

**Behset KARACA**

Süleyman Demirel Üniversitesi, Tarih Bölümü

[behsetkaraca@sdu.edu.tr](mailto:behsetkaraca@sdu.edu.tr)

ORCID Numarası|ORCID Numbers: 0000-0002-5214-3818

**İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın Dinar'dan Sonraki Uzantıları (Proje, İmtiyaz ve Yapım Aşaması)\****Extensions of Izmir-Aydın Railway Line After Dinar (Project, Concession and Construction Phase)***Öz**

Demiryolunun bir ulaşım aracı olarak ilk defa hizmete girmesi 1830 yılında İngiltere'de olmuştur. Buradaki gelişmeler kısa sürede diğer Avrupa ülkelerine yayılmıştır. Bu bağlamda Osmanlı Devleti'nde de demiryolu yapımı gündeme gelmiştir. Osmanlı padişahları ve devlet adamları bu tür proje ve demiryolu yapımına çok büyük ilgi göstermişlerdir. Osmanlı Devleti'nin Anadolu toprakları üzerinde yapılan ilk demiryolu, imtiyazı 1856 yılında verilen İzmir-Aydın demiryolu hattıdır. Ancak bu hat 1866 yılında tamamlanmıştır. 1866 yılında İzmir-Aydın hattının açılmasından sonra Aydın Demiryolu Şirketi, 1879 ve 1888 yıllarında iki imtiyaz daha elde ederek demiryolunu Ege Bölgesi'nin içlerine kadar uzatma hakkına sahip olmuştur. Buradaki yollar ilk etapta coğrafi şartlar ile eskiden beri kullanılan kervan ve ticaret güzergâhları göz önünde bulundurularak İzmir-Aydın-Denizli-Dinar ekseninde düşünülmüştür. Değişik tarihlerde Aydın'dan sonraki hat ve şubeleri yapılarak Dinar'a kadar gelinmiştir. Bu hattın daha iyi işleyebilmesi ve faydalı olması için Dinar'dan sonra Afyon, Uşak, Konya, Isparta, Burdur, Antalya gibi Anadolu'nun diğer bazı şehirleriyle bağlantısının kurulması ve buralara uzatılması gerekmektedir. Bu doğrultuda, İzmir-Aydın Demiryolu Kumpanyası ile 1888 tarihinde demiryollarının genişletilmesi, uzatılması ve şubeleri hakkında bir mukavelename yapılmıştır. Bu mukavelenamede yapılması gerekenler ve şartlar belirtilmiştir. İzmir-Aydın demiryolu hattının Dinar'dan sonra, Çapalı, Çöl Ovası, Çay, Akşehir, Iğın ve buradan Konya'ya ulaşması, ayrıca Çapalı yakınından ayrılarak Baladız-Isparta ve yine Baladız'dan Burdur'a varması, başka bir hat ile Çay'dan Afyonkarahisar'a, diğer bir hat ile de Çivril, Burgaz (Gürpınar), Kırka ve Uşak'a gitmesi planlanmaktadır. İlave olarak bu hatlardan ayrılacak şubelerin de 12 yıl zarfında kumpanyaya ihale edilmesi istenmektedir. Yine 1 Eylül 1890 tarihi ile Aydın Demiryolu Kumpanyası vekili Mösyö Jun Valesyo tarafından takdim olunan arıza ile bu yolun yapımı için bilgi verilmektedir. İşte biz bu demiryolunun Dinar'dan sonraki uzantıları ve şubelerinin yapımı için ne gibi hazırlıkların ve antlaşmanın yapıldığını arşiv belgeleri ve diğer kaynaklardan ortaya çıkarmaya çalışacağız. Arşiv belgelerinden mil başına ücreti, kumpanyanın ne kadar süre bu yolu işleteceği, hatların nereden geçeceği, uzunluğunun ne kadar olduğu, kilometre başına ne kadar İngiliz lirası takdir ve tayin olunacağı gibi hususları belirteceğiz. Ayrıca bölgedeki demiryollarının yapılmasıyla sağlanacak faydaları ortaya koyacağız. Yine konumuz olan demiryolları hatlarının bazısı Cumhuriyet döneminde yapılmıştır. Bu süreç de çalışmada ortaya konacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** İzmir-Aydın demiryolu, Isparta, Burdur, Afyon, Dinar, Antalya, Eğirdir, demiryolu.

**Abstract**

The railway was put into service as a means of transportation for the first time in England in 1830. The developments in this country spread to other European countries in a short time. In this context, railway construction had come to the fore in the Ottoman Empire. Ottoman sultans and statesmen showed great interest in such projects and railway construction. The first railway built on the Anatolian lands of the Ottoman Empire was the Izmir-Aydın railway line and its concession was given in 1856. But this line was completed in 1866. After the İzmir-Aydın line was opened in 1866, Aydın Railway Company obtained two more concessions in 1879 and 1888 and so it could have the right to extend the railway until the inner Aegean Region. The railway roads here were first thought for the Izmir-Aydın-Denizli-Dinar axis, taking into account the geographical conditions and the caravan and trade routes used since the time out of mind. In different times, other than Aydın, lines and branches were built and reached to Dinar. In order to make this line functioning better and being useful, it was necessary to establish and extend its connection with some other cities of Anatolia such as Afyon, Uşak, Konya, Isparta, Burdur, Antalya after Dinar. Accordingly, a contract was signed with the Izmir-Aydın Railway Company in 1888 regarding the expansion, extension and branches of the railways. The actions to be taken and the conditions were specified in this contract. It was planned that İzmir-Aydın railway line would reach Çapalı, Çöl Ovası, Çay, Akşehir, Iğın and Konya after Dinar, and also would reach from nearby of Çapalı to Baladız-Isparta and from Baladız to Burdur. It was also planned that the railway would reach to Afyonkarahisar from Çay with another line, and would reach to Çivril, Burgaz (Gürpınar), Kırka and Uşak with different line. In addition, branches to be separated from these lines were requested to be given out by contract to the company within 12 years. Again, with the date of September 1, 1890, the representative of the Aydın Railway Company, Monsieur Jun Valesyo gave information about the construction of this road. We will try to reveal what kind of preparations and agreements were made for the construction of the extensions and branches of this railway after Dinar with archive documents and other sources. With the archive documents, we will specify the charges per mile, how long the company would run this road, where the lines would pass, what would be the length, how much English pound per kilometer would be assessed and assigned. We will also

\* Bu makale, 18-21 Mayıs 2017'de düzenlenen II. Uluslararası Multidisipliner Çalışmaları Sempozyumu (ISMS)'da sunulan "İzmir-Aydın Demiryolu Hattının Dinar, Afyonkarahisar, Isparta, Burdur ve Bölgedeki Diğer Yerlere Uzatılması İle İlgili Osmanlı Devleti'nin Projeleri, Verdiği İmtiyazlar ve Bu Yolların Yapılması" isimli bildirinin yeniden gözden geçirilip, revize edilerek genişletilmiş halidir.

reveal the benefits that were achieved by building the railways in the region. Some of the railway lines, which are also our subject, were built in the Republican period. This process will also be revealed in the study.

**Keywords:** İzmir-Aydın railway, Isparta, Burdur, Afyon, Dinar, Antalya, Eğirdir, railway.

## Giriş

Demiryolunun bir ulaşım şekli olarak ilk defa hizmete girmesi 1830'da İngiltere'de olmuştur. İngiltere'deki gelişmeler kısa sürede diğer Avrupa ülkelerine yayılmıştır. Amerika'da 1830, Fransa'da 1832 ve Almanya'da 1835 yılında demiryolu yapımına başlanmıştır.<sup>1</sup> Bunların haricinde 1835'te Belçika, 1838'de Avusturya ve 1839'da İtalya bu teknolojileri kendi ülkelerinde uygulamaya başlamışlardır. Rusya'da ilk demiryolu 25 km olarak 1837'de yapılmıştır.<sup>2</sup> 1860 yılına gelindiğinde ise dünyada işletilmekte olan demiryollarının uzunluğu 100.000 km'ye ulaşmıştır.<sup>3</sup> Rusya'da daha sonraki yıllarda demiryolu yapımı yavaş ilerlemiş olmasına rağmen 1916'da tamamlanan ve Dünyanın en uzun demiryolu olarak bilinen Transsibirya demiryoluyla bu yolların uzunluğu daha da artmıştır. Demiryolu yapımı ülkelere göre farklı amaçlara hizmet etmişse de, ulaştırmada fiyatların düşmesini, uluslararası ticaretin yoğunlaşmasını sağladığı için talep edilen bir ulaşım sistemi olmuştur. 19. yüzyılın sonuna kadar ekonomik ve askeri amaçlar için önem taşımıştır. 20. yüzyılın başında asker ve malzeme naklinde stratejik bir değer taşıdığı için askeri amaçların ağırlık kazandığı bir ulaşım aracı olmuştur.<sup>4</sup>

Bu bağlamda Osmanlı Devleti'nde de demiryolu yapımı gündeme gelmiştir. Demiryolu yapılması düşüncesi açısından, Osmanlı ile Batı arasında uzun bir zaman dilimi yoktur. Osmanlı'nın Batı'dan farkı, bu faaliyetin yabancı girişimciler tarafından yapılmasıdır. Osmanlı'da ilk demiryolu, Batılı sermayedarlar tarafından inşa edilmiş, çok sonraları Türk mühendis ve işçiler bu alanda görev almaya başlamışlardır. Yine Osmanlı Devleti'nin ihtiyaç duyduğu alan, güzergâh ve miktardan daha ziyade yabancı devlet ve yatırımcılarının planları doğrultusunda demiryolu inşa edilmiştir.<sup>5</sup>

Osmanlı'nın ilk dönemlerinde demiryolu yapımına, devletin parçalanmasını engelleyecek bir unsur olarak bakılmıştır. Ayrıca Batı'ya yaklaşma, onlar gibi olma ve düşünmenin bu sayede gerçekleşebileceği umulmuştur. Lakin Batı'nın buradaki amacı farklıdır. Onlar, Osmanlı'nın daha da gerilemesi ve bölünmesinin sağlanmasını istemektedirler. Batılı yatırımcılar, Osmanlı'nın ekonomik yapısındaki bozukluğu fırsat bilerek, yeterli derecede imtiyaz elde etmek ve çok sınırlı olan devlet imkânlarını bolca kullanmak düşüncesindedirler. Demiryolu Osmanlı'da, "*Batı medeniyetinin simgesi*" olarak algılanmış ve bu sebepten dolayı, Batılı girişimcilerin demiryolu alanındaki faaliyetleri çoğu zaman olumlu karşılanmıştır. Osmanlı'da teknik bilgi ve maddi kaynak olmadığı için demiryolu imtiyazları sağlanmıştır.<sup>6</sup> Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu politikası ya da o günkü deyişle "*millî şimendifer siyaseti*" millî politikaların başında yer almış ve demiryolu birçok yönden Osmanlı'daki gibi çağdaşlığı, modernite'yi simgelemiştir.<sup>7</sup> Osmanlı Devleti'ndeki ilk teşebbüsler İngiliz Albayı Francis Chesney tarafından 1830'lu yıllarda bir proje ile başlamıştır. Buna göre İskenderun ile Birecik arasında bir demiryolu hattı yapılması düşünülmektedir. Birecik'ten itibaren ise ulaşım Fırat Nehri üzerinden gerçekleşecek ve Basra'ya ulaşılacaktır. Ümit Burnu'ndan yapılan yolculuk çok uzun sürdüğü gibi maliyeti de yüksektir. Bundan dolayı bu düşünce önemlidir ancak bu bir projeden ileriye gidememiştir.<sup>8</sup>

Osmanlı Padişahları ile devlet adamları bu tür projelere ve demiryolu yapımına ilgi göstermişlerdir. Sultan Abdülmecit (1839–1861), Sultan Abdülaziz (1861–1876) ve Sultan II. Abdülhamid (1876–1909) bu konulara çok büyük önem vermişlerdir.<sup>9</sup> Devletin demiryolu yapma konusundaki hareket noktasını İstanbul ile Balkanlar ve Avrupa'yı birbirine bağlayacak olan Rumeli'de yapılması

<sup>1</sup> Akyıldız 1992, 114.

<sup>2</sup> Koç 2020, 4.

<sup>3</sup> Akyıldız 1992, 114.

<sup>4</sup> Koç 2020, 4-5.

<sup>5</sup> Yıldız 2004, 197.

<sup>6</sup> Yıldız 2004, 197.

<sup>7</sup> Toprak 2007, 26.

<sup>8</sup> Engin 2002, 462.

<sup>9</sup> Engin 2002, 463–467; Özyüksel 2002, 470-471; Özyüksel 1988, 7; Karal 1983a, 268–271; Karal 1983b, 465-471.

## İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın Dinar'dan Sonraki Uzantıları (Proje, İmtiyaz ve Yapım Aşaması)

düşünülen hat oluşturmaktadır. Ayrıca ülkenin Asya toprakları demiryolu ağı ile donatılacaktır. Gerçekleştirilmek istenen bu ağın ana hattını İstanbul-Bağdat demiryolu teşkil edecek, çeşitli kollarla Akdeniz ve Karadeniz'e bağlantılar kurulacaktır.<sup>10</sup> Osmanlı Devleti'nin Anadolu toprakları üzerinde yapılan ilk demiryolu, imtiyazı 1856 yılında verilen İzmir-Aydın, Rumeli toprakları üzerinde yapılan ilk demiryolu da imtiyazı 1857 yılında İngilizlere verilen Köstence-Çernavoda (Boğazköy) hattıdır.<sup>11</sup> Devlette inşa edilen ilk demiryolu ise 1854 senesinde bitirilen İskenderiye-Kahire demiryoludur.<sup>12</sup>

Osmanlı Devleti'nin Anadolu topraklarında yapılan ilk iki demiryolunun başlangıç noktası İzmir'dir. İlk demiryollarının İzmir merkezli yapılması tesadüf değildir. İzmir bereketli bir bölgenin dışa açılan kapısı olarak ilkçağlardan itibaren mühim bir şehir olmuştur. Özellikle XVIII. ve XIX. yüzyıllarda önemi artmıştır. Zamanla da Anadolu'nun içlerinden gelen uzun mesafeli ticaret ve kervan yollarının hem başlangıç, hem de son durağı haline gelmiştir.<sup>13</sup> İzmir-Aydın demiryolunun yapımında İngilizlerin bölgenin ham madde kaynaklarına ulaşma ve mamul maddelerini pazara sürme isteği etkili olmuştur. Demiryolu yapımına başlanmadan evvel İzmir'de fiilen ithalat ve ihracat işleriyle uğraşan 1061 İngiliz tüccar bulunması bunu göstermektedir. Bu tüccarlar ayrıca, İzmir'in hinterlandı ile ulaşım imkânına kavuşturulmasının bölgenin ticari gelişimine yapacağı katkının şuurundadırlar. İzmir-Aydın demiryolu sözleşmesine göre Osmanlı Hükümeti, şirkete yatırdıkları 30,6 milyon frank sermaye için yılda %6 kar garantisi sağlamak zorundadır. Ayrıca şirket hükümete ait topraklardan, maden ve ormanlardan ücretsiz olarak yararlanma hakkına sahip olacaktır. Buna karşılık demiryolunun ilk 70 kilometrelik bölümü dört yıl içinde tamamlanacaktır.<sup>14</sup> İşte bu şekilde ilk etapta İzmir-Aydın ve arkasından devam edecek olan diğer hat (İzmir-Kasaba) ve şubelerin yapımı işlemine başlanmıştır.

İzmir-Kasaba hattı ve şubeleri direk konumuzu ilgilendirmemesine rağmen bölgenin ekonomik ve sosyal yönden gelişmesinde etkili olmasından dolayı üzerinde kısaca durulacaktır. Yine bu hattın, Aydın demiryolu hattı ile İzmir'de ve daha sonraki yıllarda Afyonkarahisar'da birleşmesi bahsetmemizin diğer bir sebebi olacaktır. İngilizler tarafından farklı tarihlerde İzmir-Kasaba hattı ve uzantıları yapılmıştır. Bu doğrultuda, İzmir-Bornova arası ile İzmir-Menemen arasındaki demiryolu inşası Haziran 1865'te bitirilmiş ve 20 Temmuz 1865'te geçici olarak hizmete açılmıştır. Menemen-Manisa hattı 25 Ekim 1865'de resmen ahaliye açılmıştır. İzmir-Kasaba demiryolu ise 23 Ocak 1866<sup>15</sup>, İzmir-Aydın demiryolu ise 1 Temmuz 1866 tarihlerinde işletmeye açılmıştır.<sup>16</sup> Kasaba-Alaşehir hattının inşasına 8 Haziran 1867 yılında başlanmış ancak bazı aksaklıklar ve yeni tekliflerin yapılması ile güzergâh değişikliklerinden bu hattın bitirilmesi uzamıştır. Bu hat Mart 1875 tarihinde açılmıştır.<sup>17</sup>

Osmanlı Devleti 1888 yılında, Anadolu'nun çeşitli bölgelerinde demiryolu yapımı için üç imtiyaz vermiştir. Bunlardan biri İstanbul-Ankara hattının yapılması için Deutsch Bank'ın kontrolündeki Anadolu Demiryolu Şirketi'ne, diğer ikisi de İzmir'deki şirketlere verilmiştir. Bu dönemde İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi mevcut hatlarını Dinar ve Çivril'e kadar uzatma hakkını elde etmiş, Kasaba Demiryolu Şirketi de Manisa-Soma arası ile ilgilenecektir. Sonuçta şirket bu hattın yapımını almıştır. Mukavele gereği Manisa-Soma arasındaki hat üç kısımda inşa edilecektir. Manisa-Akhisar, Akhisar-Kırkağaç ve Kırkağaç'tan Soma'ya kadar olacaktır. Bu hatlardan Manisa-Akhisar Ocak 1890'da, Manisa-Soma arası da 1890 Mart'ında bitirilmiştir.<sup>18</sup> İzmir-Kasaba hattının devamına (Alaşehir-Elvanlar, Elvanlar-Uşak, Uşak-Dumlupınar, Dumlupınar-Afyonkarahisar) Fransızlar tarafından 18 Ekim 1895'te başlanmış ve Kasım 1897'de de tamamlanmıştır.<sup>19</sup>

Bu İzmir-Kasaba hattı ve uzantıları haricinde Batı Anadolu'yu içeriye bağlayan ve yine İzmir'de nihayetlenen İzmir-Aydın demiryolu ve bunun uzantıları vardır. Bu hattın Dinar'dan sonraki kısımları ve uzantıları konumuzu oluşturmaktadır. Yukarıda bahsettiğimiz üzere İzmir-Aydın demiryolu

<sup>10</sup> Engin 2002, 463-466.

<sup>11</sup> Engin 1993, 39.

<sup>12</sup> Akyıldız 1992, 115.

<sup>13</sup> Kolay 2019, 19-23; Kütükoğlu 2001, 515-524.

<sup>14</sup> Özyüksel 1988, 9-10.

<sup>15</sup> İzmir-Kasaba demiryolu için verilen teklifler, imtiyazın Edward Price'a verilmesi, imzalanan mukavelename ve şartname, inşaatın başlaması ile hattın Kasaba (Turgutlu)'ya ulaşması yine bu hatların devamı ve uzantısı olan İzmir-Menemen, İzmir-Bornova ve Menemen-Manisa hatları vb. konularda ayrıntı için bkz. Kolay 2019, 24-56.

<sup>16</sup> Akyıldız 1992, 115.

<sup>17</sup> Kolay 2019, 57-74.

<sup>18</sup> Kolay 2019, 87-103.

<sup>19</sup> Kolay 2019, 111-155.

imtiyazı İngiliz kumpanyasına 1856 yılında verilmiş ancak bu hat 1866 yılında tamamlanmıştır.<sup>20</sup> 1866 yılında İzmir-Aydın hattının açılmasından sonra, Aydın Demiryolu Şirketi 1879 ve 1888 yıllarında iki imtiyaz daha elde ederek demiryolunu Ege Bölgesi'nin içlerine kadar uzatma hakkına sahip olmuştur. Buradaki yollar ilk etapta coğrafi şartlar ile eskiden beri kullanılan kervan ve ticaret güzergâhları göz önünde bulundurularak İzmir-Aydın-Denizli-Dinar ekseninde düşünülmüştür. 1881'de Aydın-Nazilli ile Nazilli-Kuyucak hattı ve 1882'de de Kuyucak-Sarayköy hattı yapılmıştır. Bu güzergâhta olmayan Torbalı-Tire hattı ise 1883'de açılmıştır. Aydın demiryolunun Dinar'a kadar uzatılan kısımlarında demiryolu hattı Sarayköy, Genceali, Akhan, Bucalı ve Şamlı mevkilerinden geçmektedir. Dinar hattının yapımına 1888'de başlanmıştır. Bu hat üzerindeki Denizli ve Söke hatları da Mayıs 1308'lerde (Mayıs-Haziran 1892) yolcu taşımaya başlamıştır. Hattın Denizli'den Dinar'a kadar kısmı da kısa sürede bitmiştir. Aydın demiryolunun Çivril'e kadar uzatılacak şubesi 17 Kanun-ı evvel 1305/29 Aralık 1889'da resmi olarak açılmıştır. Bu hat üzerinde Sütlaç ve Çivril yanında Sundurmali ve İnceköy iskeleleri de vardır. Ayrıca Aydın demiryolunun bizim konumuz olan hat üzerinde bulunmayan başka şubeleri de mevcuttur.<sup>21</sup>

İzmir-Aydın demiryolunun kapasitesi, yolcu taşıma ücretleri, ekonomik verimliliği gibi hususlarda Aydın Vilayet Salnamesinden bilgi edinmek mümkündür.<sup>22</sup> Bu hattın Dinar'dan sonraki uzantıları, yapılması planlanan yerlerin projeleri ve imtiyazları bizim esas konumuzu oluşturmaktadır. İzmir-Aydın demiryolu hattının Dinar, Keçiborlu, Baladız, Isparta, Burdur, Afyonkarahisar, Uşak, Antalya vb. yerlere uzatılması konusunda İzmir-Aydın Demiryolu Kumpanyası ile bir mukavelename yapılmıştır. Bu mukavelenamede yapılması gerekenler ve şartlar belirtilmiştir. Biz bu doğrultuda arşiv belgeleri ile diğer kaynakları da göz önünde bulundurarak yapılması düşünülen hatlar ve şubeler, mukavelenameler, karşılaşılan problemler, demiryollarının sağladığı faydalar, yolların yapılması vb. hususlar üzerinde duracağız.

### **İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın Dinar'dan Sonraki Uzantılarının Güzergâhı, Proje ve İmtiyazı**

İzmir-Aydın Demiryolu hattının Dinar'dan sonra uzatılarak bölgeye hizmet vermesi düşünülmektedir. Bu doğrultuda, İzmir-Aydın Demiryolu Kumpanyası ile 1888 tarihinde demiryollarının genişletilmesi, uzaması ve şubeleri hakkında bir mukavelename yapılmıştır. Bu layihanın ise 1 Eylül 1890 tarihi ile Aydın Demiryolu Kumpanyası vekili mösyö Jun Valesyo tarafından kumpanya namına Ticaret ve Nafia Nezaret-i Celilesi'ne havale buyrulması istenmiştir. Burada mevcut İzmir-Aydın demiryolu hattının Dinar'dan Konya'ya kadar genişletilmesi, uzatılması ve Isparta, Burdur, Afyonkarahisar ve Uşak'a kadar olan şubeler ile diğer bazı uzantılar hakkında bilgi verilmektedir. Bu layiha dokuz maddeden meydana gelmektedir. Bu dokuz maddede, antlaşma şartları, antlaşmanın geçerlilik süresi, hattın nereden geçeceği, demiryolunun ne kadara mal olacağı gibi birçok husus belirtilmiştir. Biz bu maddelerden önemli olanlar üzerinde metin içinde kısaca duracağız. Maddelerin tamamını ise eklerde vereceğiz<sup>23</sup>.

Burada belirtilen birinci maddede hatların güzergâhları şu şekilde ortaya konmuştur. İzmir-Aydın demiryolu hattının Dinar'dan sonra, Çapalı, Çöl Ovası, Çay, Akşehir, Ilgın ve buradan Konya'ya ulaşması, ayrıca Çapalı yakınından ayrılarak Baladız-Isparta ve yine Baladız'dan Burdur'a varması, başka bir hat ile Çay'dan Afyonkarahisar'a, diğer bir hat ile de Çivril, Burgaz (Gürpınar), Kırka ve Uşak'a gitmesi planlanmaktadır. İkinci maddede ise birinci maddede ifade edilen hatlardan ayrılacak şubeler 12 yıl zarfında şubelerin hiç biri 40 km'yi aşmamak üzere kumpanyaya ihale edilecektir. Üçüncü maddeye göre 99 sene müddetle bu hatları kumpanya kullanacaktır. Hatların yapılması ve masrafı kumpanyaya ait olacaktır. Hükümet mecbur olmadıkça mukavelenamede belirtilen hatların 25 mil 40 km'lik daire dâhilinde bu demiryolu ile rekabet edecek hiçbir demiryolu inşasını ihale etmeyecektir. Başka bir maddeye göre, eğer bu mukavelename müddetinde kumpanyaya ait toplam hatlar üzerinde yeni bir hat tesis olacak olursa hükümetle kumpanya anlaşacaklar ve aynı şartlarda işleteceklerdir (dördüncü madde). Beşinci maddeye göre ise, "Hükümet-i Seniyye 18 Nisan 1888 tarihli mukavelenamenin beşinci maddesi mucibince sahip olduğu salahiyyete göre" 15 Teşrin-i evvel

<sup>20</sup> Uzuntepe 2000, 29-43.

<sup>21</sup> Uzuntepe 2000, 43-47; Cavid 2010, 710-711.

<sup>22</sup> Cavid 2010.

<sup>23</sup> BOA, HR.TO 534/36; EK.1.

## İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın Dinar'dan Sonraki Uzantıları (Proje, İmtiyaz ve Yapım Aşaması)

(Ekim) 1935 tarihinde kumpanyanın eski hatları üzerinde inşa edilecek hatları satın almak isterse 3 sene evvel kumpanyaya bildirecektir. Kumpanyaya senelik 120 bin İngiliz lirası verecektir. “Bilcümle hudut için mil başına 8500, km başına 5280 İngiliz lirası ikinci maddede belirtildiği üzere şubeler için mil başına 7500, km başına 4659 İngiliz lirası takdir ve tayin kılınmıştır”. Başka bir madde de (yedinci madde) “Hükümet-i Seniyye” bu hatları satın almak istemezse, mukavelename mucibince mil başına kararlaştırılmış olan kıymet mucibince ve kumpanyaya 3 sene evvel tebliğ ederek satın alma salâhiyetini muhafaza edebilir. Şayet hükümet 3 sene evvel durumu bildirmezse 25 sene daha baki olacak, bunun bitiminde 3 sene evvel bildirmek şartıyla başka şartlarda bunu alma hakkına sahip olacaktır. Sekizinci maddeye göre ise Hükümet-i Seniyye her ne vakit tekmil-i hattı ve müstemilatı ve edevatı tasarrufuna alacak olursa kumpanyanın elindeki makine, vagon vs. satın almayı taahhüt etmektedir.

Kısaca bu şartlarda yapılan antlaşmaya yani projeye daha sonraki tarihlerde ne kadar uyulduğunu tam olarak bilemiyoruz. Ancak Devlet bu hatların bazısını yapmamış veya başka kumpanyalara vermiştir. Bu projeden anlaşıldığına göre günümüzdeki hatlardan bazı farklılıklar da bulunmaktadır. Günümüzde *Dinar-Çapalı (Karakuyu)-Sandıklı ve Afyon* hattı vardır. Konya'ya da Afyon'dan gidilmektedir. Ancak projedeki hatta göre Konya'ya daha kısa bir yoldan gidilecektir. Yani hat, *Dinar, Çapalı, Çöl Ovası, Çay, Akşehir, Ilgın ve Konya* şeklinde olacaktır. Afyon'a ise Çay'dan bir hat ayrılacak ve oradan gidecektir. Yine *Çivril'den Burgaz (Gürpınar), Kırka üzerinden Uşak'a* ulaşılacaktır. Bu kestirme hat da Çivril'de kalmış, Uşak'a Afyon üzerinden giden bir hat yapılmıştır. Yine bu hatların bir kısmı farklı kumpanyalar ve devletler tarafından yapılmıştır. Kısaca tam olarak bu antlaşma şartlarına pek uyulmamış ve bazı yerlerin yapımı daha sonraki yıllara ve projelere kalmıştır. Bunun olmasında da birinci derecede devletlerarasındaki çekişme ve rekabet ile Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması etkili olacaktır. Burada belirtilen hatların önemli bir kısmının Osmanlı Devleti zamanında ve bir kısmının da Cumhuriyet döneminde yapılması ise bu projenin ve yolların önemini ortaya koyması açısından önemlidir.<sup>24</sup>

Mevcut İzmir-Aydın demiryolunun Dinar, Afyonkarahisar, Konya ve Isparta'ya kadar uzatılması konusunda 1888 tarihinde burayı yapan kumpanya ile bir mukavelename yapılmış olduğunu ve bunun 9 madde halinde layiha şeklinde Hükümete sunulduğunu biraz önce belirtmiştik. Ancak “Hükümet-i Seniyye” tarafından bu layihanın tadil edilmesi istenmiştir. Bu tadilatı kumpanya direktörü 31 Kanun-ı sâni 1891 tarihinde yapmış ve değişiklikleri bildirmiştir. Buna göre, Çivril'den Uşak'a kadar bir hat yapılması bu layihaya dâhil edilmiş, Afyonkarahisar'da bitecek hat Kütahya'ya kadar uzatılacak, hatta hükümet tarafından talep edilirse Eskişehir'e kadar da gidecektir. İşin başlangıcından beri kumpanya tarafından inşa kılınan demiryolu hududu bütün emlakıyla beraber (bina ve yapılar) “bu layiha mucibince” 99 sene sonra hükümetin malı olacaktır. “Hükümet-i Seniyye” dahi 4 Teşrin-i evvel 1888 tarihli mukavele mucibince Anadolu (İzmir, Ankara) demiryolları için vermesi gereken bütün imtiyazları yerine getirecektir. Bu Konya meclisinin vereceği karar olmakla birlikte esas hükümetin burada vereceği fikir ve karar önemlidir denilmektedir.<sup>25</sup> Layihada geçen hususlar ve proje bu şekilde tadilat edilmiştir. 17 Şubat 1904 tarihli Meclis-i Vükelâ mazbatalarında bu layiha ve proje ile ilgili olarak ise şu denilmektedir: *Müzakere olan maddelere müteallik evrakların çeşidi, mealin özeti, Bâb-ı*

<sup>24</sup>BOA, HR.TO 534/36; 1 Eylül 1890 tarihli layihanın maddeleri için bkz. Ek 1; Harita 1-3.

<sup>25</sup> “Bâb-ı Âli tercüme odası tarafından hazırlanan belgede mevcut demiryolu hududunun Dinar, Afyonkarahisar, Konya ve Isparta'ya kadar uzatılmasına dair layihanın tadilatına havi izinin Aydın demiryolu direktörü tarafından sadarete arzı konusundaki belgede 31 Kanun-ı sâni sene 91 tarihiyle İzmir ve Aydın Demiryolu Kumpanyası direktörü tarafından konan arızanın tercümesinde Bin sekiz yüz seksen sekiz tarihli mukavele-name mucibince el-yevm mevcut olan demiryolu hududunun Dinar'dan Afyonkarahisar, Konya ve Isparta'ya kadar temdidine dair layihanın Kumpanyam tarafından Bâb-ı Âliye takdim olunduğu zamandan beri Hükümet-i Seniyye'nin Memâlik-i Şahâne'de demir yollar imtiyazatınca esaslı addettiği bazı nukât hakkında tervic buyurulduğu efkâr ve hissîyâta bi'd-ı defaât kesb-i iltâ' edebilmiş olduğundan bu sırada... malum olan layihayı hissîyât-ı mezkûre ile mümkün mertebe telif edebilecek surette tadile çalıştım. Binaen aleyh hülâsa şurasını arz edebiliyorum ki Çivril'den (Şivril'den) Uşak'a kadar olan hat artık bu layihaya dâhil olacak ve fakat Karahisar'a kadar müntehi olacağı cihetle Kütahya'ya kadar temdid edilecek ve cânib-i hükümet-i seniyyeden talep buyurulduğu takriri kumpanya bu hattı Eskişehir'e kadar temdid etmeği dahi taahhüt eyleyecektir. İmtiyazı ita buyurulan ve işin bidâyetinden beri Kumpanya canibinden inşa kılınan demiryol hututu kâffe-i emlakıyla beraber ve işbu layiha mucibince inşa olunacak hudut ve ebniye dahi dâhil olduğu hazıra imtiyazlı fermân-ı âlinin tarih-i isdarından itibaren doksan dokuz sene sonra gerek mazi ve gerek istikbal için hiçbir güne varidat temin edilmeksizin Hükümet-i Seniyye'nin malı olacaktır. Hükümet-i Seniyye dahi fi 4 Teşrin-i evvel 1888 tarihli mukavelesi mucibince Anadolu (İzmir, Ankara) demiryolları için ita buyurulduğu sair bi'l-cümle imtiyazâtı ita edecektir. İş bu tadilat-ı mühimme ile beraber layiha-yı mehbuta (?) hakkında müzakerâta devam olunması hususu Konya meclisinin takrir ve muvafakatine havale olunması lazım geldiği cihetle Kumpanya'ya... evvel Hükümet-i Seniyye'nin buyuracağı efkâr ve muamelâtını anlamak ve tasvib-i sami-i fahimalarını istihsal etmek için keyfiyet-i zat-ı seniyye-i cenâb-ı sedaratenahilerine arz ve işara cüret ile beyan-ı hal arz-ı te'diye uburuna buyurulmasını rica ederim” (BOA, HR.TO, 535/12).

*Âli evrak odasının olan numarası ve meclis havalesi, tarihi ve tezkireye ilişik yazıların kaç kıta olduğu.*

#### *Hülâsa-i Meali*

Dinar demiryolu hattının Isparta ve Burdur'a uzatılması hakkında Aydın Demiryolu Kumpanyası vekili tarafından daha önce vuku bulan teklifin kabul görmemesi yani reddine karar verildiği halde, vekilin bu teklifte bazı tadilat yaptığı belirtilmiştir. Yine eski teklifin hukuk ve devlet menfaatine uymaması dolayısıyla bazı tetkikin lazım geldiği, Ticaret ve Nafia Nezareti'nden gelen tezkirenin okunduğu ve mütalaa olunduğu ifade edilmiştir. Neticede aşağıdaki karara varılmıştır.

#### *Karar*

Tanzim olunan raporun içindekilere nazaran Hükümetle kumpanya arasında evvelce akit edilmiş olan mukavelenameye göre hükümet 1935 senesinde devredilecek aletlerin bedelinden başka kumpanyaya üç milyon yedi yüz elli bin İngiliz lirası vererek bu yolu tasarrufuna almış olacaktır. Yahut senelik hasılatını alacak ve idaresi kumpanyada olacaktır şıklarından birisini seçecektir. İmtiyaz müddetinin 15 sene uzatılması takdirinde bu müddet zarfında hasılatın yarısını ve daha önce belirtilen üç milyon yedi yüz elli bin İngiliz lirasının faizini aldıktan başka bunun bir milyon yüz bin liralık kısmı imha edilecektir. Eski tekliflerin 15 sene uzatılması ve Dinar'dan Eğirdir Gölü ve Burdur Gölü kıyısından Burdur'a 104 km mecburi hat çekilmesi, bu yeni hattın Sandıklı'ya kadar 7 sene zarfında isteğe bağlı bir hat inşası ve Burdur'a uzayacak hattın bir mahallinden Antalya'ya kadar demiryolu inşası halinde ise şirkete eşit haklar verilmesi istenmektedir. Yine Eğirdir ve Burdur Göllerinde Osmanlı Sancağı altında vapur işletilmesi talepleri vardır. Bu durumda hükümet en az bir milyon yüz bin İngiliz lirası zayı etmiş olacağı gibi uzatılması istenilen 104 km hattın imtiyazının bitiminde hükümet gizli olarak altı yüz bin İngiliz lirası vermesi lazım geleceğinden buna değecek bir menfaat tahsil edemeyecektir. Bu yüzden hiçbir zaman gerek bu hattın ve gerekse isteğe bağlı hatların ve hususiyile Antalya'ya uzatılacak demiryolun inşasına teminat verilmekte olan Konya ve Kasaba hatlarına büyük rekabet hâsıl edeceğinden ve mezkûr göllerde Osmanlı bayrağı altında bile olsa ecnebi gemilerinin seyr ü sefer yapma imtiyazı hükümetçe menfaate uygun bulunmamıştır. Eski teklif bile kabul görmemiş ve 29 Mayıs 1903 tarihinde kararname ve beyan olunduğu cihetle şirkete bu yolda cevap verilmesi Nezaret-i müşarünileyhe havale kılınmıştır.<sup>26</sup> Ancak daha sonraları bu şartların bazılarında düzeltme yapılarak hattın bir kısmının yapıldığını tahmin etmekteyiz. Çünkü sonuçta yapılan hat ve güzergâhlar bunu göstermektedir.

<sup>26</sup> "Meclis-i Vükelâ Mazbataları, Hazır Bulunan Zevât-ı Fihâmın Esâmisi: Müzakere olunan mevâdde müteallik varakanın nevi ile hülâsa-i meali Bâb-ı Âli evrak odasının olan numarası ve meclis havalesi tarihi ve melfufatı dahi kaç kıta olduğu.

#### *Hülâsa-i Meali*

*Dinar demiryolu hattının Isparta ve Burdur'a doğru temdidî hakkında Aydın Demiryolu Kumpanyası vekili tarafından akdemce vuku bulan teklifât-ı şayan kabul görülmemesine yani reddine karar verildiği halde vekil mumaileyh ahiren ita eylediği istida-namesi teklifât-ı sabıkaca bazı tadilat icrası gösterildiğinden iş bu teklifât-ı ahirenin dahi hukuk ve menâfi-i devlete suret ve derece-i muvafakatı hakkında tetkikât-ı lazime icrasıyla netice-i keyfiyetin enbasına dair sebak eden eşar üzerine Ticaret ve Nafta Nezaretinden gelen tezkire melfuflariyle kiraat ve mütalaa olundu.*

#### *Kararı*

*Tezkire-i mezkûrede nezaret-i fen müşaviliğince icra kılınan tetkikatı havi tanzim olunan rapor mündericâtına nazaran Hükümet-i Seniyye ile Kumpanya beyninde mukaddema akd edilmiş olan mukavelât mucibince Hükümet-i Seniyye bin dokuz yüz otuz beş senesinde edevat-ı müteharrike bedelinden başka kumpanyaya üç milyon yedi yüz elli bin İngiliz lirası itası ile şebeke-i mezkûreyi tamamen taht-ı tasarrufuna almış yahut demiryolun hasılat-ı seneviyye-i safiyesinden meblağ-ı mezkûr kâmilan tediye oluncaya kadar şebeke-i mezkûre idaresinin kumpanya yedinde bırakılması şıklarından birinin intihabında muhtar bulunmasına mebni (binaen) müddet-i imtiyaziyenin on beş sene temdidî takdirde şebeke-i mezkûrenin bu müddet hasılat-ı safiyesiyle salifu'l arz üç milyon yedi yüz elli bin İngiliz lirasının faizi tediye edildikten başka bunun bir milyon yüz bin İngiliz liralık kısmı imha edilebileceğinden istidayı ve... tervici halinde teklifât-ı ahire-i mezkûrenin esasları el-yevm işlemede olan Aydın Demiryolu şebekesi müddet-i imtiyaziyesinin on beş sene temdidî ve Dinar'dan Eğirdir Gölü sahilinde bir noktaya ve bu hattın bir mahallinden Burdur Gölü'nün bir noktasına kadar yüz dört kilometre tulünde mecburi ve iş bu hatt-ı cedidden Sandıklı'ya kadar yedi sene müddet zarfında ihtiyari bir hat inşası ve mezkûr demiryolu şebekesinin tarafeyninden yirmi beş mil mesafe dahilinde bir mahalden Antalya'ya kadar demiryolu inşası halinde Aydın Demiryolu şirketine şerâit-i mütesaviye ile hak... itası ve Eğirdir ve Burdur Göllerinde Osmanlı Sancağı altında vapur işletilmesi metalibinden ibaret olup Hükümet-i Seniyye, Dahiliye Nezareti Mektûbi Kalemi (BOA, MV 108/61, 1); İnde'l-hab la ekall bir milyon yüz bin İngiliz lirası zayı etmiş olacağı gibi temdidî istenilen yüz dört kilometre hat için hitam-ı müddet-i imtiyaziyesinde Hükümet-i Seniyye cânibinden inde'l-hab altı yüz bin İngiliz lirası verilmek iktiza edip buna değecek bir menfaat istihsal olunamayacağından. Kat'an lin-nazar gerek bunun ve gerek ihtiyari hatların ve hususiyile Antalya'ya müntehi olacak demiryolun inşası hükümet-i seniyyece teminat verilmekte olan Konya ve Kasaba hatlarına rekabet-i azim hâsıl ederek mukerrâtü külliyyeyi rai olacağına ve mezkûr göllerde seyr ü sefaın için Osmanlı sancağını hamil olsa dahi tabiiyet-i ecnebiyede bulunan bir şirkete imtiyaz itasının adam-ı cevazı derkar olmasıyla teklifât-ı mezkûre-i ahirenin her ciheti halen ve atiyen menâfi-i Hükümet-i Seniyye ile kâbil-i telif görülememiş beyan ve işar olunmuş ve esbab-ı muharrereye nazaran teklifât-ı ahire dahi şayet kabul görülememiş olduğuuna binaen 2 Rebiyülevvel sene 321 (29 Mayıs 1903) tarihinde ba-mazbata arz ve beyan olunduğu vecihle şirket-i mezkûreye o yolda cevap itasının nezareti müşarünileyh havalesi tezekkür kıldı" (BOA, MV 108/61, 2).*

## İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın Dinar'dan Sonraki Uzantıları (Proje, İmtiyaz ve Yapım Aşaması)

Yani kısaca 1903 ve 1904 tarihli arşiv belgelerinden anlaşıldığına göre Burdur'dan Antalya'ya bir demir yolu hattı döşenmesi Aydın demiryolu şirketinden istenilmiştir. Buna karşılık da Burdur ve Eğirdir Göllerinde Osmanlı Sancağı altında vapur işletme isteklerinde bulunmuşlardır. Ancak bu hattın yapılmasının Konya ve Kasaba hatlarına rakip olacağı düşüncesi ve göllerde Osmanlı Sancağı altında dahi olsa ecnebilerin vapur işletmesine pek sıcak bakılmamıştır. Yine devletin menfaatine uygun olmaması ve yapımının zor olması ile diğer demiryollarıyla rekabet edilecek olması bunda etkili olmuştur.<sup>27</sup> Aydın Demiryolu Şirketi'nin amacı ise, Eğirdir Gölü üzerinden İç Anadolu'nun tarım ve maden kaynaklarına ulaşmayı planlamak ve Batı Anadolu ile birlikte güney hinterlandını da kendi nüfuz sahası içinde tutmaya çalışmaktır.<sup>28</sup> Bundan dolayı daha XX. yüzyılın başlarında düşünülen Burdur-Antalya hattı daha sonraki tarihlerde tekrar gündeme gelse de bir daha yapılmamak üzere kalmıştır.

### Osmanlı Devleti'nde ve Bu Bölgede Demiryollarının Yapılma Sebepleri

XIX. yüzyılda Avrupa'daki demiryolları konusundaki gelişmeler Osmanlı yöneticilerinin de dikkatini çekmiş, ulaşım problemlerini hızlı ve güvenilir olarak çözecek bir çare olarak düşünülmeye başlanılmıştır. İmparatorluğun deniz kıyısı bölgeleri ile iç bölgelerinin bağlantısının kurulması için önemli bir yatırım olarak görülmüştür. Demiryolları ekonomik, askeri, siyasi (toplumun çeşitli kesimleriyle bütünleşmek), sosyal ve kültürel bakımdan büyük önem taşımaktadır. Bunun için, buradaki demiryolları yapılırsa bölgenin iktisadi, siyasi, askeri, sosyal ve kültürel yönden gelişmesine ve bölge insanının hayat standardının yükselmesine katkı sağlayacaktır. Osmanlı Devleti demiryolu yapımında ekonomik faktörleri göz önüne almış olmakla birlikte daha çok yönetim, askeri ve stratejik faktörlerden dolayı bu işe koyulmuştur. Cumhuriyetle birlikte yapılacak olan demiryollarında ve bunların güzergâhlarının tespitinde de ülke savunması göz önüne alınmıştır. Ankara-Sivas ve Samsun-Sivas hatlarının yapılmasında birinci derecede bu durum düşünülmüştür. Yine yapımına 1933'te başlanan Afyon-Karakuyu Hattı, Erkan-ı Harbiye'nin askeri yönden yapılmasını zorunlu gördüğü hatlardandır.<sup>29</sup> Hatta Atatürk, Afyon-Karakuyu Birleşim Hattı'nın açılışında şu sözleri söyleyerek hattın askeri önemini vurgulamıştır: *"Bu hattın olmayışından, memleket müdafaası çok sıkıntı çekti. Bu kadar kısa bir hattın göreceği işi, 100 bin öküze yaptırmak ya mümkün veya değildir"*. Atatürk'ün demiryollarının askeri önemi ile ilgili şu sözü de bu durumu desteklemektedir: *"Demiryolları, toptan ve tüfekten daha mühim bir emniyet silahıdır"*.<sup>30</sup>

Osmanlı Devleti demiryolu işine özellikle Rumeli'den başlamıştır. Bunun sebebi de Balkanlar'da karışıklık olması ve demiryolunun sağlayacağı avantajlarla bunları bastırma düşüncesidir. Ayrıca herhangi bir savaş sırasında birlikler sınıra kolayca gönderilebilecektir. Yani demiryollarının yapılması birinci derecede askeri amaçlıdır. Yine bu yıllarda Avrupa ile siyasi birlik sağlanması görüşü önceliklidir. Avrupa ile demiryolu bağlantısının bu hedefe varmayı kolaylaştıracağı düşünülmektedir. Öte yandan, ülkenin ekonomik durumu Kırım Savaşı (1853–1856) sebebiyle iyice kötüleşmiştir. Demiryolu yatırımının milli ekonominin tekrar rayına oturtulmasında katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Ayrıca yapılacak demiryolları ile tarımdan alınan vergiler arttırılacak, ticaret gelişecek, ithalat ve ihracattan alınan gümrük vergileri hazineye katkıda bulunacaktır. Bunun içindir ki demiryolunun geçtiği bölgelerde zirai üretim iki katı kadar artmıştır. Yine devletin aşar tahsilâtı yükselmiştir.<sup>31</sup> Nitekim 1889–1911 yılları arasında tarımsal üretim Osmanlı Devleti'nin bütününde %63 artmışken, demiryollarının geçtiği bölgelerde bu artış %114'ü bulmuştur.<sup>32</sup> Batılı devletler için demiryolu bir sömürge aracı olarak görülse de Osmanlı'da bunun yaygınlaşmasıyla dış ticaret 1873–1896 Dünya ekonomik durgunluğuna rağmen artmıştır.<sup>33</sup> Bunun en önemli nedenlerinden birisi yeni alanların tarıma açılmasıdır. Bu yeni alanlar, aynı zamanda Balkanların kaybedilmesi üzerine buradan Anadolu'ya göç eden muhacirler için de iyi bir yerleşim yeri olmuştur.<sup>34</sup> Bilhassa demiryolları kıyı

<sup>27</sup> BOA, MV 108/61, 2.

<sup>28</sup> Koç 2020, 14-15.

<sup>29</sup> Yıldırım 2001, 5-6, 50-51; Yıldırım 2002, 311-324.

<sup>30</sup> Yıldız 2004, 201.

<sup>31</sup> Engin 2002, 463-468; Karal 1983a, 268.

<sup>32</sup> Özyüksel 1988, 11.

<sup>33</sup> Yıldız 2004, 198.

<sup>34</sup> Akyıldız 1992, 117; Yıldız 2004, 198.

şeritlerinde ticaret ve ziraatın gelişmesinde faydalı olmuş, kapalı ve durgun tarım ekonomisi canlanmış, ticari faaliyetler gelişmeye yönelmiştir.<sup>35</sup> Batı Anadolu’da bilhassa pamuk ekimi ve hasılatı yükselmiş, incir ve üzüm taşımacılığında daha çok olan zayıt ise demiryolu ile azalmıştır.<sup>36</sup> Bu doğrultuda, 1873–1877 yılları arasında İzmir gümrüklerinin geliri yılda ortalama 230.000 sterline ulaşmış ve İzmir-Aydın demiryolunun geçtiği bölgelerden toplanan tarımsal vergiler 1856 ile 1909 yılları arasında 13 misli artmıştır. Gerek İzmir-Aydın, gerekse İzmir-Kasaba demiryolları Batı Anadolu bölgesinde İngiliz nüfuzunun hızla yayılmasına ve ticaretinin artışına yol açmıştır. Bunu İngilizlerin madencilik, belediye hizmetleri gibi diğer sektörlerdeki yatırımları izlemiştir.<sup>37</sup> Yine demiryollarının yapılmasında, ticaret güzergâhı olarak tercih sebebi olmaktan çıkan Osmanlı topraklarının eski etkinliğine kavuşturulması, askeri anlamda stratejik üstünlüğün sağlanması ve uluslararası arenada yalnız kalan Osmanlı Devleti’nin denge siyaseti gütmek gibi amaçları gerçekleştirmede katkı sağlayacağı düşünülmektedir.<sup>38</sup>

Özellikle İzmir-Aydın demiryolunun Dinar’dan Isparta ve Burdur taraflarına uzatılmasının gerekliliği arşiv belgelerinde şu şekilde belirtilmiştir: “*Nakliye vasıtalarının yokluğundan dolayı malların pazara zamanında ulaştırılmadığı, bundan dolayı ticaretin zarar gördüğü, ecnebi mallarıyla rekabet edilemediği, bunun için Aydın Şimendiferinin Dinar istasyonundan Karataş mevkiine ve oradan dahi Isparta ile Burdur taraflarına uzatılması, mümkün olmadığı takdirde Dedeçam şosesinin ikmal-i Isparta Sancağı ahalisi tarafından istenmektedir (30 Mart 1895)*”. Bu arz-ı hâle cevaben Ticaret ve Nafia Nezaret-i 27 Nisan sene 1311 (9 Mayıs 1895) tarihli terekede Isparta’dan Dinar’a kadar uzatılacak bir yolun amaleler tarafından yapımını istemekte, demiryolu için hazırlıklar yapmakta ve bazı eksikliklerin giderilmesi istenmektedir.<sup>39</sup> Daha sonraki dönemlerde görüldüğü üzere demiryolunun bölgeye gelmesiyle bu hedeflere büyük ölçüde ulaşılmıştır.

Bütün bunlara ilave olarak, demiryollarının geçtiği bölgelerdeki zengin maden yatakları işletmeye açılacak, maden üretimi ve dolayısıyla bundan alınacak vergiler de artacaktır. Mesela, Keçiborlu’da kükürt madeni vardır.<sup>40</sup> H.03.02.1281 (8 Temmuz 1864), H.12.11.1281 (8 Nisan 1865) ve H.14.01.1282 (9 Haziran 1865) tarihli belgelerde Keçiborlu’daki kükürt madeninin Antalyalı Halil Ağa’ya ihale edildiğini ve işletildiğini görmekteyiz. İşte işletilmesi çok eskilere dayanan kükürt madeninin Keçiborlu’da olması demiryolunun buraya gelmesi ve buradan geçmesinde etkili olmuştur. İstasyonun da kükürt madeni civarına yapılması bu düşüncenin bir sonucudur.<sup>41</sup> Ayrıca günümüzde Burdur’a bağlı olan ancak son zamanlara kadar Keçiborlu’nun köyü olan Gölbaşı’nda arsenik madeni

<sup>35</sup> Çadırcı 1991, 302.

<sup>36</sup> Akyıldız 1992, 117.

<sup>37</sup> Özyüksel 1998, 11-12.

<sup>38</sup> Gümüş 2011, 167.

<sup>39</sup> 18 Mart 311 (30 Mart 1895)

“Ticaret ve Nafia Nezaret-i Celilesi: “*Fıkdan vesait-i nakliyeden dolayı husule getirdikleri emtia vakit ü zamanıyla pazara ahz ve itaya isal edilemeyerek ticaretine hâlel gelmekte ve bu yüzden mamulat-ı ecnebiyeye rekabet edilememekte olduğundan bahisle Aydın Şimendiferinin Dinar İstasyonundan Karataş mevkiine ve oradan dahi Isparta ve Burdur cihetlerine temdidi ve mümkün olmadığı surette Dedeçam şosesinin ikmal-i inşası niyazını ve bazı ifade-yi müttetik (?) Isparta ahalisi tarafından mahtumen (mühürlenmiş) gönderilen istidanamenin nassen... kılınmışından nazaran muktezâ-yı ifa ve inbasına Aliyye-i daverileriyle derkâr buyurulmak babında*”.

“*Rumi 10 Mayıs 311 (22 Mayıs 1895) fıkdan vesait-i nakliyeden dolayı husule getirdikleri emtia vakt ü zamanıyla pazar ahzettığı isal edilmeyerek ticaretlerine helal gelmekte ve bu yüzden mamulat-ı ecnebiyeye rekabet edilememekte olduğundan bahisle Aydın Şimendiferinin Dinar İstasyonundan Karataş mevkiine ve oradan dahi Isparta ve Burdur cihetlerine temdidi ve mümkün olmadığı surette Dedeçam şosesinin ikmal-i inşası istidasını havi Isparta Sancağı ahalisi tarafından gönderilen arz-ı hâlin... işare cevaben Ticaret ve Nafia Nezaret-i Celiliyesinden alınan 27/Nisan/sene 311 (9 Mayıs 1895) tarihli terekenin Isparta’dan Dinar’a mümted olmak üzere bedenlen çalışacak amele-i mükellefe marifetiyle bir tarik inşası evvelce bi’t-tasvib vilayet... gönderilen evrak keşfinin tedkikinde görülen nekaisi ikmal edilmek üzere taraf-ı vâlâlarına iâne olan ve tarik-i mezkûr liva-i mezbûr... hadim ve kâfi olacağı... ve mezkûr... tesri’-i muameleye himmet bulmuş beyinde (?)*”

Dâhiliye Nezaret-i Celiliyesine, numara 16.

“*Devletlü Efendim Hazretleri, Fıkdan vesait-i nakliyeden dolayı husule getirdikleri emtia vakit ü zamanıyla pazar ahz ve itaya isal edilemeyerek ticaretlerine hâlel gelmekte ve bu yüzden mamulat-ı ecnebiyeye rekabet edilememekte olduğundan bahisle Aydın Şimendiferinin Dinar İstasyonundan Karataş mevkiine ve oradan dahi Isparta ve Burdur cihetine temdidi ve mümkün olmadığı surette Dedeçam şosesinin ikmal-i inşası... ve bazı ifâdeye... Isparta Sancağı ahalisi tarafından mahsuben (?) gönderilen istidanamenin nassıyla mündericata nazaran ifa-yı muktezâsına dair... olan 18/Mart/311 (30 Mart 1895) tarih ve beş... aleyhi asıfaneleri ... arasında... idaresine... Isparta’dan Dinar’a mümted olmak üzere bedenlen çalışacak amele-i mükellefe marifetiyle bir tarik inşası evvelce bi’t-tasvib ol-babda icra ettirilen keşfiyât üzerine Konya Vilayet-i Aliyyesinden gönderilen tedkik edilen evrak-ı keşfiyece meşhut olan nekaisi ikmal etmek üzere vilayet-i müşarûn ileyhe iade olunması ve tarik-i mezkûr liva-i mezbûr ve mevâridâtının teshiline hadim ve kâfi olacağıın cevab-ı canib-ali-i cenabının... izbârı idare-i mezkûreden ifade ve... İstida... takdim ve iade kılınmış... sene 14 zilkade 1312 (9 Mayıs 1895)... 28 Nisan sene 311/10 Mayıs 1895” (BOA, DH.MKT 356/60).*

<sup>40</sup> İmbert, 30.

<sup>41</sup> BOA, MVL 678/123; MVL 692/26; MVL 707/40; Foto 5.



## İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın Dinar'dan Sonraki Uzantıları (Proje, İmtiyaz ve Yapım Aşaması)

bulunmaktadır. Bu madenden faydalanma düşüncesi de muhtemel demiryolunun yapımında etkili olmuştur.<sup>42</sup>

Öte taraftan demiryollarının yapımında etkili olan hususlardan birisi de, Osmanlı Devleti'nin kaybettiği topraklardan gelen göçmenlerin ülke içinde uzak bölgelere yerleştirilmesinde istifade düşüncesidir. Isparta ve çevresine de çeşitli tarihlerde özellikle 1920–1930 yılları civarında göçmenler gelmiştir. Muhtemelen bunlar için de demiryolları kullanılmıştır. Ayrıca, devletin dış borca ihtiyaç duyması demiryolu politikasının belirlenmesinde ve yapımında önemli bir etken olmuştur.

### Demiryollarının Yapılmasından Yabancı Devletlerin Beklentileri ve İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın Dinar'dan Sonraki Uzantıları ile Şubeleri

Avrupalı devletlerin demiryollarını yapmadaki veya demiryollarının yapılmasındaki amaç ve beklentileri Osmanlı'dan çok farklıdır. Batılılar, Osmanlı'nın coğrafi konumunu ve ekonomik potansiyelini değerlendirmek emelindedirler. Yine demiryolu yapımı kârlı bir yatırım aracıdır. Ayrıca Osmanlı Devleti ekonomik, siyasi ve teknik eleman yönünden güçsüz olduğu için demiryollarını bu devletler yapacak bunun sonucunda Osmanlı'da nüfuz bölgeleri oluşturacaklardır. Demiryollarının geçeceği yerleri de kendileri seçerek birbirlerinin çıkarlarını koruyacaklar, önemli maden yataklarından geçirecek bunlardan faydalanacaklardır. Mesela, Chester Projesiyle yapılacak hatların çevresindeki 20 km'lik şerit içinde bilinen veya sonradan bulunacak olan petrol dâhil bütün maden yatakları ile Sivas ve Elazığ'daki bütün madenler bu şirkete kalacaktır. Bunun gibi Osmanlı Devleti tarafından çeşitli bölgelerde ve burada demiryolları için verilen imtiyazlarda benzer özellikler söz konusudur. Demiryollarının geçtiği arazilerdeki kum ve taş ocakları bedelsiz olarak işletilecektir. Demiryolu için gerekli kerestenin ormandan temin edilmesi, demiryolu hattı boyunca arkeolojik kazı yapılması, hat boyunca kiremit ve tuğla fabrikası açılması, demiryolu işletmesi ile ilgili muhtelif yerlerde depo yapılması, Osmanlı'nın içinden alınan veya dışardan getirilen her türlü malzemenin vergiden muaf olması gibi birçok avantajları vardır. İlave olarak, demiryolları vasıtasıyla Ermeniler gibi bazı azınlıkların korunup kollanması sağlanacaktır. Demiryollarının İstanbul'dan başlayarak ülkeye yayılması devletin yönetimini güçlendireceği için bundan kaçınmaya çalışmışlar, İmparatorluğun paylaşımını kolaylaştıracağından dolayı da Akdeniz kıyılarından başlamayı amaçlamışlardır.<sup>43</sup> Bu bölgedeki demiryollarının yapımında bu gerçeği unutmamak gerekmektedir. Demiryollarının emperyalist devletler tarafından yapılması, demiryolu güzergâhlarını da etkilemiştir. Osmanlıların arzu ettiği ekonomik, siyasi ve askeri amaçların dışına çıkmış, tamamen üç Avrupalı ülkenin çıkarlarına göre hatlar seçilmiş ve inşa edilmiştir.<sup>44</sup>

İzmir-Aydın demiryolunun ve Anadolu demiryolunun uzatılmasında İngiliz, Fransız, Rus ve Almanlar arasında rekabet ve anlaşmazlıklar da meydana gelmiştir. Osmanlı Devleti bu problemleri çözmek için bazı önlemler alarak ve bu devletlerin her birine bazı imtiyazlar vermek suretiyle bu itilafları ortadan kaldırmaya ve hafifletmeye çalışmıştır. Mesela, Fransızları yumuşatmak için İzmir-Kasaba Demiryolu Kumpanyasına ortak olmalarını ve demiryolunu Alaşehir üzerinden Afyonkarahisar'a kadar uzatma imtiyazını vermiş, Deutsche Bank'ın Konya imtiyazını elde etmesinden kısa bir süre sonra ise, Fransızlar Beyrut-Şam-Halep demiryolu imtiyazını elde etmişlerdir. Böylece İngiliz ve Fransızların tepkileri bir ölçüde yumuşadıktan sonra Anadolu Demiryolu Şirketi ve Osmanlı Hükûmeti yetkilileri, 1893'de Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya demiryolu imtiyaz sözleşmesini imzalamışlardır. Bu şekilde Almanlar, İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryollarının hinterlandını denetim altına almışlar ve bunların gelişme şansını kaldırmışlardır.<sup>45</sup> Almanlar, yaptıkları yollarda kilometre garantisi, aşar gelirleri imtiyazı, hatlar boyunca yer altı ve yerüstü zenginliklerinden istifade, ağaç kesme hakkı gibi menfaatleri elde etmeyi ummaktadırlar. Ayrıca Ankara, Eskişehir ve Konya'da üretilecek buğdayı Avrupa'ya taşıma amacındadırlar.<sup>46</sup> 21 Ocak 1902 tarihli sözleşme ile Anadolu-Bağdat demiryolunun yapımı ve işletme imtiyazı Almanlara verilmiştir. Güzergâh olarak Konya'da başlayıp, Karaman, Ereğli, Adana, Hamidiye, Kilis, Tel Habeş, Musul, Samarra, Kerbela, Necef üzerinden Bağdat'a

<sup>42</sup> BOA, HRT.h, Gömlek 1156.

<sup>43</sup> Yıldırım 2001, 5–7, 26; Hülagu 2010, 26; Yıldız 2004, 198; Chester Projesiyle ilgili daha geniş bilgi için bkz. Gümüş 2011, 151-194.

<sup>44</sup> As 2013, 49.

<sup>45</sup> Özyüksel 1988, 75-85.

<sup>46</sup> Koç 2020, 10.

ulaşacaktır. Bu ana hatlara bağlı tali hatlarla Urfa, Halep, Kostabol, Hanikin ve Basra'da İran Körfezi'ne bağlanacaktır.<sup>47</sup>

Osmanlı Devleti bu şekilde denge politikası oynamaya çalışmıştır. İngiltere, Fransa, Almanya, Rusya ve diğer devletlerin her birinin demiryollarından farklı beklentileri vardır. Bu beklentiler de Osmanlı Devleti'nden imtiyaz almak için mücadele yapmalarını beraberinde getirmiş ve devlet de bundan faydalanmak istemiştir.<sup>48</sup> Neticede yukarıda bahsettiğimiz üzere, İzmir-Kasaba demiryolu Şirketi, 12 Mart 1875'te İzmir-Kasaba demiryolunu bitirmiştir. Yine bu şirket, 1897'de Alaşehir-Afyon hattını tamamlamış ve işletmeye açmıştır. Fakat İzmir-Kasaba demiryolu Afyon'a kadar ulaşmasına rağmen Anadolu demiryolu ile birleşmesi ancak 1899'da yapılan antlaşma ile gerçekleşmiştir. Bu da bazı devletler ile kumpanyaların çıkar çatışmalarını göstermesi açısından önemlidir. Kırılgaç-Soma-Bandırma hattı 1912'de nihayete ermiştir. Anadolu Demiryolu Şirketi 1893'de treni Ankara'ya, 1896'da da Konya'ya ulaştırmıştır.<sup>49</sup>

Yukarıda bahsettiğimiz üzere İzmir-Aydın Demiryolu Kumpanyası ile 1888 tarihinde yapılan mukavelename gereğince ve daha sonra alınan kararlarla İngilizlerin Eğirdir ve Burdur Göllerinde gemi ile vapur işletme düşüncesi vardır. 99 yıl boyunca yapılan bu hatları demiryolu kumpanyası kullanacak ve Hükümet, Ekim 1935 tarihinde kumpanyanın eski hatları üzerinde inşa edilecek hatları satın almak isterse 3 sene evvel kumpanyaya bildirecektir<sup>50</sup>. Yine bu bölgedeki madenler, gül, balık, hububat vb. ürünlerden istifade etme ve mamul maddelerini satma hedefleri bulunmaktadır. Görüldüğü gibi bu demiryolu hattını yapan devlete birçok taviz verilmiştir.

İngilizler tarafından İzmir-Aydın arasındaki 133 km'lik demiryolu 7 Haziran 1866'da bitirilmiştir. İngiliz şirketi 1 Temmuz 1879'da 101 km uzunluğundaki Aydın-Sarayköy ve 48 km uzunluğundaki Torbalı-Tire hattı ile 30 Nisan 1888'de 145 km uzunluğundaki Sarayköy-Dinar hattının imtiyazını almıştır. Aydın-Kuyucak hattı Ağustos 1881'de, Kuyucak-Sarayköy hattı Haziran 1882'de açılmıştır. Sarayköy-Dinar hattı ise 13 Ekim 1889'da açılmıştır.<sup>51</sup> Sütlaç-Çivril şube hattı ise 1890'da hizmete girmiştir.<sup>52</sup> Yukarıda bahsettiğimiz üzere imtiyazı 1888 tarihinde yapılan antlaşmayla Dinar'dan diğer bölgelere hattın uzatılması istenmiştir. 31 Kanun-ı sâni sene 1891 tarihiyle İzmir ve Aydın Demiryolu Kumpanyası direktörü tarafından konan arızanın tercümesinde, "*Bin sekiz yüz seksen sekiz tarihli mukavelename mucibince el-yevm mevcud olan demiryolu hududunun Dinar'dan Afyonkarahisar, Konya ve Isparta'ya kadar temdidine dair layihanın Kumpanyam tarafından Bâb-ı Âli'ye takdim ettiği hususlar tadil edilmiştir*" denilmektedir.<sup>53</sup> Böylece Dinar'dan sonraki uzantı ve şubelerin yapım kararı alınmıştır. Bu imtiyaz sözleşmesinin ardından 1906 yılında İzmir-Aydın demiryolunun son imtiyazı verilmiş, kökürt madeni için Keçiözü'ne, gülyağı için Baladız'a, halı için Kulaönü'ne ve su ürünleri için Eğirdir'e uzatılması planlanmıştır. Bu hattın inşası 6 yıl sürmüştür.<sup>54</sup> Sonuçta 1 Kasım 1912'de Dinar-Eğirdir hattının işletmeye açılmasıyla demiryolunun toplam uzunluğu 609 km'yi bulmuştur. Ortaya çıkan demiryolu şebekesi irili ufaklı dalları olan büyük bir ağacı andırmaktadır. İngiltere, Türkiye'de yaptığı dış borçlar dâhil bütün yatırımların %44,3'ünü, 1864-1913 yılları arasında İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi aracılığıyla geri almıştır.<sup>55</sup>

Aydın Demiryolu Şirketi, bir anlamda Batı Anadolu ile birlikte güney hinterlandını da kendi nüfuz sahası içinde tutmaya çalışmaktadır. Bu doğrultuda, 1913 yılında Antalya-Meğri (Fethiye) ve Yüksekum istikametinde bir hat düşünülmüştür. Ancak bu hat sahile paralel olacağından burada fayda umulmadığı için demiryolu yapılmamıştır. Muğla-Gökabad-Antalya-Kızılkaya ve Elmalı havalisinde de hatlar düşünülmekte ve bu hatlardan ise menfaat beklenmektedir. 1318 (1902-1903) tarihinde inşası isteğe bağlı olmak üzere Aydın demiryolu tarafından talep edilip teklifleri kabul edilen Sandıklı-Burdur-Kızılkaya-Antalya ve Burdur-Kızılkaya hatları da vardır. Ayrıca İtalyanlar tarafından imtiyazı talep edilen hatlar da bölgede yer almaktadır (Kazıftlık-İstanos-Kızılkaya-Antalya-Eski

<sup>47</sup> Gümüş 2011, 179.

<sup>48</sup> Gümüş 2011, 151-194.

<sup>49</sup> Yıldırım 2001, 14-17.

<sup>50</sup> BOA, MV 108/61, 2.

<sup>51</sup> Yıldırım 2001, 13.

<sup>52</sup> Haştemoğlu-Erkan 2013, 171.

<sup>53</sup> BOA, HR.TO, 535/12.

<sup>54</sup> Haştemoğlu-Erkan 2013, 171.

<sup>55</sup> Yıldırım 2001, 13.

## İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın Dinar'dan Sonraki Uzantıları (Proje, İmtiyaz ve Yapım Aşaması)

Antalya-Alâiye-Ormanlık gibi).<sup>56</sup> Yukarıda belirttiğimiz gibi Osmanlı hükümeti ekonomik ve başka birçok sebepten Antalya-Burdur ve Antalya-Kızılkaya hatlarının yapımından vaz geçmiştir. Yabancı devletlerin bu bölgede demiryolu yapımına ilişkin imtiyaz talepleri, devletin menfaatlerine uygun düşmemesi nedeniyle karşılıksız kalmıştır. Ancak Birinci Dünya Savaşı gibi büyük bir buhranın içinde olunmasına rağmen, bölgenin yetkilileri ticari ve iktisadi ilerleme adına, hükûmete demiryolu hattının kendi bölgelerinden geçirilmesi taleplerini iletmeyi sürdürmüşlerdir. Bu taleplerin diğerlerinden en önemli farkı, savaş şartları gereği Harbiye Nezareti'ne danışılarak Nezaretin stratejik olarak vereceği karar doğrultusunda bir güzergâhın tercih edilmesidir.<sup>57</sup>

Osmanlı Devleti'nin son yılları ve Cumhuriyet döneminin başlarında da İngilizler, kendilerinin işlettikleri İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi'nin kârını azaltacağı düşüncesi ile İtalyanların Antalya'dan Burdur'a bir demiryolu yapmalarını engellemeye çalışmışlardır. Ancak Antalya, Muğla, Isparta, Burdur ve çevresini işgal eden İtalyanlar, bölgede kalıcı olmak için demiryolu yapımına önem vermekte ve bunu devamlı gündeme getirmektedirler.<sup>58</sup> Mondros Ateşkes Antlaşması'nın imzalanması sonrasında Antalya, Muğla, Isparta, Burdur ve çevresini işgal eden İtalyanlar, demiryolu taleplerini yeniden gündeme getirmişlerdir. Millî Mücadele'nin başarıya ulaşması sayesinde, İtalyanlar işgal ettikleri toprakları boşaltmak zorunda kalmışlar ve işgalleri altındaki bölgelerin denetimi adına uygulamak istedikleri demiryolu projelerini de gerçekleştirememişlerdir. Cumhuriyet döneminde Antalya'nın Burdur üzerinden Afyon'a ve dolayısıyla iç bölgelere bağlantısının sağlanması tekrar gündeme gelmiştir. Osmanlı döneminde olduğu gibi, Cumhuriyet döneminde de projelendirilen bu hat, finansman güçlüğü nedeniyle gerçekleştirilemediği gibi günümüzde de mevcut değildir. Afyon-Antalya hattı, günümüzde Burdur'a kadar gelip kalmıştır. Mali kaynağın bulunmasında yaşanan sıkıntılar nedeniyle bu hat, asıl varılmak istenen hedef olan Antalya'ya ulaştırılamamıştır.<sup>59</sup> Afyon-Antalya hattı meydana getirilseydi İstanbul-Eskişehir üzerinden gelen hat ile de birleşecekti. Bu hatların Antalya'ya kadar uzatılması ekonomik açıdan da uygun olacaktı. Mesela, Antalya'da yetişen sebze-meyve kamyonla Afyon'a kadar getirilmekte ve burada trene aktarılarak başta İstanbul olmak üzere çeşitli merkezlere ulaştırılmaktaydı. Yine Eğirdir'e kadar uzanan İzmir-Aydın Hattı'nın diğer hatlarla bir bağı bulunmamaktaydı.<sup>60</sup> Bu problemlerin çözülmesi ve istenen amaçlara ulaşılması için bu projeler düşünülmektedir. Bu doğrultuda, Erkan-ı Harbiye, İzmir-Aydın demiryolunun ülke yolları şebekesine bağlanmasını askeri açıdan önemli görmüş ve bunun bir an önce gerçekleşmesini istemiştir. Bu isteği göz önüne alan Türkiye Hükümeti, 16 Mart 1927'de Afyon-Antalya arasında bir demiryolu inşası için Aydın Demiryolu şirketine teklifte bulunması için Nafia Vekâletine yetki vermiştir. Nafia Vekâleti de 27 Mart 1927'de Afyon-Antalya arasında bir demiryolu yapılmasını şirkete teklif etmiştir. Fakat şirket Afyon-Sandıklı bölümünün kendi bölgeleri dışında olduğunu ve Burdur-Antalya demiryolu ile Antalya limanının yapımının uygun olmadığını belirtmiştir. Bununla birlikte Baladız-Burdur ve Dinar-Sandıklı arasında demiryolu yapılabileceğini bildirmiştir. Fakat Erkan-ı Harbiye ise Burdur-Baladız ve Dinar-Sandıklı bölümlerinin askeri açıdan önemli olmadığını mutlaka Afyon'a bağlanması gerektiğini belirtmiştir. Erkan-ı Harbiye de bu hattın Hükümet tarafından yapılmasını istemiş ve sonuçta 1933 yılına kadar bu konuda bir şey yapılmamıştır. Yine bu hattın inşası için bir Alman şirketi ile görüşmeler yapılmış ise de sonuç alınamamış ve sonrasında bu hattın inşası altı bölüme ayrılarak Türk müteahhitlere ihale edilmeye başlanmıştır.<sup>61</sup> Afyon-Sandıklı hattında ilk tren 19 Eylül 1935'de Sandıklı'ya varmış, açılış töreni ise 25 Eylül'de yapılmıştır. Sandıklı-Karakuyu hattı ise 25 Mart 1936 tarihinde açılmıştır. Bu hatların açılmasıyla Afyon istasyonu önem kazanmış ve günde 20–25 tren gelip-gitmeye başlamıştır.<sup>62</sup>

Bu hatların açılışı ile İzmir-Aydın demiryolu ülkedeki demiryolu şebekesine bağlanmış, böylece İzmir-Aydın demiryolunun geçtiği bölgelerin ülkenin diğer bölgeleri ile iktisadi yönden bütünleşmesine katkıda bulunulmuştur. Bu hat ile ülkenin diğer bölgeleri ve Afyon demiryolunun geçtiği yerler arasındaki mesafe çok kısalmıştır. Örneğin İstanbul'dan Eğirdir'e ulaşmak için Adapazarı-Eskişehir-Afyon-İzmir-Aydın yoluyla 1349 km yol almak gerekirken, Afyon-Karakuyu

<sup>56</sup> Koç 2020, 14-18.

<sup>57</sup> Koç 2020, 24.

<sup>58</sup> Ortak 2008, 86-87.

<sup>59</sup> Koç 2020, 27-31.

<sup>60</sup> Ortak 2008, 87.

<sup>61</sup> Yıldırım 2001, 95-96; As 2013, 149-150.

<sup>62</sup> Ortak 2008, 95-97; Foto 2, Foto 4; Harita 1-3.

hattının açılışı ile bu mesafe 666 km'ye inmiştir. Bu durum bölgeye ve bölgeden diğer yerlere yapılacak taşımacılığı çok ucuzlatmış ve iktisadi gelişmeye katkı sağlamıştır. Baladız-Burdur hattı tespit çalışmaları Ekim 1934'de başlamıştır. Hattın inşasına ise 29 Temmuz 1935'te, İzmir-Aydın-Eğirdir güzergâhının 423. km'sindeki Baladız istasyonundan başlanmıştır. Zemin düzeltme, yarma ve balast işlerinin tamamlanmasından sonra 17 Nisan 1936 günü ray döşeme işlemine Baladız'dan başlanmıştır. Burdur Gölü'nün kenarından genelde düz bir araziden geçen hattın uzunluğu 24,5 km, meyili %0010-15 olup, 253000 metre küplük inşaat, 78 köprü ve iki istasyon yapılmıştır. 1 Ekim 1936'da işletmeye açılmıştır. Etüt ve güzergâh tespit çalışmaları yapılmış olmasına rağmen 1937 bütçesine ödenek konmadığı için Burdur-Antalya bölümünün inşasına yine başlanamamıştır.<sup>63</sup>

İzmir-Aydın demiryolu Isparta'nın çok yakınından geçerek Eğirdir'e ulaşmasına rağmen, Isparta çok kısa bir hat ile bu demiryoluna uzun yıllar bağlanamamıştır. Gül ve halı gibi önemli ürünleri bulunan Isparta çok kısa bir hat ile bu demiryoluna bağlanacak ve daha hızlı kalkınma imkânı bulacaktır. Daha güvenli ve ucuz mallar ve insanlar taşınma fırsatı yakalayacaklardır. Bu düşüncelerle 30 Mayıs 1935'te ihalesi yapılarak inşaaat başlanmıştır. 34 köprü ve menfez ile iki istasyon yapılmıştır. Yol yapımı, ray döşeme, köprü ve diğer bütün işler için yaklaşık 300.000 lira harcanmıştır. 26 Mart 1936 yılında Bozanönü-Isparta hattı İsmet İnönü'nün konuşması ile açılmıştır. Böylece Isparta 13 km'lik çok kısa bir demiryolu ile ülkedeki demiryolu şebekesine bağlanmıştır.<sup>64</sup> İzmir'den başlayıp Aydın üzerinden Dinar'a ve oradan Eğirdir'e kadar uzanan ve şubeleri ile birlikte 609 km uzunluğa sahip olan bu demiryolunu işleten şirket, hattı teslim almak için hükümete müracaat etmiş 3 Temmuz 1923'de bazı şartlarda hattı teslim almıştır. Daha sonra 1 Haziran 1935'de de bu hat satın alınmış ve Türk Devleti'nin malı olmuştur.<sup>65</sup>

Burada değişik zamanlarda Isparta vilayetinde yapılan veya yapılması düşünülen demiryolları istasyonlarının birbirine uzaklıkları hakkında da kısaca bilgi vermek gerekmektedir. Bu durum bir arşiv belgesinde şu şekilde belirtilmiştir: *“Çeşitli tarihlerde bitirilen Isparta Vilayeti dâhilinde kâin demiryolları mevkillerinin sırasıyla merbut buldukları nahiyeye, kaza ve livaları gösterir cetveller 18 Cumâde'l-ulâ 1336 (1 Mart 1918) tarihli vesikaya göre aşağıdaki tablodaki gibidir”*.<sup>66</sup>

**Tablo 1: Bölgedeki Önemli İstasyonlar ve Aralarındaki Mesafe**

İstasyon	Nahiyeye	Kaza	Liva	Mülâhazat iki istasyon arasındaki mesafe kilometre
Eğirdir-İstanbul	-	Eğirdir kazası	Isparta'ya	Eğirdir'den Kuleönü istasyonuna kadar 25+744
Kuleönü-İstanbul	Kuleönü karyesi			Kuleönü'nden Baladız istasyonuna kadar 24+135
Baladız-İstanbul	Baladız Karyesi			Baladız'dan Keçiborlu istasyonuna kadar 11+261
Keçiborlu-İstanbul	Keçiborlu nahiyesi			Keçiborlu'dan Çayali istasyonuna kadar 14+481
Keçiborlu'dan Çayeli'ye	-			-
				<i>Liva dahilinde mecmu' demiryolunun metrotul (metretül) olarak 75643 metrotuldur.</i>

<sup>63</sup> Yıldırım 2001, 97-98; Ortak 2008, 99-100.

<sup>64</sup> Yıldırım 2001, 98-99; Ortak 2008, 99; Foto 3; Harita 1-3.

<sup>65</sup> Yıldırım 2001, 134-136.

<sup>66</sup> BOA, DH.EUM.SSM 4-58.

## İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın Dinar'dan Sonraki Uzantıları (Proje, İmtiyaz ve Yapım Aşaması)

### İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın Dinar'dan Sonraki Uzantıları ve Şubelerinin İnşası Esnasında Çıkan Bazı Aksaklıklar ile Halkın Şikâyetleri

Demiryolunun uzatılması esnasında bazı problem ve anlaşmazlıklar da meydana gelmiştir. Bunlar halk ile şirket ve devlet arasında olmuştur. Bunlardan birisi, Aydın demiryolunun Dinar'dan Eğirdir'e kadar uzatılmakta olan kısmı üzerinde inşa edilecek Keçiörlü istasyonunun köyün harman yerine tesadüf etmesidir. Bundan dolayı istasyon yerinden vazgeçilmesi için değişik tarihlerde farklı yerlere arızalar yazılmıştır. Harman yerlerinin köyün ortak kullanımını olduğu ve tapu senedi verilemeyeceği devlete ait bazı müesseselerin ise yapılabileceği belirtilmiştir. Bunun üzerine ahali kumpanyayı dava etmiş ve dava neticeleninceye kadar geçici bir harman yeri verilmesi istenmiştir. İstasyon yapılan harman yerinin 60 dönümden fazla olması dolayısıyla bu büyüklükte kamuya ait bir yerin olmaması üzerine münasip bir yerde verilmesi istenmiştir. Yine istimlak bedeli olarak verilecek paranın köyün ihtiyaçları için harcanması tavsiye edilmiştir. Sonuç olarak istasyon şu anda bulunan mahalde yapılmıştır. Buradaki yazışmalar ve kararın ise Rumi yıl ile 1327 (1911–1912) tarihinin değişik aylarında yapıldığını görmekteyiz. Mahkeme neticeleninceye kadar geçici bir yerin harman yeri olarak verilmesi ise 14 Rebiyülevvel 1330 (3 Mart 1912) tarihinde olmuştur.<sup>67</sup> Sonuç olarak demiryolu burada yapılmış ve halka istimlak paraları dağıtılmıştır. Ancak arazi bedellerinin tespitinde ve bu paraların ödenmesinde ise bazı yolsuzlukların olduğu ve bunun için H.01.03.1331 (8 Şubat 1913) tarihinde teftiş yapıldığı görülmektedir.<sup>68</sup>

Ticaret ve Nafia Nezareti Celilesi tarafından 21 Kanun-ı evvel 1326 (3 Ocak 1911) tarihli 175 numaralı tezkereye cevapta Keçiörlü civarında demiryolu komiserliği tarafından yapılan şikâyette demiryolu üzerine taş konarak suikastta bulunulduğu, bir kişinin derdest edildiği ve bunu niçin yaptığının belirtilmesi istenmektedir. Ayrıca Dâhiliye Nezaret-i Celilesi'ne de aynı mealde bir yazı yazılmış ve makinistin bu konan taşları görmesiyle kaza olmadığı belirtilmiştir. Yakalanan kişinin başka olaya karışıp karışmadığının tespiti istenmiştir. Ayrıca yazılan başka yazılarla taş haricinde demiryoluna demirler konduğu ve bu durumun uzamakta olduğu belirtilmiştir. Sonuçta bunu yapanlar adliyeye teslim edilmiş ve bu gibi durumların bildirilmesi durumunda yapanların cezalandırılacağı belirtilmiştir (12 Safer 1329/12 Şubat 1911).<sup>69</sup> Demiryollarının yapılması esnasında ve kullanımı sırasında bu şekildeki bazı suikastlar ile rekabetlerin sebebi, demiryolundan etkilenecek olan kişilerin yaptığı bir olay olabilir. Çünkü İzmir-Aydın demiryolunun yapıldığı tarihlerde Aydın civarında 10 bin deve ve 500 katır taşımacılıkta kullanılmaktadır. Burada önemli miktarda kişi taşıma ve nakliyeden geçimini sağlamaktadır. Bu kişiler görüldüğü üzere demiryolu şirketini ekonomik ve sosyal sebeplerden zaman zaman protesto etmişler ve rekabete girişmişlerdir.<sup>70</sup>

Devlet ile halk arasında problem teşkil eden olaylardan başka birisi de Dinar'dan Keçiörlü'ye kadar gelen hattın, Baladız'dan Bozanönü'ne ve oradan Kuleönü istasyonundan geçerek Eğirdir'e uzanmasına rağmen Isparta'ya gelmemesidir. Neticede bu demiryolu hattının Isparta'ya gelmemesine halk kızmış ve durumun düzeltilmesini istemiştir. Bu doğrultuda Dâhiliye Nezareti'ne 8 Mart 1909 tarihinde Isparta mutasarrıfı Rüşdü tarafından yazılan bir telgraf namede Isparta halkının Aydın demiryolu hattının Isparta'dan geçirilmemesine tepki gösterdikleri belirtilmiştir. 1000'i aşkın halkın, önlerinde davul, bayrak olduğu halde Hükümet ve Askeriye Dairesi önüne gelerek, Eğirdir'e uzatılacak Aydın demiryolu hattının coğrafi şartlardan dolayı Isparta'dan geçirilmeyeceğini duydukları, demiryolu hattının Paşaçeşmesi mevkiinden geçirilmesini, geçirilmezse hattın inşasında zorluk çıkaracakları ve arazi vermeyeceklerini söyledikleri belirtilmiştir. Bunun karşılığında 10 Mart 1909'da demiryolu güzergâhının belirlenmesinin Hükümete ait olduğu, ahalinin bu gibi hallere müdahale etmemesi icap etse de güzergâh hakkında Nezaretçe olan malumatın bildirilmesine dair Nafia Nezareti'ne tezkire yazılması istenmiştir.<sup>71</sup> Bütün bu gibi şikâyet ve isteklere rağmen Bozanönü-Isparta arası ancak 1936 yılında açılabilmiştir.

<sup>67</sup> BOA, BEO 3956/296686; BOA, DH.İD Dosya no 1, Gömlek 13/6.

<sup>68</sup> BOA, DH.İD Dosya no 1, Gömlek 18; Foto 5.

<sup>69</sup> BOA, DH.İD Dosya 1, Gömlek 6/8.

<sup>70</sup> Akyıldız 1992, 119.

<sup>71</sup> Terzi-Ergün 2016, 380-381; Foto 3.

## Demiryollarının Bölgeye Sağladığı Faydalar

İzmir-Aydın demiryolu hattının Dinar'dan sonraki uzantıları ve şubelerinin yapılmasıyla bölgede ulaşım, üretim ve güvenlik gelişmiştir. Yukarıda bahsettiğimiz gibi askeri amaçlarla Karakuyu-Afyon hattının yapımına 1933'te Erkan-ı Harbiye'nin isteği ile başlanmıştır. Bu da buraya askeri anlamda mühim katkı sağlamıştır. Yine Eğirdir, Yalvaç, Gelendost bölgesinin tarım ürünleri ve balık ürünlerini pazarlama imkânı ortaya çıkmıştır. Osmanlıdan beri önemli bir balık üretim yeri olan Eğirdir ulaşım imkanı olmamasından dolayı yeterince istifade edememektedir. Eğirdir'in XV. asırdan XX. asrın başlarına gelir çeşidine ve gelir seviyesine baktığımızda pek fazla bir değişiklik olmadığını söylemek mümkündür. Öncesine göre nüfus, sosyal yapı, sunulan imkânlar gibi bazı konularda gelişmeler mutlaka olacaktır ve olmuştur. Ancak bu çok büyük bir değişme ve gelişme değildir. Bunda da XX. yüzyılın başlarına kadar ulaşım bakımından pek parlak olmayan vaziyeti etkili olmuştur. İzmir-Aydın demiryolu hattının 1912 yılında buraya kadar uzatılmasıyla şehrin nüfusu, sosyal ve ekonomik durumu gelişmeye başlamış, bu sayede halı sanayii ve halı ticaretinde belirgin bir ilerleme kaydedilmiştir. Yapılan bir araştırmaya göre, 1910–1913 yıllarında Eğirdir'de 500 halı tezgâhı bulunuyor, bu tezgâhlarda 1500 işçi çalışıyor ve 15.000 metre kare halı dokunuyordu.<sup>72</sup> Aynı şekilde İzmir başta olmak üzere demiryollarının ulaştığı Aydın, Manisa, Akhisar, Isparta, Afyon gibi şehirler ile diğer yerleşim yerlerinde nüfus artmıştır. Burada İzmir-Kasaba hattı ve uzantıları ile İzmir-Aydın demiryolu ve uzantılarına tekabül eden birçok şehirde nüfus artışını ve ekonomik gelişmeyi görmek mümkündür. Batı Anadolu'da nüfusu 10 binin üzerinde olan beş yerleşim yerinden biri de Isparta'dır. Bu Isparta'daki gelişmeyi ortaya koymaktadır.<sup>73</sup>

Ayrıca Isparta, Keçiborlu ve çevresi gül üretiminde önemli bir yere sahiptir. Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren birçok köy ve kasabada Gülcülük Kooperatifi kurulmuştur. Demiryolunun gelmesiyle bunun pazarlanması sağlanmış, yabancı malları ve şirketleriyle rekabet etme imkânı doğmuştur. Isparta ve çevresi yine halıcılıkta mühim bir yere sahiptir. Bunun da pazarlanması temin edilmiştir. Bütün bunların yanında Keçiborlu'daki kükürt madeninden istifade etme ve üretim imkânı artmıştır.<sup>74</sup> Aynı şekilde Batı Anadolu'da tarım, sanayi ve madencilik tesir etmiştir.<sup>75</sup> Burdur'da demiryolunun ulaştığı yerde şeker fabrikası vardır. 1955 tarihinde açılmış olmasına rağmen fabrikanın kuruluşu ve gelişmesinde demiryolunun etkisini unutmamak gerekir. Yine Isparta Göltaş Çimento Fabrikası'nın kurulması ve daha sonraki dönemlerde burada istasyon yapılarak demiryollarından istifade etmesi bölgeye sağladığı önemli faydalardan birisidir.

Demiryolları genel olarak Osmanlı'da ve özel olarak da geçtiği bu bölgede şehirlerin gelişimi üzerinde önemli rol oynamıştır. Özellikle Dinar<sup>76</sup>, Keçiborlu, Sandıklı, Afyon, Isparta, Burdur, Eğirdir gibi yerler gelişme imkânı bulmuşlardır. Demiryolları sayesinde hızlı, kolay, ucuz taşımacılık ve tarım üretimindeki artış neticesinde şehirler büyümüş ve canlanmıştır. Yine demiryollarının yarattığı istihdam sahası ve imkânları köyden şehre göçü beraberinde getirmiştir. Demiryolları İmparatorlukta yolcu seyahatini arttırmıştır. Tarım sektöründeki büyük değişiklikler de tabii olarak demiryollarına bağlıdır. Demiryolları imal edilmiş malların ithalini ve Osmanlı ham madde ve gıda maddelerinin ihracını teşvik etmiştir. Demiryolları ihracatın en büyük kısmını teşkil eden gıda maddelerini, bilhassa hububatı ve ham maddeleri taşımaktaydı (%90). Demiryolu ile sevk edilen buğdayın en büyük kısmı (%75 civarı) ihraç edilmekteydi. Kısaca bazı demiryolları hem ithal ürünü azaltıyor, hem de Osmanlı ekonomisinin ham madde arzını arttırıyordu.<sup>77</sup> İmparatorluğa kattığı bu faydaları demiryollarının bu bölgeye gelmesiyle buralar için de sağladığını düşünmek yanlış olmasa gerektir. Demiryolları iç bölgeleri dışarıya açmış, devletin buradaki siyasi otoritesini arttırmış ve bölgelerin inkişafına sebep olmuştur.

Bölgedeki istasyon binalarının yapısal özellikleri konusunda ise şunu söylemek mümkündür. Denizli-Eğirdir güzergâhı üzerinde yer alan Denizli-Dinar arası istasyon binaları tek katlı, kırma moloz taş duvarların tuğla kuşaklamalarla güçlendirdiği, pencere ve kapı sövelerinde yine tuğla kullanılan dönemin İngiliz istasyon binalarının farklı çeşitleridir. Anacak Dinar-Eğirdir arası istasyon binaları

<sup>72</sup> Tuncel 1994, 495; Karaca 2016, 1443-1464.

<sup>73</sup> Kolay 2019, 221-226.

<sup>74</sup> Karaca-Karacan 2019, 103-118.

<sup>75</sup> Kolay 2019, 227-230.

<sup>76</sup> Temurçin 2009, 183.

<sup>77</sup> Quataert 2004, 931-935.

## İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın Dinar'dan Sonraki Uzantıları (Proje, İmtiyaz ve Yapım Aşaması)

aynı tip yapı malzemesi ve benzer mimari detaylarla inşa edilmiş, iki katlı projelerdir. Burdur-Isparta istasyonları ise 1936'da Erken Cumhuriyet dönemi olarak adlandırılan dönemde inşa edilmiş, dönemin çağdaş yapı malzemelerinin kullanıldığı, İkinci Milli Mimarlık üslubunda inşa edilmiş modern binalardır.<sup>78</sup>

### Sonuç

İzmir-Aydın demiryolu kumpanyası ile yukarıda bahsettiğimiz üzere 1888 tarihinde bir mukavelename yapılmıştır. Buna göre bu demiryolu bölgedeki bazı yerlere uzatılacak ve daha fazla yararlanma fırsatı ele geçecektir. 9 maddelik bir antlaşma yapılmıştır. Bu antlaşmaya göre Dinar, Afyon, Uşak, Kütahya, Konya ve gerek görülürse Eskişehir'e uzatılması düşünülmektedir. Özellikle Çivril'den Uşak'a bir demiryolu yapımı hedeflenmektedir. Ancak bu yol kestirmeden sonraki zamanlarda da yapılamamıştır. Yine buradaki ifadelerden Burdur üzerinden Antalya'ya demiryolunun uzatılması istenmektedir. Buna karşılık da şirket Burdur ve Eğirdir Göllerinde gemi ve vapur işletmesi imtiyazı istemektedir. Yapılacak demiryolları 99 yıl sonra hükümetin malı olacaktır. Bu antlaşma isteklerine pek uyulmamıştır. Burada düşünülen bazı hatlar yapılamamıştır. Ancak önemli bir kısmı Osmanlı ve Cumhuriyet döneminde yapılarak bölgeye katkı sağlamıştır. Bu bölgeye demiryolunun gelmesinde İzmir ve Aydın ile iç bölgelerinin bağlantısının kurulmak istenmesi, iç bölgelerin tarım ve ticari potansiyelinin kullanılmak istenmesi, buradaki kükürt ve arsenik madeni gibi madenlerden faydalanma isteği, halı, gül, hububat, afyon, balık gibi ürünleri pazarlama düşüncesi etkili olmuştur. Bunun sonucunda Dinar-Eğirdir hattı 1912 yılında bitmiş, Bozanönü-Isparta ve Baladız-Isparta, Karakuyu-Sandıklı ve Afyon hatları ise 1936 yılında hizmete açılmıştır. Demiryollarının açılmasıyla Isparta, Dinar, Burdur, Eğirdir, Keçiözü, Sandıklı ve Afyon gibi şehirler sosyal ve ekonomik yönden daha fazla gelişme imkânı bulmuşlardır.

Ancak 1900'lerden itibaren düşünülen Burdur-Antalya hattı ise bir türlü yapılmamıştır. Bu hat yapılmadığı için de buradaki demiryolları tam fonksiyonel olarak çalışmamaktadır. Eğer bu hat yapılırsa Akdeniz'in meyve, sebze ve diğer birçok ürünleri İstanbul, Ankara ve Anadolu'nun içlerine taşınma imkânı bulacaktır. Ayrıca bölge ulaşımı ve turizm ile ticaretine daha fazla katkı sağlayacaktır.

<sup>78</sup> Haştemoğlu-Erkan 2013, 177; Bkz. Foto 1-5; Harita 1-3.

**Kaynakça****Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)**

- Meclis-i Vükela Mazbataları (BOA, MV) 108/61.  
 Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi (BOA, DH.MKT) 356/60.  
 Meclis-i Vala Evrakı (BOA, MVL) 678/123.  
 Meclis-i Vala Evrakı (BOA, MVL) 692/26.  
 Meclis-i Vala Evrakı (BOA, MVL) 707/40.  
 Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdiriyeti Seyr ü Sefer Kalemi (BOA, DH.EUM.SSM) 4-58.  
 Bâb-ı Âlî Evrak Odası Arşivi Evrakı (BOA, BEO) 3956/296686.  
 Dahiliye Nezareti İdare (BOA, DH.İD) Dosya no 1, Gömlek 13/6.  
 Dahiliye Nezareti İdare (BOA, DH.İD) Dosya no 1, Gömlek 18.  
 Dahiliye Nezareti İdare (BOA, DH.İD) Dosya no 1, Gömlek 6/8.  
 BOA, HRT-h-00137-00001: H.1309 (M.1891-1892).  
 BOA, HRT-h-00600-00002: 30 Kanun-ı Evvel 1330 (M.12 Ocak 1915).  
 Hariciye Nezareti Tercüme Odası (BOA, HR.TO) 534/36.  
 Hariciye Nezareti Tercüme Odası (BOA, HR.TO) 535/12.  
 BOA, HRT.h, Gömlek 1156.

**Araştırma-İnceleme**

- Akyıldız, Ali. (1992). Demiryolları ve Değişme (Batı Anadolu Örneği). Yeni Toplum, S.1, 114-121.  
 As, Efdal. (2013). Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960), Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
- Bileydi Koç, Melike. (2020). Osmanlı Devleti Döneminde Antalya Demiryolu Hattı Projesi. Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, C.XXXVI/S.102, 1-36.
- Cavid, İbrahim. (2010). Aydın Vilayet Salnamesi R.1307/H.1308, M. Babuçoğlu-C. Eroğlu-A. Şahin (Haz.). Ankara: TTK.
- Çadırcı, Musa. (1991). Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapıları, Ankara: TTK.
- Engin, Vahdettin. (1993). Rumeli Demiryolları, İstanbul: Eren Yayınları.
- \_\_\_\_\_. (2002). Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti. Türkler, XIV, Yeni Türkiye Yayınları. 462-469.
- Gümüş, Musa. (2011). 1893'ten 1923 Chester Projesi'ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri Ve Büyük Güçler. Tarih Okulu, S.10, 151-194.
- Haştemoğlu, Hasan Ş, Erkan, İlker. (2013). Tarihsel Süreçte Türkiye'de Demiryol İstasyon Binaları ve Isparta-Burdur Örneği. History Studies, C.V/S.6, 165-181.
- Hülagu, Metin. (2010). Cumhuriyet Öncesi Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış. Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu, Mukaddes Arslan (Haz.). Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.
- Imbert, Paul. Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri-Türkiye'nin Meseleleri. Adnan Cemgil (Çev.). İstanbul: Engin Yayıncılık.
- Karaca, Behset. (2016). Hamid Oğullarından Osmanlıya Eğirdir Şehri. Geçmişten Günümüze Şehir ve Kadın, II, Osman Köse (Ed.). Samsun: Canik Belediyesi Kültür Yayınları, 1443-1464.



## İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın Dinar'dan Sonraki Uzantıları (Proje, İmtiyaz ve Yapım Aşaması)

Karaca, Behset, Karacan, Kadir. (2019). XV. Yüzyıldan Günümüze Keçiborlu Kazası, Isparta: Fakülte Kitabevi.

Karal, Enver Ziya. (1983a). Osmanlı Tarihi, C.VII, Ankara: TTK.

\_\_\_\_\_. (1983b). Osmanlı Tarihi, C.VIII, Ankara: TTK.

Koç, Melike Bileydi. (2020). Osmanlı Devleti Döneminde Antalya Demiryolu Hattı Projesi. Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, C.XXXVI/S.102, 1-35.

Kolay, Arif. (2019) Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demiryolu İzmir-Kasaba Hattı ve Uzantıları (1863-1897), Ankara: TTK.

Kütükoğlu, Mübahat S. (2001). İzmir. DİA, C.XXIII, 515-524.

Terzi, Mehmet Akif, Ergün, Ahmet. (2016). Osmanlı Belgeleri Işığında Isparta, İstanbul: Seçil Ofset.

Ortak, Şaban. (2008). Cumhuriyet Türkiye'sinin Tamamlanması Gereken Bir Projesi: Afyon-Antalya Demiryolu Hattı İnşaatı. Sosyal Bilimler Dergisi, C.X/S.3, 83-115.

Özyüksel, Murat. (1988). Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu Ve Bağdat Demiryolları, İstanbul: Arba.

\_\_\_\_\_. (2002). Hicaz Demiryolu. Türkler, C.XIV, Yeni Türkiye Yayınları, 470-480.

Quataert, Donald. (2004). 19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914. Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, II, Halil İnalçık-Donald Quataert (Ed.), İstanbul: Eren Yayınları, 885-1088.

Uzuntepe, Gülçin. (2000). Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) 1856-1897. Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.

Temurçin, Kadir. (2009). Dinar Şehrinde Kuruluş, Gelişme, Nüfus ve Fonksiyonel Özellikler. SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, S.19, 169-194.

Toprak, Zafer. (2007). Cumhuriyet, Demiryolu ve Laiklik Bir Modarnite Metaforu. Toplumsal Tarih, S.168, 26-30.

Tuncel, Metin. (1994). Eğridir", DİA, C.X, 494-495.

Yıldırım, İsmail. (2001). Cumhuriyet Döneminde Demiryolları, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.

\_\_\_\_\_. (2002). Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış. Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C.XII/S.1, 311-324.

Yıldız, M. Cengiz, (2004). Osmanlı'dan Günümüze Demiryolu Politikalarına Genel Bakış. Ekev Akademi Dergisi, Yıl 8/S.19, 195-208.

**EK 1. 1 Eylül 1890 Tarihli Layihanın Maddeleri (BOA, HR.TO 534/36):**

Bu proje ve yapılması düşünülen demiryolu ile ilgili arşiv belgelerinde geçen metinleri aynen vererek bu konuda daha fazla bilgi edineceklerin istifadesine sunuyorum:

*Aydın Demiryolu hattının Konya'ya kadar tevsi' ve temdid-i ve Isparta ve Burdur ve Afyonkarahisar ve Uşak'a kadar olan şubeler ile diğer bazı şuebât'ın inşası hakkında bir kıta layihanın... takdimini havi Kumpanya vekili tarafından mesned-i celil-i sadaret-i uzmaya arıza.*

*Mesned-i Celil-i Sadaret-i uzmaya 1 Eylül 1890 tarihi ile Aydın Demiryolu Kumpanyası vekili mösyö Jun Valesyo tarafından takdim olunan arızanın tercümesidir.*

*Başlıca hattımızın Konya'ya kadar tevsi' ve temdid-i ve Isparta ve Burdur ve Afyonkarahisar ve Uşak'a kadar olan şubeleri ile ve diğer bazı şubâtın hakkında bir kıta lahiya Kumpanyamız namına olarak huzur-ı sami-i fahimanelerine takdim kılınmasıyla bunun liecli't- tedkik Ticaret ve Nafia Nezaret-i Celilesine havale buyrulmasını istirham eylerim emr-i ferman.*

*Bâb-ı Âlî tercüme odası numara 2  
Melfuf layihanın tercümesidir.*

*Birinci madde*

*Hükümet-i Seniyye zire muharrir demiryolu hututunun inşası ve işletilmesi imtiyazını kumpanyaya ihale buyurur ve kumpanya bunu kabul eder. Evvelâ hatt-ı aslinin Dinar'dan bed' ile Çapalı ve Çöl Ovası ve Çay ve Akşehir ve Ilgın'dan bi'l-murur Konya'ya kadar temdid-i 217 mil 347 km. Sâniyen Çapalı kurbunda hatt-ı asliden ayrılarak Baladız'dan mürûr ile Isparta'ya müntehi olacak bir şube 22 mil 52 km. Sâlisen Baladız kurbunda fikra-i sâbıkada muharrir hattın ayrılarak Burdur'a müntehi olacak bir şube 15 mil 24 km. Râbien birinci fikrada muharrir Çay nâm mevki civarından bed' ile Afyonkarahisar'a müntehi olacak bir şube 24 mil 38 km. Hâmisen Şivril (Çivril) (Şıklı ovası) şubesinin Şivril'den bed' ile Burgaz ve Kırka'dan bi'l-murûr Uşak'a kadar temdid ve tevsii 44 mil 71 km.*

*Bâb-ı Âlî tercüme odası numara 3*

*Sâlifü'l-beyân 5 hattın hatt-ı asli temdidâtının mecmu tuli takriben 217 mil 347 km ve şubâtının mecmu tuli dahi takriben 116 mil 186 km olacaktır. Kumpanya iş bu 333 mil 533 km'lik hututun cümlesini iş bu mukavelenamenin tarih-i imzasından itibaren...<sup>1</sup> sene zarfında amed (bir şeye devam etmek üzere olma, geliş) u şuda güşade olacak bir ihale vaz' etmeyi taahhüt eyler.*

*İkinci madde*

*Bundan başka iş bu imtiyaz mukavelenamesi müddetinin ilk 12 senesi zarfında birinci maddenin birinci, ikinci, üçüncü, dördüncü ve beşinci fıkralarında zikir ve taahhüt olunan huduttan ayrılacak şubâtın veya hutut-ı mezkûreyi temdiden hatların inşası kumpanyaca müfid görüldüğü halde Hükümet-i Seniyyenin taahhüdat-ı sairesiyle kabil-i telif oldukları Nafia Nezaret-i Celiliyesince tasdik buyrulduktan sonra marû'z-zikr temdidat veya şubâtın mecmu tuli 100 mil 160 km ve hiçbirinin tulu dahi 25 mil 40 km'yi tecavüz etmemek üzere bunların opsiyon tahtında inşası cânib-i Hükümet-i Seniyyeden Kumpanyaya ihale buyurulacaktır. Opsiyon tahtında bulunan hutut-ı mezkûrun tüneller hafırını veya fevkalade müşkül ameliyat icrasını.*

*Bâb-ı Âlî tercüme odası numara 4*

*İstilzam etmedikçe opsiyon hakkındaki beyannâme tarihinden itibaren 2 sene zarfında işletilmeye hazır bulundurulacak ve Nafia Nezaret-i Celilesi dahi bâlâda muharrir olduğu vecihle opsiyona müteallik beyanname tarihinden itibaren 3 mâh zarfında muvafakatini ita edecek ve aksi takdirde kumpanya kendini nezaret-i müşârün ileyhânın muvafakatini istihsal etmiş gibi ad eyleyecektir.*

*Üçüncü madde*

*Hükümet-i Seniyye gerek el-yevm mevcut olan ve gerek fi 18 Nisan 1888 tarihli mukavelenamenin ahkâmına tevfikân ilerde inşa olunabilecek olan hutut ile mean ve yegâne bir hat gibi işlettirilecek olan hutut-ı mezkûreyi iş bu mukavelename tarihinden itibaren 99 sene müddetle yani... tarihine kadar münhat isti 'mal etmek hakkını kumpanyaya terk ve ihale buyurur. Hututun kâffesi iş bu mukavelename aksamında olan merbût şartnamede münderiç ahkâm ve kavâide tevfikân ve hat ve masarifi kumpanyaya ait olmak üzere inşa olunacak ve bütün hat hüsn-i halde bulundurulacaktır.*

## İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın Dinar'dan Sonraki Uzantıları (Proje, İmtiyaz ve Yapım Aşaması)

işletilecektir. Kumpanya ise zirde muharrir 5. maddede tain ve tasrih kılınan istisnaata teb'in ile hattın kâffe-yi temettüâtından müstefit olacaktır.

*Bâb-ı Âlî tercüme odası numara 5*

Hükümet-i Seniyye kumpanyanın muvafakati münezzem olmadıkça mukavele-i hazıra aksamından olan merbût harita-i mahsusada serahaten gösterildiği vecihle bu kere ihale buyrulan hututun her iki cihetle 25 mil 40 km'lik bir daire dâhilinde hutut-ı mezkûreye rekabet edebilecek hiçbir demiryolun inşası veya amelîyat-ı sairenin icrası imtiyazını şahs-ı ahire ve ihale etmemeyi taahhüt buyurur.

*Dördüncü madde*

Şayet iş bu mukavelenamenin müddeti zarfında kumpanyaya ait mecmu hututun bir şubesi üzerine bir ikinci ve hatta bir üçüncü ya da dördüncü hat tesis lüzumu his olunduğu halde taraflardan birinin talebi üzerine Hükümet-i Seniyye ile kumpanya beyninde şu lüzum ve ihtiyaç hakkında muvafakat-ı efkâr hâsıl olacak ve hutut-ı münezzem ber-vıfki matlup vaaz ve tesis edilecek ve tarik-i adinin aynı şerâiti ile işlettirilecektir. Zirde beşinci ve yedinci maddelerde beyan olunduğu vecihle hututun Hükümet-i Seniyyeye devr ve feragati ikin (?) Hükümet-i Seniyye ile kumpanya beyninde hâsıl olacak suret-i tesviyede işbu hutut-ı münazzemenin her birinin te'diyesi mukarrer olan meblağa zamime başına üç bin İngiliz lirasına takdir olunacak. Şu kadar ki tünel ve fevkalade masraflı amelîyat bulunduğu halde fazla bir meblağ dahi ita kılınacaktır. Demiryolunun: Karban Köprüsü...

*Bâb-ı Âlî tercüme odası numara 6*

Şubeleri üzerinde ve Baradis İstasyonunda el-yevm mevcut olan hutut-ı münazzeme hutut-ı münazzemenin hesabı yekûnuna dâhil olacaktır. Her üç cihetden doğrudan doğruya ihtilat edilmek üzere nokat iltisakiyede tesis olunacak hat dahi hutut-ı münezzemeden madud olacaktır.

*Beşinci madde*

Şayet Hükümet-i Seniyye fi 18 Nisan 1888 tarihli mukavele-nâmenin beşinci maddesi mucibince haiz olduğu salahiyeti icraen fi 15 Teşrin-i evvel (Ekim) sene 1935 tarihinde kumpanyanın hutut-ı hazırasının teşkil eden hututu (yine mukavele-i mezkûre ahkâmınca inşa olunmuş bulunacak bi'l-cümle hutut-ı saire ile maen) mubayaa etmek isteyecek olur ise tam üç sene evvel kumpanyaya ihbar-ı keyfiyet etmeyi taahhüt buyurur. Ve hutut-ı mezkûrenin bedelini ifa ve mukavele-name-i mezkûrun dördüncü maddesinde musarrah... tesviye ettikten sonra üçüncü maddede tayin olunup imtiyaz müddeti mütebakıyesin için bi'l-cümle hututu yegane bir hat tarzında olarak kumpanyanın elinde bulundurmamak maksadıyla... icraen iş bu mukavelenâme müddeti mütebakıyesin için hutut-ı mezkûreye kumpanya icar ve iltizam edecektir. Mezkûr icardan dolayı kumpanya tarafından Hükümet-i Seniyyeye itası lazım gelen... seneviyye yüz yirmi bin İngiliz lirasına

*Bâb-ı Âlî tercüme odası numara 7*

Tayin kılınmıştır. Meblağ-ı mezkûreden Hükümet-i Seniyye işbu mukavelenamede dâhil olan hututun kâffe-yi müştemilatıyla beraber tediye resu'l-malına kifayet edecek bir meblağa kumpanyanın yedine bırakacaktır. Mezkûr resu'l-mal akçası işbu bendin zirinde yüzde dört faizi mürekkep ile takdir ve tayin kılınmıştır. Bu suretle mukavele-i hazıranın müddeti olan doksan dokuzuncu senenin inkizasında mebalîğ-i mevkûfa faizi ile beraber hem iş bu mukavelenâme ahkâmınca inşa olunan hututun hem de dördüncü maddenin maksad-ı ma vaz-ı lehi olan tekmil hatta merbut kâffe-i hutut-ı münezzemenin bedeli mübeyuna balîğ olacaktır. Müddet-i imtiyâziyenin inkizasında birinci ve ikinci maddeler zikir ve ta'dad olunan hututun kıymeti 18 Nisan sene 1888 tarihli mukavelenâmede musarrih aynı esas ve aynı bedelât üzerine yani kumpanya tarafınca şimdi inşasına teşebbüs olunup ve birinci maddenin birinci, ikinci, üçüncü, dördüncü ve beşinci fıkralarında zikr ve ta'dad kılınan bilcümle hutut için mil başına 8500 kilometre başına 5280 İngiliz lirası ve ikinci maddede opsiyon tahtinde olarak tasrih olunan şubât ve tahdidât için dahi mil başına 7500 kilometre başına 4659 İngiliz lirası olmak üzere takdir ve tayin olunacaktır. İş bu maddenin birinci fıkrasında gösterildiği vecihle cânib-i Hükümet-i Seniyyeden Kumpanyaya vuku bulacak ihbar tarihinden itibaren güzêrân edecek üç sene zarfında salîfü'l-beyan.

*Bâb-ı Âlî tercüme odası numara 8*

İcar mukavelenamesi tarafından usul ve nizami dairesinde tanzim ve icra kılınacağı bâlâda vaz' ve tayin olunan kıymet ve faizin esasına tevfiikan re'su'l-mal... tesviyesi için Kumpanya tarafından icra

olunacak tevfikane (?) ile beraber bedeli icâri tesviyesi hakkında lazım gelen kaffe-i tafsilât ve teferruât kararlaştırılacak ve bu suretle tarafeyn-i akidenin imtiyaz-ı müddet-i mütâbâkiyesi zarfındaki hukuk ve teahhüdâtı hakkında beyinlerinde itilâf-ı tam husulü hükmü bulunacaktır.

#### Altıncı madde

Hükümet-i Seniyye hutut-ı mevcûdenin 30 Nisan sene 1888 tarihli mukavelenâmenin altıncı maddesinde gösterildiği surette tesviye bedelâtı için madde-i mezkûre ile kendisine ita olunan hak ve selâhiyetten feragat eder ve Kumpanyaya madde-i mezkûreden münbais vezâif ve teahhudâtname vareste ad eyler.

#### Yedinci madde

Hükümet-i Seniyye 30 Nisan sene 1888 tarihli mukâvelenâme ile imtiyazı ita olunan hututu fi 15 Teşrin-i evvel (Ekim) 1935 tarihinde mübayaa etmek istemez ise kumpanyanın hem salifü'z-zikr fi 30 Nisan sene 1888 tarihli mukavelenâmeye hem de iş bu mukavelenâmeye dâhil (olan) bi'l-cümle hututunu 99 senenin inkızasında gerek hutut-ı mezkûre ve gerek fi 30 Nisan sene 1888 mukavelenâmenin beşinci ve iş bu mukavelenâmenin dördüncü ve beşinci maddeleriyle inşasına müsaade edilen hutut-ı munazzama için mil başına.

#### Bâb-ı Âlî tercüme odası numara 9

Kararlaştırılmış olan kıymet mücibince ve kumpanyaya 3 sene evvel ihbar ve tebliğ-i keyfiyet etmek üzere mübayaa eylemek hak ve salahiyeti muhafaza buyurabilir. Hükümet-i Seniyye hututun emri mübayaaı tamamıyla ba'de'l-icra tekmil hattı yet ü tasarrufuna almadıkça demiryolu hututunun bir veya birkaç hattını tahtı tasarrufuna almayacağını tasdik buyurur. Şayet Hükümet-i Seniyye iş bu maddenin birinci fıkrasının gösterildiği vecihle imtiyaz-ı mukavelenâmesinin inkızasınca üç sene evvelce kumpanya ihbar-ı keyfiyet etmeyecek olur ise tekmil hattın imtiyazı 25 sene daha baki olacak ve mezkûr 25 sene müddetin hitamında Hükümet-i Seniyye kezâlik 3 sene evvel ihbar-ı keyfiyet etmek üzere hutut-ı mezkûreye gayri şerâit ile taht-i tasarrufuna almak hak ve selâhiyetini haiz olacak ve her 25 sene müddet için veçh-i meşrût üzere muamele olacaktır.

#### Sekizinci madde

Hükümet-i Seniyye her ne vakit tekmil-i hattı ve müştemilatı ve edevatı müteharrikesini tasarrufuna alacak olur ise her nevi işletme muamelâtına devam ile demiryolu hattını son halde muhafaza için ol vakit kumpanyanın yedinde (el) bulunacak bi'l-cümle yedek adavetiyle levazimatını ve makine ve vagon ve arabaları bi'l-cümle imalat ve inşaatı kampanyanın defâtırı ve evrakı müsveddesi vecihle başkaca mübayaa ve istirdat etmeyi taahhüt buyurur fakat edevat ve eşya-yı mezkûrenin bedeli Hükümet-i Seniyyenin rey ve kabulüne.

#### Bâb-ı Âlî tercüme odası numara 60

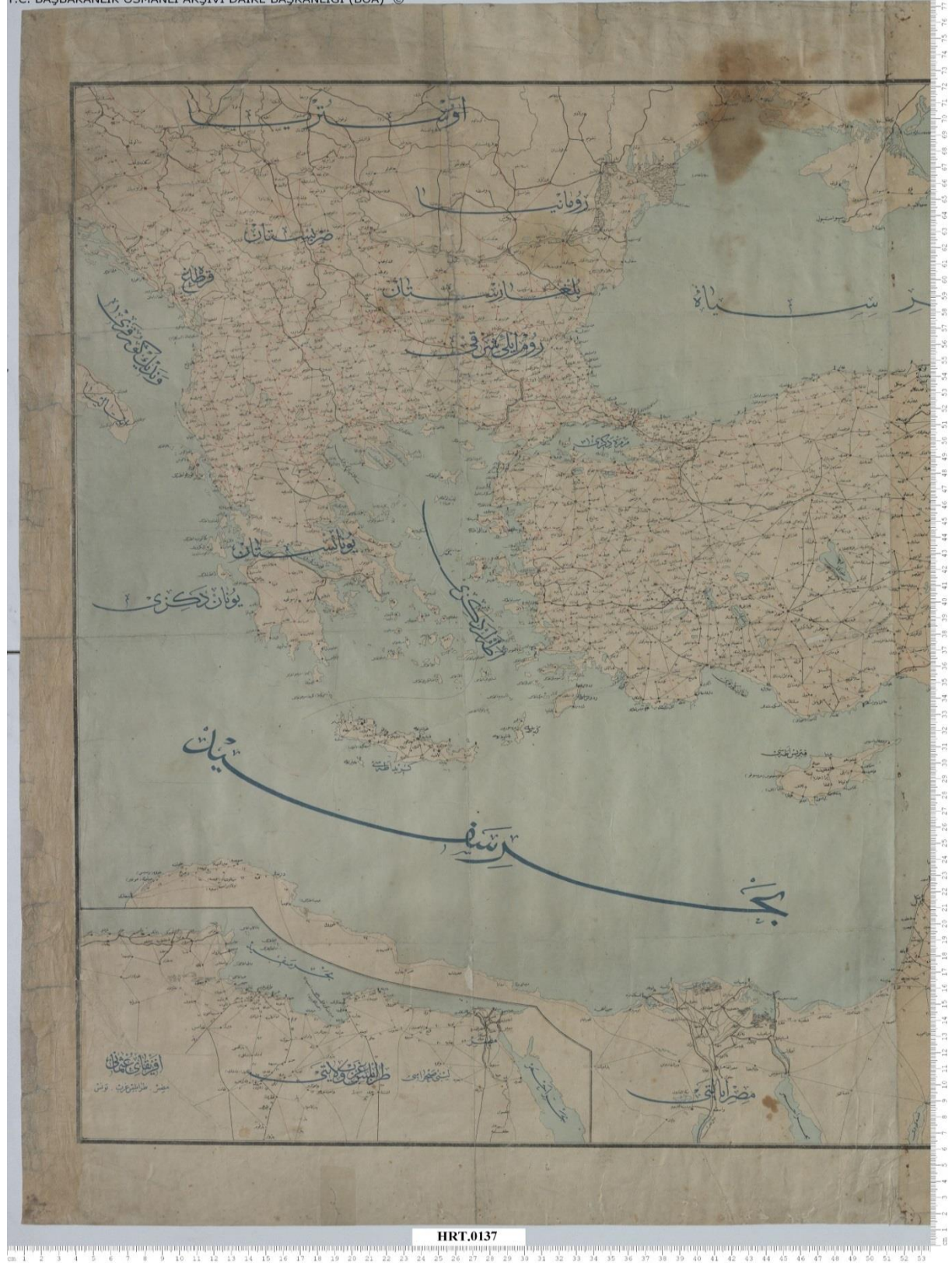
Ta'likan ahz ve teslim olunan demiryolun beher mil başına 200 İngiliz lirasını tecavüz edemeyecektir.

#### Dokuzuncu madde

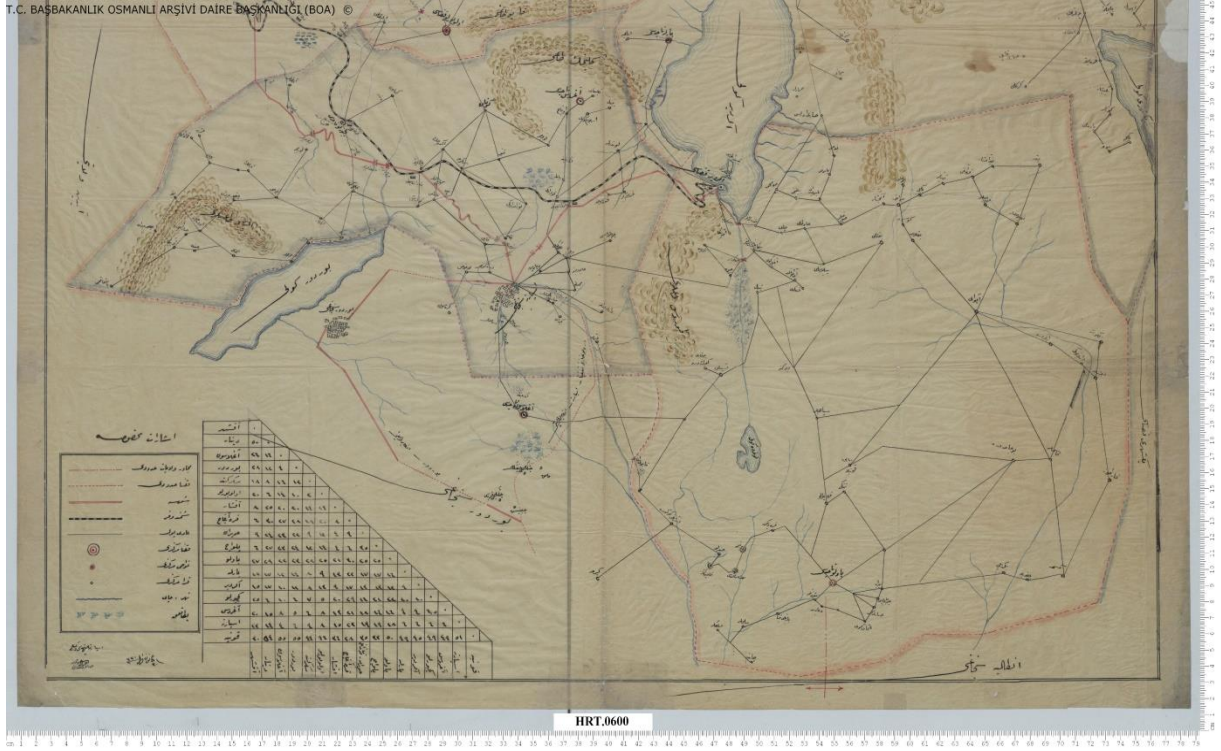
Hükümet-i Seniyye Kumpanyanın müddet-i imtiyazı zarfında her ne vakit ister ise (hizmetin her hangi vakitte olur ise olsun Konya'ya) sermaye-i hazıra ve müstakilesinin miktar ve şeraitini tadil için lüzum göreceği sermayeyi ihdas etmesine ve mecmu sermayesini ve varidatını ferman-ı hümayun ahkâmına velâsı işbu mukavelenâmeden münbeis (?) taahhudata riayet etmek ve cânib-i Hükümet-i Seniyyeden bir güne teminat ita veya mesuliyet kabul olunmak ve hattı ve mesârifî Kumpanya'ya ait olmak şartıyla en faydalı suretde isti'mâl etmesine müsaade buyurur.

# İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın Dinar'dan Sonraki Uzantıları (Proje, İmtiyaz ve Yapım Aşaması)

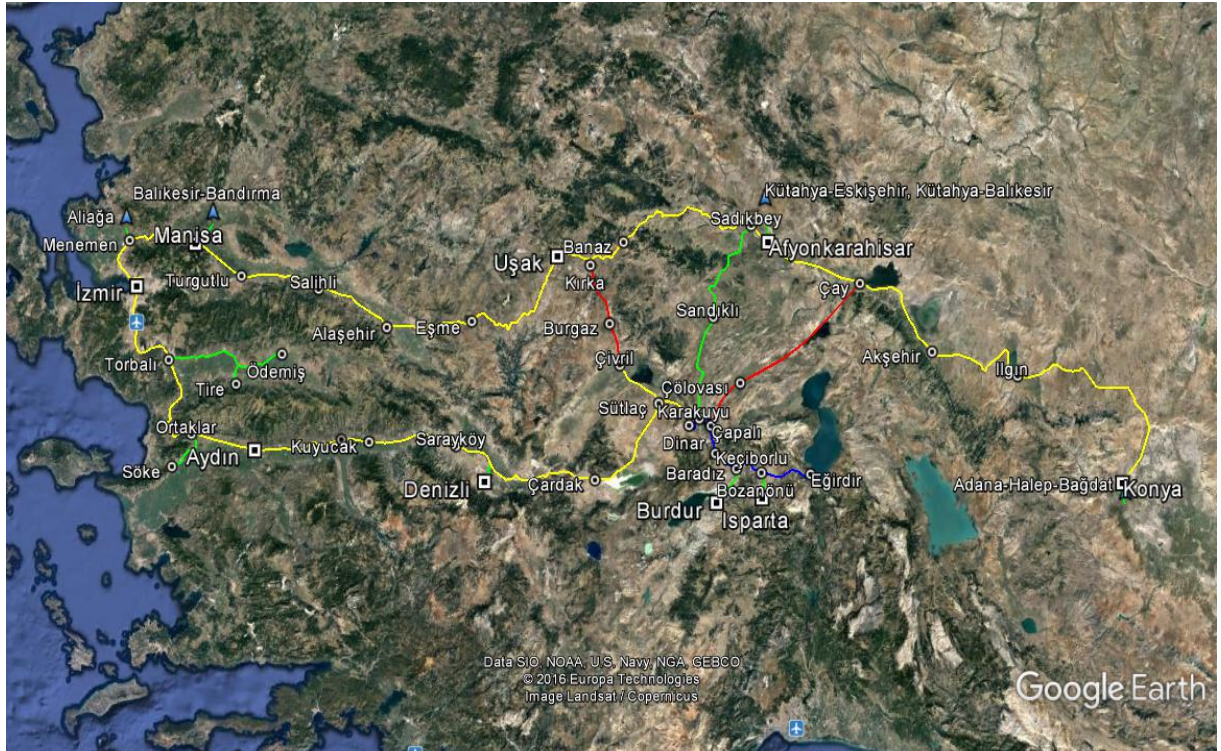
T.C. BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ DAİRE BAŞKANLIĞI (BOA) ©



Harita 1. BOA, HRT-h-00137-00001: H. 1309 (M. 1891-1892)



Harita 2. BOA, HRT-h-00600-00002: 30 Kanun-ı Evvel 1330 (M.12 Ocak 1915)



Harita 3. Bölgede Yapılması Düşünülen Projeler ve İşletmeye Açılan Demiryolları

## İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın Dinar'dan Sonraki Uzantıları (Proje, İmtiyaz ve Yapım Aşaması)



Foto 1. Eğırdir Tren İstasyonundan Görünüm, Behset Karaca 5.3.2017.



Foto 2. Gümüşgün (Baladız) Tren İstasyonu, Behset Karaca 03.05.2007



Foto 3. Isparta Tren İstasyonu, Behset Karaca 15.5.2017



Foto 4. Burdur Tren İstasyonu, Behset Karaca 28.4.2017



**İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın Dinar'dan Sonraki Uzantıları (Proje, İmtiyaz ve Yapım Aşaması)**



Foto 5. Keçiborlu Tren İstasyonu, Behset Karaca 13.10.2018