

---

# BATI ANADOLU'DA HAYATA GEÇİRİLEMİYEN BİR PROJE: İZMİR-ÇANAKKALE DEMİRYOLU

A RAILWAY THAT WAS NEVER BUILT: IZMIR-CANAKKALE RAILWAY PROJECT

---

Yrd. Doç. Dr. Elif YENEROĞLU KUTBAY, Ege Üniversitesi, İktisadi ve İdari  
Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, [elif.kutbay@ege.edu.tr](mailto:elif.kutbay@ege.edu.tr)

## ÖZET

Endüstri Devrimi'nin bir ürünü olarak 19. yüzyıldan itibaren Avrupa'da inşa edilmeye başlanan demiryolları ekonomik beklentileri karşılamanın çok ötesine geçerek siyasi ve toplumsal sonuçlara yol açmıştı. Demiryolları, ülkelerin iç dinamikleri üzerinde olduğu kadar merkez ülkeler için çevre ülkeler üzerinde kuracağı ekonomik nüfuzun en önemli araçlarından biri haline gelmişti. Çevrenin merkezi olan ülkeler için de çeşitli amaçlara hizmet eden demiryolları bu ülkelerde çevrenin çevresi bakımından daha farklı sonuçlar doğurmuştur. Bu makalenin amacı, demiryollarının Osmanlı'daki gelişimi bağlamında çizilen çerçevede hayata geçirilemeyen bir proje olarak İzmir-Çanakkale demiryolu projesini incelemektir.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, Osmanlı Devleti, İzmir-Çanakkale Demiryolu.

## ABSTRACT

As a product of the Industrial Revolution, the railways that began to be built had unintended political and social consequences on countries that went far beyond economic expectations. Apart from having an impact on the internal dynamics of core countries railways served as one of the most important agents of economic influence that these countries aimed to establish on the periphery countries. Railways produced completely different consequences for the periphery countries which act as the core of the periphery. The aim of this article is, therefore, to analyze the İzmir-Çanakkale railway project within the framework of the development of the railways in the Ottoman Empire.

Key Words: Railway, Ottoman Empire, İzmir-Çanakkale Railway

*Endüstri Devrimi'nin başka hiçbir yeniliği,  
hayal dünyasını demiryolu kadar ateşlememiştir  
(Hobsbawm, 1998; 54)*

## **GİRİŞ**

19. yüzyılın ilk yarısında mütevazı bir hat üzerinde faaliyete geçen ilk demiryolu, ulaşım alanında çığır açmış, etkileri bugün dahi hissedilen sonuçlar doğurmuştur. Temelde, mal ve yolcu taşımacılığında karşılaşılan sorunların üstesinden gelme amacıyla inşa edilen demiryollarının hizmet alanları bunun çok daha ötesine geçmiştir. Bu yönleriyle demiryolları sadece ulaşım alanında açtıkları çığırdan öte beklenmedik sonuçlarla siyasi ve toplumsal dönüşüm bakımından da kayda değer etkiler bırakmıştır. Farklı ekonomik ve siyasi alt yapıya sahip olan ülkelere getirilen demiryolları da, doğal olarak, farklı etkiler yaratmıştır.

## **1. DEMİRYOLLARININ TARİHSEL GELİŞİMİ**

Endüstri Devrimi'nin en önemli simgelerinden biri olan demiryollarının serüveni, 1825 yılında İngiltere'nin kuzeydoğusundaki Stockton ile Darlington kasabalarını birbirine bağlamak üzere tasarlanan 40 kilometrelik güzergâhın ulaşıma açılmasıyla başlamıştır. Sadece mal değil yolcu taşımacılığı için de kullanılması planlanan bu ilk modern (1) demiryolundan itibaren demiryolları dünyanın çehresini tamamen değiştirmiş, Endüstri Devrimi'nin bir ürünü olarak ortaya çıkan bu ulaşım aracı yine aynı devrimin hızlanmasını da beraberinde getirmiştir. İki temel gereksinim demiryollarının inşasında önemli rol oynamıştır. Bunlardan ilki ve görece belirgin olanı, malların uzun mesafelerde mümkün olduğunca çabuk ve ucuz taşınması gereksinimidir. Endüstri Devrimi'yle birlikte artan hammadde ihtiyacı ve buna paralel olarak artan üretimin yeni pazarlara olan ihtiyacı, malların olduğu kadar hammaddelerin de taşınması sorununu gündeme getirmişti. Dolayısıyla üretim süreci için gerekli olan enerji kaynağını sağlayan kömür başta olmak üzere ağır materyallerin taşınması ciddi bir sorun teşkil etmekteydi. Bu nedenle, İngiltere'nin ilk demiryolunun da iç bölgelerin kömür madenlerini limanlara taşımak amacıyla inşa edilmesi şaşırtıcı olmasa gerektir. Demiryollarının yapımındaki diğer bir gereksinim ilkinde göre daha dolaylı bir sürece işaret etmektedir. İngiltere'de tekstil sektörüne yatırım yapan ve büyük servetler kazanan sermaye sahiplerinin elinde, tüm masraflar çıktıktan sonra dahi büyük kârlar kalmaktaydı. Söz konusu sermaye sahipleri, ellerindeki bu parayı güvenilir kârlar elde etmek üzere yeni yatırım araçlarına dönüştürmek isteyince demiryolları onlara elverişli bir yatırım olanağı sundu (Hobsbawm 1998: 55 ve Lerner ve diğerleri, 1988; 741-742). Bu gereksinimleri karşılamak üzere inşa edilen demiryolları, sadece malların taşınmasını hızlandırarak ve ülke içi pazarları birbirine bağlayarak değil, inşa sürecinde talep ettikleri hammadde (2) ve yan ürünler nedeniyle de sanayileşme üzerinde hızlandırıcı bir etki yaptı. 1830 yılında Avrupa'da birkaç yüz kilometreden fazla olmayan demiryollarının uzunluğu 1850 yılında 35.000 kilometreyi geçmişti (Lerner ve diğerleri, 1988; 742).

Demiryolunun baş döndürücü bir hızla yaygınlaşması, siyasi olarak da devletin gücünün artmasına ve ülke çapına etkili bir biçimde yayılmasına yardımcı oldu. Demiryolu inşasının oldukça maliyetli oluşu,(3) İngiltere gibi büyük sermaye sahiplerinin (4) bulunmadığı ülkelerde devletlerin bu işe el atması sonucunu doğurdu. Demiryolu güzergâhlarının devlet tarafından belirlenmesi, demiryolunun inşa edileceği arazilerin devlet tarafından tahsis edilmesi ya da kamulaştırılması işlemleri devletin merkezîyetçiliğini daha da sağlamlaştırırken, ülkenin çeşitli bölgelerinde inşa edilecek demiryollarının birbirine bağlanması için bir standarda kavuşturulması gereği de yine devletin düzenleyici bir rol oynamasında etkili oldu. Böylece demiryollarının inşasında devletin oynadığı rol, ulusal birliği pekiştirici bir etki yaparken devletin de gücünün artması sonucunu doğurdu. Devletin oynadığı düzenleyici rolün ulusal birlik sağlanması bağlamında en önemli getirisi ise ülkenin ücra köşelerinde dahi çıkabilecek herhangi bir huzursuzluğun daha büyük boyutlara varmadan hızlı bir şekilde asker sevkiyle bastırılabilir olmasıydı. Yine, demiryollarına paralel bir şekilde inşa edilen telgraf hatları, devletin ülkenin tümü üzerinde denetim kurmasını kolaylaştırarak merkezîyetçiliğinin daha da pekişmesini sağladı. (Railroads and their impact, www.flowofhistory.com, 18.10.2011)

Demiryolları siyasi etkisinin yanında ekonomik ve toplumsal etkiler de yaratmıştır. Her şeyden önce, demiryolları Endüstri Devrimi'nin gereklerine hizmet etmek üzere yapılmışken yukarıda da belirttiğimiz üzere, büyük çaplı bu girişim yeni makinelerin, yeni tekniklerin ve demiryolunun düzgün çalışması için ihtiyaç duyulan yeni aletlerin icat edilmesi gereksinimini doğurarak sadece varlığıyla bile Endüstri Devrimi'ni pekiştirici bir etki yaratarak sürecin hızlanmasına neden olmuştur. Demiryolunun ihtiyaç duyduğu temel hammaddeler ve yan ürünler (5) nedeniyle üretimin başlı başına artması da diğer bir ekonomik etki olarak karşımıza çıkmaktadır.

Demiryolları ülkenin içlerine ilerledikçe kırsalın gelişmesine de yardımcı olmuştur ki bunun en bilindik örneği Amerika Birleşik Devletleri'nin Atlantik ile Pasifik kıyılarını birbirine bağlayan *Pasifik Demiryolu*'dur. Hattın 1869 yılında tamamlanmasının ardından kırsal kesim kentlerle, üretim merkezleri pazarlar ve hammaddelerle daha sıkı bir bağlantıya geçmiştir. Yine çiftçilerin geçimlik tarımdan ticari tarıma geçiş yapmaları ve tarımsal üretimin dramatik bir artış göstermesi de demiryollarının bu etkisiyle açıklanmaktadır. Tarımsal üretimin artması, artık ürünün satılarak çiftçinin alım gücünün artması anlamına gelmekteydi ki bu da bir talep doğurarak mamul maddelerin üretiminde bir artışı da beraberinde getirmiştir. Artan üretim ise daha çok iş imkânı ve daha düşük fiyatlar demektir. ABD örneğinde yaşanan bu değişim Endüstri Devrimi'ni gerçekleştiren diğer ülkelerde de benzer sonuçlar doğurmuştu.

## **2. OSMANLI DEVLETİNDE DEMİRYOLLARININ GELİŞİMİ**

Batı'da endüstrileşmenin bir gereksinimi olarak ortaya çıkan demiryolları, Osmanlı Devleti gibi Endüstri Devrimi'ni yaşamamış ülkelerde farklı gereksinim ya da amaçların bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Yine ülkedeki demiryollarının

%90'ının yabancılar tarafından inşa edilmiş olması da bu bağlamda açıklanması gereken bir olgudur. Şöyle ki, Osmanlı'daki demiryolları merkezi hükümetin aşağıda açıklayacağımız amaçlarına hizmet etmekle birlikte büyük güçlerin Osmanlı üzerindeki rekabet alanına yeni bir parametrenin eklenmesi yanında Batı'nın Endüstri Devrimi'yle yeniden şekillenen ekonomik çıkarlarının bir yansımasını da oluşturmuştur. Başka bir deyişle, *"Kapitalist Dünya Ekonomisinin merkez bölgeleriyle Osmanlı İmparatorluğu arasında hem siyasi hem de iktisadi alanları kapsayan bir dizi güç ilişkisi kuruldu... Bu ilişkilerin sonucunda Osmanlı İmparatorluğu bir uç bölge haline geldi"* (Kasaba, 1993; 38).(6) Bu siyasi ve iktisadi güç ilişkisi bağlamında demiryollarının işlevi, merkez ülkelerin ihtiyaç duyduğu hammaddelerin Osmanlı'nın liman kentlerinin art bölgelerinden limanlara taşınması ve yine merkez ülkelerin mamul maddelerinin de demiryolu hatları boyunca sıralanmış yerleşim merkezlerine ulaştırılmasıydı.

Osmanlı'da inşa edilen her demiryolu hakkında bilgi vermek bu makalenin çerçevesinin dışına taşmak olacaktır. Ancak, Anadolu'da inşa edilen ilk hat olan İzmir-Aydın demiryolu, merkez ülke ile çevre arasındaki ilişkiler olduğu kadar çevre ülkenin merkezinin de çevrenin iç çevresi konumunda olan bölgelerle kurduğu ilişkileri ya da beklentilerini anlamak bakımından önemlidir. Bu bağlamda, İzmir-Aydın demiryolunun yapım aşamasına baktığımız zaman İngiltere'nin dünya ekonomisi içindeki konumunda meydana gelen değişimin de bunun üzerinde etkili olduğu sonucuna varmak yanlış olmayacaktır. Napolyon Savaşları'ndan sonra salt Avrupa'da değil ABD ve Kanada'da da İngiltere'nin ihracat mallarına karşı olan talebin düşmesi sonucu ciddi bir üretim fazlası ve bunun doğurduğu ekonomik güçlükler, 1840'lı yıllarda ülkeyi ekonomik ve toplumsal bunalımın eşiğine getirmişti. Bu bunalımdan bir çıkış yolu olarak tahlil ithalatını yasaklayan Mısır Kanunu'nun 1846'da kaldırılmasını, 1854'te yabancı gemilerin İngiltere kıyılarında ticaret yapmasına izin verilmesi ve 1860'ta da birçok maldan ithalat vergisinin kaldırılması izledi. Böylece İngiltere serbest ticaret politikasını benimsiyor ve bu sayede dünya ekonomisindeki başat konumunu sürdürmeyi başarıyordu (Kasaba, 1993; 39 ve Hobsbawm, 1998; 59). İngiltere'nin Osmanlı'nın en zengin art bölgelerinden birinin çıkış limanını oluşturan İzmir'in sunduğu fırsatları daha da geliştirmek istemesi de aynı döneme denk gelmektedir. 15. yüzyılda Osmanlı egemenliğine girdiğinde, civarındaki Sakız ve Midilli gibi adaların ticari faaliyetleri yanında son derece sönük olan İzmir'in ticari durumu 16. yüzyılın sonlarından itibaren değişmeye başlamış ve bir yüzyıl gibi kısa bir sürede kent hem Osmanlı hem de Akdeniz'in önemli liman kentlerinden biri haline gelmişti. (7) İzmir'in bu ticari potansiyelinin farkına varan Avrupalı tüccarlar da bu kente yerleşmekte gecikmemişlerdi. 1850 yılı itibarıyla İzmir'de yirmi civarında ülkenin vatandaşı olan tüccar faaliyet göstermekteydi. 1856 yılı itibarıyla İzmir'de bulunan İngiliz vatandaşı tüccar sayısı ise 1.061'di (Kurmuş, 1977; 57).

Tütün, pamuk, üzüm, meyan kökü, kök boya, deri tabaklamada kullanılan meşe palamudu gibi İzmir civarı ve art bölgesinde yetiştirilen ürünler İzmir'in başlıca ihracat kalemlerini oluşturmakta, kervanlarla iç bölgelerden İzmir limanına taşınıp ihracat edilmekteydi. Bu anlamda İzmir sadece ticaretten ötürü değil Osmanlı hazinesine vergi bağlamında yaptığı katkıdan ötürü de önemli bir yer tutmaktaydı. İzmir'in sunduğu ticari fırsatları daha da geliştirmek isteyen İngiliz

tüccarların önündeki engellerden biri de ulaşım ilişkindi, çünkü İngiltere'nin İzmir'deki nüfuzu 19. yüzyıl boyunca artmasına karşın iç bölgelere nüfuz etmek yerel araçların varlığı nedeniyle pek mümkün olmamaktaydı. Bu sorunun üstesinden gelmenin en iyi yolu ise İzmir'den başlayarak kentin verimli art bölgesine uzanacak bir demiryolu inşasından geçmekteydi (Kasaba, 1993; 64-65). İngiltere'nin Batı Anadolu ticareti üzerinde kurmak istediği nüfuzu, İzmir'deki İngiliz tüccarlarından biri olan Whittall'ın sözleri iyi özetler niteliktedir:

“... ilk adım demiryolları yapmak olmalı. Bu demiryolları İngilizler tarafından yapılacak, İngilizler tarafından işletilecek ve İngilizlerin malı olacak. Çok kârlı olacaklar ve şimdiye kadar tarıma açılmamış bölgeleri çok verimli yapacaklar. Demiryolu şirketleri küçük muhtar cumhuriyetler biçiminde gelişecek.” (Kurmuş, 1977; 37)

Bu bağlamda, her ne kadar demiryolu şirketinin hisseleri sonradan İngiliz sermayedarların oluşturduğu bir şirkete devredilmiş dahi olsa, 1856'daki imtiyazın ilk sahibinin tüccar Robert Wilkin ve dört ortağı tarafından İngiliz büyükelçisinin desteğiyle alınmış olması da manidardır. İzmir-Aydın demiryolunun yapımı için imzalanan imtiyaz antlaşmasının içeriği ise demiryollarının Endüstri Devrimi'ni tamamlamış bir ülke için ifade ettiği anlamı ve İngiliz emperyalizminin boyutlarını göstermesi bakımından ilginçtir:

“Demiryolunun yapılması, işletilmesi ve yenilenmesi için gerekli mallar gümrük vergisi ödenmeden Türkiye'ye sokulabilecek ve demiryolunun yapımı sırasında şirket Hükümete ait toprakları, madenleri ve ormanları bedava kullanabilecekti ... Demiryolunun işletmeye açılmasından sonra şirket, hattın 45 kilometre çevresinde bulunan madenleri az bir vergi vererek işletmek hakkında da sahip oluyordu. Bütün bunlara ek olarak, Osmanlı Hükümeti, şirketin yönetimine hiçbir biçimde karışmamaya söz verdiği gibi Aydın demiryolu ile rekabet edebilecek şirketlerin kurulmasını da önleyecekti.” (Kurmuş, 1977; 59)

Daha önce de belirttiğimiz gibi, demiryolları Batı'da inşa sürecinde meydana getirdiği taleple de devrimin hızlanmasına katkıda bulunurken çevre ülkelerde bu durum demiryolu üzerinden ülkenin kaynaklarının sömürülmesinin önünü açmıştır. Demiryolu inşası için gerekli olan hammaddenin tamamen İngiltere'den sağlanmasının yarattığı talep haricinde hattın yapımında çalışacak olan İngilizlerin kendi ülkelerinin mallarına olan talebi ve bu malların yeni pazarlara takdiminde oynadıkları aracı rol dahi dikkate alınmaktaydı. (Report by Major Law on Railways in Asiatic Turkey (bundan sonra Law), TURKEY, No. 4 (1896), Presented to the Houses of Parliament by Command of Her Majesty, May 1896).

Yapımına 1857 yılında başlanan İzmir-Aydın demiryolunda ilk tren, tamamlanan İzmir-Torbalı hattı üzerinde, 1860 yılında işlemeye başladı. Daha sonra hat, çizilen güzergâh üzerinde 1862'de Ayasuluğ'a (Selçuk), 1867'de Aydın'a ulaştı. Bu hattın tamamlanmasından sonra, İzmir'in art bölgesine sızma politikası

demiryolunun Sarayköy, Dinar ve Eğirdir'e uzatılmasını gerektirdi. Bu güzergâh üzerinde uzanan hat boyunca İzmir-Aydın demiryolu hattı ve ana hattan ayrılan Kızıllı-Buca, Gaziemir-Seydiköy, Çatal-Tire, Torbalı-Ödemiş, Ortaklar-Söke, Goncalı-Denizli ve Sütlaç-Çivril şube hatları da meydana getirilerek bu bölgelerin tarımsal zenginliklerinin de İzmir limanına akması sağlanmıştı (Aydın, 2001; 54). İzmir-Aydın demiryolu bu görünümüyle "kolonyal" olarak adlandırılan bir örüntüye sahip olmuştu. Kolonyal tarz demiryolu örüntüsünü Batı'daki demiryolu örüntülerden ayıran önemli bir fark, demiryollarının genellikle düz bir hat üzerinde liman kentinden içeriye doğru ilerlemesi ve bu ana hattan ayrılan şube hatlarıyla demiryolunun tamamen bir ağaç örüntüsü halini almasıydı (Şen, 2001; 96 ve Can, 2000;44). Demiryollarının böylesi bir görünüm sergilemesinin ardında yatan neden, "demiryollarının yabancı bir ülkenin ekonomisi ile bütünleşme amacına hizmet ediyor" olması, liman kentinin art bölgesinin tarımsal ürünlerinin bu hat boyunca limana taşınarak oradan merkez ülkeye ihraç edilmesi idi (Şen, 2001; 96). Dolayısıyla Anadolu'da inşa edilen her hat birbirinden kopuk ve belli bir standarda sahip olmayan demiryollarından oluşmaktaydı. Oysa Batı'daki demiryolları ülke içi pazarların birleştirilmesi amacıyla hizmet ettiğinden hatlar bir ağ örüntüsü sergilemekteydi.(8)

Batı Anadolu'nun diğer bir önemli demiryolu hattı da İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattıydı. Bu hattın yapımı için imtiyaz 1863 yılında Price adlı bir İngiliz'e verilmişti. Hat 1865'te Turgutlu'ya ulaşmış, 1872'de ise hattın Alaşehir'e uzatılmasına karar verilerek bu imtiyaz da bir İngiliz şirketine verilmişti.1875'te Turgutlu-Alaşehir hattı da tamamlanmıştı. İzmir-Kasaba hattı üzerinde Manisa'dan ayrılan bir şube hattı ise Akhisar-Kırkağaç güzergâhı üzerinden Soma'ya varmaktaydı. İzmir-Kasaba hattının İngilizler tarafından daha içerilere uzatılması mümkün olmamıştı, çünkü Osmanlı hükümeti Alaşehir-Uşak ve Uşak-Afyon hatlarının imtiyazını Fransızlara vermişti. Osmanlı hükümeti ile İngiliz şirketleri arasındaki anlaşmazlık sonucunda 1894 yılında bu hattın tamamı Fransızlar tarafından satın alınmıştır (Law: 11-12).

Anadolu'da yabancıların inşa ettiği demiryolları aynı zamanda büyük güçlerin Osmanlı üzerinde nüfuz alanı yaratma çabası bağlamında ciddi rekabete de neden olmaktadır. Buna verilebilecek en iyi örnek de Almanların imtiyazını aldığı Anadolu ve Bağdat demiryollarıdır. "Barışçıl sızma" yöntemiyle Osmanlı ile iyi ilişkiler kurarak ve diğer büyük güçlerin aksine Osmanlı hükümeti tarafından topraksal bir talebi olmayan bir ülke olarak daha az tehditkâr olarak algılanan Almanya da demiryolu projelerine başlamıştı. Almanların elde ettiği ilk imtiyaz, İzmit-Ankara arasında bir demiryolu hattıydı. 1888 yılında alınan imtiyazdan sonra kurulan *Anadolu Demiryolu Şirketi* çok geçmeden Ankara-Konya arasındaki hattın imtiyazını da ele geçirmişti. Ancak bu hattın inşası, Batı Anadolu'dan uzanan İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba hatlarının daha içerilere girmesinin engellenmesi demektir, çünkü bu hat her iki demiryolunun da önünü kesecekti. Bu nedenle İngiliz ve Fransızlar bu hatta büyük tepki göstermişler ancak imtiyazın Almanlara verilmesini engellememişlerdi. (Özyüksel, 1988; 80-85).

Söz konusu demiryolu hattının, II. Abdülhamit'in istekleri doğrultusunda, Bağdat'a kadar uzatılması gündeme gelince büyük güçler arasındaki rekabet de iyice su yüzüne çıkmıştı. Anadolu'yu baştanbaşa geçecek olan böylesi bir hattın

Almanlara verilmesi, hattın her iki tarafındaki şeridin maden imtiyazının da dâhil olduğu düşünüldüğünde, Osmanlı üzerinde Alman nüfuzunun artması demektir. Bu nedenle İngilizler, Fransızlar ve Osmanlı'yı ekonomik ve askeri açıdan güçlendirebilecek her türlü girişime karşı çıkan Ruslar da dâhil olmak üzere diğer büyük güçler bu olasılığa hiç sıcak bakmamışlardı. Hattın inşasına karşı Fransız muhalefeti, Fransızların şirkete %40 oranında katılımıyla bertaraf edilmişti. İmtiyaz görüşmeleri sürerken çıkan Boer Savaşı ise İngiltere'nin dikkatinin başka yöne kaymasını sağlamışken, hattın Doğu Anadolu'yu kapsamayacak olması da Rusya'yı rahatlatmıştı. Sonuç olarak 1902 yılında imzalanan imtiyaz anlaşmasıyla hattın yapımına başlandı.

Osmanlı Devleti'nin demiryollarından beklentilerine baktığımızda daha farklı bir tabloyla karşılaşmaktayız. Her şeyden önce, Osmanlı'da demiryolu fikrinin Batı'daki gibi bir ekonomik gereksinimden kaynaklanmadığı açıktır. Yukarıda da belirttiğimiz üzere demiryolu fikri daha çok iç bölgelerin tarımsal zenginliklerinin Batı'ya aktarılmasında bir araç olarak kendini göstermiştir. Ancak bu durum Osmanlı'nın demiryollarından herhangi bir beklentisi olmadığı anlamına da gelmemektedir. Bu bağlamda, bu beklentilerin öncelik sırasının Batı'dakinden daha farklı olduğu söylenebilir. Batı'da ön planda olan ekonomik çıkarların yerini Osmanlı'da stratejik-idari beklentiler almış (Kaynak, 1984; 67), ekonomik beklentiler daha çok ikinci planda kalmıştı. Bir başka deyişle, demiryolları ister istemez Osmanlı gelirlerinin artmasına katkıda bulunacaktı ama bu fikir daha çok devletin stratejik-idari gereksinimlerini karşılayacak bir araç olarak algılanmış ve demiryolu imtiyazını alan şirket ile devletin beklentileri örtüştüğü noktada da hayata geçirilmiştir.

Osmanlı'nın demiryollarından stratejik-idari anlamdaki en önemli beklentisi, ülkede asayişin sağlanmasıyla ilgiliydi. Osmanlı'da 19. yüzyılın başlarından bu yana gerek kurumsal gerekse askeri anlamda bir merkezileşme hareketi söz konusu olmakla birlikte merkezi otoritenin ülkenin her bölgesinde ağırlığını hissettirdiğini söylemek oldukça zordur. Ülkede baş gösteren eşkıyalık ve ayaklanma tehlikeleri bağlamında bu hareketler büyük boyutlara ulaşmadan denetim altına almak devletin en önemli önceliklerinden biri haline gelmişti. Bu nedenle demiryolları eşkıyalık ve ayaklanmalara karşı hızlı bir şekilde asker sevkiyle etkin bir biçimde müdahaleyi mümkün kılacak ve bu hareketler ciddi boyutlara varmadan durdurulabilecekti. Yani Batı'da ekonomik gereksinimlerin bir sonucu olarak ortaya çıkan demiryolu, devletin merkezi otoritesini arttırmasına yardımcı olmuşken Osmanlı'da tam tersi bir durum söz konusu olacaktı. Önce merkezi otoriteyi sağlamlaştıracak olan devlet, asayiş ile vergi toplanamaması arasında kurduğu sıkı bağdan ötürü, bir kere asayiş sağlandıktan sonra daha düzenli vergi toplayabilecek, böylece ekonomik anlamda da bir iyileşme sağlanacaktı (Şen, 2001; 98 ve Can, 2000; 43).

Anadolu'da birbiri ardına faaliyete geçen demiryollarının Osmanlı'nın stratejik-idari beklentilerinin karşılamasının yanı sıra ekonomik açıdan da en azından orta vadede olumlu sonuçlar doğurduğu gözlenmektedir. Bir kere, demiryolları ülkenin iç kısımlarına doğru ilerledikçe daha önceden tarıma açılmamış alanlar tarıma açılmaya başlamış, tarımsal ürünlerin giderek ticari meta haline dönüşmesiyle birlikte tarımsal ürünlerden alınan vergi ile gümrük vergilerinde bir artış gözlenmiştir (Kaynak, 1984; 80-81). Ancak devletin mevcut yapısal

sorunları ve içinde bulunduğu borç sarmalı göz önünde bulundurulduğunda, demiryolları ile beraber meydana gelen gelir artışının Osmanlı'da topyekûn bir ekonomik kalkınmaya hizmet edecek boyutlara varamayacağı da açıktı. Bunun yanı sıra Osmanlı'nın böylesi masraflı projeleri yürütmek için yeterli sermayeyi temin edemeyişi, bu devleti yabancı sermayeye daha da bağımlı hale getirmek gibi ciddi bir sonuç doğurmaktaydı.(9) Sonuç olarak, demiryolları stratejik-idari bakımından Osmanlı'nın beklentilerini kısmen karşılayabilmiştir, çünkü yukarıda da vurguladığımız üzere demiryollarının birbirinden kopuk olması ve kolonyal tarzda bir örüntü sergilemesi merkezi otoritenin gücünü ülkenin her yanına yayamayacağı anlamına gelmekteydi.

### 3. İZMİR-ÇANAKKALE DEMİRYOLU PROJESİ

İzmir-Çanakkale demiryolu projesi, her ne kadar hayata geçirilememiş olsa da, Osmanlı'nın stratejik kaygılarını bambaşka bir konjonktür bağlamında yansıtmaları açısından dikkate değer bir örnek teşkil etmektedir. Bu hatla ilgili haberler İzmir basınında 1913 yılının Mart ayından itibaren, yani daha Balkan Savaşı devam ederken, kendisini göstermektedir. Hattın projelendirilmesi Haziran 1913'te başlamış ve demiryolunun mukavelenamesi de Aralık 1913'te onaylanması için Şura-yı Devlet'e havale edilmişti (*Ahenk*, 1 Aralık 1913). 5 Şubat 1914'te hattın iradesi çıkmış, demiryolunun imtiyazını ise bir Fransız Şirketi olan *Omnium d'Enterprises* almıştı. Ancak İzmir basınında imtiyazın Fransız *Perrier Bankası*'na verildiği belirtilmekteydi ki bu da yanlış değildi, çünkü *Omnium d'Enterprises* şirketinin en büyük hissedarı *Perrier Bankası*'ydı. Burada hemen belirtmekte yarar var ki, *Perrier Bankası* bir yandan Osmanlı Devleti'nin Balkan Savaşı'ndan sonra almak istediği borç için hükümetle pazarlığa oturmuştu. Nitekim İngiltere'nin Çanakkale konsolos yardımcısı C. E. S. Palmer da bankanın çok yüksek faizle Osmanlı hükümetine borç verdiğini ancak bankanın bununla da yetinmeyerek İzmir-Çanakkale demiryolu haricinde Üsküdar ve Bursa'da tramvay hattı, Kudüs'ün aydınlatılması ve Kudüs ile Beytullahim arasında işleyecek bir elektrikli tramvay hattının imtiyazını da almaya çalıştığını belirtmektedir.(10)

Uzunluğu 470 kilometre olarak hesaplanan demiryolu hattı, İzmir'de Karşıyaka'dan başlayarak Aliağa, Dikili, Ayvalık, Burhaniye, Edremit, Ayvacık, Ezine'yi takip ederek Çanakkale'ye ulaşacaktı. Dolayısıyla hat, Batı Anadolu kıyı çizgisini takip edecekti. Bunun yanında Ezine'den ayrılacak bir şube hattı Bayramiçi, Çanpazarı'nı izleyerek Marmara Denizi'nde Karabiga'da son bulacaktı. Hattın imtiyaz antlaşmasına göre Osmanlı Devleti kilometre garantisi vermeyecekti. İmtiyaz sahibi şirket, hattın iki yanında 20 kilometrelik bir alan içerisinde bulunan tüm madenleri, Nafia Nezareti'nin maden yönetmeliğine uymak şartıyla, çıkarma hakkına sahip olacaktı. Hükümet aynı zamanda şirkete Kemer ile Edremit arasında bir rıhtım inşa etme izniyle Kaz Dağları'nın ormanlarından yararlanma izni de vermişti. Kilometre başına masraf, faiz ve yıpranma payı fonu yıllık 11.000 Frank olarak hesaplanmıştı. Demiryolu hattı kullanıma girdikten sonra şirketin kilometre başına kârı 11.000 Frank üzerine çıkacak olursa bu kârın üçte ikisi şirkete, üçte biri de Osmanlı hükümetine kalacaktı. İmtiyazı alan *Omnium d'Enterprises* şirketi, anlaşmanın imzasından



sonra bir yıl içinde hattın kesin plânlarını ve güzergâh üzerinde yapılan mühendislik tetkiklerini hükümete sunmakla yükümlüydü. Şayet şirket bu bir yıl içinde imtiyazı almaktan vazgeçerse hükümete önceden haber vererek bu yükümlülükten kurtulabilecekti. Bu bağlamda, demiryolunun ilk kısmı olan İzmir-Edremit arasındaki hattın tetkikleri için Fransa'dan bir mühendis heyeti İzmir'e gelmişti. Topografyacılara ve mühendislerden oluşan bir diğer grup ise Marsilya'dan doğrudan Çanakkale'ye gidecekti (*Ahenk*, 5 Temmuz 1914).

Palmer, raporlarında bu hattın Osmanlı hükümeti için stratejik önemine vurgu yapmakla birlikte, Çanakkale tüccarlarının gayet karamsar olduğunu belirtmektedir; çünkü hat aslında ticaret açısından elverişli bir güzergâhı takip etmekle birlikte İzmir'in ticaret üzerindeki hâkim konumuyla Çanakkale'nin rekabet edemeyeceği düşünülmekteydi.(11) Ancak, bir önceki kısımda çizdiğimiz çerçeve bağlamında İzmir-Çanakkale demiryolu projesinin daha çok stratejik beklentileri karşılamak üzere hayata geçirilmesinin arzulandığı görülmektedir. Üstelik bu hattın yanında inşa edilmesi düşünülen iki hat daha vardı: bunlardan biri İstanbul-Çanakkale, diğeri İstanbul-Gelibolu hatlarıydı. Her iki hattın uzunluğu 150'şer kilometre olarak planlanmıştı. Söz konusu demiryolu projeleri, Osmanlı'nın Balkan Savaşları'ndan sonra Rumeli'nin tamamını kaybetmesinin doğurduğu endişeyle açıklanmalıdır.

Bir önceki bölümde sözünü ettiğimiz üzere Osmanlı'nın demiryollarından beklentileri ağırlıklı olarak stratejik-idari çerçevede değerlendirilmekteydi. Ancak bu demiryolu projelerini diğerlerinden ayıran önemli bir fark, idari kaygıların geri plana itilerek ülke savunmasının bunun yerini almasıdır. Bir başka deyişle, stratejik kaygılarla idari kaygılar arasındaki bağlantının yerini askeri-stratejik kaygılar almıştı. İzmir-Çanakkale demiryolu da yine Batı Anadolu'nun savunulması bağlamında duyulan kaygılarla değerlendirilmelidir. İstanbul-Çanakkale ve İstanbul-Gelibolu hatlarının inşasındaki temel amaç Avrupa kısmından gelecek herhangi bir saldırıya karşı Trakya'nın ve İstanbul'un güvenliğini temin etmek üzere hızlı asker ve teçhizat sevkiyatıydı (*Ahenk*, 12 Nisan 1914).

Öte yandan hattın Batı Anadolu sahillerini takip ederek inşa edilecek olması birtakım riskleri de beraberinde getirmekteydi. Balkan Savaşları'ndan sonra Batı Anadolu kıyılarını kuzeyden güneye çevreleyenler de dâhil olmak üzere tüm Ege Adaları Yunanistan'ın eline geçmişti. Osmanlı Devleti Yunanistan'la imzaladığı barış antlaşması çerçevesinde bu adaların kaderinin tayin hakkını düvel-i muazzamaya (yani dönemin büyük güçleri: İngiltere, Rusya, Almanya, Fransa, İtalya, Avusturya) devretmişti. Düvel-i muazzamanın bu kararı alması oldukça uzun sürmüştü, bu sırada Osmanlı hükümeti de demiryolu imtiyazıyla ilgili görüşmelere başlamıştı. Ancak 14 Şubat 1914'te düvel-i muazzamanın adalarla ilgili açıkladığı karar Osmanlı hükümetini tatmin etmekten çok uzaktı; çünkü Çanakkale Boğazı önünde bulunan Gökçeada ve Bozcaada hariç olmak üzere Ege'deki diğer tüm adalar, herhangi bir tahkimat oluşturmamak kaydıyla, Yunanistan'a bırakılıyordu.(12)

Bu sırada, Osmanlı hükümeti de demiryolu imtiyazını vermiş, planlanan güzergâh keşiflere başlanmıştı. Ancak burada tehlike arz eden durum sahile bu kadar yakın bir hattın karşısında bulunan Sakız ve Midilli adalarından gelecek olan eşkiya saldırılarıyla. Bu adalar Osmanlı devletinin elindeyken dahi Batı

Anadolu'nun güvenliği için ciddi bir güvenlik tehdidi oluşturmaktaydılar. Yunanistan'dan gelen silahlar önce bu adalara, oradan da Batı Anadolu'ya nakledilerek eşkiyaların eline geçmekteydi. Yine Osmanlı ülkesi geneline yayılmış olan tütün kaçakçılığının en yoğun olarak yapıldığı bölgelerden birinin adalar ile Batı Anadolu arasında olduğu da bilinmektedir. Adalardan Batı Anadolu sahillerine çıkan ve çoğunluğunu Rumların oluşturduğu eşkiyanın kimi zaman hırsızlık yapması kimi zaman da nüfuzlu kimselerin yakınlarını fidye talebiyle kaçırmaması da bir başka güvenlik sorunuydu. Deniz gücü oldukça zayıf olan Osmanlı Devleti ise bu sahillerin güvenliğini bir türlü sağlayamamıştı (Yeneroğlu Kutbay, 2005; 52-57). Bu adaların Yunan işgaline girmesinden sonraysa eşkiya saldırıları daha da artmıştı. Doğal olarak kıyı şeridini takip edecek bir demiryolu hattı da (özellikle Ayvacık-Edremit arası kıyıda gelecek saldırılara açıktı) eşkiya saldırılarına açık bir hale gelecekti (Anadolu Sevahili, *Tanin*, 10 Nisan 1914).

Bu güvenlik tehdidi sadece eşkiya saldırılarıyla sınırlı değildi. Osmanlı'nın gireceği herhangi bir savaşta dahi bu kıyılar düşman donanmasının bombardımanına karşı tehdit altında olacaktı. Benzer bir kaygı Bağdat demiryolu için keşif yapılırken ortaya çıkmıştı. Söz konusu demiryolu, İskenderun-Beylan geçişini takip etmesi halinde olası bir savaşta düşman donanmalarının top menziline bulunacak kadar sahile yakın olacaktı. Bu nedenle Osmaniye-Amanos-Bahçe geçişi tercih edilmişti. Ancak İzmir-Çanakkale demiryolunun neredeyse tamamı sahili takip ediyor, bu yönüyle büyük bir güvenlik zaafı yaratıyordu. Bu nedenle, hem sahillerin hem de bu demiryolu hattının güvenliğinin sağlanması için en azından Sakız ve Midilli adalarının da tekrar Osmanlı egemenliğine geçmesi gerektiği düşünülmekteydi. Düvel-i muazzamanın adalar konusunda verdiği kararın kabul edilmesi için her iki tarafa da uygulayacağı yaptırımlar için kendi arasında bir anlaşmaya varamamış olması, Osmanlı Devleti'nin elini güçlendirmiştir. Bu nedenle Osmanlı, Yunanistan'a adalar meselesini Romanya'nın aracılığında görüşmeyi teklif etmiştir. Arkasına düvel-i muazzamanın desteğini alamayan Yunanistan da görüşmelere razı olmuş, ancak Bükreş'te görüşmelere başlanacakken Birinci Dünya Savaşı çıkınca görüşmeler yarıda kesilmiştir. Yine de adalar hakkında düvel-i muazzamanın kararının açıklanmasından sonra Osmanlı hükümeti yakın gelecekte sahillerin güvenliğini deniz gücüyle sağlayamayacağını farkında olmasından dolayı kıyı şeridinde sahil muhafaza bölüklerinin kurulmasına karar verilmiştir.(13) Bu sahil muhafaza birliklerinin kurulması, söz konusu demiryolu projesiyle birlikte düşünüldüğünde birliklerin sevkiyatı için de önemli bir ulaşım aracı olacaktı. Ancak, Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması, yukarıda da değindiğimiz üzere, Osmanlı'nın doğrudan görüşmeler aracılığıyla Yunanistan'dan Sakız ve Midilli'yi geri alabilme şansını yok ettiği gibi İzmir-Çanakkale demiryolunun hayata geçirilmesini de mümkün kılmamıştır.

## SONUÇ

Batı'da Endüstri Devrimi'nin gereksinimlerini karşılamak üzere ortaya çıkan demiryolları, ancak bu devrimin getirdiği bir sermaye birikiminin altından kalkabileceği büyüklükte yatırımlardı. Oysa Batı'nın geçtiği aşamalardan

geçmemiş olan Osmanlı Devleti için bu yatırımlar bir yandan Osmanlı'nın kapitalist dünya ekonomisine eklenmesini diğer yandan da devletin yarı-sömürgeleşme sürecini hızlandırıcı bir etki yapmıştı. Üstelik Osmanlı devleti bu demiryolu imtiyazlarını kimi zaman ihtiyaç duyduğu borçları alabilmek adına bahşetmek durumunda kalmış, bir yandan borçlarını katlarken diğer yandan da ülke kaynaklarını daha da fazla sömürüye açmıştır.

Bu hatların inşasında adeta birer standart haline gelen kilometre garantileri, hatların iki yanındaki arazilerde çıkacak madenleri işletme imtiyazları ve ormanlardan yararlanma hakları ile beraber düşünüldüğünde bu sömürünün ulaştığı boyutlar, devletin bedeli bu kadar yüksek bir külfetin altına neden girdiği sorusunu gündeme getirmektedir. Karayolu ulaşımının oldukça kötü olduğu ve böylesi geniş bir coğrafyaya yayılmış bir devlet için demiryollarının ülke birliğini sağlamak yolundaki işlevi, Osmanlı devlet adamlarının da gözünden kaçmamıştır. Dolayısıyla, Batı'da ekonomik çıkarlar gözetilerek inşa edilen demiryolları aynı zamanda siyasi birliği sağlamlaştırmak gibi bir sonuç doğururken, Osmanlı demiryollarının bu stratejik-idari getirisini daha çok dikkate almıştır. Ekonominin yapısal sorunları üzerine eğilmek yerine asayişin sağlanması ile vergi toplama arasında doğrudan bir bağ kuran Osmanlı için demiryolları orta vadede ekonomik bir rahatlama getirmiş ama bu yapısal sorunlar çözülmediği için devletin yarı-sömürge konumuna gelmesi de hızlanmıştır.

Balkan Savaşları sonrası inşası planlanan demiryolu projelerine baktığımızda ise, İstanbul-Gelibolu ve İstanbul-Çanakkale hatlarının, Avrupa tarafında ülke derinliğinin kaybedilmesinin ve başkentin savunulması kaygısının ön planda olduğunu görmekteyiz. Savaşlarda demiryollarının önemi ortaya konmakla beraber tüm Rumeli'yi kaybeden, Ege'de adaların tümünü Yunanistan'a kapıran Osmanlı için artık asıl sorun, anavatan olarak kabul edilen Anadolu'nun savunulmasıydı. Diğer iki demiryolu gibi İzmir-Çanakkale demiryolunu da bu bağlamda değerlendirmek gerekmektedir. II. Meşrutiyet'in ilanının ardından orduda yeni düzenlemelere giden ama bunlar tamamlanamadan Trablusgarp ve Balkan Savaşları'na girmek zorunda kalan Osmanlı'nın bu savaşlardaki kayıpları, Yunanistan'ın yayılcı politikasıyla değerlendirildiğinde özellikle Batı Anadolu'nun savunulması bağlamında İzmir-Çanakkale demiryolunun önemi ortaya çıkmaktadır.

## SONNOTLAR

- (1) Demiryollarının inşasında ve yaygınlaşmasında önemli bir rol oynayan buhar gücünün etkisini inkâr etmemekle birlikte, modern demiryollarının atası olarak kabul edilen, tahtadan imal edilmiş raylar üzerinde gidebilecek şekilde tasarlanmış bazı taşıtların varlığını göz ardı etmemek gerektiğini de düşünüyoruz. Bu bağlamda, ilk kez 1550 yılında Almanya'da inşa edilen ve *vagon yolu* olarak tabir edilen, tahta rayların üzerinde atların çektiği vagonlardan oluşan ilkel bir demiryolunun varlığından söz edilebilir. (<http://inventors.about.com/library/inventors/blrailroad.htm>, 18.10.211)

- (2) Örneğin, ortalama bir millik bir hattın sadece rayı için 300 ton demir gerekmekeydi (Hobsbawm, 1998; 55).
- (3) 19. yüzyılın ilk yarısında İngiltere’de bir fabrika inşa etmenin maliyeti 20 bin pound ile 200 bin pound arasında değişirken bir demiryolunun yapım maliyeti ortalama 2 milyon pound idi (Lerner ve diğerleri, 1988; 743).
- (4) İngiltere’deki büyük sermaye sahipleri dahi tek başlarına bu maliyeti karşılayabilecek durumda olmadıklarından çoğu kez birkaç sermaye sahibinin bir araya gelmesiyle oluşturulan şirketler demiryolu yapımını üstlenmekteydi.
- (5) Bu ürünler sinyalizasyon aletlerinden istasyon inşasında kullanılacak çiviye kadar çok geniş bir ürün yelpazesini içinde barındırmaktaydı.
- (6) Kasaba, Osmanlı’nın “dünya ekonomisinin konjonktürel sorunlarını ferahlatacak biçimde dünya ekonomisinin içine çekildiği” dönemi 1800-1815 arası olarak vermektedir. Kasaba, bu tarihlerden önce Osmanlı’nın ihraç kalemleri ya da ithalatı üzerinden dünya işbölümündeki konumunu tespit etmenin pek olası olmadığını, çünkü hiçbir ihraç malının çok miktarda ve kesintisiz olarak ihraç edilmediğini, 1820’lere kadar ise Osmanlı iç pazarlarının ithalata kapalı olduğunu vurgulamaktadır. 1838 yılında, Mehmet Ali Paşa krizinde destek beklentisi içinde olan Osmanlı’nın İngiltere ile imzaladığı Balta Limanı Antlaşması ise ithalat üzerindeki yasakların kaldırılmasıyla Osmanlı’nın kapitalist dünya sistemine eklemlenmesini hızlandırıcı bir etki yaratmıştır. Benzer antlaşmalar diğer Batılı ülkelerle de imzalanmıştır (Kasaba, 1993; 37).
- (7) İzmir’in bir liman kenti olarak yükselişi bağlamında kapsamlı bir çalışma için bkz., Necmi Ülker, “The Emergence of İzmir as a Mediterranean Commercial Center for French and English Interests, 1698-1740” *International Journal of Turkish Studies*, vol. 4. no. 1 (Summer 1987): 1-37.
- (8) İngiltere’nin *Dış ve Uluslar Topluluğu Bürosu’na* bağlı *Birleşik Krallık Ticaret ve Yatırım Departmanı’nın* Mayıs 2011’de hazırladığı, “Railway Sector: Fact Finding Mission to Turkey” başlıklı raporun yedinci sayfasında yer alan haritada, Osmanlı döneminde inşa edilen hatların birbirinden kopukluğu ve Cumhuriyet döneminde bu hatları birbiriyle bağlantılı hale getirme çabası görülebilir. ([http://www.britishexpertise.org/bx/upload/Newsletter/Rail\\_Turkey.pdf](http://www.britishexpertise.org/bx/upload/Newsletter/Rail_Turkey.pdf), 29.10.2011).
- (9) 1871 yılında bir devlet teşebbüsü olarak İstanbul-Bağdat demiryolunun yapımına başlandı. Ancak, 1875 yılında devlet, borçların faiz ve taksitlerini karşılayamaz duruma gelince demiryolu için gereken sermayenin temini de bundan sonra mümkün olmadı. “... Artık Avrupa sermayesine başvurulmaksızın bu boyutlardaki girişimleri gerçekleştirmenin olanaksızlığının bilincine varılmıştı” (Özyüksel, 1988; 17).
- (10) Public Record Office (bundan sonra PRO), Foreign Office (bundan sonra FO), 195/458, dosya no: 612/9. C. E. S. Palmer’dan İstanbul başkonsolosluğuna, 20 Şubat 1914.

- (11)PRO/FO, 195/2458, dosya no: 612/9. C. E. S. Palmer'dan İstanbul başkonsolosluğuna, 10 Şubat 1914.
- (12)Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Siyasi Kısım, 1987/5, no. 19.
- (13)Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Dâhiliye Nezareti, Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti, 89/40, no. 1, 2 ve 4.

## KAYNAKÇA

Ahenk, 1 Aralık 1913, 12 Nisan 1914 ve 5 Temmuz 1914.

Anadolu Sevahili, Tanin, 10 Nisan 1914.

Aydın, Suavi (2001): Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış, Kebikeç, 11: 49-94.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Dâhiliye Nezareti, Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti, 89/40, no. 1, 2 ve 4.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Siyasi Kısım, 1987/5, no. 19.

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

Hobsbawm, Eric (1998): *Devrim Çađı*, Ankara, Dost Kitabevi.

Kasaba, Reşat (1993): Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi: On Dokuzuncu Yüzyıl, çev. Kudret Emirođlu, Belge Yayınları, İstanbul.

Kaynak, Muhteşem (1984): Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış, Yapıt, 5: 66-85.

Kurmuş, Orhan (1977): *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişı*, İstanbul, Bilim Yayınları.

Lerner, Robert E.; Meacham, Standish ve Burns, Edward Mcnall; Western Civilizations, eleventh edition, New York, W. W. Norton & Company.

Outline of Railroad History, <http://inventors.about.com/library/inventors/blrailroad.htm>, 18.10.211

Özyüksel, Murat (1988): *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul Arba Yayınları.

PRO/FO, 195/2458, dosya no: 612/9. C. E. S. Palmer'dan İstanbul başkonsolosluğuna, 10 Şubat 1914.

Public Record Office, Foreign Office, 195/458, dosya no: 612/9. C. E. S. Palmer'dan İstanbul başkonsolosluğuna, 20 Şubat 1914.

Public Record Office, Foreign Office, 195/458, dosya no: 612/9. C. E. S. Palmer'dan İstanbul başkonsolosluğuna, 10 Şubat 1914.

Railroads and their impact (2011), <http://www.flowofhistory.com> (18.10.2011).

Railway Sector: Fact Finding Mission to Turkey (2011): [http://www.britishexpertise.org/bx/upload/Newsletter/Rail\\_Turkey.pdf](http://www.britishexpertise.org/bx/upload/Newsletter/Rail_Turkey.pdf) (29.10.2011).

Report by Major Law on Railways in Asiatic Turkey, TURKEY, No. 4 (1896), Presented to the Houses of Parliament by Command of Her Majesty, May 1896.

Şen, Leyla (2001): Merkez-Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiđi Olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaştırma Sistemleri, *Kebikeç*, 11: 95-124.

Yeneroğlu Kutbay, Elif (2005): Doğu Ege Adaları'nın Osmanlı Hakimiyetinden Çıkışı ve Bunun Aydın Vilayeti'ne Etkileri, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, basılmamış doktora tezi.