’lik demiryolu, daha sonra Sarayköy ve Dinar istikametinde uzatılmış ve bu arada çeşitli kollara

ayrılmıştır. Bütün hatların yapımı 1890 yılında tamamlanmıştır (Akyıldız 1987: 78 Basılmamış Yüksek Lisans Tezi).

İzmir-Aydın Demiryolu imtiyazından bir süre sonra, yine İngilizler bu defa İzmir-Kasaba (Turgutlu) Hattı'nın imtiyazını almışlardır. İmtiyaz Edward Price adındaki İngilizle 4 Temmuz 1863 tarihinde verilmiştir. "Smyrna-Cassaba Railway Company" adlı bir şirket kurularak, 1864 yılında yapım çalışmalarına başlanmıştır. 10 Ekim 1865 tarihinde Manisa'ya kadar olan 66 km'lik bölüm, 10 Ocak 1866 tarihinde ise Kasaba'ya kadar olan 27 km'lik diğer bölüm işletmeye açılmıştır (Özyüksel 1988: 12).

Bilindiği gibi Türkiye'de ilk demiryolu 1856 yılında İngilizlere verilen imtiyazla İzmir-Aydın arasında yapılmış ve sonradan 608 km'ye çıkarılan bu hattın, 130 km'lik ilk bölümü, 1866'da işletmeye açılmıştır. Toplam 700 km'yi bulan İzmir-Kasaba (Turgutlu) ve Temadisi Hattı'nın 93 km'lik bölümü de, bir başka İngiliz şirketince 1863-1866'da yapıлып işletmeye açılmıştır. 1871 yılında bir Avusturya şirketince yapımına başlanan "Şark Demiryolu'nun 336 km'lik Sirkeci-Edirne kesimi 1888'de tamamlanarak, İstanbul, Avrupa'ya demiryoluyla bağlanmıştır İstanbul'u Bağdat'a birleştirecek demiryoluna ise 4 Ağustos 1871 tarihinde başlanmış, iki yıl sonra İzmit'e ulaşılmıştır. İzmit-Ankara bağlantısı 1889'da ele alınmış, üç buçuk yılda tamamlanarak 31 Aralık 1892 tarihinde işletmeye açılmıştır. "Anadolu Demiryolu" adındaki bu şirket, 440 km'lik Eskişehir-Konya kesimini de 1893 ile 1896 arasında yapmıştır. 1903 yılında başladığı Konya-Bağdat 291 km'sini 1914'e kadar bitirebilmiş ve Birinci Dünya Savaşı sırasında sürdürülen çalışmalarla Nusaybin'e varılmıştır ("Türkiye Demiryollarının Tarihçesi ve Bugünkü Durumu" 1970: 1).

Aslında Osmanlı yöneticileri, başta Padişah olmak üzere bu yeni gelişmeyi hayranlıkla yakından izliyorlardı. Ancak gerekli teknik ve sermayeden yoksun olduklarından, kendi ülkelerinde demiryolu inşaatını başlatamıyorlardı. Devlet gelirlerinden bu iş için para ayırmak mümkün görülmediğinden, şirketler kurularak, gerekli girişimin başlatılması öngörülüyordu. Nitekim, Kırım Savaşı'ndan sonra, Avrupalı sermayedar gruplar, Osmanlı topraklarında demiryolu yapımı için imtiyaz istemeye başlamıştır. Hükûmet, Islahat Fermanı'nda Avrupa sermayesinde

yararlanacağını açıklamıştır. Bu doğrultuda istekler başlayınca, ilk borçlanmadan sonra imtiyazlar da verilmeye başlanmıştır. Şamsun-Sivas, İzmir-Uşak, Akşehir-Sivas, Erzurum-İran, İskenderun-Birecik, İstanbul-Belgrad, İstanbul-Selanik, İstanbul-Edirne hatlarının yapımı için imtiyaz verilmesi tasarlanmıştır. Ancak, bunlardan hiçbiri uygulamaya konulamamıştır.

İngiliz kumpanyalarına verilen Köstence-Çernavoda, İzmir-Aydın hattının yapımı ise başlatılmıştır. İlk hat 1860 Ekiminde tamamlanmıştır. İkincisinin yapımı 1856'da başlatılmış ve ancak Abdülaziz döneminde 1866'da tamamlanmıştır. İzmir-Aydın hattı 73 kilometre, İzmir-Kasaba hattının uzunluğu ise 93 kilometre idi. İngiliz şirketlerince döşenerek hizmete açılmışlardır. Yapımına devlet tarafından 1872 yılında başlanan Kasaba (Turgutlu)-Alaşehir demiryolu ise Mart 1875 tarihinde ulaşımaya açılmıştır (Çadircı 1991: 301).

Fakat ilginç olan bir şey var ki 1835 yılında Almanya'da ilk demiryolu hattının açılışından 21 yıl sonra, yani 23 Eylül 1856 tarihinde İzmir-Aydın demiryolu hattının açıldığını görmekteyiz (Atasoy 1987: 11; Turan 1991: 18).

Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu ayrıcalığını 1856 yılında İngiltere almıştır. "İzmir-Aydın Osmanlı Demiryolu Şirketi"nin çalışmaları sonucunda İzmir-Hindistan arasında plânlanan bu hat, 56 yılda ancak 600 kilometre ilerleyebilmiş, Aydın ve Denizli üzerinden 1912 yılında Eğridir'e varmıştır (Müderrişoğlu 1981-91). Diğer taraftan, 1860-1870 yılları arasında ayrıca İzmir-Soma, Manisa-Afyon hatları, 1871-1873 yılları arasında İstanbul-Edirne, İstanbul-Derince hatları 1869 yılında Bağdat hattının Afyon-Konya kesimi, 1886 yılında ise Mersin-Adana kesimi, 1892-1895 yılları arasında Derince-Eskişehir-Ankara ve Eskişehir-Afyon hatları, 1912 yılında Konya-Adana-Halep-Karkamış, 1917 yılında Karkamış-Nusaybin hatları tamamlanarak işletmeye açılmışlardır.

Çoğunluğu "Dar Hat" olan ve toplam 4.000 km'ye ulaşan demiryolları, I. Dünya Savaşı sırasında "Askeri Demiryolları Umum Müdürlüğü"nin denetimine verilmiş, ancak savaştan sonra demiryolları yine yabancı şirketlere bırakılmıştır.

Kurtuluş Savaşı sırasında Büyük Millet Meclisi kararı ile yönetimi “İşletme Umum Müdürlüğü” kanalıyla sağlanmıştı. Kurtuluş Savaşı’ndan sonra demiryollarının millileştirilmesi 1924 yılında çıkarılan 506 sayılı yasayla başlanmış ve “Anadolu Demiryolları”nın satın alınmasına karar verilmiştir. Bununla beraber, o yıllarda üç ayrı demiryolu kuruluşu çalışmalarını sürdürmektedir. Bu nedenle, demiryolu yapımını ve işletmesini tek elden yürütmek amacıyla, 23.05.1927 tarihinde 1042 sayılı yasayla “Devlet Demiryolları Limanları İdaresi Umumiyesi” kurulmuştur. Daha sonra, bu kuruluşun adı 8.4.1931 tarihinde Bakanlar Kurulu kararı ile “Devlet Demiryolları İşletme Umum Müdürlüğü” olmuştur.

Söz konusu kurulu, 29.7.1953 yılında çıkarılan 6186 sayılı yasayla “Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi “ (TCDD) adını alarak bir “Kamu İktisadî Devlet Teşekkülü” hâline getirilmiştir. Daha sonra çıkarılan 440 sayılı yasanın kapsamına alınan TCDD, 22.10.1983 yılında yürürlüğe giren 2929 sayılı yasayla. “Kamu İktisadî Kuruluşu” şeklini almıştır.

6. Köstence-Çernavoda (Boğazköy) hattı:

Köstence-Çernavoda arasındaki 66 km’lik bu hat, Osmanlı Devleti’nin yapılan ilk demiryoludur. Tuna üzerinde bulunan Çenavoda’dan Karadeniz sahilindeki Köstence limanına kadar uzanacak bu hat için 7 Haziran 1857 tarihinde bir mukavele müsveddesi hazırlanmıştır (Vahdettin 1993: 40). Daha sonra, 2 Eylül 1857 tarihinde asıl mukavele imzalanarak, hattın yapımı kesinleşmiştir (Vahdettin 1993: 40). İmtiyaz müddeti demiryollunun tamamen işlemeye başlayacağı tarihten itibaren 99 senedir. Kurulan şirket “Devlet-i Âliyye Karadeniz ve Tuna Demiryol Kumpanyası” adını almıştır. 99 sene sonunda hat, hiç bir bedel ödenmeden Osmanlı Hükûmeti’ne devredilecektir. Devletten ayrıca herhangi bir teminat talep edilmeyecektir.

Yapımı 1860 Eylül’ünde tamamlanan hat, 4 Ekim 1860 tarihinde işletmeye açılmıştır. Rumeli’de en evvel yapılıp işlemeye başlayan demiryolu olmasından dolayı, gerek bu, gerekse diğer yapılmakta olan ve

yapılması düşünülen yolların taliplerine şevk vermek amacıyla, şirket yöneticileri *Mecidiye Nişanları*'yla taltif edilmişlerdir (Vahdettin 1993: 40).

Köstence Demiryolu 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı sonunda Romanya sınırları dahilinde kalmıştır. 1 Aralık 1882 tarihinde Romanya Hükûmeti tarafından 1.560.000 frank mukabilinde satın alınmıştır. Sonraki yıllarda bu hat, Tuna üzerinde kurulan bir köprü vasıtasıyla Avrupa demiryolları şebekesine bağlanmıştır (Vahdettin 1993: 40).

7. Varna-Ruşçuk Hattı

Köstence-Çernavoda hattından sonra, Karadeniz kıyısındaki Varna limanı ile Tuna üzerindeki Rusçuk şehri arasında bir demiryolunun imtiyazı, yine İngilizlere verilmiştir. İngiltere'nin gerek Ege, gerekse Balkanların bu bölgedeki demiryolu yatırımlarına ağırlık vermesi, buralardaki tarımsal potansiyeli değerlendirmek amacını taşımaktadır. Bu yollar sayesinde, İngiltere'ye yapılacak hububat sevkiyatı daha ucuza gelecektir. Osmanlı Devleti ise Varna-Ruşçuk demiryolu sayesinde, İstanbul ile Avrupa arasındaki ticaretin büyüyeceğini ummaktadır (Vahdettin 1993: 40).

İnşaatı yapacak İngiliz grubu ile 1858 yılında önce bir mukavele müsveddesi hazırlanmış, esas mukavele ise 12 Şubat 1859 tarihinde imzalanmıştır. Bilâhare inşaat şirketinin arzusu üzerine Şubat 1863'te mukavele ahkâmında bir değişiklik yapılmıştır. Bundan sonra "*Rusjuk and Varna Railway Company*" adlı şirket kurulmuştur. Şirketin sermayesi, ihraç fiyatı 19.16 olan 20'şer sterlinlik 45.000 hisseden teşekkül etmiştir. İmtiyaz müddeti 99 yıldır (Vahdettin 1993: 41).

224 km uzunluğundaki Varna-Ruşçuk hattı, inşaatının bitiminden sonra ise, Berlin Antlaşması uyarınca, Bulgaristan arazisinde kalmış ve Osmanlı Devleti'nin bu hattın dolaylı olan borçlarını Bulgaristan kendi üzerine almıştır. Rusçuk-Varna Demiryolu, genellikle Avrupa'dan İstanbul'a gelip de Akdeniz yolunu tercih etmeyen yolcular tarafından kullanılmıştır. Varna'ya kadar trenle gelenler, buradan vapurla İstanbul'a geçerlerdi. 1888 yılında Avrupa hatları ile Osmanlı hatları arasında İstanbul-Edirne-

Belgrad istikametinde irtibat sağladıktan sonra, *Varna-Rusçuk hattının* önemi azalmıştır (Vahdettin 1993: 41).

Almanların Demiryolu Yatırımları ve Bağdat Hattı:

1871’de yapımına başlanan Doğu Rumeli hattının açılması ile başkent İstanbul’a ilk tren 12 Ağustos 1883 tarihinde gelmiştir. Haydarpaşa’dan Anadolu içlerine doğru yapımına başlanan demiryolu da 1873’te İzmit’evarmıştır. Almanlar, ilk olarak İzmit-Ankara demiryolunun yapımını üstlenmiştir. Böylece Ankara’ya ilk tren 1893 ocağında gelmiştir.

1898’e gelindiğinde, yabancı şirketlerce yapılan ve işletilen demiryollarının toplam uzunluğu, “440” kilometresi İngiliz, “1.020” kilometresi Alman ve “1.266” kilometresi de Fransız firmalarına ait olmak üzere “2.726” kilometreyi bulmuştur. O tarihte Eskişehir’den uzanan bir kol 1896’da Konya’ya varmıştır. onu izleyen yıllarda ise demiryolunun Bağdat’a ve Basra’ya uzatılması sorunu, yatırımcı Avrupa devletleri arasında ekonomik içerikli siyasal bir savaşıma dönüşmüştür. Uzun tartışmalar ve duraksamalardan sonra Alman *Deutsche Bank* yapım hakkını elde etmiş, ancak kesin sözleşme 1902’de yapılabilmıştır (Turan 1991: 18-19).

Bağdat Demiryolu Kumpanyası’na “99” yıllık işletme hakkı tanınırken kilometre başına “4.500” frank gelir garantisi de verilmiştir. Ayrıca demiryolunun geçeceği toprakların mülkiyeti şirkete ait olacaktır. Hattın her iki yanında “10”ar kilometrelik şerit içerisindeki yeraltı servetleri, madenler de şirketçe işletilebilecek, daha fazla arkeolojik kazılar bile yapılabilecektir. Kısacası, demiryolu sözleşmeleri yabancılara uzun süreli çok geniş ekonomik kazançlar sağlayan birer kapitülasyon anlaşması niteliği taşımışlardır.

Bu gelişmelere istinaden Almanya, Osmanlı Devleti ile ticaret hacmini gıderek artırırken, alacaklı devletler arasında da önemli bir paya sahip olmuştur. Şöyle ki 1890’dan 1910’a kadar geçen “20” yıl içinde Almanya’ya ihracatı “766.000” sterlinden, “3.203.000”e, ithalatı ise “1.970.000”den “5.778.000” sterline yükselerek, üç katı bir artış

göstermiştir. Böylece sanayici Avrupa devletlerinin Osmanlı Devleti ile olan ticaret hacmi tablosunda, önemli değişiklikler görülmüştür. İngiltere'nin 1887'de yüzde 61 payı 1910'da yüzde 35'e, Fransa'nın ki yüzde 18'den yüzde 11'e gerilerken, Almanya'nın payı yüzde 6'dan yüzde 21'e çıkmıştır. Öte yandan alacaklı devletlerin Osmanlı borçlarındaki paylarında da büyük değişiklikler olmuştur. 1881-1914 arasında Fransa'nın payı yüzde 34.3'ten, yüzde 53'e yükselirken, İngiltere'ninki yüzde 32.3'den yüzde 14'e düşmüş; Almanya'nın payı ise yüzde 7.5'ten yüzde 21'e çıkmıştır (Turan 1991: 19).

Osmanlı Devleti'nde yabancı sermaye yatırımlarından en önemlisi olan Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun yapımına önce 1888'de Deutsche Bank'ın önderliğinde kurulan bir gruba imtiyaz verilmesiyle başlanmıştır 1895'te aynı şirket, Konya'ya kadar uzattığı hattı, Eskişehir'e de bağlamıştır. Ardından 1903'te yeni bir imtiyaz alarak, üzerinde bir hayli tartışma ve siyasal çekişme olan bu demiryolunu, Bağdat'a kadar inşa kararı almıştır. Bunun yapımı ise 1914'te tamamlanmıştır.

9. Hicaz Hattı:

Öteden beri Hicaz'ın İslamiyet'in kutsal yerlerinden biri olması hasebiyle, devlet tarafından muhafazası zarurî görülmüştür. Bu maksatla II. Abdülhamid, bir taraftan hac farizesini kolaylaştırarak, İslâm âleminin sevgisini kazanmak, diğer taraftan Arabistan'ı elde tutmak için Şam'dan başlamak üzere Mekke-i Mükerrreme'ye kadar bir demiryolu inşaatını şiddetle arzu ediyordu. Bu demiryolu tamamlandıktan sonra devletin çeşitli yerlerindeki, demiryolu şebekesine bağlanacaktır (Artuk 1973: 785). Bunun için 1316 malî senesinin başında bir İrade-i Seniyye çıkarılmıştır. Hattın inşaatında en büyük zorluk, hattın hiçbir mahreci olmaması idi. Suriye dolaylarında bu maksada yarayabilecek nokta Hayfa idi.

Hayfa Demiryolu, bir İngiliz şirketi tarafından yapılmıştır. Hat, şirkette kaldıkça ve Beyrut hattı da Fransız şirketinde bulundukça, Hicaz büyük hattı, asıl hattan mahrum kalmakta idi. Bu sebepten Hayfa yolunu hükümetin satınılması lâzımdı. Nihayet akdolunan mukavele mucibince

bir senede teyide olunmak şartıyla Hayfa yolu 175 bin Osmanlı lirasına satın alınmıştır. 2 Zilkade 1319 ve 28 Kânun-i Sâni (Ocak) 1317 tarihinde, evvelce imtiyazı bir Fransız şirketine verilmiş olan Hama-Riyak Hattı, Hicaz Demiryolu'nun inşaatından dolayı zarar ve ziyana uğradı diye, Fransız şirketi, Osmanlı Devleti'nden zarar ve ziyanın tazminini istemiştir. Bununla ilgili olarak Fransız Sefiri M. Constan, işin içine girdiği dahi bilinmektedir.

Sadrazam Said Paşa, sefere verdiği cevapta, *“Hicaz hattı, Riyak hattına pek yakın olan bir mesafeden geçse idi, Fransız şirketinin zarar davası belki bir dereceye kadar nazar-ı mülahazaya alınabilirdi. Halbuki Riyak hattı ile Hicaz hattının güzergâhı arasında farklı bir mesafe vardı. Diğer taraftan şirketle akdolunan mukavelede, o havalide yakın veya uzak bir mesafe diğer bir hat inşasını menedecek her bir kayıt da yoktu”*. Bu cevap üzerine Fransız sefiri, müdahaleden vazgeçmiştir (Artuk 1973-785). O sıralarda Hicaz Demiryolu inşaatına ait muamelâtın incelenmesi hususunda İrade-i Seniyye sadır olduğundan, sadaret tarafından Hicaz Demiryolu ile meşgul olan komisyona bir tezkere yazılmıştır. Gelen cevapta şu bilgi veriliyordu: *“Kadem-i Şeriften Mizeyrib'e 70 km ve Mizeyrib'den Mekke'ye 1.727 ki Cem'an 1797 km. Kadem-i Şerif'ten Mizeyrib'e kadar yapılan 70 km. uzunluğundaki hattın toprak ameliyesi bitmiş ve bu hat üzerinde 5 km'lik mahallin rayları döşenmiştir”* (Artuk 1973: 786).

Şam-Mekke hattının uzunluğu takriben 1.800 km idi ve inşaatına üç sene evvel Şam'dan başlanmıştır. 19 Ağustos 1320 tarihinde Hicaz Demiryolu'nun Maan'a kadar olan kısmının açılış töreni yapılmıştır (Artuk 1973: 786).

Asıl Hicaz hattı, Maan mevkiinden başlamakta idi. Maan ile Hayfa arası 400 km kadardı. Maan, Akabe Körfezi'nden 124 km. içeridedir.

Demiryolu, Akabe Körfezi'ne yaklaşırken, hattın selâmeti için Taba mevkiinin işgali zarurî görülmüştür. Halbuki burası Mısır'a tâbi idi. Bu maksatla 1323 (1906) senesinde Sultan Abdülhamid, Miralay Rüştü Bey'i, kumandasındaki iki tabur asker ve bir top alay ile Akabe ve havalisinin işgaline memur etmiştir. Rüştü Bey, Akabe'ye yerleştikten sonra İngilizlerin

gönderdikleri bir bedevî kuvvetini darmadağın ederek, 15 Şubat 20 Zilhicce perşembe günü işgal etmiştir. Bu durumdan memnun olmayan İngilizler, Taba'nın 10 gün içinde tahliyesini istemişler, Akdeniz'deki donanmalarını Çanakkale'ye gönderir göndermez, Taba derhal tahliye edilmiştir (Danişmend 1953: 354).

Hicaz Demiryolu'nun inşası büyük fedakarlıklarla yapılmıştır. Padişah 50 bin lira ödeyerek listenin başında bulunmakta idi. Dindar Müslümanlardan, memur maaşlarından kesinti ve pul çıkarmak suretiyle hayli para toplanmıştır. Herkes severek bu yardıma koşmakta idi. Mısır Hidivî, Şiî olduğu hâlde İran Şahı, Hind Müslümanları ve Hindistanlı prenslerin yardımları büyük olmuştur Pasifik adalarında yaşayan Müslümanlar bile Halifenin davetine icabet ederek, mühim miktarda yardımda bulunmuşlardır (Haslib 1964: 256). Hicaz Demiryolu yapılırken, hattı bedevîlerden korumak için ufak istihkâmlar şeklinde istasyonlar da inşa edilmiştir.

Demiryolunun bütün muamelesine bakmak üzere âli bir komisyon, inşaat masarifi ve toplanacak paranın sarfi için Maliye Nezareti'nde bir iâne komisyonu kurulmuştur. Hattın inşaatında bilfiil kullanılacak olan esker ve inşaa işlerine bakmak üzere 3 Teşrini evvel (Ekim) 1317 tarihinde "İnşaaat Nezareti" adı ile nezaret kurulmuştur. Bu nezarete nâzır, muhasebeci, başmühendis ve lüzumu kadar mühendis, mülkî ve askerî memur ve kâtipler bulunmaktadır. Bu nezaretin başına Müşir Kâzım Paşa getirilmiştir.

Meşrutiyetin ilânından sonra *Hicaz Demiryolu*, İdare-i Maliye Nezareti 30 Temmuz sene 324 tarihinden Ağustos 1324 tarihine kadar Techizat-ı Askeriye Nâzırı Akif Paşa uhdesine kaldıktan sonra 1 Eylül 324 tarihinde, adı geçen Nezaret, Zihni Paşa uhdesine geçmiştir. 5 Kânunusani (Ocak) 1324 senesinde "*Hicaz Demiryolu İdare-i Maliyesi*" unvanı kaldırılarak, "*Hicaz Timuryolu Nezareti*" adı verilmiş ve Sadarete bağlanmıştır. Nâzır, Zihni Paşa idi. Zihni Paşa'nın istifası üzerine, komisyon azasından Cevad Paşa getirilmiştir 1325 senesinde Muzavene-i Maliye Kanunu gereğince Nezaret unvanı "*Müdüriyet-i Umumiyye*" tahvil olunmuştur (Artuk 1973: 787).

1325 senesinde hat, Medayin Salih'e kadar gelmiştir.

1326 senesinde ise Hicaz Demiryolu Medine-i Münevvere'ye kadar uzatılmıştır. Bir taraftan Medine-i Münevvere'yi sulayan Aynilzerka (Mavigöz) suyunun, şehrin genel ihtiyaçlarını karşılamadığı görülmüş ve aynı zamanda üzeri açık olduğundan her türlü mikrobu ihtiva edebileceği göz önünde tutularak, II. Abdülhamid tarafından, adı geçen suyun makine ile zemin sathına çıkarılarak, demir borularla şehre sevki temin edilmiştir (Artuk 1973: 787).

Büyük fedakarlıklarla yapıldığını söylediğimiz bu hatta, paraca yardımı dokunan erkek ve kadınlara verilmek üzere nikel, gümüş ve altından bir madalya ihdası düşünülmüştür.

Bir başka deyişle, 1900'de II. Abdülhamid'in tahta çıkışının yıl dönümünde yapımına başlanan *Hicaz Demiryolu*'nun değişik bir işlevi vardır. Bu bir anlamda İslâmiyet'in kutsal yerleriyle, Devlet'in başkentini birbirine bağlamak, hac ziyaretlerini kolaylaştırmak ve belli bir saygı sürdürmek amacını taşıyordu. *Hicaz Demiryolu*'nun yapımı için gerekli finansman, Osmanlı Devleti'nin özel ve kamu kaynaklarınca sağlanmıştır.

Osmanlı Devleti döneminde, bazı bölümleri dar hat olarak yapılan ve tümü yabancı şirketlerce işletilen yaklaşık 4.000 km'lik demiryolu, I. Dünya Savaşı sırasında *Hicaz hattı* ile birlikte "*Askerî Demiryolları Umum Müdürlüğü'nün*" (Türkiye'de Demiryollarının Tarihçesi ve Bugünkü Durumu" 1979: 1) yönetimine verilmiş, fakat savaşın yenilgiyle sona ermesi üzerine, yine yabancı şirketlere bırakılmıştır.

10. Rumeli Demiryolları:

Kırım Savaşı'ndan sonra ülkenin bazı bölgelerinde yapılmalar için imtiyaz verilen demiryolları arasında, İstanbul'dan Edime yolu ile Balkanları aşıp Avrupa hatlarıyla birleştirilmesi düşünülen Rumeli demiryollarının özel bir önemi vardır.

Her şeyden önce ülkede ilk defa bu derece büyük çaplı bir demiryolu yatırımına girişilmektedir. Bu teşebbüse dayanak teşkil edecek birçok sebebin mevcut olduğu da görülmektedir. Bunlardan en önemlileri, siyasi

ve askerî olanlarıdır. Tanzimat yöneticileri, başta Sultan Abdülmecit olmak üzere, Mustafa Reşit, Âli ve Fuat Paşalar, Avrupa ile siyasi bütünleşmenin gereğine kesin olarak inanıyorlardı. Devlet merkezi İstanbul'u, Avrupa'ya bağlayacak bir demiryolu hattı ise bu bütünleşmede önemli rol oynayacağına inanılıyordu. Nitekim, Âli Paşa'nın belirttiği gibi, Osmanlı Devleti, modern Avrupa devletleri arasına dahil edilmiştir. Bunun için de onlarla irtibatını daha iyi sağlaması gerekmektedir. Bu da ancak demiryolları ile olabilirdi. Bu sayede Rumeli vilâyetlerindeki sanayi ve ticaretin gelişmesine de katkıda bulunulabilirdi (Akarlı 1978: 25).

Yine bu yıllarda Balkan milletleri arasında ayaklanmalar artmış ve devlet, bu isyanları bastırmada güçlük çeker duruma düşmüştür. Çünkü Osmanlı ordusu, eski gücünde olmadığı gibi, Balkan milletleri Rusya ve Batı ülkeleri tarafından sık sık kışkırtılmakta ve ordu, zamanında bunlara müdahale edememekteydi (Karal 1983:43). Demiryolunun, bu isyanların bastırılmasında çok işe yarayacağı şüphesizdir. Bu sebeptendir ki Rusya, Osmanlı Devleti'nin Doğu'da yapacağı her türlü ulaşım yoluna (demir ve karayolu) şiddetle karşı çıkmış ve Osmanlı Devleti'ni tehdit etmiştir. Buna en çarpıcı misal Sultan II. Abdülhamid'in sözleri gösterilebilir: "*Ben, meselâ Doğu Anadolu'da küçük bir yol yaptırısam, Rusya kıyamet koparır*" (II. Dünya Savaşı Ansiklopedisi C. II, 1980: 306)

İşte, gelişmiş batı ülkeleri ile irtibata geçme ve ülkenin Avrupa topraklarında meydana gelebilecek muhtemel savaş ve isyanlar karşısında sınırlara, en kısa sürede asker gönderme ihtiyacı, Rumeli'de demiryolu yapma fikrini doğurmuştur. Bu demiryolu sayesinde Avrupa topraklarında zengin kaynaklardan istifade ederek, devlet gelirlerinin artırılması da düşünülmüştür. Fakat devlet, bu büyük teşebbüsü gerçekleştirecek malî ve teknik imkânlarla sahip olmadığından, demiryolu yabancı şirketlere ihalesi gerekmiştir. Nitekim, 1855 Ekiminde Osmanlı Hükûmeti, basın aracılığı ile Avrupa sermaye çevrelerine bir çağrıda bulunmuştur. Buna göre hükûmet, İstanbul-Belgrad arasında bir demiryolu yaptırmak istediğini, bu amaçla da Avrupa'nın tecrübe ve sermayesine ihtiyaç duyulduğunu, ilgileneceklere gerekli kolaylığın gösterileceğini duyurmuştur (Vahdettin 1993: 44).

Hükûmetin bu çağrısına cevap, Kırım Savaşı bittikten sonra, İngiliz Parlâmenteri Labro'dan gelmiştir. Labro, 22 Aralık 1856 tarihinde Sadrazam Mustafa Reşit Paşa'ya gönderdiği bir mektupta, Tuna, Karadeniz ve Akdeniz ile Rumeli'nin belli başlı şehirlerini İstanbul'a ve birbirine bağlayacak bir demiryolunun sağlayacağı avantajlardan bahsetmiştir (Vahdettin 1993: 44). Sözü geçen hat, Tuna üzerindeki Bükreş veya Silistre'den başlayarak, Ege sahilinde İnos (bugünkü Enez) veya başka elverişli bir noktaya ulaşacak, çeşitli kollarla İstanbul, Varna, Selânik, Belgrad ve Rumeli'nin belli başlı büyük şehirlerini birbirine bağlayacaktır.

Labro, bu hattın sağlayacağı avantajları izah ederken, oldukça dikkate değer gerekçeler öne sürmüştür. Buna göre Rumeli'de yapılacak demiryolu ile Osmanlı Devleti, birçok avantaja, aynı anda sahip olabilecektir. Bu avantajlar şunlardır:

10.1.a. Ticarî Avantajlar: Avusturya hükûmeti, Macaristan ve Transilvanya'ya demiryolu yapmaya karar vermiş bulunmaktadır. Bu yol Viyana ile Eflâk sınırlarını birbirine bağlayacaktır. Şimdiden Segedin'e kadar uzanan bir hat yapılmıştır. Eflak ise bu hattı Tuna kıyısındaki Bükreş'e kadar uzatma kararındadır. Moldavya da benzer bir teşebbüsü, başkenti ile bu nehir arasında gerçekleştirmektedir. Varna ile Rusçuk arasında bir demiryolu yapılması da düşünüldüğüne göre, geriye bu hat üzerindeki herhangi bir noktadan Ege Denizine kadar bir demiryolu inşası kalmaktadır.

İnos veya daha uygunu olabileceği düşünülen herhangi bir nokta, meselâ Saros Körfezi, iskele ve antrepo olarak ticarî açıdan olağanüstü avantajlar sağlayacaktır. Burasının, Rumeli'nin bütün bölgeleri ile irtibat sağlayabilecek merkezî bir durumu vardır. Yük gemileri, Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından geçmek veya Karadeniz ve Tuna'nın tehlikelerine katlanmak yerine, Ege kıyısında bir iskeleye yanaşacaklar ve mallar, buradan İstanbul'a veya Rumeli'nin içlerine demiryolu ile taşınacaktır. Böylece yükleme ve sigorta masraflarından da tasarruf edilecektir.

Rumeli'nin, Bulgaristan'ın, Eflâk ve Boğdan'ın, aynı zamanda Transilvanya ve Macaristan'ın ürünleri, bugüne kadar Karadeniz'deki

Varna ve Burgaz limanları üzerinden taşındıkları hâlde, bundan böyle yeni limandan nakledileceklerdir.

Tuna ve Ege arasındaki demiryolu hattı, Avrupa ile Türkiye, Yunanistan, Suriye, Mısır ve Hindistan arasındaki en işlek ve en kolay yol olacaktır. Vapurlar, İnos'tan İzmir'e 15 saat, Atina'ya 24 saat, Beyrut'a 72 saat ve İskenderiye'ye 94 saatte gidebileceklerdir. Böylece Londra ve Paris'in Mısır'a uzaklığı, 7 veya 8 güne inmiş olacaktır. Rahatlıkla söylenebilir ki, doğuya ve Hindistan'a giden yolcular ile posta servisleri de bu yolu takip edeceklerdir. Bahsi geçen ticarî faaliyet basit bir olay olmayıp, önemi açıkça bilinmektedir. Hattı çizilen demiryolunun, kaynakları geliştireceği şüphe götürmez bir gerçektir.

10.1.b. Mâli Avantajlar: Osmanlı Devleti'nin gelirleri artacağı gibi tarım ve ticaret de gelişecektir. Üstelik Avusturya tarafına giden veya oradan gelen mallardan, hatırı sayılır miktarda transit geçiş ücreti alınabilecektir.

10.1.c. Siyasî Avantajlar: Osmanlı Devleti'nin Avrupa ile demiryolu bağlantısını kurmasının, çok büyük siyasî önemi vardır. Eflâk ve Boğdan'ın bütün ürünleri ve ticareti Osmanlı toprakları üzerinden geçeceği için, bu beylikler menfaatleri gereği, saltanata daha çok bağlanacaklardır.

Aslında Ege üzerindeki bir limanın bulunması, Karadeniz'deki ticareti azaltacak, dolaysı ile ticarî bir filo kurduğunu bahane edip, aslında Osmanlı Devleti için tehdit unsuru bir askerî filo hazırlayabilecek, Rusya'nın amaçlarını da engelleyecektir.

Tuna ağzı, ikinci derece bir öneme sahip olacaktır. Ege Denizi kıyısında yapılacak yeni liman, yük gemileri ve bunlarla gelen kalabalığı kendine çekecektir. Bu sayede İstanbul büyük bir yükten kurtulacak, güvenliği ve sakinliği tehdit altında bulunmayacaktır.

10.1.d. Askerî Avantajlar: İstikameti belirlenen hak ve şubeler, Rumeli'nin en müstahkem ve önemli bölgelerini, Rusçuk, Silistre, Varna ve Çanakkale Boğazı'nı İstanbul'a bağlayacaktır. Böylece Asya'dan gelen

birlikler, yeni limana vararak, buradan belirlenen noktalara hızlı ve kolaylıkla sevkedilebileceklerdir. Bu sayede herhangi bir savaş ve isyan durumunda, önemli miktarda birlik ve savaş araçları, kısa zamanda Rumeli'nin savunmasını sağlayan sınırdaki bölgelere ulaşabileceklerdir.

Rumeli'de yapılacak bir demiryolunun sağlayacağı bu faydaları ve Osmanlı Devleti'nin kaynaklarının gelişmesine yapacağı olumlu etkiyi, başka hiçbir ulaşım aracının gerçekleştirmesi mümkün değildir.

Bu büyük eseri tamamlamak için, İnos'ta veya Ege Denizi kıyısında seçilecek herhangi bir noktada, yeni bir şehir kurmak gerekecektir. Burası demiryolu sayesinde kısa zaman sonra Osmanlı ülkesinin Liverpool'u ve Marsilya'sı olacaktır. Birkaç yıl içinde ticaret ve doğu - batı arasındaki doğrudan bağlantı sebebi ile burada kalabalık bir nüfus oluşacaktır.

Labro, bu gerekçeleri sıraladıktan sonra Sadrazam'dan hattın yapımı için kendisine imtiyaz verilmesini talep etmiştir.

Labro'nun saydığı avantajlar bir hayli dikkate değer olup, teşebbüsün cazibesini de artırmıştır. Zaten Babiâli de bir an evvel yolun inşasına taraftır. Böyle olunca *Labro*'nun teklifleri, genel bir tasvip görmüş ve 23 Ocak 1857 tarihinde kendisi ile bir mukavele imzalanmıştır.

Mukavele gereğince Osmanlı Devleti, İstanbul'dan Edirne ve Şumnu yoluyla Rusçuk'a ve yine Edirne'den Ege Denizi kıyısında bulunan İnos'a veyahut o civarda bulunan diğer bir yere kadar demiryolu inşasını, 99 senelik bir imtiyaz dönemi için *Labro*'nun kumpanyasına vermiştir (Vahdettin 1993: 46).

Başarıyla sonuçlanmayan iki teşebbüse rağmen, Rumeli kıtasında, demiryolu yapımından vazgeçilmemiştir. Sadrazam Âli Paşa, bu meseleyi devletin istikbali olarak görmekte ve Avrupa ile demiryolu bağlantısının kurulması gerektiğine, kesinlikle inanmaktadır. Dolayısı ile bu defa Belçikalı *Van der Elst* kardeşler ve ortaklarına, Rumeli demiryolları imtiyazı verilmiştir.

Taraflar arasında 31 Mart 1868 tarihinde bir mukavele imzalanmıştır (Vahdettin 1993: 47). Birtakım demiryollarının inşa edilmesi ve işletilmesi için *Van der Elst* kardeşler ve ortaklarına, 99 sene müddetle imtiyaz verilmiştir. Yine aynı tarihte taraflar arasında yapılan bir başka mukavele

ile demiryolunun geçeceği bölgelerdeki orman, maden ve taş ocaklarının işletilmesi de, adı geçen kimselere bırakılmıştır (Vahdettin 1993: 48).

Van der Elst ve kumpanyası, mukavelede ağır şartları yerine getiremeyince, Nafia Nazırı Davut Paşa tarafından imtiyazı sona erdirilmiştir.

Rumeli demiryolları imtiyazının *Van der Elst* kardeşlerden alınarak *Baron Hirsch*'e verilmesi, son derece ilginç safhaları olan ve devletin göz göre göre büyük zararlara uğratıldığı, birtakım olaylar dizisi hâline gelmiştir.

Van der Elst kumpanyasının, demiryolu yapma taahhüdü yerine getiremeyeceğinin anlaşıldığı 1868 yılının son aylarında, Osmanlı Devleti yeni arayışlar içine girmiştir. Bu sırada, Kırım Savaşı'ndan sonra toparlanma çalışmalarına devam eden Rusya, Osmanlı Devleti ile yeni bir mücadeleye hazırlanmakta, bu amaçla da güneyindeki stratejik ana yollarını tamamlamaya çalışmaktadır. Bu durum, Osmanlı Devleti'ni tedirgin etmekte ve Rumeli demiryollarının bir an önce yapılmasındaki zarureti arttırmıştır (Vahdettin 1993: 49).

Osmanlı Devleti'nin muhtemel bir Rus saldırısından korunabilmek için Rumeli demiryollarını yapma teşebbüslerine, Rusya karşı çıkmaktadır. Rusya'ya göre, Osmanlı Devleti, modern ulaşım araçlarından yoksun kaldığı sürece, ordusu da geniş imparatorluk arazisinde hareketsiz kalacak ve bu sayede, Babiâli sürekli etki altında bulundurulabilecektir. Buna karşılık Rumeli Demiryolu hattı gerçekleşirse, Osmanlı Devleti'nin Balkanlardaki nüfuzu artacağı gibi, muhtemel Rus saldırısını da güçleştirecektir (Vahdettin 1993: 49).

Avrupa devletleri ise projeyi desteklemekte idi. Onlara göre, Rumeli demiryolları, devletin savunma gücünü arttıracak ve istilâci devletle, tehdit altında bulunan devletin karşılıklı şanslarını eşitleyecektir. Aynı zamanda coğrafi şartları gereği, Hindistan-Avrupa yolu üzerinde bir aracı durumunda bulunan Osmanlı ülkesinin, ekonomik çıkarlarını da çoğaltacaktır.

Rumeli demiryollarına, en fazla taraftar olan ülke ise Avusturya'dır. Avusturya, 1866 yılında Sadova'da Prusya karşısında uğradığı yenilgi üzerine, Batı'dan ümitlerini keserek, geleceğini Balkanlarda aramaya

başlamış ve aynı emelleri besleyen Rusya ile çatışmaları şiddetlenmiştir. Avusturya artık Batı'daki eski rakibiyle bağdaşıp, arkasını Cermen âlemine dayayarak, Sırbistan'ı vesaye altına almayı ve oradan Selânik'e inmeyi tasarlamaktadır. Bu hedefine ulaşmada, Rumeli demiryolları önemli bir araç olabilecektir. Kendi hatları ile irtibata geçecek bu demiryolu sayesinde Avusturya, Balkanlara, Selânik'e ve giderek Yakın Doğu'ya büyük kolaylıkla inebileceğini düşünmektedir (Vahdettin 1993: 50).

Ülkeler, bu hesaplar içinde iken Rumeli demiryolları için girişilen üç teşebbüs de başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Bu arada inşaatın Devlet tarafından yapılması da düşünülmüştür. Fakat bazı engellerden dolayı, Devletin böyle bir teşebbüse girebilmesi mümkün görülmemiştir. Bu engellerden biri, muhtaç olunan teknik elemanların yokluğu, diğeri ve daha önemlisi ise maliyenin içinde bulunduğu durumun vahametidir. 1869 yılı bütçesinde 3.000.000 lira açık ve 5.000.000 lira dalgalı borç görünmekte ve bununla birlikte tek çare olarak yine istikraza başvurulmaktadır (Yeniay 1964: 42).

Bu durumda, yine büyük bir kumpanya bularak, imtiyazı ona vermekten başka çare de yok gibidir. Eğer bu kumpanya, Avusturya ve Fransa tarafından desteklenecek olursa, Rusya'nın muhalefeti de engellenebilecektir.

Fakat, bu çapta büyük bir teşebbüse girişecek kumpanyanın ehliyetli ve kudretli olması gerekmektedir. Böyle bir şirketin bulunması için İstanbul'dan yapılan temaslar yetersiz kalınca, 19 Aralık 1868 tarihinde, Nafia Nazırı Davut Paşa'nın Avrupa'ya gönderilmesine karar verilmiştir. Aslında Davut Paşa, Avrupa'ya uygun bir müteşebbis aramak için gitmiştir.

İlk olarak Viyana'ya giden Davut Paşa, orada büyük bir hüsnü kabul görmesine rağmen, işi üstlenecek birine rastlayamamıştır. Viyana'dan Paris'e geçen Davut Paşa, Belçikalı eşi dolayısı ile Brüksel bankerleri arasında yer alan Baron Maurice de Hirsch ile temas kurmuştur. Aslen bir Macar Yahudi olan Baron Hirsch, bu derece zor bir işi yüklenmek için fazla gözü pek sayılırdı. Çünkü bu sırada kasası boş ve malî itibari ise düşüktür (Vahdettin 1993: 50).

Aslen Yahudi *Baron Hirsch* ile aslen Ermeni Davut Paşa arasında 1869 yılının şubat ve mart aylarında yapılan görüşmelerde, *Baron Hirsch* büyük iddialarla göreve talip olmuş, inşaat için gerekli sermayeyi dahi kendisinin temin edeceğini taahhüt etmiştir. Doğrusu öne sürdüğü teklifler, ilk bakışta cazip gibi görünmektedir. Nitekim görüşmeler sonunda, Nafia Nazırı Davut Paşa, Rumeli’de demiryolu inşaa etmek üzere 17 Nisan 1869 tarihinde *Baron Hirsch*’le bir mukavele imzalamıştır. Paşa aynı gün, inşaat bitince hattı işletmek üzere, meşhur banker *Rothschild*’in sahibi olduğu Avusturya Güney Demiryolları Şirketi (Lombar) adına hareket eden *Paulin Talabot* ile ayrı bir mukavele düzenlemiştir. Yine aynı tarihte *Baron Hirsch* ile *Paulin Talabot* arasında bir mukavele imzalanmıştır. Bilâre Davut Paşa, Osmanlı Devleti tarafından kabul edilmeleri şart olan mukaveleleri beraberinde İstanbul’a götürmüştür.

Adı geçen demiryollarının yapımı için sermaye gerektiğinden Osmanlı Devleti, hemen hemen tamamını dış borçlanma yolu ile tedarik etmeye çalışmıştır (Armaoğlu 1989: 287; Refii 1940: 283). Ayrıca bir örnekle vurgulamak gerekirse, 1854 - 1875 yılları arasında Osmanlı Devleti’nin yapmış olduğu dış borçlanmanın %14’ü, yatırımlar için harcanmıştır ki, bunun hemen hemen tamamına yakını, demiryolu inşasında kullanılmıştır.

Rumeli Demiryolları inşa edilirken Osmanlı Devleti, ekonomik amaç yanında, askerî ve siyasî kaygılarla da hareket etmiştir. Hatta bu son ikisi, çoğu zaman ekonomik kaygıların önüne çıkmıştır. Kırım Savaşı’ndan sonra Avrupa ile bütünleşmenin gereğine ve bu sayede Rus tehlikesinin de dizginlenebileceğine inanan devlet adamları, Rumeli demiryollarının yapılmasına fazlasıyla ehemmiyet vermişlerdir.

Rumeli Demiryolları adı, 1869-1875 yılları arasında Baron Hirsch tarafından inşa edilmiş olan hatlar için kullanılmıştır. Dolayısı ile çalışmamızın odak noktasını bu hatlar oluşturmaktadır. Bunun dışında Osmanlı Devleti’nin Avrupa toprakları üzerinde, değişik zamanlarda değişik şirketler tarafından gerçekleştirilmiş Köstence-Çernavoda, Varna-Ruşçuk, Selânik-İstanbul iltisak ve Selânik-Manastır hatları mevcuttur. Bu hatlar, isimlerinden de anlaşılacağı üzere, Rumeli demiryollarından ayrıdır ve hepsi başlı başına bir çalışma mevzu olabilirler.

10.2. Savaş Döneminde Rumeli Demiryolları

Rumeli demiryollarının inşası ile ilgili olarak *Baron Hirsch*'le yapılan 17 Nisan 1869 tarihli mukaveleyi incelemekle görevli komisyon, 1869 Mayıs'ında bir değişiklik teklifini, Meclis-i Vükelâ'ya sunmuştur. Buna göre, Edirne-Dedeağaç hattının gerekliliğinin tartışılabileceği, ama giden Selânik'ten Bosna'ya giden hattın mümkün olduğu kadar kısa sürede bitirilmesi ve hattâ, bunun için ikramiye bile vaat edilmesi vugulanmıştır. Komisyon'da raporundan da anlaşıldığı gibi Rumeli demiryollarının yapılması düşünülürken, askerî ve siyasî kaygılar ön plâna gelmiştir. Selânik'ten Bosna'ya gidecek hattın, bir an evvel yapılması için özel gayret gösterilmesi tavsiye edilirken, bu bölgede sık sık rastlanan isyanların, süratle bastırılmasında demiryolunun sağlayacağı faydalar düşünülmüştür. Anadolu'dan vapurlarla Selânik'e gelecek askerî birlikler, buradan tren ile süratli bir şekilde isyan mıntıkasına veya savaş bölgesine gönderilebileceklerdi.

1875 yılında Bosna-Hersek ve Bulgar isyanlarıyla başlayıp daha sonra Sırp ve Rus savaşlarına dönüşen bir dizi askerî harekât sırasında, henüz yeni yapılmış olan Rumeli demiryolları, askerî harekâta uygun bir şekilde hazır olmamakla beraber, yine de belirli bir fayda sağlamıştır. Bununla beraber demiryolu hattının savaş bölgesine kadar ulaşamadığı durumlarda, son istasyondan itibaren yine eski usûle dönülerek, kağnılar ile asker ve malzeme taşınmıştır (Vahdettin 1993:179).

Özellikle Bulgar isyanı, geniş çaplı ve ciddi bir ayaklanma olup, Bulgaristan Sırp ordusuyla ortak bir harekâta girişmeleri hâlinde, büyük tehlike arzedebilecektir. Fakat İstanbul-Filibe hattı sayesinde, bu isyan çabuk önlenmiştir. Ferik Adil Paşa komutasında, demiryolu ile Filibe'ye gönderilen 5-6 tabur asker, bir batarya top duruma hâkim olarak, bölgedeki Müslümanların emniyetini de sağlamıştır.

1877-78 Osmanlı Rus Savaşı sırasında ise Rusların ilk plânda Varna-Ruşçuk hattını ele geçirmek üzere hareket etmeleri de bölgedeki demiryollarının askerî önemini göstermekte idi. Fakat, *Rumeli Demiryolları hattının* Tuna'ya kadar uzanmaması, Osmanlı Devleti için

bir handikap oluşturmuştur. Eğer Tuna ile demiryolu bağlantısı kurabilmiş olsaydı, belki de Ruslar karşısında mağlubiyete uğranılmayacaktı. Ama çok önemli bir askerî üs olan Şumnu ile Rumeli demiryollarının son istasyonu, Yanbolu arasında bağlantının olmaması, Osmanlı ordusunu önemli bir avantajdan mahrum bırakmıştır. Eğer İstanbul'dan Tuna önlerine, sürekli asker yığılabilsen, savaşın gidişatı değişebilirdi (Vahdettin 1993: 179).

Bununla beraber mevcut demiryollarının, savaşın gidişatını olumlu yönde etkilediği anlar olmuştur. Rusların başarısının sürdüğü bir sırada, ordusu ile Hersek'te bulunan Süleyman Paşa, savaş mahalline hareket emrini almıştır.

Rumeli demiryollarında yapılan askerî nakliyat yanında, gerek savaş gerekse bitiminde önemli bir başka nakliyat hâdisesi daha yaşanmıştır. Bu hâdis, Rus ve Bulgar zulmünden kaçmak isteyen 100.000'lerce Türkün, doğup büyüdükleri toprakları ve mal varlıklarını bırakarak, kendilerini can havliyle ana vatanlarına atmak için akın akın trenlere hücum etmeleri ile ortaya çıkmıştır. Büyük bir bozgun hâlinde gerçekleşen bu göçler sırasında, takriben 1.000.000 insan yerinden oynamak zorunda kalmıştır (Şimşir 1968: 628).

1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı neticesinde, 3 Mart 1878 tarihli Ayastefanos Antlaşması imzalanmıştır. Buna göre Rusçuk-Varna hattı, Osmanlı Devleti'nin bütün mükellefiyet ve vecibeleri yüklenmek şartıyla, Bulgar hükûmetine bırakılmıştır. Osmanlı Devleti, Doğu Rumeli vilâyetindeki demiryollarının, Avrupa hatları ile birleştirilmesi için Osmanlı Devleti, Avusturya, Sırbistan ve Bulgaristan kendi aralarında görüşmeler yaparak, bu meseleyi bir karara bağlayacaklardır.

10.3. Doğu Rumeli Hatlarının Bulgarlar Tarafından İşgali:

Bulgarlar, isyan hâdisesi sonunda Doğu Rumeli vilâyeti ile birleştikten sonra, *Belova-Vakarel hattının* işgali dışında, Rumeli demiryolları aksamından olup, Doğu Rumeli dahilinde kalan demiryollarını, kendi hakimiyetlerine alabilmek için sistemli bir faaliyet yürütmüşlerdir. Bilindii

üzere Doğu Rumeli’de kalan demiryollarının mülkiyeti, Osmanlı Devleti’ne aitti ve bu durum, Berlin Antlaşması ile garanti altına alınmıştır.

Bulgarların bu sistemli faaliyetleri, hem demiryolu hatlarına tecavüz ve işgal teşebbüsleri, hem de Osmanlı Devleti’nin demiryolu üzerindeki hak ve hukukunu ihlal etme şeklinde olmuştur.

23 Temmuz 1908 tarihinde Osmanlı Devleti’nde II. Meşrutiyet’in ilân edilmesiyle, öteden beri bağımsızlığını ve Rumeli demiryollarını elde etme peşinde olan Bulgaristan için yeni bir fırsat doğmuştur. Meşrutiyet’in getirmiş olduğu ortam içinde, Anadolu’daki birçok demiryolu işçisi ve bu alanda 18 Eylül 1908 tarihinde Şark Demiryolu işçileri greve gitmişlerdir.

Şark demiryolları grevini fırsat olarak değerlendiren Bulgaristan, grevin çıkarlarını tehdit ettiğini öne sürerek, 20 Eylülde Doğu Rumeli’deki demiryolu hatlarını işgal etmiştir.

10.4. Şark Demiryollarının Osmanlı Anonim Şirketi Hâline Gelmesi ve Sonraki Gelişmeler:

Şark Demiryolları İşletme Kumpanyası’nın 10 ay içinde bir Osmanlı anonim şirketi hâline dönüştürülmesi, 29 Mayıs 1910 tarihi itibarıyla, *Şark Demiryolları Kumpanyası*, bir Osmanlı anonim şirketi olmuştur (Vahdettin 1993: 214).

1912’den 1919 yılına kadar cerayan eden hâdiseler dolayısı ile Osmanlı Devleti’nin Avrupa topraklarındaki demiryolları, 337 km’ye inmiştir.

I. Dünya Savaşı (1914-1918) esnasında İttihat ve Terakî İktidarı Fransız ve İngiliz şirketlerine ait demiryollarına el koyarak “*Askerî Demiryolları Umum Müdürlüğü*” adı altında işletmeye başlamış, Alman ve Avusturya uyruklu şirketlere ait bulunan *Anadolu-Bağdat ve Şark Demiryolları hatları*, müttefiklerimiz olan devletlere bağlılıkları sebebiyle, kendi şirketlerince işletilmeye devam edilmişlerdir (Ergun 1966: 49). Bu arada hükûmet, demiryolu işletmelerinde çalışan Fransız ve İngiliz memurların işlerine de son vermeye başlamış ve doğan boşluğu doldurmak için Türk memur yetiştirmek ihtiyacı doğmuştur. İşte bu amaçla ilk defa olarak 1915 yılında, Şimendifer Memurları Mektebi açılmıştır. 1915’ten

1916'ya kadar dört devre hâlinde İzmir'de ve bir devre hâlinde İstanbul'da açılan şimendifer mekteblerinden, 1,000 kadar demiryolu memuru yetişmiştir (Vahdettin 1993: 215).

I. Dünya Savaşı neticesi imzalanan Mondros Mütarekesi'nden sonra *Şark Demiryolları hattına* Fransızlar el koymuşlardır. Kurtuluş Savaşı'ndan sonra tesbit edilen sınırlar çerçevesinde, *İstanbul-Edirne hattının* 33 km'lik kısmı, Yunan arazisinde kalmıştır. Dolayısı ile İstanbul'dan Edirne'ye gidecek trenler ilk önce Yunan toprağına girmek bilâre Türk sınırından geçip Edirne'ye ulaşmak durumundaydılar. Bu husus, Lozan Antlaşmasınının 107. maddesinde ele alınmış ve şu hükümlere varılmıştır (Vahdettin 1993: 215).

“Geldiği ya da gittiği yer Türkiye ya da Yunanistan olup, Yunan-Bulgar sınırı ile, Kuleliburgaz yakınına düşen Türk-Yunan sınırı arasındaki Şark demiryollarının üç kesiminden transit olarak yararlanan yolcular ve ticaret eşyasından, iş bu transit nedeniyle hiç bir resim ya da harç alınmayacak ve hiçbir pasaport ya da gümrük kontrolü işlemi yapılmayacaktır.”

“Türkiye daha sonra Edirne'yi Kuleliburgaz ile İstanbul arasındaki demiryoluna bağlayan bir hat yaparsa, iş bu maddenin, iki yönlü transit geçişe ilişkin hükümleri geçersiz olacaktır.” Nitekim daha sonraları, Türkiye, adı geçen bölgede ek demiryolu yapımına başladığı için, bu madde geçersiz olmuştur.

10.5. Şark Demiryollarının Millileştirilmesi:

Şark Demiryolları'nın Türkiye sınırları içinde kalan kısmı, Lozan Antlaşması'nda belirlenen esaslar dairesinde işletilmeye devam edilmişlerdir. *Şark Demiryolları*, Ali Çetinkaya'nın Nafia Nezareti esnasında 15.12.1936 tarihli bir mukavele ile satın alınmış ve millî demiryolları arasına katılmıştır. Satın alma işlemi 6.000.000 lira karşılığı gerçekleştirilmiş ve bu miktarın %5 faizle, 20 senede ödenmesi hükmüne bağlanmıştır (Demiryolları 1937: s. 85-90).

4 Ekim 1971 tarihinde işletmeye açılan 67 km'lik *Pehlivan köy-Edirne hattı* ile İstanbul-Edirne arasındaki bağlantı, doğrudan Türk topraklarından

gececek şekilde düzenlenmiştir. Yeni hattın açılmasıyla, Yunan topraklarındaki 33 km'lik kısım kaldırılmıştır. Halen İstanbul-Edirne demiryolu 229 km'dir. Edirne'den 20 km mesafede bulunan Kapıkule'den Bulgaristan yolu ile Avrupa hatlarına bağlanılmaktadır (Vahdettin 1993: 217).

II. DEMİRYOLLARININ MİLLİLEŞTİRİLMESİ

I. Dünya Savaşı yıllarında demiryolu yapımı duraklamıştır. Savaş sonrasında yıkılan Osmanlı Devleti'nin Anadolu'daki topraklarında kurulan Türkiye Cumhuriyeti, 1923'te demiryollarını millileştirmeye başlamıştır.

Kurtuluş Savaşı'nın başlamasıyla birlikte, büyük bir bölümü millî hükûmetin eline geçen bu demiryollarından *Anadolu hattının* 926, *Bağdat hattının* 325 ve *İzmir-Kasaba hattının* 223 km'lik kesimleri, 19 Temmuz 1920 tarihli Büyük Millet Meclisi kararıyla Eskişehir'de oluşturulan bir "İşletme Umum Müdürlüğü" eliyle yönetilmeye başlanmış, 1923 yılında çıkarılan bir yasayla da "*Türkiye'de bundan böyle yapılacak tüm demiryollarının Devlet tarafından kurulması ve işletilmesi*" öngörülmüş, 22 Nisan 1924 gün ve 506 sayılı yasa ile Anadolu'daki hatların satın alınması kararlaştırılarak, yabancı şirketlerin yarım bıraktıkları demiryollarının da tamamlanmasına geçilmiştir.

Böylece, İmparatorluk döneminden Cumhuriyet hükûmetine geçen toplam 4.138 km uzunluğunda demiryolunun, 3.416 km'si satın alınmış, 450 km dolayındaki Erzurum-Sarıkamış, Toprakkale-İskenderun ve Fevzipaşa-Meydanekbeş hatları da anlaşmalar yoluyla devralınmıştır.

Cumhuriyetin ilânından II. Dünya Savaşı'na kadar süren dönemde, yılda ortalama 200 km'ye varan bir tempoyla, toplam 3.360 km yeni demiryolu yapılmış, savaştan bu yana geçen 33 yılda ise buna yalnızca 1.056 km, yani yılda ortalama 30 km yeni demiryolu eklenebilmiştir (I. Millî Demiryolu Kongresi 1979: 1-2).

Lâkin, hemen belirtilmesi gerekir ki Millî Bağımsızlık Savaşı'nda (1919-1922), demiryolları, bütünüyle millî olanaklarla ve ordu tarafından işletilmişlerdir. Bu ise onlara, teknik işleri öğrenmeleri için yeterli fırsatı oluşturmuştur.

Ankara'daki Millî Meclis'in kurulmasından bir ay önce 23 Mart 1920 tarihinde, Mustafa Kemal, Anadolu demiryollarının kullanım hakkını almak için orduya emir verir ve ilk iş olarak savaş sırasında zarar gören bu hattın, onarım işlerine girilir. Kurulan “*Demiryolları Bölükleri*” hatlarının onarım işlerini üstlenirler. 18 Temmuz 1920 tarihinde kurulan *Anadolu-Bağdad Demiryolları*, savaş boyunca Türk ordusunun kuvvet kaydırmalarında oldukça büyük fayda sağlamıştır (Yavuz 1989: 1644).

1923 yılında demiryollarının genel görünümü şöyledir: Türkiye haritasına bakıldığında Kuzey ve Doğu Anadolu'nun demiryolu ulaşım açısından, Orta Anadolu ile bir bağlantısı olmadığı gözlenir. Demiryolları, özellikle Batı ve Güney Anadolu'da döşenmiştir.

Cumhuriyet hükûmeti, ülkenin her köşesine demiryollarını götürmek ve bütün yörelerin merkezle bağlantısını sağlamak gereğini anlayarak, bunu millî çıkarlara en uygun biçimde gerçekleştirmeyi plânlamıştır. Ancak, teknik bilgi ve malzeme isteyen, gerçekleştirilmesi oldukça pahalıya çıkacak böyle bir proje için, sermayeye gereksinim vardır. Savaştan yorgun çıkmış ve bazı kalkınma hamlelerini yapmak zorunda olan ülke için “*millî çıkarlara ters düşmemek kaydı ile*” yabancı sermayenin ülkeye davet edilmesi, yöneticiler tarafından benimsenmemiştir.

1908 ile 1922 arasında, birbirine nefes aldirmeden takip eden savaşlar kadar mazinin ihmallerinin de sosyal ve iktisadî bünyemizde açtığı yaraları, sebep olduğu gerileme ve zararları süratle gidermek için milletçe ve memleketçe, Cumhuriyet devrinin açılmasıyla birlikte, girilen kalkınma davasının başında, ulaştırma hamlesi yer almış bu hamlenin, başarıya ulaştırılabilmesi için de demiryolları millî cihaz sayılmıştır.

Bu görüş en veciz ifadesini, büyük Atatürk'ün şu sözlerinde bulur:

“*Demiryolları, memleketin toptan, tüfekten daha mühim bir emniyet unsurudur*” (500'üncü Fetih Yılında İstanbul 1953: 155).

Yabancı sermayeyi ayrıcalıklarla donatarak, ülkeye davet etmenin tehlikeleri görülmüş olmalı ki, 22 Nisan 1924 tarihinde liberal demiryolu politikası anlamına gelebilecek bir karar almıştır. Bu da demiryollarının dönme satın alınarak devletçe işletilmesidir. Buna istinaden ilk kez, Anadolu demiryolları şebekesi, Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı yolları satın alınır. Yine aynı konuda 1 Kasım 1924 tarihinde

Mustafa Kemal, Meclisi açış nutkunda, demiryollarının ülkenin bütün gereksinimlerinin başında geldiğini vurguladıktan sonra “... *memleketin öz kaynakları ve çocuklarıyla işe devam etmek gereklidir...*” demektedir (Yavuz 1989: 1645).

Yeni saptanan politikanın gereği olarak tamamen yerli sermaye ve emek gücüyle 1924 yılında, Samsun-Çarşamba demiryolunun yapımına başlanmıştır. Diğer taraftan da yabancı şirketler, elindeki demiryollarının devletçe satın alınması işine girilir.

Osmanlı Devleti'nin ülkede demiryolu yapımı ile ilgili olarak saptadığı politika sonucu, içine düştüğü çıkmazdan tarihi ders alan Cumhuriyet hükûmeti, demiryollarını kendi malzemesi, sermayesi ve öz emeğiyle yapmaya hedef alan ve ülkenin millî ekonomik çıkarlarına dayanan bir politika saptamıştır. Buna bağlı olarak da demiryolu yapım programı geliştirilmiştir.

Doğal olarak ülkenin her tarafına, devlet otoritesinin ivedi olarak götürülmesi, ülke savunması gibi noktalar göz önünde tutulmuştur. Ancak, bunlardan daha da önemli olan, ülkenin sosyo-ekonomik ve kültürel kalkınmasına yapacağı katkının düşünülmüş olmasıdır. Mustafa Kemal'in 1 Kasım 1925 tarihinde T.B.M.M.'nin ikinci dönem üçüncü toplantısında söylediği “...*Ulaştırma olanaklarından yoksun bölgelerdeki sosyal ve ekonomik aksaklıkları giderebilmenin ilk yolu, demiryolunun oraya ulaştırılması olmalıdır...*” ve İsmet İnönü'nün “...*Millî hükûmet için demiryolu gereksinimi, millî birlik, millî savunma ve millî siyasal sorunudur. Bu birçok asırların malı olan millî bağımsızlığın savunması sorunudur...*” sözleri, bu politikaların temel prensipleri sayılmaktadır (Yavuz 1989: 1647).

Bu alanda elde edilen başarılar, âdeta toplumsal coşku hâline gelmiştir. Nitekim, demiryollarından elde edilen başarının, en anlamlı ifadesini, 10'uncu Yıl Marşı'nda bulmaktayız.

Bu dönemin başlarında, en önemli olay olarak demiryollarının millileştirilmesi ve devletleştirilmesi başta gelmektedir.

Nitekim, I. Dünya Savaşı sonucunda ve Millî Mücadele'de devletin elinde demiryolu hattı bulunmadığından, ulaştırma problemi en önemli askerî mesele olarak kendini göstermiştir. Millî Mücadele boyunca ele geçirilen

hatlar, 19 Temmuz 1920 tarihli Meclis kararıyla, geçici “*İşletme Umum Müdürlüğü*” eliyle idare edilmeğe başlanmış, 24 Mayıs 1924 gün ve 506 sayılı kanunla da devletleştirilmiştir.

23 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı kanunla “*Devlet Demiryolları İdare-i Umumiyesi*” kurularak demiryollarının işletilmesi ve inşası tek elde toplanmıştır. Daha sonra limanlar da birleştirilerek 1 Ocak 1929 tarih ve 1483 sayılı kanun ile “*Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü*” adını almıştır.

2 Haziran 1931 tarih ve 1818 sayılı kanunla inşaat ve işletme faaliyetleri ayrılmış, 26 Mayıs 1934 tarih ve 2443 sayılı kanunla da *Devlet Demiryolları ve Limanlar İşletmesi Genel Müdürlüğü*, Nafia Vekâletine bağlı, katma bütçeli bir kuruluş hâline getirilmiştir (Atasay 1987: 12)

1948 yılına gelindiğinde, yabancı şirketlerin işlettiği demiryollarının tümü, millileştirilmiştir (Koçak 1991: 61)

Ne var ki, demiryolu politikasına verilen ağırlık, 1940’lı yıllarda eski hızını kaybederek duraklama devrine girmiş, 1950’lerde ise yerini karayolu ulaşımı ağırlıklı politikaya bırakmıştır. 1940 yılında 7.381 km’ye ulaşan demiryolu şebekesinde bakımsızlık, onarımsızlık nedeniyle, elden çıkmış ve bazı gerilemeler görülmüştür.

III. DEMİRYOLLARI VE OSMANLI EKONOMİSİ

Bütün bu hatlar, Osmanlı Devleti’ne birçok malî fedakarlıklara, manevî üzüntülere mal olmuştur. Bilhassa şirketler tarafından yapılan veyahut hükümetçe yapılıp da herhangi bir anlaşma neticesinde şirketlere bırakılan demiryolları için devletin, her yıl yabancıların aldıkları ve istedikleri kazancı getiremeyen, her bir kilometre için muayyen bir teminat akçesi vermek mecburiyetinde kalması, demiryolculuğumuzun tarihinin kaydettiği karakteristik hâdiselerinden birisidir.

Bütün bu demiryolları, Osmanlı Devleti üzerinde derin askerî, içtimâî ve iktisadî etkiler yaratmıştır. Osmanlı askerî, imkan ve kabileyetini önemli ölçüde yükseltmiştir. Tamamlanan ve hizmete giren demiryolları, askerî birliklerin devlet sınırları içinde nakledilmesini, iyice hızlandırıp

kolaylaştırmıştır. Böylece, 1897 Yunan Savaşı sırasında, Anadolu'daki birlikler çok daha büyük bir hızla cepheye ulaştırılarak zafer kazanılmıştır. 1912 ve 1913'te Balkan Savaşları ile, I. Dünya Savaşı sırasında, yine demiryolları sayesinde, Osmanlı askerî direnişi büyük güç kazanmıştır.

Ekonomik açıdan bakıldığında demiryolları, Osmanlı'nın endüstriyel gücünü çökertirken, tarımsal ekonomisini birçok yönden geliştirmiştir. Demiryollarının sağladığı ucuz ve kolay taşımacılık, Osmanlı Devleti'nde yeni ve geniş alanların tarıma açılmasını sağlamıştır. Bu durumdan özellikle tahıl üretimi etkilenmiştir. Çünkü, büyük yer tutmasına karşın fiyatı düşük olan tahılın, hayvan sırtında taşınması, çok daha pahalıya mal olması, bu da tahıl taşımacılığını kısıtlı bir mesafeyle sınırlandırmasına yol açmıştır. Ama 1890'ların başında, Anadolu Demiryolu'nun yapımına başlanmasıyla, bir zamanların ücra İç Anadolu'su hem İstanbul'un, hem Avrupa ülkelerinin tahıl ihtiyacını karşılamaya başlamıştır. Anadolu Demiryolu, işletmeye açılışının ilk yıllarında tahıl taşımasında yılda 50 bin tona ulaşamamıştır. Oysa 1902'ye varıldığında, yıllık tahıl taşıması 400 bin tonu aşmıştır. Bu tahılın büyük bölümü, tarıma yeni açılan topraklardan elde edilmiştir. Pek tabii ki bu süreci de, demiryollarının varlığı başlatmıştır.

Demiryollarının, tarıma etkisi bu kadarla da kalmamış, demiryolunun geçtiği bölgelerdeki mevcut çiftçi ailelere, hızla yenileri eklenmiştir. Hükümet de bu fırsatı değerlendirerek, Balkanlardan gelen Müslüman göçmenleri, demiryolu boylarında açılan yeni tarım alanlarında iskan ettirmiştir. Demiryolu boylarına yerleştirilen göçmen sayısı, daha demiryollarının ilk on yılı dolmadan 30 bini geçmiştir. Hatların geçtiği tarım bölgelerinde gözlenen çarpıcı ekonomik gelişmenin iki temel nedeni vardır: Biri *ucuz taşımacılık* öbürü *ek insan gücü*. Örneğin, Anadolu Demiryolu'nun geçtiği sancaklarda İzmit, Kütahya, Ertuğrul ve Ankara tarımdan alınan vergiler, on yıldan az uzun bir zaman içinde % 174 oranında artmıştır. Bu artışın başlıca nedeni de tarımsal üretimdeki hızlı artıştır (Quataert 1985: 1631).

Demiryollarının sağladığı başka önemli yararlar da olmuştur. Örneğin, Rumeli ve Anadolu'da yapılan demiryolları sayesinde İstanbul'un Rusya, Romanya ve Bulgaristan buğdayına olan bağımlılığı iyice azalmıştır. Başkent'in ekme gereksinmesinin karşılanmasında, yabancı kaynakların

ağırlığı sürdüğü hâlde, İstanbul tahıl tüketimi Anadolu ve Rumeli’de üretilip demiryollarıyla taşınan yerli tahılla karşılanma orana % 66- %90 arasına kadar yükselmiştir.

Demiryollarının sağladığı taşıma kolaylıkları, ihracatın da artmasına yaramış, böylece Osmanlı ödemeler dengesindeki açığın kapanmasına, katkıda bulunulmuştur. Ayrıca binlerce Osmanlı tebaası gişe memurluğu, makasçılık, istasyon şefliği ve koruculuk gibi yeni açılan işlerde istihdam olanağı bulmuştur. Demiryollarının istihdama katkısı bu kadarla da kalmamış, doğrudan sağladığı iş olanaklarının yanı sıra tarlalardan istasyonlara kadar ürünü taşımak için gerekli yeni iş alanlarının doğmasına yol açmıştır.

Bununla birlikte demiryollarının Osmanlı ekonomisine sağladığı bu yararlar yanında, büyük zararları da olmuştur. Demiryollarının geçtiği yollarda daha önce ulaşımı sağlayan kervancılar işsiz kalmışlar, bunlardan bir bölümü çevre bölgelerle demiryolları arasındaki taşımacılıkta iş bulmakla birlikte, birçoğu açıkta kalmışlardır. İç bölgelerdeki Osmanlı esnaf ve zanaatkârı, daha da büyük bir yıkımla karşılaşmıştır. El işçiliğine dayanan Osmanlı üretimi, zaten yüzyıllardır daha ileri olan Avrupa’nın tehdidi altındadır. XVII.yüzyıl sonlarında başlayan Sanayi Devrimi ile ortaya çıkan makine yapısı mamüller, hızla küçük atölye yapısı mamüllerin yerini almaya başlamışlardır. Avrupa’daki Sanayi Devrimi’nden ilk etkilenenler, kıyı kentlerinde oturan Osmanlı zanaatkârları olmuştur. İstanbul, Selânik ve İzmir gibi büyük liman kentlerinde esnaf ve zanaatkâr loncaları çökmüştür. Yine de kıydan uzak iç kesimlerde çalışan zanaatkârlar, mesleklerini daha onlarca yıl sürdürebilmişlerdir. Böylece Avrupa’dan gelebilecek fabrika mamüllerinin taşıma maliyetlerindeki yüksekliği, el işçiliğinin rekabet gücünü, buralarda koruyabilmesini sağlamıştır.

Ne var ki, Ankara veya Konya’ya demiryollarının ulaşmasıyla, Avrupa sanayinin kitle üretim mamülleri, olanca çeşitliliğiyle ve eskisinden çok daha ucuza, iç bölgelerdeki pazarları doldurup taşımıştır. İç bölgelerdeki birçok kent ve kasabada el işçisi zanaatkârlar, Avrupa endüstri ürünlerinin rekabetiyle ilk kez karşılaşmışlardır. Sonuçta, demiryolları yüzünden, esnaf ve zanaatkâr önce müşterilerin çoğunu, sonra da işlerini kaybetmişlerdir.

En genel düzeyde demiryolları, Osmanlı ekonomisini Avrupa ekonomisine daha da sıkı bir biçimde bağımlılaştırmıştır. Osmanlı tebaasının yaşamı, Osmanlı Devleti'nin siyasi liderlerinin, denetimi dışındaki ekonomik eğilim ve gelişmeler tarafından bizzat belirlenir olmuşlardır. Giderek daha fazla Osmanlı çiftçisi, uzak pazarlarda satılmak üzere üretim yapar oldu; bunlar giderek daha fazla uluslar arası piyasanın tahmin edilemeyen belirsizliklerine ve insafına tâbi oldular. Aynı zamanda sattıkları tarım ürünleri karşılığında, elde ettikleri geliri, giderek daha fazla Avrupa yapısı giyim, kuşam ve hatta yiyeceğe harcar oldular. Örneğin; Fransa'dan ve ABD'nin Mineapolis'inden yüklenen un, gemilerle Osmanlı limanlarına, oralandan da demiryollarıyla Anadolu'nun iç bölgelerine taşıyor ve yerli undan daha düşük fiyatla satılıyordu. Kısacası, XIX. yüzyılda yapılmaya başlanan demiryolları, Osmanlı Devleti'nde taşra sayılan vilâyet ve bölgelerin ekonomisinde, birçok değişimler yaratmıştır. Ucuz ve kolay taşımacılığın sağladığı imkanlar sayesinde, tarımsal üretimde ihracatta artışlar görülmüştür. Ayrıca istihdam imkânlarını da arttıran demiryollarının yapımı, bazı olumsuz sonuçlar da yaratmıştır. Söz gelimi kervancıların işsiz kalması, Avrupa mallarının iç pazara ulaşması nedeniyle, yerli üretimin yok olması, örnek gösterilebilir.

IV. DEMİRYOLLARININ TOPLUMSAL ETKİLERİ

Demiryollarının çeşitli toplumsal etkileri de olmuştur. Bunların bir bölümünde uzak dış ekonomik güçlerin, gündelik yaşamda giderek artan önemleri sonucu, Osmanlı toplumunda artan huzursuzluk duygusu rol oynamıştır. Öbür toplumsal etkiler, sabah evden işe gitme, akşam işten eve dönme biçiminde, yeni bir alt-kültürün oluşmasında, Osmanlı toplumundaki etnik gruplar arasında gerilimlerin artmasına kadar, geniş bir alana yayılmıştır. Örneğin İstanbul'un zenginleri, Marmara Denizi ve İzmit Körfezi kıyılarında villalar almışlar, yeni yaşam üslupları ve tüketim kalıpları edinmişlerdir. Demiryolları aynı zamanda çeşitli bölgeler arasında işçi akımını da hızlandırmış, genel olarak Osmanlı Devleti'nin çeşitli bölgelerinde oturan ahali arasındaki ilişkileri, önceki dönemden daha yakın ve sık hâle getirmiştir. Bir zamanlar dış dünyadan tecrit olmuş, kendi

içine kapanmış olan, artık yanından demiryolu geçen köyler, büyük taşra yerleşim merkezleriyle yakın ilişki içine girmişlerdir.

Demiryolu şirketlerinin yöneticilerine uygulanan istihdam politikaları, zaten XIX. yüzyılda Osmanlı toplumunda mevcut olan gerilimleri daha da artırmıştır. Yabancıların, yönetimindeki yabancı sermayeli demiryolu şirketlerinin istihdam politikaları, genel olarak şöyle özetlenebilir: Karmaşık ve çoğu kez ekonomik yönden akla yakın nedenlerle, üst yönetim makamlarıyla, idarî kademelerde Avrupalılar çalıştırılırken, Osmanlı tebaası Rum ve Ermeniler, orta kademe konumları, yabancılarla birlikte eşit olarak paylaşmışlardır. En aşağı düzeyde ise büyük çoğunlukla Müslüman Türkler yer almış, yol yapımı, bakımı, onarımı, atölye hizmetleri ve trenlerdeki işleri onlar yapıyor duruma gelmişlerdir. Osmanlı tebaası, Hristiyanların Müslümanlardan daha yüksek mevkilerde bulunduğu yabancı şirketlerdeki istihdam politikası, aynı ülke vatandaşlarını birbirine rakip, hattâ düşman, iki ayrı gruba bölmüştür. Bu durum, Osmanlı Hristiyan tebaasını, Osmanlı Müslüman tebaasının çıkarlarına karşı, yabancıların sosyal ve ekonomik müttefikleri olarak gösterilmiştir. Bu duygular, yersiz bile olsa Osmanlı toplum yapısında süre giden etnik düşmanlıkları, daha da kızıştırmıştır.

Bununla birlikte *Yedikule-Küçükçekmece hattının* açılmasından sonra sosyal hayatta, yeni bir kültür ögesinin oluştuğu görülmektedir. Marmara Denizi kıyısında ev alan insanlar, sabah evden trenle işe gitme ve aynı şekilde akşam işten eve dönme yöntemini tercih etmeye başlamışlardır. Böylece yeni yaşama üslupları ve tüketim kalıpları ortaya çıkmıştır.

Böylece toplumsal açıdan da, demiryollarının yapımı Osmanlı Devleti'nin parçalanmasını hızlandırmıştır.

SONUÇ

Demiryolunun Avrupa ve Amerika'da ortaya çıktığı ve yaygınlaşmaya başladığı dönem ile Osmanlı Devleti'nin Tanzimat devrini idrak etmesi, hemen hemen aynı yıllara rastlamaktadır. Dolayısı ile Avrupa'daki gelişmelerin yakından takip edildiği bu dönemde, demiryolunun önemi de kısa zamanda farkedilmiştir. Demiryolunun önemini hissettiren diğer bir husus da bu yıllarda, Osmanlı karayolu ulaşımındaki bozuklukların artması olmuştur. Aslında Osmanlı Devleti, XVIII. yüzyılın ortalarına kadar gerek askerî gerekse ticarî nedenlerle, karayollarına ehemmiyet vermiş, buna bağlı olarak Anadolu ve Rumeli'de birçok ana ve talî yollar yapılmıştır. Bu yollar üzerinde ulaşımın kolaylaştırılması ve güvenliğin sağlanması amacıyla gerekli tedbirler de alınmıştır. Dolayısı ile Osmanlı karayollarının çoğunlukla bakımlı ve güvenli oldukları görülmektedir.

XVIII. yüzyılın ikinci yarısından sonra ve XIX. yüzyılın başlarında, sosyal, askerî ve ekonomik alanlarda görülen bozulma ve gerileme, karayolu ulaşımını etkilemiştir. Aynı zamanda, deniz ticaret yollarının önem kazanmaya başlaması ile kervan ticareti değerini kaybetmeye başlamış, bu durumdan kervan yolları da olumsuz yönde etkilenmiştir. Bu sebeple XIX. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı karayollarının durumu pek iç açıcı değildir.

Osmanlı Devleti'nde demiryolundan beklentiler çok fazla olduğundan yöneticiler, bu konuda hiçbir fedakârlıktan kaçınmamışlardır. Ülke, demiryolu ile donatılınca, yapılan fedakârlıktan ve masrafların misliyle çıkarılacağı düşünülmüştür. Aslında Osmanlı devlet adamları, bu şekilde düşünmekte haksız da değildirler. Çünkü, demiryolunun Avrupa devletlerine sağladığı katkı çok belirgin bir şekilde görülmüştür.

Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolları, İngilizler tarafından, Balkanlar ve Ege'nin tarım potansiyeli yüksek bölgelerinde, küçük çaplı hatlar olarak gerçekleştirilmiştir. Daha çok ticarî amaçlı bu demiryolları dışında, devlet, askerî ve siyasî ihtiyaçları da göz önünde bulundurarak, İstanbul ve Balkanlar ile Avrupa arasında irtibat sağlayacak büyük bir teşebbüs olan Rumeli demiryollarının yapımına girişmiştir. Gerek Rumeli demiryolları, gerekse diğer hatların inşası safhasında Osmanlı Devleti, iki açmazla

karşılaşmıştır. Bunlardan ilki sermayesinin bulunmaması, ikincisi ise gerekli bilgi ve beceriye sahip, teknik elemanlardan mahrum olmasıdır. Bu sebepten dolayı, yabancı şirketlere imtiyazlar vermek zorunda kalmıştır. Fakat her şeyden önce kendi çıkarlarını düşünen yabancı şirketler, demiryolu yapma karşılığında büyük garantiler istemişler ve başka çare bulamayan Osmanlı Devleti bunları kabullenmiştir. *Kilometre garantisi* altında çok yüksek meblağlar yabancı şirketlere garanti edilmiş, fakat demiryolları hasılatı hiçbir zaman teminat verilen miktara ulaşamadığı için fark, devlet hazinesinden ödenmiştir. Bu durum ise şirketlerin büyük kârlar elde etmesine sebep olurken, devlet hazinesi için ağır bir yük teşkil etmiştir.

Rumeli demiryolları tecrübesinden sonra Osmanlı Devleti, uzun bir süre hiçbir şirkete demiryolu imtiyazı vermemiştir. Bu dönemde meydana gelen isyan ve savaşlar neticesinde, içine düşülen malî sıkıntı da demiryolu ile ilgilenilmesine mani olmuştur.

Bu isyan ve savaşların bir başka neticesi de Rumeli'deki demiryollarının önemli bir kısmının elden çıkması olmuştur. Halbuki Osmanlı Devleti bu bölgede çok büyük fedakarlıklar karşısında demiryolu yatırımlarına giderken, son derece iyi niyetle hareket etmiştir. Daha Anadolu'da önemli bir yatırım yokken, Rumeli'de büyük çaplı demiryolu yapımlarına girişilmiştir. Yani, Rumeli'ye bir gün elden çıkacak bir toprak parçası değil, devletin bütününe oluşturan bölgelerden biri olarak bakılmıştır. Dolayısı ile bu yörelere devletin bütün imkânları sunulmuştur.

Osmanlı Devleti'nin bu olumlu yaklaşımına rağmen, Şark Meselesi'ni kendi çıkarları doğrultusunda çözmek için büyük çaba harcayan emperyalist devletler, bir türlü ellerini buradan çekmemişlerdir. Özellikle 93 Harbi öncesi ve sonrası yoğunlaşan kışkırtma, tahrik ve saldırılar karşısında, Osmanlı Devleti, Rumeli'den çekilme sürecine girmiştir. Bu geri çekiliş, önemli sorunları da beraberinde getirmiştir. Bir yandan yurtlarından sökülüp atılan yüz binlerce göçmene kucak açılması lazım gelirken, diğer yandan onların bırakmış oldukları topraklardaki yatırımların elden çıkmasına katlanmak gerekmiştir. İşte bu yatırımların önemli bir kısmını, demiryolları oluşturmuştur. Üstelik Osmanlı Devleti, demiryolları için yapmış olduğu maddî fedakarlıkların karşılığını da alamamıştır.

Meşrutiyet döneminde İttihat Terakkî iktidarı, şartlarında gereği olarak,

ancak askerî amaçlı demiryollarına eğilebilmiştir. İttihat ve Terakkî, demiryolları ile ilgili getirdiği esas değişiklik, istihdam etmeyi tercih etmiştir. Ülke I. Dünya Savaşı'na girince, bu personelden bir çoğunun görevine son verilmiştir. Meydana gelen boşluğu dolduracak yerli personel yetiştirmek amacıyla, ilk defa 1915 yılında Şimendifer Memurları Mektebi açılmıştır. Buradan yetişenler, demiryollarında istihdam edilmişlerdir.

Demiryolları, özellikle Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki demiryolu yapmaya yönelik seferberlikte gerçekleştirilmiştir. Çünkü, başlangıçta emperyalizmin bir aracı gibi görünse de, yerli kaynaklara dayandığından demiryolunun dışa bağımlılığını azalta önüyle ön plana çıktığı gözlenmiştir. Bu çerçeve içinde 17 Şubat 1923 tarihinde toplanan İzmir İktisat Kongresi'nde, bir program dahilinde demiryolu inşa faaliyetlerine geçilmesi kararlaştırılmıştır. Dolayısıyla 1923 – 1940 yılları arasında, gerek mevcut demiryollarının millileştirilmesi, gerekse yeni hatlar yapılması gibi yoğun bir faaliyete girişilmiştir.

Mevcut ulaşım sistemleri içinde, ekonomik olması itibarıyla, demiryolunun önemli bir yeri vardır. Demiryolu, özellikle karayoluna nazaran on kez daha ekonomiktir. Bu durumda, petrol kaynakları kıt bir ülke olan Türkiye'nin, demiryoluna önem vermesi kaçınılmaz görünmektedir.

Demiryollarının dünya üzerinde yaygınlaşması, iktisat tarihi açısından yeni bir dönemin açılmasına vesile olmuştur. Demiryolunun getirdiği imkânlar sayesinde ulaştırma fiyatları düşmüş, milletler arası ticarî ilişkiler yoğunlaşmıştır. Ziraat ve sanayi ürünlerinin karşılıklı olarak ülkelere girip çıkışı bazı ülkelerde el işçiliğine dayanan ürünler ve yeni baskı oluşturmuştur. Bu sebeple, yerli sanayiciler için koruyucu tedbirler alınmış, serbestliğin en ateşli savunucusu ülkeler İngiltere, dahil bundan geri kalmamışlardır. Yine demiryolunun getirdiği imkânlar neticesi, yeni sanayi dalları ortaya çıkmıştır. Bunların en önemlilerini modern kömür, demir ve makine sanayileri oluşturmaktadır. Bu sanayi dallarındaki gelişmeler, demiryolu ile paralel yönelmiştir.

Demiryolunun mesafeleri kısaltarak, ülke içi veya ülke dışı seyahatleri kolaylaştırması, yabancı uygarlıkların daha kolay incelenebilmesine imkân vermiş, bu sayede, milletlerin arasında karşılıklı kültür alışverişi oluşmuş,

sosyal ve ticarî hayatta, insanlar birbirlerinden etkilenerек yeni ve değişik şeyler öğrenmişlerdir.

Demiryollarının önemli etkilerinden biri de yerleşim merkezleri üzerinde olmuştur Mesela, demiryolunun ilk zamanlarında, buhar makinelerinin su ve kömür ihtiyacını karşılamak için ara istasyonlar gerekmiştir. Buralarda çeşitli demiryolu malzemesi depolanmış ve demiryollarında çalışanlar da aileleriyle bu yerlerde ikamet etmişlerdir. Zamanla bunlara hizmet eden çeşitli fonksiyonlarda çalışanlar artınca, bu tip istasyonlardan durumu uygun olanlar şehirleşmeye başlamıştır.

Demiryollarının yeni şehirler meydana getirme fonksiyonu yanında, eski şehirlerin gelişmesini etkilediği de muhakkaktır. Demiryoluna sahip bir yerleşme merkezi, bundan mahrum civar köy ve kasabalar için bir ikmâl ve ihraç kapısı ve her zaman bir cazibe merkezi olmuştur. Dolayısı ile istasyon bölgesindeki iskân merkezlerine yerleşmelerin çoğalmasi sebebiyle, buraların nüfusu arttığı gibi, aynı zamanda yeni gelenlere mevcutların yetmemesi.karşısında, gar etrafında birçok mesken, ticaret hayatının icap ettirdiği silo veya antrepo gibi tesisler inşa edilmekte, böylece iskân sahaları da genişlemektedir.

BİBLİYOGRAFYA

Deane, Phyllis, *İlk Sanayi İnkılâbı*, çev. Tefik Güran, Ankara 1988.
Mosmann, Frank H. -Newton Morton, *Principles of Transportation*,
New York 1957.

Fair, Marvin L: W. Williams Jr., *Economics of Transportation*, New
York 1959.

Kurmuş, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Ankara 1982.
“Demiryolu”, *Türk Ansiklopedisi*, C.XIII.

Johnson, Emory R.-Thrumman W. Van Mettre, *Principles of Railroad
Transportation*, New York 1918.

Çadircı, Musa, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal
ve Ekonomik Yapıları*, TTK Basım Evi, Ankara 1991.

Şimşir, Bilal, *Rumeli'den Türk Güçleri*, C.I., Ankara 1968.

500'üncü Fetih Yılında İstanbul 1953, İstanbul 1953.

“Şark Demiryolları Nasıl Satın Alındı?”, *Demiryolları Dergisi*, 147
(1937), s.85-90.

Ergun, Murat, *Bir Demiryolunun Kurtuluş Savaşı Hatıraları Millî
Demiryollarımızın Kısa Bir Tarihçesi*, İstanbul 1966.

Akyıldız, Ali, *İzmir-Aydın Demiryolu*, Marmara Üniversitesi Sosyal
Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1987.

Shaw, Stanford J.-Ezel Kural Shaw, *Osmanlı Devleti ve Modern
Türkiye*, çev. Mehmet Harmancı, İstanbul 1983.

Ulaştırma 50. Yıl, T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Millî Eğitim Basım
Evi, İstanbul 1973.

Engin, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993.

Pamuk, Şevket, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-
1913)*, Ankara 1984.

Kütükoğlu, Mübahat, *Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri*,
Ankara 1974.

Akşin, Sina, “1839'da Osmanlı Ülkesinde İdeolojik Ortam ve Osmanlı
Devleti'nin Uluslar Arası Durumu”, *Mustafa Reşid Paşa ve Dönemi
Semineri*, Ankara 1987.

Mert, Özcan, "II. Mahmud Döneminde Anadolu ve Rumeli'nin Sosyal ve Ekonomik Durumu (1808-1819)", *Türk Dünyası Araştırmaları*, 18 (1982).

Önsoy, Rifat, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, Ankara 1988.

Karamürsal, Ziya, *Osmanlı Malî Tarihi Hakkında Tetkikler*, Ankara 1940.

Effiminiadis, Yorgaki, *Cihan İktisad Buhranı Önünde Türkiye*, İstanbul 1936.

Sertoğlu, Mithat, "Türkiye'de İlk Tren", *Demiryol*, 456-457 (1964).

Turan, Şerafettin, *Türk Devrim Tarihi*, I. Kitap, İstanbul 1991.

"Demiryolu" *Temel Britannica*, C.V.

Earle, Edward Mead, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Çev. Kasım Yargıcı, İstanbul 1972.

Splawn, Walter M. W., *Government Ownership and Operation of Railroads*, New York 1928.

Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, C. VI., TTK Yayınları, Ankara 1983.

Müderrişoğlu, Alptekin, *Kurtuluş Savaşı Malî Kaynakları*, Ankara 1981.

Yavuz, Ünsal, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi", *IX. TTK Sunulan Bildiriler*, Ankara 1989.

Ouataert, Donald, "19. yy'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, C. VI., İstanbul 1985.

Atasoy, Veysel, *Türkiye'de Ulaştırma ve Haberleşme Politikasında Gelişmeler*, T.C. Ulaştırma Bakanlığı Yayınları, Ankara 1987.

"Türkiye'de Demiryollarının Tarihçesi ve Bugünkü Durumu", *I. Ulusal Demiryolu Kongresi (Bildiriler)*, Ankara 1979.

Demiryolu ve Havayolu Taşımacılığında Verimlilik, Milli Prodüktivite Merkezi Yayınları, Ankara 1986.

Özyüksel, Murat, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul 1988.

Akçadurak, Zübeyir, *Türkiye Demiryolları Tarihçesi*, Ankara 1954.

Rathman, Lothar, *Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, Hzl.: Ragıp Zarakolu, İstanbul 1982.

Orhonlu, Cengiz-Turgut Işıksal, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *Tarih Dergisi*, 17-19 (1663).

Refii, Şükre Suvla, "Tanzimat Devrinde İstikrazlar", *Tanzimat I*, 100. Yıl Dönemi Münasebetiyle, İstanbul 1940.

Arnaoğlu, Fahir, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, C. I, Ankara 1989.

Artuk, Cevriye, "Hicaz Demiryolu Madalyaları", *VII. TTK Sunulan Bildiriler*, C. II, Ankara 1973.

Danişmend, İsmail Hami, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C. IV, İstanbul 1953.

Haslip, Joan, *Bilinmeyen Tarafları ile Abdülhamid*, Çev. Nusret Kuruoğlu, İstanbul 1964.

2. *Dünya Savaşı Ansiklpedisi*, C. II, İstanbul 1980.

Akarlı, Engin Deniz, *Belgelerle Tanzimat*, İstanbul 1978.

Yeniay, İ. Hakkı, *Yeni Osmanlı Borçları Tarihi*, İstanbul 1964.

