

# ESKİŞEHİR OSMANGAZİ ÜNİVERSİTESİ TARİH DERGİSİ

Altı Aylık Akademik Dergi



Cilt: 5 Sayı: 1

Mayıs 2022

**Tanzimat Dönemi'nde Golos Kazası'nda İmar Faaliyetleri**

*Merve Yörükoğulları*



**Bir Karış Fazla Şimendifer:**

**Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolu Politikasının Değişimi**

*Umut Akçakaya*



**Necip Asım Yazıksız ve "Kırgız Kelimesinin İştikakına Dair" Adlı Eseri**

*Zeynep Akarlan*

e-ISSN: 2687-3842



# **ESKİŞEHİR OSMANGAZI ÜNİVERSİTESİ TARİH DERGİSİ**

**Cilt:5      Sayı:1**

**Mayıs 2022**

**Eskişehir**

# ESKİŞEHİR OSMANGAZİ ÜNİVERSİTESİ

## TARİH DERGİSİ

e-ISSN: 2687-3842

**Uluslararası Hakemli Dergi**

Mayıs ve Kasım aylarında yılda iki sayı hâlinde yayınlanır.

Derginin kısaltması: ESOGÜTD

### **İmtiyaz Sahibi**

Fen – Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Adına

Prof. Dr. Emin Uğurlu

### **Editörler**

Prof. Dr. Zafer Koylu

Dr. Öğr. Üyesi Ahmet Türkan

**Yayın Tarihi:** 31 Mayıs 2022

Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Tarih Dergisi, ASOS İndeks ve Google Scholar'da taranmaktadır.

### **İletişim Bilgileri**

Ekişehir Osmangazi Üniversitesi Tarih Bölüm Başkanlığı Tarih Bölümü, F2 Blok, 3.Kat,  
26040, Odunpazarı/Eskişehir

Tel: +90 222 239 37 50 / 2717, E-Posta: [tarih@ogu.edu.tr](mailto:tarih@ogu.edu.tr)

İnternet Sayfası: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/esogutd>

## BİLİM VE DANIŞMA KURULU

Prof.Dr. Ahmet YARAMIŞ	Afyon Kocatepe Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. Ali PAJAZITI	South East European University, Makedonya
Prof.Dr. Arif BİLGİN	Sakarya Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. Emine GÜMÜŞSOY	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. Fahri YETİM	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. Fehmi YILMAZ	İstanbul Medeniyet Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. H. Hüseyin ADALIOĞLU	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. Haşim ŞAHİN	Sakarya Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. Hüseyin ÇINAR	Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. İbrahim ŞİRİN	Kocaeli Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. İrfan MORINA	University of Prishtina, Kosova
Prof.Dr. Kâmil ÇOLAK	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. Meral BAYRAK	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. Meryem KAÇAN ERDOĞAN	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. Mesut ERŞAN	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. Muzaffer DEMİR	Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. Muzaffer DOĞAN	Anadolu Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. Necmettin ALKAN	Karadeniz Teknik Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. Necmettin AYGÜN	Aksaray Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. Necmi UYANIK	Selçuk Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. Numan ELİBOL	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. Nuri KAVAK	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. Orlin SABEV	Bulgarian Academy of Sciences, Bulgaristan
Prof.Dr. Osman KÖKSAL	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. Rainer Maria Czichon	Uşak Üniversitesi, Türkiye
Prof.Dr. Zafer KOYLU	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Türkiye
Doç.Dr. Aşkın KOYUNCU	Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Türkiye
Doç.Dr. Erkan İZNİK	Anadolu Üniversitesi, Türkiye
Doç.Dr. Fatma Sevinç ERBAŞI	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Türkiye
Doç.Dr. Hayrettin PINAR	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Türkiye
Doç.Dr. Mustafa GENÇOĞLU	Uşak Üniversitesi, Türkiye
Doç.Dr. Oktay BERBER	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Türkiye
Doç.Dr. Volkan MARTTİN	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Türkiye
Doç.Dr. Yunus ARİFOĞLU	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Türkiye
Assoc.Prof.Dr. Esilda LUKU	Aleksander Moisiu University, Arnavutluk

Assoc.Prof.Dr. Fahd KASUMOVIC	University of Sarajevo, Bosna Hersek
Assoc.Prof.Dr. Getachew KASSA	Addis Ababa University, Etyopya
Assoc.Prof.Dr. Mujib ALAM	Jamia Millia Islamia-A Central University, Hindistan
Dr.Melinda BOTALIC	University of Tuzla, Bosna Hersek
Dr.Sedad BESLIJA	University of Sarajevo, Bosna Hersek
Dr.Fazileta HAFIZOVIC	University of Sarajevo, Bosna Hersek
Dr.Öğr.Üyesi Nilgün DALKESEN	İstanbul Medeniyet Üniversitesi, Türkiye

### **ALAN EDITÖRLERİ**

Dr. İslam KAVAS

Dr. Duygu TANIDI

Dr. Yusuf AKBABA

### **DİL VE YAZIM EDITÖRÜ**

Zeynep AKIL

# ESKİŞEHİR OSMANGAZİ ÜNİVERSİTESİ TARİH DERGİSİ

CİLT: 5, SAYI:1, MAYIS 2022

## İCİNDEKİLER

### **Merve Yörükoğulları**

Tanzimat Dönemi'nde Galos Kazası'nda İmar Faaliyetleri..... 1

### **Umut Akçakaya**

Bir Karış Fazla Şimendifer:

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolu Politikasının Değişimi..... 18

### **Zeynep Akarslan**

Necip Asım Yazıksız ve "Kırgız Kelimesinin İştikakına Dair" Adlı Eseri

..... 38

## Tanzimat Dönemi'nde Golos Kazası'nda İmar Faaliyetleri<sup>1</sup>

Merve YÖRÜKOĞULLARI<sup>2</sup>

### Öz

19. yüzyılda meydana gelen Sanayi Devrimi'nin ardından dünya genelinde büyük bir değişim ve dönüşüm yaşanmıştır. Bu dönemde yaşanan değişimlerin en somut örneği kentlerin alt ve üst yapılarında meydana gelen gelişmelerdir. Avrupa'da meydana gelen bu gelişmeler Osmanlı'ya yansımakta gecikmemiştir. Nitekim, Tanzimat'ın ilanıyla uygulanan reform çalışmaları çerçevesinde başlayan imar faaliyetleri liman kentlerinde daha belirgin bir şekilde ortaya çıkmıştır.

Tesalya Bölgesi'nin önemli limanlarından biri olan Golos Kazası'nda bu dönemde önemli imar faaliyetleri gerçekleşmiştir. Şehir, Yunanistan'ın Doğusu'nda Ege Denizi kıyısında bulunmaktadır. Tırhala Sancağı'na bağlı küçük bir yerleşim birimi olan şehir, Tanzimat ile birlikte hızlı bir şekilde modernleşme sürecine girmiştir. Bu denli hızlı gelişme ve modernleşme şehrin coğrafi yapısından kaynaklanmaktadır. Kaza'nın bulunduğu Tesalya toprakları oldukça verimli olup, başta tarım olmak üzere elde edilen ürünlerin ihraç edilmesinde Golos Limanı önemli bir işlev görmüştür. Ticari faaliyetlerin gelişmesiyle birlikte şehrin fiziki yapısı değişmiştir. Karayolları modernize edilmiş ve demir yollarının yapımı ile iç bölgelerdeki ürünlerin kıyı kentlerine taşınması sağlanmıştır. Telgrafın gelmesiyle birlikte farklı bölgeler arasında ticari faaliyetler artmıştır. Aynı zamanda savunma açısından da önemli bir konumda bulunmasından dolayı şehirde askeri amaçlı yerler tamir ve inşa edilmiştir. Gerçekleştirilen imar faaliyetleri sonucu kısa bir zamanda büyük bir gelişme göstererek modern bir liman kenti haline gelmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Golos, Tanzimat, Modernleşme, Osmanlı Devleti

---

<sup>1</sup> Bu çalışma "Tanzimat Döneminde Golos Kazasının Sosyal ve Ekonomik Durumu" isimli yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

<sup>2</sup> MA. Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı Felsefe Doktoru Adayı. E-Posta: [mrvcyd19@gmail.com](mailto:mrvcyd19@gmail.com). ORCID: 0000-0002-4450-2518

## **Reconstruction Activities In The Golos District During The Tanzimat Period**

### **Abstract**

After the Industrial Revolution that took place in the 19<sup>th</sup> century, there has been a great change and transformation throughout the world. The most concrete example of the changes experienced in this period was the developments in the infrastructure and superstructure of the cities. These developments in Europe were not delayed to reflect on the Ottoman Empire. As a matter of fact, the zoning activities that started within the framework of the reform efforts implemented with the proclamation of the Tanzimat have emerged more clearly in the port cities.

In this period, important development activities took place in Golos, one of the important ports of the Thessaly Region. The city is located on the Aegean Sea coast in Eastern Greece. The city, which is a small settlement connected to the Tırhala Sanjak, entered a rapid modernization process with the Tanzimat. Such rapid development and modernization are due to the geographical structure of the city. The lands of Thessaly, where Kaza is located, are very fertile, and the Port of Golos played an important role in the export of agricultural products. With the development of commercial activities, the physical structure of the city has changed. Highways were modernized and with the construction of railways, products in the inner regions were transported to coastal cities. With the arrival of the telegraph, commercial activities between different regions increased. At the same time, since it is in an important position in terms of defense, places for military purposes were repaired and built in the city. As a result of the reconstruction activities carried out, it has become a modern port city by showing great development in a short time.

**Keywords:** Golos, Tanzimat, Modernization, Ottoman Empire

### **Giriş**

Tesalya, bugün Yunanistan sınırları içerisinde bulunup kuzeyinde Makedonya, batısında Arnavutluk, doğusunda Ege Denizi, güneyinde ise Golos ve Zeyton körfezleri ile çevrili olup Balkan Yarımadasının güneyinde yer almaktadır (Sami, 1308: 1652). Bu bölge verimli iki ovasıyla birlikte Yunanistan'ın tahıl ambarı görevini üstlenmiştir (Kiel, 2011: 522). Tesalya'da buğday, pamuk, ipek kozası,



yapağı, deri, zeytin, zeytinyağı gibi ürünlerin yanı sıra 18. ve 19. yüzyılın ortalarında ipekli, yünlü ve pamuklu dokumalar da ihraç edilmeye başlanmıştır (Serbestoğlu, 2014: 1075).

Tesalya'nın oldukça verimli topraklarında yer alan Golos ile ilgili yapılan kazılar, kentin yedi bin yıllık zengin bir geçmişe ve kültüre sahip olduğunu ortaya koymaktadır. (Athanassiou & Christodouou, 2015: 6). Kentin en eski adı “*Pagase*” ya da “*Kure*”dir (Tuğlacı, 1985: 347; Sami, 1314:3284-3285). Bugünkü adının ise antik dönemdeki “*Lolkos*” tan geldiği kabul edilmektedir (Akyay, 2001: 53). Atina'ya 327 km, Selanik'e 207 km uzaklıkta olup, Yenişehir'in 50 km güney doğusunda bulunmaktadır (Çiftçioğlu, 2018: 92- 93).

19. yüzyılın ortalarına kadar Tırhala Sancağına bağlı küçük bir yerleşim birimi olan Golos, 1830'lu yıllardan sonra hızlı bir şekilde modernleşme sürecine girmiştir. (Yerolympos, 2010: 9). 1850'lerden itibaren ticari faaliyetlerin artmasıyla birlikte Golos'un kent yapısında da değişim başlamıştır. Ayrıca, Tanzimat'ın etkileri ve Yunan sınırına yakınlığı nedeniyle Avrupa'daki her türlü teknik gelişim burada yankı bulmuş ve kentin modernleşmesinde etkili olmuştur (Θεοδωροπούλου, 2016: 14).

Bu makalede, Tırhala Sancağı'na bağlı bir liman kenti olan Golos Kazası'nın 19. yüzyılda yaşamış olduğu fiziki değişimler incelenmiştir. İlgili dönemdeki imar faaliyetlerinin kentin yapısına yansımaları ele alınmıştır.

### **Golos Kazası'nda Ulaşım**

Ulaştırma, insan veya malların bir yerden, diğer bir yere taşınmasıdır. Ulaştırma faaliyetlerinin gelişimini etkileyen faktörler bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, doğal kaynakların işletilmesi, ticaret, tarım ve endüstriyel etkinliğin artırılması gibi ekonomik nedenlerdir. Bir diğer faktör ise, savunmanın güçlendirilmesi, siyasi ve kültürel ilişkilerin geliştirilmesidir. Bu faktörler yer ve zamanın koşullarına bağlı olarak değişim göstermektedir (Kaynak, 1982: 1).

Ulaştırma faaliyetlerinin geliştirilmesi mesafelerin kısalmasında önemliydi. Ulaştırma imkânları sayesinde insanlar ihtiyaçları olan bir şeyi diğer bölgelerden kolaylıkla temin edebilmiştir. Fakat tüm dünyadaki insanlar ulaşım araçlarından eşit şekilde faydalanamamıştır. Genellikle zengin ve kalkınmış ülkelerde iyi bir ulaşım

ağı bulunurken, henüz kalkınmasını tamamlayamamış ülkelerde ise eksiklikler yaşanmıştır (Engin, 1992: 1).

### **Golos İskelesi ve Ulaşımı**

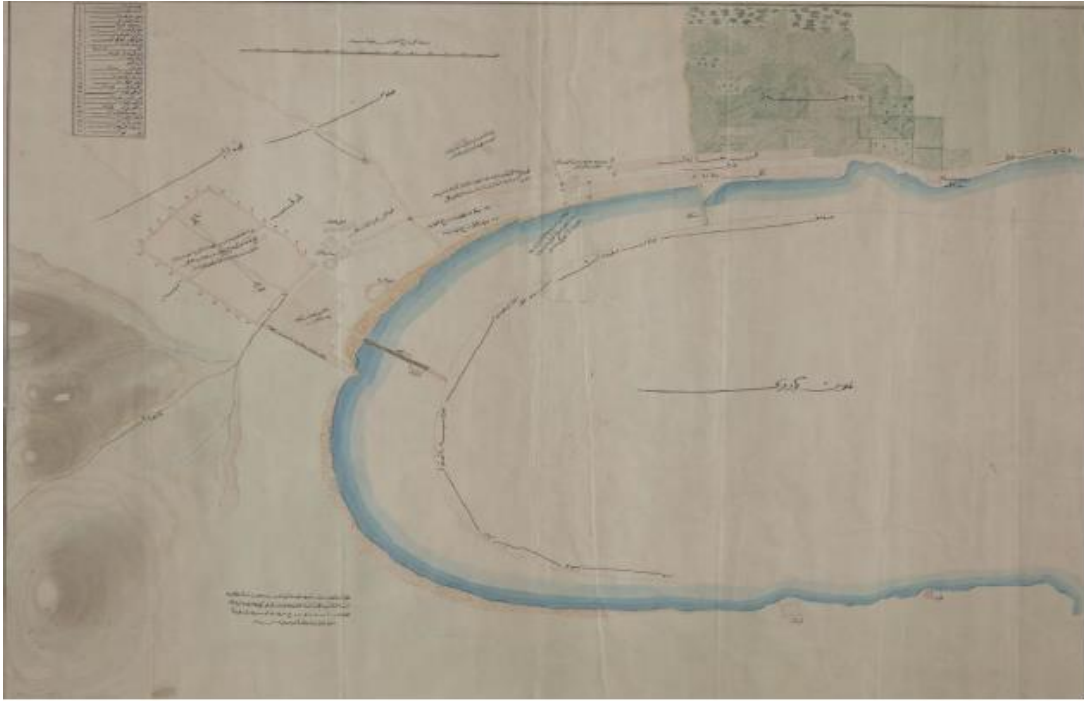
19. yüzyılda deniz yolu, taşınan yükün büyüklüğü, coğrafi erişim, ülkeler ve kıtalar arası taşıma gibi özellikleriyle ulaşımda en fazla tercih edilen yol olmuştur. Ülkelerin giriş ve çıkış kapıları olarak kabul edilen limanlar kara ve deniz ulaşımını birbirine bağlamalarından dolayı ön plana çıkmışlardır. Bu sayede hem ülke ekonomisi için hem de ticarete mal akışının sağlanmasında önemli rol oynamışlardır (Nemlioğlu, 2017: 160).

Sanayi Devrimi'nin ardından buharlı gemilerin denizlerde seyretmeye başlamasıyla birlikte ticari faaliyetlerde artış görülmüştür. Ayrıca insanlar da daha ucuza ve daha hızlı yolculuk yapma imkânı dolayısıyla deniz yolculuğunu tercih etmiştir (Yıldız, 2012: 28). Osmanlı limanlarında genelde Osmanlı bandıralı gemiler işlemekle birlikte, yabancı gemiler de sefer yapmıştır. Zamanla ticaretin gelişmesine paralel olarak Osmanlı limanlarına uğrayan yabancı gemi sayısı giderek artmıştır (Hut, 2011: 72).

Zaman içerisinde liman ve çevresindeki çeşitli etkinliklere bağlı olarak da limana sahip olan şehirler büyümeye başlamıştır. Artık liman, şehrin dış dünya ile bağlantısını sağlar duruma gelmiştir (Nemlioğlu, 2017: 160). Liman kentlerinin önem kazanmasıyla birlikte, kapitalist toplumlarda liman kentleri vazgeçilmez bir unsur haline gelmiştir. Böylece devletler limanlara sahip olabilmek amacıyla politikalar geliştirmişlerdir. Bu durum liman kentlerinin gelişiminde ve sayılarının artmasında etkili olmuştur (İpek, 2006: 111).

Konumu itibarıyla kuruluşundan beri ticari faaliyetlerin gerçekleştiği bir yerleşim yeri olan Golos'ta da aynı durum geçerli olmuştur. Tesalya bölgesinin buğdayı Golos İskelesi'nden ihraç edilmiştir. Yanya Eyaleti'nde bu iskeleden başka yakın ve işlek iskelesi bulunmadığından ticari faaliyetler burada yoğunlaşmıştır. Golos İskelesi'nden tüccarların işlerinin görülmesi için 1852 yılında Tırhala Meclisi tarafından Tersane-i Amire vapurlarından birinin en azından İstanbul ve Golos arasında işletilmesi talep edilmiştir (BOA, A.MKT. MHM, 48/ 45). Ancak Golos'ta mal ve yolcu azlığından dolayı devletin vapurunun oraya işlemesinin

yapılan masrafı karşılamayacağı bildirilmiştir. Bu yüzden tüccarların kendi aralarında bir şirket kurarak küçük bir vapur alıp işlerini görmeleri Meclis-i Vala tarafından tavsiye edilerek Golos İskelesi'nden hareket etmek üzere kumpanya vapurlarından birisi burada göreve başlamıştır (BOA, A.MKT, 110/71-1 /BOA, A.MKT. MHM, 48/ 72).



Resim 1: Golos Limanı ve Körfezi (BOA,HRT.h, 60)

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Avrupa'da tahıl talebinin artması üzerine Golos Limanı'na gelen yabancı gemi sayısı artmıştır. Avrupa'nın önemli limanları ile Golos arasında düzenli gemi seferleri başlamıştır. Lloyd, Messagerie Maritime gibi büyük gemi acenteleri şehre yerleşmiştir. Avusturya, Fransa, Almanya ve İngiltere ile ticari ilişkiler başlamıştır (Ünlü, 2016: 156).Osmanlı Devleti 1873 yılında limanın geliştirilmesi adına, kıyıyı gelgitlerden korumak amacıyla bir set çekilmesi ve ana iskelenin genişletilmesine yönelik düzenlemelerde bulunmuştur (Ünlü, 2016: 156).



Resim 2: 1881 Golos Rıhtımı (Ünlü, 2016: 157)

Golos'ta ticaretin gelişmesi komşu ülkelerin dikkatini çekmiştir. Avrupa ile ticari ilişkilerin sağlanması üzerine Avusturya da Golos İskelesi'ne vapur işletmek istemiştir. Avusturya'nın vapurları diğer bütün Osmanlı limanlarına işlediği halde Golos'ta yasak getirilmesi yapılan anlaşmalara aykırı olacağından Avusturya konsoloslukuna olumlu cevap verilmiştir (BOA, A.MKT. MHM, 110/ 48). Bu amaçla 1852 yılında Golos'ta Avusturya'ya ait bir vapur acentesi kurulmuştur (ΑΓΛΑΙΑ ΔΗΜΟΓΛΟΥ, 2003: 45).

Osmanlı Devleti'nde ticaretin gelişmesi için yabancı tüccara bazı kolaylıklar sağlanmıştır. İngiltere, Avusturya ve diğer devletler Golos ile ticari ilişkilerde bulunmuşlar ve ortaya çıkan bazı zararları devlet tarafından karşılanmıştır. Böylece gelişen ticaret sayesinde Golos Limanı'nın işlerliği de artmıştır (Çiftçioğlu, 2018: 188).

Golos Limanı'nda ticari faaliyetlerde sağlanan artış ile beraber yasa dışı olaylar da görülmeye başlanmıştır. Golos ve çevresinde ticaret fazla olduğundan kayıklar ile deniz hırsızlığı yapılmıştır. Golos Limanı'nda da korvet bulunduğu halde bu korvetin söz konusu gemileri takip edemeyeceğinden dolayı hırsızlar kaçmıştır. Korvet büyük bir gemi olduğu için kıyıya yanaşamamıştır. Bunun üzerine durum

Rumeli Ordusu Müşiri Seraskeri'ye bildirilerek Midilli'den Golos'a bir koter gönderilmesi kararı alınmıştır (BOA, A. MKT, 24/ 15).

Golos Limanı ile Osmanlı sahilleri arasında yaşanan kaçakçılık faaliyetleri Golos'un Yunanistan'a geçmesinden sonrada devam etmiştir. Golos'taki Osmanlı Şehbenderliği Ege Denizi'ndeki tütün ve barut kaçakçılığı konusunda Atina Sefaretine gerekli tedbirlerin alınması için bilgi vermiştir (BOA, DH. MKT, 1571/27). Tüm bunların yanı sıra Golos'ta piyasada deniz yoluyla getirilen sahte paraların kullanıldığı da görülmüştür. Atina Sefareti Hariciye Nezaretine gönderdiği yazıda kaçakçılığın ve sahtekârlığın önlenmesi için Osmanlı Devleti'nin Golos hududu boyunca memur istihdam etmesini istemiştir (Çiftçioğlu, 2018: 191).

Golos aynı zamanda yurt dışına kaçan Ermeniler'in de bir uğrak yeri olmuştur. Örneğin, Pire'den Golos'a gelen Permud adlı İngiliz vapurunun yirmi dört Ermeni'yi Burgos'a götürdüğü anlaşılmıştır. Bu Ermeniler amale ve hamal kıyafetleri ile Golos'tan gizlice vapura bindirilmiştir (BOA, A.MKT. MHM, 629/ 32).

19. yüzyılın sonuna gelindiğinde Golos Limanı daha da işlerlik kazanmıştı. 1897 yılında hazırlanan ulaşım tarifesine bakılırsa yalnızca ticari eşyalardan değil yolculardan da önemli miktarda gelir sağlanmıştır. 30 kg yol eşyası ile birlikte her bir yolcudan 50 drahmi alınıyordu. Üç yaşından küçük olan çocuklar, askeriye ve bahriye neferatı ve küçük zabitan bu ücretten muaftı. Üç yaşından dokuz yaşına kadar olan çocukların her birinden 10'ar drahmi alınmıştır. Yolcu eşyası nakliyesi ile tek tek geçecek olan ticari eşyadan her 100 kg için 10'ar drahmi veya en fazla 25 drahmi tahsil edilmiştir. Arabalar ve tabutların her biri için tarifesi 2 drahmi idi. Büyükbaş hayvanlar, dana, domuz için 50'şer drahmi, koyun, keçi ve kuzu için 10'ar drahmi alınıyordu (BOA, HR. SYS, 1744/ 29).

### **Kara Yolu**

Yol, tarihin her devrinde ekonomik, askeri ve sosyal bakımdan büyük bir öneme sahip olmuştur. Ticari ve ekonomik faaliyetler, ordunun bir yerden bir yere sevki, merkezin taşradaki idari birimlerle irtibatı düzenli yol ağları sayesinde sağlanmıştır. Bundan dolayı, Osmanlı Devleti kendisinden önce hüküm sürmüş olan

Roma, Bizans ve Selçuklu Devleti gibi memleketin her yerine bir yol ağı kurmuştur (Sak ve Çetin, 2004: 181).

Osmanlı Devleti Balkanlarda Romalıların yaptığı ulaşım ağı üzerinde pek fazla değişiklik yapamamıştır. Kendisine miras kalan yolları onarmakla birlikte ihtiyaç duyulan yerlerde yeni yollar ve köprüler inşa ederek ulaşım ağını geliştirmiştir. Devletin özellikle yollar üzerinde bulunan kervansaray ve köprü gibi bayındırlık tesislerini çoğaltmıştır (Ekin, 2002: 75).

Osmanlı Devleti'nde tarım ürünlerinin bir bölgeden başka bir bölgeye taşınması daha önceleri at ve öküz arabaları ile sağlanmıştır. Ancak genel olarak Osmanlı Devleti'nin yolları iyi olmadığı için söz konusu araçlarla sağlanan taşımacılığın da maliyeti artmıştır. 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküş sürecine girmesi ile birlikte ekonomideki sıkıntılar ulaşım ağına da yansımış ve ulaşım ağlarını yenileyememiştir (Yazıcı, 1992: 357; Safa, 2017: 70).

19. yüzyılın ortalarına doğru Tesalya bölgesinin önemli merkezi olan Golos'ta da ticaretin gelişmesi ile birlikte yolların modernize edilmesi kaçınılmaz olmuştur. Bu nedenle Golos'un çevresindeki kazalarla olan yolların yeniden düzenlenmesi gündeme gelmiştir. İlk olarak Golos yakınındaki Yenişehir arasındaki yol güzergahı programa alınmıştır. Bölgedeki taşlı yolun düzenlenmesi gerektiği Tırhala Valisi'ne bildirilerek durum Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye'de görüşülmüştür. Tartışmalar sonucunda yolun tesviyesi için karar çıkmış olsa da uzun süre çalışmalara başlanamamıştır (Çiftçioğlu, 2018: 202). 1866 yılına gelindiğinde Mösyö Piri adında bir mühendis görevlendirilerek Golos ve Yenişehir arasındaki yolun yapımına başlanmış olup bu yolun Golos tarafında altı saatlik kısmı tamamlanmıştır. Ayrıca inşası ve temizlenmesi düşünülen Paldon Köprüsü ve Narda bataklıklarının keşfi, haritalarının hazırlanması ve masraflarının tespiti için Yenişehir'den bir başka mühendis daha gönderilmesi talep edilmiştir. Yapılacak olan yolun masraflarının belediye bütçesinden karşılanması planlandığı halde bu harcamaya yönetmeliğe aykırı olduğundan dolayı merkezi idare onay vermemiş ve yolun yapımı ertelenmiştir (BOA, ŞD, 2087/ 39- 3/ - BOA. A.MKT. MHM, 351/ 89-7).

Kazada inşası planlanan ikinci yol güzergâhı Golos- Tırhala arasında idi. Şose olarak yapılacak yol bölgenin kalkınmasına ve mahsulâtının taşınmasında katkı

sağlayacaktı. Nafia Nezareti, vilayetin haritasını ve yol planını incelemiş, yolun inşasına başlanılmasını uygun görmüştü. Çalışmalar için İstanbul'dan bir mühendis ve bir kondüktör gönderildi. Yolun inşa masraflarının yüz on bin kuruşu zengin kişiler tarafından iki yüz bin kuruşu da belediye tarafından karşılanacaktı. Ayrıca yol yapımında ahali istihdam edilecekti. Bununla birlikte belediye bütçesinin kaza merkezi haricinde yol yapımına ödenek sağlamaması önemli bir sorun oluşturuyordu. Yani belediyeden karşılanması düşünülen iki yüz bin kuruşun verilmesi kanunlara aykırıydı. Üstelik Nafia Nezaretince yol tahsisatı yetersiz kaldığından Golos'a ödeme yapmasının mümkün olmadığı bildirildi. Ancak nezaret bütçesinden vilayetler için belli bir para ayrılmakta olup bundan Yanya Vilayetine yüz bin kuruş düşmüştü. Dolayısıyla bu yol, Yanya Vilayetine genel inşaat için tahsis edilen ödeneğin bir miktarının yol yapım için ayrılması ve ahali tarafından yapılacak yardımın artırılması ile gerçekleştirildi (BOA, ŞD, 2087/ 29- 1-5).

### **Demir Yolu**

Bilim ve teknolojin geliştiği 19. yüzyılda, birçok alanda olduğu gibi ulaşım alanında da büyük gelişmeler yaşanmıştır. Özellikle makinelerde buhar gücünün keşfedilmesiyle birlikte yeni ulaşım sistemi ortaya çıkmıştır (Yıldırım, 2002: 312). Buharlı makinelerin kullanılmaya başlamasıyla demiryolu ulaşım da çok önemli bir yere sahip olmuştur. Bundan çok daha önce raylı sisteme maden ocaklarında rastlanmıştır. Maden ocağından çıkarılan ham madde insan veya atlar tarafından ray üzerinde çekilerek yükleneceği taşıta ulaştırılmıştır. İlk olarak 1550'lerde Fransa'daki maden ocaklarında tahta raylar üzerinde gerçekleştirilmiştir. Madeni rayın ilk kullanımı ise 1776 yılında İngiltere'de başlamıştır (Engin, 1992: 2).

Osmanlı Devleti'nin hemen her alanda geri kalmasının en önemli nedenlerinden birisi de sağlam bir ulaşım ağına sahip olamamasıdır. Devletin savaş ve isyan bölgelerindeki olayları kısa zamanda ortadan kaldırılabilmesi ancak iyi bir ulaşım ağına sahip olmakla mümkün olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu geniş topraklara sahip olduğundan ulaştırmanın kötü olduğu zamanlarda yönetimde zorluklar yaşanmıştır. Ulaştırma savunma açısından önemli olduğu kadar ekonomik gelişme yönünden de son derece önemlidir. Bir bölgede üretilen fazla ürünlerin

ihtiyaç duyulan başka yerlere ulaştırılması için de yolların geliştirilmesi gerekmektedir (Kaynak, 1982: 137- 138).

Osmanlı Devleti'nden yabancılar ticaret anlaşmaları ile haklar elde etmişlerdir. Bu haklarından gereği gibi faydalanabilmeleri için de Osmanlı Devleti'ndeki ulaşım faaliyetlerinin geliştirilmesi gerekmektedir. Bu sebeple, Osmanlı'da ulaşımın gelişmesi yönünde telkinlerde bulunmuşlardır. Nitekim Osmanlı'daki yol yokluğundan sürekli söz etmişlerdir (Kaynak, 1982: 143).

19. yüzyılda artık demiryolu modern ulaşım araçlarından birisi haline gelmiştir. Osmanlı Devleti'nin demir yolu yapımı için sermaye ve işleri yapacak teknik elemanlara ihtiyacı vardı. Ancak devletin ekonomik durumu uygun değildi. Bu yüzden Osmanlı Devleti yabancı şirketlere demiryolu imtiyazını vermiştir. Genellikle İngiliz şirketleri tarafından ilk demiryolları ticari amaçlar doğrultusunda yapılmıştır. Osmanlı Devleti'ne giren yabancı sermayenin büyük bir bölümünü imtiyazlar ile verilen demiryolu çalışmaları oluşturmuştur (Engin, 1992: 115: Kaynak, 1984: 70).

Rumeli Demiryollarının Osmanlı Devleti'nde özel bir yeri bulunmaktadır. Özellikle Sadrazam Ali Paşa, Rumeli'de demiryolu yapımına çok önem vermiştir. Çünkü bu sayede, Avrupa ile bağlantı sağlanarak verimli Rumeli topraklarında ticaret ve sanayinin geliştirilmesi sağlanmıştır. Rumeli Demiryollarının İstanbul'dan Edirne yolu ile Balkanları aşıp Avrupa hatlarıyla birleştirilmesi düşünülmüştür. Osmanlı Devleti Balkan milletleri arasında çıkan isyanlara zamanında müdahale edememiştir. Demiryolları Rumeli'deki bu isyanların önlenmesinde de yararlı olmuştur (Engin, 1992: 41- 42: Akyıldız, 2019:182).

Tesalya Bölgesinde yapılan ilk demiryolu hatları genelde kırsal bölgeleri kıyı kentlerine bağlamayı amaçlıyordu. Böylece iç kesimlerdeki tarım arazileri ticari faaliyetlerin kaynağına dönüştürülmüştür. Diğer bir ifadeyle verimli ovalarda hasadı yapılan tarım ürünleri demiryolu ile liman kenti olan Goloş'a taşınmıştır (Hastaoğlu-Martinidis, 2015: 2: Beaver, 1941: 283). Bu doğrultuda 1870 yılında Yenişehir'den geçerek Tırhala'dan Goloş'a geçecek bir demiryolu inşası planlanmıştır. Hattın ticari öneminin yanında Yunan sınırına yakınlığından dolayı askeri açıdan da önemi bulunmaktadır (BOA, HR. TO, 5/78-1). Tırhala'dan başlayıp Malakas bölgesine geçerek Goloş'a ulaşacak demiryolunun yapımına Fransız mühendis Mösyö Joj keşif



için talip olmuştur. Yap işlet devret modeliyle yapılacak olan demiryolu güzergâhı için Bab-ı Ali Fransız mühendise yardımcı olunmasını yerel makamlardan istemişti (BOA, A. MKT. MHM, 446/1-1).

1873 yılında Mr. Censo adındaki mühendis Tırhala, Yenişehir ve Golos Limanı arasında tahminen 120 km uzunluğunda iki taraflı demir çubukların araları dar surette bir demir yolunu elli sene işletme imtiyazını istemiştir. Mr. Censo demiryolu imtiyazı dışında yol üzerinde bulunan emlak ve arazinin satın alınmasına müsaade edilmesini, hattın inşası için gerekli yolun verilmesi ve bu yol için gerekli malzemelerin gümrük resminden muaf tutulmasını, yolun iki tarafından yirmi kilometre mesafede bulunup şimdiye kadar işletilmemiş olan madenlerinde işletme hakkının da kendisine verilmesi talebinde bulunmuştur. Hatta Yanya ve Venedik Körfezi'ne kadar olan demiryolu uzatılırsa onun dahi işletme imtiyazının verilmesini teklif etmiştir (BOA, ŞD, 240/ 44). Aynı yıl mühendis Bohnesvi tarafından Tırhala, Yenişehir ve Golos taraflarında bir demiryolu inşasına müsaade olunmasına dair talepte bulunulmuştur. Konu Şûra-yı Devlet'te görüşüldükten sonra Bohnesvi'nin demiryolu inşasına müsaade edilmiştir (BOA, A.MKT. MHM, 448/ 71).

Demiryolu hatlarının olmadığı yerlerde ise mahsulât araba ile demiryoluna aktarılmaya çalışılmıştır. Golos'ta Korlo Borelu adlı bir kişi zahire ve eşya nakletmek için yirmi beş seneliğine *araba vapuru* imtiyazı için başvurmuştur. Başvurusunda araba vapurunda asker ve mühimmat taşınmasında % 30 indirim yapacağı belirtilmiştir. Osmanlı topraklarında eşya ve zahire nakline mahsus araba vapuru işletilmesi mahsulâtın taşınmasında fayda sağlayacağı için durumun Nafia Nezaretince incelenmesine karar verilmiştir (BOA, A. MKT. MHM, 442/ 4-1).

1881'de Tesalya'nın Yunanistan'a bırakılmasının ardından Yunanistan bölgenin iç kısımlarını Golos Limanı'na bağlayacak demiryolu imtiyazını Theodore Mavrokordato'ya vermiştir. Mavrokordato 23 milyon frank sermaye ile dört ortaklı bir şirket kurmuştur. 1883 yılında iki hat üzerinden çalışmaya başlamıştır. Yenişehir'den Velestin'e, oradan da Golos'a kadar 61 km uzunluğunda bir hat, Velestin'den başlayıp Çatalca, Kardıçe ve Tırhala'dan geçerek Kalabaka'ya kadar uzanan 142 kilometrelik ikinci hat şeklinde yapılmıştır (Serbestoğlu, 2013: 233).

1883'te Selanik Vilayeti'nden Golos'a bir demiryolu hattı planlanmıştır. Yunanistan için çalışan Fransız mühendislerin keşif yapması için Yunan sefaretini

Osmanlı Devleti'ne başvurmuştur. Hattın Osmanlı topraklarından geçecek bölümü için keşif yapmalarına müsaade edilmesi istenmiştir (BOA, HR. TO, 311/87).

1884- 1886 yılları arasında Tesalya demiryolunun 61 kilometrelik bölümü Golos- Yenişehir arasında yapılmıştır. Daha sonra, Tesalya Demiryolları Şirketi'nin, National Bank'ın Finansmanı ile 1894 yılında tamamlanan 13 kilometrelik Golos- Agria- Lechonia hattı 1895 yılında kullanıma açılmıştır. Bu hat Golos'u Pelion Dağı'ndaki yerleşimlere de bağlamaktadır. Demiryolu eski ve yeni şehir arasında gelişen ticari alandaki istasyondan, Dimitriados Caddesi boyunca doğu yönünde devam ederek 1892'de Agria, 1896'da da Lechonia'ya kadar uzatılmıştır (Ünlü, 2016: 163-164).

1884 yılına gelindiğinde bir taraftan demir yolu hatları döşenirken bir taraftan da Golos'ta Golos'ta demiryolu istasyon binası inşa edilmişti. Nakliye ve depo alanları ile birlikte ticari faaliyetlerde önemli bir boşluk doldurulmuştu (Ünlü, 2016: 164).



Resim 3: Golos Tren İstasyonu (Ünlü, 2016: 164)

1890'ların ortalarında hem demiryolu hatlarının döşenmesi hızlanmış hem de yapılan imtiyaz sözleşmeleri çoğalmıştı. Bunlardan Yenişehir'den başlayarak Golos'a kadar uzanacak ve gerek görülürse Avlonya'ya bağlanacak olan demiryolu hattının imtiyazı hakkında 1895 yılında verilmiştir. İmtiyaz sözleşmesine göre:

1. Madde: Golos'tan başlayıp Yenişehir ve Salomarya Sahrasından Tırhala'ya uzanacak demir yolunun inşa ve işletilmesi imtiyazı Atina sefiri olup bu yolu yapacak kişiler ile yolun geçeceği arazinin sahipleri arasında Fotiyadis Bey ile sarraflardan İstanbul'da bulunan ortağı Konstantin Karaponas Efendiye verilmiştir. İmtiyaz sahipleri eğer gerek görürlerse Yol Avlonya'ya kadar uzatılacaktır.

2. Madde: Yol Fransız usulüne uygun olarak yapılacaktır. Bu usul mahalli menfaatleri dikkate alan bir projedir.

3. Madde: Yolun işletilmeye başlandığı andan itibaren imtiyazın müddeti 99 senedir.

4. Madde: Yolun yapımı eğer bir aksilik çıkmazsa 30 ayda tamamlanacaktır.

5. Madde: Anlaşmanın imzalandığı an itibariyle bir sene içerisinde yolu yapacak kişiler hattın geçeceği yeri kesin olarak belirleyerek bunu beyan edeceklerdir. Bu beyandan sonra bir ay içerisinde hükümet tarafından kabul edilip edilmediği bildirilmez ise imtiyaz sahipleri bunu kabul edilmiş sayacak ve çalışmalara başlanacaktır. Eğer hükümet yardım etmek ister ise yine bu müddet zarfında bunu bildirecektir. İmtiyaz sahipleri gerekli incelemeyi bu müddet içerisinde bildirmezse o zaman bu imtiyaz geçersiz sayılacaktır.

6. Madde: Demiryolunun yapımı yerel usul ve adetlerine uygun olacaktır. Fransız kanunları iki tarafın görüşmesi sonucu eklenecektir.

7. Madde: Demiryolu inşası için imtiyaz sahiplerine yıllık % 10 kar garantisi verilmektedir. Hattın her kilometresi 100.000 frank masraf ile yapıldığından garanti edilen kar kilometre başı 10.000 franktır. Eğer 10.000 frank kar edilemez ise aradaki fark devletçe karşılanacaktır.

8. Madde: Gar, bina gibi tasarrufu devlete ait araziler imtiyaz sahiplerine ücretsiz verilecektir.

9. Madde: Demiryolu güzergâhında bulunan satın alınması gerekli arazinin bedeli demiryolu imtiyaz sözleşmesi imzalanmadan altı ay önceki kıymetinden hesaplanacak ve satın alınacaktır.

10. Madde: Hattın yapımında kullanılacak olan inşaat malzemeleri ve amelenin ücreti işin görüldüğü mahalde rayiç bedelden tespit edilecektir. Bu inşaat malzemeleri imtiyaz sahipleri denetimi altında bulunacaktır.

11. Madde: Demiryolu inşasına başlanacağı gün imtiyaz sahipleri kefalet akçesi namıyla hazineye 15.000 Osmanlı lirası verecektir. Sonradan bu meblağ kendilerine iade edilecektir.

12. Madde: İmtiyaz sahipleri anlaşmanın kabulü tarihinden itibaren altı ay içinde bu hattın inşası ve işletilmesi için bir şirket kuracaklardır. Bu şirket Osmanlı şirketi olacak ve merkezi İstanbul'da bulunacaktır. Şirketin malzemeleri, rehin gösterilmesi ile tedarik edilecektir.

13. Madde: Bu şirket, demiryolu hattının iki tarafından 10 kilometre içerisinde hükümete ait ocaklardan taş, kum ve kil çıkarabilecektir.

14. Madde: İmtiyaz sahiplerine demiryolu hattının iki tarafından 10 km içerisinde maden çıkarma ve kereste kesme hakkı verilecektir.

15. Madde: Her kilometrede 10.000 franktan fazla hâsılat elde edildiğinde fazlası teminat tamamlanıncaya kadar devlet ile imtiyaz sahipleri arasında paylaşılacaktır.

16. Madde: Şirket bu demiryolu ile birleştirmek üzere tramvay, şose, küçük ve adi yollar yapabilecektir. Bunları yaparken de devlete sorularak devletten bilgi alınacaktır. Eğer bir ay içerisinde cevap gelmezse kabul edilmiş sayılacaktır.

17. Madde: Hükümet İmtiyazın sonuna kadar devlete ait olan yolların (Tramvay, şose, demir ve adi yol) geçeceği yerleri de imtiyaz sahiplerine vermiştir.

18. Madde: Bu yolları yapma hakkı sadece bu şirkete aittir. Başka hiçbir kumpanyaya verilmeyecektir.

19. Madde: Hükümet bu demiryolunun son yirmi beş senesi kaldığında Rumeli'nin diğer yolları ile birleştirmek istiyorsa bunu da şirkete teklif edecektir.

20. Madde: Kumpanya, yolun işletilmesi, ahalinin istek ve ihtiyaçlarını karşılanması için makine ve fabrikalarını istediği yerde kullanabilecektir. Yol boyunca otel, lokanta, kahvehane, mağaza gibi ticari yerler açabilecekler ve bunlar vergiden muaf tutulacaktır.

21. Madde: Hükümet elli sene sonra hattı satabilecek ve hatta bağlı olan bütün alet ve eşyaların kıymetini tayin için son on senesinin ortalama geliri esas alınacaktır (BOA, A.DVN. MKL, 35/22)

1897 savaşının yaşandığı sırada Osmanlı Devleti Golos'ta bulunan demiryoluna el koymuştur. Ethem Paşa Golos ile Yenişehir arasındaki demiryolunun işletilmesi için bir makine mühendisi, makineci ve bir ateşçi talep etmiştir (BOA,

YPRK. PT, 12/3-1). Ancak Yunanlılar giderken hem yolu tahrip edip hem de lokomotifin bazı malzemelerini yanlarında götürmüşlerdir. Osmanlı Devleti bundan dolayı demiryolu tamiri için bir Alman mühendis göndermiştir (BOA, BEO, 957/ 717663-1). Golos demiryolu tamiri için gönderilen Kasaringo adlı mühendise aylık 200 lira maaş verilecektir. Bunun dışında bir defaya mahsus 200 lira da harcırah olmak üzere toplamda 140.000 lira nezaret bütçesinden verilecektir. Fakat bu harcırah ve maaşın nezaret bütçesinde karşılığı yoktur. Bu yüzden bu para Golos demiryolu işletilmeye başlandığında oradan gelecek kâr ile kapatmak üzere borç verilmiştir (BOA, BEO, 957/ 72497-1: BEO, 951/ 71316).

Savaşın bitmesiyle birlikte Osmanlı askerleri çekildikten sonra, Rus vatandaşı Theodore Mavrokordato Golos demiryolunun Osmanlı askerleri tarafından 90 gün boyunca işletildiği gerekçesiyle tazminat talep etmiştir. Mavrokordato demiryolundan askerin nakliyesine karşılık Osmanlı Devleti'nden 943.820 kuruş istemiştir. Meclis-i Vükela Yunanistan'dan savaş tazminatını Mavrokordato'nun talebine karşılık göstermiştir (BOA, İ.HUS, 76/13-1: BEO, 1091/81784-1). Meclis-i Vükela'ya göre devletlerarası hukuk gereğince Osmanlı ordusunun terk edilmiş halde bulunan nakliye araçlarını kullanma hakları vardır. Demiryolunun tamiri zaten Osmanlı askerleri tarafından yapılmıştır. Meclis sadece askerin nakliyesi ve malzemelerin kullanılmasından dolayı 195.000 kuruşun ödenmesine karar vermiştir (BOA, BEO, 1159/ 86894-1: Serbestoğlu, 2013: 234).

### **Haberleşme: Telgraf Hattı**

Tarih boyunca, medeniyetlerin doğuşu ve gelişmesinde haberleşme çok önemli bir yere sahip olmuştur. İlk çağlardan itibaren uzak yerler ile haberleşebilmek amacıyla farklı yöntemler kullanılmıştır. Özellikle haberleşme alanında yaşanan teknolojik gelişmeler bu konuda insanlara kolaylıklar sağlamıştır (Subaşı ve Bal: 2015: 38).

Osmanlı Devleti çok geniş topraklara sahip olduğu için güvenli ve hızlı bir haberleşmenin sağlanmasına son derece önem vermiştir. Osmanlı kuruluşundan itibaren uzun bir süre menzil teşkilatı olarak adlandırılan sistem ile resmi haberleşmesini sağlamıştır. Ancak 19. yüzyılda tüm dünyada yaşanan gelişmelere bağlı olarak bu sistem yetersiz kalmaya başlamıştır. Bu yüzyılda tüm kurumlarda

meydana gelen değişiklikler ile birlikte haberleşme sistemi de değişikliğe uğramıştır (Akbulut, 2010: 2).

Haberleşme alanındaki en büyük yenilik 1830'larda telgrafın keşfi ile gerçekleşmiştir. Telgraf, kıtalararası iletişimi sağlamakla kalmayıp aynı zamanda farklı bölgeler arasında yapılan ticareti de hızlandırmıştır (Serbestoğlu ve Temizer, 2016: 83- 84). 19. yüzyılın en önemli icatlarından birisi olan telgraf büyük bir hızla tüm dünyaya yayılmıştır. Kontrol ve denetime kolaylık sağlaması ve merkezileşme açısından oldukça önemsenmiştir (Subaşı ve Bal, 2015: 38).

Osmanlı Devleti ise telgraf ile ilk defa 1839 yılında tanışmıştır. Telgrafın ülkeye girişinden sonraki en önemli teşebbüs 1847 yılında Sultan Abdülmecit huzurunda gerçekleşmiştir. Ancak bu denemede telgraf hattı çekilmesi için yeterli olmamıştır (Akbulut, 2010:2). Osmanlı Devleti'nde ilk telgraf direkleri İngilizler tarafından 1855 yılında döşenmiştir (Kaçar: 1986: 40).

Telgraf Osmanlı Devleti'ne ilk başlarda askeri ihtiyaçlar doğrultusunda girmiştir. Ama zamanla resmi ve özel haberleşme aracı olarak kullanılmıştır. Sonraki dönemlerde ulaşım ve ticaretin çoğu zaman deniz yolu ile sağlanması sonucu merkezler arası gönderilen gözlem ve hava raporlarının limanlara ulaştırılmasında önemli olmuştur. Eski iletişim araçlarının yerini telgraf almıştır (Hanılçe, 2017: 66).

19. yüzyılda büyük bir gelişme gösteren Golos, limana sahip bir şehir olduğu için burada bir telgraf hattı yapılması halk tarafından da talep edilmiştir. Yenişehir'den Amalyopoli'ye kadar inşası düşünülen telgraf hattının Golos'tan geçirilmesine karar verilmiştir. Avrupa'dan, telgraf hattının malzemeleri sipariş edilmiş, makine ve memurlar Golos'a gönderilmiştir. Bu hat Selanik ve Yenişehir hattının bir kolunu oluşturmuştur. Hattın direkleri ahali tarafından dikilmiş, yapılan bu hizmet Takvim-i Vekayi'de neşredilmiştir (BOA, A.MKT. MHM, 265/ 31-1). Yenişehir'den çekilen bu hat Golos'un ilk telgraf hattıdır (BOA, İ.HR. 204/ 11676-3). Telgraf hatlarının çekilmesinin ardından Tırhala'da bir telgrafhane açılması gündeme gelmişse de Tırhala'da telgrafhaneye gerek olmadığından Golos'ta açılması daha uygun bulunmuştur. Çünkü Golos'un Tırhala'ya göre ticari potansiyeli daha yüksektir. Bu iş için Tırhala'ya memur olarak tayin edilen Ali Efendi'nin de Golos'a gönderilmesine karar verilmiştir (BOA, A. MKT. MHM, 274/ 101). Ali Efendi ile birlikte bölgeye Fransızca memurluğu için Mösyö Vagon ve Mösyö Dalcov'da

gönderilmiştir. Böylece Golos'a telgrafın gelmesiyle birlikte diğer Rumeli merkezleri ile haberleşme sağlanmıştır (Çakılcı, 2019 : 113).

Tablo:1 1863 Golos Telgrafhanesi'ndeki Memur Maaşları (BOA,İ.HR. 204/11676-3)

Memur	Maaş/ Kuruş
Vagon	1.500
Ralco	1.000
Paladonya	750
Aram Oğlu Ronya	300
Kırsçe	500
Hacı Kamil Efendi	100
Fehim Efendi	200
Baş Çavuş (İki Nefer)	750'şer
Süvari (Yedi Nefer)	400'er
Piyade Çavuş ( Beş Nefer)	250'şer
İki Hademe	200'er

Golos'ta yapılan bu telgrafhanede Türkçe bilen memurlar daha önceden görevlendirildiği halde bir de Fransızca bilen memur gönderilmiştir. Fransızca bilen bir memurun görevlendirilmesi Golos'un uluslararası ticaretteki yerini göstermesi bakımından önemlidir (BOA, İ.HR. 204/ 11676-3).

Yenişehir Golos telgraf hattından başka Golos'tan Şorba hududuna kadar yeni bir telgraf hattının çekilmesi planlanmaktaydı. Hatta telgraf hattı için gerekli direkler dahi hazırlanmıştı. Ancak Golos'ta bulunan mühendis, emir gelmediği sürece çalışmalara başlayamayacağını bildirmiştir (BOA, A. MKT. MHM, 284/86).

Golos'taki telgraf hattı için orada bulunan memurlar kirada ikamet etmektedir. Bunun hazineye zararı olduğundan memurlar için yeni bir daire yapılması planlanmıştır. Memurların kalacakları yer için Yeni Mağazalar mevkiinde bulunan karakolhane 44.000 kuruş bedelle tamir edilmiştir. Memurlara da bu karakolhanenin içerisinde ikame mahali ayrılmıştır. Yapılan bu masraf ahali tarafından karşılanmıştır (BOA, A.MKT. MHM, 333/ 2).

### **Diğer İmar Faaliyetleri**

Golos'un önemli yerleşim alanlarından birisi kale içidir. Kale'den deniz ve Tesalya ovası tarafına iki kapı vardır. Bu kapılardan büyük olanı doğu yönünde yer almaktadır. Doğu kapısı körfezdeki küçük ahşap iskeleye açılmaktadır. Diğer kapı ise kalenin kuzey surlarının tam ortasındadır. Kale içindeki yerleşim, Tesalya Ovasının denizle bağlantısını sağlar biçimde tasarlanmıştır (Ünlü, 2016: 149). Şehrin, 1423 yılında Osmanlı egemenliğine girmesinden sonra kale onarılmıştır. Kale içine yüz evin yanı sıra, askeri garnizon, dükkânlar, ambarlar, baruthane, birkaç cami ve birde hamam inşa edilmiştir (Ünlü, 2016: 149).



Resim 4: Golos Kalesi (ΑΓΛΑΪΑ ΔΗΜΟΓΛΟΥ, 2003: 10)

17. yüzyıldan itibaren, kalenin dışında, tahıl ve diğer ürünlerin ithalatı için “çarşı” ya da “Palaia Magazeia” olarak adlandırılan bir bölge gelişmiştir. 19. yüzyıl başında burası gümrük, dükkânlar, hanlar, atölyeler ve depoları ile kentin en işlek yeri haline gelmiştir. Bu yerler Pelion Dağı'ndan gelen Rum tüccarlara kiralanmıştır. Golos'ta yer alan bu çarşıya 1892 yılında belediye tarafından bir mermer çeşme yapılmasıyla birlikte burası “fountain square (Çeşme meydanı)” olarak anılmaya başlanmıştır (Ünlü, 2016: 151-152).





Resim 5: 1840'lı Yıllarda Palaia Magazeia (Ünlü ve Göksu, 2018: 9)

Osmanlı Devleti, 19. yüzyılda kent planlamasında bir takım yasal düzenlemelere yapmıştır. Bu düzenlemelerin temelinde sağlık ve güvenlik sorunlarının çözümü ile yangınlardan korunmak yer almıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Batı kentlerinde de uygulanan “ızgara plan” uygulanmaya çalışılmıştır. Bu planın Osmanlı'nın ticari faaliyetlerinin düzenli bir şekilde sürdürülebilmesi için, özellikle ticari bölgelerde kullanılması Avrupa ülkelerince de desteklenmiştir. Bu doğrultuda 1844 yılında Golos'taki kent planlamasında ızgara doku esas alınmıştır. Denize paralel olarak yaklaşık 1.000 metre uzunluğunda iki cadde ve bu caddelere dik olarak açılan dar sokaklar inşa edilmiştir. Kıyıya paralel bu iki caddeden biri bugün Dimitriados, diğeri ise Ermou Caddesi'dir (Ünlü, 2016: 152-153).

1846 yılında Yenişehir Valisi tarafından Golos'ta yeni depoların inşasına izin verildi. Böylece tüccar ve simsarların yoğunlaştığı yeni mekânlar kuruldu. Yeni yapılar Avrupa tarzına uygun biçimde bir veya iki katlı olarak inşa edilmişti. Kent hızla yeni bir görünüm kazanmaya başlamıştır. 1850'ye kadar kalenin batısında yalnızca depolar ve ticari amaçlı yapılar yer almıştır (Ünlü, 2016: 154).

Golos Limanı verimli Tesalya ovalarındaki ürünlerin ihraç edildiği yerd. Kentin ticari açıdan gelişimi özellikle tarım ürünlerinin taşınması ve depolanması sorunlarını ortaya çıkartmıştı. Eski tahıl ambarlarının harabe olduğundan 1795 yılında yeni ambarların yapımı için çalışmalara başlandı. Derviş Abdullah Bey, ambarların inşaatı için gerekli olan on bin kiremit İzdin taraflarından Golos'a getirtmiştir (BOA, C.ML, 269/ 11036).

1795 yılında inşasına başlanılan yeni ambarlara da zamanla yetersiz kalmıştır. Küresel ticaretin artması mekânsal düzenlemelerin yapılması zorunlu kılmıştır (Ünlü, 2016: 56). Tırhala Sancağında ki mahsulün naklinde kullanılan arabaların yetersizliği ve gelen gemilerin zahire bulamayıp bekletilmelerinden dolayı ticaret sekteye uğruyordu. Ticaretin sekteye uğraması üzerine Golos İskelesi'nde zahire mağazaları ve ambarlar yapılarak durum giderilmek istenmiştir. Bu konuda başta Müslümanlar olmak üzere Golos ahalisinden de mağaza ve ambar yapımına müsaade edilmesi yönünde talepler gelmiştir. Talepler doğrultusunda Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye'den bir karar alınarak Tırhala Kaymakamlığı'na bildirilmiştir. Fakat inşa olunacak bu ambar ve mağazaların yerli tüccarın kullanımına sunulması hususunda yöneticiler uyarılmıştır (Çiftçioğlu, 2018: 186-187).

1853 yılında hem kale içinde hem de kale dışında hummalı bir inşaat çalışması yürütülmüştür. Babıâli de Golos'taki inşaat ve tamir çalışmalarını yakından takip etmiştir. Kale içindeki çalışmaların bitirilip keşif defterinin gönderildiğine dair Tırhala Meclisi'nden kısa süre sonra İstanbul'a bilgi verilmiştir (BOA, AMK. MHM, 756/48-1).

Golos kalesinin dışarısındaki inşa çalışmaları da tüm hızıyla devam etmiştir. Eski binalarının taşları ahali tarafından alınarak kargir mağazalarında kullanılmaya başlanmıştır (BOA, DVN, 121/13-1). 1858 yılında Rum ahali kalenin yedi yüz arşın mesafesinde ve deniz kenarında boş yerler alarak inşaata başlamışlardı. Birçok bina, ev, dükkân ve mağaza yapılmıştı. Eski kaymakam Zeki Efendi ise burada bina inşasını yasaklamıştı. Bu yasağa gerekçe olarak da kale nizamnamesini göstermişti. Fakat Golos Meclisi'ne göre yasağın kale nizamnamesiyle ilgisi yoktu (BOA, HR. MKT, 209/ 49-4). Golos'ta inşasına başlanmış olan bu mağazalardan bir takımının men edilmesinden dolayı inşaat sahipleri mağdur olmuştu. Bu yüzden mağazalardan tamamlanmamış olanların tamamlanmasıyla beraber boş arsalar da yeni

mağazalar yapılması ve Müslüman ahali içinde ayrıca bir yerin yapılması hususunda talepte bulunulmuştu. İnşası talep olunan yeni binaların mevki için yasak olan bölgede gösteriliyordu. Golos kasabası dar olduğu için ister istemez kalenin sınırlarına tecavüz edileceği belirtiliyordu. Zamanla Müslüman mahallesine dönüşmesi muhtemel yapıların kale nizamına aykırı olduğuna dikkat çekiliyordu. Bununla birlikte şehrin gelişmesi için mağazaların yapımı elzem görüldüğünden kale nizamının tekrar gözden geçirilmesi istenmiştir (BOA, İ.MMS, 26/ 132-1).

Golos'taki bir diğer imar faaliyeti de harap olan iskelenin tamiridir. Golos Limanı gittikçe gelişmekte ve eski binalar yetersiz kalmıştır. Gemilerde iskeleye yanaşamadıklarından eşyaların taşınması için hamallar kullanılmıştır. Askerler bile bellerine kadar suyun içine girmek zorunda kaldığından iskelelerin büyütülmesi istenmiştir. Bölgeye gelen rüsumat nazırı inceleme yapmıştır. İncelemeler sonucunda eski iskelenin tamirine 1.672,5 kuruş, yeni iskele tamir için de 8.522,5 kuruş ile toplamda 10.195 kuruş masraf çıkartılmıştır (BOA, I.DH, 515/ 35029- 1).

Tablo 2: 1863 Golos Gümrüğü'ndeki Eski ve Yeni İskele Tamir Masrafları (BOA, İ. MVL, 510/ 23025- 1)

	İskele-i Atik	İskele-i Cedit
Delikli Ağaç	-	4.000
Rendiye Ağaç	-	2.1000
Mismar	-	412
Usadiye	-	1.800
Rençber	-	210
TOPLAM	1.672. 5	8.522.5

Golos'taki eski ve yeni gümrük iskelelerinin tamirinde harcanacak para gereksiz masraf olarak görülmüştür. Bunun yerine iki iskele arasına büyük bir rıhtım yapmanın daha doğru olacağına karar verilmiştir. Yapılması planlanan rıhtım, iki tarafı taş duvarlar ile çevrili 180 zira uzunluğunda 12 zira genişliğinde olacaktı. Duvarların arası taşla doldurulacaktı. İskelenin masrafı 303.080 kuruş 14 para hesaplanmıştı. İnşaatin bitirilmesiyle hem gümrük hem de tütün daireleri için binaların kiralanmasına gerek kalmayacaktı. Dolayısıyla hem kira bedellerinden hem de burada çalıştırılan kâtip, hademe ve memur bunların maaşından üç bin kuruş

tasarruf edilecekti. Golos'un bir önceki yıl gümrük geliri iki milyon altı yüz kuruş olduğu için yapılacak bu masraf önemli görülüyordu. Devlet bu modern yapılaşmayla birlikte geliri artırmayı hedefliyordu (BOA, İ.MVL, 510/ 23025- 1).

Ancak iskele ve gümrük dairesi inşaatı başlayınca yeni masraflar da ortaya çıkmıştır. Gümrük dairesi içinde yarım kalan kalem odasının tamamlanması için 63.948 kuruş masraf çıkmıştır. Bunların dışında kaldırım ve suyolu (lağım) tamiri için dahi 36.970 kuruş lazım olup toplamda 100.926 kuruşa daha ihtiyaç duyulmuştur (BOA, I. MVL, 549/ 24646-1).

Golos'ta yaşanan bu kentleşme sürecinde "Golos Şehir Kurulu" oluşturulmuştur. Bu kurulun amacı, ticari faaliyetlerden, kamu alanlarının inşasına kadar birçok alanda, yaşayan tüm topluluğun katıldığı ve sorumluluk aldığı bir yapı oluşturmaktır (Ünlü, 2016: 155).

Golos ticari bakımdan olduğu kadar savunma açısından da önemli bir konumda idi. Golos kalesinin Tanzimat öncesinde de önem arz ettiği dönemin belgelerinden anlaşılmaktadır. Kalede Tanzimat'tan hemen önce tamir olan bazı tabya ve top kundaklarının olduğu bilinmektedir (BOA, HAT, 1255/48604). Kalesi içerisinde mahalle aralarında içi patlayıcı madde dolu olan bir cephanelik bulunmakta olduğu Yanya Vilayetine bildirilmiştir. Bunun üzerine bölgeye incelemesi için Erkan-ı Harbiye kolağalarından Hüseyin Efendi gönderilmiştir. İnceleme sonucu bu mahalle arasındaki cephaneliğin harabe durumda bulunduğu tamir ettirilmesi gerektiği aksi takdirde patlayarak insanlara zarar verebileceği belirtilmiştir. Bu yüzden kalede bulunan cephanelik yedi bin doksan kuruş masraf ile tamir ettirilmiştir (BOA, İ.DH, 659/ 45909-1)

Tırhala'da askerlerin ikametine tahsis edilmiş bir kışla olmadığı için asker mağazaların içerisinde kalıyordu. Bu mağazalara devlet her sene yaklaşık 16.000 kuruş kira veriyordu. Hazine bundan dolayı zarar görüyordu. Hem bu kira masrafından kurtulmak hem de askeri daha güvenli bir mahalde bulundurmak için Golos'ta 4 bölük askerin kalması için 150.000 kuruş masraf ile bir kışlanın inşasına karar verildi (BOA, A.MKT. MVL, 141/ 85-1). Bunun için mühendis Yüzbaşı Süleyman Efendi tarafından yeni keşif yapıldı. İkinci keşfe kadar yapılan masraflar ilk keşifte planlanandan 21.000 kuruş fazla olduğu halde kışla inşaatı bitirilememiştir. Kışlanın tamamlanması için 37.455 kuruşa daha ihtiyaç vardı. Bu

binanın yarım bırakılması kabul edilebilir olmadığından ödenek çıkartılması talep edilmiştir (BOA, I. MVL, 508/ 22945-1).

Devletin yaptığı yatırımların yanında halk da elbirliği ederek bazı kamu binalarının inşaatını üstlenmişti. Bu çerçevede Golos karakolhanesi halk tarafından inşa edildi. Burada zabitanın kalması için başka bir yer olmadığından dolayı Refet Paşa üç bin yetmiş kuruş masrafla bir zabıta odası ilave ederek karakolhaneyi genişletmiştir (BOA, A.MKT. MHM, 351/89-6).

Golos'taki bir diğer önemli imar faaliyeti olarak karantinhâne görülmelidir. Golos karantinhânesi 1874 yılında onarım gördüğü bilinmektedir. Karantinhâne tamiri için iki yöntem belirlenmiştir. Bunlardan ilki karantinhâne yıkılmadan 13.137 kuruşa tamir edilmesi ya da yıkılarak 24.689 kuruş ile yeniden inşa edilmesidir. Ancak binanın harap durumda olmasından dolayı tamir edilmesi halinde yapılacak masraf boşa gideceği düşünüldüğünden yeniden inşasında karar verildi. İnşaatı Nikola kalfa 26.423 kuruş karşılığında gerçekleştirdi (BOA, I.DH, 692/48362-1).

1881 yılında Golos'un Yunanistan sınırlarına dâhil olmasıyla birlikte kentin mekânsal gelişiminde yeni bir dönem başlamıştır. 1885'te kentte yedi farklı ülkenin konsolosluğu, sigorta acenteleri, avukatlar, banka ve bankerler faaliyet göstermiştir. 1882-83 yıllarında Xenofondos Caddesi, Arganofton Caddesi, Trikoupi Caddesi ve Galias Caddesi ile sınırlı bir alan düzenlenmiştir. Bu plan ile belirlenen alandaki sokaklar da düzenlenmiştir. Bununla birlikte Metamorphoseos, Analypseos, Phlippou Ioannou ve Argonafton Caddeleri ile Metamorphoseos, Xenofontos ve Dimitriados Caddeleri arasında bulunan küçük alanda düzenlenmiştir (Ünlü, 2016: 158).

Golos'un kentsel planı Haussmann etkisi ile Avrupa'da ızgara planının yaygın olduğu bir dönemde gerçekleştirilmiştir. Bu plan dönemin şartlarına uyan, ticari olanaklar sağlayan, ulus devlet anlayışı doğrultusunda yeni toplumsal yapıyı inşa etme olanağı sağlayan bir planlama anlayışına sahip olmuştur (Ünlü, 2016: 158).



Resim 6: 1882 Golos Planı (Ünlü, 2016: 159)

Golos'un Yunanistan'a geçmesinden birkaç ay önce Osmanlı Devleti tarafından enine Iasonos Caddesi'nden sahil yolu inşaatına kadar ve boyuna da kışlalardan Papastratos tütün tesislerine kadarki alanda oradaki parsel sahiplerine denizin doldurulması için izin verilmiştir. Denizin doldurulmasıyla kıyı çizgisi büyük ölçüde değişmiştir. Ayrıca elde edilen bu alanda yeni yapılar inşa edilmeye başlamıştır. 1892 yılına gelindiğinde Golos kalesinin yıkılan duvarlarının malzemeleri kalenin güneyinde yer alan, körfezdeki küçük iskelen inşasında kullanılmıştır (Ünlü, 2016: 159).

Ekonominin gelişmesiyle Golos'ta çok sayıda yeni yapı ve kurumlar açılmıştır. Özel ve kamuya ait birçok eğitim kurumu açılmıştır. 1883'te hastane, 1903'te yetimhane, 1907'de kütüphane, 1908 Arkeoloji Müzesi ve kız okulu, 1909'da konservatuar, 1911'de ticaret okulu gibi pek çok eğitim ve kültür yapıları inşa edilmiştir (Ünlü, 2016: 168).

### **Sonuç**

19. yüzyılda meydana gelen Sanayi Devrimi tüm dünyada değişimlerin yaşandığı bir dönüm noktası olmuştur. Avrupalı devletler ucuz hammadde bulabilmek için pazar arayışı içerisine girmişlerdir. Osmanlı İmparatorluğu

imzalamış olduğu ticaret anlaşmaların etkisiyle bu gelişmelerden fazlasıyla etkilenmiştir. Sanayi Devrimi'nin ardından buharlı gemilerin kullanımı deniz ticaretini artırmıştır. Ticari faaliyetlerin gelişmesiyle değişim kendisini en fazla kent yapılarında göstermiştir. Özellikle liman kentleri bu değişimin en belirgin yaşandığı yerler olmuştur.

Tesalya Bölgesi'nde bir liman kenti olan Golos henüz küçük bir yerleşim birimi iken, Tanzimat Dönemi'nden itibaren hızlı bir kentsel gelişim geçirmiştir. Golos'ta modern anlamda Avrupa tarzı binalar inşa edilmeye başlanmıştır. Ticari faaliyetlerin artmasıyla tarım ürünlerinin taşınması ve depolanmasında yeni mekânsal düzenlemeler yapılmıştır. Kentin planlanmasında 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Batı kentlerinde uygulanan ızgara tipi kent dokusu örnek alınmıştır. Yeni yapılan binalarla birlikte kent büyümeye başlamıştır.

Golos'un Tesalya Bölgesi'nin tek iskelesi olması ve ticaretin gelişmesiyle yollar modernize edilmeye başlanmıştır. Ulaştırma faaliyetleri gelişme göstererek demiryolu yapım çalışmalarına başlanmış, bölgenin kalkınmasında önemli adımlar atılmıştır. Demiryolu sayesinde iç bölgelerdeki ürünler kıyı bölgelere taşınmıştır. Avrupa'nın önemli limanları ile Golos arasında düzenli gemi seferleri yapılmıştır. Bölge ürünleri başta Avusturya, Fransa ve İtalya gibi Avrupa'nın çeşitli yerlerine Golos Limanı aracılığıyla ihraç edilmiştir. Golos'un hem ithalat hem de ihracat limanı olarak işlev görmesi ile İzmir, Selanik, Girit, İskenderiye ve İstanbul ile ticari ilişkiler artmıştır. Verimli Tesalya ovalarındaki ürünlerin ihraç edildiği yer olduğundan harabe halde bulunan iskeledeki ambarlar tamir edilmiştir. Çevresindeki yerlere göre ticari potansiyeli yüksek olmasından dolayı buraya telgraf hattının yapımı daha uygun görülmüştür. Haberleşme alanında önemli bir gelişme olan telgrafın şehre gelmesiyle birlikte ticaret canlanmıştır. Kentin giderek kalkınması ve zenginleşmesi güvenliği de n plana çıkarmıştır. Bu bakımdan kale içerisindeki cephanelikler tamir edilerek kışla inşasına başlanmıştır.

Golos, gerçekleştirilen imar faaliyetleri sonucunda kısa zamanda gelişme göstererek büyük bir liman kenti haline gelmiştir. 1881 yılında Tesalya Bölgesi'nin elden çıkmasıyla Osmanlı Devleti önemli bir ticaret kentini kaybetmiştir. Bu tarihten sonra tekrar ele geçirilen Golos kısa bir süre Osmanlı Devleti'nin hakimiyetinde kalmasının ardından 1897 yılında tamamen elden çıkmıştır.

### **Kaynakça**

#### ***Arşiv Belgeleri***

- CUMHURBAŞKANLIĞI OSMANLI ARŞİVİ (BOA)  
Babıali Evrak Odası Evrakı ( BEO)  
Cevdet Maliye (C. ML)  
Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH. MKT)  
Hariciye Nezareti Siyasi (HR. SYS)  
Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı (HR. TO)  
Haritalar (HRT. h)  
İrade Hariciye (İ.HR)  
İrade Hususu ( İ. HUS)  
İrade Meclis-i Vala ( İ. MVL)  
Sadaret Divan Mukavelenamer (A. DVN. MKL)  
Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı (A. MKT. MHM)  
Sadaret Mektubu Kalemi Meclis-i Vala Evrakı (A.MKT. MVL)  
Şura-yı Devlet Evrakı (ŞD)  
Yıldız Perakende Evrakı Posta Telgraf Nezareti Maruzatı (Y.PRK. PT)

#### ***Tetkik Eserler***

- Akbulut, Uğur, “ Suriye’ye İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi”, *History Studies*, 2, 2010, s.1-11.
- Akyıldız, Ali, *Osmanlı’da Ulaşımın Modernleşmesi*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2019.
- Akyay, Bülent, *Tesalya Meselesi (1881)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2001.
- ΑΓΛΑΪΑ ΔΗΜΟΓΛΟΥ. “ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΓΑΣΩΝ (ΒΟΛΟΥ)”, 1881- 1944. Yanya Üniversitesi Doktora Tezi, Yanya 2003.
- Beaver, S.H., “Ravilways in the Balkan Peninsula”, *The Geographical Journal*, 97(5), 1941, s. 273-294.
- Çakılcı, Diren, *Rumeli Telgraf Hatları (1854- 1876)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2019.
- Çiftçiöğlü, Ferdi, “XIX. Yüzyılda Tırhala Sancağı (1821- 1881)”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa, 2018.
- Engin, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 1992.
- Ekin, Ümit, *XVII.- XVIII Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu’nda Ulaşım ve İletişim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2002.
- Hut, Davut, Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehir Yolu Ulaşımı, V. Engin ve A. Uçar (ed), *Osmanlı’da Ulaşım Kara- Deniz- Demiryolu* (s.71- 101) içinde. İstanbul: Çamlıca, 2011.



Hastaoglou- Martinidis, V, Depicting Volos Mediterranean Networks for the City Museum. *Museums in Motion*, 2015.

Haniççe, Murat, Osmanlı Taşrasına Telgraf Hattı çekilmesinde yaşanan Zorluklar Niksar- Erbaa-Tokat Telgraf Hattı Örneği. *History Studies*, 9, 2017, s. 63-99.

İpek, Nedim, Orta ve Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetlerin Kent Nüfusuna Etkisi (1838- 1900). *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 1(1), 2006, s. 107- 121.

Koca Nemlioğlu, Yasemin, “Türkiye’de Liman Şehirlerinin Gelişimi: Ard Bölge ve Ticari Ağlar”, *Journal of Current Researches on Social Sciences*, 7 (3), 2017, s. 159- 180.

Kiel, Machiel, “Tesalya” *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, c.40, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 2011.

Kaynak, Muhteşem, “Osmanlı Ekonomisini Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bakış” *Toplumsal Araştırmalar Dergisi*, 5, 1984, s. 66-85.

Kaynak, Muhteşem, “*Demiryolları ve Ekonomik Gelişme XIX. Yüzyıl Deneyimi*”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Ankara, 1982.

Kaçar, Mustafa, “*Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854- 1871)*”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1986.

Subaşı, Turgut- Bal, E. Bengü, “ Tanzimat Dönemi’nde Osmanlı Devleti’nin Bosna Hersek’e Yaptığı Muhaberat ve Telgraf Hizmetleri”, *Pesa Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 1 (2), 2015, s. 37- 55.

Sami, Şemsettin, Tesalya. *Kamûsu’l- Alâm* , (c.3, s. 1652-1653). İstanbul: Mihran Matbaası,1308.

Sami, Şemsettin, Golos. *Kamûsu’l- Alâm* , (c.5, s. 3284). İstanbul: Mihran Matbaası, 1314.

Sak, İzzet- Çetin, Cemal, “ XVII- XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti’nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği”, *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 16, 2004, s. 179- 221.

Safa, Lina, *Osmanlı Döneminde Selanik*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 2017.

Serbestoğlu, İbrahim, “Yunanistan’a Geçiş Sürecinde Tesalya Müslümanlarının Durumu”, *Belleten*, C. LXXVIII, S. 283, Aralık 2014, s.1075-1098.

Serbestoğlu, İbrahim, “1897 Türk-Yunan Savaşı’nda Ecnebilerin Zararlarının Tazmini Meselesi”, *OTAM*, 34, 2013, s. 223- 243.

Serbestoğlu, İbrahim- Temizer, Abidin, Amasya’da Telgraf Hatlarının Çekilmesi. Y. Atayeter ve İ. Avcı (ed.), *Uluslararası Akdeniz Medeniyetleri Sempozyumu* (s.83- 90) içinde. Ankara: Gece Kitaplığı, 2016.

Tuğlacı, Pars, *Osmanlı Şehirleri Tarihi*. İstanbul: Milliyet Yayınları, 1985.

Ünlü, Tülin Selvi- Göksu, Emel, “Osmanlı’dan Ulus-Devlete Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekâna Müdahale ve Kent Kimliğindeki Değişim- Mersin ve Volos Örneği”, *METU JFA*, 1(5), 2018, s. 1- 38.

Ünlü, Tülin Selvi, “*On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekânın Dönüşümü: Volos, Patras ve Mersin*”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir, 2016.

Yıldırım, İsmail, “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12 (1), 2002, s. 311- 324.

Yazıcı, Nesimi, “Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”, *OTAM*, 3 (3), 1992, s. 333- 377.

Yerolympos, Alexandra, Planning Reform in the European Provinces of the Ottoman Empire at the End of the 19<sup>th</sup> Century. *Economy and Society on Both Shores of the Aegean*, 2010, s. 1- 23.

Ιωάννα Θεοδωροπούλου. “ΤΙΤΛΟΣ « Η ενσωμάτωση του Βόλου στο ελληνικό κράτος 1881-1922 και το ιδεολογικό πλαίσιο που τη χαρακτηρίζει, ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ, Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Ιστορίας, 2016.

## **Bir Karış Fazla Şimendifer: Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolu Politikasının Değişimi**

Umut AKÇAKAYA<sup>1</sup>

### **Öz**

Osmanlı yöneticileri, XIX. yüzyıl ortasında gelişen demiryolu teknolojisinin önemini anlamakta geç kalmamış ve bu teknolojiyi ülkeye getirmekte istekli olmuştur. Bu tercihte, demiryolları sayesinde üretim ve ticaret hacminin artacağı düşüncesi belirleyici olmuştur. Bu sayede devletin çok ihtiyaç duyduğu gelir artışı sağlanabilecektir. Ayrıca modernleşme hareketinin gereği olarak merkezi denetimin kuvvetlendirilmesi de mümkün olacaktır. Ancak teknolojik ve ekonomik yetersizlikler ile siyasi bağımlılık, Osmanlı Devleti'nin bağımsız bir demiryolu politikası izlemesine imkân vermemiştir. Yabancı sermaye tarafından inşa edilen demiryolu hatları, ihracata yönelik tarımsal ürünler üreten bölgeleri liman kentlerine bağlama amacını gütmüştür. Buna karşın ülkenin iç ekonomik ve sosyal bütünleşmesi ile siyasi ve askeri gereklilikler göz ardı edilmiştir.

Cumhuriyet kadrolarının demiryolundan beklentileri, temelde Osmanlı yönetimininkinden farklı olmamıştır. Ancak Milli Mücadele'den bağımsız bir devlet olarak çıkan Türkiye Cumhuriyeti, bağımsız bir demiryolu politikası belirleyecek güce sahip olmuştur. Demiryolu politikası, dış baskılarla değil ülkenin kalkınması ve savunulması gibi milli ihtiyaçlara göre tespit edilmiştir. Demiryolu inşasında üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iktisadi bir denge kurmak, bunun yanında demiryollarının geçtiği bölgelerde iktisadi hayatta olduğu kadar sosyal hayat üzerinde de bir gelişmenin sağlanması amaçlanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Demiryolu, İmtiyaz Sözleşmesi, Millileştirme, Sanayileşme, İktisadi Bütünleşme

---

<sup>1</sup> Dr. T.C. Milli Savunma Bakanlığı, Genel Kurmay Başkanlığı. E-Posta:umutakcakaya@outlook.com. ORCID: 0000-0002-6285-5982.

## One Inch More Railway:

### Change of Railway Policy from Ottoman Empire to the Turkish Republic

#### Abstract

Ottoman administrators did not delay in understanding the importance of the railway policy that developed in the middle of the 19th century and were willing to bring this technology to the country. The thought that the production and trade volume would increase thanks to railways was effective in this choice. In this way, the income increase that the state needed so much would be achieved. It would also be possible to strengthen the central control as a requirement of the modernization movement. However, technological and economic inadequacies and political dependence did not allow the Ottoman Empire to pursue an independent railway policy. The railway lines built by foreign capital aimed to connect the export-oriented agricultural production areas to the port cities. On the other hand, the country's economic and social integration and also political and military requirements were ignored.

The expectations of the republican administrators from the railways were not fundamentally different from Ottoman administrators. However, the Republic of Turkey, which emerged as an independent state from the War of Independence, had the power to determine an independent railway policy. Railway policy was determined not by foreign pressures, but according to national needs such as economic development and military defense. In railway construction, it was aimed to establish an economic balance by connecting production centers to consumption centers. In addition, it was aimed to provide development in social life in the regions where the railways pass.

**Keywords:** Railways, Concession Agreement, Nationalization, Industrialization, Economic Integration

#### Giriş

18. yüzyıl sonu ve 19. yüzyılın başlarında dünya büyük bir devrimsel dönüşüme sahne olmuştur. Bu dönüşüm ancak insanoğlunun avcı-toplayıcılıktan tarıma geçişinde yaşanan devrimle kıyaslanabilir. İnsanoğlu yaklaşık 10 bin yıldır sürdürdüğü toprağa bağlı yaşam tarzından seri üretime geçerken, el ve hayvan emeğinin yerini buhar gücü almaya başlamıştır. Bu büyük dönüşüm Sanayi Devrimi adını almış ve bugün yaşadığımız dünyanın temel belirleyicisi olmuştur. Sanayi

Devrimi özünde buhar gücünün üretim ve ulaşıma tatbikidir. Nitekim bu tarihten sonra hâkim olacak üretim tarzı buhar gücüyle çalışan makinelere dayanacak, ulaşım ise buhar gücüyle yapılacaktır. Buhar gücüne dayanan kitlesel üretim, aynı teknolojiyi kullanan demiryolları ile dünyanın uzak köşelerine taşınacaktır. XV. yüzyıldan itibaren coğrafi keşifler ve denizcilik teknolojisindeki gelişmelerle küreselleşme yolunda atılan ilk adımı, XIX. yüzyılda karada demiryolu ağlarının gelişmesi takip edecektir.

Osmanlı Devleti, Sanayi Devrimi ile ortaya çıkan uluslararası ekonomik yapıya bir çevre ülke olarak eklenmiştir. Bu yapıda Osmanlı'ya biçilen rol, hammadde ihracatçısı ve mamul madde ithalatçısı olarak tarım toplumu yapısını korumasıdır. Osmanlı Devleti'nde yapılan yabancı yatırımlar, bu amaca hizmet edecek şekilde düzenlenmiştir. Dış borçlardan sonra en büyük yabancı yatırım kalemi olan demiryolu inşası bu gerçeği gözler önüne sermektedir. Osmanlı yönetimi, erken bir tarihte demiryolunun siyasi ve iktisadi önemini kavramış, bu teknolojiyi ülkeye getirmeye istekli olmuştur. Ancak ekonomik ve teknik yetersizlikler, demiryolu inşasının yabancılar tarafından yapılmasını mecbur kılmıştır. Bu nedenle Osmanlı demiryolu şebekesi, devletin kendi öncelikleri ve planları dışında gelişmiştir.

Genç Cumhuriyet, miras aldığı demiryolu siyasetini değiştirmekten geri kalmamış ve farklı bir demiryolculuk politikası ortaya koymuştur. Milli Mücadele'den bağımsız bir devlet olarak çıkan Türkiye Cumhuriyeti, demiryolu politikasını ülke çıkarlarına uygun bir şekilde belirleyecek güce sahip olmuştur. Demiryolu politikası, yabancı sermayenin isteklerine göre değil milli ihtiyaçlara göre tespit edilmiştir.

Bu çalışmanın amacı Osmanlı dönemi demiryolu politikası ile Atatürk döneminde izlenen demiryolu politikasını karşılaştırmaktır. Bu kapsamda önce Osmanlı yönetiminin demiryolu siyaseti incelenecek, bu siyaseti oluşturan faktörler, ortaya çıkan demiryolu ağı ve demiryolu politikasının siyasi-askerî-iktisadi sonuçları ortaya konulacaktır. Üçüncü bölümde Osmanlı Devleti'nin ortadan kalktığı ve Cumhuriyet'in kurulduğu I. Dünya Savaşı ve İstiklal Savaşı yıllarında demiryollarının durumu ve savaşa etkileri değerlendirilecektir. Zira Cumhuriyeti kuran kuşaklar, özellikle savaş yıllarında demiryolları ile ilgili sıkıntıları ilk elden

yaşamıştır. Bu tecrübeler, izlenecek demiryolu siyasetinde belirleyici olacaktır. Son bölümde, Cumhuriyet’i kuran kadroların konuya bakış açısı ve izledikleri politikalar ortaya konularak Osmanlı dönemi ile karşılaştırması yapılacaktır.

### **Osmanlı Devleti’nde İlk Demiryolu Hatları**

Demiryollarının tarihi 16’ncı yüzyıl ortalarına kadar uzanır. İlk demiryolları maden ocaklarında malzeme taşıma amaçlı inşa edilmiş olup, tahta kirişler üzerinde hayvan gücüyle çekilen vagonlardan ibarettir. Süreç içerisinde bu teknoloji geliştirilmiş ve tahta raylardan metal raylara geçilmiştir.<sup>2</sup> Ancak modern anlamda demiryolunun ortaya çıkışı 19. yüzyıl başında lokomotifin icadıyla mümkün olmuştur.<sup>3</sup> 15 Eylül 1830 tarihinde Liverpool-Manchester hattının açılması, genel olarak dünyada modern demiryolculuğun başlangıcı olarak kabul edilir. Demiryolu teknolojisindeki gelişmenin, sanayi devriminin öncüsü İngiltere’de gerçekleşmiş olması tesadüf değildir. Zira sanayi devrimi, özünde buhar gücünün üretime ve ulaşımına tatbikidir. Nitekim demiryolu ağı özellikle Batı Avrupa ve ABD’de süratle gelişmiş, dünya üzerindeki demiryolu ağı 1850’de 39.600, 1860’da 108.500, 1870’de 209.000, 1880’de 372.500 ve 1890’da 616.200 kilometreye ulaşmıştır.<sup>4</sup> Bu ağı büyük kısmı Batı Avrupa ve ABD gibi sanayileşmiş ülkelerde yapılmıştır.

Avrupa’da demiryollarının gelişmesi Osmanlı yöneticilerinin dikkatinden kaçmamış, bu teknolojiyi takip etmiş ve önemini kavramakta gecikmemişlerdir. Padişah Abdülmecit’in odasında Liverpool-Manchester treninin resimlerinin bulunduğu ve bu teknolojiyi ülkeye getirme niyetini etrafındakilere söylediği bilinmektedir.<sup>5</sup> Sultan Abdüllaziz’in; “*memleketime demiryolu yapılınsın da isterse sırtımdan geçsin, razıyım.*” dediği rivayet edilir.<sup>6</sup> Bununla beraber demiryolu inşasının gerektirdiği sermaye ve teknoloji o dönem için Osmanlı Devleti’nin imkânlarının ötesindedir. Nitekim Osmanlı Devleti’nde demiryolu inşası, Kırım Savaşı sonrasında Avrupa sermayesi ile başlayabilmiştir.

<sup>2</sup> *Demiryollarımız*, Demiryolları Dergisi Yayını, Ankara 1958, s. 17.

<sup>3</sup> Süleyman Barda, *Münakale Ekonomisi*, İstanbul 1958, s. 105.

<sup>4</sup> Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993, s. 18.

<sup>5</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi VI*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1983, s. 263.

<sup>6</sup> Metin Hülagü, “Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2010, s. 27.

Anadolu’da ilk demiryolları İngiliz şirketleri tarafından yapılmıştır. Bu durum tesadüf değildir. 1820’li yıllarda Avrupa’da ekonomik himayeciliğin gelişmesi, İngiltere’yi başka pazar ve hammadde kaynakları aramaya yöneltmiştir. Bu arayışta Osmanlı Devleti geniş ve verimli toprakları, el emeğine dayanan geleneksel üretim yapısı ve az gelişmiş yönetim aygıtı ile İngiltere’ye cazip bir tercih sunmuştur. Nitekim 1816-1854 döneminde İngiltere’nin Osmanlı İmparatorluğu ile ticareti yıllık % 5’in üzerinde büyüme göstermişti.<sup>7</sup> Bu büyümede, İngiltere’nin 1838 Ticaret Anlaşması ile Osmanlı dış ticaretindeki engelleri kaldırmasının önemli etkisi vardır. Bununla beraber Osmanlı ulaşım ağının temelde kağrı ve deve kervanlarına dayanan ilkel yapısı, ticaret hacmi ve sermaye girişinin İngiltere açısından beklenen seviyede büyümesine imkân vermemiştir. Nitekim İngilizler demiryolu projeleri ile ticari yayılma ve sermaye girişi önündeki bu engeli ortadan kaldırmayı hedeflemiştir. İngiltere’nin İstanbul Büyükelçisi Lord Stratford de Redcliffe, 16 Kasım 1858’de Alsancak istasyonunun temel atma töreninde yaptığı konuşma şunları dile getirmiştir; *“Bu demiryolunun, sanayi ürünlerimizin Türkiye’ye girişini kolaylaştıracak faydalı bir sermaye yatırımı olacağını umuyoruz. Hepinizin bildiği gibi Türkiye’nin yeniden canlandırılmasında Avrupa’nın her zamankinden daha çok çıkarı vardır. Batı uygarlığı Levant kapılarına geldi dayandı. Şimdiye kadar geçmeyi pek başaramadığımız bu kapılar ardına kadar açılmazsa, kendi çıkarlarımız doğrultusunda, zor kullanarak, bu kapıları açacak ve isteklerimizi kabul ettirecek güce, hatta daha fazlasına sahip olduğumuzu herkesin bilmesini isterim. Türkiye’nin damarlarına yeni ve taze kan aşılayacak olan bu demiryolu gibi üretken girişimleri desteklemek, hükümetimizin en başta gelen görevleri arasındadır.”*<sup>8</sup>

Anadolu’da açılan ilk demiryolları İngiliz sermayesi tarafından yapılarak 1866 yılında hizmete giren İzmir-Aydın hattı ve 1866’da açılan İzmir-Kasaba hattı olmuştur. Demiryolu inşası için bu bölgenin seçilmesi tesadüf değildir. 19. yüzyıl ortalarında İzmir bölgesi ve özellikle Büyük Menderes ovası, Anadolu’nun ihracata

---

<sup>7</sup>1816-1838 döneminde İngiltere’nin Osmanlı İmparatorluğu’na ihracatı yılda % 6’nın, Osmanlı’dan ithalatı ise % 5’in üzerinde büyüme göstermiştir. 1838 Ticaret Anlaşması’nı takip eden 1838-1854 döneminde İngiltere’nin Osmanlı İmparatorluğu’na ihracatı yılda % 3’ün, Osmanlı’dan ithalatı ise yıllık % 6’nın üzerinde genişlemiştir; Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi’nde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2005, s. 28-30.

<sup>8</sup> Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*, Yordam Kitap, İstanbul 2008, s. 55.

en çok açılmış bölgesi olmuştur.<sup>9</sup> Bu bölge Anadolu'nun temel ihraç kalemlerini teşkil eden tütün, incir, tiftik, afyon, meşe palamudu, pamuk ve zeytinyağı gibi tarımsal ürünler açısından çok zengindir.<sup>10</sup> İzmir limanı ise bölgenin tek çıkış noktasıdır. İzmir limanı, 19'uncu yüzyıl boyunca Anadolu'nun en büyük ihracat limanı olma özelliğini korumuştur.<sup>11</sup>

İzmir-Aydın hattı daha sonra verilen imtiyazlarla Dinar ve Denizli'ye, İzmir-Kasaba hattı ise Bandırma ve Afyon'a uzatılmıştır.<sup>12</sup> Bu sayede Batı Anadolu'nun verimli ovaları, birbirine paralel hatlarla İzmir limanı üzerinden Avrupa limanlarına bağlanmıştır. Bu inşa şeklinin tarımsal ihraç mallarını liman kentine aktarmak ve aynı limandan ithal malları içerilere sevk etmek açısından son derece uygun olduğu açıktır. Bu tarz demiryolu ağları “ağaç biçimli ağ” olarak tanımlanmakta ve koloni tipindeki ekonomilerde sık rastlanmaktadır. Hatlar, yabancı bir ülkenin ekonomisi ile bütünleşme amacıyla inşa edildiğinden, demiryolu sistemi ülke içi pazarları birbirine bağlayacak, ekonominin gereklerini karşılayacak ağ biçimi örüntüye dönüşmemiştir.<sup>13</sup>

Osmanlı Devleti'nde yukarıda izah edilen hatların dışında da demiryolları inşa edilmiştir. Sultan Abdülaziz devrinde Avusturyalı banker Baron Hirsch'e bir imtiyaz verilerek İstanbul'dan Belgrad'a uzanacak bir hattın yapımına başlanmış, 1874'e kadar İstanbul-Edirne-Dedeağaç hattı hizmete açılmıştır. Ancak bu imtiyazın uygulamasında ortaya çıkan sıkıntılar ve maliyetinin çok fazla olması nedeniyle devlet eliyle demiryolu inşası fikri öne çıkmıştır. Devlet eliyle inşasına başlanan Haydarpaşa-İzmit hattı 1873'de hizmete açılmıştır. Yine Sultan Abdülaziz'in bir iradesiyle 1873'de başlayan Bursa-Mudanya hattının inşası ise para darlığı nedeniyle yarıda kalmış, yabancı imtiyazına verilen hat 1892'de açılabilmiştir.<sup>14</sup> 1883 yılında

<sup>9</sup> Şevket Pamuk, “Türkiye’de İlk Demiryolu: İzmir-Aydın”, *Toplumsal Tarih*, I/5, Mayıs 1994, s. 35.

<sup>10</sup> Şevket Pamuk, *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2014, s. 103.

<sup>11</sup> İzmir limanındaki ticaret hacmi 1850'de ihracat için 1.449.080 sterlin ve ithalat için 1.241.240 sterlin iken bu rakamlar 1900 yılında ihracat için 4.157.405 sterlin ve ithalat için 2.538.000 sterline yükselmiştir. Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, Belge Yayınları, İstanbul 1993, s. 103-104.

<sup>12</sup> Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1970, s. 164'deki tablodan.

<sup>13</sup> Muhteşem Kaynak, “Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”, *Yapıt*, 5, Haziran-Temmuz 1984, s. 81.

<sup>14</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi VII*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1977, s. 269-270.



bir İngiliz şirketine imtiyazı verilen Mersin-Adana hattı ise 1886'da hizmete açılmıştır.<sup>15</sup>

Görüldüğü gibi Anadolu'daki demiryolları, yabancı yatırımcılara verilen imtiyazlarla inşa edilmiştir. Yapılan bu imtiyaz sözleşmeleri, yatırımcılar için çok elverişli koşullar sunmuş ve büyük karları garanti etmiştir. İmtiyazlar 50-100 yıl gibi oldukça uzun dönemler için verilmiş, demiryollarının inşası için gerekli her türlü malzemenin Avrupa'dan gümrüksüz getirilmesi imkânı tanınmıştır. Demiryolu hatlarının etrafındaki araziden çıkacak madenlerin işletme hakkı demiryolu şirketlerine bırakıldığı gibi bu şirketlere belli oranlarda yıllık kar garantileri verilmiştir. Örnek olarak İzmir-Aydın hattı için yapılan sözleşmede imtiyaz 50 yıllığına verilmiş, demiryolunun iki yanında otuz millik alanda çıkacak kömür madenlerinin işletilmesi şirkete bırakılmış, 1.200.000 sterlin olan şirket sermayesi için yıllık % 6 yani 72.000 sterlin kar garantisi verilmiştir. Hattın net karının % 7'den fazlasının şirketle devlet arasında paylaşılması ve şirketin rızası dışında İzmir'le Aydın arasında başka bir demiryolunun yapılmasına müsaade edilmemesi de kabul edilmiştir.<sup>16</sup> Balkan demiryolları için 1869'da Baron Hirsch'le yapılan imtiyaz sözleşmesinde ise hattın imtiyazı 99 yıl için verilmiş ve hükümet tarafından kilometre başına 14 bin frank garanti taahhüt edilmiştir.<sup>17</sup> Yıllık kar garantileri için bir veya birkaç vilayetin öşürlerini karşılık gösterilmesi yoluna da gidilmiştir.

İmtiyaz sözleşmeleri ile demiryolu inşası, Osmanlı devleti açısından hiç de karlı olmamıştır. Buna rağmen Osmanlı yöneticileri demiryolu inşasına önem vermişler ve bu uğurda olumsuz şartları kabul etmekten çekinmemişlerdir. Zira Osmanlı yöneticileri açısından demiryolu iki amaca hizmet edecektir;

- Birincisi, üretim ve ticaret artırılarak ekonomi canlandırılacak, böylece devletin gelirleri artacaktır. 19. yüzyıl boyunca yürütülen bürokratik ve askeri modernleşme hamlesi, maliyeye büyük bir yük getirmiş ve kaynak ihtiyacını artırmıştır. Demiryolu yapımı ile devlet gelirlerinin artacağı umudu yanlış bir beklenti olmamıştır. Demiryolları, ulaştıkları bölgelerde kapitalist tarımın ve pazara yönelik üretimin gelişmesini sağlamıştır. Nitekim 1881-1891 yılları arasında tarımsal

<sup>15</sup> Eldem, *a.g.e.*, s. 164'deki tablodan.

<sup>16</sup> Ali Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı, Osmanlı'da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İletişim Yayınları, İstanbul 2005, s. 19.

<sup>17</sup> Karal, *a.g.e.*, s. 270.

üretim imparatorluğun bütününde % 63 artarken, demiryollarının geçtiği bölgelerde bu artış % 114'ü bulmuştur. İzmir-Aydın hattının geçtiği bölgelerde tarımdan sağlanan gelir 1840'lar ile 1870'ler arasında 8 kat artmıştır.<sup>18</sup> Tarımsal üretimdeki artış vergi gelirlerine de yansımış, aynı bölgede toplanan tarımsal vergiler 1856-1909 döneminde 13 kat artmıştır.<sup>19</sup> Vergi gelirlerindeki artış üretimdeki artıştan kaynaklandığı kadar, Avrupalı sermayedarlara güven vermek için demiryolunun geçtiği bölgelerdeki bazı vergi gelirlerini toplama görevinin Düyun-ı Umumiyye'ye verilmesinin de bir sonucudur. Düyun-ı Umumiyye İdaresi, uyguladığı etkin usullerle vergi gelirlerini artırmıştır. Ayrıca demiryolunun geçtiği bölgelerde yeni toprakların yerleşime açılmasına ve özellikle Balkanlar'da kaybedilen topraklardan gelen çok sayıda göçmenin buralara yerleştirilmesiyle üretim artışı da sağlanmıştır.<sup>20</sup> Ancak kilometre garantisi şartı, Osmanlı maliyesine büyük bir yük getirmiş ve maliyede beklenen rahatlamının gerçekleşmesine imkân vermemiştir.

Demiryolu hatlarının inşası ile pazara yönelik tarımsal üretimin artışı Osmanlı ekonomisine kısa vadede bazı faydalar sağlamıştır. Ancak demiryolu hatlarıyla Avrupa mamul mallarının ülke içine girişi de hızlanmış ve zanaatlara dayalı klasik Osmanlı üretim faaliyetleri pek çok alanda gerilemiş, bazı alanlarda da tümüyle yıkılıp gitmiştir. Özellikle ulaşım maliyetlerinin düşük olduğu tekstil gibi üretim dallarında ithal mallarının darbesi çok güçlü olmuştur. Toplam Osmanlı ihracatı 1840'ta 4,7 milyon İngiliz sterlininden 1913'te 28,4 milyon sterline çıkarken, Osmanlı ithalatı da 1840'ta 5,2 milyon İngiliz sterlininden 1913'te 39,4 milyon sterline ulaşmıştır. Bu rakamlar ihracatta beş kattan, ithalatta ise altı buçuk kattan fazla bir artış anlamına gelmektedir.<sup>21</sup> Yani cari açık Osmanlı ekonomisinin kronik bir problemi haline gelmiştir.

- Osmanlı yöneticileri açısından demiryolunun diğer bir işlevi ise modernleşme hamlesinin bir gereği olarak merkezi denetimin kuvvetlenmesi, gerek iç gerekse dış tehdide karşı asker sevkinin kolaylaşmasıdır. Özellikle Suriye ve Mezopotamya gibi uzak bölgelerde merkezi yönetimin güçlendirilmesi ancak

<sup>18</sup> Kasaba, *a.g.e.*, s. 81.

<sup>19</sup> Kurmuş, *a.g.e.*, s. 114.

<sup>20</sup> Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, İletişim Yayınları, İstanbul 2017, s. 124-125.

<sup>21</sup> Şevket Pamuk, "19. yy'da Osmanlı Dış Ticareti", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi III*, İletişim Yayınları, s. 656.

modern ulaşım sistemleri ile mümkün olabilecektir. Ayrıca modern savaşların gereği olarak sürekli büyüyen orduların süratle seferberliği ve yığınaklanması ihtiyacı demiryolu ulaşımını hayati kılmaktadır.

### **Demiryolları Üzerinde Nüfuz Mücadelesi ve Berlin-Bağdat Demiryolu**

19'uncu yüzyılda demiryolu inşası, emperyalist ülkelerin sömürge politikasının temel bir aracı olmuştur. Dünya iktisadi sistemine bir çevre ülke olarak eklenen Osmanlı Devleti de bu kaidenin dışında kalmamıştır. Osmanlı toprakları üzerinde inşa edilen demiryolları, imtiyaz verilen ülkelerin nüfuz bölgelerini belirleyen bir araca dönüşmüştür. Suriye ve Lübnan bölgesini kendi nüfuz alanı olarak gören Fransa, bu bölgelerde inşa edilecek demiryolu imtiyazlarının tamamına sahip olmuştur. İngiltere'nin Mısır politikası dikkate alındığında Osmanlı ülkesinde açılan (1856'da) ilk demiryolu hattı olan İskenderiye-Süveyş hattının İngiliz imtiyazında yapılmış olması sürpriz olmayacaktır.<sup>22</sup> Benzer şekilde Almanların inşa ettiği Anadolu ve Bağdat Demiryolları da Berlin'in nüfuz alanı politikasının önemli bir aracı olacaktır. Nitekim Osmanlı Devleti'nde yapılan yabancı yatırımlarda birinci sırayı dış borçlar alırken, ikinci sırada demiryolu yapımı gelmektedir. Her iki yatırım kalemi de Osmanlı Devleti üzerinde nüfuz kazanmanın etkili bir aracı olarak kullanılmıştır.<sup>23</sup>

Bu durum özellikle Anadolu ve Bağdat demiryollarının yapımı ile daha da netleşmiş, nüfuz bölgeleri üzerindeki rekabet demiryolu inşası kavgasında ortaya çıkmıştır. II. Abdülhamit devrinde 1888'de Alman Deutsche Bank adına hareket eden Alfred Kaula'ya İzmit-Ankara hattının imtiyazı verilmiştir. Böylece Almanya, Anadolu üzerindeki nüfus mücadelesine aktif olarak katılmış ve kendi nüfus bölgesini Anadolu'nun içinden geçerek Basra'ya uzanacak bir bölgede tespit etmiştir.<sup>24</sup> İzmit-Ankara hattı 1892'de tamamlanmış, Almanların bu başarısından etkilenen Osmanlı yönetimi, Eskişehir-Konya hattının imtiyazını da aynı şirkete

---

<sup>22</sup> Karal, *a.g.e.*, c.VI, s. 264.

<sup>23</sup> 1914'de Osmanlı Devleti'nde dış borçlar dışındaki İngiliz sermayesinin % 40, Fransız sermayesinin % 60, Alman sermayesinin % 80'i demiryollarına yatırılmıştı; Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi'nde...*, s. 90.

<sup>24</sup> Lothar Rathman, *Alman Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, Berlin – Bağdat*, Belge Yayınları, İstanbul 2001, s. 41.

vermiştir. Eskişehir-Kütahya-Konya hattı 1896'da çalışmaya başlamıştır.<sup>25</sup> Alman sermayesine 1897'de yeni bir imtiyaz verilerek Eskişehir-Konya hattının Afyon üzerinden Dinar'a uzatılması planlanmıştır. Bu durum karşısında İngiltere sert tepki göstermiş, İngiliz büyükelçisi Sir Philip Currie hükümete verdiği protestoda şunları söylemiştir; “*Anadolu demiryollarının imtiyazının Dinar'a kadar uzatılması, doğrudan doğruya İzmit-Aydın Demiryolu Şirketi'nin haklarının çiğnenmesidir. Çünkü bu hat, Aydın Demiryolu Şirketi'nin nüfuz bölgesinden geçecektir ve İngiliz ticari çıkarlarını korumak için elimizden geleni yaparız.*”<sup>26</sup> İngiltere'nin bu çıkışı etkisini göstermiş ve bu hattın inşası iptal edilmiştir.

Ancak asıl kavga İstanbul'dan Konya'ya kadar uzanan Anadolu Demiryollarının Bağdat ve Basra'ya kadar uzatılması üzerine çıkmıştır. Sultan II. Abdülhamit, Konya'dan Bağdat ve Basra'ya uzanacak hattın imtiyazını 1899'da Deutsche Bank'a vererek Anadolu Demiryolları'ndan sonra Bağdat Demiryolu'nda da Almanları tercih etmiştir. İngiliz sermayesinin daha cazip koşullarla İskenderun'dan Bağdat ve Basra'ya uzanacak bir hat yapımı teklifine karşın, Almanların Konya-Bağdat hattının tercih edilmesi iki temel sebebe dayanmıştır. Birincisi, İmparatorluğun bekası açısından Almanya'nın İngiltere ve Fransa'ya göre daha az tehlikeli görülmesidir. Osmanlı yönetimine göre Almanlar yalnızca iktisadi ve mali menfaat peşindeyken, diğer Avrupalı güçler Osmanlı ülkesini içten içe parçalamak peşindedir. İkincisi, İskenderun-Basra hattının Arap nüfusun yoğun olduğu toprakları kendi arasında bütünleştirirken, bölgenin Anadolu'dan kopukluğunu arttıracığı düşüncesidir.<sup>27</sup> Hâlbuki Osmanlı yönetimine göre İstanbul'dan Basra'ya uzanacak hat, bölgenin Anadolu ile bütünleşmesini sağlayarak merkezin gücünü artıracak ve gerek iç gerekse dış tehdide karşı asker sevkini kolaylaştıracaktır.

Almanya'nın 1899'da Bağdat Demiryolu ayrıcalığını alması, Ortadoğu'yu kendi etki alanı olarak gören İngiltere'yi çok rahatsız etmiştir. İngilizlere göre

<sup>25</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi VIII*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1988, s. 466-467.

<sup>26</sup> İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Timaş Yayınları, İstanbul 2008, s. 141-142.

<sup>27</sup> Edward Mead Earle, *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)*, Örgün Yayınevi, İstanbul 2003, s. 63.

demiryolunun Basra'ya ulaşması, Hindistan yolunu tehlikeye sokacaktır.<sup>28</sup> Nitekim başlangıçta Basra'ya kadar uzanması planlanan Bağdat Demiryolu hattı, İngiltere'nin karşı koyması sonucu Bağdat'ın ötesine götürülemeyecektir. Projeye giriştiği dönemde İngiltere ve Fransa'ya meydan okumaktan çekinmeyen Almanya, İngiltere'nin şiddetli muhalefeti karşısında geri adım atacak ve 1913'de İngilizler ile anlaşarak Basra bölgesindeki iddiasından vazgeçecektir.<sup>29</sup>

Anadolu ve Bağdat Demiryolları'na karşı İngiltere'nin taşıdığı kaygıları Fransa ve Rusya da paylaşmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda önemli ekonomik çıkarları olan Fransa, Suriye'yi kendi nüfuz alanı olarak görmekte ve Bağdat Demiryolu'nun bu bölgeden geçirilmesinden rahatsızlık duymaktadır.<sup>30</sup> St.Petersburg ise Bağdat Demiryolunun Doğu Anadolu'ya uzanmaması için özel bir gayret göstermiş ve bu konuda başarılı olmuştur. Rus Hükümeti, Bağdat demiryolu imtiyazına ve özellikle de hattın Sivas üzerinden geçmesine müsaade edemeyeceğini bildirmiştir. Aksi takdirde 1878 Osmanlı-Rus Savaşı sonucunda Osmanlı Devleti'nin borçlandığı 57 milyon frank tutarındaki savaş tazminatını istemekle tehdit etmiştir.<sup>31</sup> Bu tehdit karşısında Osmanlı yönetimi 1900'de Rusya ile bir sözleşme imzalamak zorunda kalmıştır. Sözleşme gereğince Trabzon-Pekeriç-Ergani-Van çizgisinin doğu ve kuzeyinde Rusya hariç diğer devletlere demiryolu imtiyazı verilmeyecektir.<sup>32</sup> Ruslar ise Osmanlı idaresi altında kaldığı müddetçe bu bölgede demiryolu inşasına girişmemişlerdir. Böylece Kafkasların kapısı durumundaki Doğu Anadolu platosu yalıtılmış bir durumda kalacak ve İstanbul'un bölgede hâkimiyetini güçlendirmesi önlenecektir. Buna karşın Rusya, Trans-Kafkas demiryolunu Sarıkamış'a kadar uzatmaktan geri durmamıştır.

Bağdat Demiryolu için Alman sermayesine verilen imtiyaz, daha önce İngiliz ve Fransızlara verilen imtiyazlara benzer koşullar içermiştir. Osmanlı devleti demiryolu yapımının finansmanına kısmi olarak katıldığı gibi kilometre başına yıllık 4500 frank kilometre garantisi verilmiştir. Demiryolunun geçeceği hattaki devlet toprakları bedelsiz olarak şirkete verilmiş, hattın yirmi kilometre çevresindeki

<sup>28</sup> Parvus Efendi, *Cihan Harbine Doğru Türkiye*, Ayrıntı Yayınları, İstanbul 2013, s. 227.

<sup>29</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s. 160.

<sup>30</sup> L.Bruce Fulton, "Fransa ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Güçler*, Alfa, İstanbul 2013, s. 259.

<sup>31</sup> M. Arslan Abisel, *Bir Karış Şimendifer, Ulaştırma Notları IV*, Ar Basımevi, Ankara 1948, s. 48.

<sup>32</sup> Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılap Tarihi, II/3*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1951, s. 469.

madenlerin işletmesi şirkete bırakılmıştır. Şirket, hat boyunca arkeolojik kazılar yapma hakkını elde etmiştir.<sup>33</sup> Şirkete 99 yıl boyunca verilen imtiyazla Bağdat ve Basra'da liman yapma hakkı da tanınmıştır.<sup>34</sup>

Bununla beraber Osmanlı yönetiminin bazı konularda daha önceki imtiyaz sözleşmelerine göre daha dikkatli davrandığı görülmektedir. Şirketin Osmanlı resmi makamları ve kurumlarıyla yapacağı bütün yazışma ve işlemlerinde Türkçe kullanma mecburiyeti, hükümet ile şirket ve özel kişiler arasındaki anlaşmazlıklarda yetkili merciinin Osmanlı mahkemeleri olması, şirketin Harbiye Nezareti ile anlaşarak uygun yerlerde istasyonlar açması, savaş ve isyan durumlarında askeri birliklerin sevkine öncelik verilmesi gibi koşullar bu bağlamda zikre değer. Ayrıca Osmanlı yönetimi, Bağdat demiryolu inşasında askeri gereklerin de göz önünde tutulmasında ısrar etmiştir. Hattın Adana ile Halep arasındaki bölümünün Akdeniz kıyılarından geçirilmesi çok daha kolay iken, bir düşman filosundan gelebilecek tehdit dikkate alınarak demiryolunun dağlardan geçmesi istenmiştir. Nitekim demiryolu hattı İskenderun – Beylan geçidi yerine bugünkü Osmaniye – Amanos – Bahçe geçidinden geçirilmesi planlanmıştır.<sup>35</sup>

Bağdat Demiryolu, Anadolu'da İngiliz ve Fransızların kurduğu demiryollarından farklı bir nitelik taşımıştır. Zira İngiliz ve Fransız hatları, ihracata yönelik tarımsal üretimin yoğun olduğu bölgeleri ticaret limanlarına bağlamak amacıyla inşa edilmiştir. Bağdat Demiryolu'nun uzanacağı bölge ise henüz ihracata yönelik üretim aşamasına geçmemiştir. Demiryolu önce uzanacağı bölgede üretimi yaratacak, müteakiben bundan istifade edecektir. Nitekim demiryolu hattı lojmanlar, hastaneler, sulama kanalları gibi altyapı tesisleriyle beraber ilerleyecektir. Konya-Ereğli hattı çevresindeki Çumra ovasında 200 kilometre karelik alanda yapılan sulama tesisleri bunun en bilinen örneğidir.<sup>36</sup>

Basra'ya uzanacak demiryolunun inşaatı 1904'de başlamış ancak istenen hızda ilerleyememiştir. 1914'e gelindiğinde Toros ve Amanos dağlarındaki tüneller henüz açılmadığı gibi, demiryolu Resulayn'ın ötesine de götürülememiştir.<sup>37</sup>

<sup>33</sup> Earle, *a.g.e.*, s. 79-80.

<sup>34</sup> Rathman, *a.g.e.*, s. 75-76.

<sup>35</sup> Earle, *a.g.e.*, s. 30.

<sup>36</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s. 151.

<sup>37</sup> Eldem, *a.g.e.*, s. 164'deki tablodan.

Bununla beraber Anadolu ve Bağdat Demiryollarının, İngiliz ve Fransızların inşa ettiği hatlara göre daha başarılı olduğunu söylemek yanlış olmaz. Anadolu Demiryolları, Batı Anadolu'nun verimli ovalarında uzanan Aydın ve Kasaba hatlarından daha çok gelir elde ettiği gibi 1911'den itibaren kilometre garantisinin üstünde kazanç sağlayarak Osmanlı maliyesine para aktarmıştır.<sup>38</sup> Anadolu ve Suriye'nin gerek iç gerekse dış ticarete açılmamış bölgelerini İstanbul üzerinden Avrupa'ya bağlayan Anadolu ve Bağdat Demiryolları, bu bölgelere modern üretim araçları ve tekniklerinin getirilmesini sağlayarak bölgenin ve genel olarak ülkenin kalkınmasında olumlu etki yapmıştır. Anadolu Demiryolu'nun Ankara'ya ulaştığı 1892'de 8 milyon kile olan bölgedeki tahıl üretimi, 1894'de 10 milyon kileye, 1896'da 15 milyon kileye yükselmiştir. 1901 yılından itibaren Anadolu Demiryolu bölgesinden getirilen buğday, İstanbul'un ihtiyacının üçte ikisinden fazlasını karşılayabilmiş ve Rusya'dan tahıl ithali durmuştur.<sup>39</sup>

Osmanlı demiryolları konusunu kapatmadan önce vurgulanması gerek son konu Hicaz Demiryolu'dur. Bu hat 1901 yılında yapımına başlanan hat 1908'de tamamlanmış, Şam'ı Medine'ye ve Havran'ı Hayfa yoluyla denize bağlamıştır. Hicaz hattı yerli sermaye ve İslam âleminde toplanan ianeler ile büyük oranda yerli iş gücü ile yapılmıştır.<sup>40</sup> Daha önce devlet tarafından yapılan hatların özel şirketlere devredilmesine karşılık Hicaz Demiryolu'nda bundan kaçınılmıştır. Ekonomik getirisi fazla olmayan bu hat, II. Abdülhamit'in İslamcılık siyasetinin bir aracı olarak düşünülmüştür. Sultan, bu hat aracılığıyla hacca gelen Müslümanlara ve tüm İslam âlemine propaganda yapmayı planlamıştır. Hicaz Demiryolu II. Abdülhamit'in demiryolu politikasının, her şeyden önce siyasi düşüncelere dayandığının da kanıtı olmuştur.

Osmanlı dönemi demiryolu politikası genel bir değerlendirmeye tabi tutulursa şu sonuçlara varılır; Osmanlı yöneticileri demiryolunun önemini anlamış ve bu teknolojiyi ülkeye getirmekte istekli olmuştur. Osmanlı yönetimini demiryolu konusunda motive eden temel düşünceler;

---

<sup>38</sup> Earle, *a.g.e.*, s. 214.

<sup>39</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s. 155.

<sup>40</sup> Padişah, demiryolu yapımına 50.000 lira bağışta bulunarak yardım kampanyasını başlatmıştır; Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1994, s. 65. Dünya Müslümanlarından toplanan yardımlar 1908 yılında 74.25 milyon franka ulaşmıştır; İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2001, s. 20.

-Üretim ve ticarete artış sağlayarak ekonominin canlanması ve devlet gelirlerinin artması,

-Sürdürülen modernleşme hareketi gereği olarak merkezi denetimin kuvvetlenmesi beklentisi olmuştur.

Ancak teknolojik-ekonomik yetersizlikler ve siyasi bağımlılık Osmanlı Devleti'nin bağımsız bir demiryolu politikası izlemesine imkân vermemiştir. Osmanlı Devleti kendi imkânlarıyla demiryolu inşa etmek istemiş, ancak bu kadar kapsamlı bir alt yapı yatırımı için gerekli sermaye ve teknik olanakları bir araya getirememiştir. İngiliz ve Fransızlar tarafından inşa edilen demiryolu hatları, ihracata yönelik tarımsal ürünler üreten batı bölgelerini liman kentlerine bağlama amacını gütmüştür. Ülkenin iç ekonomik ve sosyal bütünleşmesi ile siyasi ve askeri gereklilikler göz ardı edilmiştir. Osmanlı yönetimi, bu ilk girişimlerden sonra belli bir tecrübe kazanmış ve daha bilinçli bir demiryolu politikası izlemeye başlamıştır. Nitekim Almanlar tarafından yapılan Anadolu ve Bağdat Demiryolları'nda, Osmanlı yönetiminin baskısıyla siyasi ve askeri gereklilikler daha çok dikkate alınmıştır. İnşa edilen demiryolları, yukarıda belirtilen beklentiler yönünde bazı olumlu sonuçlar sağlamıştır. Bununla beraber Osmanlı toprakları üzerinde inşa edilen demiryolları, imtiyaz verilen ülkelerin nüfuz bölgelerini belirleyen bir araç olmaktan kurtulamamıştır.

### **I. Dünya Savaşı ve Millî Mücadele'de Demiryolları**

Osmanlı Devleti'nde demiryollarının gelişimi, siyasi ve ekonomik yönleriyle bir önceki bölümde ele alınmıştır. Bu bölümde ise Osmanlı demiryolu politikasının askeri boyutu incelenecektir. Demiryollarının askerî harekâtlara etkisi ilk olarak Amerikan İç Savaşında (1861-1865) kendini göstermiştir. Birlik ve Konfederasyon komutanları demiryolu sayesinde devasa orduları Avrupa büyüklüğündeki bir savaş alanında bir cepheden diğerine büyük bir süratle sevk edebilmişlerdir. 1869'da Almanya ile Fransa arasındaki Sedan Muharebesi'nde 462.000 Alman askeri, altı demiryolu hattından 18 günde Fransa sınırına sevk edilebilmiştir.<sup>41</sup> Süratle cepheye sevk edilen bu devasa orduların lojistiğini de demiryolları sağlamıştır. Lojistik

<sup>41</sup> Christon I. Archer – Holger H.Herwig – Jhon R.Ferris – Timoty E.Travers, *Dünya Savaş Tarihi*, Tüzmamanlar Yayıncılık, İstanbul 2006, s. 376, 385.



ihtiyacı, orduların demiryolu hatlarından fazla uzaklaşmasına imkân vermemiş ve büyük muharebeler demiryolu hatlarına yakın bölgelerde gerçekleşmiştir. Bu örnekler demiryollarının harp strateji ve taktikleri üzerindeki önemli etkisini ortaya koymaya yeterlidir. Bu tarihten itibaren, içten yanmalı motorların geliştirilmesine ve motorlu ulaştırmanın yaygınlaşmasına kadar hiçbir ordu demiryollarını dikkate almadan sefer planlayamayacaktır.

Osmanlı Devleti'nde inşa edilen demiryollarının askeri gereklilikler dikkate alınarak planlanmadığı daha önce vurgulanmıştı. Yalnızca Bağdat Demiryolu'nda askeri gereklilikle bir ölçüde dikkat alınmış ve hükümet tarafından şirkete bu konuda baskı yapılmıştır. Osmanlı Devleti, demiryolu şebekesinin yetersizliğini öncelikle 1878-1879 Osmanlı-Rus Harbi'nde (93 Harbi) hissetmiştir. Doğu cephesinin bulunduğu bölge, her türlü ulaşım imkânından yoksundur. 93 Harbi'ni takip eden otuz yılda demiryolu ağındaki bazı gelişmeler yaşanmıştır. Ancak Balkan Harbi (1912-1913) başladığında demiryolu ağı halen çok yetersizdir. İzmir-Kasaba ve İzmir-Aydın hatları, Anadolu ve Bağdat Demiryolları'na bağlanmamış, hatlar birbirinde kopuk bir halde uzanmaktadır. Anadolu'da toplanan kuvvetleri Trakya'ya taşıyacak tek bir demir yolu hattı vardır. İstanbul'a ulaşan birlikler Tekirdağ ve Silivri'ye çıkarılarak yine tek hat ile yığınak bölgelerine sevk edilmektedir.<sup>42</sup> Bu tek hatta ise büyük karışıklıklar yaşanmaktadır. Zira demiryolu çalışanlarını çoğunlukla Osmanlı gayrimüslimleri oluşturmaktadır. Savaş döneminde makul şüphe ile bazı gayrimüslim çalışanlar işten uzaklaştırılmış ve yerlerine Müslüman görevliler getirilmiştir. Ancak bunlar demiryollarını sorunsuz işletecek eğitim ve tecrübeye sahip değildir.<sup>43</sup>

Osmanlı Devleti, I. Dünya Savaşı'nda stratejik olarak iç hat konumunda bulunmaktadır. İç hat manevrasının gereği olarak doğu, batı ve güney cepheleri arasında süratle kuvvet kaydırabilmesi gerekmektedir. Bu durumun farkında olan

<sup>42</sup> Mehmet Beşikçi, "On Yıllık Harp ve Topyekûn Seferberlik", (Ed.Gültekin Yıldız), *Osmanlı Askeri Tarihi (1792-1918)*, Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s. 215.

<sup>43</sup> Richard C.Hall, *Balkan Savaşları (1912-1913)*, Homer Kitabevi, İstanbul 2003, s. 27-28. Benzer sıkıntıların Milli Mücadele döneminde de yaşandığı görülür. XIV. Kolordu Komutanı Yusuf İzzet Paşa 10 Mart 1920'de Heyet-i Temsiliye Başkanlığı'na yazdığı yazıda; Kolordu bölgesinde görev yapan Rum kökenli şimendifer memurlarının grev ilan ederek ve değişik noktalarda tahribatlar yaparak şimendifer işletmesini uzun müddet engellemeyi planladıklarını bildirmekte, buna tedbir olarak Rum kökenli şimendifer memurlarının değiştirilmesini teklif etmektedir; *Harp Tarihi Vesikaları Dergisi*, VI/20, Haziran 1957, s. 35.

Osmanlı yönetimi, savaşa girişiyle İngiliz ve Fransızların işlettiği demiryollarına el koymuştur.<sup>44</sup> El konulan demiryolları savaş boyunca Askeri Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi tarafından işletilmiştir.<sup>45</sup> Ancak mevcut demiryolu ağı, süratle birlik nakletmek ve lojistik sağlamak için yeterli değildir. Batı (Çanakkale) cephesi ile güney (Filistin ve Irak) cepheleri arasında Anadolu ve Bağdat demiryolları mevcuttur. Ancak Bağdat demiryolu henüz tamamlanmamıştır. Toros Dağları'ndaki Gülek Boğazı ve Amanos Dağları'ndaki tüneller henüz açılmamıştır.<sup>46</sup> Bu noktalara gelindiğinde trenlerdeki bütün yük indirilmekte, Gülek'de 55 kilometre, Amanos'da 35 kilometre hayvan sırtında taşınmakta ve tekrar trenlere yüklenmektedir. İstanbul'dan Filistin'e gönderilen ikmal malzemeleri yaklaşık 60 günde cepheye ulaşabilmektedir. Filistin Cephesi'ne uzanan hat Birüssebi'de son bulmaktadır. Türk Ordusu, Ocak 1915'de giriştiği Kanal Harekâtı'nda Sina çölünü yaya olarak geçmiş ve ikmalini hayvan gücüyle sağlamaya çalışmıştır. Buna karşın İngilizler, 1917'de başlayacak taarruzları için öncelikle Süveyş Kanalı'ndan Filistin'e doğru demiryolu inşa etmiştir.<sup>47</sup> Irak Cephesi'nde Bağdat'a kadar uzanması planlanan demiryolu ise Resulayn'da son bulmaktadır. Doğu (Kafkas ve İran) Cephesi ise demiryollarından tamamen mahrumdur. Anadolu Demiryolları, Ankara'nın doğusuna geçmemiştir. Aralık 1914'de Sarıkamış Harekâtı'na katılacak olan birlikler günlerce yürüyerek Erzurum'a ulaşabilmiştir. Buna karşın Sarıkamış'ta bulunan Rus ordusu, Kars üzerinden Sarıkamış'a kadar uzanan demiryolu ile desteklenmiştir. Sarıkamış'taki yenilgiden sonra Erzurum'u ele geçiren Ruslar, hattı 1916'da Erzurum'a kadar uzatmıştır.

30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Mütarekesi ile Osmanlı Devleti için savaş sona ermiştir. Mütarekenin 15. maddesi, demiryollarının askeri ve siyasi önemini bir kez daha ortaya koymaktadır. Bu maddeye göre; halkın gereksinimleri göz önünde tutulmak koşuluyla, tüm demiryolları müttefik makamlarının kontrolüne

---

<sup>44</sup> Mehmet Özdemir, "Birinci Dünya Savaşı'nda Demiryollarının Kullanımı ve Bunun Savaşın Sonucuna Etkisi", *Dördüncü Askeri Tarih Semineri, Bildiriler*, Gnkur.Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1989, s. 372.

<sup>45</sup> Mukaddes Arslan, "Millî Mücadele Tarihimizde Demiryolları ve Demiryolcular", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2010, s. 49.

<sup>46</sup> Ömer Kamil Günçan, *Demiryollarının Ülke Stratejisine ve Ekonomisine Etkinliği*, Ankara 1992, s. 21.

<sup>47</sup> Edward J.Erickson, *I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı (1914-1918)*, Timaş Yayınları, İstanbul 2011, s. 167.

verilecek ve demiryolları üzerine müttefik denetleme görevlileri yerleştirilecektir.<sup>48</sup> İtilaf Devletleri tarafından 11 Şubat 1919'da Hariciye Nezareti'ne verilen bir notayla Konya'nın doğusundaki demiryollarının İngiliz yönetimi altına verilmesi talep edilmiştir.<sup>49</sup> Demiryollarının kontrol altına alınması, İtilaf Devletleri'nin mütarekenin tatbikatında önemle üzerinde durdukları bir konu olmuştur. Bu bağlamda ülkedeki bütün önemli tren istasyonları İtilaf kıtalarının kontrolü altına alınmıştır. İstanbul-Edirne hattı İngiliz ve Fransızlar, İstanbul-Ankara hattının İzmit'e kadar olan kısmı İngilizler, Mersin-Tarsus-Adana hattı Fransızlar, Sarıkamış-Kars hattı Ermeniler tarafından kontrol edilmektedir. Afyon tren istasyonunda İngiliz ve İtalyan birlikleri bulunmaktadır.<sup>50</sup> Yunanlıların Batı Anadolu'daki işgallerine paralel olarak, Eskişehir ve Afyon bölgesindeki hatlar Yunan ordusunun kontrolüne geçmiştir.

Görüldüğü gibi İstiklal Harbi'nde Anadolu'daki demiryollarının çok küçük bir kısmı kullanılabilmiştir. Temmuz 1921'deki Kütahya-Eskişehir muharebelerine kadar Ankara-Eskişehir-Afyon-Konya-Ulukışla hatlarından istifade edilebilirken, Sakarya Meydan Muharebesi'nde Batı Cephesi'nde yalnızca Ankara-Polatlı ve Konya-Ulukışla hatları kullanılabilmiştir. Büyük Taarruz'da ise Ankara'dan Eskişehir'e ve Konya'dan Afyon'a uzanan hatlardan yararlanılmıştır. İstiklal Harbi'nin ilerleyen aşamalarında, Yunan kuvvetlerinin geri çekilmeye başlaması ile ele geçen hat uzunluğu her geçen gün artmıştır. Fakat Yunanlılar tarafından tahrip edilen hatlar ancak tamir edilerek kullanılabilmiştir. Sarıkamış-Kars hattı ise Ekim 1920'deki doğu seferinden sonra Türk kontrolüne geçmiştir. İstiklal Savaşı dikkatle incelenirse, muharebelerin demiryolu hatlarının uzandığı eksenlerde cereyan ettiği ve hedef olarak tespit edilen yerlerin demiryolu kavşakları olduğu görülür. Afyon, Eskişehir ve Ankara bu bağlamda öne çıkmaktadır. TBMM Hükümeti, demiryoluna özel önem vermiş ve hatlardan azami şekilde istifade edebilmek için tedbirler almıştır. Ankara Hükümeti'nin 18 Temmuz 1920 tarihli kararıyla demiryollarına el konulmuş ve işletmeler Nafia Vekâleti'ne bağlanmıştır. Hemen akabinde Anadolu Şimendiferleri İşletme Müdürlüğü kurularak Albay Behiç (Erkin) Bey başına

<sup>48</sup> Seha Meray- Osman Olcay, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Çöküş Belgeleri*, Ankara 1977, s. 1-5.

<sup>49</sup> *Türk İstiklal Harbi I, Mondoros Mütarekesi ve Tatbikatı*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1992, s. 143.

<sup>50</sup> Alptekin Müderrisoğlu, *Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları I*, Kastaş Yayınları, İstanbul 1988, s. 95.

getirilmiştir.<sup>51</sup> Behiç Erkin, gerek Milli Mücadele’de gerekse Cumhuriyet döneminde Türkiye’de demiryolculuğun en önemli isimlerinden biri olacaktır.

Milli Mücadele döneminde, kıt kaynaklara ve imkânsızlıklara rağmen demiryolu inşasına devam edilmiştir. Özellikle Ankara’nın doğusunda, Doğu Anadolu ve Karadeniz’e uzanan demiryollarının bulunmayışı büyük bir eksiklik olarak kendini göstermiştir. Bu sebeple yapımına I. Dünya Savaşı’nda başlanarak 80 kilometresi bitirilen Ankara – Sivas hattının inşasına devam edilmiştir. Bu hattın 127. kilometreye kadar olan kısmı 1 Ağustos 1919 tarihinde işletmeye açılmıştır.<sup>52</sup> Bu dönemde yapılan bir diğer hat ise Azarıköy Dekovil Hattı’dır. Bu hat ülkenin çeşitli yerlerinden toplanan malzemeler ile Afyon/Çay’dan Konya/Cihanbeyli istikametinde inşa edilmiştir. Azarıköy Dekovil Hattı önce 33,5 kilometre olarak yapılmış ve 15 Haziran 1922 tarihinde törenle açılmıştır. Daha sonra 50 kilometreye kadar uzatılmıştır.<sup>53</sup>

### **Atatürk Dönemi Demiryolu Politikası**

Atatürk dönemi demiryolu politikasını, Osmanlı demiryolu politikasına bir tepki olarak nitelenmek yanlış olmaz. Cumhuriyeti kuran kadrolar, Osmanlı demiryolu politikasının siyasi, iktisadi ve askeri alandaki olumsuz sonuçlarını bizzat tecrübe etmiştir. Doğal olarak Cumhuriyet’le beraber oluşturulan demiryolu politikası, daha önce yapılan hataları tekrarlamamayı düstur edinmiştir. Esasında Cumhuriyet hükümetlerinin demiryolundan beklentileri, Osmanlı yönetiminden farklı olmamıştır. Demiryolu ülkenin siyasi, kültürel ve iktisadi bütünleşmesini sağlayacak, iç ve dış güvenlik sorunlarında askeri amaçlara hizmet edecektir. Mustafa Kemal Paşa, İzmir İktisat Kongresi’nin açış konuşmasında şunları söylemiştir; “*Memleketimizi, bundan başka şimendiferler ile üzerinde otomobiller çalışır şoseler ile şebeke haline getirmek mecburiyetindeyiz. Çünkü garbın ve cihanın vesaiti bunlar oldukça, şimendiferler oldukça, bunlara karşı merkepler ile, kağrı ile, tabii yollar üzerinde müsabakaya çıkmanın imkânı yoktur*”<sup>54</sup>

<sup>51</sup> Ziya Gürel, “Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk I”, *Belleten*, XLIV/175, Temmuz 1980, s. 547-548.

<sup>52</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, s. 24.

<sup>53</sup> Ziya Gürel, “Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk VI”, *Belleten*, L/191, Temmuz 1986, s.870 – 872.

<sup>54</sup> Gündüz Ökcün, *Türkiye İktisat Kongresi*, Ankara 1981, s. 255.

Mustafa Kemal Paşa, 1923’de İzmit’te yaptığı bir konuşmada ise ulaşım sorununa şöyle değinmektedir;

“...mahsulünü tarlada çürümeye, köyde ve harmanda çürümeye mahkûm edersek, halkın çalışması faydasız bir yorgunlukla neticelenir. Lazımdır ki, bu mahsuller servete dönüşebilecek yerlere gidebilsin. Bunun için de, efendiler, yollar lazımdır, şimendiferler lazımdır, otomobiller lazımdır ve bunların hepsinin faaliyete geçmesi lazımdır. Ne hazindir, efendiler, Konya, Eskişehir, şurası ve burası ve memleketimizin herhangi bir tarafı bugün bir hazinedir. Buğday vardır. Her türlü mahsuller vardır ve bunlar memleketin ihtiyaçlarına tekabül ettikten başka harice de çıkar. Fakat ne yazık ki, bir livadan diğer bir livaya nakledemiyoruz. Çünkü yol yoktur, çünkü medeni vasıta yoktur.

Efendiler, yolsuzluk ve vesaitsizlik en büyük noksanımızdır... Mevcut demiryollarının nerelerde ve ne kadar sınırlı olduğunu söylemeye hacet yoktur. Bütün bu işlerde tabii meclisin ve hükümetin üzerine düşen çok geniş ve mühim vazifeler vardır.”<sup>55</sup>

Atatürk, 1 Mart 1924’te TBMM’deki konuşmasında Ankara-Sivas demiryolunun yapımına değinerek “bir karış fazla şimendifer” politikasını tekrarlamıştır; “Memleketin muhtaç olduğu şimendiferler, hiçbir an nazarımızdan dur olamayacaktır. Sivas şimendiferlerinin derhal inşasına başlanması kararını esaslı bir inkişaf tedbiri addediyoruz. Memlekette her vasıta ile **bir karış fazla şimendifer** kurmak memlekette her vasıta ile bir fazla şimendifer vücuda getirmek, fakat vaziyet her ne olursa olsun bir gün geri kalmamak düsturu milletin hakiki ihtiyacına tamamen mutabık olduğu kanaatindeyim.”<sup>56</sup>

21 Eylül 1924 tarihinde Samsun–Çarşamba demiryolu hattının temel atma töreninde yapmış olduğu konuşmada ise memleketin kalkınması için ulaşımın önemini bir kez daha vurgulamıştır; “Efendiler, memleketin her tarafında olduğu gibi bu defa ziyaret ettiğim vilayetlerimizde de en büyük sıkıntının yolsuzluk olduğu, bütün millet fertleri tarafından acı bir surette tekrar olundu. Bu üzüntüye iştirak tabiidir. En derin teessürler alakadarlardan sordum ki, vilayetin yolu kâfidir denebilmek için kaç kilometre yol inşasına lüzum vardır? İfade olunan rakamlar iki

<sup>55</sup> Atatürk’ün Bütün Eserleri (1922 – 1923) XIV, Kaynak Yayınları, İstanbul 2004, s. 341.

<sup>56</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.II, İ.1, C:I, T.B.M.M. Matbaası, 1975, s. 4.

*yüz, üç yüz, dört yüz kilometre idi. Ben bu rakamları gördüğüm vilayetler için beş yüz, hatta yedi yüz kilometreye kadar çıkardıktan sonra düşündüm: Dün liva olan bugünkü vilayetlerimizde yedi yüz senede yedi yüz kilometre yol yapılamaz mıydı? Daha basit ifade edeyim, senede bir kilometrelik yol yapılamaz mıydı? Bu hesabı bütün milletin yapması ve bunun sebepleri üzerinde her gün daha derin düşünmesi lazımdır... Halk ve köylüler bana her yerde iş programını şu iki kelime ile hatırlattılar: Yol ve mektep. Hatta yoldan bahsederlerken, yol köylünün kanadıdır demeleriyle her şeyden evvel ona ehemmiyet verdikleri anlaşılıyor. Hakikaten bütün iktisadiyat birinci kelimenin ve her şey ikinci kelimenin özündedir.”<sup>57</sup>*

Mustafa Kemal Paşa 13 Şubat 1931’de Malatya’da yapmış olduğu konuşmada ise demiryollarının ülke savunması açısından önemini vurgulamıştır; *“Demiryolları memleketin tüfenkten, toptan daha mühim bir emniyet silahıdır.”<sup>58</sup>*

Cumhuriyet hükümetlerinin ilk programı olarak kabul edilen 8 Nisan 1923 tarihli ‘Dokuz Umde’nin beşinci maddesinde demiryolu konusuna değinilmiş ve *“müstacelen muhtaç bulunduğumuz demiryolları için hemen teşebbüs ve fiiliyata başlanacaktır”<sup>59</sup>* hükmü yer almıştır. Başbakan İsmet İnönü’nün 30 Ağustos 1930 tarihli Sivas konuşmasında belirttiği gibi; demiryolu siyasi, iktisadi ve askeri amaçların yanında vatanın geri kalmış bölgelerine ilim, irfan ve medeniyet nuru akıtmak, huzur, milli varlık ve milli emniyet açısından da bir zorunluluk olarak görülmüştür.

Cumhuriyet döneminde izlenen demiryolu politikasının amaçları, Osmanlı demiryolu politikasının amaçlarıyla örtüşmekle beraber izlenen politika büyük farklılık arz etmiştir. Milli Mücadele’den bağımsız bir devlet olarak çıkan Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı Devleti’nin aksine, demiryolu politikasını ülke çıkarlarına uygun bir şekilde belirleyecek güce sahip olmuştur. Demiryolu politikası dış baskılarla değil, ülkenin kalkınması ve savunması gibi milli ihtiyaçlara göre tespit edilmiştir. Demiryolu inşasında, üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iktisadi bir denge kurmak amaçlanmıştır. Bunun yanında demiryollarının

<sup>57</sup> Atatürk’ün Bütün Eserleri (1924 – 1925) XVII, Kaynak Yayınları, İstanbul 2005, s. 42-43.

<sup>58</sup> Hilmi Kaşıkçıoğlu, “Büyük Önder Atatürk’ün Milli Demiryollarımız Hakkındaki Vecizelerinden”, *Demiryol Dergisi*, 569, Mayıs 1973, s. 11.

<sup>59</sup> Hakkı Uyar, *Tek Parti Dönemi ve Cumhuriyet Halk Partisi*, Boyut Yayıncılık, İstanbul 2013, s. 71.

geçtiği bölgelerde iktisadi hayatta olduğu kadar sosyal hayat üzerinde de bir gelişmenin sağlanması hedeflenmiştir.<sup>60</sup>

Demiryolu politikasının en az ekonomik beklentiler kadar önemli olan diğer hedefi de ülke topraklarında siyasi ve kültürel bütünlük oluşturmak olmuştur. Demiryolu hatlarıyla yalnızca mallar değil, fikirler ve kurumlar da taşınmıştır. Ülkenin doğusu ile batısı arasında Osmanlı yönetimi boyunca giderilemeyen siyasi, sosyal ve kültürel kopukluk, demiryolu ağıyla giderilmeye çalışılmıştır. Devlet, Doğu Anadolu’da yapılan pek çok kamu binası gibi demiryoluyla da bölgede görünür hale gelmiştir.<sup>61</sup> Demiryolu politikası Anadolu’nun ulus-devlet çatısı altında birleştirilmesi çabasında önemli bir araç olmuştur. Falih Rıfkı Atay bu politikayı şöyle formüle etmiştir; “*Demiryolu yalnız milli müdafaa için değil, hatta ekonomik zaruretler için de değil, Anadolunun, tarihin hiçbir devrinde vücut bulmayan coğrafi ve milli birliğini kurmak için lazımdı... 1922 'de bana Çankaya'da bir bahçe satmak isteyen Ankara Efendisi'nin izahlarını dinledikten sonra, meziyetleri hakkında söylenenleri bırakınız, toprağın ölçüsünü bile anlamamıştım. Bazı lehçeler lisan farkı denecek kadar ayrı, adetler başka, biraz zorlasanız tarihi ananeler başka idi. Demiryollarının devamlı münasebet kurmadığı zamanlarda aşağı yukarı her memleket için vaziyet bu idi... Niçin demiryolu ve yol yapıyoruz? Her türlü milli müdafaa ve iktisat sebeplerini sıralayıp sayınız: Fakat en başta Türkiye'nin coğrafi ve milli birliği gelir. Vilayetler, kazalar, kasabalar ve köyler birbirlerine yaklaşacaklar, kolayca birbirlerine ulaşacaklar, birbirlerinin seslerini, düşüncelerini ve duygularını sığağı sığağına duyacaklar... Asıl dava kalpleri ve kafaları bir kültür hamuru içinde bulunduran manevi birliği vücuda getirmek olduğuna şüphe yoktur.*”<sup>62</sup>

Büyük hedeflerle girişilen Atatürk dönemi demiryolu politikası aşağıda detaylandırılan iki temel eksende yürütülmüştür;

**Millileştirme:** Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı Devleti’nden 4018 kilometrelik demiryolu şebekesi devralmıştır. Bu şebekenin tamamı yabancı sermaye

<sup>60</sup> Cavit Orhan Tütengil, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları*, İstanbul 1961, s.28.

<sup>61</sup> Zafer Toprak, *Darwin'den Dersim'e Cumhuriyet ve Antropoloji*, Doğan Kitap, İstanbul 2012, s. 547.

<sup>62</sup> Tezcan Durna, *Kemalist Modernleşme ve Seçkinlik*, Dipnot Yayınları, Ankara 2009, s. 128-129.

ile yapılmış ve hatlar yabancı şirketlerce işletilmektedir.<sup>63</sup> İstiklal Savaşı esnasında el konulan demiryolu hatları, Mudanya Mütarekesi'nden sonra tekrar eski sahiplerine iade edilmeye başlamıştır. Bu husus Lozan Anlaşması'na ek mektuplarla da hükme bağlanmıştır.<sup>64</sup> 1923'de hazırlanan Umur-u Nafia Programı'na göre demiryollarının imtiyaz sözleşmeleriyle şirketlere yaptırılması ve bu şirketler tarafından işletilmesi, bununla beraber tarifelerin indirilmesi için çaba harcanması öngörülmüştür.<sup>65</sup>

Umur-u Nafia Programı'nın, 1922'de kabul edilen Chester Projesi ile uyumlu olduğu görülür. Chester Projesi, doğu ve güneydoğuya uzanacak 4000 kilometrelik bir hattı öngörmüştür. ABD'li emekli amiral Chester tarafından ilk olarak 1908'de ortaya konan projeye göre; Sivas, Harput, Ergani, Diyarbakır, Musul ve Kerkük üzerinden Süleymaniye'ye uzanacak bir hatla Doğu Anadolu kuzeyden güneye aşılacak, bu hattın Samsun'a bir kol, Halep üzerinden Akdeniz'e bir kol ve Bitlis üzerinde Van'a bir kol uzanacaktır. Hattın iki yanında 40 kilometrelik alanda petrol dâhil bütün yer altı zenginlikleri 99 yıl boyunca şirket tarafından işletilecektir. ABD'yi Ortadoğu petrol bölgesine sokma amacı güden projeye İngiltere, Fransa ve Rusya şiddetle karşı çıkmış, ABD yönetimi ise yeterli desteği vermemiştir. I. Dünya Harbi ile rafa kalkan proje Chester'ın oğlu tarafından 1922'de TBMM'ye sunulmuş ve 9 Nisan 1923'de kabul edilmiştir. TBMM tarafından kabul edilen projede yukarıda sayılan hatlara ilaveten Musaköy-Ankara, Çaltı-Erzurum-Beyazıt ve Aşkale-Trabzon hatları da eklenerek projenin kapsamı genişletilmiştir.<sup>66</sup> Proje, Doğu Anadolu'da kapsamlı bir kalkınma hareketinin temeli olarak görülmüştür. Bunun yanında, Lozan görüşmeleri sırasında Avrupa devletlerine karşı ABD desteği sağlamak düşüncesi de projenin kabul edilmesinde etkili olmuştur. Ancak proje ABD hükümeti tarafından desteklenmemiş, Lozan Antlaşması'nda Musul'un Türkiye'ye bırakılmamasıyla da önemi azalmıştır. Nitekim yüklenici firmanın gerekli kaynağı bulamaması sonucu Aralık 1923'de sözleşme feshedilmiştir.

<sup>63</sup> Ünsal Yavuz, "Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2010, s. 83.

<sup>64</sup> İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması", *KEBİKEÇ*, 11, 2001, s. 128.

<sup>65</sup> İlhan Tekeli-Selim İlkin, "1923 Tarihli Umur-u Nafia Programı", *IX. Türk Tarih Kongresi, 21 – 25 Eylül 1981, Kongreye Sunulan Bildiriler III*, T.T.K. Basımevi, Ankara 1989, s. 1653.

<sup>66</sup> Bilmez Bülent Can, "Suya Düşen Bir 'Tatlı Hayal' Şarki Anadolu Demiryolları (Chester) Projesi (1922-1923)", *KEBİKEÇ*, 11, 2001, s. 172-177.



Görüldüğü gibi Umur-u Nafia Programı'nda öngörülen demiryolu şebekesi, Cumhuriyet'in daha sonra uygulayacağı biçimde iç pazar bütünlüğünü sağlayan bir ağ olmaktan ziyade, ülkeyi doğu – batı yönünden geçen ve şube hatlarıyla limanlara, dolayısıyla dış pazara bağlama amacını güden bir ağ şeklindedir.<sup>67</sup> Programa göre demiryollarının yabancı şirketlere devir işlemleri 1924 başına kadar devam etmiştir. Ancak savaştan önce Almanya'nın kontrolünde olan Anadolu Demiryolu'nun bir İngiliz sermaye grubuna devredilmesi tasarısı mecliste tepkiyle karşılanmıştır. Meclisteki genel kanı bu stratejik hattın satın alınması yönünde olmuştur. Hükümet, hattın satın alınması, tamiri ve işletilmesi için gerekli kaynağın bulunması konusunda sıkıntı yaşanacağını ileri sürmüştü de mali sıkıntılarla ilgili çekinceler etkili olmamıştır.<sup>68</sup> Nitekim bu tartışmalar sonunda demiryolu politikasında köklü bir değişikliğe gidilmiş ve demiryollarının devletçe satın alınarak işletilmesi esas kabul edilmiştir.

Demiryollarının millileştirilmesine Anadolu Demiryolları ile başlanmış, 22 Nisan 1924 tarihinde 506 sayılı “Anadolu Demiryollarının Mubayaasına ve Müdüriyet-i Umumiyesinin Teşkilat ve Vezâifine Dair Kanun” Büyük Millet Meclisince kabul edilmiştir. Bu kanun ile Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı hatlarından oluşan Anadolu Demiryolları'nın bütün malvarlığı ile satın alınması için hükümete yetki verilmiştir.<sup>69</sup> Şirketle yapılan uzun görüşmeler sonunda nihayet anlaşma sağlanmış, 10 Aralık 1928'de imzalanan sözleşme ile 1032 kilometre uzunluğundaki Anadolu Demiryolu ile 68 kilometre uzunluğundaki Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu devletin malı olmuştur.<sup>70</sup> Başbakan İsmet İnönü, Anadolu Demiryollarının satın alınmasıyla ilgili olarak 30 Ağustos 1930 tarihli Sivas konuşmasında şunları ifade etmiştir: “... *Bana şimendiferde esas politikam ne olacağını sordukları zaman bir karış fazla şimendifer demiştim... Şimendiferleri devletleştirmekle millî siyasetçe, milli iktisatça, o kadar çok faydeler tecrübe ettim ki, mümkün oldukça her yeni hattı devlete mal etmek vazifemdir.*”<sup>71</sup>

<sup>67</sup> Tekeli-İlkin, “1923 Tarihli Umur-u Nafia Programı”, s. 1655.

<sup>68</sup> Tekeli-İlkin, “Cumhuriyetin Demiryolu...”, s. 133-134.

<sup>69</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, D.II., İ.44, C.8/1, T.B.M.M. Matbaası, 1975, s. 1066 –1068.

<sup>70</sup> Yıldırım, a.g.e., s. 128-129.

<sup>71</sup> Demiryolları Mecmuası, 6, s.66-70.

1930'lu yıllar boyunca millileştirmeler devam etmiş, 1931'de Mudanya-Bursa hattı, 1933 yılında Samsun-Çarşamba sahil hattı satın alınmıştır. 1924-1933 yılları arasında toplam 155 milyon 910 bin TL. harcanarak 1664 kilometre demiryolu millileştirilmiştir. Görüldüğü gibi 1930'lu yıllarda etkisini ağır bir şekilde hissettiren dünya ekonomik bunalımının yarattığı güçlüklerle rağmen, demiryollarının millileştirilmesi politikası sürdürülmüştür.<sup>72</sup> Bu kapsamda İzmir-Kasaba demiryolları 1934 yılında, İzmir-Aydın hattı 1935 yılında, İstanbul-Edirne hattı ise 1936'da satın alınarak Devlet Demiryolları yönetimine geçmiştir.<sup>73</sup> Osmanlı döneminde Almanlar tarafından inşa edilen Bağdat Demiryolu'nun millileştirilmesi de 1930'lu yıllarda başlamıştır. Adana-Fevzipaşa hattı 1933 yılında, Fevzipaşa-Meydan-ı Ekber ve Payas-Toprakkale hatları 1937'de, Payas-İskenderun hattı 1939 yılında satın alınmıştır. 1948 yılına kadar Çobanbey-Nusaybin ve Şenyurt-Mardin hatları da satın alınarak Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde 966 kilometrelik bölümü kalan Bağdat Demiryolları tamamen millileştirilmiştir.<sup>74</sup>

Demiryolu hatlarının satın alınarak millileştirilmesinde, siyasi amiller kadar ekonomik amiller de rol oynamıştır. Özellikle 1930'lu yıllarda etkileri yoğun olarak hissedilen dünya ekonomik buhranı, demiryollarının devletleştirilmesinde etkili olmuştur. Bu etkileri iki başlık altında ele alabiliriz. Birincisi, ekonomik buhranın etkisiyle yabancı sermayenin dış ülkelerdeki yatırımlarını sonlandırma isteğidir. Bu eğilim, hatların çok daha ucuza satın alınabilmesi imkânını yaratmıştır. İkinci etken ise yabancı şirketlerin yönetimindeki hatlarda uygulanan tarifelerin yüksekliğidir. Ekonomisi tarım ürünleri ihracına dayanan Türkiye, ekonomik buhranın etkisiyle düşen tarım ürünleri fiyatlarından çok olumsuz etkilenmiştir. Bunun üstüne yüksek taşıma ücretleri eklenince, tarım ürünleri ihracında büyük sıkıntı baş göstermiştir. Devlet, uygun taşıma tarifeleri uygulayabilmek için hatları satın alma ihtiyacını hissetmiştir. Nitekim hatların satın alınmasıyla taşıma ücretlerinde ciddi düşüşler gerçekleşmiştir. Örnek olarak İzmir-Aydın hattı devletleştirildikten sonra bir ton incirin taşıma ücreti 11 kuruştan 5 kuruşa, bir ton pamuğun taşıma ücreti 12 kuruştan

<sup>72</sup> Korkut Boratav, *Türkiye'de Devletçilik*, İmge Yayınevi, Ankara 2006, s. 267.

<sup>73</sup> Avni Zarakoğlu, "Memleketimizde Demiryolu Politikası", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, VII/3, Ankara 1950, s. 580.

<sup>74</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, s. 142-144.

5,25 kuruşa, bir ton tütünün taşıma ücreti 15 kuruştan 5,25 kuruşa inmiştir.<sup>75</sup> Tarifelerdeki düşüğe rağmen, demiryolları karlılığını muhafaza etmiştir. 1924’de kilometre başına 1.049 TL olan kar marjı, 1940’da 3.357 liraya ulaşmıştır.<sup>76</sup>

**Yeni hatlar inşa ederek demiryolu ağının birleştirilmesi:** Atatürk dönemi demiryolu politikasının ikinci amacı, yeni hatların inşası ve birbirinden kopuk halde bulunan Osmanlı demiryolu ağının bütünleştirilmesi olmuştur. Bu dönemde demiryolu inşa politikası üç alt döneme ayrılabilir. 1922-1927 yılları arasında sınırlı yerel olanaklar ile demiryolu yapımına çalışılırken, 1927-1933 yılları arasında demiryolu yapımının, finansman sağlamayı da içerecek biçimde, yabancı müteahhitlere ihale edildiği görülmektedir. 1933 yılından itibaren ise demiryolu yapımı için iç borçlanmaya gidilmiş, böylece ihaleler finansman sağlama koşulu içermeden yerli müteahhitler tarafından alınmaya başlamıştır.<sup>77</sup>

Demiryolu inşasına Milli Mücadele yıllarında çok eksikliği duyulan Ankara-Sivas hattından başlanmıştır. Mustafa Kemal 30 Eylül 1924’de Erzurum’da şunları söylemiştir; “*Vatanın doğusu ile batısı ve merkezi arasındaki bağlantı, Cumhuriyet yönetiminin yeterli göremeyeceği bir derecededir. Bunun için doğuyu diğer vatan parçalarına bağlayacak bir tren yolunun buraya kadar yapımını Türkiye Cumhuriyeti için çok önemli bir mesele olarak kabul ediyorum ve hükümetin de buna aynı önemi vermekte olduğunu ve memleketin doğusu ile batısının medeni araçlarla birkaç yıl içinde mutlaka birleşeceğine size güvence veriyorum.*”<sup>78</sup>

Askeri gereklilikler dikkate alınarak demiryolunun Ankara’dan doğrudan Sivas’a uzanması düşünülmüştür. Ancak, Ankara-Sivas arasında hiçbir önemli merkeze uğramayacak olan bu yol iktisaden faydalı görülmemiş ve Kayseri üzerinden geçirilmesine karar verilmiştir. Ankara-Kayseri arasında yapılan 380 kilometrelik demiryolu hattının açılışı 29 Mayıs 1927’de Başbakan İsmet İnönü’nün katıldığı bir törenle gerçekleştirilmiştir.<sup>79</sup> Ankara-Sivas hattının yapımı 1926’da Belçika uyruklu bir firmaya verilmiş, ancak firmanın sözleşme şartlarını yerine getirmemesi nedeniyle sözleşme feshedilmiştir. Türk müteahhitlerce yapılan

<sup>75</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, s. 54-55.

<sup>76</sup> Tekeli-İlkin, “Cumhuriyetin Demiryolu...”, s. 160’da ki tablodan.

<sup>77</sup> Tekeli-İlkin, *a.g.m.*, s. 138.

<sup>78</sup> *Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri I-III*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1997, s. 128.

<sup>79</sup> Hüseyin Yakup, “Cumhuriyet Bayramımızın (10) uncu Yıldönümü Şenlikleri Arasında Milli Demiryollarımıza Umumi Bir Bakış”, *Demiryolları Mecmuası*, 104-105, 1933, s. 471.

Kayseri-Sarkışla hattı Şubat 1930'da, Şarkışla-Sivas hattı 30 Ağustos 1930'da törenle işletmeye açılmıştır. Ankara-Sivas hattı 602 kilometre olup hat boyunca 36 tünel inşa edilmiştir.<sup>80</sup>

Samsun-Sivas hattının inşasına 23 Aralık 1924'de başlanmış, hattın Ankara'dan Sivas'a doğrudan uzanacak hatta bağlanması planlanmıştır. Ankara-Sivas hattının güzergâhı değiştiği için bu hattın güzergâhı da değişmiş ve Sivas'a uzanmasına karar verilmiştir. Yukarıda belirtildiği gibi ihaleyi alan Belçika firmasının sözleşmesi fesih edilince, hattın inşası aynı şartlarla Türk müteahhitlere verilmiştir. Yapımı yaklaşık 7 yıl süren ve üzerinde 37 tünel bulunan 372 kilometrelik hat 30 Eylül 1931'de hizmete açılmıştır.<sup>81</sup>

Ankara'dan doğuya uzanan demiryolu 1930'da Sivas'a ulaşmıştır. Ancak 1929 ekonomik bunalımının ağır etkileri Sivas'tan Erzurum'a uzanacak hattın inşasına başlamaya imkân vermemiş, Sivas-Erzurum demiryolu inşaatına ancak 1933'de başlanabilmiştir. Mühürdarzade Nuri Bey başkanlığındaki bir Türk firmasına verilen hat 19 Aralık 1938'de Erzincan'a, Ekim 1939'da Erzurum'a ulaşmıştır.<sup>82</sup> Görüldüğü gibi Atatürk döneminde demiryolu inşaatında ağırlık doğu bölgesinde olmuştur. Zira Cumhuriyet öncesinde demiryollarının % 70'i Ankara-Konya hattının batısında yapılmıştır. Cumhuriyet döneminde yapılan demiryollarının % 78,6'sı doğuda inşa edilerek, demiryolu ağı % 46'sı batıda, % 54'ü doğuda olacak şekilde dengelenmiştir.<sup>83</sup> Doğu Anadolu'yu batının ticari merkezleri ve limanlara bağlayan demiryolu hatlarının inşası ile bölgedeki üretimde ciddi artışlar yaşanmıştır. Erzurum il sınırları içinde 1934 yılında 78 bin ton olan tahıl üretimini 1938 yılında 372 bin tona, aynı yıllar arasında Kars il sınırları içindeki tahıl üretimini 67 bin tondan 264 bin tona yükselmiştir.<sup>84</sup>

Yukarıda değinilen Ankara-Sivas ve Sivas-Erzurum hatlarının inşasında, siyasi ve askeri düşünceler iktisadi ihtiyaçların önüne geçmiştir. Zira yapılan demiryolları ve bunların güzergâhlarının belirlenmesinde, öncelikle ülkenin

<sup>80</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, s. 77.

<sup>81</sup> Hüseyin Yakup, "Samsun-Sivas Hattı", *Demiryolları Mecmuası*, VI/61, Mart 1930, s. 12.

<sup>82</sup> *Ayin Tarihi*, 61, I. Kanun 1938, s. 7.

<sup>83</sup> *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 442-443, 2006/2-3, s. 25.

<sup>84</sup> Stefanos Yerasimos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye III, I. Dünya Savaşı'ndan 1971'e*, Gözlem Yayınları, İstanbul 1976, s. 1308.

savunulması ve güvenliği ön planda tutulmuştur.<sup>85</sup> Aynı dönemde inşa edilen diğer hatlarda ise iktisadi düşünceler esas etken olmuştur. Yukarıda değinildiği gibi Atatürk dönemi demiryolu politikasının iktisadi amacı, ülke içinde iktisadi bütünlüğü sağlamak olmuştur. Bu bağlamda üretim bölgeleriyle tüketim bölgelerini birbirine bağlayarak ülke içinde mal akımının düzenlenmesine çalışılmıştır. Ayrıca demiryolu politikasının saptanmasında üretimi artırma amacı güdülmüş, hat döşenecek bölgelerin toprak üstü ve toprak altı zenginlikleri göz önünde tutulmuştur. Bu bağlamda “Taş Kömürü Hattı” diye anılan 397 kilometrelik Irmak-Filyos hattı dikkate değer. Bu hat Ereğli’yi Ankara-Sivas hattına bağlayarak Orta Anadolu endüstrisinin gereksinim duyduğu kömürün bölgeye götürülmesi amacıyla inşa edilmiştir. “Bakır Hattı” diye anılan Fevzipaşa-Malatya-Ergani demiryolu ile çıkarılan bakırın, merkeze ve dış pazarlara sevk edilmek üzere İskenderun limanına ulaştırılması hedeflenmiştir. Adapazarı-Eskipazar Hattı ile bu yörenin orman zenginliklerinden faydalanılması düşünülmüştür.<sup>86</sup> “Krom Hattı” diye anılan Kütahya-Balıkesir hattı ise Ankara-İzmir hattını 100 kilometre kadar kısaltmış ve Ankara’yı Bandırma-Soma-İzmir hattına bağlamıştır.<sup>87</sup>

Atatürk dönemi demiryolu politikası, 1930’lu yıllarda uygulanmaya başlayan Devletçilik politikasının önemli bir aracı olmuştur. 1920’li yıllarda izlenen özel

---

<sup>85</sup> Dönemin Bayındırlık Bakanı Hilmi Uran, hatıratında hat güzergâhlarının tespitinde son sözün genelde askerlerde olduğunu nakleder; “...hattın güzergâhı da uzun bir münakaşa konusu olmuştu. Mühendisler, Zara istikametinden geçmeyi normal buluyorlardı. Fakat Genel Kurmay Başkanlığı ve bu makamı temsilen bilhassa merhum Mareşal Fevzi Çakmak, hattın daha cenuptan ve Divriği istikametinden geçmesini iltizam ediyordu. Zaten öteden beri hatlarımızın güzergâhının tâyinde ekonomik düşüncelerle askeri mülahazalar çarpışır dururdu ve son sözü daima askerler söylerdi. Ancak bu defa hattın cenuba alınarak Divriği istikametinden geçirilmesinin, aynı zamanda, çok ta pahalı olacağı söyleniyordu. Çünkü o taraflarda arazi çok arızalı idi. Bununla beraber, her mülahazaya rağmen hattın cenuptan geçirilmesi ve askerlerin iltizam ettikleri istikametin takip edilmesi tekrür etmiş ve hat o şekilde ihale edilmişti... Merhum Fevzi Çakmak’ın yine askerlik mülahazasıyla, bütün ısrarlara rağmen, kabul etmediği bir güzergâh da Fevzipaşa-Diyarbakır hattının Elazığ’dan geçirilmesi isteği idi. Elazığ halkı hattın, ufak bir kavis çizerek, kasabalarından geçmesini istiyor ve mütehasıslar bunda ne yüksek maliyet bakımından ne de hattın uzaması bakımından bir mahzur görmüyorlardı. Fakat Genel Kurmay hattın daha cenuptan ve Elazığ’a uğramadan geçirilmesinde ısrar ediyordu. Ben bu keyfiyeti İsmet Paşa’ya anlatmış ve Elazığlıların ricalarını kendilerine iblağ etmiştim. İsmet Paşa’da halkın ricasını destekleyen vekâlet nokta-i nazarını terviç ederek Genel Kurmay Başkanına terviçkâr ve iltizamkâr bir yazı yazdırdı. Fakat merhum Mareşal bu başvekalet yazısına verdiği cevapta, hattın yine cenuptan geçmesinde ısrar etmişti.... Hat genel kurmayın isteğine uygun olarak Elazığ kasabasının 24 kilometre cenubundan Diyarbakır istikametine doğru geçti ve sonradan Yolçatı – Elazığ hattıyla Elazığ kasabası umumi şebekeye bağlandı.”; Hilmi Uran, *Hatıralarım*, Ayyıldız Matbaası, Ankara 1959, s. 238 – 240.

<sup>86</sup> Yavuz, a.g.m., s. 89.

<sup>87</sup> Zarakoğlu, a.g.m., s. 580.

kesim liderliğinde sanayileşme politikasının istenen sonucu vermemesi ve dünya ekonomik bunalımının yarattığı koşullar iktisadi sahada ‘Devletçilik’i ön plana çıkarmıştır. Buna göre sanayileşmede liderliği devlet üstlenecek ve yerli hammaddeye dayalı bir sanayi sektörü kurularak ithal ikamesi sağlanacaktır. 1934’de uygulamaya giren Birinci Beş Yıllık Sanayileşme Planı’na göre yapılan yatırımlar sonucunda kısa zamanda şeker, cam, çimento, yünlü ve pamuklu dokuma gibi birçok temel tüketim malının ithal ikamesi sağlanmıştır. Bu dönemde izlenen demiryolu politikası, ülke içinde ucuz ve güvenli bir ulaşım ağı yaratarak sanayileşme hamlesine hizmet etmiştir. Yukarıda belirtildiği gibi, bazı hatlar hammadde üretim bölgelerini sanayi bölgelerine bağlamak için inşa edilmiştir. 1933-1940 döneminde toplam devlet yatırımlarının yarısının ulaşım ve altyapı yatırımlarına, % 27,8’inin demiryoluna yapılmış olması sanayileşme ile ulaşım altyapısı arasındaki ilişkiyi ortaya koymaktadır.<sup>88</sup> Demiryolları, tarımsal üretimin artmasını sağlayarak da devletçi sanayileşme programına hizmet etmiştir. Zira o dönemde nüfusun % 80’ini barındıran tarım sektörü, sanayileşme için gerekli sermaye, hammadde, döviz ve iç pazarı sağlayacak yegâne kaynaktır.<sup>89</sup> Nitekim ülkenin iktisadi olarak bütünleştirmeyi hedef alan demiryolları, özellikle Orta ve Doğu Anadolu’daki tarımsal üreticileri pazarlara bağlayarak, düşen fiyatlara rağmen tarımsal üretimin artmasına yardımcı olmuştur.<sup>90</sup>

1925-1939 döneminde demiryolu ağı 3957 kilometreden 7324 çıkarılmıştır. 1925-1940 yılları arasında yılda ortalama 224 kilometre demiryolu inşa edilmiştir.<sup>91</sup> Dünya ekonomik buhranının etkilerinin yoğun bir şekilde hissedildiği 1930’lu yıllar için bu rakam büyük bir başarıdır. Atatürk döneminde büyük bir atılımla gelişen demiryollarının ulaştırma ve genel olarak ekonomiye olan olumlu etkisini aşağıdaki rakamlarla değerlendirmek mümkündür;

---

<sup>88</sup> Şahin, *a.g.e.*, s. 61’deki tablodan.

<sup>89</sup> Şahin, *a.g.e.*, s. 23.

<sup>90</sup> Pamuk, *Türkiye’nin 200 Yıllık...*, s. 196.

<sup>91</sup> *İstatistik Göstergeler 1923-2011*, Türkiye İstatistik Kurumu, Ankara 2012, s. 423’deki tablodan.

**Tablo.1-Demiryollarında Taşınan Bazı Malların 1924 ile 1932-33 Miktarlarının Kıyaslanması<sup>92</sup>**

Taşınan mal	1924 yılı (Ton)	1932-1933 yılı (ton)
Buğday	47.467	181.085
Arpa	22.721	39.540
Un	13.973	55.235
Pirinç	1.395	5.695
Maden Kömürü	8.271	33.686
Krom	2.777	27.483

**Tablo.2-Demiryollarında Kilometreye Göre Yolcu ve Yük Taşıma Oranlarının Gelişimi<sup>93</sup>**

Yıllar	İşletilen Hat (km)	Yolcu\Km. (000.000)	Yük (Ton)\Km. (000.000)
1924	1.378	-	158
1928	2.453	300	283
1932	3.878	269	362
1935	5.842	630	653
1939	6.890	1.430	1.564

### Sonuç

Osmanlı yönetimi XIX. yüzyıl ortasında yaygınlaşmaya başlayan demiryolu teknolojisinin önemini anlamakta geç kalmamış ve bu teknolojiyi ülkeye getirmekte istekli olmuştur. Demiryollarının üretim ve ticaret hacmini artırarak, imparatorluğun son yüzyılı boyunca sürdürülen modernleşme hamlesinin ihtiyaç duyduğu gelir artışını sağlayacağı beklentisi bu tercihte önemli rol oynamıştır. Ayrıca yine modernleşme hareketinin gereği merkezi denetimin kuvvetlendirilmesi kaygısı demiryolunun önemini daha da artırmıştır. Ancak teknolojik-ekonomik yetersizlikler ve siyasi bağımlılık Osmanlı Devleti'nin bağımsız bir demiryolu politikası izlemesine imkân vermemiştir. Yabancı sermaye tarafından inşa edilen demiryolu hatları, ihracata yönelik tarımsal ürünler üreten bölgeleri liman kentlerine bağlama amacını gütmüş, ülkenin iç ekonomik ve sosyal bütünleşmesi ile siyasi ve askeri

<sup>92</sup> Yavuz, a.g.m., s. 89.

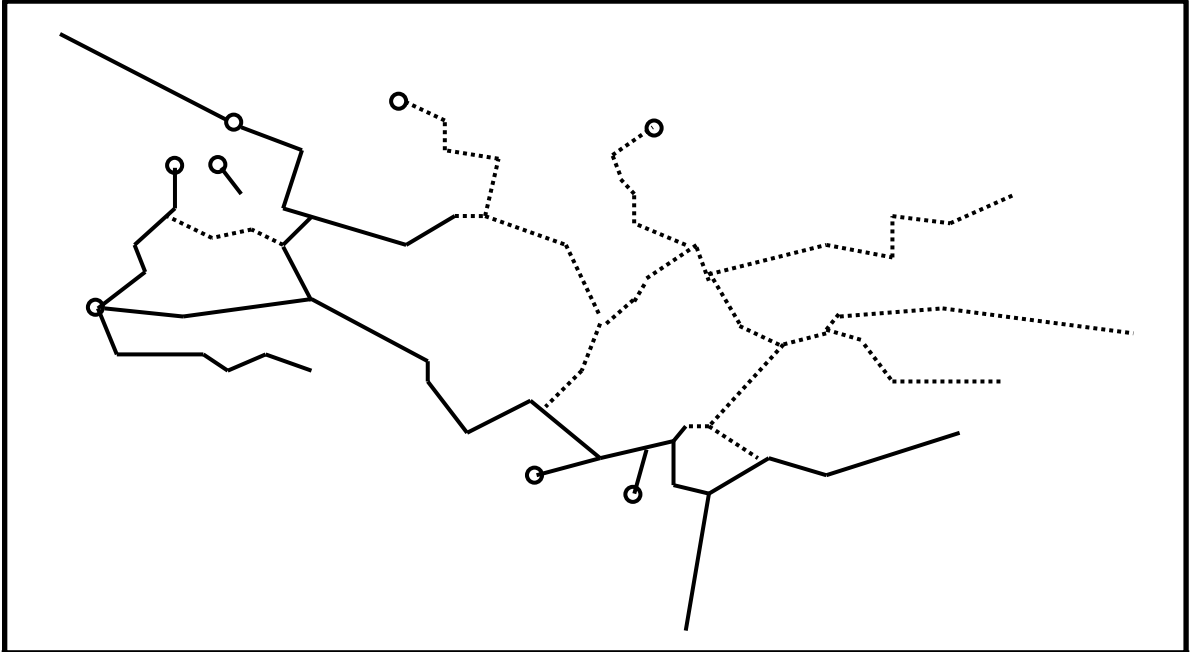
<sup>93</sup> Tekeli-İlkin, a.g.m., s. 159'da Tablo.5'den.

gereklilikler göz ardı edilmiştir. Ayrıca Osmanlı toprakları üzerinde inşa edilen demiryolları, imtiyaz verilen ülkelerin nüfuz bölgelerini belirleyen bir araç olmaktan kurtulamamıştır.

Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı Devleti'nden yaklaşık 4000 kilometrelik demiryolu ağı miras almıştır. Cumhuriyeti kuran kadrolar, demiryolunu bir ulaştırma vasıtasının ötesinde ülkenin siyasi, sosyal, kültürel ve ekonomik bütünlüğünü sağlamanın ve iktisadi kalkınmanın temel aracı olarak görmüştür. Onlara göre, demiryolu ülke savunmasında toptan ve tüfekten daha önemli bir silahtır. Bu bağlamda mevcut demiryolu millileştirilirken, yeni hatların inşasıyla birbirinden kopuk olan demiryolu şebekesi bütünleştirilmeye çalışılmıştır. Ülkenin sınırlı kaynakları zorlanarak “*bir karış fazla şimendifer*” politikası esas alınmış, ülkeyi “*demir ağlarla örmek*” gurur meselesi yapılmıştır. Dönem boyunca yerli sermayeye dayanarak yılda 200 kilometreden fazla demiryolu hattı inşa edilmiştir. Genç Cumhuriyet'in mali ve teknolojik imkânları yanında 1930'lu yıllarda dünya geneline hâkim olan ekonomik buhran şartları göz önüne alındığında önemli bir gelişme gösterildiği açığa çıkar.

Cumhuriyet kadrolarının demiryolundan beklentileri, temelde Osmanlı yönetimininkinden farklı olmamıştır. Ancak Milli Mücadele'den bağımsız bir devlet olarak çıkan Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı Devleti'nin aksine, demiryolu politikasını ülke çıkarlarına uygun bir şekilde belirleyecek güce sahip olmuştur. Demiryolu politikası, dış baskılarla değil ülkenin kalkınması ve savunulması gibi milli ihtiyaçlara göre tespit edilmiştir. Demiryolu inşasında üretim merkezlerini tüketim merkezlerine bağlayarak iktisadi bir denge kurmak, bunun yanında demiryollarının geçtiği bölgelerde iktisadi hayatta olduğu kadar sosyal hayat üzerinde de bir gelişmenin sağlanması amaçlanmıştır.





**Şekil 1:** Şekildeki düz çizgiler Osmanlı Devleti döneminde inşa edilen demiryolu hatlarını, daireler ise limanları göstermektedir. Bu tarz demiryolu ağları, “ağaç biçimli” olarak tanımlanmakta ve koloni tipindeki ekonomilerde sık rastlanmaktadır. Hatlar, yabancı bir ülkenin ekonomisi ile bütünleşme amacıyla inşa edildiğinden, demiryolu sistemi ülke içi pazarları birbirine bağlayacak, ekonomik ve siyasi bütünleşmeyi sağlayacak “ağ biçimi” örüntüye dönüşmemiştir. Kesik çizgiler ise Cumhuriyet döneminde inşa edilen hatları göstermektedir. Bu hatların inşası ile demiryolu “ağ biçimi” örüntüye kavuşmuştur.

### Kaynakça

#### *Arşivler ve Resmi Kaynaklar*

*İstatistik Göstergeler 1923-2011*, Türkiye İstatistik Kurumu, Ankara 2012.

*TBMM Zabıt Ceridesi*, D.II, İ.1, C:I, T.B.M.M. Matbaası, 1975.

*TBMM Zabıt Ceridesi*, D.II., İ.44, C.8/1, T.B.M.M. Matbaası, 1975.

*Türk İstiklal Harbi I, Mondoros Mütarekesi ve Tatbikatı*, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1992.

#### *Kitap ve Makaleler*

Abisel, M. Arslan, *Bir Karış Şimendifer, Ulaştırma Notları IV*, Ar Basımevi, Ankara 1948.

Akyıldız, Ali, *Anka'nın Sonbaharı, Osmanlı'da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İletişim Yayınları, İstanbul 2005.

Archer, Christon I.– Herwig, Holger H. – Ferris, Jhon R. – Travers, Timoty E., *Dünya Savaş Tarihi*, Tümsamanlar Yayıncılık, İstanbul 2006.

Arslan, Mukaddes “Milli Mücadele Tarihimizde Demiryolları ve Demiryolcular”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2010, s. 47-82.

*Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I-III*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 1997.

*Atatürk'ün Bütün Eserleri (1922 – 1923) XIV*, Kaynak Yayınları, İstanbul 2004.

*Atatürk'ün Bütün Eserleri (1924 – 1925) XVII*, Kaynak Yayınları, İstanbul 2005.

*Ayın Tarihi*, 61, I. Kanun 1938.

Barda, Süleyman, *Münakale Ekonomisi*, İstanbul 1958.

Bayur, Yusuf Hikmet, *Türk İnkılap Tarihi*, 2/3, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1951.

Boratav, Korkut, *Türkiye'de Devletçilik*, İmge Yayınevi, Ankara 2006.

Can, Bilmez Bülent, “Suya Düşen Bir ‘Tatlı Hayal’ Şarki Anadolu Demiryolları (Chester) Projesi (1922-1923)”, *KEBİKEÇ*, 11, 2001, s. 165-204.

- Demiryolları Mecmuası*, VI, s. 66-70.
- Demiryollarımız*, Demiryolları Dergisi Yayını, Ankara 1958.
- Durna, Tezcan, *Kemalist Modernleşme ve Seçkinlik*, Dipnot Yayınları, Ankara 2009.
- Earle, Edward Mead, *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)*, Örgün Yayınevi, İstanbul 2003.
- Eldem, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1970.
- Engin, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993.
- Erickson, Edward J., *I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı (1914-1918)*, Timaş Yayınları, İstanbul 2011.
- Gülsoy, Ufuk, *Hicaz Demiryolu*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1994.
- Günçan, Ömer Kamil, *Demiryollarının Ülke Stratejisine ve Ekonomisine Etkinliği*, Ankara 1992.
- Gürel, Ziya, "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk II", *Belleten*, XLIV/175, Temmuz 1980, s. 541-573.
- \_\_\_\_\_, "Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk VI", *Belleten*, L/191, Temmuz 1986, s. 870 - 872.
- Hall, Richard C., *Balkan Savaşları (1912-1913)*, Homer Kitabevi, İstanbul 2003.
- Harp Tarihi Vesikaları Dergisi*, VI/20, Haziran 1957.
- Hülagü, Metin, "Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2010, s. 25-46.
- Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi VI*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1983.
- \_\_\_\_\_, *Osmanlı Tarihi VII*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1977.
- \_\_\_\_\_, *Osmanlı Tarihi VIII*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1988.
- Kasaba, Reşat, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, Belge Yayınları, İstanbul 1993.
- Kaşıkçıoğlu, Hilmi, "Büyük Önder Atatürk'ün Milli Demiryollarımız Hakkındaki Vecizelerinden", *Demiryolu Dergisi*, 569, Mayıs 1973.
- Kaynak, Muhteşem, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", *Yapıt*, 5, Haziran-Temmuz 1984, s. 81-83.
- Komisyon, *Osmanlı Askeri Tarihi (1792-1918)*, ed. Gültekin Yıldız, Timaş Yayınları, İstanbul 2013.
- Komisyon, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Güçler*, ed. Marian Kent, Alfa, İstanbul 2013.
- Kurmuş, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Yordam Kitap, İstanbul 2008.
- Meray, Seha – Olcay, Osman, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Çöküş Belgeleri*, Ankara 1977.
- Müderrişoğlu, Alptekin, *Kurtuluş Savaşı Mali Kaynakları I*, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1988.
- Ortaylı, İlber, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Timaş Yayınları, İstanbul 2008.
- Ökcün, Gündüz, *Türkiye İktisat Kongresi*, Ankara 1981.
- Özdemir, Mehmet, "Birinci Dünya Savaşı'nda Demiryollarının Kullanımı ve Bunun Savaşın Sonucuna Etkisi", *Dördüncü Askeri Tarih Semineri, Bildiriler*, Gnkur.Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1989, s. 369-402.
- Pamuk, Şevket, *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2014.
- \_\_\_\_\_, *Osmanlı Ekonomisi'nde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2005.
- \_\_\_\_\_, "Türkiye'de İlk Demiryolu: İzmir-Aydın", *Toplumsal Tarih*, I/5, Mayıs 1994.
- \_\_\_\_\_, "19. yy'da Osmanlı Dış Ticareti", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi III*, İletişim Yayınları, s. 653-665.
- Parvus Efendi, *Cihan Harbine Doğru Türkiye*, Ayrıntı Yayınları, İstanbul 2013.
- Rathman, Lothar, *Alman Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, Berlin-Bağdat*, Belge Yayınları, İstanbul 2001.
- Quataert, Donald, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, İletişim Yayınları, İstanbul 2017.
- Tekeli, İlhan – İlkin, Selim, "Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması", *KEBİKEÇ*, 11, 2001, s. 125-164.
- \_\_\_\_\_, "1923 Tarihli Umur-u Nafia Programı", *IX. Türk Tarih Kongresi, 21 – 25 Eylül 1981, Kongreye Sunulan Bildiriler III*, T.T.K. Basımevi, Ankara 1989, s. 1649-1660.
- Toprak, Zafer, *Darwin'den Dersim'e Cumhuriyet ve Antropoloji*, Doğan Kitap, İstanbul 2012.
- Tütengil, Cavit Orhan, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları*, İstanbul 1961.
- Uran, Hilmi, *Hatıralarım*, Ayyıldız Matbaası, Ankara 1959.
- Uyar, Hakkı, *Tek Parti Dönemi ve Cumhuriyet Halk Partisi*, Boyut Yayıncılık, İstanbul 2013.
- Yakup, Hüseyin, "Samsun-Sivas Hattı", *Demiryolları Mecmuası*, VI/61, Mart 1930.

- \_\_\_\_\_; “Cumhuriyet Bayramımızın (10) uncu Yıldönümü Şenlikleri Arasında Milli Demiryollarımıza Umumi Bir Bakış”, *Demiryolları Mecmuası*, 1933, s. 104-105.
- Yavuz, Ünsal, “Cumhuriyet Devri Demiryolu Politikasına Yaklaşım Biçimi”, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2010, s. 83-92.
- Yerasimos, Stefanos, *Az gelişmişlik sürecinde Türkiye III, I. Dünya Savaşı'ndan 1971'e*, Gözlem Yayınları, İstanbul 1976.
- Yıldırım, İsmail, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2001.
- Zarakoğlu, Avni, “Memleketimizde Demiryolu Politikası”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, VII/3, Ankara 1950, s. 573-589.

## Necip Asım Yazıksız ve “Kırgız Kelimesinin İştikakına Dair” Adlı Eseri

Zeynep AKARSLAN<sup>1</sup>

### Öz

Necip Asım Yazıksız, Şemsettin Sami ve Ahmet Mithat’tan sonra sade Türkçeyi savunan ve bu konuda çalışmalar yapan ilk simalardan biri olması bakımından önemlidir. Türk dili üzerine geniş araştırmalar yapan Necip Asım, yabancı kelimelerin dilimizden arındırılması için çalışmış ve bu yönde eserler kaleme almıştır. Necip Asım Bey, aynı zamanda dil ve dil bilimi üzerine gerçekleştirdiği çalışmaların ülkemizde yerleşmesi ve sürekli hâle gelmesi için de çalışmıştır. Yakın arkadaşı Veled Çelebi’yle birlikte “Vavlı Türk” olarak anılan Necip Asım, eserlerinde milliyet duygusunun yerleşmesini de amaç edinmiştir. Bu makalede ilk defa toplu bir Türk tarihi yazma girişiminde bulunan, bunun yanı sıra birçok eser kaleme alan Türk ilim adamı, dil bilimci ve tarihçi Necip Asım Yazıksız’ın hayatı; Türkçülüğü ve dilciliği üzerinden ele alınarak *Türkiyat Mecmuası*’nda yayınlanan “Kırgız Kelimesinin İştikakına Dair” adlı eseri incelenmektedir. Bu çalışma, Kırgız kelimesini etimolojik olarak incelemekte, kelimelerin ve eklerin zaman içerisinde uğrayabileceği değişimlere örnek olarak ele alınmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Necip Asım, Yazıksız, Türk Tarihi, sade Türkçe, Vavlı Türk

### Necip Asım Yazıksız and His Work Titled “Kırgız Kelimesinin İştikakına Dair”

#### Abstract

Necip Asım Yazıksız is important as he was one of the figures that defended the plain version of the Turkish language and did some work on this in following Şemsettin Sami and Ahmet Mithat. Necip Asım conducted extensive research on the Turkish language; he worked on purifying our language from foreign words and wrote some works related to this. In addition to this, he attempted to make his studies on language and linguistics established and permanent. Known

<sup>1</sup> Dr. Bağımsız Bilim İnsanı, Bursa/Türkiye. E-Posta: [zynpakarslann@gmail.com](mailto:zynpakarslann@gmail.com), ORCID: 0000-0002-3134-2332

as “Vavlı Türk” together with his friend Veled Çelebi, Necip Asım aimed to place the sense of nationality into his works. Necip Asım Yazıksız, who was a Turkish scientist, linguist, and historian, attempted to write collective Turkish history for the first time, and also, wrote many works. Considering Necip Asım Yazıksız’s life, Turkism and lingualism, in this article, his work “Kırgız Kelimesinin İştikakına Dair” published in *Türkiyat Mecmuası* was examined. This study focused on the effect on the etymological treatment of the word Kyrgyz, the changes words may undergo in time, and the changes affixes and words may undergo in time.

**Keywords:** Necip Asım, Necip Asım Yazıksız, Turkish History, plain Turkish, Vavli Turk

## Giriş

Balhasanoğlu adıyla anılan bir sipahi ailesi mensubu olan Necip Asım, 1861 yılında Kilis’te doğmuştur. Asım Bey, ilk eğitimini tamamladıktan sonra harp okuluna devam etmiştir. Askerlik hayatı boyunca birçok farklı askeri rüştiye ve okulda Türkçe, Fransızca ve tarih dersleri vermiştir. Askeri eğitimine devam ettiği sırada tanıştığı Hoca Tahsin Efendi ve Ahmet Mithat Efendi Necip Asım’ı fikirleriyle etkilemiştir. Ahmet Mithat’ın teşvikiyle *Tercüman-ı Hakikat* gazetesine yazı yazmaya başlayan Necip Asım, mesleğinden emekli olduktan sonra kendini tamamen Türk dili ve ilmi çalışmalara vermiştir. Necip Asım, soyadı kanunun çıkarılmasından hemen sonra 1934 yılında Yazıksız soyadını almış, 1935 yılında ise hayatını kaybetmiştir (Dilâçar, 1969: 805). Necip Asım yalnızca dil ve tarih üzerine yaptığı çalışmalarla var olmamış ayrıca Türk siyasi hayatında da aktif olarak yer almıştır.

## Türkçülüğü ve Dilciliği

A. Dilaçar, Necip Asım’ı 2. Abdülhamid döneminde Osmanlılık fikrinin iyice yaygınlaştığı bir dönemde Türkçe ve Türkçeci olarak ortaya çıkan en kuvvetli fikir adamlarından biri olarak tanıtmaktadır (Dilâçar, 1969: 805). Necip Asım’ın doğduğu dönemde Osmanlı Devleti’nin içinde bulunduğu durum göz önüne alındığında bu durum olağan olarak değerlendirilebilir. Fransız İhtilali’nden sonra tüm dünyayı etkisi altına alan fikir akımları, özellikle çok uluslu imparatorluklar

açısından âdeta bir yıkım olmuştur. Bu dönemde Osmanlı coğrafyasında ardı ardına patlak veren isyanlarda bu fikir akımlarının da etkisi olmuştur. Özellikle Sırplar ve Yunanlıların milliyetçilik fikrine sıkı sıkıya bağlanması Osmanlı Devleti'nde Osmanlıcılık fikir akımının ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu dönemde imparatorluk sınırları içinde yaşayan her vatandaşın kendini Osmanlı üst kimliğinde tanımlaması imparatorluğun yararına olmuş ancak Balkan Savaşları bunun mümkün olmadığını açık bir şekilde göstermiştir.

Osmanlı Devleti'nin milli isyanlarla başa çıkmaya çalıştığı bu dönemde Necip Asım ve arkadaşları millî ruhun ve Türkçülük fikrinin yeniden canlanması için çalışmıştır. Necip Asım'ın Veled Çelebi ve Emrullah Efendi'den oluşan arkadaş grubu, Ahmed Cevdet tarafından çıkarılan ve başlığının altında ilk kez “Türk gazetesidir” açıklamasını veren *İkdam* gazetesi etrafında toplanmıştır. Ancak Necip Asım'ın milli duyguları bu gazeteden çok daha önce henüz Şam'da iken Araplara karşı bir tepki olarak ortaya çıkmıştır. Şemseddin Sami ve Ahmet Vefik Paşa'nın eserleriyle tanışması; hemen ardından Avrupalı Türkologların kitaplarını okumaya başlaması milli duygularının şuurlu ve ilmi bir hâl almasını sağlamıştır. Necip Asım'a kadar yazılan tarih kitaplarında dönemin doğal seyri olarak da ifade edebileceğimiz “Osmanlı” tanımı kullanılmıştır. Eserinde ilk defa “Türk” adını kullanan kişi olan Necip Asım Bey olmuştur. Necip Asım ve arkadaşı Veled Çelebi Türk kelimesini Osmanlı Türkçesindeki “vav” harfini kullanarak yazmalarından dolayı “Vavlı Türkler” olarak anılmaktadır (Hisar, 1955). Necip Asım, tarih ve dil alanında verdiği tüm eserlerinde, milli duyguları ve Türkçülüğü ön plana çıkarmıştır (Timurtaş, 1960: 47).

19. yüzyılın sonlarına doğru dilbilim tüm dünyada yükselirken kısa sürede Avrupa üniversitelerinde ders olarak okutulmaya başlanmıştır. Osmanlı coğrafyasında dilbilime ilgili gösteren ilk isim Şemseddin Sami olurken onun izinden giden kişi ise Necip Asım olmuştur. 1909 yılında İstanbul Darülfünununa Türk Dili hocası olarak atanan Necip Asım Bey, Türkoloji bölümünün kurucusu ve Türk Dili Tarihi kürsüsünün ilk profesörü olarak kabul edilmektedir (Böler, 2009: 199). Necip Asım'ın, *Tercüman-ı Hakikat* ile başlayan yazı yolculuğu *İkdam* ile devam etmiş sonrasında ise aralarında *Türk Yurdu*, *Tarih-i Osmanî Encümeni Mecmuası*, *Türkiyat*

ve *Darülfünun Edebiyat Fakültesi Mecmuası* gibi dergilerin de bulunduğu sayısız gazete ve dergide yazıları yayınlanmıştır (Osmanlı Tabii, 2006: 785).

Yusuf Akçura, *Türk Yılı 1928* adlı eserinde Necip Asım Bey'in henüz idadi tahsilini gerçekleştirdiği sıralarda bile kitabet ve edebiyat derslerinde Türkçülük fikri üzerine eğilim gösterdiğini yazmaktadır. Necip Asım Bey, edebiyat hocalarının Türk edebiyatına yol gösterici olarak örneklendirdikleri ve tavsiye ettikleri *Telemak Tercümesi* ile *Rumuzü'l Hikem* gibi Arapça ve Farsçası Türkçesinden daha ağır eserlerden hoşlanmaz daima saf Türkçe ile yazmaya çalışırdı. (Akçuraoğlu, 1928: 357)

Necip Asım, öğrencilik yıllarından itibaren yazılarında uyguladığı saf Türkçe yazımını Darülfünun'da hocalık yaptığı sırada şu şekilde savunmuştur:

“Yazmak istediğim, özendiğim şey Türkçemizin mütemeddin bir kavim lisanı olduğunu ve terakkiyatına himmet olunursa bugünkü Avrupa lisanlarından aşağı kalmayacağını ispattı. Hatta, safi Türkçe birkaç makale yazışım da o maksada mebni idi. Bunu görenler lisanımızdan, bütün Arabi'den, Farisi'den Avrupa dillerinden aldığımız kelimeleri çıkarıp yerine Çağatayca'dan, Kıpçakça'dan, Özbekçe'den, Azerbaycanca'dan vesaireden kelime koymak istiyorum sandılar... Yine tekrar ederim, fikr ü nazarım hiç de öyle değildir. Özendiğim şey, bugün Osmanlıların amma haniya terbiye ve malumatı orta halli olanlarının hepsine yazdığımızı anlatacak bir lisan kullanmaktır...” (Dilâçar, 1969: 805-806).

Necip Asım'ın bu açıklamasından yola çıkarak İsmail Bey Gaspıralı ile aynı fikri görüşü savunduğu söylenebilir. Necip Asım'ın amacı ağır ve yorucu kelimeleri Türkçeden uzaklaştırarak Türkiye'de herkesin aynı şeyleri konuşup birbirlerini rahatça anlamalarını sağlamaktı. Gaspıralı'nın amacı da Türkçe konuşulan tüm coğrafyalarda ortak bir yazı dili geliştirmek olduğundan Necip Asım'ın çağdaş olduğu Gaspıralı ile fikirlerinin örtüşmesi dikkate değer bir olgudur.

### **Necip Asım'ın “Kırgız Kelimesinin İştikakına Dair”<sup>2</sup> Adlı Eseri**

<sup>2</sup> Necip Asım, “Kırgız Kelimesinin İştikakına Dair”, *Türkiyat Mecmuası*, C. II, (1928), s. 387-390.

Türkçü dilbilimci Necip Asım Yazıksız, bu makalesinde Ragıp Hulusi Bey'in "Kırgız" kelimesi üzerine tercüme ettiği yazıyı şahsi fikirleriyle ortak bularak görüşlerini ortaya koymuştur. Necip Asım, "Kırgız" kelimesinin "kır" kökü ile "guz, gız" ekinin birleşiminden meydana geldiğini söylemiştir. Ünlü dilbilimci bu fikrine dayanak olarak "kıraç, kırağu, kılgu ve oklağu" gibi birkaç Türkçe kelimeyi de örnek olarak vermiştir. Hatta *Atabetü'l-Hakayık* kitabındaki "Başı bardı cırının söngi bargusu" mısrasındaki "gu" eki ve Mevlâna Celaleddin Rumi'nin "Yalguz sini sivermin" mısrasındaki "guz" ekini örnek vererek görüşünü tasdikleme yoluna da gitmiştir.

Türkçü dilbilimci Necip Asım, makalesinde özellikle "guz, gız" ekinin birçok kullanımının olduğunu göstermek için kısa anlatımlarla örnek vermeye devam etmiştir. "Oğuz" ve "öküz" kelimelerinin kökünün "ok, ök" yani "yüce, ana, ata" manasında olduğunu ve aslına bakılırsa her iki kelimenin de önder, yol gösteren ana-baba şeklinde anlam kazandığını dile getirmiştir.

Necip Asım, beşinci yüzyıldan beri Arap ve İran kaynaklarında "Kırgız" sözcüğü yerine "hırsız, hırhız" sözcüğünün kullanıldığını ve bunun Azeri lehçesinde "kaf" harfinin "hı" harfine dönüşmesinden ileri geldiğini söylemiştir. Asım Bey, anlam olarak sözcüklerin birbirleriyle örtüşmediğinin üstünde durarak Oğuz boylarında aşiret olarak yaşandığı için malın müşterek olması anlayışının hâkim olduğunu ve atlara vurulan tamgaların da kişiye değil var olan aşirete ait olduğunu ifade etmiştir. Bu vaziyet, Oğuzların hırsızlığa başvuracak bir durumda olmadıklarını göstermesi bakımından ve Necip Asım'ın anlam ikiliğinin ortadan kalkması gerektiğini ifade etmesi açısından önemlidir.

Necip Asım "Kırgız" sözcüğünün incelemesinin sonuna geldiğinde "beniz, bengiz, bengîz" kelimesinin de nereden geldiğini ve bu kelimedenden türeyen beniz-benzemek kelimelerini de anlatmıştır. Bu kelimelerin kökü olan "bin" edat-ı teşbih olarak Türk dilinde "kib" şeklinde var olmuş ve bazı edebi eserler ile Türk ağızlarında varlığını korumuştur. Şu an Türkiye Türkçesinde kullanılan "gibi" benzetme edatının "kib" kökünün Türkçe ses olaylarından biri olan metateze uğrayarak "gibi"ye dönüştüğünü söylemiştir.



### **Sonuç**

Şemsettin Sami ve Ahmet Mithat'tan sonra “sade” Türkçenin en önemli savunucularından biri olan Necip Asım Yazıksız, Türk dili üzerine yaptığı geniş çalışmalarla ön plana çıkmaktadır. Ömrünü Türk dili üzerine yaptığı çalışmalara adayan bir diğer isim olan Veled Çelebi ile birlikte “Vavlı Türk” olarak anılan Necip Asım, ilk defa toplu bir Türk tarihi yazma girişiminde bulunan kişilerden biridir. Osmanlı Devleti'nin sınırları içinde birbiri ardına yaşanan milli isyanlar döneminde yaşamış olan Necip Asım, Türkçülük fikrinin parlaması için çalışmıştır. Bu sebepten Asım, tarih ve dil alanında yazmış olduğu eserlerinde Türkçülük fikrine ve milli ruha yönelmiştir.

Asım'ın *Türkiyat Mecmuası*'nda yayınlanan “Kırgız Kelimesinin İştikakına Dair” adlı eseri ise Kırgız kelimesinin etimolojik olarak incelendiği bir çalışmadır. Bu çalışma, kelimelerin ve eklerin zaman içinde uğrayabileceği değişimleri örnekler üzerinden ele alması bakımından önem arz etmektedir. Asım, Kırgız kelimesinin “kır” kökü ile “guz, gız” ekinin bir araya gelmesiyle oluştuğunu dile getirdiği bu eserde görüşlerini *Atabetü'l-Hakayık* adlı eserden verdiği örneklerle destekleme yoluna gitmiştir. Asım'a göre Türkçe'de “guz, gız” ekinin birçok farklı kullanımı mevcuttur. Bu eser ise Türkçedeki eklerin kelimelerin anlamlarına olan etkisinin anlaşılması açısından dikkate değerdir.

## Metnin Transkripsiyonu

### “Kîrgîz” Kelimesinin İştikakına Dair

Ragıp Hulusi Bey “Kırgız= Kîrgîz” kelimesi hakkında tercüme ettiği makaleyi bana okudu. [Türkiyat Mecmuasının birinci cildinde münteşir]. Bu kelime benim edinebileceğim nazariyeyi daha kuvvetli bulduğumdan şurada izahını faydalı buldum.

Bence “Kîrgîz” kelimesi “kır” ile “guz, gız” lahikasından mürekkeptir. “kır” ve bundan müştak olan “kıraç” kelimeleri malumunuzdur. Bundan müştak olan “kırağu” ki, sonbaharda kıra düşen şebnem demektir, işte bunun sonunda olan “ğu” nisbet, meyl ve teveccüh ifade eden bir layihadır. Keskinliği kıl kadar olan veya kıl .... edebilen esliha-yı carihanın keskin tarafına da “kılgu” deriz ki, bu da o kabildendir. “oklağu” da böyledir.

Fiilleri sonuna gelen mesela “Atabetü'l-Hakayık” daki:

Başı bardı cırnının söngi bargusu

Mısrasında “bargu” nun “gu”su da bu kabilden olduğu gibi, şark Türkçelerinde mefulün-ileyh alameti olan “ka, ga” lahikaları da buna ilhak olunabilir. Vakıa şu getirdiğimiz misaller “kîrgîz” kelimesinin lahikasında olduğu gibi bir (ze) ile nihayetlenmiyor. İşte onlara dair de Mevlana “Celaledin Rumi”nin Türk tarihinde neşrettiğim Türkçe şiirleri arasında:

Yalguz sini sivermin

Mısrasındaki “yalguz”, “yalın-yal” köküne “guz” ilavesiyle vücuda getirilmiştir ki bu kelime hal dilimizde “yalnız” şeklinde yaşayıp duruyor. Tenkiz, Cengiz (Mengiz), Kengiz (Keniz) de böylece teşekkül etmişlerdir.

Böyle “kîrgîz” kelimesi gibi, hem bir ulusa, hem de bir hayvana ad olan bir kelimemiz vardır; o da “tunguz=tonguz=domuz”dur. Bu adı, ulusun mu hayvandan, hayvanın mı ulustan aldığı –şimdilik- kestirmek mümkün değildir. Her iki takdirde de bu suretle isim teşekkül ettiğine pek güzel bir delildir. “tunguz” kelimesinin kökü olan “tung, tun, tunk” “soğuk ve incimad” manasına olduğu malumdur. O Halde “Tunguzlar”a bu adın verilmesi belki de memleketlerinin şimalde bulunup soğuk olmasından ve yahut domuzun kışın yenilmesi muvafık olacağından dolayı diye bir tevcih bulunabilir.

“guz” lahikasını bir de “guş” şekline tesadüf ediyoruz ki, bu da “koğuş” kelimesindedir. “Kutadgu Bilig”de geçen bu kelimeyi, Radlof, gerçi çok evirip çevirmiş, ama bir türlü hakiki manasını bulamamış! Güzel bir tesadüf bize bu kelimenin manasını öğretti: “Şarh-ı Mesnevi” diye haklı bir şöhrete malik olan Ankaralı İsmail Hakkı” bu kelimenin “arı” manasına geldiğini yazıyor ki, doğruluğuna şüphe yoktur. İhtimal bu kelime bundan iki asır evvel ol Ankara’da yaşıyormuş, belki de bugün de yaşıyor. Biz bunu şimdi askerin barındığı büyük odalara tahsis etmişiz; kırk elli yıl evvel İstanbul’da her biri birer mahalle olan vükela konaklarındaki uşak odalarına da bu ad verilir idi. Böyle çok kişilerin barındıkları büyük odalara bu adın verilmesi, şüphesiz, arı kovanına benzetilmesindedir. Zaten “koğa” kelimesinde de koğuşun kökü bulunmaktadır.

Şimdi bir de böyle “guz” ile biten “Oguz” kelimesine bakalım. Buradaki kök “ok”dur; “ok, ök” ise “yüce, ata ve ana” manalarına geliyor; o halde acaba “Oğuz ata” diye tebcil edilen Oğuzun “Oğuz” yani halk olması mümkün olamaz mı? Yine bu cinsten, fakat iki manaya bir kelimemiz daha vardır ki o da “öküz”dür: bunun bir manası, “Divan-ı Lügati’t- Türk’e göre “büyük nehir” demektir. Böylece büyük sulara bu adın verilmesi, ya, büyük manasına olan “ok” kökünden alınmasından ve yahut Türk diline göre Türklerin din ve hayat içtimileri hakkında bir tecrübe olmak üzere Edebiyat Fakültesi Mecmuasında neşr eylediğim bir makalede söylediğim gibi suyu bir ana veya daha doğrusu bir “Générateur mükevven” gibi de telakki etmelerinden ileri geliyor. Sığır manasına gelen öküz ise bu adı belki daha manada halinde suda yüzerken almış veya sütü ve kuvveti ile cemiyete ettiği hizmetten dolayı baba veya ana diye telakki edilmiştir.

Beşinci asırdan beri bazen Arap ve çokça İran tarihlerinde “Kırgız” yerine “hırsız, hırhız”, sözünün kullanılması Azeri lehçesinde (Kaf) ın (Hı)’ya tebeddülünden ileri gelmiştir. Bedevi hayatta, yani aşiret suretinde yaşayan insan cemaatlerinde mal müşterek olduğundan orada sirkat olamaz. Mesela Oğuz boylarına verilen ve atların karışmasına mani olmak üzere icadı rivayet eden “tamgalar” davarın ferde değil içtimai aşirete ait olduğunu gösteriyor. Binaenaleyh o hayatta şimdi biz de “hırsız” kelimesinin delalet ettiği sirkate imkân ve lüzum yoktur. Hatta Ankaralılar hırsız ve yankesici nasıl olduğunu bugün bilemedikleri malumdur. “Kırgızlık” her ne suretle olursa bir mağlubiyete düşer olarak kıra yani üstepe

çıkma ile olur. İşte bu sebeptendir ki bunlara bir de “kaysak, kaçak, kazak” sıfatı verilir. Böyle sürüden ayrılan halk ise büyük bir ihtiyaç içinde kalacağından, tabiatıyla, muhtaç olduğu şeyleri bir yolunu bulmak yani ya haber ile ve sirkat suretiyle tedarik etmekle olur ki, işte bidayeten “kırgız”lara yani kıra çıkanlara, kaçkınlara has olan bu ilim, garbte siteler edinerek medeniyet kuran Türklerce fakat “hırsız, hırhız” şekillerinde sarıklere tahsis edilmiştir. Hala hepimiz, bilhassa çocuklarımız, hırsız bir yaban adamı, vahşi gibi telakki eyeriz. Bu da kanaatimizi teyid edecek bir hadisedir.

“Kırgız” hakkındaki mütalaamızı bitirdikten sonra, yukarıda buna misal olarak kaydettiğimiz “beniz, bengiz, bengîz” kelimesinin nereden geldiğine ve bundan çıkan bir kelime hakkında da bulduğumu kaydetmeyi faydalı sanıyorum: “biniz”in aslı “ben, bin, bîn”dir; hamil olanlar için, bir alamet mümeyyizedir. Şu “bin, bîn” kökünden “beniz, benzemek” türemiş. Bir de “big” kelimesi benleri de birbirinin aynı olan kimselere de tatbik edilerek “senin bigin, onun bigi, benim bigim” yani müşabih ve mümasil makamında kullanılmıştır. İşte avam arasında aslı unutulmuş bu kelime hala şimal Türkçesinde “edat-ı teşbih” adını alarak kullanılmaktadır. Bu bik kelimesi bir de bizim “körpü= köprü; tobra= torba” gibi tersine dönerek “kib” olmuştur. “Divan-ı Lügati’t- Türk”te kelimenin bu şekli “kalb” manasına olarak kayıt edildiği gibi, hala “Niğde” civarında da bu manaya olarak kullanılır. İşte garbte de aralık “bin= ben=kib” şekilleri dokuzuncu asıra kadar bir arada, yan yana yaşamışlardır. “Şeyhi”nin divanında hemen her gazelde her iki şekle de tesadüf edilir. İşte bizim edat-ı teşbihimiz olan “gibi” de bu “kib” den alınmıştır. Şu hesapça mesela “onun bigi” ile “onun gibi” birer terkiib izafidir; sarfçılarımızın anladığı gibi bir edat-ı teşbih değildir. Fakat “sarf ve nahv” dillerin eski devirdeki hallerini tetkik ettiği cihetle öyle bir ad verilmesinde de bir mahzur yoktur.

*Necip Asım*

#### **Kaynakça**

- Akçuraoğlu, Yusuf (1928). *Türk Yılı 1928*, İstanbul: Türk Ocakları Merkez Heyeti.
- Asım, Necip (1928). “Kırgız Kelimesinin İstikakına Dair”, *Türkiyat Mecmuası*, II: 387-390.
- Böler, Tuncay (2009). “Necip Asım Yazıksız ve Türk Diline Katkıları”, *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 25: 195-208.
- Dilâçar, Agop. (1969). “Necip Asım Balhasanoğlu-Yazıksız”, *Türk Dili*, 210: 805-807.

Hisar, A. Ş. (1955). “Veled Çelebi ve Necib Asım”, *Türk Yurdu*, 244: 841-844.

İhsanoğlu, Ekmeleddin, Şeşen, Ramazan, Bekar, M. Serdar, *Osmanlı Tabii ve Tatbiki Bilimler Literatürü Tarihi II*, İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi, İstanbul 2006.

Timurtaş, F. K. (1960). “Ölümünün 25. Yıldönümünde Büyük Türkçü Necip Asım Yazıksız”, *Türk Yurdu*, 283: 46-48.