

# Almanya'ya Verilen İkinci Demiryolu İmtiyazı: Hububat Hattı

## The Second Railway Privilege Granting to Germany: The Cereal Line

Ayla Efe\*

### Özet

Bu çalışmanın amacı, Osmanlı ülkesine giren yabancı sermayeyi demiryolu yapımına sevk eden sebepleri “seçilen güzergâh” açısından bir değerlendirmektir. Nitekim bu makale kapsamında adına “hububat hattı” dedikleri Eskişehir-Konya güzergâhı Alman, İngiliz ve Fransız sermayelerinin birbirleriyle olan mücadeleleri, geleneksel taşımacılık sistemine ve güzergâh üzerindeki kent ve halkı üzerine olan etkisi dikkate alınarak ortaya konulmaya çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Demiryolu, Eskişehir, Konya, Almanya, Demiryolu Taşımacılığı.

### Abstract

The aim of this study is to evaluate the foreign capital invested on the Ottoman railways in terms of the “chosen route”. Thus, this article deals with the wars between German, English and French investigators on the so called “hububat hattı” between Eskişehir-Konya and concept of traditional transportation system, the route and their effects on the city and its inhabitants.

**Keyword:** Railways, Eskişehir, Konya, Germany, Railway, Transportation system.

### Giriş

Ekim 1888'e kadar Osmanlı ülkesinde nüfuz bölgeleri edinmek için etkin bir politika izlemeyen ve imparatorlukla ilişkilerini Rusya'yla olan ilişkilerine göre düzenleyen Almanya bu tarihten itibaren tutumunu değiştirmiştir. Çünkü Alman endüstriyel gelişmesi, “hayat alanlarına” ihtiyaç duymaktaydı. Ancak İngiltere gibi güçlü deniz gücüne sahip olmadığı için bu nüfuz bölgeleri kıtasal” olmak zorundaydı. Bu nedenle “Dang nach Osten” şeklinde ifade edilen bu politikasında Almanya'nın tek umudu Osmanlı İmparatorluğu'du. Bu umudun gerçekleşmesi ise, Anadolu, Mezopotamya, kuzey Suriye'de kendisine bir tür “Alman Hindistan'ı” yaratmasıyla mümkün olabilirdi. Zaten pancermenist

---

\* *Anadolu Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü Öğretim Üyesi, Yunus Emre Kampusu 26470 Eskişehir. e-mail; aefe@anadolu.edu.tr, tel; 0222 3350580/6040*

gazetenin Türkleri “Şarklı Almanlar” olarak nitelendirmesinde görüldüğü üzere gerek Almanya içinde gerekse II. Abdülhamit iktidarından buna fazla bir engelde yoktu.<sup>1</sup>

Almanya hayat alanları peşindeki bu kıtasal yayılma planını öncelikle Anadolu ve Bağdat demiryolları kanalıyla gerçekleştirmeyi istedi. Hiç şüphesiz, bu planın ilk aşamasını 4 Ekim 1888 tarihinde Osmanlı hükümeti ile Deutsche Bank yetkilileri arasında imzalanan imtiyaz sözleşmesi ile başlattı. Öyle ki; bu sözleşme ile Almanya 6 milyon frank karşılığında daha önce işletmeye açılmış bulunan Haydarpaşa-İzmit Hattını satın almış ve hattın Ankara’ya kadar uzatılma imtiyazını da elde etmiş oluyordu.<sup>2</sup> Üstelik 3 yıl gibi çok kısa sürede bu demiryolu hattının Eskişehir üzerinden Ankara’ya ulaşması Almanya’nın bu ilk girişiminde ne kadar başarılı olduğunu göstermekteydi. 3 Ayrıca, Almanya’nın 1888 tarihinde Baron Hirsh tarafından inşa ettirilen ve Osmanlı devletine çok pahalıya mal olan Rumeli demiryolunun denetimini eline geçirmiş olması İngiltere’nin Anadolu demiryolları üzerindeki egemenliği karşısında kesin bir üstünlük kazandığını da göstermekteydi. <sup>4</sup>

Ancak, Eskişehir-Konya ve Ankara-Kayseri demiryolu hatlarının yapımı için imtiyaz verilmesi aşaması; 1888 İzmit-Eskişehir-Ankara hattının yapım ve işletme imtiyazının Almanlara verilmesinde olduğu gibi kolaylıkla elde edilememiştir. Çünkü Almanların Anadolu’da yeni demiryolu hatları inşa etmelerini önlemek isteyen İngiliz, Fransız ve Ruslar da yeni imtiyaz başvurusunda bulunmuşlardı. Özellikle İngiliz ve Fransız müteşebbislerin Bağdat’a kadar uzanacak hattın tamamını Osmanlı devletinin öne süreceği koşullar çerçevesinde yapmayı taahhüt etmeleri ve Kasaba-Konya hattını kilometre garantisiz olarak inşa etmeyi istediklerini de bildirmeleri Almanya için baskı yaratmaktaydı.<sup>5</sup> Ayrıca, II. Abdülhamit’ in Kayseri Sivas, Diyarbakır’dan

<sup>1</sup> M. Kaynak “Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”*Yapıt*, (1984), S. 5. s.76.

<sup>2</sup> M. Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, 1988, s. 61-64.

<sup>3</sup> A. Efe, *Eskişehir Demiryolu*, Ana. Üni. Sos. Bil. Enstitüsü Yay. Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 1998.

<sup>4</sup> 1888 yılına kadar Anadolu demiryollarının her kilometresinde İngiliz denetimi geçerliydi. Örneğin İzmir-Aydın, İzmir- Kasaba ve Mersin- Adana hatlarının tümü İngiliz girişimciler tarafından inşa edilmişti. Rumeli demiryolları için bkz; Vahdedin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul, 1993.

<sup>5</sup> İngiliz Staniforth Ereğli’den başlayıp Ankara üzerinde Bağdat’a uzanacak bir hattı Belçikalı Nagelmakersin öncülüğündeki Fransız grubu Kütahya üzerinden yapmayı planladıkları Eskişehir-Konya demiryolu imtiyazını elde etmeye çalışıyorlardı. Bkz. Özyüksel, s. 75-76. 23 teşrin evvel 1308 tarihinde Aydın Osmanlı Demiryolu Şirketi tarafından hükümete sunulan teklifte ise, Dinar hattının Çay’a oradan da Konya’ya kadar uzatılması ve hükümetçe arzu edildiği takdirde Kütahya Eskişehir tarihiyle hattın Anadolu demiryoluna bağlanabileceği teklif ediyorlardı. Üstelik hiç bir biçimde teminat talep etmemek üzere ve de banka kredisine de başvurmadan kendi imkânları ve tasarrufları ile demiryolunu yapmayı üstleneceklerini bildirmişlerdi. *BOA. Y.PRK. TNF*,

geçerek Bağdat'a ulaşacak demiryolu yapımını istemesine karşın Almanların öncelikle yapım maliyetleri çok yüksek olmayan hatların inşasına başlamak istemeleri yeni sorunları gündeme taşımış oluyordu. Bu nedenle Kasım 1892'den imtiyazın verildiği Şubat 1893 tarihine kadar ivme kazanan imtiyaz rekabetinde Almanların başarılı olmaları bir zaferdir.

## **II. Güzergâhın Belirlenmesi: Eskişehir-Konya Güzergâhının Seçilme Nedenleri**

Avrupa sermayedarlarını, Anadolu'da demiryolu yapmaya iten en önemli neden; hammadde ve pazar gereksinimleri olmuştu. Demiryolu güzergâhını belirlerken gereksinim duydukları hammaddeyi üreten ya da o üretim merkezinin hinterlandı olan bölgeleri güzergâh olarak seçiyorlardı.<sup>6</sup> Nitekim Almanlardan önce Anadolu ve Balkanlarda ya da imparatorluğun diğer bölgelerinde demiryolu yapan İngiliz, Fransız müteşebbislerin hat yolu güzergâhlarını incelediğimizde birbiriyle bağlantısı olmayan mevzi demiryolu hatlarıyla karşılaşmaktayız. Bu nedenden dolayı da, hat yollarının belirlenmesinde asıl belirleyici olanın, demiryolunu yapacak ülkenin demiryolu hat yolundan beklentisi olduğunu söyleyebiliriz. Ancak, her ne kadar Rusya da Çar II. Nikola'nın St. Petersburg – Moskova demiryolu güzergâhını bastonuyla çizmesinde olduğu gibi etkili ve baskın bir tavırla karşılaşmıyorsak ta Osmanlı devletinin de tam anlamıyla edilgen bir tavır izlediğini söylemek doğru olmayacaktır.<sup>7</sup> Çünkü Çar Nikola demiryolu yapımından iki Rus başkenti arasında en çabuk ulaşımın sağlanmasını düşünürken II. Abdulhamit'in asıl beklentisi; İmparatorluğun başkentten uzak bölgelerindeki sözde egemenliğini, fiili egemenliğe dönüştürmektir. Özellikle isyanların ve eşkıyalığın asker sevkıyla önleneceği, tarım ürünlerinin pazara sevk edilip zenginliğin artacağı fikrindeydi.<sup>8</sup> Bu nedenle, daha 1872 yılında Alman mühendis W. Persel'i Asya Osmanlı Demiryolları Genel Müdürlüğüne getirerek hedefleri doğrultusunda bir

---

3/44. Yine bu konuda hükümete 11 Ca 1310/1 Aralık 1892 tarihinde Şakir Paşa tarafından sunulan öneride; Eskişehir-Konya demiryolu hattının belirtilen şartlarda Kaullaya verilmesinin doğru olmadığını teminatsız olarak yapmayı garanti edenlere ihale edilmesinin daha doğru olacağı ve hatta Bağdat hattının da devlet adına inşa edilmesi gerektiği yönünde mütalaada bulunmuştur. *BOA. YEE* 140/13; Nitekim sadrazamda Kaullanın projesinin km garantisini çok bularak karşı çıkmaktaydı. Fakat padişahın, Belçika'yı Fransa'nın maşası olarak, İngiltere ile Fransa'yı da imparatorluğu parçalayacak yatırımcılar olarak değerlendirmesi yanında Almanya'yı demiryolu tekniğinde üstün olarak değerlendirmesi imtiyazın Kaullaya verilmesinde belirleyici olmuştur. Bkz; İ. Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfusu*, İstanbul,1983, s. 96.

<sup>6</sup> V. Okyay, "Batı Anadolu Bölgesinde Ulaşım Sistemindeki Değişikliğin Merkezler Kademelenmesi Üzerindeki Değişikliğin Etkileri"*ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1981, s. 660.

<sup>7</sup> İ.Ortaylı II.Nikola ile imtiyaz avcılarının eline bakan II.Abdülhamit arasındaki trajik farkın Bağdat demiryolu hikâyesinde daha net görüldüğünü bildirmektedir. Bkz. Ortaylı, s. 116.

<sup>8</sup> Ortaylı, s. 93.

demiryolu projesi hazırlamakla görevlendirmişti. Nitekim padişahın istekleri doğrultusunda Pereselin hazırlamış olduğu bu projede ana hat yolu; Haydarpaşa'dan başlayıp Ankara Sivas, Musul, Bağdat üzerinden Basra'ya ulaşmaktaydı.<sup>9</sup> Öyle ki, Eskişehir-Konya imtiyaz sözleşmesiyle birlikte yapım ve işletme imtiyazının verildiği Ankara-Kayseri demiryolunun da hemen hemen aynı güzergâhı yani Sivas, Diyarbakır yoluyla Bağdat'a bağlanması istenmişti. Aynı projede Eskişehir-Konya güzergâhı ise, Kütahya, Afyonkarahisar üzerinden Konya'ya buradan da Adana'ya ulaşması planlanan 370 km'lik bir tali yol şeklinde düşünülmüştü.<sup>10</sup> Kısacası, Kaulla'nın önderliğinde Alman şirketine imtiyazı verilen bu hat yolu, büyük ölçüde Persel'in projesi kapsamında önerdiği güzergâhı izlemiştir. Ayrıca mevcut coğrafi koşulları ve Anadolu'dan Mezopotamya'ya uzanan kara yolu güzergâhlarını düşündüğümüzde de bu hat yolunun büyük ölçüde İstanbul'u başlangıç kabul eden sağ kol güzergâhını izlediğini de söyleyebiliriz.<sup>11</sup>

Bu nedenlerden dolayı da bu hat yolunun seçilmesinde coğrafi koşullarla birlikte padişahın isteklerinin de etkili bir şekilde belirleyici konumda olduğunu düşünebiliriz. Ancak bu demek değildir ki, Almanların bu hat yolundan beklentisi ikici planda kaldı. Üstelik ilk bakışta bölgenin harap, bakımsız ve fakir oluşu Almanların beklentisi için dezavantaj olarak ta değerlendirilebilirdi. Fakat bölgenin hububat ekimine elverişli olması, nüfus yoğunluğunun azlığı ve de İngiliz demiryollarının hinterlandı niteliğindeki bölgeye uzanacağını düşündüğümüzde, Almanların rizikosu büyük görünen bu yatırıma neden girdiklerini ve bu hat yolunda neden ısrar ettiklerini anlayabiliriz. Üstelik Almanların 1885 ve 1888' de Osmanlı devletine coğrafyacılar göndererek Anadolu'nun zirai ve doğal kaynak yönünden durumunu araştırmaları ve buraların Alman çıkarlarına çok müsait yerler olduğu sonucuna varmaları demiryolu yapım işinde hiçte hazırlıksız olmadıklarını hatta bilinçli bir şekilde bu işe hazırladıklarını göstermektedir.<sup>12</sup> Yine, ilk etapta padişah II. Abdülhamit'e Ankara-Kayseri hattının yapımını erteletmeleri de çok önemli bir

<sup>9</sup> Persel'in Projesi için bkz: Novıçev, *Osmanlı İmparatorluğunun Yarı Sömürgeleşmesi*, çev. N. Çayır, Ankara, 1979, s. 22.

<sup>10</sup> Nafi'a Nazırı Hasan Fehmi Paşanın hazırladığı demiryolu projesinde de İzmit'ten başlayan hat Eskişehir Konya Halep üzerinden geçerek Bağdat'ta son buluyordu. Bkz: Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layıha" *TTK Belgeler Dergisi*, 7(1992), S.9-12, s.177 vd.

<sup>11</sup> İstanbul'dan başlayan Anadolu yollarının güzergâhı için Bkz; Y.Hallacoğlu, *16 yy.da Osmanlı Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*, Ankara 1991, s. 147.

<sup>12</sup> Benzer bir görüşü öne sürenlerden bir diğeri kişide Rus araştırmacı Novıçev'dir. Ona göre Almanlar rizikosu çok büyük olan bu yatırıma gizliden gizliye hazırlanmışlardır. Çünkü sömürge politikası doğrultusunda Alman subaylarını Osmanlı ordusuna göndermesi, Kruger, Kipler gibi bilim adamlarının eserlerinde Osmanlı yaşam biçiminde bahsetmesi, Osmanlı topraklarını inceleyen derneklerin kurulması ve 1881 de demiryolu mühendislerinin ve fabrikatörlerinin Anadolu'ya bir gezi düzenlemesini örnek olarak veriyor. Bkz: Novıçev, , s. 23-25

başarı idi. Çünkü Almanların hedefi öncelikle yapım maliyetleri çok yüksek olmayan hatların inşasına başlanması yönündeydi. Üstelik bu, demiryolu yapımındaki prestijlerinin devamı için de gerekliydi. Özellikle yapılacak hatlar piyasaya sürülecek olan tahvillerin faiz ve amortisman bedellerini birkaç yıl içinde demiryolunun net geliriyle karşılayabilmeliydi. Aksi takdirde bu durum “fantastik” bir niteliğe bürünebilirdi. Nitekim bu endişeyi Almanlar sürekli taşımışlardır.<sup>13</sup> Ayrıca demiryolu yatırımının her şeyden önce ticari bir yatırım olması sermaye yatıran kurumlar için önceliğin, her zaman için yatırılan parayı karşılamak ve sonrasında da kar elde etmek olduğu hiçbir zaman gözden uzak tutulmamıştır. Zaten bu açıdan bakıldığında Anadolu demiryolu projesinin de hem Deutche Bank’ın kontrol ettiği sermaye grubunun hem de Alman devletinin Anadolu ve Mezopotamya’da güttüğü devlet politikası ile örtüşüğünü rahatlıkla söyleyebiliriz.<sup>14</sup>

Bunun dışında, Anadolu’ da ya da Osmanlı devletinin Asya’da ki toprakları üzerinde yapılan diğer demiryolu yatırımları ile Alman demiryolu yatırımları arasında önemli bir farkın oluştuğunu da görmekteyiz. Çünkü gerek İngiliz gerekse Fransız demiryolları daha çok var olan pazarlara uzanmış olmasına rağmen Alman demiryolları potansiyel pazarları harekete geçirmek üzere inşa edilmiştir. Özellikle Almanların bu hat yolundan en önemli beklentileri Eskişehir, Konya, Ankara bölgelerinde ve hinterlandlarında üretilen hububatı İstanbul’a ve buradan da Avrupa’ya taşınmasını kolaylaştırmaktı. Zaten, bu beklenti nedeniyledir ki, Anadolu demiryollarını “hububat hattı” olarak yorumlamakta pek yanlış olmayacaktır. Üstelik bu durum Osmanlı devletinin yönetsel-stratejik hedeflerinin de arka planda kalmasına da yol açmamıştır.<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Anadolu Demiryolu Şirketinin Genel Müdürü Kühlmann’ın dış işleri bakanlığı görevlilerinden Raschdau’ya yazdığı mektupta ; “Eskişehir -Konya demiryolunun ucuza mal edilebileceği ve yoğun bir trafiği kendine çekebileceği” bildirilmekteydi. Bkz: Özyüksel, s. 77–78.

<sup>14</sup> Deutche Bank 1870 de 21 Alman Bankası ve ticari işletmesi tarafından kurulmuştur. Sermayesi 1881 de 60 milyon Marka 1888 de 75 milyon Marka 1897 d de 150 milyon Marka çıkmıştır. Bankanın başlangıçtaki amacı Alman dış ticaretini Avrupa ve deniz aşırı pazarlarda İngiliz bankalarına olan bağımlılıktan kurtarmaktı. 1890’dan itibaren ise Alman burjuvazisinin ve dünya çapındaki kapitalist iktisadi ilişkilerinde ve Alman emperyalizminin yayılmasında öncü rolü oynadı. Bkz; Rathman, *Berlin-Bağdat Emperyalizminin Türkiye’ye Girişi*, Çev: Ragıp Zorlu, İstanbul, 1982, s. 38; Rosa Lüksemburg’da görünürde Türk şirketi olan Anadolu demiryolu şirketinin Deutche Bank tarafından idare edildiğini yazmaktadır. Bkz: “Emperyalizmin Mısır ve Osmanlı İmparatorluğuna Girişi” *Berlin-Bağdat Emperyalizminin Türkiye’ye Girişi*, İstanbul, 1982, s. 189.

<sup>15</sup> Kaynak, s.77; Örneğin devletin ilk kez 1897 Osmanlı-Yunan ve daha sonra da Balkan ve I.Dünya Savaşlarında demiryolu kanalıyla asker sevkiyatını gerçekleştirmesi beklentilerin gerçekleştiğini göstermektedir. İnceleme konumuz olan bu hat yolunun ve bu yol üzerindeki istasyonların askeri amaçlarla kullanılması ve taşıdığı stratejik önem kurtuluş savaşı esnasında daha iyi anlaşılmiş ve kullanılmıştır. Bkz: Z.Gürel, *Kurtuluş*

### III. Eskişehir- Konya Demiryolu İmtiyaz Sözleşmesi

28 Receb 1310/ 15 Şubat 1893 tarihinde Nafi'a Nazırı ile Anadolu Demiryolu Şirketi adına hareket eden A.Kaulla tarafından imzalan imtiyaz sözleşmesi Eskişehir-Konya ve Ankara-Kayseri hat yolu güzergâhının yapım ve işletme yetkisini kapsamaktaydı. Genel olarak ta daha önce yine Deutsche Bank önderliğindeki konsersuyuma verilen İzmit-Eskişehir-Ankara demiryolu imtiyaz koşullarıyla da hemen hemen aynı şartları içermekteydi. 16 Örneğin, İmtiyaz süresi 99 yıl olarak tespit edilmişti ve şirket yapım ve işletme için hem Osmanlı ülkesinden hem de dışarıdan getirilecek her türlü malzeme, lokomotif, vagon, kömür, kereste vb. araç-gereçler her türlü gümrük vergisinden muaf tutulmuştu.<sup>17</sup> Aynı şekilde, demiryolları ile müstemilatı imtiyaz süresince arazi ve sermayesiyle birlikte varidatı üzerinden de vergi dağıtımı yapılmayacaktı. Hatta imtiyaz sahibi tarafından tedavüle çıkarılacak olan hisse senetleri ile adi tahvilattan dahi hiçbir vergi alınmayacaktı.<sup>18</sup>

Bunun dışında şirkete, hat yolunun her iki yanında 20'şer km.lik saha içinde maden arama, taş ve kum ocaklarını işletme, hat yolu üzerindeki miri araziyi kullanma ve özel araziyi de istimlak kanunu dâhilinde satın alma yetkisi tanınmıştı.<sup>19</sup> Yine, şirket demiryolunun inşası ve tamiri için gerekli olan keresteleri orman nizamnamesine uygun olarak hat yolunun civarındaki ormanlardan kesebilecekti.<sup>20</sup> Buna karşılık tespit edilen süre içinde hat yolunun keşif işlemlerini tamamlayıp haritalarını nezarete teslim etmek zorundaydı.<sup>21</sup> Üstelik şirket imtiyazın verildiği tarihten itibaren yaklaşık bir yıl içinde

---

*Savaşında Demiryolculuk*, Ankara, TTK, 1989 ve M.Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları*, Ankara, Kültür Bak. Yay. 2001.

<sup>16</sup> Ferman, mukavelename ve şartnameden oluşan İmtiyaz sözleşmesi için bkz: BOA. İ. Nafi'a 1310/10 ve İmtiyaz ve Mukavelat Mecmuası, c.IV, s. 1622-1635; İzmit-Eskişehir-Ankara demiryolunun İmtiyaz sözleşmesi için bkz: BOA. Mukavelat Defteri, C. III, s. 229-268

<sup>17</sup> İmtiyaz Mukavelenamesi madde 2-7.

<sup>18</sup> Nafi'a Nezaretinden 15 Şubat 1893 tarihinde Kaula'ya gönderilen tezkere ile İmtiyaz Mukavelenamesi madde 8 bu şartlar kapsamında yeniden düzenlenmiştir

<sup>19</sup> Hat yolunun 5'er km'lik iki yanındaki miri arazi üzerindeki taş ve kum ocakları için geçerliydi ve şirket bu yetkiyi inşaat süresince kullanabilirdi. Eğer sahibi imtiyaz buralar işletmeye devam etmek isterse geçerli olan kanun ve nizamlara göre hareket edecek ve "iktiza eden" vergisini ödeyecekti. İmtiyaz Mukavelenamesi madde 6.Hat yolunun 20 er km.lik iki yanında madenleri "taharri ve keşif yetkisi bir güne imtiyaz ve istihsal tasmin etmemek" şartıyla verilmişti. İmtiyaz Mukavelenamesi madde 19

<sup>20</sup> İmtiyaz Mukavelenamesi madde 9.

<sup>21</sup> Hat yolunun keşif ve haritaları 200'er km uzunluğunda hazırlanacaktı. İlk 200 km'lik sahanın haritası 8 ay zarfında hazırlanıp Nezarete teslim edilecekti. Geriye kalan hat yolunun haritaları da yine 200'er km olarak ama takip eden 4 er aylık süreler içinde tamamlanmak zorundaydı. Nezaret ise teslim olunan haritaları 3 ay içinde inceleyip onaylamakla yükümlüydü. İmtiyaz Mukavelenamesi madde 3.

demiryolu inşaatına başlamak zorundaydı.<sup>22</sup> Aksi takdirde kendisine uyarıda bulunulup ek süre verilecek fakat bu süre içinde de inşaata başlamaz ise, imtiyaz sözleşmesi fesh olunmuş sayılacak ve şirketin hiçbir şekilde itiraz hakkı bulunmayacaktı. Aynı şekilde, Osmanlı devleti de kefalet akçesini geri ödemeyecekti. Ayrıca, Nezaret yetkililerinin gerek yapım süresince gerekse inşaatın bitiminden sonra yapılacak devir işlemleri ya da demiryolunun işletmesi esnasında her zaman denetim ve teftiş yetkisi olacaktı.<sup>23</sup>

Demiryolunun bir kısmı ya da tümü üzerinden sürdürülecek taşımacılık işlemlerine ara vermek zorunluluğu oluşması durumunda ise; hükümet, zarar ziyamı şirkete ait olmak üzere yolun muvakkaten işletilmesini temin etmek için şartnamenin 16. maddesine uygun hareket edecekti. Yani, devlet şirkete ihtarda bulunacak ve eğer şirkette ihtar tarihinden itibaren verilen 1 aylık süre içinde gerekli düzenlemeleri yapamaz ise; devlet, bizzat kendisi gerekli onarımı yapabilecekti. Yaptığı harcamaları da hattın hâsılatından tahsil edebilecek ya da bu miktar yeterli olmaz ise, şirketten isteme yetkisine sahip olacaktı. Bundan dolayıdır ki, şirket işletme süresince hat yolunun ve müştemilatının her an kullanılabilir durumda bulundurulması için masraf kendisine ait olmak üzere gerekli tamirata yapmak zorundaydı.<sup>24</sup> Aksi takdirde devletin gerekli düzenlemeleri yaptırmak için yaptırım uygulama yetkisi oluşmuş olacaktı.

İmtiyaz sözleşmesi dâhilinde şirketin yapmayı taahhüt ettiği ve devletin üzerinde önemli durduğu konulardan bir diğeri de; askeri sevkıyatların ve posta çantalarının nakli konusuydu.<sup>25</sup> Öyle ki, hem mukavele ve hem de şartnamede bu konuyla ilgili yapılacak düzenlemelere ayrıntılı bir şekilde yer verilmişti. Örneğin Mukavelenin 14. Maddesine göre Şirket gerek savaş esnasında gerekse barış döneminde tek tek ya da toplu olarak hem kara hem de deniz gücüne bağlı askerleri, harp malzemelerini, mahkûmları ve sair memurların posta çantalarını sevk ve naklederken şartnamenin 26. Maddesine göre hareket edecekti.<sup>26</sup> Ayrıca,

---

<sup>22</sup> Şirket demiryolu yapımını 8 sene içinde bitirmeyi de taahhüt etmiştir Fakat “esbab-ı mecburenden” dolayı oluşacak gecikmeler süre ilave olunması da kabul edilmiştir. İmtiyaz Mukavenamesi madde 4.

<sup>23</sup> İmtiyaz Mukavenamesi madde 5.

<sup>24</sup> İmtiyaz Mukavenamesi madde 11 ve 12.

<sup>25</sup> İmtiyaz Mukavenamesi madde 14 ve 15; Ayrıca, Muhteşem Kaynak'ın Taeschner'den yaptığı atıfa göre; “Türk hükümetinin resmi güzergâh listeleri tutmak gereği de iki nedenden doğmuştu; biri asker diğeri de posta yollamaktı” şeklindeki ifade demiryolu hatlarının yapımında devletin öncelikli beklentilerini ortaya koymaktadır. Bkz, Kaynak, s. 68.

<sup>26</sup> Şartnamenin 26. Maddesine göre şirket kara ve deniz askerleri dışında jandarma, zaptiye, polis teşkilatlarına dâhil olan kişiler haricinde bu teşkilatların malzeme, araç-gereç ve hayvanlarını da nakletmek durumundaydı. Ancak devlet bu konudaki isteğini yazılı olarak şirketten talep edecekti. Şirkette naklolunacak malzemeye zarar vermemek üzere gerekli ayarlamaları yapmak zorundaydı. Aynı şekilde hükümet demiryolunun tüm vesait ve araçlarını “yed-i idaresine” almak ve demiryolu idaresinin memurlarını

mektup ve çantalar için Posta Nezaretine hiçbir vergi ödemeyeceği gibi aynı zamanda da bu iş için kendi vesait ve nakliyesini kullanabilecekti<sup>27</sup>.

15 Şubat 1893 tarihli bu imtiyaz sözleşmesi kapsamında Anadolu demiryolu şirketine verilen bu yetki ve sorumlulukların görüşmeleri esnasında yukarıdaki maddelerde de görüldüğü üzere pek çok konuda kolaylıkla uzlaşmaya varılmıştı. Ancak hükümet yetkilileri ile şirket temsilcisi arasında devam eden görüşmelerde “km garantisinin” belirlenmesi sürecinde anlaşmazlık yaşanmıştır.<sup>28</sup> Bu aşamada Kaulla ile nezaret arasında 10 Recep 1310/27 Ocak 1893, 18 Recep 1310/ 5 Şubat 1893 ve 25 Recep 1310/ 12 Şubat 1893 tarihlerinde mektup teatisi yaşanmıştır. Sonuçta da mukavelenin 30 maddesine göre km garantisinin daha sonra kesinleştirilmesi kabul edilmiştir. Nihayet Meclis-i Vükela’da alınan karar üzerine Kaula’nın Ankara- Kayseri hattı için teminat akçesi olarak her km için istediği 18 bin Frank gayri safi hâsılâtın Kaula tarafından yaptırılan keşif, harita ve profillerinin incelenmesinden sonra belirlenmesine karar verilmiştir. Üstelik, aynı yöntemin Eskişehir-Konya hat yolu içinde geçerli olması konusunda prensip kararı alınmış olsa da şirketin henüz bu hat yolu için harita ve profil hazırlaması konusunda çalışması yok ise, daha önce aynı güzergah için demiryolları genel müdürü Persel’in hazırladığı haritaların kullanılması ve bunun üzerinden her kilometre için gayri safi hasılâtın tespit edilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>29</sup> Ayrıca, Kaulla’nın başlangıçta teklif ettiği km başına 14 bin Franklık gayri safi milli hâsıla miktarı, Nezaretin isteği üzerine Fen Komisyonunun yaptığı değerlendirme ve incelemede çok yüksek bir oran olarak kabul edilmiştir. Öyle ki, komisyonun Meclis-i Nafia’ya sunduğu raporda;

---

istihdam etmek selahiyetinde sahipti ve savaş esnasında yapılacak askeri sevkiyat için uygulanacak ücret tarifesi muayyen ücretin selasi verilecekti. Hatta hükümet yolcu katarlarından ayrı vagon tahsisini istediği zamanlarda da aynı ücret ödenecekti. Fakat “memalik-i ceñbiye” yapılacak sevkiyat ücretleri seraskerlik ile şirket arasında yapılacak anlaşma dâhilinde kararlaştırılacaktı.

<sup>27</sup> İmtiyaz Mukavelenamesi madde 28; Kurşunla kaplanmış olan posta çantalarını getirip götüreceği posta memurları ile teftiş, gümrük ve telgraf memurları da demiryolu katarları ile gidip gelmelerine de izin verilmişti İmtiyaz Şartnamesinde Madde 29.

<sup>28</sup> “Km garantisini ya da km güvencesi” bilinen uygulama aslında her kilometre başına asgari gayri safi hâsılâtı demiryolu şirketine devlet tarafından garanti etmek anlamına gelmekteydi. Bu teoriyi ortaya atanda Osmanlı Bankası olmuştu. Öyle ki, Osmanlı ülkesinde yapılan her demiryolu için hattın yapımındaki zorluklara göre ayrı ayrı km garantileri belirlenmiştir. Kural gereği de hattın hâsılâtı ile garanti edilen miktar arasındaki fark hattın geçeceği sancakların aşar gelirinden sağlanmaktaydı. Velay, *Türkiye Maliye Tarihi*, Ankara, 1978, s. 363–366.

<sup>29</sup> BOA. MV 72/63; Ankara-Kayseri demiryolunun haritalarını hazırlamakla görevlendirilen mühendislerin hastalanması şirket tarafından yürütülen keşfiyat işlemlerinin tamamlanmasını engellemiştir. Bu nedenle Bu hat yolunun güzergâhının daha önce Mösyö Persel tarafından yaptırılan keşif çalışmaları ve de Nezaret mühendislerinden Binbaşı Fevzi Beyin gösterdiği uzunluk hesapları üzerinden yapılmasına karar verilmiştir BOA. YARES 62 / 53.



işletme masrafı 5 bin Frank olmak üzere 12848 Frank değerinde gayri safi hâsıla miktarı yeterli olarak bildirilmiştir. Konuyla ilgili olarak Nezarete yapılan görüşmelerde 1000 Franklık işletme masrafı daha ilave olduğunda tespit edilen miktarın Kaula'nın teklifine yaklaştığı ve de Kaulla'nın da bu meblağdan 250 Frank'lık bir indirim yapmayı beyan etmesi ve bundan daha fazla bir miktar indirimi de yapamayacağını bildirmesi üzerine 13750 Frank gayri safi hâsıla olumlu görülmüştür.<sup>30</sup>

Ancak, Ticaret ve Nafi'a Nazırı Mahmut Celaleddin Paşa ve Dr.Kurt Zander tarafından 26 Şaban 1310/ 15 Mart 1893 tarihinde yapılan son bir görüşmeden sonra şirket, Osmanlı maliyesinin içinde bulunduğu sıkıntıyı da göz önüne alarak km garantisinin 5000 Frankı aşan kısmından vazgeçmeyi kabul etmiştir.<sup>31</sup> Buna karşın, daha sonraki yıllarda da garanti şirket adına hafifletilmiştir. Bu paranın da Konya aşar gelirlerinin daha öncesinde Ruslara savaş tazminatı olarak karşılık gösterilmiş olması nedeniyle Trabzon ve Gümüşhane sancaklarının aşar geliri ile karşılanması kabul edilmiştir.<sup>32</sup>

Bununla birlikte devlete, bu hat yolunu 30 yıl sonrasında satın alma hakkı da tanınmıştır.<sup>33</sup>

#### IV. Güzergâh Üzerinde Yaşanan Sorunlar

##### 1-Hat Yolu ve Nefs-i Kütahya Konusu

Mukavelenin birinci maddesine göre, demiryolunun güzergâhı; Eskişehir'den başlayıp, Kütahya ve Afyonkarahisar hat yolunu izleyerek, Konya'ya ulaşması şeklinde kabul edilmişti. Zaten, Osmanlı demiryolları genel

<sup>30</sup> BOA. YARES 62/53. Ankara-Kayseri hat yolu için ise, Şirketin öne sürdüğü 18 Bin franklık hâsılanın hat yolunun iniş ve yokuş meyillerinin yüksek olması ve nüfus oranının seyrek olması gibi nedenlerle amele bulma işini güçleştireceğini dolayısıyla da nakliyatın pahalı olması ve işletme masrafını artırma olasılığı gerekçe gösterilerek Kaulla tarafından sadece 350 Franklık bir indirim teklifi yapılır ve bundan fazla bir indirimde yapılamayacağı beyan edilir. BOA. YARES 62 / 53.

<sup>31</sup> Söz konusu edilen bu görüşmeye göre mukavelenin 30. Maddesi düzenlenmiştir. Şöyle ki; "ihsan buyrulan 604 adet liray-ı osmani hâsılatı gayri safi km başına senevî tayin olunan teminat-ı mezkure miktarından her ne kadar dun bulunursa bulunsun 7 bin Franktan aşağı hesap edilmemesi mukarrer olduğundan hükümeti seniye hiçbir halde km başına senevî altın olarak 296 lira 31 kuruştan fazla ödemeye mecbur bulunmayacaktır." Ve temin olunan bu miktar Trabzon ve Gümüşhane sancaklarının her türlü "iradat-i öşrüyesi hiç olmaz ise 100 bin lira Osmaniyeden dun bulunmayacağı" şeklinde hükümet tarafından taahhüt edilir. İmtiyazat Mecmuası, s. 56

<sup>32</sup> Gavriel, *Anadolu-Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirketi Osmaniyesinin İcyüzü*, İstanbul, 1327, s. 15–16; Ankara-Kayseri hattının km garantisi ise daha sonraki gelişmelere bırakılmıştı. Özellikle sözleşmenin 36. maddesi Ankara-Kayseri demiryolunun inşasına gerekli etütler yapıp iki tarafın onayladığı bir km garantisi saptandıktan sonra başlanacağını ifade etmekteydi Bkz; Özyüksel, s. 87

<sup>33</sup> İmtiyaz Mukavelenamesi madde 16.

müdürü olan Persel'in hazırladığı demiryolu haritasında da bu hat yolu aynı güzergâhı izlemekteydi. Üstelik Mukavelenamenin 3 maddesi uyarınca "İmtiyaz sahibi ferman-ı âlinin ita ve mukavelename ile şartnamenin teati tarihinden itibaren" yani 30 ile 34. maddelerine göre km teminatı konusunda kesin karara varıldıktan sonra, öncelikle 200 km'lik bir mahallin şartnamede beyan olunduğu şekliyle keşif çalışmalarını tamamlamak ve haritalarını 8 ay içinde Nezarete teslim etmek zorundaydı. Hat yolunun kalan kısımları da yine bu 8 ayı takip eden 4 ay içinde 200 km'lik bölümler halinde harita ve layihalarının hazırlanıp, Nafi'a Nezaretine teslim edilmesi durumunda tamamlanacaktı. Nezaret ise; bu haritaları teslim edilmiş tarihten itibaren gerekli incelemeleri yaptırıp, hükümetin onayına sunmak zorundaydı. Fakat şirketin haritaları nezarete sunumuyla, nezaretin onay vermesi esnasında geçecek zamanın en fazla 3 ay olması istenmişti ki, bu karar demiryolu şirketinin demiryolu yapımına bir an önce başlamak istek ve azminde olduğunu göstermektedir. Öyle ki, eğer söz konusu edilen bu 3 aylık süre bitip de hükümette henüz kararını bildirmeyecek olur ise; harita ve layihalar tasdik edilmiş kabul edilecekti ve demiryolu inşaatına başlanacaktı. Ancak hükümet haritaların değiştirilmesini isterse 1 aylık ek süre vermek durumundaydı. Aynı şekilde ilave olunan bu ek süre inşaat için tespit edilen zamana ilave olacaktı. Fakat şirkette, tüm hat yolunun inşasını 4 yıl içinde bitirmeye söz vermişti.<sup>34</sup>

Ancak, imtiyaz sözleşmesi dâhilinde kabul edilen bu prosedürün uygulanmasında pekte kararlaştırıldığı gibi işlemediğini görmekteyiz. Bu durumun gerekçesi ise; Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından hazırlanıp nezarete sunulan haritalarda demiryolu hat yolunun "nefs-i Kütahya" şehrinde geçirmemesiydi.

Çünkü A. Kaula Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi adına 1 Şubat 1894'te nezarete sunduğu tezkeresinde; hat yolunun 30 ile 209.850 kilometreleri arasındaki güzergâha ait haritaların 3 ay öncesinde nezarete teslim edilmiş olmasına rağmen henüz onay verilmemiş olduğuna vurgu yaparak bu durumun şirketi zor duruma soktuğunu iddia etmekteydi. Ayrıca, bu durumun devam etmesi halinde inşaatın mukavelede ilan edilen tarihte tamamlanamayacağını da belirterek Eskişehir-Kütahya hat yolunun açılışının 1895 yılının bahar aylarına sarkabileceği uyarısında bulunmuştu. Yine, Kaula'nın hükümete sunduğu tezkeresinde hat yolunun geç açılmasından dolayı hem hazinenin, hem de şirketin mali açıdan karşılaştığı soruna da dikkat çekilmekteydi. Şöyle ki; eğer hat yolu 1894 yılının hasat mevsiminden önce açılmaz ise, bölgede üretilen mahsulât taşınamayacaktı. Bu da, bu sene ki öşür gelirinin "su-i tehir" olmasına ve hat yolunun açılışını dört gözle bekleyen halkın "bais-i meys" olmasına

<sup>34</sup> A. Kaula 15 Şubat 1893 tarihinde Ticaret ve Nafi'a Nezaretine sunduğu mektupta "ahval-i gayri mülhaza zuhur etmediği takdirde menfaati acizenemize ve müddet-i inşaat esnasında işleyecek faizden dolayı meblağı kaybetmemek maksadıyla harita ve layihaların tasdik tarihinden itibaren dört sene müddet zarfında Konya hattını ikmal etmek azminde bulunduğumuzu arz ederim" Bkz; İmtiyaz Mecmuası s. 55.

neden olacağı idi. Bu nedenle Kaulla hükümetten hat yoluyla ilgili kararını bir an önce vermesini istemiştir.<sup>35</sup>

Aslında Kaulla'nın söz konusu ettiği bu durum, haritaların teslim edildiği tarihten itibaren devletin çeşitli kademelerinde incelenmekteydi. Örneğin 19 Kasım 1893'te Meclisi Mahsusa da konu görüşülmüş daha sonra 30 Ocak 1894'te de durum sadrazam tarafından hem şirketin hazırladığı demiryolu güzergâhını gösteren haritalarda "hatt-ı aslinin Kütahya'dan geçirilmeyip yaklaşık 11 km' lik şube bir hatla Kütahya şehri ile bağlantının sağlanmakta olduğu" şeklinde ibareye yer verilerek hem de mukavelede öngörülen sürenin sona ermek üzere olduğu da hatırlatılarak padişaha arz olunmuştu.<sup>36</sup>

Yine, aynı konuyla ilgili olarak Nafi'a Nezaretinin Fen Komisyonunun devam eden incelemelerinde şirketin hazırlamış olduğu haritalar ile Persel'in hazırladığı proje karşılaştırılarak iki olasılık üzerinde durulmuştu.<sup>37</sup> Bunlardan ilki; hat yolunun mümkün mertebe taşımacılıktan sağlanacak geliri artırması gerekliliği ile bölgedeki ticaret ve ziraatin gelişmesine hizmet etmesi isteği bir diğeri de, hat yolunun Kütahya'dan geçirilmemesi durumunda şehrin kar ve zararının neler olabileceğinin tespit edilmesiydi. İncelemenin sonunda gelinen nokta ise; Hattın Kütahya'dan değil de 10 km uzağından geçirilmesi durumunda Eskişehir-Konya arasındaki demiryolunun mesafesinde 17 km'lik bir kısalmaya neden olduğuydu. Yani, bunun anlamı; iki kent arasında yapılacak nakliyatın daha az masrafla yapılması ve devletin km başına ödemek zorunda olduğu km teminatında (garantis) 7 km lik bir tasarrufa gidilmesiydi. Kısacası, hat yolunun bu güzergâhı takip ederek Konya'ya ulaşması hazine ve şirket için olumsuz sonuçlar oluşturmayacaktı.

Ayrıca, şartnameye göre; iniş-yokuş meyili 25 mm olması gerekiyordu. Oysa Eskişehir-Kütahya arasındaki meyillerin 15 mm'ye tecavüz etmemesi katarların emniyet ve sürati açısından gidiş-gelişte "nakiliyat-ı umuminin" özellikle askeri sevkıyatlar da "menafi-i azamiye mucib mevaddan" görülmekteydi. Ancak, elbette ki demiryolunun bir şehir içinden geçirilmesi şehrin ekonomik, sosyal ve kültürel yapısına olumlu yönde etki edecek bir olguydu. Hatta çağdaşlaşma sürecinin kent ve kent halkının yaşamına doğrudan yansımaları anlamında değerlendirilebilirdi. Nitekim daha önce demiryolunun geçtiği şehirler hızla bu değişim sürecine dâhil olarak batı dünyası ile temas

---

<sup>35</sup> BOA. YARES, 69/14.

<sup>36</sup> BOA. YARES 69/14.

<sup>37</sup> Şirketin projesinde hattı aslinin uzunluğu 86, Persel'in projesinde 112 olarak gösterilmesi nedeniyle 26 km'lik bir farkın oluştuğu ve de şubenin uzunluğunun her ikisinde de 11 gösterildiği fakat şube ile köylere kadar inşa edilecek demiryolunun toplam uzunluğu şirket projesinde 98 Persel'in projesinde 112 olduğu ve Eskişehir ile Kütahya arasındaki mesafe şirketin projesinde 77 Persel'in projesinde 84 olması nedeniyle 7 km' lik bir farkın oluştuğu rapor edilmiştir. BOA. YARES 68/5.

kurmaya başlamışlardı.<sup>38</sup>

Peki, aksi durumda yani demiryolunun Kütahya kent merkezinden geçirilmemesi halinde kentin durumu ne olacaktı? Ya da bir başka ifade ile eğer demiryolu Kütahya merkezinden değil de şirketin harita ve projelerinde gösterildiği gibi uzak bir mesafeden geçirilmesi durumunda olumsuz bir etki yapması beklenebilir miydi?

Öyle anlaşılıyor ki, Kütahya halkının da bu konuda endişelendikleri görülmekteydi. Çünkü gerek İstanbul'a kent ileri gelenlerinin çektiği telgrafta, gerekse Kütahya mutasarrıfına verdikleri mahzar da bu konudaki üzüntülerini dile getirmişlerdi. Şöyle ki; söz konusu edilen mahzarda ve telgrafta Kütahya ileri gelenleri her ne kadar hattın keşfiyat ve inşasına başlanılmasından duyulan memnuniyeti ifade etmiş olsalar da aynı zamanda istasyonun kazaya uzak bir mahalde yapılması durumunda Kütahya'nın sahip olduğu imkânları da kaybederek körfez bir köy durumuna düşeceği yönündeki endişelerini ifade etmişlerdi. Bu yüzden aynı telgrafta Kütahya ileri gelenleri en azından istasyonun kazanın "medar-ı iftihar"ı olarak nitelendirdikleri askeri kışla ile Ali Ağa çeşmesi arasındaki mevkiye yapılması isteğinde bulunmuşlardı.<sup>39</sup> Benzer bir talep Kütahya idare meclisi tarafından Hüdavendiğar vilayetine oradan da mazbata ile Ticaret ve Nafi'a Nezaretine de iletilmişti. Söz konusu olan bu mazbatada, Kütahya'da ki 4 tabur olan askeri birliklerin sevkinin ne kadar önemli olduğuna dikkat çekilerek merkez liva niteliğinde bulunan Kütahya da tüccarın her vakit şimendifere ihtiyacı bulunduğu bildirilmekteydi.<sup>40</sup>

Bu konu, 19 Mart 1894 tarihinde Meclis-i Mahsusa' da yapılan görüşmelerde de gündeme getirilmişti. 41 Ancak, söz konusu görüşmelerde, demiryolunun Kütahya'ya olabilecek etkisinin sadece kısa vadede demiryolu yolcularından sağlanacak maddi katkı olarak değerlendirildiği anlaşılmaktadır. Yani, uzun vadede kent insanının ekonomik yaşantısı ile birlikte sosyal ve kültürel yaşamında başlayabilecek değişim sürecinin bu görüşmelerde pekte

<sup>38</sup> A.Akyıldız "Demiryolları ve Değişme" *Yeni Toplum*, S.1, Mayıs-Haziran 1992, s. 114-121; Örneğin Haziran 1892 demiryolunun Eskişehir'den geçirilerek Ankara ulaşması küçük bir kasaba görünümündeki kentte nüfusun artmasına, ticaretin ve tarımın gelişmesine yeni iş olanaklarının ortaya çıkmasına neden olmaya başlamıştı. Bkz: A.Efe, "Eskişehir'de İlk Tren Sesi" *ETO*, S.19, Mayıs 2002, s. 14-21.

<sup>39</sup> Kütahya ileri gelenlerinden Talip, Rasih, Halil, Mahmut, diğer Halil, Hüseyin, Hırsto, Simyon, Ohannes, Artin, diğer Ohannes, Yakos(?) adlı kişilerin Dersaadete gönderdikleri telgraf ve mutasarrıfa sundukları 3 Mayıs 1309 tarihli mahzar için bkz: *BOA. YARES* 68/5.Yine aynı konuda bir başka belge için bkz; *BOA. YMTV*. 81/177.

<sup>40</sup> *BOA. YARES* 68/5

<sup>41</sup> Hükümet Şirketin bu teklifini Meclisi Mahsusa'da müzakere etmeden önce 27 Şubat 1894 tarihinde, Meclis-i Nafia Müsteşarı, Muhasabecisi, Demiryolları Müdürü, Başkâtibi, Hukuk müşaviri, Fen müşaviri, Tarık ve Meabir Müdürü, Mektupçusu, Erkan-ı harbiyeden birer miralay ve binbaşından ve sivil bir üyeden oluşan Meclis-i Nafia'da gerekli incelemeleri yaptırmıştır. Bkz; *BOA. YARES* 69/ 31.

dikkate alınmadığı, önceliğin askeri ve ekonomik gereksinimler nedeniyle bir an önce demiryolunun yapılmasına karar verildiği anlaşılmaktadır.<sup>42</sup> Çünkü görüşmelerde “hatt-ı aslinin şehir-i mezburdan” geçirilmesi Kütahya'nın yararına olacağı kabul edilmekle birlikte Konya'dan İstanbul'a, İstanbul'dan da Konya'ya gidecek yolcuların Kütahya'da konaklama imkânının olmadığı düşünülünce, Kütahya şehrinin demiryolundan elde edeceği en önemli gelirin sadece yolcuların yiyecek ve içecek parasıyla sınırlı olacağına karar verilmiştir. Çünkü demiryolu şirketi için öncelikli olan, bu hat yolu üzerindeki ya da hinterlandında yetiştirilen ürünleri en kısa sürede başkente oradan da Avrupa'ya taşınmasıydı. Oysa trenler geceleri Eskişehir'de konaklamaktaydı ayrıca Kütahya da kalması mümkün değildi. Zaten, şirket tarafından tercihte edilmemekteydi. Bu nedenden dolayı da hükümet, mukaveleye aykırı olsa da “güzergâhın kısmen tadil olunması” şeklinde şirketin önerdiği bu teklifi, “terakki-i ziraat ve ticarete faide-i zaid hâsıl” olacağı gibi nedenlerle kısa vadede doğuracağı sonuçları düşünerek kendi çıkarı içinde uygun bulmuştur. Ancak, yine de, Kütahya ile asıl hat yolu arasında yapılması planlanan şube hattının da aynı genişlikte ve şartnamede gösterildiği koşullarda yapılmasını şirketten istemiştir.<sup>43</sup>

## 2- Demiryolunun Konya'ya Ulaşması

Uzunluğu 445 km. 443 m. 25 cm. ve başlangıç noktası, Eskişehir olan bu hattın yapımında Almanlar geçekten çok başarılı olmuşlardı. Hatta inşaat başlamadan önce gerek demiryolunun Kütahya kent merkezinden geçirilmemesi nedeniyle ortaya çıkan, gerekse Vitali ve Holzman arasında yapım şirketi nedeniyle başlayan anlaşmazlık olumlu bir şekilde sonuçlandırılmıştı. <sup>44</sup> Öyle ki, artık yapım şirketinde çimento demir-çelik gibi asıl işi 5'er Fransız ve İtalyan, 1'er İsveç, Rus, İngiliz ve Türk uyruklu 19 kişiden oluşan mütehitler ( sub-contractors) tarafından üstlenilmişti. Ancak, teknik denetim elemanların tümü Almandı. Ayrıca hat yolunda çalışan işçiler arasında İtalyan, Karadağlı ve

<sup>42</sup> Uzun vade de Kütahya kentinin ve Kütahya halkının demiryolunun kent merkezinden geçirilmemesinden hem ekonomik ve sosyal açıdan hem de kültürel açıdan olumsuz etkilendiğini söyleyebiliriz. Öyle ki Hüdavendiğâr eyaletinde Eskişehir'in artık Kütahya'nın önüne geçmeye başladığı gözlenebilir Nitekim Eskişehir önceleri Kütahya ya bağımlı küçük ve bakımsız bir köy görünümünde iken kısa sürede ticaret ve tarımın geliştiği, yavaş yavaş işçi nüfusunun oluşmaya başladığı sürekli göç alan bir cazibe merkezi haline dönmeye başlamıştır. Bkz: Efe, ilk tren sesi, s. 14–19.

<sup>43</sup> BOA. YARES 69/ 31.

<sup>44</sup> Yapım şirketi sorununu Özyüksel, Külhman'ın Siemens'e artık Vitali ile çalışamayacağını bildirmesi üzerine çıktığını bildiriyor. Bunun nedeninin de demiryolu yapımında uzman ve Osmanlı devletinde de önceden başarılı işler başaran Fransız mühendis Vitali'ye Almanların artık gereksinim duymamasından kaynaklandığını ve uzun tartışmalardan sonra Mart 1894 'te Eskişehir-Konya demiryolu İnşaat Şirketi kurulduğunu ve yeni şirkette Alman Holzmann teknik yönetici olarak görevinin başında bulunurken Vitali'ye bu yeni yapılanmada yer verilmediğini yazmaktadır. Bkz: Özyüksel, s. 88.

Dalmaçyalılar ağırlıklı olmak üzere oldukça önemli miktarda yabancı işçi vardı.<sup>45</sup>

Yapım çalışmaları ise; her ne kadar Eylül 1893'te önce Eskişehir'de başlayıp sonra hat yoluna yayılan kolera salgını nedeniyle kısa bir süre ara verilmiş olsa da ilerleyen süreç içinde çok hızlı ve kesintisiz bir şekilde sürdürülmüştür.<sup>46</sup> Nitekim Eskişehir'den Kütahya'ya ( Alayunt) kadar olan 77 km'lik hat yolunun resmi kabul işlemleri ve işletmeye açılması Demiryolları Müdürü Hayri Bey'in başkanlığında oluşturulan komisyonun bölgeye ulaşması ve son kontrolleri yapmasından sonra tamamlanmıştır.<sup>47</sup> Aynı şekilde, Kütahya -Afyon arasındaki hat yolu( yaklaşık 59 mil) Ağustos 1894, Afyon'dan Akşehir'e kadar olan kısım( yaklaşık 61 mil) ise, yıl sonunda tamamlanarak trafiğe açılmıştır.<sup>48</sup> Akşehir- Ilgın arasında ki hat yolunun açılışı da, 26 Za 1311/ 26 Mayıs 1894 tarihinde yapılmıştır. <sup>49</sup>

Hattın tamamının bitirilmesi yani rayların Konya'ya ulaşması ise; 29 Temmuz 1896 tarihinde gerçekleşmiş<sup>50</sup> ve bu hat yolunun toplam maliyeti 445 milyon kuruş olmuştur.<sup>51</sup>

Açılış törenini Anadolu Demiryolu İnşaat Komiseri Miralay Raif Bey telgrafla İstanbul'a bildirilmiştir. Söz konusu olan bu telgrafta; Eskişehir-Konya hattı, padişahın büyük bir eseri olarak gösterilirken aynı zamanda da demiryolu ile “her türlü menafi-i servete malik” olan Konya'nın sahilden uzak bulunan kısımlarındaki “mevahib-i tabiyadan hakkıyla istifade” olamamasının önüne demiryolu ile geçileceği, gelişen sanayi ve tarım sayesinde hazinenin de güçleneceği vurgulanmıştır. <sup>52</sup>

<sup>45</sup> Yapım şirketinde çalışan işçilerin arasında bir tane bile İngiliz yoktu ve normal işçilerin gündelikleri 14,4 d. 22d arasında değişirken İtalyan taş ustaları 4s 6d taş işçileri 7s.2d kazanmaktaydı. Bkz: *Accounts and Papers*, s. 15–16.

<sup>46</sup> *Accounts and Papers*, s. 16; Örneğin Eskişehir Kütahya hat yolunda çalışan ameleler kolera salgını üzerine ihtiyaten karantinaya alınmışlardı. BOA. AMKT. MHM 562/12. Ayrıntılar ve bu hastalığın hat yoluna yayılışı konusunda bkz: A.Efe, “Eskişehir'de 1893 Kolera Salgını” *Tarihte Eskişehir Sempozyumu (2–4 Kasım 1998)* Eskişehir,2001, s. 261–275.

<sup>47</sup> BOA. YMTV 1126/ 7; Hat yolunun toprak tesviyesinin tamamlanması 1894'te yapılmıştır. Bkz: BOA. İ.HUS.1312/93; *Hüdavendigar Vilayet Salnamesi*, 1315, s. 142

<sup>48</sup> *Accounts and Papers*, s. 16.

<sup>49</sup> BOA. Y.PRK. TNF. 4/43

<sup>50</sup> Özyüksel, s. 90; Fakat demiryolunun Konya'ya ulaşması konusunda farklı tarihlerde verilmektedir. Örneğin *Accounts and Papers*, s.16'da Konya hattının açılış tarihini Kasım 1896 olarak *Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası*,1 Rebü'el ahır 1311, s. 107'de ise, açılış günün padişahın cülus günü törenine denk getirildiği bildirilmektedir. Ancak BOA YMTV 82/38 numaralı belgede demiryolunun açılışı değil inşasına başlangıç tarihinin padişahın cülus gününe getirildiği kaydedilmiştir.

<sup>51</sup> V.Eldem, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tedkik*, Ankara, 1994, s. 99.

<sup>52</sup> *Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası*,1 Rebü'el ahır 1311, s. 108.

Hiç şüphesiz, demiryolunun Konya'ya ulaşması yukarıda ki telgrafta görüldüğü üzere Osmanlı yönetiminde büyük memnuniyet yaratmıştı. Üstelik hem sözleşmede belirlenen tarih bir kez daha aşılmamış, hem de şirketin, dolayısıyla da Almanların demiryolu yapımında ki başarıları bir kez daha kanıtlanmış oluyordu. Nitekim bundan böyle İstanbul'dan Konya'ya trenle 2 günde ulaşmak mümkün hale gelmişti. Ve artık, Deutsche Bank önderliğinde ki konsorsiyum, Anadolu'da Avrupa bağlantılı olmak üzere toplam 1000 kilometrenin üzerinde bir demiryolu ağına sahip olmuş oluyordu.<sup>53</sup> Ayrıca, bu hat yolunda tamamı Alman yapımı 33 lokomotif, 68 yolcu vagonu ve her biri 15 bin ton yük taşıma kapasitesine sahip 80 yük vagonu işlemeye başlamıştı.<sup>54</sup>

### **3- Hat Yolu Üzerinde Önemli Bir Kavşak: Afyonkarahisar**

Afyon, kuzey-güney ve doğu-batı doğrultusundaki ana yolların kesim noktasında bulunmaktaydı. Kentte tahıl ürünleri, afyon, haşhaş ve keçecilik yönünden zengin bir üretim söz konusu olsa da artı ürün değerlendirilememekteydi.<sup>55</sup>

Bu nedenle, Ege bölgesinin diğer merkezlerine göre, canlı bir ticaret içine girememişti. Nüfusu da, 16.yüzyıldakine göre artmamış belki de azalmıştı.<sup>56</sup>

Demiryolunun bölgeye girmeye başlamasıyla birlikte ise; kentin ekonomik, kültürel ve sosyal yapısında bir değişim yaşanmaya başlamıştır. Çünkü kent hem İngiliz ve Fransız, hem de Alman demiryolu hatlarının güzergâhı üzerindeydi. Bundan dolayı da, her iki demiryolu şirketinin de rekabetine sahne olmaktadır. Özellikle İzmir-Aydın ve Kasaba (Turgutlu) demiryolunun Fransız denetimine girmesinden sonra Fransızların en büyük istekleri; bu hat yolunu Afyon'a kadar uzatılması idi. Öyle ki, bu güzergâhı kendi hat yollarının doğal hinterlandı kabul ediyorlardı. Fakat Eskişehir-Konya demiryolu hattı ile Anadolu'nun ortasına kadar uzanan Almanlar da Haydarpaşa gar binasının inşa ve işletme imtiyazının verilmesi esnasında, Eskişehir-Konya demiryolunu Afyon üzerinden Dinar'a kadar uzatma yetkisini almaya çalışmaktaydılar.<sup>57</sup> Üstelik II.

<sup>53</sup> Özyüksel, s. 90.

<sup>54</sup> Accounts and Papers, s. 16.

<sup>55</sup> Accounts and Papers, s. 17.

<sup>56</sup> 16 yy.da 10 bin nüfusu var iken 1882 sayımına göre nüfusu 17 bin idi. Bkz: Okyay, s. 656.

<sup>57</sup> Özyüksel Konya demiryolunu Çay üzerinden Dinar'a kadar uzatma talebinin 15 Şubat 1897 tarihinde İstanbul büyükelçiliğine atanan Marschall'a ait olduğunu ve padişahında bu konuyu Anadolu demiryolu genel müdürü Zander ile görüşmeye söz verdiği şeklinde açıklamaktadır. Aynı görüşmede Padişahın Anadolu demiryollarının Bağdat'a kadar uzatılmasını gündeme getirdiğini Marschall'ında prensip olarak buna karşı olmadıklarını ancak bunun Kaulla'nın da belirttiği gibi bölümler halinde inşa edilmesi gerektiğinin daha uygun olacağını bildirmiştir. Daha sonra padişahla yaptıkları diğer görüşmelerde de öncelikle Haydarpaşa da bir liman yapılması fikrini ileri sürdüğünü Zander'le yaptığı görüşmede de yapılması istenen demiryolunun Ankara- Kayseri-Bağdat değil Konya-

Abdülhamit'in Almanların bu isteklerine sıcak baktığı da bilinmekteydi. Çünkü Osmanlı-Yunan savaşında Fransızların kontrolünde ki demiryollarının ordunun taleplerini yerine getirmeye pek istekli davranmamasına rağmen, Almanların kontrolündeki Anadolu demiryollarının gerekli malzeme ve asker sevkini de kesin olarak Osmanlı Devleti'nin yanında yer alması, bu sözün padişah tarafından da verildiği şeklinde değerlendirmelerin yapılmasına neden olmuştu.<sup>58</sup> Ancak İngiliz ve Fransız elçilerinin bu duruma haklarının çiğnendiği gerekçesiyle büyük tepki göstermeleri ve bizzat Fransız elçisinin padişahın huzuruna çıkarak Bab-ı Âli'yi protesto etmesi, padişahın böyle bir imtiyaz için söz vermediği yönünde bir açıklamanın yapılmasına neden olmuştu. Fakat olay bu haliyle kapanmış değildi. Nitekim Almanlara Konya'dan daha ileriye demiryolunu uzatma imtiyazı verilirken, Fransızlara da hem kasaba demiryolunu Afyon'a hem de Suriye'de; Şam, Humus ve Halep hattını inşa etme imtiyazı verilecekti. Ancak, her şeye rağmen iki demiryolu hattının Afyon'da birleştirilmesi için beklemek gerekecekti.<sup>59</sup> Hâlbuki bu iki demiryolu hattının Afyon üzerinde birleştirilmesi bir anlamda İstanbul ile İzmir'in birleştirilmesi demek olacaktı.<sup>60</sup> Fakat Fransız ve Alman demiryolu şirketlerinin Afyon üzerindeki rekabeti demiryolu işletmeciliği ve özellikle taşımacılık konusunda sürdürülecekti.

### V. Taşımacılıkta Rekabet

Sermayesinin önemli bir kısmı, Alman merkez bankası niteliğinde olan Deutsche Bank'ın girişimiyle kurulan Anadolu Demiryolu Şirketi, Eskişehir-Konya hattı ile taşımacılıkta bir "devrimi" başlatacağına inanıyordu. Çünkü demiryolunun taşımacılık sektöründe ağırlık kazanmasıyla birlikte üretim ve

---

Ereğli –İskenderun- Suriye-Bağdat olması gerektiğini savunduğunu yazmaktadır. Bkz: Özyüksel, s. 106–112.

<sup>58</sup> Ortaylı 4 Aralık 1897'de Haydarpaşa garının yapım imtiyazını elde eden Almanlara demiryolunu Afyon üzerinden Dinar'a uzatma yetkisinin de verildiğini yazıyor. Bkz: Ortaylı, s. 98.

<sup>59</sup> P.Imbert özellikle iki demiryolu arasında birleşme hattının bulunmasına rağmen bir rayın istenilerek çıkarılması yüzünden bağlantının bu tarihe kadar kurulmadığını bu nedenle de birleşmenin ancak 1909 yılında gerçekleştiğini yamaktadır. Bkz: P.Imbert, *Osmanlı İmparatorluğunda Yenileşme Hareketleri*, İstanbul, 1981, s. 34; E.Mead Earle ise birleşmenin 1899 yılında olduğunu bildiriyor. Bkz: E.Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, çev. K.Yargıcı, İstanbul,1972, s. 45; Ortaylı ise; İngiliz Elçisinin raporuna dayanarak iki demiryolu şirketi hakkında verdiği bilgiye göre ise; Fransız Kasaba demiryolu şirketi ile Anadolu demiryolu şirketi döşenecek hatların güzergâhı, genişliği, vagon büyüklüğü ve taşıma ücretleri konusunda anlaştıklarını hatta birbirlerinin şirketlerinin idare meclislerinde ikişer üye ile temsil edileceklerini bildirmektedir. Bkz: Ortaylı, s. 99.

<sup>60</sup> Y.Karkar iki demiryolunun Afyon üzerinde birleştirilmesini İstanbul ile İzmir arasında bir bağlantısının kurulması anlamına gelmesinden dolayı büyük bir değer ve itina gösterildiğini yazmaktadır. Bkz: Karkar, *Railway Development in The Ottoman Empire 1856–1914*, Newyork, Vantage Press, 1972, s. 72.



tüketim bölgeleri arasında hem daha hızlı, hem de hacimli ve büyük miktarlarda malların nakillerinde önemli bir aşama gerçekleştirilmişti. Üstelik demiryolu hatlarının döşeneceği platonun büyük ama işlenmemiş, bol tahıl alınabilecek bir güzergâh üzerinde olması, şirketin bu platoyu imparatorluğun tahıl ambarı haline dönüştürüleceği umudunu da oluşturmuştu. Böylece, Anadolu tahılının İstanbul'a kolay akışının sağlanarak İstanbul'un Rusya, Romanya, Bulgaristan ve Avrupa Türkiye'sine olan bağımlılığının da sona ereceği düşünülüyordu.<sup>61</sup> Yine, bu demiryolu hattı ile eski taşımacılık yollarına ve hayvan taşımacılığına olan bağımlılıktan kurtulma beklentisi vardı. Özellikle, Kuzey Amerikan demiryollarının geniş, işlenmemiş alanlara getirdiği beklenmedik başarısı, bu beklentinin aynısının Anadolu'da da gerçekleştirilebileceği düşüncesinin canlı kalmasına neden olmaktaydı.<sup>62</sup>

Nitekim Alman demiryolu şirketi için de öncelikli olan, bu olası potansiyel pazarı harekete geçirmektir ve özellikle burasının İzmir-Aydın demiryolunun hinterlandı olması onlar için cazip olan gerçeklerdi. Öyle ki bu demiryolu hatlarını İngilizler inşa etmiş olsa da demiryolunun 1894'ten sonra Fransızların denetimine girmiş olması, perde arkasında Fransız-Alman mücadelesinin yaşanmasına neden olmuştu. Özellikle de Afyonkarahisar bölgesinde yoğunlaşan bu mücadele, taşıma fiyatlarına yansımıştı. Hem Alman demiryolu şirketi hem de Fransız demiryolu şirketi kendi vatandaşlarına "tercihli fiyat" tarifelerini uygulayarak bölge trafiğini kendi hatlarına çekmek istemişlerdir.<sup>63</sup> Fakat Alman demiryolu şirketi 1894 tarihinde İzmir-Kasaba hattının da Fransızların denetimine geçmesiyle birlikte Gediz ovasındaki kervan ticaretinin yalnızca %50'ini kendisine çekmiştir. 1897 tarihinden itibaren ise, üstünlük kesin olarak Fransız demiryollarına geçmiştir.<sup>64</sup>

Aynı şekilde, şirketin bu hat yolunda diğer bir rakibi olan kervan ticaretine karşı da çok başarılı olduğu söylenemez. Çünkü hububat hattı olarak düşünülen Konya hattı güzergâhında yetiştirilen ürünün sadece 1/3'ü Haydarpaşa'ya taşınırken 2/3'ü hala Akdeniz limanlarına taşınmaya devam etmiştir. Zaten,

---

<sup>61</sup> İstanbul'un zahire ihtiyacının büyük bir kısmı Karadeniz ve Tuna sahilinden karşılanmaktaydı. Ancak sefer zamanlarında bu bölgeden temin edilen hububat ordunun iâşesi için ayrılmaktaydı. Bu nedenle savaş zamanlarında İstanbul halkının ihtiyacı olan zahire öncelikle yeni mahsulün alınmasına yakın mevsimlerde Akdeniz bölgesinden devletin görevlendirdiği mübâyacılar tarafından satın alınarak İstanbul'a getirilmekteydi. Bkz: Salih Aynural, *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, Zabire Ticareti 1740-1840*, İstanbul, 2002, s. 14-15.

<sup>62</sup> D.Quataert, "Limited Revolution: The Impact of the Anatolian Railway on Turkish Transportation and the Provisioning of Istanbul, 1890-1908" *Business History Review*, c51, No.2 (1977), s. 141.

<sup>63</sup> Kaynak, s. 71.

<sup>64</sup> Alman demiryolu şirketi 1895'te 115 bin ton mal ve 1,5 milyon yolcu taşırken İzmir-Aydın demiryolu 1897-99 arasında ortalama 299 bin ton mal ve 2.236 bin yolcu taşımıştır. Bkz: Kaynak, s. 73

trenle taşınan ürününde % 45 ile % 60 oranında değişen bir miktarı, bu hat yolunun iki önemli istasyonu olan Kütahya ve Konya'dan sağlanmaktaydı. Üstelik taşınan ürünün 3/4 arpaydı ve Osmanlı devletinde kalmaktaydı. 1/4 ise, buğdaydı ve ihraç edilmekteydi <sup>65</sup>

Öyle ki, bu durum hem bekleme ve boşaltma yeri olarak seçilen Haydarpaşa'nın İzmir ve Akdeniz limanları karşısında alternatif oluşturamadığını, hem de yeni demiryolu hattının yerel düzeyde yetiştirilen ürünün trenle taşınması konusunda bir talep yaratamadığını göstermektedir. Dolayısıyla da geleneksel yapının çözülmediğini ve bölgedeki kervan ticaretinin de hala varlığını hissettirdiğini kanıtlamaktadır. <sup>66</sup> Gerçekte, Anadolu Demiryolu Şirketi, Ankara hattının işletmeye açıldığı tarihten itibaren kervanlarla mücadele etmeye başlamış olmasına rağmen, onların esnekliğini ve değişkenliğini biraz hafife almıştı. Şöyle ki, şirket kervanlarla mücadele etmek için öncelikle üç kademeli basit bir fiyat tarifesi yayınlamıştı. Buna göre km ton başına 1 ton tahıl yükünün taşıma ücreti 0.55 kuruşturdu. 1892 de bu fiyat (Ankara-Haydarpaşa hattı için) 0.26 kuruşa düşürüldü. Bu deve ile yapılan taşımacılıktan % 60 daha ucuzdu. Üstelik daha sonra fiyat 0.18 kuruşa kadar da düşürüldü. Konya hattının açılışı ile birlikte ise, km ton başına arpa ve buğday taşımacılığı 0.18–0.21 kuruş arasında değişti. Ayrıca, çok büyük miktarda taşımacılık sözü konusu olduğunda özel fiyat indirimleri de uygulanmaya başlandı ki; bunun anlamı, fiyatlarda % 43'den % 50 'ye kadar ulaşan indirimlerin yapılması demektir. Üstelik bir mevsimde 1000 vagon ya da bir defasında 100 vagon yük doldurulduğunda taşıma ücretlerinde daha fazla indirim yapılması da mümkün olmaktadır.<sup>67</sup>

Ancak, bütün bu indirimli ucuz fiyat tarifelerinin aynı hat yolunda taşımacılık yapan kervan ticaretine ilk yansıması onların taşıma ücretlerini indirmesi şeklinde oldu. Fakat bu durum Kütahya ve Adapazarı gibi küçük birimler dışında pek etkili olamadı. Zaman içinde de kervanlar istasyonlara ürün taşıyan aracı kurumlar şekline dönüştü. Kervanların taşıdığı üründe çoğunlukla yeni mahsuldü. Çünkü daha önce yüklenmiş veya aktarım yapılmış bir üründen

<sup>65</sup> Ouataert, s.149; Konya dan 1306 yılında hükümet tarafından satın alınan buğday 45129 şinik arpa 3917 şinik idi. *Konya Vilayet Salnamesi*, 1306, s.264–266. Demiryolunun gelmesinden sonra ihracat gelirleri içinde aşardan sağlanan toplam gelir miktarı 27.500.000 kuruşa yükselmiş *Konya Vilayet Salnamesi*,1317, s.72.

<sup>66</sup> Haydarpaşa'nın yükleme ve boşalma işlemlerinde Anadolu demiryolu için başlangıç olarak düşünülmesi planlıydı. Hatta Haydarpaşa liman imtiyazını Anadolu mallarının İstanbul'a kolay akışını sağlayacağını düşünerek resmi makamları ikna etmişlerdi. Aynı şekilde yapım ve işletme imtiyazının yine Eskişehir- Konya demiryolu imtiyaz sözleşmesi ile Almanlara verilen İzmit- Adapazarı hattı ile de sebze ve meyvenin başkente kolay taşınmasını sağlamak hedefi vardı. Quataert, s. 139–141; Haydarpaşa liman yapım ve işletme imtiyazının Alman demiryolu şirketine verilmesi 4 Za 1316 tarihinde olmuştur. İmtiyaz sözleşmesi için bkz: *BOA. İmtiyaz ve Mukavele*, 49/2744.

<sup>67</sup> Ouataert, s.145.

söz edilemezdi. Ayrıca, Akdeniz limanlarına kervanlarla yapılan taşımacılığı Konya- Eskişehir-Haydarpaşa demiryoluna yönlendirmekte mümkün olamadı. Bu hat yolunda çalışan kervanlar taşımacılık sektöründe varlıklarını sürdürmeyi başardılar. Kısacası Anadolu demiryolunun taşımacılık sektöründeki faaliyet bölgesi veya başarılı olduğu alan aşağı yukarı 2000 bin nüfusla 125 bin km karelik bir alanla sınırlı kaldı. Konya hattı kanalıyla taşınan yük miktarı ise ilk yıllarda 67 bin ton iken sonra 81 bin tona ulaştı.<sup>68</sup> Konya ve Ankara hattının birlikte taşımacılıktaki en iyi yılı ise; toplam 400 bin tona ile 1902 yılı olmuştur. <sup>69</sup> 1905 yılında da Eskişehir- Konya hattından km başına 7339 Frank, Haydarpaşa-Ankara hattından ise; km başına 12384 Frank brüt gelir sağlanmıştır. <sup>70</sup>

Bu tablonun oluşmasında hiç şüphesiz ki, Konya'dan Haydarpaşa'ya olan yolun uzunluğu ( çünkü neredeyse Konya- Akdeniz limanları arasındaki mesafenin 3 katıydı.) ve geleneksel ticaret kalıpları etkili olmuştur. Yani, yerel tüccarın İstanbul pazarındaki rekabetten korkması, güneydeki yüksek fiyatların cazipliği ve Konya'ya kadar kervanla gelen ürünün İstanbul'a trenle taşınması esnasında fiyatların daha da artması neden olmuştur. Zaten bu nedenlerden dolayı da, Konyalı tüccarlar kervanlardan vazgeçememişlerdir.<sup>71</sup> Hatta şirket istasyona malları çekebilmek için bölgede 13 acenta açmış olsa da<sup>72</sup> bölgesel bir takım başarılar dışında beklenen başarıyı sağlayamamıştır. <sup>73</sup>

Üstelik demiryolunun Konya'dan Bağdat'a kadar uzatılacağı düşüncesi

<sup>68</sup> Eskişehir-Konya hattından 1900 yılında 68886 kişi, 1905 yılında 105484 kişi yolcu taşınmıştır. Bkz: Özyüksel ek 2 tablo 11.

<sup>69</sup> Ankara hattından İstanbul'a taşınan hububat miktarı ise ilk yıllarda ortalama 34 bin ton iken bunu takip eden on yıl içinde ise yılda 187 bin tona yükselmiştir. Bkz: Ouataert, s.148.

<sup>70</sup> *Hüdavendiğâr Vilayet Salnamesi*, 1316, s. 346; Özyüksel'in Eskişehir-Konya hattı için verdiği rakamlarda yakın değerleri göstermektedir. Örneğin 1905 yılı için 7967 1910 yılı için 8293 ve 1911 yılı içinde 11367 olarak verilmiştir, bkz; ek 2, tablo 9.

<sup>71</sup> Ouataert, s. 147; Şirket ticaret acentaları aracılığı ile gönderilen her eşya için 10 para ücret almaktaydı. Bkz: Gavriel, s.110.

<sup>72</sup> Mallarını demiryolu aracılığı ile pazarlamak isteyen tüccarlar acentalardan 3,5 paund karşılığında indirim belgesi almaktaydı ve aldığı bu belgeyi istasyonda göstererek indirimden yararlanabiliyordu. İstasyonda bu belge karşılığında yapılan indirim ise, yükün niteliğine, bölgenin ticari önemine ve diğer taşımacılarla rekabetine göre değişmekteydi. Fakat genellikle %20-%25 oranında değişmekteydi. Yalnız en canlı ticaret merkezleri niteliğinde olan Kayseri, Konya ve Ankara da tüccarlara yapılan indirim %40-%50 oranına kadar yükseltilebiliyordu. Bkz: Ouataert, s. 146.

<sup>73</sup> Örneğin bu hat yolu üzerindeki Eskişehir bölgesinde demiryolu taşımacılığı kervan ticaretinin yerini almıştır. Şöyle ki; 18 yy'dan beri Avupa'ya ihracı yapılan lületaşı önceleri develer ile Karamürsel'e taşınırken 1892 de kente demiryolunun ulaşması ve özellikle demiryolunun Beylikahır'dan geçirilmesi sonucunda lületaşı ticaretinin daha kolay, ucuz ve hızlı yapılmasına neden olduğundan kervancılarında işsiz kalmasına yol açmıştır. Bkz: Efe, "Eskişehir'de ilk tren sesi,"s. 14-15.

geçte olsa hedeflenen “taşımacılık devrimini” başlatabileceği umudunun yaşamasına yardım etse de taşımacılık işinde karlılığı belirleyen iki önemli ilke; yani “zaman ve mekân” faktörleri Eskişehir- Konya hattı için; mesafenin uzunluğu taşıma maliyetini artırması ve zamandan tasarruf sağlanması anlamına gelmediğinden, Akdeniz limanlarına yönelen kervan ticareti karşısında çokta önemli bir alternatif oluşturamamıştır.<sup>74</sup> Yalnız, Ankara-Eskişehir-Haydarpaşa hattının İstanbul’a alternatif bir pazarı bulunmayışı nedeniyle Eskişehir-Konya hattından daha başarılı olduğunu söyleyebiliriz.<sup>75</sup>

Fakat her ne kadar şirket, demiryolu taşımacılığında istediği hedeflere ulaşmasa da demiryolu hat yolu üzerindeki tarımsal üretimin artırılmasına dolayısıyla da bölge insanının yaşam biçiminin değişiminde önemli katkıları olmuştur. Üstelik şirketin uygulamaya koyduğu bu projeler taşımacılık sektörünü de doğrudan etkileyen planlı bir hareketti. Örneğin Eskişehir-Konya hattı tamamlanınca şirket, Çumra ovasında 200 km çapında araziye sulama kanalları açıp, batakları kurutmuştu. Yine, demiryoluyla bağlantısı olan 165 km’lik bir şosenin yapılmış olması Osmanlı hükümetini de memnun eden hareketlerdi.<sup>76</sup> Bunun yanında Osmanlı devletinin ve Duyunu Umumiye’nin dışarıdan hububat tohumları ve tarım araç gereçleri getirtmeleri hem tarımsal potansiyel ve taşımacılık sektörüne hem de bölge insanının yaşamına olumlu yönde etki eden gelişmelerdi. Nitekim bu sayede Anadolu’dan İstanbul’a taşınan buğday 1889 sadece %2 iken savaş yılı olan 1897’de devletinde buğday ihracını yasaklamasının da etkisiyle % 92’ye kadar yükselmişti.<sup>77</sup> Fakat Anadolu buğdayı İstanbul pazarında Romanya ve Bulgar buğdayı ile rekabet edememiştir. <sup>78</sup> Çünkü buğdayın istasyona kadar deve ile taşınması, Haydarpaşa da geçici stoklama vb. işlemlerinde fiyatlara eklenmesi taşıma ücretlerinin % 22 oranında yükselmesine neden olmaktadır. Oysa Tuna nehri yoluyla İstanbul’a ulaşan Romanya ve Bulgaristan buğdayı, Anadolu demiryolu ile taşınan buğdaydan % 4 daha ucuzdu. Üstelik aynı durum ve koşullar demiryolu ile taşınan un içinde geçerliydi. Hatta İstanbul’un un ihtiyacını karşılamaya yönelik olarak önce

<sup>74</sup> Taşımacılık çok genel bir ifade ile bir malın bir yerden diğerine nakledilmesi anlamına gelmektedir. Genellikle bir malın bir yerden diğerine naklini gerektiren en önemli sebep; tüketim bölgesinde aranır olmasıdır. Ayrıca nakil faaliyetinin üretim ve tüketim bölgeleri arasında süratli bir transpor servisini gerçekleştirmiş olması da gerekmektedir. Dolayısıyla taşımacılıkta zaman, mekân faktörlerine dayalı olarak yaratılan fayda, kurulan sistemin devamı ve hareketin başarısı açısından dikkat edilmesi gereken iki önemli konudur. S.Barda, *Münakale Ekonomisi*, İstanbul, 1964, s.5–10.

<sup>75</sup> Demiryolu sonrasında çevre il ve ilçeler için Ankara’nın yükleme ve boşaltma merkezi haline gelişi için bkz: Ortaylı “19. yy. Ankara’sına demiryolunun Gelişi ve Bölgedeki Üretim eylemlerinin Değişimi” *Osmanlı imparatorluğunda İktisadi Değişim, Makaleler I*, Ankara,2000,s.109-121.

<sup>76</sup> Ortaylı, *Alman Nüfusu*, s.105.

<sup>77</sup> Kaynak, s.77.

<sup>78</sup> Örneğin 1900 yılında bu iki ülke hala İstanbul buğdayının %44’ünü sağlamaktaydı. Hatta Romanya tek başına buğdayın %66’sını temin etmekteydi. Quataert, s.151–152.

Adapazarı ve Ankara 1907 yılında da Konya istasyonunda buharlı değirmen yapım izni verilmiş olsa da, un üretiminde yerel talebin karşılanmasının üzerine çıkılamamıştır. Bu yüzdendir ki, İstanbul'a Anadolu'dan gönderilen un miktarı her zaman minimum düzeyde kalmıştır <sup>79</sup>

### **Sonuç**

Osmanlı devletinde iç ve dış dinamiklerin etkisi ile inşa edilen demiryolları, batının teknolojik gelişimi içinde insan ve toplum yaşantısını en fazla etkileyen ürünlerinden birisi olmuştur. Öyle ki, ulaşım getirdiği yeni olanaklar sayesinde mal ve insan ulaşımını kolaylaştırarak, ulusal pazarların dünya ekonomisiyle bütünleşme sürecini başlatmış, aynı zamanda da endüstriyel gelişimin hız kazanmasına yol açarak, toplumsal ilişkilerde köklü değişimlere neden olmuştur.

Bu bağlamda, Anadolu demiryolunun bir parçası olan Eskişehir-Konya demiryolunu da Almanlar öncelikle bölgesel üretimi dünya pazarlarına taşıyacak bir araç gibi düşünmüşlerdi. Üstelik bu şekilde taşımacılıkta bir devrim yaratacaklarına inanmışlardı. Ancak demiryolu hattının işletmeye açılması ile birlikte hem Fransız demiryolu şirketi, hem de kervan ticareti karşısında başarılı olamadığı görülmektedir. Fakat bu demek değildi ki, demiryolu şirketi bu işten zararlı çıkmıştı. Çünkü başlangıçta şirkete temin edilen ve Trabzon, Gümüşhane sancaklarının aşar geliri ile karşılanması taahhüt edilen kilometre güvencesi zarar riskini sıfıra indirmekteydi. Bunun dışında, demiryolundan sağladığı gelirleri kullanmakta serbest olan şirketin, hammaliye ücretlerinden, toplam gelirin hatlara taksimatından, ticaret acentaları aracılığıyla gönderilen her eşyadan ve istasyon esnafından kendine yeni gelir kaynakları yarattığı da görülmüştü. Üstelik bu gelirler hattın toplam gelirlerine dâhil edilmediği gibi şirket raporlarında da gösterilmemişti. Bu nedenle de, eski bir şirket çalışanı olan Gavrielin ifadesi ile bu gelirlerin tümü sözleşmeye aykırıydı. Hatta 1889 yılındaki kötü hasadın etkisine rağmen şirket yine de kar elde etmekteydi. Öyle ki, ilk yıllarda gelirler km güvencesini karşılamaya yeterli olmasa da sonra ki yıllarda artış olmuş ve yapılan işletme masrafları da hemen hemen sabit kalmıştı.

Kısacası, Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından güzergâhı planlı bir şekilde seçilerek adına hububat hattı denilen Eskişehir-Konya demiryolu ile Almanlar öncelikli hedeflerine ulaşamadılar. Yani taşımacılıkta umut ettikleri devrimi gerçekleştiremediler. Fakat demiryolu hattının işletmesinden zarar da etmediler. Bunun yanında, Anadolu kentleri dolayısıyla da Anadolu halkı 19 yüzyıldan beri hız kazanan çağdaşlaşma sürecine dâhil olmuş oldu. Demiryolu çalışanları ile bölge halkı arasında sosyal, kültürel ve ekonomik açıdan etkileşim süreci başladı. Bölgede ki, hububat üretimini artırmak için yeni tedbirler alındı. Ve İstanbul'da, daha önce hiç olmadığı kadar Anadolu coğrafyası ile bütünleşti.

---

<sup>79</sup> Quataert, s.152–156.

### **Kaynakça**

- Boa. Yares 68/5.  
 Boa. Yares 69 / 14.  
 Boa. Yares 69/ 31.  
 Boa. İ.İmtiyaz Ve Mukavelat, 49/2744.  
 Boa. İ. Nafia 1310/10  
 Boa. İ.Hus 1312/93.  
 Boa. Yec 140/13.  
 Boa. Ymtv 1126/ 7  
 Boa. Ymtv 81/177.  
 Boa. Ymtv 82/38  
 Boa. Y.Prk. Tnf 4/43  
 Boa. Y.Prk. Tnf 3/44.  
 Boa. Amkt. Mhm 562/12.  
 Boa. Mv 72 / 63.  
 Boa. Mukavelat Defteri, C. III, s.229–268.  
 İmtiyaz ve Mukavelat Mecmuası, c.IV,s.1622-1635.  
 Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası,1 Rebü’el ahır 1311.  
 Konya Vilayet Salnamesi 1306, 1317.  
 Hüdavendiğar Vilayet Salnamesi, 1315, 1316.  
 Akyıldız A. “Demiryolları Ve Değişme” Yeni Toplum, S.1, Mayıs-Haziran 1992, S.114–121  
 Aynural, S, *İstanbul Değirmenleri Ve Fırınları, Zabire Ticareti 1740–1840*, İstanbul, 2002,  
 Barda, S, *Münakale Ekonomisi*, İstanbul, 1964.  
 Dinçer,” Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa’nın Anadolu’nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layıha” *Ttk Belgeler Dergisi*,7(1992),S.9–12, S.177  
 Earle, E.M,*Bağdat Demiryolu Savaşı*, Çev. K.Yargıcı, İstanbul,1972,  
 Efe, A, “Eskişehir’de 1893 Kolera Salgını” *Tarihte Eskişehir Sempozyumu (2–4 Kasım 1998)* Eskişehir,2001,S.261–275.  
 Efe, A. “Eskişehir’de İlk Tren Sesi” *Eto*, S.19, Mayıs 2002, S.14–21.  
 Eldem, E, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara, 1994  
 Engin, V,*Rumeli Demiryolları*, İstanbul, 1993.  
 Gavriel, A, *Anadolu-Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirketi Osmanîyesinin İyüzü*, İstanbul, 1327  
 Gürel Z, *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk*, Ankara, TTK, 1989  
 Hallacoğlu,Y.,*16 Yy.Da Osmanlı Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*, Ankara 1991.  
 Imbert, P,*Osmanlı İmparatorluğunda Yenileşme Hareketleri*, İstanbul, 1981.  
 Kaynak M, “Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış” *Yapıtı*, (1984), S.5.s.76.  
 Karkar, Y, *Railway Development In The Ottoman Empire 1856–1914*, Newyork, Vantage Press, 1972.  
 Novıçev, *Osmanlı İmparatorluğunun Yarı Sömürgeleşmesi*, Çev. N. Çayır, Ankara, 1979.  
 Okyay, V, “Batı Anadolu Bölgesinde Ulaşım sistemindeki değişikliğin Merkezler Kademelenmesi Üzerindeki Değişikliğin Etkileri” *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1981,s.660.

- Ortaylı, İ, *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfusu*, İstanbul,1983.
- Ortaylı, İ, “19. Yy. Ankara’sına Demiryolunun Gelişi Ve Bölgedeki Üretim Eylemlerinin Değişimi” *Osmanlı İmparatorluğunda İktisadi Değişim, Makaleler I*.Ankara,2000,S.109–121.
- Özdemir, M, *Mütareke Ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları*, Ankara, 2001.
- Özyüksel, M, *Anadolu Ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, 1988.
- Rathman, Y, *Berlin-Bağdat Emperyalizminin Türkiye’ye Girişi*, Çev: Ragıp Zorlu, İstanbul, 1982.
- Quataert, D, “Limited Revolution: The Impact Of The Anatolian Railway On Turkish Transportation And The Provisioning Of Istanbul, 1890–1908” *Business History Review*, C. 51,No.2( 1977), S.141.
- Velay, A, *Türkiye Maliye Tarihi*, Ankara, 1978.