

‘Österreichische Monatsschrift für den Orient’te Fırat Demiryolları Projesi’ne Dair Malumat*

Erdem KARACA **

Öz

İngiltere, daha 1830’lu yıllarda, Ferdinand de Lesseps’in Mısır’da ortaya koyduğu yaratıcı çalışmalar başlamadan önce, Küçük Asya’dan Hindistan’a doğrudan bir ulaşım hattı, yeni bir güzergâh oluşturmaya çalışmıştır. Bu akut hale gelen soruna ilk pratik cevabı veren kişi ise, Albay Chesney olmuştur. Kısa süre içerisinde, Fırat Nehri’nin gemi seferlerine uygunluğuna yönelik incelemeler başlatmıştır. 1868’e gelindiğinde ise, Suriye’nin Trablusşam (Tripoli) Limanı’ndan, Humus yoluyla Suriye’nin kuzeyindeki çöl boyunca Fırat’a kadar bir demiryolunun keşfi için bir İngiliz firması teknik çalışmalar yapmıştır. Çalışmayla; Tanzimat, Meşrutiyet ve Cumhuriyet dönemlerine ışık tutması bakımından, demiryolları üzerine yapılacak araştırmaların yol gösterici bir rol üstleneceği kaydedilmiştir.

Anahtar Kelimeler

Demiryolları, Osmanlı Devleti, Suriye, Mezopotamya, Irak, İngiltere.

Information On Euphrates Railways Project in ‘Österreichische Monatsschrift für den Orient’

Abstract

England tried to establish a direct transportation line, a new route from Asia Minor to India in 1830's, even before the commencement of creative works by Ferdinand de Lesseps in Egypt. Colonel Chesney was the first person who gave the first practical reply to this acute problem. In a short while, he launched an investigation regarding the suitability of the Euphrates River for navigability. When it comes to 1868, an English company conducted technical studies for the surveillance of a railroad extending from Tripoli Port in Syria to the Euphrates throughout the desert in northern Syria. With this study, it was recorded that the research to be carried out on the railways will have a guiding role regarding keeping the Tanzimat, Constitutional and Republican periods.

Keywords

Railway, Ottoman Empire, Syria, Mesopotamia, Iraq, England.

* Bu makalede bilimsel araştırma ve yayın etiği ilkelerine uyulmuştur. / In this article, the principles of scientific research and publication ethics were followed.

Bu çalışma 6-8 Nisan 2018 tarihleri Urfa’da düzenlenen “III. Uluslararası Osmanlı Sancağından Cumhuriyet Kentine Urfa Tarihi Sempozyumu” başlıklı uluslararası sempozyumunda sunulan aynı başlıklı sözlü bildirinin genişletilmesiyle oluşturulmuştur.

** Doç. Dr., Bitlis Eren Üni. FEF Tarih Bölümü, erdm.karaca@hotmail.com, ORCID: 0000-0003-3075-3989

Atıf yapmak için / To cite this article: Karaca, E. (2021). ‘Österreichische Monatsschrift für den Orient’te Fırat Demiryolları Projesi’ne Dair Malumat. *Akademik İzdüşüm Dergisi*, 6(1): 40-51.

GİRİŞ

En genel tanımıyla, insan ve malların bir yerden başka bir yere taşınması anlamına gelen ulaştırma, iki temel ihtiyaçtan doğmuştur. İlki; doğal kaynakların işletilmesi, tarım, ticaret ve endüstride etkinliğin artırılmasını kapsayan ekonomik gereksinim, ikincisi ise; savunmanın güçlendirilmesi, kültürel ilişkilerin geliştirilmesi ve siyasal birliğin sağlanması hedefine ilişkin ekonomik olmayan gereksinimdir.

Sanayi devrimini ilk gerçekleştiren İngiltere, aynı zamanda demiryollarının da (Stockton-Darlington Hattı-1825) ilk ortaya çıktığı ülke pozisyonunu almıştır (Kaynak, 1982: 1, 17). Buharlı trenlerin çalıştığı demiryolunun ilk kez 1830 yılında devreye girmesi sonrasında, buharlı lokomotif sanayi devriminin sembolü olmuştur. Henry Ford, ilk deneme seferini değerlendirirken, “*Bu çufçuf bize bir devrin bitip, bir devrin başladığını gösteriyor*” görüşünü ileri sürmüştür. Artık demir, kereste, kömür ve tuğla nakliyesi demiryolları ile daha hızlı, ucuz ve güvenilir hale gelmiştir. 1870’lere gelindiğinde demiryolu ağı Batı Avrupa’nın önemli ulaşım ağlarından biri olmuştur (Kurtoğlu, 2017: 54).

19. yüzyılda gerçekleşen demiryollarına geçiş, ulaştırmada adeta devrim yaratmıştır. Öyle ki, iktisat ve iktisat tarihi ile uğraşan herkes, yüzyılın son çeyreğini “*demiryolu çağı*” olarak nitelendirmiştir (Kaynak, 1982: 2). Hatta Amerikalılar, 1880’lerin başında elektrikli tren denemeleri gerçekleştirerek (Nevins & Commager, 2013: 310), sürecin önemli aktörlerinden biri durumuna gelmiştir.

Demiryolu çağını yaşamış ülkelere bakıldığında, ilk başta nehir ve denizden yararlanarak oluşturdukları kanallar vasıtasıyla ulaştırma faaliyetlerini yürüttükleri görülmüştür. Kanalılık, bir yandan büyümekte olan endüstrileri daha da geliştirirken, bir yandan da demiryolu çağı için gerekli olan koşulların hazır hale gelmesine katkı sağlamıştır (Kaynak, 1982: 9).

Osmanlı Devleti’ne bakıldığında, diğer ülkelerde olduğu gibi, 19. yüzyılın ikinci yarısında demiryolu ulaşımı önem kazanmaya başlamıştır. 1851 yılında Kahire-İskenderiye demiryolu hattının imtiyazının verilmesiyle, Osmanlı coğrafyasında ilk kez demiryolu ulaşımı devreye girmiştir. Rumeli’de ilk Osmanlı demiryolu, 1856’da Cernovada-Köstence arasında İngiliz şirketleri tarafından faaliyete geçirilmiştir. Anadolu coğrafyası dikkate alındığında; yine 1856 yılı, İzmir-Aydın demiryolu hattının imtiyazının İngilizlere verilmesi Türkiye’de demiryolu ulaşımının ilk başlangıç tarihi olarak kabul edilmektedir. Bu yıllardan sonra Osmanlı topraklarında, başta Fransa ve Almanya gibi Avrupa devletlerinin desteğiyle ülkedeki demiryolu hatları inşasına devam edilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı Devleti’nden tümü yabancı sermaye ile döşenmiş ve çoğu imtiyazla işletilen 4018 km’lik (Avrupa, Bursa-Mudanya, İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba, Mersin-Tarsus-Adana, Cenup, Ilıca-Palamutluk, Erzurum-Sarıkamış, Sarıkamış-Kars Hudut ve Samsun-Çarşamba) demiryolu ağını devralmıştır (Demirtaş, 2017: 98).

Tablo 1. 19. Yüzyılda Avrupa’da Demiryolu Hat Uzunlukları (km) (Öztürk, 2009: 25):

ÜLKELER	1845	1850	1870	1890
B. Britanya, İrlanda	4.082	10.592	24.864	32.673
Hollanda	153	176	1.248	3.060
Belçika, Lüksemburg	577	830	2.880	5.263

Fransa	870	3.019	15.632	36.896
Almanya	2.143	5.824	18.768	74.000
İsviçre	4	23	1.424	3.070
Avusturya-Macaristan	1.058	1.536	9.420	27.113
Portekiz	-	-	704	2.060
İspanya	-	128	5.120	9.878
İtalya	128	432	6.128	12.907
Yunanistan	-	-	-	767
Sırbistan	-	-	-	538
Romanya	-	-	240	2.494
Osmanlı Devleti	-	-	624	1.719
Rusya, Finlandiya	144	496	11.360	30.957
İsveç	-	-	1.744	8.041
Norveç	-	-	272	1.562
Danimarka	-	32	499	2.010
Toplam	9.159	23.088	100.927	255.008

FIRAT DEMİRYOLU HATTINA DAİR İLK TETKİKLER

İngiltere daha 1830'lu yıllarda -Ferdinand de Lesseps'in Mısır'da ortaya koyduğu yaratıcı çalışmalar başlamadan önce- Küçük (Ön) Asya'dan Hindistan'a doğrudan erişmeyi sağlayacak bir trafik rotası tanzim etmeye çalışmıştır. Albay Chesney ise bu akut hale gelmiş soruna ilk pratik cevabı veren kişi olmuştur (Schweiger-Lerchenfeld, 1876, Nr. 1: 6).¹

İngilizler, buharlı gemilerin uzun yolculuklarda kullanılmasında yeterince tecrübe sahibi olmadıklarından, Kızıldeniz üzerinden Hindistan'a yapılan yolculukları riskli görüyorlardı. Aynı zamanda, gelişen doğu ticaretinin de etkisiyle, Ümit Burnu'na kıyasla üçte bir (1/3) oranında kısa olan İskenderun-Basra arasında alternatif yollar ve yeni kaynaklar aramaya koyulmuşlardır. Osmanlı Devleti'nden, nehirlerde gemilerle nakliye izni alınarak, Francis Rawdon Chesney (1789-1872) bölgede nehir ulaşımı ve demiryolu inşası hususunda incelemeler yapmak üzere görevlendirilmiştir (1836). Chesney'in başkanlığında, H. B. Lynch, J. B. Bucknall Estcourt, R. F. Cleaveland, Hasting F. Murphy, Henry Eden, Robert Cockburn, Edward P. Charlewood, James Fitzjames, Dr. Charles Staunton, William (Francis) Ainsworth, Andrew A. Staunton ve Thomas T. Thompson'dan oluşan bir heyet, "Euphrates Expedition/Fırat Nehri Keşifleri" adlı özel keşifleri gerçekleştirmek üzere bölgeye gönderilmiştir. Chesney'in incelemeleri neticesinde, bölgede Fırat Nehri'ne kadar uzatılacak bir demiryolunun inşa edilmesi düşünülmüştür. Ayrıca, İskenderun Körfezi'nde indirilen emtianın, önce demiryolu sonra da Fırat Nehri'ne nakledilen gemilerle Basra Körfezi'ne ulaştırılması için birtakım projeler geliştirmiştir. Bu projelere karşılık Süveydiye'den başlayarak Antakya, Halep,

¹ Lesseps, ilk kez 1832'de kanal açma düşüncesine sahip olmuştur. Nedeni ise, Mısır'a vardığında uzun bir süre karantinada bekletilmesiydi. 1854 yılında Said Paşa'nın verdiği izinle birlikte çalışmalarına başlamıştır. Söz konusu çalışmalarını üç yıl zarfında bitirmeyi planlamıştır. Ancak, Osmanlı ve İngiltere nezdindeki girişimleri bir hayli zorlu geçmiştir. Tüm güçlüklerle rağmen Süveyş Kanalı'nı 1869 yılına gelindiğinde tamamlayabilmiştir (Akalın, 2011: 145-153).

Bağdat ve nihayet Basra'ya kadar uzanacak bir demiryolu inşa ve işletme imtiyazı elde edilmiştir (Ürkmez, 2012: 254).²

Diğer taraftan, nehir marifetiyle seyrüsefer imkânları, yorucu ve uzun bir gezi programıyla tespit edilmeye çalışılmıştır. Ancak, ilk denemede derinlik ve akıntı hızına yönelik pratik sonuçlar elde edilememiştir. Su seviyesinin yetersizliği ve akışın son derece düşük oluşu, devam eden trafiğin ancak birkaç ay sürebileceğini göstermiştir. Kapsamlı bir nehir regülasyonu için de, detaylı ve kapsamlı nehir yönetmelikleriyle uğraşmak ve birçok engeli ortadan kaldıracak pek çok masraflı işi yürütmek gerekiyordu. Buna ek olarak, Rakka kenti, bu nakliye hattının üst uç noktası olarak kabul edilmiştir. Böylece, Rakka ile Suriye deniz sahili arasında uygun bir güzergâh tesisi zorunlu hale gelmiştir. Yıllar sonra tüm parlak teorilere rağmen, sorunun çözümüne bir adım dahi yaklaşılammıştır. 1868'de Trablusşam (Tripoli) Limanı'ndan başlayarak, Humus üzerinden Suriye'nin kuzeyindeki çöl boyunca Fırat'a kadar bir demiryolu güzergâhının keşfi için, bir İngiliz firması teknik çalışmalar yapmıştır. Ancak, ülkenin içinde bulunduğu namüsaıt durum, ekonomik ve siyasi koşullar projelerin başarılmasına engel teşkil etmiştir. Yine de herkes için, Suriye'nin Doğu-Batı transit ilişkilerinde ne denli önemli bir seviyeye geldiğini görme fırsatı doğmuştur. Uygun konumda bulunan tüm liman noktaları gün geçtikçe önem kazanmıştır. Öyle ki, Batı'nın büyük ticaret güçleri, devasa buharlı yük gemileri için bölgedeki limanları başlangıç noktaları olarak seçmişlerdir. Doğal olarak bu durum, Ön Asya yerel ticaretine yansımaları kaçınılmaz bir hâl almış ve daha düzenli bir kervan trafiğinin sağlanmasıyla birlikte, emtia satışları beklenmedik bir şekilde artmıştır. Yine de navlun hareketliliği nispeten düşük seviyelerde kalmıştır (Schweiger-Lerchenfeld, 1876, Nr. 1: 6).

YENİ HEDEF: AKDENİZ-BASRA DEMİRYOLU GÜZERGÂHLARININ BELİRLENMESİ

İngiltere'nin stratejik-politik ve ticari-politik çıkarları, Rusya'nın nüfuzundan tamamen arındırılmasa da, en azından Asya'daki büyük rakiplerinin alanına doğrudan temas etmediğinden, Avrupa-Hindistan hattının birleştirilmesini gerektiriyordu. Bu nedenle, en başından beri İngiltere tarafından önerilen ya da desteklenen tüm hatlar için bu bakış açısı belirleyici olmuştur (Hochstetter, 1876, Nr. 3: 34).

Konuyu etraflıca ele alan Hochstetter, birçok hususu açıklamaya çalışmıştır. Ona göre; Süveyş Kanalı'ndan önce İngilizlerin en eski projeleri, başlangıçta Akdeniz, Karadeniz ve Basra Körfezi arasındaki muhtemel demiryolu bağlantılarına yönelikti. Başka bir deyişle, Trabzon'u ya da Karadeniz'deki bir başka noktayı, Fırat veya Dicle vadisini Basra Körfezi ile birbirine bağlayan hatlar gerekli görülüyordu. İstanbul'dan (muhtemelen Üsküdar'dan) başlayan ve Küçük Asya'dan (Anadolu'dan) çapraz olarak geçen hatlar, Halep'ten veya Akdeniz'in Suriye kıyısındaki uygun bir liman noktasından önce Fırat'a, sonra da Fırat vadisi boyunca Bağdat üzerinden Basra Körfezi'ne kadar uzanacaktı.

² İmtiyaz talebine; devlet eliyle, Süveydiye'de inşa edilecek limanın yapılması şartını koymuştur. Chesney, demiryolu projesini İskenderun değil de Süveydiye'den başlatmasının sebebini: "Hâlihazırda bölgenin ticaret merkezi İskenderun İskelesi'dir. Fakat İskenderun havasının fenalığı ve yolunun dolaşıklığı nedeniyle tüccarlara zorluk yaşatan bir limandır. Süveydiye ile Antakya arası ise sekiz saat mesafeden ibaret olup, gayet düzgün, etrafı bağ ve bahçelerle mamur olduğundan, az bir masrafla demiryolu inşa edilebilir. Antakya'dan Halep'e kadar olan kısım da inşa edildiği takdirde ticaret kolaylaşmış ticaretin hacmi artacaktır. Bu projenin en büyük eksiği Süveydiye'nin büyük bir limana sahip olmayışıdır." şeklinde açıklamıştır (Ürkmez, 2012: 254-255).

Söz konusu son projeler, kısa bir süre için “*Fırat Vadisi Demiryolları*” veya “*Fırat Demiryolları*” adı altında gruplandırılmıştır. Fırat Demiryolu Projesini yürüten Chesney’in çalışmaları ve Süveyş Kanalı’nın tamamlanması sonrasında, İngiliz birliklerinin Hindistan’a “*kolay ve güvenli*” bir halde nakledilebileceği ikinci bir hattın hazırlanması İngiliz devlet adamları açısından büyük bir siyasi ve stratejik önem kazanmaya başlamıştır.

Son yıllarda Fırat Demiryolu sorunu çokça tartışılmış ve ayrıntılı raporlar Sir Stafford Northcote’nin başkanlığını yaptığı özel bir komiteye gönderilmiştir.

Komitenin önemli gördüğü çeşitli güzergâhlar şöyleydi:

1. Hat: İskenderun’dan ya da Asi Nehri’nin ağzına yakın Süveydiye’den (Eski Seleukia) Halep ve Fırat kıyısındaki Caber Kalesi’ne; buradan da Basra Körfezi’nin batısındaki Kuveyt’e ulaşacaktı.

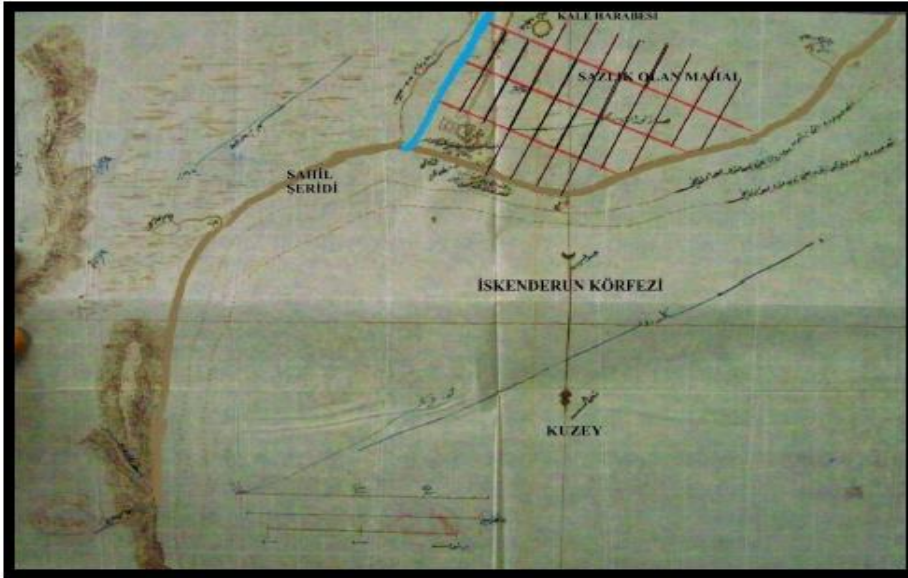
2. Hat: Aynı noktalardan başlayarak Fırat’ın sol kıyısından veya Dicle’nin sağ kıyısından Bağdat’a geçecek ve yine Kuveyt’te sona erecekti.

3. Hat: Başlangıç noktaları aynı olup, Birecik, Urfa (Edessa) ve Diyarbakır üzerinden Dicle’nin sağ kıyısından Bağdat’a ve Kuveyt’e ulaşacaktı.

4. Hat: Dicle’nin sol yakasından geçecekti.

5. Hat: Trablusşam’dan başlayarak, Şam ve Palmyra üzerinden Kuzey Suriye çölüne ve Fırat’a kadar uzanan hat.

Hem Suriye kıyılarındaki en uygun başlangıç noktası hususunda, hem de Basra Körfezi’ndeki en iyi uç noktası konusunda komitede büyük bir anlaşmazlık yaşanmıştır. İlk olarak, İskenderun, eğer bataklık alanları çok sağlıklı değilse ve Belen Geçidi büyük engel teşkil etmezse, herhangi bir Türk demiryolu ağına bağlantının sağlanabileceği en ideal liman olarak kabul edilmiştir (Hochstetter, 1876, Nr. 3: 35).³



Harita 1. İskenderun Bataklıklarının Kurutulmasına Yönelik Miralay Mesut Bey tarafından Hazırlanan Harita (Ürkmez, 2012: 72)

³ Belen engelini aşılabilmesi ancak 10.000 metrelik bir tünelin inşasıyla gerçekleşebilirdi. Yalnız, böyle bir girişimi hayata geçirebilmek için birçok teknik zorluğun aşılması gerekiyordu (Schweiger-Lerchenfeld, 1876, Nr. 1: 7-8).

İncelemelere göre, İskenderun'daki bataklıkları tamamen kurutmak için 150 bin kuruşluk harcama gerekmektedir. Ahmet Cevdet Paşa'nın değerlendirmelerine göre, bataklıkların kurutulması halinde devletin harcaacağından çok daha fazlası kısa zamanda hazineye kazandırabilecekti. Zaten Halep Gümrüğü'nün İskenderun'a aktarılması bataklıkların kurutulmasını bir ön şartı haline getirmiştir (Ürkmez, 2012: 71).

Diğer taraftan, Fırat Demiryolu'nun Pers ve Arap denizleri boyunca Karaçi'ye bağlanması hem maliyetli, hem de kâr sağlayacak nitelikte değildi. Bu nedenle Basra'nın, demiryolunun Hindistan'a giden deniz hattı ile doğrudan bağlantı kurmasını sağlayacak bir liman noktası olması gerektiği görüşü ağırlık kazanmıştır. Yalnız, Basra son derece sağlıklı iklimiyle nam yapmış bir yerdi. Körfezin batısında yer alan Kuveyt daha elverişli görünmesine rağmen, burada da su seviyesinin düşüklüğü ciddi bir sorun teşkil ediyordu (Hochstetter, 1876, Nr. 3: 35).

Eğer Fırat veya Dicle hatlarından birinin seçilmesi gerekseydi, Fırat Hattı daha kısa olduğu için İngilizler açısından tercih edilebilir olacaktı kaydımlı düşen Hochstetter, buna karşılık, Dicle Hattı daha yüksek nüfuslu ve daha üretken alanlara sahip olduğundan, bunun Türk Hükümetinin tercih ve iştirak etme olasılığını artırdığını belirtmiştir. İnşa edilmesi öngörülen bir hattın maliyetine gelince; yaklaşık 10 milyon sterlin olarak hesaplanmıştır. İngiltere'den Fırat Demiryolları aracılığıyla Bombay'a gerçekleştirilecek postane hizmetleri için sağlanacak zaman tasarrufu ise, Süveyş Kanalı'na nazaran tahminen en az 4, en fazla 7-8 gün avantaj sağlayacaktı. Ancak, iki kat nakliye ve aşırı yüklemeye bağlı olarak, asker ve emtia nakillerinde benzer avantajı yakalamak mümkün görünmüyordu. Ayrıca, hem Akdeniz hem de Basra Körfezi'nde özel bir nakliye hizmetinin kurulması gerekecekti.

Komitenin raporu şu şekilde sona ermiştir: Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ndeki güzergâhlar aynı anda muhafaza edilip, kullanılabilirirdi. Her mevsimde başka başka amaçlar/avantajlar için değerlendirilebilirirdi. Zamanla, her iki yönde de yeterli trafiğin gelişeceği ve bu sonucun çok erken beklenememesi gerektiği kaydedilmiştir.

İkinci bir hattın politik ve ticari avantajları her zaman dikkate değer olacaktı. Ancak, bazı durumlarda İngiliz Hükümeti'nin bu avantajları güvence altına almak için her şeyi yapmaya mecbur bırakılması, çok olağanüstü öneme sahip bir durum olabilirirdi.

Fırat Demiryolu, aynı zamanda Rusya ve İran'a karşı Türkiye açısından bir koruma aracı haline, İngiltere için de siyasi ve askeri önemi haiz bir seviyeye gelmiştir.

Tüm bunlara rağmen, İngiliz hükümeti Fırat Demiryolu'nu gündeminde tutmaktan kaçınmış gibi görünüyordu. Buna karşın, Fırat Demiryolu'nun orijinal projesi, Avrupa ile Hindistan arasında kesintisiz bir demiryolu bağlantısı yaratacak olan, daha genel uluslararası öneme sahip projelere doğru adım adım genişlemiştir (Hochstetter, 1876, Nr. 3: 36).

BÖLGENİN ÜRETİM ve TİCARET GÖSTERGELERİ

Her türlü hammaddenin bolluğu, buna mukabil endüstrinin neredeyse olmayışı; sadece yabancıların gelecekte kâr elde edecekleri koşulları sağlamakla kalmayacak, aynı zamanda ülkenin ekonomik bakımdan verimli kaynaklarını hızlı ve olumlu bir şekilde ortaya koyması açısından ciddi bir öneme sahip görünüyordu.

Rumeli topraklarında olduğu gibi, Anadolu, Mezopotamya ve Suriye topraklarında yer alan kaynaklardan da (Pamuk, yün ve madenlerden) yeterince fayda sağlanamamaktaydı. Söz konusu hammaddelerin dünya ticaretindeki payı yüksek

oranlara sahipti. Ne yazık ki, dünya piyasasında çok az miktarda ham Asya ürünü vardı ve bu birtakım basit nedenden kaynaklanıyordu. Hükümetin, müreffeh tarımsal kalkınmaya dikkat etmemesi, yüksek vergilendirme, ağır kontroller ve baskı nedeniyle en aktif bölgeler yoğun bir şekilde üretim yapamamaktaydı. Memurların vazifelerini kötüye kullanmaları dolayısıyla çiftçi nadiren ihtiyaç duyduğundan fazlasını üretiyordu (Schweiger-Lerchenfeld, 1876, Nr. 1: 7).

Bölgenin en önemli ve canlı ticaret merkezleri arasında yer alan Halep, kilit bir öneme sahipti. Halep kervanları, Belen Geçidi üzerinden İskenderun'a veya Hama, Humus üzerinden Tarabulusşam'a geçerlerdi.

Halep'in ithalat içeriği ise şöyleydi:

İngiltere'den: Demir, bakır levha, kalay, amonyak tuzu, keten bezi, flanel-fanila, gömleklik kumaş, elyaf iplik, Hint bezi, müslin bez, pike.

Fransa'dan: Çinko levha, kurşun, kahve, biber, yenibahar, mum stearini, şeker, güherçile, yün muslin, tarlatan, hareli kumaş, gazlı bez, atlas bez, kadife, kâğıt.

Belçika'dan: Kumaş, yün atlas, flanel, cam.

İsviçre'den: Kaşmir, yün muslin bez, pamuklu bezler, elyaf iplik, Hint bezi atlas, kâğıt.

İtalya'dan: Pirinç, kâğıt.

Almanya'dan: Kadife, pamuk, Tibet kumaşı, kumaş.

ABD'den: Petroleum.

Hindistan'dan: Çivit.

Tüm Kuzey Mezopotamya'dan Halep pazarına ulaşan bazı ürünler arasında ise şunlar yer almaktaydı:

Kuzu derisi 20.000 parça.

Koyun derisi 50.000 parça.

Keçi derisi 300.000 parça.

Mazı meyvesi 500.000 kilo.

Yün 600.000 kilo (Schweiger-Lerchenfeld, 1876, Nr. 1: 8).

Halep'in ticari bakımlardan gelişmiş olmasının yanı sıra, demiryolu hatlarının inşası için öngörülen bölgelerde yer alan diğer yerleşim birimlerinin erişmiş olduğu üretim potansiyeli de dikkate değerdi:

Kilis (nüfusu 6.000): Yıllık 10.000-20.000 kiloluk susam üretimi. %50'si ihraç edilmekte.

Antep (nüfusu 20.000): Üzüm pekmezi, pamuk, Susam, yün, safıyan, deri.

Birecik (nüfusu 3.000): Yüksek oranda meyve ticaretine sahip.

Urfa (nüfusu 40.000): Seramik-çömlek ürünleri, yün (200.000 kilo), şal-puşi, silah, üzüm (mükemmel derecede).

Siverek (nüfusu 6.000): Üzüm, yün, seramik ve ahşap ürünler, nitelikli halı imalatı (Mişmişin, Karacaören köylerinde).

Diyarbakır (nüfusu 40.000): Lastik-kauçuk (150.000 kilo), kereste, bakır (400.000 kilo), kurşun (7.000 kilo) ve gümüş (Maden ve Harput), büyük depolar ve imalat alanları, mazı meyvesi (100.000 kilo).

Mardin (nüfusu 20.000): yün (100.000 Kilo), mazı meyvesi (100.000 kilo).

Musul (nüfusu 40.000): Kadife ve halı imalatı, yün üretimi (1 milyon kilo), deri imalatı.

Zaho-Feys Habur: Verimli hayvancılık, bol meyve, arpa, buğday, kömür, fosil esaslı bitüm.

Erbil (nüfusu 5.000): Seramik-çömlek, silah, deri, renkli ahşap, yün, mazı meyvesi.

Altın Köprü (nüfusu 10.000): Deri, hububat, sumak, mazı meyvesi, kereste-tahta.

Süleymaniye: Lastik-kauçuk (200.000 kilo).

Kerkük (nüfusu 15.000): Lastik-kauçuk (1000 kilo), yün keçeleri, seramik-çömlek, silah (ithal), züccaciye, çıra, gömleklik kumaş, Tebriz yünlü kumaşları, hububat (ihracı yasak), petrol.

Kifri (nüfusu 500), bitüm, petrol.

Tuzhurmatu (nüfusu 1.200): Petrol, asfalt, kükürt.

Bağdat (nüfusu 40.000) Güherçile, susam, buğday, arpa, hurma, yarış atları, yağlı kuyruklu koyun, manda. İhracat: Brokar kumaşlar, deri ürünleri, safiyan, pamuklu kumaşlar, altın (işlenmiş), silah (toplamda 6 milyon kuruşluk). İthalat: İpek kumaşlar, demir-çelik ürünleri, baharatlar, lüks eşyalar (toplam 3 milyon kuruş değerinde) (Schweiger-Lerchenfeld, 1876, Nr. 1: 8).

Bağdat açısından en verimli dönemlerden bir tanesi, Mithat Paşa'nın 1869 yılında buraya vali olarak atanmış olmasıydı. Tuna Vilâyetindeki tecrübelerinden sonra Bağdat'a gelen Paşa, idarî ve askerî reformlar, arazi reformu, sağlık, ulaşım, alt yapı gibi alanlarda kayda değer işler yapmıştır. Kabileler arasındaki uyuşmazlıklara da özellikle eğilerek güvenlik sorununu çözmeye çalışmıştır. Bu adımlar Osmanlı'nın Basra'daki nüfuzu bakımından oldukça önemliydi. Ulaşım imkânlarının geliştirilmesi noktasında ise, Dicle ve Fırat nehirlerinden daha fazla yararlanılmaya başlanmıştır. Kâzimiye kazası ile Bağdat arasındaki irtibatın daha etkili hale getirilmesi amacıyla atlı tramvay yolu dahi inşa edilmiştir. Ayrıca, Basra-İstanbul arasındaki bağlantıyı artırmak için de buharlı gemi seferlerine başlanmıştır (Bostancı, 2017: 51-52).

TASARLANAN DEMİRYOLU HATLARI

Süveyş Kanalı'nın açılması, Ön Asya'daki ticaret koşullarında güçlü bir dönüşüm sağlamıştır. İngiliz gemileri, Süveyş ve Aden üzerinden Basra'ya önemli miktarlarda transit mal taşımaya başladılar. Buradan da Bağdat'a, İran'a, Kuzey Mezopotamya'ya ve diğer yerlere nakledilmiştir. Sadece kervan ticaretine bağımlı olan ülkede bu yeni trafik akışının yol açtığı giriş, kesinlikle makul bir gelişmeydi. Rekabetçi kara hatları oluşturma ihtiyacı giderek daha da zorunlu hale gelmiştir.

1872'de Türk Hükümeti, nihayetinde Asya'da demiryolları oluşturma fikrini ortaya atmıştır. Ne var ki, tek girişim hariç, diğerleri proje safhasında kalmıştır. Ancak zaman içerisinde söz konusu projeler artık daha kritik/belirleyici olma vaziyetini almıştır. 1872 ve 1873 yıllarında teknik olarak mühendis Wilhelm Priesse yönetiminde, ülkeyle ilgili çeşitli demiryolu sorunları kesin olarak tespit edilmiş, Akdeniz'in Basra Körfezi'ne

demiryolu hattı ile doğrudan bağlanması fikri benimsenmiştir (Schweiger-Lerchenfeld, 1876, Nr. 1: 7).

Buna göre "Trans-taurian/toroslar Ağı" aşağıdaki gibi tasarlanmıştır:

a) Suriye Hattı:

1. İskenderun-Antep (230 km)
2. Antep-Jahden? (Karkamış)-Birecik (89 km)
3. Jahden?-Haleb-Antakya-Süveydiye (Seleukia) (280 km)
4. Trablusşam (Tripolis)-Humus-Hama-Halep (270 km)

b) Mezopotamya Hattı:

1. Birecik-Urfa-Diyarbakır-Mardin (475 km)
2. Urfa-Mardin (direkt hat) (190 km)
3. Mardin-Musul-Erbil-Kerkük-Deli Abbas-Bağdat (775 km)

Toplamda 2.309 km.

Fırat Demiryolu'nun listelenen hatlar arasında yer almadığı görülmektedir. Bu hat, teorisyenlerin farklı ticari perspektifleri dolayısıyla, programdan üç yıl önce tamamen çıkarılmıştır. Nedenlerine bakınca: Trablusşam'dan başlayarak Humus, Palmyra üzerinden Fırat Vadisi'ne kadar uzanan geniş hat, Bağdat'a ulaşabilmek için Orta Suriye'nin bir bölümünü hariç tutarak, 1087 kilometre uzunluğunda olup, ıssız bir araziden veya seyrek önemsiz kültürel bir güzergâhtan ibaret olacaktı. Bu nedenle, teknik açıdan uygulanabilir olmadığı gerçeğinden başka, ekonomik olma hususiyeti de taşıyamıyordu. Bununla birlikte; tünel açmanın masraflı olması, kıyı malzemesinin tamamen kilden oluşması, vadinin büyük bir kısmının sel seviyesinin altında kalması, bazı bölümlerde tünel açma ve sayısız nehir eğrisini takip etme zorunluluğu projenin yürütülmesini zora sokmuştur (Schweiger-Lerchenfeld, 1876, Nr. 1: 7).



Harita 2. Osmanlı'dan Cumhuriyete Demiryolları (M.K. Şeşen: www.metaldunyasi.com.tr)

SONUÇ

Ulaştırma alanında kaydedilen en önemli gelişmelerden bir tanesi, 1930'lu yıllarda demiryolu hatlarının inşasıyla birlikte yolcu ve emtia taşımacılığına yeni bir boyut kazandırılmış olmasıdır. Batı ülkeleri, hızla demiryolu hatları/ağları inşa ederken, sadece kendi coğrafyalarında değil, aynı zamanda Asya'ya yönelik de çeşitli araştırmaların ve rekabetin içine girmişlerdir.

Ferdinand de Lesseps'in Mısır'da sergilediği yaratıcı çalışmalar başlamadan önce (Süveyş Kanalı), İngiltere, daha 1830'lu yıllarda, Ön Asya ile Hindistan'ı doğrudan bir trafik rotası ile birbirine bağlamayı gündemine almıştır. Zira İngilizler, buharlı gemilerin uzun yolculuklarda kullanmada yeterince tecrübe sahibi değillerdi. Bu nedenle, Kızıldeniz üzerinden Hindistan'a yapılan yolculukları riskli görüyorlardı. Ayrıca, Ümit Burnu'na kıyasla 1/3 oranında kısa olan İskenderun-Basra hattında alternatif yollar ve yeni kaynaklar aramaya koyulmuşlardır. Vakit kaybetmeden, Osmanlı Devleti'nden, nehirlerde gemilerle nakliye izni almışlardır. 1836'da, Francis Rawdon Chesney'i bölgeye nehir ulaşımı ve demiryolu inşası hususunda incelemeler yapmak üzere göndermişlerdir.

Ekibiyle çalışmalara koyulan Chesney, İskenderun Körfezi-Basra Körfezi bağlantısını sağlayacak birtakım projeler geliştirmiştir. Takdir gördüğünü düşündüğümüz çalışmaları neticesinde, Süveydiye'den başlayarak Antakya, Halep, Bağdat ve nihayet Basra'ya kadar uzanacak bir demiryolu inşa ve işletme imtiyazı elde etmeyi başarmıştır.

Zamanla tüm projeler, kısa bir süre için "Fırat Demiryolları" adı altında gruplandırılmıştır. Fırat Demiryolu Projesini yürüten Chesney'in çalışmaları, Süveyş Kanalı'nın tamamlanması sonrasında, İngiliz askeri birliklerinin Hindistan'a "kolay ve güvenli" bir halde nakledilebileceği ikinci bir hattın devreye sokulması düşüncesiyle, İngiltere açısından büyük bir siyasi ve stratejik önem kazanmaya başlamıştır. Böylece demiryollarına duyulan ihtiyaç daha da artmıştır. Buna bağlı olarak, Osmanlı Devleti'nde bir de demiryolları çatışması ve rekabetinin filizleneceği akıllardan uzak tutulmamalıdır/tutulmamalıdır. Böylece, Osmanlı'nın, milli demiryolları girişimleri karşısında her zaman bir engel/engelleme kaçınılmaz olarak baş gösterecektir.

Bu arada tüm kesimler için, bilhassa Suriye'nin Doğu-Batı transit ulaşımında ne denli önemli bir seviyeye geldiği görülmüştür. Öyle ki, Batı'nın büyük ticaret güçleri, devasa buharlı yük gemileri için bölgedeki limanları başlangıç noktaları olarak seçmişlerdir. Bu durum, Doğu Akdeniz'e yeni bir hareketlilik, Osmanlı Devleti'ne ise, eğer doğru değerlendirilebilirse dinamizm katabilirdi. Zira, her türlü hammaddenin bolluğu, sadece yabancıların gelecekte kâr elde etmelerine imkân verecek koşulları sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda ülkenin ekonomik bakımdan verimli kaynaklarını hızlı ve olumlu bir şekilde devreye sokması açısından ciddi bir avantaj sağlamaya adaydı.

Halep, Humus, Hama, Trablusşam, Antakya, İskenderun, Antep, Urfa, Diyarbakır, Mardin, Musul, Kerkük, Bağdat ve diğer Osmanlı kentlerinin ileriki zamanlarda ilerlemeye, istihsale, ticarete sağlayabileceği katkı, nüfus, yeraltı ve yerüstü kaynaklarıyla adeta pozisyon almış görünmekteydi. Bu noktada, devletin, planlama yaparken doğru proje ve teşvik usûlleri hazırlayarak, yatırımların verimliliğini ve etkinliğini sağlayıp, sağlayamayacağı temel sorunlardan biri olarak belirlemekteydi.

KAYNAKÇA

- Akalın, D. (2011). *Süveyş Kanalı (Açılışı ve Osmanlı Devleti'ne Etkisi 1854-1882)*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Denizli: Pamukkale Üni. Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Bostancı, M. (2017). *Irak'ta Monarşinin Sonu (1958 Irak İhtilali)*. Ankara: Berikan Yayınevi.
- Demirtaş, B. (2017). Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyasetinin Malatya Durağı. *IJOESS*, 8 (26): 97-110.
- Ferd. von Hochstetter, "Die Asiatischen Zukunftsbahnen", *Oe(Ö)sterreichische Monatsschrift für den Orient*, Herausgegeben von Orientischen Museum in Wien, Nr. 3, 15 März/Mart 1876.
- Freiherrn von Schweiger-Lerchenfeld, "Die Euftratbahn (Euphratbahn)", *Oe(Ö)sterreichische Monatsschrift für den Orient*, Herausgegeben von Orientischen Museum in Wien, Nr. 1, 15 Januar/Ocak 1876.
- Kaynak, M. (1982). *Demiryolları ve Ekonomik Gelişme - XIX. Yüzyıl Deneyimi*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Ankara: Gazi Üni. İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi.
- Kurtoğlu, R. (2017). *Türkiye Ekonomisi (1838-2010)*. İstanbul: Destek Yayınları.
- Nevins, A. & Commager, H. S. (2013). *ABD Tarihi*. (çev. Halil İnalçık). 5. Baskı. Ankara: Doğu Batı Yayınları.
- Öztürk, İ. (2009). *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Üni. Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Şeşen, Mustafa Kelami, "Demir Ağlar ve Türkiye'de Ray ve Çelik Üretimi", <http://www.metaldunyasi.com.tr/tr/arsiv/2014/71/demir-aglar-ve-turkiyede-ray-ve-celik-uretimi.html> (22.03.2018 / 01.01.2021)
- Ürkmez, N. (2012). *Tanzimat'tan I. Dünya Savaşı'na İskenderun*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Erzurum: Atatürk Üni. Sosyal Bilimler Enstitüsü.



direkt aus oder über Wien bezogen; speciell: Goldstickerei von Carinida in Wien, Maschinenpapier aus Josephthal, städtische Rothwännen von Dandelsberg aus Libereck, Baumwollgarne durch geschichtsunmögliche Gemischtheile aus Manchester bezogen, gelbte Demi-Cotonn, und gestrichle Baumwollstoffe aus Sachsen, Weisswaren mit buntem Rand aus Kasl Zappen in Thürken, Decken mit rothen Streifen und Damast mit buntdruckenen Ornamenten aus Pilsen bei Zittau, Eisenwaren vom Rhein, Sägen, Nadeln, Stahlwaren aus England, Wanduhren aus dem Schwarzwald, Immenstich dargestellt mit silbernen Messingwerken aus Frankreich, Taschentücher aus der Schweiz, Sargel und Sämseng aus Constantinopel, Oranthe Melisswaren aus Halbes (Dulgrin), Drogen, Farbwaren, Porzellan aus England und Amerika (über Constantinopel), Zucker und Stärkeressen aus Marseille, Salz aus der Walschbeil, i. w. Ich übergehe hier grösstlich viele oft bedeutend verarbeitete Zweige der bulgarischen Heimindustrie, dann den mit der Messe verbundenen Reliquien- und Vahmarkt, sowie das von Ethnographen speciell interessirende bunte Nationalitätenzerstreue und viele Volkerleben, und glaube nicht diefalls auf meine Jungat in unserer Monatschrift veröffentlichten Artikel, Westbulgarische Parajirou Flak" (Jahresheft 1876) zu verweisen. Erwähnen möchte ich noch, dass man zur Mitttheilte, es würden sich aus England durch die dortigen Commissäre bezogene Waren per consigna, jeue via Wien gestüllet auf 4 Monat Ziel gekauft.

Selbstverständlich bedarf die vorstehende Skizze nach allen Seiten vielfältiger diplomatischer Ergänzung, um ke. heimischen praktischen Zwecke eine sichere Basis zu gewähren. Schon aus diesen Gründen ganz jedoch insoweit halt heuer, dass die österreichischen Fabriken auch auf der Meeres zu Eski Iskumra ein rasche Concurrenz mit jenen des Auslandes zu bestehen haben. Somit dürfte es wohl der Mühe lohnen, den Ursachen dieser Fruchtlung nachzugehen und jenen zu ergötzen, ob es nicht gütigen Könnte, unserer nichtleisenden Industrie manch hülfes beizusetzen, gegenwärtig über verdrängtes Gebiet und sagt manich manz durch Verständnisse und Energie zu erweitern. Es wäre zu untersuchen, wie weit die von der See her, von Salonik, Bosn und Constantinopel ins Herz der Türkei gehenden Schienen

wegs die österreichischen Erzeugnisse verfrachten; andererseits inwiefern die geringe Neigung unserer Balkanensendeb, seine Erzeugnisse dem Geschmacke fremder Völker anzuweisen und durch genaute Agenten die ihnen zu übermitteln, diesem Schicksal trägt.

Schwerlich dürfen sich unsere Handels- und Industriekreise eine gleichgültige, mit geringeren Kosten verkaufte Gelegenheit bieten, die Bedürfnisse und den Markt eines sehr bedeutenden Theiles der europäischen Türkei zu studiren, als auf dem „Panaja in Eski-Iskumra". Diese Messe dauert drei Wochen, ihre Haupttage sind die zwischen 2. und 15. Mai, die fällt sie in die ungeschickte Reisezeit, die Reise selbst ist kurz und ohne jegliche Beschwerde. Man fährt von Wien via Graz (per Bahn um Eski-Iskumra) in 2 Tagen nach Ruschuk, von dort mittels der Vaporen in 5 Stunden nach Bagrad, von wo Kabachen den Reisenden in weiteren 5 Stunden (also noch am selben Tage) nach der Messstadt bringen. Ein Unpraktischer hat dort meistens in einem der besseren Hotel oder Privathäuser zu finden.

So wünschte ich, dass diese beschriebene Skizze, abgesehen von dem vornehmlich von den Handelskammern tausendender Experten, auch Kaufleute, Fabrikanten und Commissäre anregen möchte, die Messe von Eski-Iskumra persönlich oder durch ihre Agenten einem eingehenden Studium im eigenen und im gesamt. Interesse unseres Verkehrs mit dem Orient zu unterziehen. Hier würden Unterstützung von Seite der Präsidiums und Directorates des „Orientalischen Museums", sowie unserer k. und k. General-Commissare zu Ruschuk, dürfen sich dabei vollkommen versichern halten.

DIE ASIATISCHER ZUKUNFTSBÄHNEN.

Von Karl von Heffner.

Die Zukunftsbahnen nach Indien. Englands strategisch-politisches und im telepolitischen Interesse erfordern, dass eine europäisch-indische Verkehrsangelegenheit, wenn sie nach Ruschuk die Flüsse nicht ganz erreicht werden kann, doch wenigstens das Gebiet seines grossen Flusses in Asien nicht ohne heilbare. Dieser Gesichtspunkt war daher von allem Anfang

10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50