

## Birinci Dünya Savaşı'na Kadar Osmanlı Devleti'nde Demiryolu Politikaları ve İnşaatları

### Railway Policies And Constructions in The Ottoman State Until World War I

Zeynel ÖZLÜ\*  
Mustafa Murat ÇAY\*\*

#### Özet

Sanayi Devrimi'nden sonra hız kazanmış olan sömürgecilik faaliyetleri, sömürgeleri ve sömürgelere giden yolları kontrol etmek isteyen emperyalist devletlerin ulaşım teknolojilerinde de mesafe almalarını sağlamıştır. Ulaşım araçları arasında önem kazanmış ve bu önemini günümüze kadar taşımış olan demiryolculuğu, ilk kez İngiltere'de başlamış ve kısa zaman içerisinde özellikle dünyanın stratejik bölgelerinde yaygınlaşmıştır. 19. yüzyılda eski gücünü ve kudretini kaybetmiş olan Osmanlı İmparatorluğu, emperyalist politikaların hedefi haline gelmiş ve siyasî, askerî, iktisadî alanlarda kendisine yönelik tehditlerle uğraşmak zorunda kalmıştır. Batı'da meydana gelen bilim ve teknik alanlarında ilerlemelerden geri kalmamak yanında siyasî ve iktisadî bütünlüğünü korumak isteyen Osmanlı İmparatorluğu, İngiltere'de başlayan bu yeni ulaşım sistemini yakından takip etmiştir. 1829 yılında ilk demiryolculuğunun yapılmasından hemen bir yıl sonra 1830 yılında, Osmanlı topraklarında ilk demiryolu yapma fikrinin imparatorluğun yönetim kademesinde doğmuş olması bu bakımdan son derece önemlidir. Ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun gerek teknik gerek ekonomik alanlarda yetersizliği, demiryollarının hayata geçirilmesi fikrinin Avrupalılara bağımlı olmadan gerçekleşmesine engel olmuştur. Bu yüzden, imparatorluk topraklarında demiryolu hatları inşa edilmesi için Batılı şirketlere başvurulmasına gerek duyulmuştur. Bu amaçla da Batılı şirketlere ve dolayısıyla da Avrupalı devletlere yeni imtiyazlar verilme zorunda kalınmıştır. Böylece Avrupalı devletler de Osmanlı İmparatorluğu topraklarında yapılması planlanan demiryolları hatlarını emperyalist politikaları çerçevesinde değerlendirmişlerdir. Osmanlı bürokrasisi tarafından farkında olunan mahsurlarına rağmen demiryolu projeleri hızla hayata geçirilmiş ancak kısa zaman içerisinde demiryolları

\* Prof. Dr., Gaziantep Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı Öğretim Üyesi GAZİANTEP/ zeynelozlu@hotmail.com; zozlu@gantep.edu.tr.

\*\* Dr. Öğrt. Üyesi, Gaziantep Üniversitesi Nispetiye Eğitim Fakültesi Öğretim Üyesi/ mmuratcay1903@yandex.com; mmuratcay@gantep.edu.tr

konusunun bir yönüyle bağımsızlık sorunu halini aldığı da görülmüştür. Bunun giderilmesi için demiryollarının bir an önce millileştirilmesi gereği doğmuş olsa da imparatorluk zamanında elde edilmeyen başarı Cumhuriyet Türkiye'sine intikal etmiştir.

Bu çalışmada Osmanlı İmparatorluğu topraklarında 1836 yılından Birinci Dünya Savaşı'na kadar planlanmış olan ve projeler kapsamında hayata geçirilmiş demiryolları, ayrıntılı olarak incelenmiş ve demiryolları meselesi Avrupalıların emperyalist politikaları ekseninde değerlendirilmiştir. Bu yönüyle çalışmanın, Türk Demiryolları Tarihine katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Demiryolları, Emperyalizm, demiryolu politikası, Hicaz Demiryolu, Sultan II. Abdülhamit

### **Abstract**

Following the industrial revolution, the expedited colonial activities enabled imperialist states that wished to control their colonies and the ways leading to their colonies to progress in transportation technologies as well. Railways, which gained importance in transportation and which carried this importance until today, were first initiated in England and became especially widespread in strategic regions of the world in a short time. The Ottoman State, which lost its previous power and might in the 19<sup>th</sup> century, became the target of imperialist policies and were obliged to deal with the threats toward itself within political, military and economic fields. The Ottoman State, which did not wish to fall behind from the developments in scientific and technological developments of the West and which wanted to protect its political and economic integrity, closely followed the novel transportation system that emerged in England. Following the execution of the first railway transportation in 1829, in 1830, it is of utmost importance that the idea of building the first railway in the Ottoman region was born into the administrative ranks. However, the inadequacy of the Ottoman Empire in both technical and economic fields prevented them from actualizing the idea of railways without being dependent on Europeans. Thus, it was felt necessary to consult to Western companies to build railway lines in the empire regions. For this purpose, it was felt mandatory to grant new privileges to Western companies, hence, to European states. Therefore, European states evaluated the railway lines planned to be built in the Ottoman Empire region within the framework of imperialist policies. Despite the Ottoman bureaucracy's awareness of the limitations, the railway projects were rapidly put into practice; however, it was also observed that the subject of railways became a problem of independence in a short time. Although a need to nationalize the railways as soon as possible arose to eliminate this, the success that was not achieved in the empire period was devolved in the Republic period of Turkey.

In this study, the railways, which were planned in the Ottoman Empire regions from 1836 to World War I and actualized within the scope of the projects, were investigated in detail and the subject of railways was evaluated within the axis of the imperialist policies of Europeans. From this aspect, it is believed that the study will contribute to Turkish Railway History.

**Keywords:** Railways, Imperialism, Railway policies, Hejaz railways, Sultan Abdul Hamid II

### Giriş

Sanayi Devrimi, dünyada bir çok alanı etkisi altına alan son derece önemli gelişmelere zemin hazırlamıştır. Bu gelişmeye bağlı olarak endüstriyel alanda görülen hızlı ilerlemede özellikle buharın kullanılmasının, kömür ve demir madenlerinin yaygın olarak işlenmesinin etkileri bilinmektedir. Bu gelişmelerden doğrudan etkilenmiş unsurlardan birisi de demiryolları ve demiryolları taşımacılığıdır.

İngiltere'de henüz 1803 yılında Richard Trevithick'in girişimleriyle başlayan buharlı lokomotif denemeleri, çok kısa zaman içerisinde bu alanda meydana gelecek büyük gelişmelerin habercisi olmuştur. Nitekim George Stephenson'un başarılı çalışması ile 6 Ekim 1825 tarihinde Liverpool ve Manchester arasında inşa edilen hatta yapılan yolculuk, demiryolculuğun da başlangıcı kabul edilmiştir<sup>1</sup>. 1830 yılından itibaren Almanya, Belçika, İtalya, 1840 ve 1850 yılları arasında ise Danimarka, İspanya ve İsviçre başta olmak üzere hemen tüm Avrupa'da yayıldıktan sonra dünyanın farklı yerlerinde kullanılmaya başlanılan demiryolu ulaşımı, sömürgecilik faaliyetlerinde son derece önemli rol oynamıştır.

Osmanlı İmparatorluğu açısından 19. yüzyıl, son derece olumsuz gelişmelere sahne olmuştur. Ancak imparatorluğun, varlığını devam ettirebilmek için bu yüzyılda hemen her alanda yaşanan gelişmeleri takip etmek ve elinden geldiği kadar bu gelişmelere ayak uydurmak çabasına düşmüş olduğu bilinmektedir. Tüm dünya için önemli bir atılım olan demiryolları konusunda da imparatorluğun bu alanda yaşanan gelişmelere, yönetim kademesinin en üst noktasında yer alan Sultan nezdinde dahi kayıtsız kalmamış olduğu anlaşılmaktadır. Zira imparatorluk bünyesinde ilk demiryolu yapma fikrinin 1830'lu yıllarda doğmuş olduğu ve bu tarihin, demiryolculuğun başladığı tarihten hemen bir yıl içerisinde olduğu düşünülürse bu çabalar anlaşılabilir. Sultan Abdülmecid'in çalışma odasında Liverpool-Manchester treninin çeşitli

<sup>1</sup> <http://web.ogu.edu.tr/Storage/akalin/Uploads/demiryolu-dersnotu-1-2017.pdf> (09.04.2020).

resimlerini bulundurması ve Osmanlı ülkesinde de böyle trenlerin yapılmasını arzu ettiğini açıklaması<sup>2</sup> imparatorluğun ulaşım alanında yaşanan bu gelişmelere kayıtsız kalmamış olduğunun da göstergeleridir. İlerleyen yıllarda da Sultan Abdülmecid bu konudaki kararlılığını sürdürmüştür. 30 Haziran 1855 yılında Vükelâ'ya hitaben yapmış olduğu bir konuşmada, biran önce demiryolu işine girişilmesini istemiştir<sup>3</sup>.

Türk demiryollarının inşaatı her ne kadar 1854 yılında başlamış olsa da 1836 yılından itibaren bu yönde Osmanlı yönetiminde bir takım arzu ve isteklerin varlığı bilinmektedir. Bu yönde yapılan araştırmalar ve incelemelerle hazırlıkları da içeren tüm faaliyetler göz önüne alındığında bu konuyu kapsayan çalışma evreleri şu şekilde sınıflandırmak mümkündür:

1836-1853 Hazırlık Devresi

1854-1866 Hususî Şirketlerin Başlangıcı Devresi

1867-1875 Hükümet Demiryolları İnşası Tecrübeleri Devresi

1876-1888 Tevakkuf (Bekleme) Devresi

1889-1898 Hususî Şirketlerin Faaliyet Devresi

1899-1914 Hükümetle Beraber Hususî Şirketlerin Faaliyet Devresi

1914- 1918 Şirket Demiryolları İnşaatı Devresi

1918-1922 Tevakkuf Devresi

1923'den İtibaren Cumhuriyet Hükümeti İnşaat Faaliyeti Devresi<sup>4</sup>.

### **Osmanlı Toprakları Üzerinde İngiliz Sömürgecilik Politikası ve Türkiye Demiryolları İçin Hazırlıklar Devresi**

Türkiye'de demiryolları inşa etme ve işletme düşüncesi, yukarıda da değinildiği üzere 1836 yıllarına rastlamaktadır. Bu konuda Osmanlı idaresini teşvik eden devlet İngiltere olmuştur. İngiltere, demiryolları yapımını elbette Osmanlı İmparatorluğu'nun faydasına düşünmemiştir. İngiltere'nin asıl hedefi Hindistan yolunu kontrol altında tutmak olmuştur.

<sup>2</sup> Cemil Öztürk, "Tanzimat Devrinde Bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu", *Çağın Yakalayan Osmanlı (Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri)*, Yay. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İstanbul.1995, s.272.

<sup>3</sup> Ali Satan, "Osmanlı Devri Demiryolu Kronolojisi", *Osmanlı'da Ulaşım -Kara-Deniz- Demiryolu-*, (Ed. Vahdettin Engin vd.), Çamlıca Yay., İstanbul 2012, s. 310. (ss. 309-343).

<sup>4</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 3.

Tanzimat devrinde demiryolları konusunun sadece yol meselesini çözmek amacıyla ele alınmadığı, aynı zamanda demiryollarının Doğu'yu Batı'ya açacak bir araç olarak değerlendirilmiş olduğu anlaşılmaktadır<sup>5</sup>. Bu bağlamda Tanzimat'ın önde gelen isimlerinin demiryolları konusunda oldukça hissiyatlı bir şekilde görüşlerini dile getirmiş olduklarını belirtmekte fayda vardır. Âli Paşa, Avrupalılaşmak fikri perspektifinde görüşlerini; *"Madem Avrupa topluluğu içinde idik, Avrupa güçlerinin isteklerine cevap vermeliydik. O sırada beliren sakıncaları hesaba katmayarak demiryolu yapımını düşündük"*<sup>6</sup> şeklinde özetlemiştir. Âli Paşa'nın o sırada beliren sakıncalardan neyi kastettiği ise kısa süre içerisinde yaşanan gelişmelerle anlaşılmıştır.

Liman ve fenerler konusunda görüldüğü gibi süreç içerisinde demiryolları bahanesiyle yabancılara tanınmış olan imtiyazların Batılıların eline hangi kozları verdiği ve imparatorluğun ödediği diyetleri bu noktada dikkate almak mümkündür. Çünkü imparatorlukta demiryolları yatırımlarını karşılayabilecek ne sermaye birikimi ne bu iş için gerekli uzman kadrolar yoktur. Bu sebeple demiryollarının yapılması ve işletilmesi, imparatorluğun Avrupa'ya bağımlılığını daha fazla arttırmıştır. Zaman içerisinde demiryollarına yapılan yatırımın %90'ını yabancılardan oluşturmuş olduğu görülecektir<sup>7</sup>. İlerde karşılaşılan bu sakıncaların Osmanlı bürokratları tarafından ön görülemediğini söylemek en azından iki isim için söz konusu değildir. Âli Paşa dışında Fuat Paşa da tüm çekincelere rağmen demiryolları konusunda son derece kararlı durmuştur. Hatta Fuat Paşa, Sultan Abdülaziz'e hitaben kullanmış olduğu ifadelerde, bir bakıma Osmanlı bürokrasisinin en üst kademesini temsil eden bir kişi sıfatıyla demiryolu işinden uzun vadede Sultanın şahsında imparatorluğun ne elde edeceğini de vurgulamak istemiştir: *"Avrupa ülkeleri kadar demiryoluna sahip olduğumuz gün, Zat-ı Hümayununuz dünyada en önde gelen bir devletin başında olmuş olacaksınız"*<sup>8</sup>. Bürokrasideki bakış açısını yansıtmaya adanmış bir diğer örnek olarak Viyana Sefiri Sadık Rifat Paşa'yı da hatırlamakta fayda vardır. Kendisi, 1847 yılında Babıali'ye sunmuş olduğu bir layihada; ziraatın geliştirilmesi ve ürünlerin pazarlara kolaylıkla nakledilmesi için Avrupa devletlerindeki demiryollarının benzerlerinin Osmanlı topraklarında da yapılması gereğinden bahsetmiştir<sup>9</sup>.

<sup>5</sup> Ali Satan, "Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi", *Osmanlı'da Ulaşım -Kara-Deniz- Demiryolu-*, (Ed. Vahdettin Engin vd.), Çamlıca Yay., İstanbul 2012, s. 210. (ss. 209-219).

<sup>6</sup> Engin Deniz Akarlı (Haz.), *Belgelerle Tanzimat: Osmanlı Sadrazamlarından Âli ve Fıat Paşaların Siyasî Vasiyetnâmeleri*, Boğaziçi Üniversitesi Yay., İstanbul 1978, s. 25.

<sup>7</sup> Donald Quataert, "19. YY'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, C. 6, İletişim Yay., İstanbul 1985, s.1630. (ss 1630-1635)

<sup>8</sup> Akarlı, *Belgelerle Tanzimat*, s. 7.

<sup>9</sup> Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, Eren Yay., İstanbul 1994, s. 21.

Osmanlı İmparatorluğu'nun son asrındaki bir takım çabaları, bürokrasinin tümleşik olarak sadece modernleşme kaygıları ile açıklamak elbette eksik kalacaktır. Avrupa'da ilmî anlamda yaşanan gelişmelerin siyasî, iktisadî, sosyo-kültürel yansımaları bu bakımdan önem taşımaktadır. İmparatorluğun bekası adına yürütülen politikaların imparatorluğun hasımları konumundaki Avrupa devletleri karşısında her alanda geri kalmışlığı engellemek niyetiyle uygulamaya konduğunu söylemek mümkündür. Zira dönem itibariyle Osmanlı İmparatorluğu, Batı karşısında sadece siyaseten değil aynı zamanda iktisadî ve kültürel yönlerden de bir geriliğe itilme tehlikesiyle karşılaşmıştır. Bu sebeple imparatorluğun idarî olarak askerî kapasitesi, merkeziyetçi tutum/tutumları ve ekonomiyi sürekli kontrol altında tutma girişimleri çerçevesinde bir demiryolu politikası izlediğini söylemek de mümkündür<sup>10</sup>. Bu minvalde izlenmiş olan bir demiryolu politikası gereği imparatorluğun sahip olduğu sınırlı imkânlar da göz önüne alınarak Avrupalılardan gelen teklifler süratle değerlendirilmiştir. Özellikle imparatorluğun bu konudaki niyetlerinin de açığa çıktığı yıl olarak 1830'da, Batılılar tarafından İstanbul'a bir takım tekliflerde bulunduğu bilinmektedir. Teklifler, ilk etapta İngilizlerden gelmiştir. Ancak merkezî yönetimin bu konudaki kararından hemen önce imparatorluk sınırlarında ilk hattın 1 Eylül 1851 tarihinde Kahire-İskenderiye arasında yapılmış olduğunu ve bu hattın da Osmanlı topraklarında döşenmiş olan ilk hat olduğuna dikkat etmek gerekmektedir<sup>11</sup>. Zira sömürgecilik konusunda birbirleriyle amansız bir yarışa girmiş olan emperyalist ülkeler için Osmanlı topraklarında nüfuz alanları elde etmenin en etkili yolu demiryolları yapımından geçmiştir<sup>12</sup>.

Dönem itibariyle deniz yolları konusunda ki özellikle uzun seyahatlere dayanlı gemilerin yokluğu ve bu arada Süveyş Kanalı'nın henüz açılmamış olması dolayısıyla Akdeniz'den Basra Körfezi'ne ulaşacak bir karayolu yapma düşüncesi doğmuştur. İngiliz Topçu Miralay Fransis Chesney, henüz 1829-1832 yılları arasında Fırat ve Dicle Nehirlerinde seyrişer konusunda incelemelerde bulunmuş ve Hindistan'a ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla bu nehirlerde vapur işletmeciliğine yönelik bir şirket kurulmasını teklif etmiştir<sup>13</sup>. Chesney, başkanlığını yaptığı bir heyetle Dicle'nin güney kesimini ve Fırat'ın Birecik'e ait olan kolunu incelemiştir. Bu incelemeler sonucunda Fırat'ı Akdeniz'e bağlayacak bir kanal, bir şose veya bir demiryolu hattının hayata geçirilebileceğini ifade etmiştir. 1856 yılında Chesney tarafından yapılan bu teklif, Türkiye topraklarında demiryolu inşası için atılan ilk adım olmuştur<sup>14</sup>. Bu fikrin ortaya çıkmasında özellikle suların seviyesinin azaldığı zamanlarda nakil

<sup>10</sup> A. Nedim Atilla, *İzmir Demiryolları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yay., İzmir 2002, s. 40.

<sup>11</sup> Satan, "Osmanlı Devri Demiryolu", s. 310.

<sup>12</sup> Atilla, *İzmir Demiryolları*, s. 42.

<sup>13</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 4.

<sup>14</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 4.

işlerinin sıkıntıya düşeceği düşüncesi etkili olmuştur. Bu sebeple Fırat'tan yararlanmak yerine Fırat Vadisi'ni takip etmek suretiyle Bağdat'tan geçerek Akdeniz'i Basra Körfezi'ne bağlayacak bir demiryolu hattının inşa edilmesi fikri daha uygun görülmüştür. Bu yıllarda demiryollarından taraf olan İngilizler, Hindistan yolu için sadece bu Bağdat hattı parçasıyla yetinmeyip İstanbul'u da içine alan ve Basra'da son bulacak olan bir hattın inşa edilmesini dahi teklif etmişlerdir. Ancak kısa zaman sonra gemicilikte meydana gelen gelişmelerle birlikte 1846 yılında İngiltere'den Mısır'a ve Süveyş Kanalı vasıtasıyla Kızıldeniz üzerinden Hindistan'a posta nakledebilecek bir gemicilik şirketi kurulunca İngiltere, söz konusu demiryolları fikrinden bir süreliğine vazgeçmiştir. 1850 yılında ise Chesney, düşündüğü hattın inşası amacıyla tekrar teşebbüse geçmiştir. Chesney, Dr. Thomson adındaki bir İngiliz ile beraber özel sermaye hesaplarına başvurmuş ancak Osmanlı İmparatorluğu ile Avrupa devletleri ilişkilerinde yeni bir safha açan Kırım Savaşı'na kadar (1853-1856) demiryolu fikri uygulamaya konulamamıştır.

### **Hususî Şirketlerin Demiryolu İnşaatı Konusundaki Rekabetleri**

Kırım Savaşı'ndan sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa devletleri arasındaki statüsüne mukabil olarak İngiltere ve Fransa, Türk topraklarında azımsanamayacak derecede ticarî konum sahibi olmuşlardır. İngiliz ve Fransız sermayeleri, daha çok sermaye sahiplerinin menfaatine uygun şekilde demiryolları inşaatında değerlendirilmeye başlanmıştır. Babıali, demiryollarının gözle görülür faydalarından yola çıkarak yayınladığı Tanzimat Programı'nda, ülkenin sahip olduğu kaynaklarını işletebilmek için modern ulaşım araçlarının temini lüzumunu göz önüne almıştır. Bu yönde Babıali, özellikle tarım bölgelerinin birbirleriyle ve denizle bağlantısını sağlayacak olan bir demiryolu şebekesinin hayata geçirilmesi lüzumunu hissetmiştir.

İskenderiye-Kahire hattının önemini belirtirken bu hattın, Osmanlı topraklarında ilk demiryolu hattı olmasının yanında, aynı zamanda proje olarak Avrupa dışında yapılan ve Afrika kıtasının da ilk demiryolu hattı olduğunu vurgulamak gerekmektedir. Bu durum, Avrupalıların ve özellikle de İngiltere'nin yukarıda ifade ettiğimiz şekilde beslemiş olduğu uzun vadeli emperyalist politikaların bir ürünüdür. İngiltere'nin söz konusu emperyalist politikaları çerçevesinde son derece önemli bir konum olarak kabul edilen İzmir'den yola çıkarak bölge içinde bir demiryolu proje imtiyazını Osmanlı yönetiminden koparmak adına gayet bonkör davranmış oldukları da bilinmektedir. İngiltere'nin bazı girişimcileri bu konuda elde edilebilecek imtiyazlar adına oldukça çaba sarf etmişlerdir. Bu sebeplerden dolayı Tanzimat dönemi ulaşım programını tatbik etmeye bilhassa arzu duyan ilk devlet İngiltere olmuştur. Neticede 23 Eylül 1856 tarihinde İzmir-Aydın arasında bir demiryolu hattı inşa

etme düşüncesi, İngiliz sermayesi olan İzmir-Aydın Osmanlı Demiryolları Şirketi ile hayata geçirilmiştir. İmtiyaz, Joseph Paxton, George Whytes, Williams ve Augustus Rixon'un temsilcisi Robert Wilkin'e verilmiştir<sup>15</sup>. Robert Wilkin ve İzmir'de ticarî faaliyetlerde bulunan bu dört İngiliz tüccarı, almış oldukları imtiyazı hiç vakit kaybetmeden İngiltere'de satmışlardır. İmtiyazın yeni sahipleri 1857 yılının Mayıs ayında İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu Şirketi'ni kurarak üç kısımda tamamlanacak olan bir plan hazırlayarak Babıali'ye onaylatmayı başarmışlardır. Böylece 1857 yılının Eylül ayında inşaatı başlamak için gerekli izni almışlardır<sup>16</sup>. Bu çabalar, Batılı emperyalist güçlerin ileriye dönük planlarının tezahürleridir. Yukarıda da belirtilmiş olduğu üzere, daha önce Fuat Paşa gibi kimi bürokratların dile getirmiş olduğu şekilde, bazı sakıncaları dikkate almayarak verilmiş olan imtiyazların, uzun vadede Osmanlı İmparatorluğu'na ne kaybettirmiş olacağına hesabının da yapılmış olduğu dikkat çekmektedir. Mübahat S. Kütükoğlu'nun da vurgulamış olduğu gibi Hariciye Arşivi'ndeki tarihsiz ve imzasız bir vesikadan; "*İzmir'den başlayan iki demiryolunun İngilizler elinde olması, liman ve rıhtımın da İngilizlerin tasarrufuna girmesi halinde Anadolu'nun anahtarının İngilizler'e geçeceği, bunun ticarî hayat dışında da tesirli olacağı ve neticede devletin maddî ve manevî zarar ve tehlikelerle karşılaşacağı...*" yolunda Babıali'ye uyarılarda bulunulmuş olduğu anlaşılmaktadır<sup>17</sup>. Dolayısıyla bu belgeyi, Kütükoğlu'nun belirtmiş olduğu şekilde İngiltere'nin Anadolu üzerindeki emellerinin daha o zaman anlaşılmiş olduğunun açık bir delili<sup>18</sup> olarak kabul etmek mümkündür. İlk imtiyazı müteakip yıllarda Osmanlı topraklarında yer alan şimdiki Romanya'ya ait Cernavoda-Köstence arasındaki diğer imtiyaz da bir İngiliz şirketine verilmiştir<sup>19</sup>. Demiryolları konusunda imtiyazların sürekli arttırılmış olması, devletin bir zaafı olarak son derece zararlı sonuçlar doğurmuş, İzmir rıhtımının devletleştirilmesi zaman almış ve borcun ödenmesi Türkiye Cumhuriyeti'ne kalmıştır<sup>20</sup>.

1856 yılında kurulan ve 1859 yılında faaliyete geçmiş olan Süveyş Kanalı Şirketi, Hindistan yolunda İngilizler'e rakip olduğu için bu rekabeti kırmak adına İngiltere, Bağdat hattı projelerini tekrar ele almıştır. Böyle bir durumda ise daha önce amacını gerçekleştiremeyen Chesney tekrar girişimlere başlamıştır. Chesney, Hindistan demiryolculuğunda şöhret kazanmış olan Andrew ile birlikte Fırat Vadisi Demiryolları Şirketi'ni kurmuştur. Bu suretle bir taraftan

<sup>15</sup> Satan, "Osmanlı Devri Demiryolu", s. 310.

<sup>16</sup> Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul 1974, s.51-53. (Nakleden: Mübahat S. Kütükoğlu, *İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1979, s. 498).

<sup>17</sup> Kütükoğlu, *İzmir Rıhtımı İnşaatı*, s. 551-552.

<sup>18</sup> Kütükoğlu, *İzmir Rıhtımı İnşaatı*, s. 552.

<sup>19</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 4.

<sup>20</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 4.



Fırat bölgesinde incelemeler yapmış, diğer taraftan da İstanbul'da imtiyaz peşinde koşmuştur. Başlangıçta maddî yardımda bulunması için başvurduğu İngiliz Hükümeti, bu yardımı reddetmiştir. Bununla birlikte Süveyş Kanalı'nın yapıcısı Lesseds, Bağdat hattı projesinin başarısız olması için elinden geleni yapmıştır. Lesseds'in çabaları yanında Kahire'den Süveyş'e bir demiryolu yapılmış olduğundan ve Hindistan'a ulaşım bir yönüyle kolaylaştığından dolayı Chesney'in projeleri yine sonuçsuz kalmıştır<sup>21</sup>.

İzmir-Aydın demiryolu imtiyazı ise 90 seneliğine verilmiş ve 30.6 milyon frank tahmin edilen sermayesi için hükümet tarafından %6 teminat faizi verilmiştir. Şirketin az sermayesi yanında masrafların fazla olmasından dolayı inşaat oldukça ağır ilerlemiştir. Hatta inşaat için verilen 4 senelik zaman dolduğunda ancak 43 kilometrelik bir kısım yapılabilmektedir. Bu süre içerisinde de şirketin inşaata harcayacak parası kalmamıştır. Bu olumsuzluklar üzerine şirket, hükümetle uzun süren görüşmelere başlamıştır. Neticede 26 Mart 1861 tarihinde verilen yeni bir izin ile birlikte sermaye, 45.5 milyon franga çıkarılmış ve güzergâh da yeniden düzenlenmiştir. Ancak 34 kilometre yapıldıktan sonra eski sıkıntılar yeniden başlamıştır. Bunun üzerine 9 Temmuz 1863 tarihinde sermaye, 47.5 milyon franga çıkarılmış ve süre uzatılmıştır. Bu suretle ilk imtiyaz tarihinden 11 sene sonra 1 Temmuz 1866 tarihinde Aydın'a ulaşarak 130 kilometrelik hattın inşası sona ermiştir<sup>22</sup>.

Aydın hattı inşa edilirken Price adındaki İngiliz, 20 milyonluk bir sermaye koyarak %6 faiz teminatıyla birlikte 4 Temmuz 1863 tarihinde İzmir-Kasaba hattı imtiyazını almıştır. Bu hattın Bornova'ya bir şube açması şartı da eklenmiştir. İnşaat, 1864 yılında başlamış ve 10 Ekim 1865 tarihinde Manisa'ya kadar olan 66 kilometre ve 10 Ocak 1866 tarihinde Kasaba'ya kadar toplam 93 kilometre seyrüsefere açılmıştır. Bu iki hat, oldukça pahalıya mal olmuş ve ilk zamanlar masraflarını karşılayamamıştır. Çünkü şirketler inşaattan büyük bir kazanç beklemişler ve işletmenin ucuzluğunu sağlayacak inşaat tarzını benimsemişlerdir<sup>23</sup>.

### **Sultan Abdülaziz ve Sultan II. Abdülhamid Döneminde Demiryolları Yapım Çalışmaları**

Osmanlı devri için demiryolları konusunda ciddi girişimlerin Sultan II. Abdülhamid döneminde olduğu bilinmektedir. Öncülü olan Sultan Abdülaziz'in ise demiryolu konusuna tamamen kayıtsız kalmadığını da burada söylemek

<sup>21</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 5.

<sup>22</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 5.

<sup>23</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 5.

gereği doğmuştur. Sultan Abdülaziz'i demiryolları konusunda üst düzey bürokratların telkinlerinin ne derecede etkilediği tartışmasını bir yana bırakarak onun donanma konusundaki hassasiyetlerinin demiryollarına yeterince eğilmesine engel teşkil ettiği yönündeki bir görüşe<sup>24</sup> hak verilebilir. Ancak Sultan Abdülaziz'in İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak -bu bağı kültürel bir bağ olarak da kabul etmek mümkündür- olan demiryolu için başlatmış olduğu çalışmaları da göz ardı etmemek gerekmektedir.

Sultan Abdülaziz'in bayındırlık işlerine göstermiş olduğu ilgi, ilk defa Nafia Nezareti'nin teşekkülünde önemli bir rol oynamıştır. İlk Nafia Nazırı olan Ethem Paşa, şose ve demiryollarıyla tüm ülkeyi kapsayacak bir ağ kurulması için büyük projeler yaptırmıştır. Projelerin gerçekleşmesi için iane ve vergi usullerini ortaya koymuştur. Ethem Paşa'nın projeleri kapsamında şose inşaatı için yeterli gelecek olan gelir kaynakları, demiryolları için son derece yetersiz kalmıştır. Sultan Abdülaziz, Paris sergisini ziyaretten döndüğü sırada yanında bulunan bankerlerle de görüşmüştür. Bunun için bizzat kendisinin başlattığı çalışmaları devam ettirtmesi amacıyla 1869 yılında Nafia Nazırı Davut Paşa'yı Avrupa'ya göndermiş olduğunu hatırlamakta fayda vardır. Davut Paşa, gerçekleştirmiş olduğu seyahatinin neticesinde 17 Nisan 1869 tarihinde Paris'te Baron Hirsch ile 85 yıllığına ve 2.000 kilometrelik bir hat imtiyazı antlaşması imzalamıştır<sup>25</sup>. Bu imtiyaz sayesinde 1871-1874 yılları arasında Rumeli, kullanışlı bir demiryolu şebekesine kavuşmuştur. Ancak Baron Hirsch'e verilen bu imtiyazdan edinilen tecrübeyle hususî şirket imtiyazlarının hükümete daha çok külfet getirdiği anlaşılmış ve Anadolu'da yapılması düşünülen hatların bizzat devlet eliyle yapılmasına karar verilmiştir. Bu yüzden Sultan Abdülaziz, İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak ve Anadolu'nun ana damarını oluşturacak bir demiryolunun yapılmasını emretmiştir<sup>26</sup>. Bu amaç için Avrupa'dan mühendisler çağırılmıştır. Birinci şube olan Haydarpaşa-İzmit hattı, üç kısma bölünmüş, birinci ve ikinci kısımlar D'Ostoya ve Eckerlin isimlerinde iki müteahhide ihale edilmiş ve üçüncü kısım ise idareten inşa edilmeye başlanmıştır<sup>27</sup>. İnşaat, 4 Ağustos 1871 tarihinde başlamış ve yol, 22 Eylül 1872 tarihinde Pendik'e, 1 Aralık 1873 tarihinde Gebze'ye ve Ağustos 1873'de İzmit'e ulaşarak 91 kilometrelik şube tamamlanmıştır<sup>28</sup>. Ancak yönetimin model olarak yapmak istemiş olduğu bu hat hem pahalıya mal olmuş hem de kötü yapılmıştır.

Osmanlı yönetimi, demiryolu inşaatını bir taraftan İzmir'de denemek istemiştir. Hükümet, 1872 yılında Kasaba Demiryolları Şirketi ile anlaşarak

<sup>24</sup> Atilla, *İzmir Demiryolları*, s. 48.

<sup>25</sup> Atilla, *İzmir Demiryolları*, s. 43.

<sup>26</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 5.

<sup>27</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 5.

<sup>28</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 6.

Kasaba hattının Alaşehir'e kadar uzatılması işini üzerine almış ve inşaatı Bayliss adında bir İngiliz'e havale etmiştir. Böylece 76 kilometrelik bu hattı, 13 Mart 1875 tarihinde işletmeye açmıştır. İzmir-Kasaba kısmının teminatından vazgeçmek ve imtiyazı 16 seneye (13 Mart 1891 tarihine kadar) indirmek karşılığında hükümet, bu 76 kilometrenin işletmesini 16 sene için başka bir tazminat talep etmemek şartıyla Kasaba Demiryolları Şirketi'ne ihale etmiştir.

Bağdat Valisi Mithat Paşa da bu hatların yapımı sırasında Avrupa'dan mühendisler çağırarak bazı projeler hazırlanmış ve ülkede ilk kez Bağdat tramvayları ile Fırat ve Dicle nehirlerinde vapur seferleri yapılmasına çalışmıştır. Mithat Paşa, sadrazam olduktan sonra da Trablus Şam'dan Humus ve Zor yoluyla Fırat'ı takip ederek Bağdat'a kadar ulaşan bir demiryolu hattı için inceleme dahi yaptırmıştır.

Osmanlı idaresi, programsız ve gelişigüzel bir inşaat faaliyetinin bir fayda vermeyeceğini anlayınca başka bir çare düşünmüştür. Bu suretle Baron Hirsch'in Rumeli demiryolları projesinin de yapıcısı olan ünlü mühendis Wilhelm Pressel'i, Osmanlı Anadolu Demiryolları genel müdürü olarak çağırması ve son derece muntazam bir demiryolu şebekesinin kurulması görevini vermiştir<sup>29</sup>. Pressel, titiz bir çalışma sonucunda Anadolu'nun ana hatlarını oluşturacak olan bir projeyi hazırlamıştır. Pressel'in amacı, sadece demiryolu idaresinin para kazanması olmamış aynı zamanda devletin bu hatlardan faydalanarak ekonomik olarak ilerlemesi olmuştur. Pressel'in projesinde Bağdat hattı merkez ağırlık noktasını teşkil etmiştir. Ancak Pressel, Akdeniz'den değil İstanbul'dan başlayarak ve Anadolu'nun önemli şehirlerinden geçmek suretiyle Bağdat'a ulaşılmasının uygun olacağını düşünmüştür. Bunun yanı sıra hattı, birkaç yerden denize ulaştırarak şube hatlarıyla birleştirmek istemiştir. Pressel'in projesine göre 5.000 kilometrelik bu hat şu şekilde planlanmıştır<sup>30</sup>:

Haydarpaşa-İzmit  
İzmit- Ankara- Sivas- Diyarbakir- Musul- Bağdat- Basra  
Süveyde- Antakya- Halep- Birecik- Diyarbakir  
Samsun- Sivas  
Mudanya- Bursa- Bozüyük  
Eskişehir- Kütahya- Konya  
Adapazarı- Ereğli  
Sivas- Erzincan- Erzurum  
Trablus Şam- Humus- Hama- Antakya.

<sup>29</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 6.

<sup>30</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13, s. 6.

Wilhelm Pressel, Türkiye topraklarında dar hat inşasını ilk kez öne süren mühendistir. Pressel, inşasını düşünmüş olduğu Bağdat hattı ile bu hattı çeşitli yerlerde denize bağlayacak olan hatların geniş olarak yapılması halinde maddî açıdan zora düşüleceği konusunda oldukça ısrar etmiştir. Çünkü Pressel'e göre; daha ucuza inşa edilmesi mümkün olan ve her kilometresi 90.000 franga mal olacağı tahmin edilmiş olan bir dar hattın, uzun seneler boyunca Anadolu'nun ihtiyacını karşılayacağını iddia etmiştir. Pressel, ülkenin ekonomisinde önemli etkisi olacak olan demiryollarının hızla yapılmasını arzu etmekle beraber Anadolu'nun ekonomik olarak gelişmesini sağlayacak programların da hazırlanmasını istemiştir<sup>31</sup>. Osmanlı idaresi, Pressel'in görüşleri karşısında özellikle ana hatlarda dar hat uygulamasından ziyade geniş hat yapmayı tercih etmiştir. Hükümet, projelerin hazırlanmasını, güzergahların tespit edilmesini beklemeden bir milyar franklık bir demiryolu istikrazı akdine teşebbüs etmiş ise de bu gerçekleşmemiştir. Buna rağmen İzmit'ten Ankara'ya ve Mudanya'dan Bozüyük'e doğru iki hattın inşasına başlanmıştır.

Pressel, bir taraftan ısrarlarının karşılık bulmamasından diğer taraftan da hiçbir hazırlık yapılmadan işe başlanmasından dolayı istifa etmiş ve memleketine dönmüştür. Pressel'in istifasından sonra Osmanlı yönetimi, demiryolu işini emaneten yapamayacağını anlayarak müteahhitlere başvurmayla mecbur kalmıştır. Mudanya- Bozüyük hattının ikinci derecede önemli olmasından dolayı Pressel'in programı gereği, dar hat olarak çalışmalara başlanmış ve 1875 yılında Bursa'ya kadar olan 42 kilometrelik kısmı yapılmıştır. Ancak sipariş edilen lokomotiflerin uygun olmaması, kış aylarında hattın büyük kısmının zarar görmesi ve istihkaklarını alamayan müteahhitlerin henüz tamamlanmayan hattın işlerine ara vermeleri dolayısıyla hat işletmeye açılmamıştır<sup>32</sup>. İzmit-Ankara hattında da Bursa hattında olduğu gibi başarısız olunmuştur. Hattın 5.5 milyon franklık bir harcamadan sonra müteahhitlere verilmesi konusunda sıkıntı yaşanmış ve Osmanlı idaresinin 1875 yılında yaşamış olduğu mali krizden dolayı bu çalışmalar sonuçsuz kalmıştır<sup>33</sup>.

Osmanlı topraklarında bu sıkıntılar yaşanırken Avrupa'da Bağdat hattı konusunda rekabet tekrar hız kazanmıştır. 1869 yılında Süveyş Kanalı inşaatının bitmesi ile denizyolunun açılması üzerine Bağdat hattı sayesinde Hindistan'a bir yol açmak isteyen demiryolu şirketleri harekete geçmiştir. Chesney, 1876 yılında ölümünden önce Fırat sahili üzerindeki projesini bir defa daha ileri sürmüştür. Bundan başka Andrew ve daha bir çok kişi, Fırat'ı takip etmek suretiyle İskenderun'a yada Trablus Şam'a ulaşmayı içeren projeler ortaya koymuşlardır.

<sup>31</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 45.

<sup>32</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 45.

<sup>33</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 46.

Hintli bir mühendis olan Latham, Pressel'in güzergahına uyan İskenderun-Halep- Birecik- Nusaybin- Musul- Bağdat- Basra güzergahını; Zwiedinek Südenhorst isminde bir mühendis de bunun mevcut olan Bağdat hattı güzergahına daha fazla yaklaşan İskenderun- Resulayn- Nusaybin- Musul hattını teklif etmişlerdir<sup>34</sup>. Bu güzergahlardan başka Hayfa yada Sur'dan başlayarak çölden geçmek suretiyle Bağdat'a ulaşacak bir demiryolu yada Bağdat'ı Karedeniz sahillerine bağlayacak olan hatlar üzerine de projeler ortaya konmuştur.

Bağdat hattı meselesi İngiltere'yi bir hayli meşgul etmiştir. İngiliz Parlamentosu, 1871 yılında yaptığı gibi Bağdat hattı üzerinde incelemelerde bulunmak üzere bir komisyon kurulmasına karar vermiştir. Sir Stafforte Northercote'un başkanlığındaki bu komisyon, yapılan müzakereler sonucunda Hindistan'a Süveyş Kanalı'ndan başka bir yol bulunması gereğini kabul etmiştir. Müzakerelerde, Dicle sahilini takip eden bir demiryolu hattının Türkiye için daha uygun olacağı görüşü önem kazanmıştır. Bununla birlikte Fırat hattının kestirme bir yol olmak suretiyle İngiliz menfaatlerine daha uygun olacağı belirtilmiştir. Sonuç olarak Suriye sahilinden başlayıp Fırat sahilini takip ederek Bağdat ve Kuveyt'e varacak bir yolun Hindistan'a ulaşmakta en mükemmel yol olacağını belirten bir rapor hazırlanmıştır<sup>35</sup>. Ancak rapora rağmen İngiltere Hükümeti, bu hattın imtiyazını alacak olan şirkete teminat veremeyeceğini duyurmuştur. Bu durumda malî yönden sıkıntıda olan Osmanlı İmparatorluğu'ndan da teminat alamayacaklarını bilen şirketlerin ümitleri kırılmıştır. Diğer taraftan İngiltere, Süveyş Kanalı hisselerinden büyük çoğunluğunu alarak kanal üzerinde nüfuz sahibi olunca, Bağdat hattı meselesi üçüncü kez tekrar kapanmıştır.

İngiltere'de bu gelişmeler yaşanırken Filistin topraklarında da demiryolu inşası için bir takım girişimlerde bulunulmuş olduğu görülmektedir. 1864 yılında Alman kökenli Amerikalı bir mühendis olan Dr. Zimpel ile hükümet tarafından görevlendirilerek Filistin haritasını yapan Humann bir proje hazırlamışlardır. Projede gösterilen hat, Şam-Der'a-Vadi-i Şeria- Kudüs- Yafa ve şubelerinden oluşmuştur. Bu projenin bir bölümünü oluşturan Yafa- Kudüs hattı imtiyazı 1873 yılında bir Fransız şirketine verilmiştir. Ancak bu şirket, takip eden yıllarda birkaç defa işe başlamış ise de hat tamamlanamamıştır. 1870-1872 yılları arasında Yemen'de kumandanlık yapmış olan Binbaşı Ahmet Reşit Bey'in Cidde- Mekke arasında bir demiryolu yapılması yönündeki teklifi de bu döneme rastlamıştır<sup>36</sup>. Bu teklif, ilk kez Hicaz hattının inşası fikrinin çıkış noktasını teşkil etmesi bakımından önemlidir.

<sup>34</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 46.

<sup>35</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 46.

<sup>36</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 46.

### Demiryolu İşlerinin Beklemeye Alınma Devresi

Cüls değişikliği başta olmak üzere, iç siyasette meydana gelen önemli olaylar ve bunların yanı sıra savaşlar dolayısıyla Osmanlı İdaresi bir süre için demiryolu işleriyle ilgilenememiştir. 1880-1881 yılları arasında malî durumun biraz düzelmesi üzerine tekrar demiryolu meselesi ele alınmıştır.

Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa, 6 Haziran 1880 tarihinde hükümete vermiş olduğu layihada büyük bir nafia projesine yer vermiştir. Bu projede, Anadolu'da yapılması düşünülen ve teklif edilen demiryolları önemli bir yer tutmuştur. Ancak devletin kendi imkanlarıyla bu işin altından kalkamayacağı bilindiğinden Hasan Fehmi Paşa da yabancı sermayesine başvurmanın gerekli olduğunu ileri sürmüştür. Hasan Fehmi Paşa'nın projesinin esasını Bağdat hattı oluşturmuştur. Bununla birlikte Haydarpaşa-İzmit-Eskişehir-Konya-Adana-İskenderun-Halep-Fırat Vadisi-Bağdat yolu diğerlerine tercih edilmiştir. Hasan Fehmi Paşa'nın, projesini oldukça geniş tutmuş olduğu anlaşılmaktadır. Zira bu ana hattın başka gerek ana hattın mevcut diğer hatlarla gerek çeşitli noktalardan denizle irtibatını sağlamak için şu hatlar da proje kapsamına alınmıştır:

Karaköy -Bursa  
 Eskişehir- Ankara  
 Afyonkarahisar- Alaşehir  
 Iğın- Aydın  
 Ereğli- Kayseri- Sivas- Erzurum  
 Halep- Diyarbakir  
 Bağdat- Basra  
 Samsun- Sivas- Diyarbakir  
 Trablus Şam- Humus  
 Halep- Humus- Şam- Kudüs- Yafa- El-Ariş<sup>37</sup>.

Bu şekilde Hasan Fehmi Paşa'nın projesi 7.000 kilometreyi bulmuştur. Her bir kilometrenin 154.000 franga mal olacağı tahmin edilmiştir. Ancak kendisinin bu teşebbüslerine rağmen ülkede bu dönemde demiryolu işleri oldukça kötü durumda seyretmiştir. Devlet tarafından yönetilen Haydarpaşa-İzmit hattının sürekli tamirat masrafları çıkarması ve memurların kötü idaresi yüzünden hat zararlı çalışmış ve bu sebeple devlet, hattın her sene işletme açığını tamamlamak zorunda kalmıştır. 21 Nisan 1880 tarihinde ise bu hattın işletmesi bir şirkete ihale edilmiş olsa da kısa sürede şirket ile devlet arasında anlaşmazlık çıkmış ve şirket, kirayı vermeden işletmeyi bırakmıştır<sup>38</sup>.

<sup>37</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 47.

<sup>38</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 47.

Bu dönemde İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba hatları da Haydarpaşa-İzmit hattından daha iyi durumda değildir. İnşaatı oldukça masraflı olmuş bu hatların amortismanı da zor olmuş ve devlet de vadettiği kilometre teminatını karşılayamamıştır. Ancak Aydın hattı imtiyaz şartlarını kendi yararına düzeltmiş ve yeni şubeler yapılmasını başarabilmiştir. Şirket, 16 Temmuz 1876 tarihli sözleşme ile imtiyaz süresini 1 Ocak 1910 tarihine kadar uzatmakla birlikte hattın Aydın'dan Kuyucak'a kadar 56 kilometre uzatılması imtiyazını da almıştır. Ayrıca 1 Temmuz 1879 tarihli sözleşme ile de Kuyucak-Sarayköy (45 kilometre), Torbalı-Tire (48 kilometre) hatlarının imtiyazını da almayı başarmıştır. Bu yeni hatlardan Aydın-Kuyucak hattı 1881 Ağustos'unda, Kuyucak-Sarayköy hattı 1882 Haziran'ında, Torbalı-Tire hattı ise 1883 Kasım ayında işletmeye açılmıştır. Bunların dışında Kasaba hattı şirketi de Alaşehir'e kadar ulaşmak için hükümete başvurmuş olsa da şirket, yeni imtiyazlar almayı başaramamıştır<sup>39</sup>.

Dönem itibariyle yapılmış olan bir diğer önemli hat ise Mersin- Adana hattıdır. Baron Evain de Vandeuve, 20 Ocak 1883 tarihli imtiyazına dayanarak 31 Ocak 1885 tarihinde Londra'da Mersin- Tarsus- Adana Şirketi'ni kurmuştur. Bu şirketin İngiliz sermayesi yanında Türk ve Fransız sermayesi de olmuştur. Hat, 2 Ağustos 1886 tarihinde işletmeye açılmış ise de kendisinden beklenileni sağlayamamıştır<sup>40</sup>.

28 Aralık 1882 tarihinde Beyrutlu Sursok Biraderler, Akka ve Hayfa'yı Şam'a bağlayan bir demiryolu imtiyazı almışlar ve Alman mühendis Mösyö Schumacher'e bir proje hazırlatmışlardır. Ancak bu hattın yapılmasına daha öncelerden de taraftar olan ve bölgedeki Yahudilerin refahı için Filistin topraklarının gelişmesine uğraşan İngiliz Oliphant'ın destek ve yardımına rağmen, hattın inşası için gerekli olan sermayeyi sağlayamamışlar ve imtiyazı kaybetmişlerdir.

İngiltere, daha önceleri Bağdat hattı üzerinde karamsar davranmış ve birkaç kez bu konuyla ilgili girişimleri askıya almıştı. Ancak Rus Harbi'nden ve Kıbrıs'ı işgal etmesinden sonra tekrar Bağdat hattı meselesine ilgi duymaya başlamıştır. Süveyş Kanalı işletmesinin yolunda gitmemesi de bu ilgiyi arttırmıştır. Bunun üzerine 1878 yılında Londra'da Sutherland Dukasının başkanlığı altında Fırat hattının yapılmasına yönelik bir cemiyet kurmuşlardır. Hükümet, bu konuda en uygun güzergahın belirlenmesi için ünlü Afrika gezgini Kamerun'u görevlendirmiştir<sup>41</sup>. Kamerun, on proje arasından iktisadî önemi dolayısıyla Trablus- Humus- Halep- Urfa- Nusaybin- Musul- Dicle'nin sağ

<sup>39</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 47.

<sup>40</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 48.

<sup>41</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 48.

yakası- Bağdat ve Benderbuşeyr<sup>42</sup> hattını tercih etmiştir. Ancak bu keşif çalışmasından bir sonuç alınamamış ve işe başlanmamıştır<sup>43</sup>. 1882 ve 1883 tarihlerinde Cazalet ve Tancred adlarında iki girişimci, hattın iki tarafında yer alan arazi dahilinde Yahudileri ikamet ettirmek şartıyla Trablus- Humus- Halep- Fırat sahili- Bağdat- Basra hattı imtiyazının kendilerine verilmesini talep etmişler ise de bu proje de bir sonuca ulaşmamıştır<sup>44</sup>.

Süveyş Kanalı'nın 1886 yılından itibaren elverişli bir konuma gelmesinden sonra İngiltere'nin Bağdat hattına ilgisi de sona ermiştir. İngilizlerin bu geri çekilişi sonucunda Fransızlar Bağdat hattı konusuna eğilmişlerdir. Fransızlar, Bağdat hattının tamamını inşa etmek yerine Akdeniz- Halep- Bağdat- Basra, Bağdat- Nefes ve Hanekin'in bazı bölümlerini yapmakla yetinmeyi tercih etmişlerdir. Ancak Osmanlı yönetimi, bu şekilde parça parça hat yaptırmayı uygun görmediği gibi Bağdat hattını Akdeniz'den başlayarak yaptırmayacağını kesin bir şekilde ifade etmiştir. Yönetim, Pressel projesine uygun olarak Ankara-Sivas- Diyarbakır yoluyla Bağdat'a ulaşmayı tercih etmiş ve bazı imtiyaz talepleri ile görüşmeye girişmiş ise de bu görüşmeler sonuçsuz kalmıştır.

1888 yılında İstanbul'da bulunan Stuttgart Württembergische Vereinsbank müdürü Kaulla, Pressel projesinden yola çıkarak İzmit- Ankara hattının imtiyazına talip olmuştur. Kaulla, Deutsche Bank adına hareket etmiştir. Bankanın direktörü Dr. Siemens ise imtiyazın elde edilmesi için büyük gayret sarf etmiştir. Kaulla, 15.000 franklık kilometre teminatı ve bazı vergilerin bu teminata karşılık olarak gösterilmesini istemiştir. Hükümet, önce bu şarta uymayı istememiş ise de Deutsche Bank imtiyaza karşılık 37.5 milyon franklık bir borçlanma akdini kabul edince 4 Ekim 1888 tarihinde imtiyaz sözleşmesi akdi gerçekleşmiştir<sup>45</sup>.

### **Emperyalist Politikalar Çerçevesinde Osmanlı Topraklarında Hususî Şirketlerin Faaliyetleri Devresi**

Sultan II. Abdülhamid döneminde demiryolları konusunda takip edilen politika, dış politikada yaşanan dönüşümle birlikte farklı bir ivme kazanmıştır. Sultan Abdülhamid'in benimsemiş olduğu Panislamist politika, İngiltere gibi rakip karşısında geri planda kalmayı kabul edemeyen ve sürekli genişleme politikasını benimsemiş olan Almanya'nın stratejileriyle kesişmiştir.

<sup>42</sup> Basra Körfezi'nde bir liman şehri (Tahir Sezen (Haz.), *Osmanlı Yer Adları*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yay., Ankara 2017, s. 103).

<sup>43</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 48.

<sup>44</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 48.

<sup>45</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 48.



1875 yılında Süveyş ve 1878 yılında Kıbrıs'ı ele geçirerek Ortadoğu'yu kontrol etmek suretiyle Hindistan yolunu güvence altına alan İngiltere için artık Anadolu demiryollarının önemi kalmamıştır. Bu yüzden Ortadoğu'ya açılma gereksinimi duyan Almanya da Anadolu demiryollarının yapımına talip olmuş ve böylece Alman sermayesi, Osmanlı İmparatorluğu'na Bağdat Demiryolu Projesi ile gelmiştir<sup>46</sup>. Sultan'ın, demiryolları sayesinde ülke içerisinde ekonomik faaliyetlerin hız kazanacağı, eyaletlerde olası asayiş bozukluklarına derhal müdahale imkânı bulunacağı, taşra ile merkez arasındaki irtibatın kuvvetleneceğine dair inancı, büyük projelerin ortaya konmasında etkili olmuştur. Sultan Abdülhamid'in Bağdat Demiryolu Projesi ile 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı'ndan (93 Harbi) sonra Anadolu'ya göç etmek zorunda kalmış olan Balkan, Kafkas ve Kırım göçmenlerini, Bağdat hattı bölgesindeki topraklara yerleştirerek buraları üretime açmak, diğer yandan da ekonomik sirkülasyonu kolaylaştırmak ve bölgedeki asayiş ile birlikte merkezle olan irtibatı sağlamak amacıyla kısmen de olsa başarılı olduğunu söylemek mümkündür<sup>47</sup>. Almanlar ise Doğu üzerindeki amaçları çerçevesinde Anadolu ve Mezopotamya'nın zenginliklerini değerlendirmek istemişlerdir. Bu niyetler istikametinde demiryolu için verilen garanti akçesi Osmanlı maliyesi için oldukça ağır bir borçlanma getirmiş olsa da Almanların demiryolu döşeme tekniğinin Fransız ve İngiliz tekniklerine göre kıyaslanamayacak düzeyde hızlı olduğunu<sup>48</sup> da belirtmek gerekmektedir.

İzmit- Ankara hattı imtiyazının verilmesinden sonra Türkiye'de demiryolları yeni bir devreye girmiştir. Özellikle Sultan Abdülhamid, demiryollarının öneminin farkında olduğu için dışardan büyük sermaye sahiplerini çağırmış, sermayedarları teşvik etmek için imtiyazlarda kilometre teminatı yöntemini uygulamıştır. Padişah, bununla birlikte söz konusu teminatı Düyun-u Umumiye aracılığıyla zamana yaymıştır. Bu şartlar altında dışarıdan oldukça fazla imtiyaz talepleri gelmiştir. Babıali yönetimi, daha çok hatların askerî önemine dikkat etmiş olduğundan yalnız askerî önemi olan hatlar için kilometre teminatı vermiş ve dar hat imtiyazlarına teminat vermekten kaçınmıştır.

888- 1893 yılları arasında ikisi Rumeli'de 530 kilometre, on dördü Anadolu'da 4.820 kilometre ve toplamda 5.350 kilometre uzunluğunda 16 demiryolu imtiyazı verilmiştir. Bunlardan yalnız 376 kilometrelik dördünün dar hat ve diğerlerinin ise geniş hat olarak inşa edilmesine karar verilmiştir. Bu on altı imtiyazdan dördü sadece düşüncede kalmış, diğerleri inşa edilmiştir. Bu imtiyazlarda sermayedarlar hemen tamamıyla ya Almanlar yada Fransızlar olmuştur.

<sup>46</sup> Mehmet Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı'nın Başlangıç Döneminde Türk Demiryolları, (Yapısal ve Ekonomik Sorunlar 1918-1920)*, T. C. Kültür Bakanlığı Yay., Ankara 2001, s. 8.

<sup>47</sup> Atilla, *İzmir Demiryolları*, s. 44.

<sup>48</sup> İlber Ortaylı, İsmail Küçükkkaya, *Cumhuriyet'in İlk Yüzyılı (1923-2023)*, Timaş Yay., İstanbul 2012, s. 30.

İmtiyazlar sayesinde Anadolu'daki demiryollarının uzunluğu 9 sene içinde 642 kilometreden 2.500 kilometreye çıkmıştır. Ancak hükümetin teminat akçesi olarak kabullendiği miktarın günden güne artması üzerine Babiali, 1894 yılında aldığı bir kararla o zamana kadar imtiyazı verilenlerin ülke ekonomisine yapacağı katkıyı görmeden teminatlara imtiyaz vermeyeceğini duyurmuştur<sup>49</sup>. Ancak yönetim, bu karar sebebiyle demiryollarının gelişimine engel olmamak için teminatsız inşası mümkün olabilecek dar hat imtiyazı taleplerine de kolaylık gösterilebileceğini ifade etmiştir. 4 Ekim 1888 tarihli bir imtiyaz sözleşmesine dayanılarak 23 Mart 1889 tarihinde Anadolu Demiryolları Şirketi kurulmuş ve genel müdürlüğüne de o zamana kadar Şark Demiryolları Müdürlüğü'nü yapmış olan Von Kühlmann getirilmiştir<sup>50</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu'nun özellikle 1871 yılından sonra yabancı şirketler yerine bizzat kendisinin demiryolu yapmak istediği bilinmektedir. Çünkü imtiyazlar, farklı devletlere verilmiş olsa da uzun vadede aynı emperyalist zihniyete fırsat sağlamıştır. Mesela şirketlerin başvuruları neticesinde eğer bir antlaşma yapılması söz konusu olursa antlaşma sırasında Osmanlı temsilcileri, yatırımcı şirket temsilcileri ve bunların yanı sıra ilgili şirketin mensubu olduğu Avrupalı devletin temsilcileri de hazır bulunmuştur<sup>51</sup>. Osmanlı yöneticileri, uzun vadede karşılaşılabilecek bu sakıncalardan dolayı devlet yatırımları yapmayı istemişler ancak bunu gerçekleştirememişlerdir. Zira imparatorluğun maliyesinin 1875 yılında iflas ile karşılaşmış olması, devlet yatırımlarını durdurmuş ve Hicaz Demiryolu hariç bütün hatların yabancı sermaye ile yapılmasına sebep olmuştur<sup>52</sup>. Bu zorunlu sebep/sebeplerden ötürü imparatorluk topraklarının demiryolları bahanesiyle peşkeş çekilmiş olduğunu söylemek mümkün gözükmemektedir. Zaten sadece İngiliz ve Almanların değil gerek Fransızların gerek İtalyanların da Anadolu topraklarında ticarî yollarla kontrolü sağlamak istedikleri bilinmektedir. Batıların bu niyetleri göz önüne alındığında, ülkeyi işgal eden emperyalist güçlerle bu güçlerin demiryolu kurmak istedikleri bölgeler arasındaki paralellik de fark edilmektedir<sup>53</sup>. Nitekim imparatorluk topraklarında demiryolu imtiyazı verilen devletlerin sayısı kadar çeşitli etki alanlarının meydana gelmiş olduğu dikkat çekmektedir. Bu bağlamda her devlet kendi etkinliğini arttırmak için çaba sarf etmiş ve sonuçta Osmanlı'nın bir iç meselesi olması gereken demiryolları, çeşitli ülkelerin imparatorluk üzerinde bir etki kurma aracı ve yarışı halini almıştır<sup>54</sup>.

Osmanlı topraklarındaki demiryolları konusu, bir başka yönüyle de emperyalist kuvvetleri kimi zaman birbirlerine karşı tedirginliğe sevk etmiştir. Mesela 1900 yılında Rusya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında yapılan

<sup>49</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 49.

<sup>50</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 49.

<sup>51</sup> Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş*, s. 125.

<sup>52</sup> Öztürk, s. 286.

<sup>53</sup> Atilla, *İzmir Demiryolları*, s. 45.

<sup>54</sup> Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş*, s. 10.

Karadeniz Antlaşması'na göre; Rus Çarı, Kafkasya'nın bitişiğinde yer alan Kuzey ve Doğu Anadolu'da yapılacak herhangi bir demiryolu projesini veto etme hakkını saklı tutmuştur<sup>55</sup>. Bu tedirginliği, bir bakıma demiryolları aracılığıyla emperyalist politikaların birbiriyle çatışacağı şeklinde değerlendirmek de mümkündür.

Osmanlı yönetimi, Haydarpaşa- İzmit hattını işletme imtiyazını fesih hakkından yararlanarak ve şirketin protestolarını ciddiye almayarak 6 milyon frank karşılığında bu hattı 11 Ocak 1889 tarihinde Anadolu Demiryolu Şirketi'ne satmıştır. Bununla birlikte hattın Haydarpaşa'dan Üsküdar'a kadar uzatılması ve Kütahya'yı Bursa'ya bağlayacak olan bir hattın imtiyaz hakkını da teminatsız olarak bu şirkete vermiştir. Ayrıca Ankara'dan ileriye doğru gidecek bir hatta karar verildiği takdirde yine bu hattın imtiyazı aynı şirkete bağışlanmıştır.

Anadolu Demiryolu Şirketi, bir taraftan Haydarpaşa- İzmit hattını tamirle uğraşmış diğer taraftan da İzmit- Ankara hattı inşaat hazırlıklarını tamamlamaya çalışmıştır. Hattın inşasını da Küçük Asya Demiryolları Şirketi'ne ihale etmiştir. Bu şirket, Kont Vitali'nin Reji Jeneral Şirketi ile Frankfurt'taki Hulchman şirketinin sermayesiyle meydana getirilmiş olup inşaat müdürü Württemberg'li mühendis Kapp'tır. 1889 yılının Mayıs ayında başlamış olan inşaat işçileri arasında meydana gelen hastalıklara, eşkıyanın tacizlerine rağmen o zamana kadar görülmemiş bir hızla ilerlemiş ve aşağıda verilen tarihlerde son bulmuştur<sup>56</sup>:

Tablo 1:

Hat	Uzunluk (Kilometre)	Tamamlanma Tarihi
Arifiye'ye kadar	44	2 Haziran 1890
Osmaneli'ne kadar	64	9 Ekim 1891
Bilecik'e kadar	36	15 Mayıs 1891
İnönü'ye kadar	48	16 Mart 1892
Alçıköy'e kadar	72	18 Haziran 1892
Sarıköy'e kadar	53	13 Ağustos 1892
Beylikköprü'ye kadar	62	2 Aralık 1892
Polatlı'ya kadar	20	12 Aralık 1892
Ankara'ya kadar	91	31 Aralık 1892

Anadolu hattında senede ortalama olarak 140 kilometrelik hat inşa edilmiş, Anadolu'nun diğer bölümlerinde de inşaat faaliyeti artmıştır. Aydın Demiryolları

<sup>55</sup> Sean McMeeikin, *Berlin-Bağdat Demiryolu*, Çev. Azize F. Çakır, Picus Yayıncılık, İstanbul 2012, s. 55.

<sup>56</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 49.

Şirketi ile de 30 Nisan 1888 tarihinde akdedilen sözleşme gereğince bu hattın imtiyaz süresi 25 sene daha uzatılmıştır. Aynı zamanda hattın Dinar'a kadar uzatılması ve Ödemiş'e, Denizli'ye ve Işıklı'ya şube hatları inşası imtiyazı da bu şirkete verilmiştir. Hükümet, Aydın hattının iki tarafından 40'ar kilometrelik mesafede başka bir şirkete imtiyaz vermemeyi de taahhüt etmiştir. Bunların karşılığında şirket ise o zamana kadar tedavülde kalan teminat akçelerini hükümete terk etmiş ve ilerideki teminat akçesi haklarından da vazgeçmiştir. İmtiyazı verilen bu hatlar ve bitiş tarihleri aşağıdaki gibidir<sup>57</sup>:

Tablo 2:

Hat	Uzunluk (Kilometre)	Tamamlanma Tarihi
Ödemiş'e kadar	26	1888 Aralık
Dinar'a kadar	145	13 Ekim 1889
Denizli'ye kadar	9	13 Ekim 1889
Çivril'e kadar	31	29 Aralık 1889
Söke'ye kadar	22	1890 Aralık

Yukarıda yer verilen hatlar dışında Kasaba hattı ile yapılan bir sözleşme ile Manisa'dan Soma'ya kadar 92 kilometrelik bir hattın imtiyazı ve beş sene içinde Soma'dan Bandırma'ya ve Uşak'a doğru uzatılmasını içeren imtiyaz yine Kasaba hattı şirketine verilmiştir. Bunun yanında bu hat, 1890 yılında hükümet adına inşa edilerek işletmesi şirkete bırakılmış ve 13 Mart 1891 tarihinde şirketin imtiyaz süresi sona ermiş olduğu halde işletmeye devam etmesine izin verilmiştir.

Ankara, Aydın ve Soma hatlarındaki bu inşaat faaliyetleri sırasında Anadolu içlerine yapılacak hat için rekabet devam etmiştir. Bu rekabet, daha çok Afyonkarahisar- Konya ve Sivas- Diyarbakir hatları imtiyazı etrafında şiddetlenmiştir. Anadolu Şirketi, 1890 yılında Dr. Naumann aracılığıyla Ankara-Kayseri- Malatya- Diyarbakir hattının topoğrafya ve maden haritalarını da yaptırmıştır. Buna ek olarak Sultan Abdülhamid'in isteği gereği Sivas'a doğru da inceleme faaliyetlerinde bulunmuştur. Bu devrede, Anadolu hattının kuzeyinde kalmak ve bu hatta paralel olmak üzere İzmit'ten Sivas'a giden bir hat da söz konusu edilmiştir. Ayrıca Sivas'ı Samsun'a bağlayacak bir hattın önemi de çok geçmeden anlaşılmıştır.

1889-1891 yılları arasında Cotard adında bir Fransız, Samsun'dan başlayıp Sivas ve Diyarbakir'den geçen, Suriye sahillerini ve bu arada Ankara'yı da içine alan bir Bağdat hattı imtiyazı almak istemiştir. Ancak gerek bu girişim gerek

<sup>57</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 49.

Belçikalı Cockrill'in bundan daha geniş çaptaki projeleri sonuçsuz kalmış ve hükümet, Anadolu hattının uzatılmasını diğer projelere tercih etmiştir. 1892 yılında ise hükümet, Ankara'dan Sivas yoluyla Bağdat'a ulaşacak hattın hazırlıklarını yapmak istemiş ve 15 Şubat 1893 tarihinde Kaulla, Ankara-Kayseri hattı imtiyazını almıştır<sup>58</sup>. Zamanında hükümetin inşa ettirmiş olduğu Mudanya- Bursa hattı ise son derece harap bir duruma düşmüştür. Beynelmül Vagon Şirketi'nin mühendisi olan Belçikalı Nagelmacker, bu hattın alınmasına ve Bandırma'dan başlayarak Konya'da biten diğer bir hattın imtiyazına talip olmuştur. 2 Ocak 1891 tarihinde hattın Çitli'ye kadar uzatılması hakkında birlikte Mudanya- Bursa hattı Nagelmacker'e 680.000 franga satılmıştır<sup>59</sup>. Nagelmacker, 6 Ağustos 1891 tarihinde Bursa-Mudanya Osmanlı Demiryolu Şirketi'ni kurarak Paris'te Batinyol firması aracılığıyla hattı yeni baştan tamir ettirmiştir. 18 Haziran 1892 tarihinde hattı işletmeye açmış ise de başarı gösterememiş ve 1894'de başka bir şirkete on beş seneliğine kiralarak bir nevi yükten kurtulmuştur. Nagelmacker'in ikinci teklifi de değerlendirilmiştir. Buna göre; Bandırma'dan Balıkesir- Simav- Uşak- Afyonkarahisar yoluyla Konya'ya gidecek hattın imtiyazı, Afyonkarahisar'a kadar olan kısmı için 10.400 frank kilometre teminatıyla ve ileri kısım için teminatsız olarak 2 Mart 1891 tarihinde verilmiştir. Ancak Nagelmacker'in rakipleri Konya hattının yapılmasını ona bırakmak istememişlerdir. Bu rakiplerden birisi Anadolu Şirketi'dir. Bu şirket, Kütahya'dan Bursa yönüne demiryolu inşasındaki hakkı kullanmamış ve Eskişehir'i Konya'ya bağlamak istemiştir. İkinci rakip ise Aydın Şirketi'dir. Bu şirket de Dinar hattını yaparak Konya'ya doğru ilerlemeyi düşünmüştür. Bu rekabette kazanan, Anadolu Şirketi olmuştur. Böylece Ankara- Kayseri imtiyazı ile birlikte 16 Şubat 1893 tarihinde Eskişehir- Konya hattının imtiyazı da Anadolu Şirketi'ne verilmiş ve sözleşmede bu yeni hattın Bağdat hattı bölümünden olduğu belirtilmiştir<sup>60</sup>. Kayseri hattı için kilometre teminatı, 17.614 frank ve Konya hattı için 13.892 frank olarak belirlenmiştir. Ancak Konya hattı için başlangıçta kilometre başına senelik teminatın 5.000 frangı geçmemesi kararı alınmış olsa da bu sınır, 19 Ocak 1898 tarihli bir sözleşmeyle 6.750 franga çıkarılmıştır.

Kayseri ve Konya imtiyazları gereğince Haydarpaşa- Ankara hattı senelik hasılatı 15.000 frangı bulduğu takdirde doğacak yükümlülükler konusunda farklı bir düzenleme yapılmıştır. Buna göre şirket, hattı Kayseri'ye kadar uzatmayı ve Kayseri'den Sivas yoluyla Diyarbakir üzerinden Bağdat hattının inşasını üstlenmiştir. Bunun yanı sıra devlet, bu hatların bir an önce yapılmasını talep ederse lüzumu görülen kilometre teminatlarını vererek şirkete işe başlatma hakkını elde etmiştir.

<sup>58</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 49.

<sup>59</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 51.

<sup>60</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14, s. 51.

Eskişehir'den itibaren Konya hattının yapımı 31 Ağustos 1893 tarihinde başlamıştır. Bu işe başlamak amacıyla bir inşaat şirketi teşkili beklenilmeden 77 kilometrelik birinci kısım Bonifay adında bir müteahhide ihale edilmiştir. Bundan sonra ise Anadolu Demiryolları İdaresi, Konya hattı inşaatını Kont Vitali'ye teklif etmiştir. Ancak Vitali'nin teklifi yüksek olduğu için başında Holçman ve Makinzen'in bulunduğu Eskişehir- Konya Demiryolu İnşaat Şirketi teşkil edilmiştir. Hastalıklara, kışın olumsuz şartlarına ve özellikle de kolera salgınına rağmen çalışmalar süratle ilerlemiş ve hattın çeşitli bölümleri aşağıda gösterildiği şekilde tamamlanmıştır<sup>61</sup>:

Tablo 3:

Hat	Uzunluk (Kilometre)	Tamamlanma Tarihi
Alayund ve Kütahya'ya kadar	77	30 Aralık 1894
Çekürler'e kadar	20	28 Mayıs 1895
Afyonkarahisar'a kadar	75	4 Ağustos 1895
Akşehir'e kadar	98	27 Kasım 1895
İlgin'a kadar	58	9 Mayıs 1896
Konya'ya kadar	117	29 Temmuz 1896

Yukarıdaki bilgilere göre senede 153 kilometrelik hat inşa edilmiştir. Hattın, Ankara ve Konya'ya uzatılması suretiyle bir takım yeni inşaatların yapılması lüzumu doğmuştur. 1895-1896 yılları arasındaki bir yıllık süre içerisinde Derince'de liman ve zahire siloları ile Eskişehir'de bir atölye yapılmıştır. Şirket, Arifiye'den Adapazarı'na olan hattı da yapmıştır. Devletin fazla kilometre teminatı vermeye mecbur olmaması için Ankara hattının Kayseri'ye uzatılmasından vazgeçilmiş olduğu görülmektedir. Bununla birlikte Haydarpaşa'dan Üsküdar'a temdit projesinden de vazgeçilmiştir.

Nagelmacker, Bandırma- Konya hattı için sermaye bulmak konusunda sıkıntıya girince hattı, Bandırma'dan doğrudan doğruya Afyon yönünde yapmak yerine Kasaba hattının yapılmış olan bölümünden yararlanarak imtiyaz süresi sona ermekte olan şirket ile bağlantıya geçmeyi uygun görmüştür. Plana göre Konya hattı, Bandırma, Soma ve Alaşehir üzerinden geçmiştir. Nagelmacker'in hattın projelerini hükümete verme süresi geçmiş olduğundan kendisi, hükümetle yeni bir anlaşma zemini aramıştır. Hükümet ise Kasaba hattı şirketine İzmir-Kasaba hattının satın alımı, tedavülde kalan kilometre teminatları ve diğer işler için 3.585.000 franklık bir tutarı ödeme mecburiyetinde olduğundan Nagelmacker'in başvurusunu kendi adına fırsata çevirmek istemiştir. Zira

<sup>61</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mayıs 1926, S.15, s. 84.

hükümet, Konya'ya kadar olan hattın inşasını Anadolu Şirketi'ne vermeyi planladığı için Nagelmacker'ın imtiyazının düzenlemeyi amaçlamıştır. 17 Şubat 1893 tarihinde yapılan bir sözleşme gereğince Nagelmacker, Bandırma- Konya hattının imtiyazından vazgeçmiş, imtiyazı son bulan İzmir- Kasaba hattının gerek şirkete gerek hükümete ait olan bölümlerinin işletme imtiyazını almış ve hükümetin eski şirkete ödemek zorunda kaldığı miktarı hükümete ödünç vermiştir<sup>62</sup>. Hükümet, böylece işletmeden elde edilen kârın %50'sini Nagelmacker'e bırakmış, diğer %50'sini de borcun faiz ve amortismanına karşılık olarak vermiştir. Faiz ve amortisman için senelik 2.310.000 frank bu gelirden elde edilemezse hükümet bu açığı kapatacak ve bunun yanında gelirin ikinci yarısı belirtilen miktarı geçerse fazlasını alacaktır. Bu sözleşme gereği Nagelmacker, Alaşehir'den Afyonkarahisar'a kadar yapılacak demiryolunun imtiyazını kilometre başına 18.880 frank teminatla elde etmiş ve Bandırma-Soma hattının inşasından vazgeçmiştir. Bu esaslar gereği, 12 Haziran 1893 tarihinde eski İzmir- Kasaba Şirketi feshedilmiş ve 16 Temmuz 1893 tarihinde Nagelmacker, İzmir Kasaba ve Temdidi Demiryolları Osmanlı Şirketi'ni kurmuştur<sup>63</sup>. Yeni hattın inşası Reji Jeneral Şirketi tarafından üstlenilmiş ve Von Kapp'ın yönetimi altında 1 Kasım 1895 tarihinde inşaat başlamıştır. Uşak'a kadar 118 kilometrelik kısım 10 Eylül 1897'de, Afyonkarahisar'a kadar olan 133 kilometrelik kısım ise 30 Aralık 1897 tarihinde tamamlanmıştır. Böylece senede 118 kilometre hat inşa edilmiştir. Yeni şirket, hattı Reji Jeneral şirketine kiralamıştır. Ancak İzmir- Kasaba hattının Afyonkarahisar'a kadar uzatılmasından sonra bu hattın Anadolu hattıyla irtibatının hükümet tarafından engellenmiş olması, hattın beklenen faydayı sağlayamamıştır. Bu engellenmenin sebeplerinden birisi İstanbul ticaretinin İzmir'e geçeceği yönündeki hükümet tarafından duyulan endişeler, diğeri ise Anadolu Şirketi'nin resmî makamlar nezdindeki girişimleridir. İki hat arasında ayrıca tarifeler konusunda da büyük bir rekabet yaşanmıştır. Bu rekabetten en çok Aydın hattı etkilenmiştir. Çünkü Aydın hattı, borçlarını ödeyemeyecek derecede nakliyattan ve gelirden mahrum kalmıştır.

Mersin- Adana hattının da bu dönemde istenilen şekilde işlemediği anlaşılmaktadır. 1894 yılında hattın yönetiminde yapılan değişikliklerle bir düzelme yaşanmış olduğu görülmektedir. Hattın kısa olmasından dolayı şirket ya Antep ve Birecik'e doğru ya Sis istikametinde yada Ereğli ve Konya'ya doğru temdidi imtiyazını talep etmiş ise de bunu başaramamıştır.

Suriyeli Yosef Navon, Mısırlı Lütfi Bey ile yapmış olduğu çalışmalar sonucunda Suriye'nin Mısır ile bağlantısını sağlayacak bir hat inşası için uzun

<sup>62</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mayıs 1926, S.15, s. 84.

<sup>63</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mayıs 1926, S.15, s. 85.

yıllardır hazırlamış olduğu projenin bir kısmını imtiyaza kabul ettirmeyi başarmıştır. 28 Ekim 1888 tarihinde almış olduğu Yafa ile Kudüs'ü birbirine bağlayan dar hat imtiyazını, 1889 Aralık ayında Paris'te Mösyö Collas'ın yönetimindeki Yafa- Kudüs Hattı Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi'ne devretmiştir<sup>64</sup>. Hattın yapımı, İsviçreli Umur-u Nafia İnşaat Şirketi tarafından Mösyö Eberhard'ın yönetiminde 1 Nisan 1891 tarihinde başlamış ve hatlar aşağıda verildiği şekilde tamamlanmıştır. Ancak bu hat, kötü yapılmış olmasının yanında memnuniyet verici bir şekilde yönetilmemiştir<sup>65</sup>:

Tablo 4:

Tamamlanan Kısım	Uzunluk (Kilometre)	Tamamlanma Tarihi
Ramle'ye kadar olan kısım	23	30 Nisan 1891
İkinci kısım	23	4 Aralık 1891
Son kısım	41	26 Eylül 1892

1860 yılında Cebel-i Lübnan'da meydana gelen Dürzî ayaklanmasından sonra Fransızlar bölgede yatırım yapmışlardır. Fransız teşebbüsleri sonucunda Beyrut ile Şam arasında bir şose yapımı ve omnibüs işletme imtiyazı elde etmişlerdir. Bu başarı, Fransızları Beyrut- Şam arasında bir demiryolu yapma konusunda teşvik etmiştir. İmtiyaz, 99 sene geçerli olmak üzere Fransa ve Belçika sermayeli olup 4 Haziran 1892 tarihinde kurulan Beyrut- Şam ve Havran İktisadî Demiryolları Şirket-i Osmaniyesi'ne verilmiştir<sup>66</sup>. Bununla birlikte Şam- Halep- Birecik hattı ile bu hatları denize bağlamak için yapılacak şubeler ve Birecik hattının Bağdat hattı ile irtibatını sağlayacak olan demiryolu imtiyazları da bir sene sonra Beyrut- Şam- Havran ve Birecik Demiryolu Osmanlı Şirketi tarafından alınmıştır. Beyrut- Şam hattının dar olarak yapıldığı dikkate alınmayarak Halep üzerine yapılacak şubenin geniş hat olarak inşası mecbur tutulmuş ve teminat akçesi de kilometre başına 12.500 frank olarak belirlenmiştir. 1891 senesi sonlarına doğru Şam- Müzeyrib (Muzayrib) hattının yapımı, Brüksel'de kurulmuş olan Suriye Demiryolları Taahhüt Şirketi tarafından ve 1892 yılı sonlarına doğru Beyrut- Şam hattının inşası da Paris'teki Batinyol şirketi tarafından başlamıştır. Şam ile Müzeyrib arasındaki bölüm 3 Ağustos 1894 tarihinde bitmesine rağmen denizle bağlantısı olmadığı için 3 Ağustos 1895 tarihinde tamamlanan Beyrut- Şam hattının açılışına kadar gerektiği gibi işleyememiştir.

<sup>64</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mayıs 1926, S.15, s. 85.

<sup>65</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mayıs 1926, S.15, s. 85.

<sup>66</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mayıs 1926, S.15, s. 86.



Osmanlı topraklarında bu dönemde hususî şirketler tarafından oldukça faaliyet gösterilmiş olmasına rağmen Bağdat hattının inşasına yönelik ciddi bir adım atılmamıştır. Çünkü bu hattın, bizzat devlet tarafından yapılması düşünülmüş ancak dönem itibarıyla gerek iç siyasetteki çalkantılı durum gerek Yunan Harbi'nin çıkması, bu konuda somut adımlar atılmasına engel olmuştur. Harbin zaferle sonuçlanmış olması ve seferberlik esnasında demiryollarının gördüğü hizmetin büyüklüğü, devleti biran önce bu hatları yapma konusunda teşvik etmiştir. Bu sebeple hatların süratle yapılması için dar hat yapma fikri benimsenmiş ise de uygulamaya geçilememiştir. Bu suretle devlet tarafından emaneten hat inşası fikrinden vazgeçilmiş ve Anadolu Şirketi ile görüşmelere başlanmıştır. Geline nokta, Bağdat'a ulaşmak için Ankara- Sivas- Diyarbakir hattı münasip görülmemiş ve Konya'dan başlayarak Dicle üzerinden geçen bir hat fikri kabul edilmiştir.

Devletin Bağdat hattı konusundaki hevesli tutumunu fırsat bilen şirketler çok sayıda projeler öne sürmüşlerdir. Cotard, Konya'dan Fırat Vadisi'ni takip eden bir hattın inşası fikrini, İngiliz sermayedarlarının vekilleri olan Rechnitzer ve Maimon da aynı hattın İskenderun'a bir kol salarak yapılmasını teklif etmişlerdir. Bunların, Sultan Abdülhamid'in gönlünü kazanmak maksadıyla gümüş bir levha üzerinde güzergahı elmaslarla gösteren bir harita<sup>67</sup> yapıp takdim etmeleri de son derece ilginçtir. Bağdat hattı konusunda bir diğer rakip de Kont Kapnist'tir. Kapnist de birisi Trablus Şam'dan Basra Körfezi'ne giden diğeri Kafkasya demiryollarını Tebriz üzerinden Bağdat'a bağlayan iki proje sunmuştur. Ancak bu projelerden hiç birisi gerek malî sebeplerden gerek siyasi sebeplerden dolayı hükümet tarafından kabul edilmemiş ve malî ve teknik bakımlardan yakından bilinen Anadolu Şirketi ile anlaşmanın daha uygun olacağı kanaati oluşmuştur. 1898 yılında Alman İmparatorunun İstanbul'u ziyaret etmiş olması da bu fikrin kabul edilmesinde etkili olmuştur<sup>68</sup>. Sonuç olarak 10 Ekim 1898 tarihinde Arifiye- Adapazarı hattının inşası imtiyazı ve bu hattın ileride Bolu'ya kadar uzatılması hakkı Anadolu Şirketi'ne verildiği gibi Haydarpaşa Limanı'nın inşasına da izin verilmiştir.

Adapazarı hattı inşası 1 Mayıs 1899 tarihinde başlamış ve aynı yılın Ekim ayında işletmeye açılmıştır. Hükümetin talebi üzerine şirket, Bağdat hattı güzergahının iktisadî ve teknik bakımdan araştırılması için bir komisyon kurmuştur. Bu komisyon, Almanya'nın İstanbul konsolosu Mösyö Stemrich'in başkanlığında Makinzen, Kapp gibi bir çok mühendisten oluşmuştur. Komisyon henüz yoldayken şirket adına Siemens ile yapılan görüşmeler sonucunda geçici bir karar alınmış ve 4-5 milyonluk bir istikraz meselesi bu kararın

<sup>67</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mayıs 1926, S.15, s. 86.

<sup>68</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mayıs 1926, S.15, s. 87.

ertelenmesinde etkili olmuştur. Siemens ile akdedilen bu geçici sözleşme ile şirket, Konya'dan Bağdat ve Basra'ya gidecek olan bir hattın inşası imtiyazını elde etmiştir. Sözleşmede ana hatlar incelenmiş ise de inşaatın malî karşılığı ve teminat meseleleri açık bırakılmıştır. Bunun yanında bu sözleşme tarafları kesin olarak birbirine bağlamamış ve imza sahiplerini de serbest bırakmıştır.

### **Hükümetle Beraber Hususî Şirketlerin Faaliyet Devresi (1899-1914)**

Bağdat hattı imtiyazının Anadolu Şirketi'ne verilmesi, bu konuda atılan önemli bir adımdır. Ancak bu dönemde faaliyete başlama konusunda bir takım sıkıntılar da ortaya çıkmıştır. Bu sıkıntılar, daha çok Avrupalı devletlerin tutumlarıyla ilgili olmuştur.

Rusya, Doğu Anadolu üzerindeki politikasından dolayı Bağdat hattının yapılmasına engel olmaya çalışmıştır. Diğer taraftan Anadolu hattının Kuzey Anadolu'da ilerlemesine karşı ilgisiz olan İngilizler, bu hattın Bağdat istikametinde yapılmasına ihtimal dahi vermezlerken işin ciddi bir hal aldığı görünce Bağdat hattı girişimine karşı düşmanca bir tutum sergilemişlerdir. Özellikle İngiltere, Bağdat Demiryolu Projesi imtiyazlarının Almanlara verilmesi sebebiyle Osmanlı İmparatorluğu'na karşı bir gücenme politikası izlemiş, bununla birlikte bazı isteklerde de bulunmuştur. İngiltere, bu isteklerin yanı sıra Basra Körfezi, Kuveyt, Katar, Bahreyn gibi bölgeleri ve şeyhleri nüfuzu altına almaya çalışmış ve bölgedeki Osmanlı etkinliğini kırmak istemiştir<sup>69</sup>. Fransızlar ise Rusya ve İngiltere'ye göre daha ılımlı olsalar da kendi sermayeleriyle çalışan İzmir- Kasaba, Mersin- Adana, Beyrut- Şam hatlarının bundan etkileneceğini düşünmüşlerdir. Ancak Bağdat hattı şirketinin yarı yarıya Alman ve Fransız sermayeleriyle kurulmuş olması yanında Anadolu hattı ile İzmir- Kasaba hattı arasında bir sözleşme yapılması ve Mersin- Adana hattının kısa zaman sonra Bağdat şirketi tarafından satın alınması suretiyle Fransızlar ile de anlaşılmıştır<sup>70</sup>.

1900 yılı kış ayında bir araştırma heyeti Konya'nın güneyinde hattın güzergahını incelemekle görevlendirildiği gibi bir Alman gemisi de Basra Körfezi'ne gönderilmiş ve orada hattın son bulacağı limanı belirlemekle görevlendirilmiştir. Keşif heyeti altı aylık bir seyahatten sonra Anadolu'nun güneyinden Suriye'nin kuzeyine geçeceği güzergahın İskenderun ve Bilan (Beylan)<sup>71</sup> üzerinden değil daha kuzeyde yer alan Osmaniye üzerinden ve Amanos Bahçe mevkiinden geçmesine karar vermiştir<sup>72</sup>. Bu güzergahın

<sup>69</sup> Zeynel Özlü, İsmail Hakkı Üzüm, "Bağdat Demiryolu Hattı Ve Basra Körfezine Dair Bir Layiha Işığında İngiltere'nin Ortadoğu Politikasına Bir Bakış", *Türkiye'nin Bölgesel Sorunları "Osmanlı'dan Günümüze Ortadoğu"*, (Ed. Mehmet Çelik, Alev Duran), Hiper Yayın, İstanbul 2020, s. 146-147.

<sup>70</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 139.

<sup>71</sup> Halep'e bağlı bir kaza (1870-1915) (Sezen, *Osmanlı Yer Adları*, s. 121).

<sup>72</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 139.

belirlenmesinde hükümet tarafından dile getirilen askerî hassasiyetler etkili olmuştur. Zira böyle önemli bir hattın herhangi bir savaş zamanında düşman gemilerinin toplarına maruz kalacak şekilde sahilden geçmesi istenmemiştir. Heyet, hattın Halep'ten geçmesini de uygun görmemiş ve Halep'e ayrı bir kol salmak üzere doğrudan doğuya yönelmesini istemiştir. Buna göre Birecik- Urfa-Mardin yolunu takip yerine daha güneyde Cerablus'tan Resulayn yoluyla Nusaybin'e ulaşan bir güzergahın belirlenmesinden yana olmuştur. Ayrıca Musul ile Bağdat arasındaki demiryolu parçasının Dicle'nin doğusunda Erbil ve Kerkük üzerinden geçmesi yerine batı sahilinin takibine ve ondan sonra Fırat sahilini takip ederek Basra'ya varılmasına karar vermiştir<sup>73</sup>.

Bağdat hattının yapılmasına yönelik tüm bu hazırlıklar devam ederken bu sıralarda 75 yaşında olan Wilhelm Pressel, tekrar İstanbul'a gelmiştir. Pressel, Anadolu'da yapılması planlanan hattın kendi eski projesine göre dar hat olarak yapılmasından elde edilecek avantajlar hakkında hükümeti ikna için uğraşmıştır. Tüm çabalarına rağmen Pressel, sözünü geçirememiş ve tüm servetini kaybederek 16 Mayıs 1902 tarihinde Beyoğlu Kontinental Hotel'i'nin küçük bir odasında fakirlik içinde ölmüştür<sup>74</sup>.

Belli bir süreliğine ara verilmiş olan hükümetle şirket arasındaki görüşmelere Siemens'in ölümünden sonra Gwinner tarafından yeniden başlanmıştır. Şirketin vermiş olduğu 9 milyon liralık bir avanstan sonra 21 Ocak 1902 tarihinde yapılan sözleşme, 18 Mart 1902 tarihli ferman ile de tasdik edilmiştir. Bununla beraber kilometre teminatı meselesi henüz halledilememiştir. Hükümet, göstermiş olduğu kilometre başına 15.500 franklık teminata karşılık bulamamış, şirket de karşılıksız teminat ile para sağlayıp işe başlayamamıştır. Hükümet, bazı ürünler üzerine inhisarı sağlamak ve gümrük ithalat resmini %8'den %11'e çıkararak fazlasını teminata karşılık göstermek istemiş olsa da dönem itibariyle içinde bulunulan şartlar, Avrupa devletlerinin (Düvel-i Muazzama) ve büyük sermayelerin yardımını gerekli kılmıştır. Bu devletler ise Bağdat hattının yapımına engel olmak için Osmanlı yönetimini gümrüğün fazlasını Bağdat teminatına karşılık göstermekten men etmişlerdir. Bu şartlar altında dahi Anadolu hattının işletmesi yavaş yavaş canlanmış ve kilometre teminatı karşılıkları serbest kalmaya başlamıştır. Bir taraftan Anadolu karşılıkları, diğer taraftan aşar hasılatının o zamana kadar borçlanmaya karşılık gösterilmeyip henüz serbest bulunan bir kısmı, Bağdat demiryolunun 200 kilometrelik birinci kısmı teminatını karşılayacak durumda olduğu için hattı,

<sup>73</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 140.

<sup>74</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 140. (Demiryollar Mecmuası Pressel hakkında, "Ömrünün büyük bir kısmını ve bütün servetini Anadolu'da dar hat yaptırmak peşinde sarf ve heba eden Pressel'in ismi, Türk demiryolculuk tarihinde rahmetle yad edilmeye şayandır" demektir).

200'er kilometrelik bölümlere ayırmak çaresine başvurulmuştur. Buna göre Anadolu hattı karşılıkları serbest kaldıkça yeni kısımlara başlanmak suretiyle hattın inşasının tamamlanması düşünülmüştür. Deutsche Bank, hükümete 4.5 milyon franklık bir avans sağlayınca sözleşmenin akdi yönünde yapılan faaliyetler hız kazanmış ve 5 Mart 1903 tarihinde karara bağlanan sözleşme hükümleri de 21 Mart 1903 tarihli bir fermanla tasdik edilmiştir<sup>75</sup>. Bu sözleşme gereğince, Konya- Basra ana hattından başka biri Halep'e, diğeri Urfa'ya, üçüncüsü Hanekin'e ve dördüncüsü de Basra Körfezi'ne ulaşan dört şube hattının inşası imtiyazı Bağdat Şirketi'ne verilmiştir. Şirket ayrıca bu hatlar dışında, Maraş, Antep, Birecik, Diyarbekir- Harput ve Erbil, Diyala, Selahiye hatlarıyla Akdeniz'e incek olan bazı hatların inşası hakkını da elde etmiştir. Sultan Abdülhamid, ileride siyaseten doğabilecek bir takım olumsuzlukların önünü alabilmek için bazı sınırlar da koymuştur. Mesela sözleşmenin 8-29. maddelerine göre; hattın başka bir şirkete (özellikle de İngilizler'e) devredilmesi ve kuzeyden Bağdat'a ulaşmadan önce Basra Körfezi- Bağdat kısmının işletmeye açılması engellenmiştir. Bunların yanı sıra şirket, hat civarında yabancıların iskân edilmesi suretiyle koloniler oluşturmamayı da taahhüt etmiştir<sup>76</sup>.

13 Nisan 1903 tarihinde İstanbul'da Bağdat Demiryolu Osmanlı Şirketi kurulmuş, idare meclisi başkanlığına Mösyö Gwinner ve müdürlüğüne de Anadolu Demiryolları Şirketi müdürü Dr. Zander seçilmiştir. Şirket, Avrupa'da sermaye tedariki için çalışmalara başlamış olsa da İngiltere basınının yaptığı karşıt propagandanın da büyük etkisiyle İngilizler, şirketin hisselerine karşı borsalarını kapatmışlardır. Bu gelişme üzerine Fransızlar ve Avusturyalıların az miktardaki katılımlarından vazgeçilerek hemen bütün sermaye Almanya'dan sağlanmıştır<sup>77</sup>. Frankfurt'ta kurulan Konya- Ereğli- Bulgurlu Şimendifer İnşaat Şirketi, 26 Temmuz 1903 tarihinde hemen işe başlayarak Bağdat hattının birinci kısmını 25 Ekim 1904 tarihinde seyrüsefere açmıştır. Diğer kısımlar ise teminata karşılık bulunamaması yüzünden hemen başlayamamıştır. 1906 yılında gümrük resminin %8'den %11'e çıkarılması kabul edilmiş olsa da İngiltere, bu fazla gelirin Makedonya ıslahatına sarf edilmesini mecbur tutmuş ve dolayısıyla Bağdat hattı, bundan yararlanamamıştır.

Şirketler arasında rekabetin devam ettiği yıllarda, diğer demiryolu şirketleri işletmelerinde bir takım yeniliklere de gitmişlerdir. Anadolu ve İzmir- Kasaba demiryolları arasındaki tarife rekabeti son bularak iki hat arasında o zamana kadar inşa edilemeyen Afyonkarahisar'a olan bağlantı yolu yapılmıştır. Ancak

<sup>75</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 140.

<sup>76</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 141.

<sup>77</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 141.

hükümetin itirazları yüzünden 1908 yılından önce bu bağlantıdan herhangi bir fayda sağlanamamıştır. Anadolu Şirketi, diğer şirketlerin hisselerini satın almak suretiyle bu şirketler üzerindeki nüfuzunu fazlalaştırarak bir politika takip etmiş ve 1906 yılında özellikle Mersin- Adana hattının tüm hisselerini, bu hattın Bağdat demiryolunun girişini oluşturduğu düşüncesiyle satın almıştır<sup>78</sup>.

Anadolu Şirketi işletmesinin ıslahı için alınan tedbirlerin en önemlilerinden birisi de Haydarpaşa Limanı'nın inşası olmuştur. Bu liman, 1900-1902 yılları arasında Waldorp tarafından inşa edilmiş ve 1907 yılında da genişletilmiştir. 23 Ekim 1907 tarihinde Konya Ovası'nda 51.000 hektarlık arazinin sulama imtiyazı da Anadolu Şirketi'ne verilmiştir. Bu sulama faaliyeti, hükümet adına yapılacak ve yalnız sermaye şirket tarafından üstlenilerek senelik taksitlerle ödenecekti. Bu dönemde İzmir- Kasaba ve İzmir- Aydın hatları arasındaki anlaşmazlık da giderilmiş ve her iki şirketin ortak olarak yararlanabileceği Halkapınar Limanı inşa edilerek İzmir- Kasaba hattının denizle bağlantısı da sağlanmıştır. Diğer taraftan gümrük tarifelerinin yükseltilmesi hakkında İngiltere'nin onayına karşılık Aydın hattı imtiyazı 1950 yılına kadar uzatıldığı gibi hattın Eğirdir ve Burdur kollarına kadar uzatılması yönünde de izin sağlanmıştır.

Bağdat hattı imtiyazı, Beyrut- Şam Şirketi'nin menfaatlerini etkilemiştir. Çünkü hattın Hama'ya doğru inşası, bu şirkete söz verilen hattın Birecik'te Bağdat hattıyla birleşmesi kararlaştırılmışken Bağdat Şirketi'nin Halep'e kadar uzanmış olması, Halep şirketinin Halep- Birecik arasındaki haklarını zayıflatmıştır. Hama şirketine yapım müsaadesi verilmediği için Fransız Elçiliği hükümet nezdinde teşebbüste bulunmuş ve sonuçta 28 Mayıs 1900 tarihli sözleşme ve bunu tasdik eden 29 Eylül 1900 tarihli fermanla Rayak- Hama hattının üç sene içinde Hama'ya kadar inşası imtiyazı Beyrut- Şam Demiryolu Şirketine verilmiştir. Bu suretle şirket, Şam- Hama Demiryolları Şirketi adını almıştır<sup>79</sup>. Bundan önce söz verilmiş olan 12.500 franklık kilometre teminatı da önce Bağdat hattı ile bağlantı sağlayacağı tarihe kadar muteber olmak üzere kesinleştirilmemiş bir tarihe kadar 2.500 frank arttırılarak 15.000 franga çıkarılmıştır. Bunların dışında inşaat, Reji Jeneral Şirketine havale edilmiştir. Reji Jeneral, yalnız inşaat ile kalmayıp 25 seneliğine bu hattın işletmesini ve Cebel-i Lübnan'da dar hattın işletmesini imtiyaz sahiplerinden devralmıştır. İnşaat Mösyö Kapp'ın idaresinde 1901 yılı Eylül ayında başlamış ve Baalbek'e kadar olan birinci kısım 20 Haziran 1902 tarihinde ve Hama'ya kadar olan genel hat 16 Ağustos 1902 tarihinde tamamlanmıştır. 18 Mayıs 1905 tarihinde ise Hama hattının Halep'e kadar uzatılması imtiyazı da verilmiştir. Teminat miktarı, Rayak- Hama ve Hama-Halep kısımları için aynı olmak üzere kilometre başına 13.600 frank olarak belirlenmiş ve hat, 15 Ekim 1906 tarihinde seyrüsefere açılmıştır<sup>80</sup>.

<sup>78</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 141.

<sup>79</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 142.

<sup>80</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 142.

### **Avrupalıların Kontrolü Dışında Demiryolu Yapma Çabaları ve Hicaz Demiryolları**

Suriye ve Hicaz demiryollarının inşaatı, bu dönemde yapılan son derece önemli bir ulaşım faaliyetidir. Sultan Abdülhamid, bu hattın büyük bir siyasî rol oynayacağını düşünmüştür. Ayrıca Halife sıfatıyla birlikte mukaddes topraklarla kısa ama seri bir ulaşım vasıtası sağlanırsa bunun, Panislamizm politikasına da büyük faydası olacağına inanmıştır. Sultan Abdülhamid'in bu yöndeki düşüncelerinde ikinci mabeyn kâtibi Arap İzzet Paşa'nın telkinlerinin de etkili olduğu ve bu telkinlerin Sultan'ın düşünceleriyle örtüştüğü söylenebilir<sup>81</sup>. *İkdam* gazetesine göre Hicaz Demiryolu, hac ibadetini kolaylaştırmakla birlikte, II. Abdülhamid'in İslâm dünyasındaki itibarını kuvvetlendirerek onun şahsında Osmanlı hilafetine bağlılığı da arttıracaktı<sup>82</sup>.

İngiltere'nin Arabistan üzerinde beslemiş olduğu emeller de Sultan Abdülhamid'in dikkatinden kaçmamıştır. Sultan Abdülhamid'e göre İngiltere'nin bu emellerinin önüne geçmek için Hicaz demiryolunun bir an önce yapılması lüzumu doğmuştur. Ancak Avrupa devletlerinin tepkisini çekmemek için bu hattın yapılma sebebinin, hacıların seyahatlerini kolaylaştırmak olduğu vurgulanmıştır<sup>83</sup>. 1 Mayıs 1900 tarihinde yayınlanan bir iradede, Sultan Abdülhamid'in yaklaşmakta olan cülusunun yirmi beşinci sene-i devriyesi dolayısıyla Hicaz hattının inşasına başlanacağı ve Hristiyanların yardımına ihtiyaç kalmayacak surette İslam Dünyasının vereceği yardımlarla bu işin başarılacağı ilan edilmiştir. Hicaz Demiryolu projesi, ilk etapta toplam maliyeti 4 milyon lira olarak tahmin edilmiştir. Bu rakam, 1901 senesi Osmanlı bütçesindeki toplam harcamaların %18'ini aşmıştır<sup>84</sup>. Bu projenin yapımı için gerekli finansman imparatorluğun özel ve kamu kaynaklarından sağlanmıştır<sup>85</sup>. Proje için başlatılan yardım kampanyasını da burada hatırlatmakta fayda vardır. Ancak bir diğer önemli konu ise bu kampanyada Sultan Abdülhamid'in hassasiyetidir. Zira Sultan Abdülhamid, bu kampanyada Müslümanlar haricindeki bağışlarda herhangi bir tereddüt göstermezken Siyonist cemiyetlerden gelen yardım çeklerini tahsil ettirmemiştir<sup>86</sup>.

Avrupa devletleri, daha önce yarım kalan işleri göz önüne alarak Osmanlı İmparatorluğu'nun bu işi başarabileceğine inanmamıştır. Ancak Türk toprakları dahil dünyanın her yanından gelen yardımların toplamı bir sene içinde 20

<sup>81</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 142.

<sup>82</sup> Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s.43.

<sup>83</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17, s. 142.

<sup>84</sup> Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s.57.

<sup>85</sup> Quataert, s. 1632.

<sup>86</sup> Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s.254.

milyon franga ulaşmıştır. Diğer taraftan Hicaz demiryolları pullarının ihdası, kurban derileri hasılatının buraya tahsis edilmesi ve bazı gelir kaynakları da bu miktarı arttırmıştır.

Hicaz demiryolu inşasında özellikle gayrimüslim mühendis ve ameleyi istihdam etmemek, rayları tersanede imal edip traversleri ormanlardan temin etmek ve köprülerde kesinlikle demir kullanmamak suretiyle Avrupa'ya mecbur kalmamak için son derece hassasiyet gösterilmeye çalışılmıştır. İnşaatta çalıştırmak amacıyla da iki askerî inşaat taburu oluşturulmuş ve bu prensipler çerçevesinde 1900 senesi sonbaharında işe başlanmıştır<sup>87</sup>. İşleri düzenlemek için de mabeynde bir yüksek komisyon ve Şam'da bir inşaat komisyonu vücuda getirilmiştir. Bu yüksek komisyon, her ne kadar sadrazamın başkanlığı altında ise de asıl söz sahibi Arap İzzet Paşa ve inşaat komisyonunun başkanı Beşinci Ordu Komutanı Kazım Paşa olmuştur<sup>88</sup>. Ancak personelin henüz tecrübesiz olmasından dolayı işlerin çok da yolunda gitmediği ve Avrupa'dan malzeme ile makine getirmeden hattın inşa edilemeyeceği anlaşılınca, bazı prensiplerden vazgeçilerek işin başına ülkedeki demiryollarında çalışmış olan Alman mühendislerden Mösyö Meissner (sonraki yıllarda Paşa unvanı verilmiştir) getirilmiştir.

Mösyö Meissner'in tavsiyeleriyle bazı inşaat işlerinin müteahhitlere verilmesi usulü hükümet tarafından kabul edilmiştir. Bununla birlikte hat ilerledikçe şimendifer taburlarındaki askerler inşaat işlerine almış, Türk mühendisler de kabiliyetlerini geliştirmişlerdir. Böylece Mösyö Meissner tarafından mecburen işe alınan yabancı mühendislerin yerini yavaş yavaş Türk mühendisler almıştır. Mekke ve Medine bölgesine gayrimüslimlerin girmesinin yasak olmasından dolayı oralardaki inşaat da Mühendis Muhtar Bey'in yönetimindeki Türk mühendisler tarafından ilerletilmiştir.

Piyade taburları toprak işlerinde, şimendifer taburları ray ve balast döşenmesinde ve hususî sınaî bölükleri de köprü ve benzerinin yapımında çalışmışlardır. Bu askerlerin sayısı daima artmış ve hattın bitimine yaklaştıkça 9.500'ü bulmuştur. Deve birlikleri keşif çalışmalarında istihdam edilmiş, istihkam bölükleri de telgraf hatlarının inşasında ve atölyelerle lokomotif hizmetlerinde çalıştırılmışlardır. Askerler, kendi aidatlarını Harbiye Nezareti'nden ve gördükleri iş oranında bir ikramiyeyi de şimendifer kasasından almışlardır.

Hicaz demiryolunun inşasına Müzeyrib'ten başlanmış ve Şam'dan Müzeyrib'e kadar işlemekte olan Reji Jeneral'e ait bölümün de bu şirketten satın

<sup>87</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 175.

<sup>88</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 175.

alınması düşünülmüştür. Ancak şirketin talep ettiği 7 milyon frank çok fazla bulunmuş olduğundan bu satın alma işinden vazgeçilmiş ve yüksek komisyon hemen Şam'dan Müzeyrib'e kadar şirket hattına paralel bir hattın inşa edilmesine karar vermiştir. Hicaz demiryolunun Beyrut- Şam hattından bağımsız olarak denizle bağlantısını sağlamak için Müzeyrib'in Hayfa Limanı'na bağlanmasına da karar verilmiştir. Hayfa'dan itibaren Bisan'a kadar olan mntıkada Suriye Demiryolları Şirketi (Syriyan Railway Company) tarafından 1898 senesinde geniş hat olarak inşa edilmiş bir bölümü Hicaz idaresi 1902 yılında 925.000 franga satın almıştır. Şirket, 11 Nisan 1903 tarihinde ise hem bu bölümü 1.05 metrelik dar hatta dönüştürmüş hem de ileriye doğru uzatma işine girişmiştir<sup>89</sup>.

Şam ile Müzeyrib arasında bir imtiyazlı hat varken ikinci bir demiryolu hattı inşa edilmesine karşı Fransız şirketi, protesto girişiminde bulunmuş ve tazminat talep etmiştir. Hükümet ile şirket arasında yaşanan anlaşmazlık, 1905 senesine kadar sürmüş ve sonunda Reji Jeneral'e 3.400.000 franklık tazminat ve bunun yanında Hama- Halep hattının imtiyazı verilmiştir.

Hicaz hattının çeşitli şubeleri ve seyrüsefere açılmış olduğu tarihler aşağıda verilmiştir<sup>90</sup>:

Tablo 5:

Hat	Uzunluk (Kilometre)	Ulaşımına Açıldığı Tarih
Müzeyrib- Der'a	14	1 Eylül 1901
Der'a- Ayn-ı Zerka	80	1 Eylül 1902
Şam- Der'a	123	1 Eylül 1903
Ayn-ı Zerka- Katrane	124	1 Eylül 1903
Hayfa- Bisan	59	14 Ocak 1904
Bisan- Cısr el-cami	17	27 Mayıs 1904
Katrane- Maan	132	1 Eylül 1904
Maan- Medura	113	1 Eylül 1904
Cısr el-cami- Müzeyrib	73	15 Ekim 1904
Medura- Tebük	120	1 Eylül 1906
Tebük- El-A'lâ	287	1 Eylül 1907
El-A'lâ- Medine	323	1 Eylül 1908

<sup>89</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 176.

<sup>90</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 176.



Yukarıdaki tablodan senede inşa edilen yolun uzunluğunun ortalama olarak 183 kilometre olduğu anlaşılmaktadır. Hat inşaatının son zamanlarında bu rakam, 300 kilometreyi bulmuştur. Bu başarı da Meissner Paşa ve mahiyetindeki Türk mühendislerine ve işçilerine aittir. Ancak inşaat, süre içerisinde aynı hızda devam etmemiştir. Bunda, arazinin bazı bölümlerinin olumsuz yapıda olması başlıca rolü oynarken, yardım, pul ve diğer gelirlerin zaman içerisinde farklı miktarlarda olması, inşaat malzemelerinin denizden getirilmesi sırasında yaşanan sıkıntılar da etkili olmuştur. Malzemelerin, hat inşa sahasına getirilmesine yardımcı olması için Hayfa hattının bir an önce işletilmesi gerekmişse de bu inşaat da 1906 senesi ilkbaharında durmuş ve aynı senenin son baharında tekrar işletilmeye başlanmıştır<sup>91</sup>. Yukarıda verilen tabloda çoğu kısımların bitiş zamanının Eylül ayında yoğunlaşmasının sebebinin, Sultan Abdülhamid'in Ağustos ayındaki cülus-u devriyesi tarihine bağlamak mümkündür<sup>92</sup>. Maan bölümünün resmî açılışına İstanbul'dan heyetler de katılmış ve ilk olarak matbuat temsilcileri de davet edilmiştir. El- A'lâ ve Medine bölümlerinin açılışında da aynı tören düzenlenmiştir.

Maan'a kadar olan kısım tamamlandıktan sonra yüksek komisyon, Maan'dan Akabe'ye doğru inen bir şube hattının da inşasını dikkate almıştır. Bu şubenin inşa edilmesiyle birlikte güney kısımdaki inşaata lazım gelen malzemenin Akabe yoluyla denizden daha ucuz bir şekilde nakledilmesi imkânı doğmuştur. Bununla birlikte Süveyş Kanalı'ndan geçmeye gerek kalmadan Kızıldeniz ve dolayısıyla Hicaz ve Yemen ile irtibatın sağlanması düşünülmüştür. Ancak gerek İngiltere'nin bu hattın inşası aleyhindeki tutumu gerek arazinin son derece elverişsiz olmasından doğan güçlükler sebebiyle bu düşünceden vazgeçilmiştir.

Hicaz demiryolunun yapımı güneye doğru ilerledikçe zorluklar daha da artmıştır. Bunun temel sebebi, hat yapıldıkça yerleşim yerlerinden uzaklaşılması ve iklim şartlarının iç kesimlerde son derece elverişsiz olmasıdır. İç kesimlerde çöl sıcaklıklarının etkisiyle birlikte su sıkıntısı da önemli bir sorun olmuştur. Tüm olumsuzluklara rağmen 1.465 kilometrelik hattın 8 senede inşa edilmesi ve bu faaliyette Avrupa sermayesine başvurulmamış olması yanında baş mühendis ve bir iki mühendis haricinde tüm çalışanların Türklerden oluşması, Türk demiryolu tarihinde benzeri olmayan bir faaliyet olarak yerini almıştır<sup>93</sup>.

Meşrutiyet'in ilan edilmesinden kısa bir süre önce 1908 yılında Bağdat hattı projesi üzerinde büyük bir hareket görülmüştür. 1904 yılında Düyun-u Umumiye'nin gelirler fazlasından bir kısmı hükümet kasasına geçmiştir. Bağdat

<sup>91</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 177.

<sup>92</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 177.

<sup>93</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 177.

Şirketi, bu gelirin karşılık olarak alınması ve kendisine hattın ileri doğru inşası için yeni teminat verilmesi için hükümet nezdinde girişimlerde bulunmuştur. Sonuçta 15 milyon franklık bir avans vermekle 2 Haziran 1908 tarihinde hükümetle yeni bir sözleşme imzalama imkanını elde etmiştir. Bu sözleşme gereğince, Tel-el Habeş- Halep şubesi de dahil olmak üzere 840 kilometrelik kısmı yapmayı kabul etmiş ve hükümet de gelir fazlalığı konusundan başka Konya, Adana ve Halep vilayetleri ağnam vergisi hasılatını teminat karşılığı olarak göstermiştir. Ayrıca Deutsche Bank ile yapılan bir sözleşme gereğince de adı geçen banka, 108 ve 119 milyon franktan ibaret olan ikinci ve üçüncü tertip Bağdat hattı istikrazını teşkil edeceği bir sendika aracılığıyla kapatmayı taahhüt etmiştir. Bu istikraz hisselerinin çoğu sözleşmenin imzalanmasını takip eden yıllarda Almanya'da sarf edilmiştir<sup>94</sup>.

Bağdat hattının daha önce belirlenmiş olan güzergahı daha sonra tekrar değiştirilmiştir. Meclis-i Mebusan, hattın İskenderiye'den geçerek doğrudan Halep'e ve oradan da ileriye doğru devamını istemiştir. Şirket bu fikri benimsemiş olsa da Harbiye Nezareti, bir ana hattın deniz kenarından geçmesi fikrine sıcak bakmadığından bazı düzenlemelerle birlikte Amanos'tan geçen güzergâh korunmuştur. Bu düzenlemeler yapıldığı sırada şirket, Halif'ten Bağdat'a doğru inşaat iznini de almaya çalışmıştır. Ancak gerek İngiltere'nin olumsuz tutumu gerek biri Humus'tan, diğeri Süveyş'ten başlayarak Bağdat'a ulaşacak iki rakip demiryolu projesinin olması bu iznin alınmasına engel olmuştur. 1910 yılında Potsdam'da ilgili devletlerin temsilcileri arasında yapılan görüşmeler sonucunda önceden aleyhte olan Rusya'nın fikri değişince, 21 Mart 1911 tarihinde sözleşme imzalanmıştır<sup>95</sup>. Bu sözleşme gereğince Bağdat şirketi, Halif'ten Bağdat'a kadar olan kısmın inşası iznini ve teminatsız şekilde Toprakkale- İskenderun inşa hakkını elde etmiştir. Aynı sözleşme, Haydarpaşa liman şirketi tarafından İskenderun'da bir liman inşası kararını da içermiştir. Bu yeni kısmın teminatı, Anadolu ve Bağdat hatlarının işletmesinde serbest kalan karşılıklar ve gümrük geliri fazlasıyla kapatılmıştır. Bu sözleşme ile Bağdat Şirketi, Bağdat'tan Basra'ya kadar olan son kısmın imtiyazından vazgeçmiş ve bu kısmın ileride teşkil edilecek olan bir Osmanlı şirketi tarafından inşasına razı olmuştur. Şirket, buna razı olmakla beraber İngiltere'nin de olumsuz tutumuna son vermiş ama aynı zamanda İngilizler ile yapılabilecek bir anlaşmanın kapılarını da kapamamıştır.

1 Aralık 1909 tarihinde Frankfurt'ta kurulmuş olan Türkiye Demiryolları İnşaat Şirketi, 1910 yılında hattın çeşitli noktalarından işe başlamıştır. İnşaat, Makinzen'in ölümünden sonra dört farklı şubede bağımsız baş mühendislerin

<sup>94</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 177.

<sup>95</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 178.

yönetimine verilmiş ve 10 Haziran 1912 tarihinde İskenderun şubesinin, 27 Temmuz 1912 tarihinde ise Halif- Bağdat kısmının inşaatına başlanmıştır. Birinci Dünya Savaşı'nın başlangıcına kadar aşağıda verilen kısımlar seyrüsefere açılmıştır<sup>96</sup>:

Tablo 6:

Hat	Uzunluk (Kilometre)	Ulaşımına Açıldığı Tarih
Konya- Bulgurlu	200	25 Ekim 1904
Bulgurlu-Ulukışla	38	1 Temmuz 1911
Durak- Yenice	18	27 Nisan 1912
Yenice- Mamura	97	27 Nisan 1912
Raco- Halep- Cerablus	203	15 Aralık 1912
Ulukışla- Karapınar	53	21 Aralık 1912
Toprakkale-İskenderun	60	1 Kasım 1913
Bağdat- Sumca	62	2 Haziran 1914

Trablusgarp ve Balkan Savaşı'nın meydana getirmiş olduğu şartlar, demiryolu inşaatını olumsuz etkilemiş olsa da beş sene içerisinde bu konuda son derece önemli bir mesafe kat edilmiştir. Demiryolları meselesi, Meşrutiyet'in ilanından sonra Nafia Nezareti'nin en çok önem verdiği konular arasında yerini almıştır. Nafia Nezareti'nin 1 Aralık 1908 tarihinde Babıali'ye sunmuş olduğu bir inşaat programı, demiryollarıyla ilgili önemli projeleri içermiştir. Bu programa göre, Anadolu'da dar ve geniş hat yapılması kabul edilmiştir. Dar hatların, kendi başlarına küçük bir bölümü oluşturmayacak şekilde Rayak, Urfa ve Sivas'ta geniş hat şebekeleriyle birleşerek ayrı bir şebeke oluşturmasına karar verilmiştir. Ayrıca dar hatların ağır inşaat malzemeler kullanılması suretiyle mevcut geniş hatların nakliye kabiliyetlerine sahip olmaları planlanmıştır. Program kapsamında yapılacak olan hatlar şu şekilde sıralanmıştır<sup>97</sup>:

1. Haydarpaşa- Ankara hattının Sivas'a kadar temdidini,
2. Sivas- Diyarbakır- Urfa hattı ile Adapazarı- Kastamonu- Havza- Sivas hattının inşası ve bu hattın Samsun'da sahile kadar indirilmesi,
3. Sivas-Erzincan-Erzurum ve Trabzon-Erzurum-Bayezid ve Diyarbakır-Bitlis-Van Gölü hatlarının inşası,
4. Halep-Rayak hattının Mısır'a ve Hicaz hattının San'a'ya kadar uzatılması ve Hudeyde'ye bağlanması.

<sup>96</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 178.

<sup>97</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 179.

Programa göre bu demiryollarının, dar ve geniş olmak üzere birbirini takip eden dört devrede inşa edilmesine karar verilmiştir. Bu devreler ve planlanan uzunluklar aşağıdaki tabloda verilmiştir<sup>98</sup>:

Tablo 7:

DEVRE	GENİŞ HATLAR	Uzunluk (km)	DAR HATLAR	Uzunluk (km)
Birinci Devre	Ankara-Sivas	408	Samsun-Sivas	438
	Rayak- El-Ariş	385	Sivas-Erzurum	542
	Bandırma-Soma	190	Sivas-Diyarbakir	390
İkinci Devre	Halif- Bağdat- Necef	850	Diyarbakir-Van Gölü	250
	Sadica- Hanekin	120	Diyarbakir-Urfa	170
	Ereğli-Kayseri	187		
	Trablus Şam-Humus	100		
Üçüncü Devre	Kayseri-Sivas	204	Trabzon-Erzurum	380
			Adapazarı-Havza	690
Dördüncü Devre	Necef-Basra Körfezi	520	Erzurum-Bayezid	360
İlerde inşa edilecek hatlar			Medine-Mekke	470
İlerde inşa edilecek hatlar			Mekke-Cidde	75
			Mekke-San'a	960
			San'a-Hudeyde	260
Toplam		2.964		4.985

### Sonuç

Sanayi Devrimi'nden sonra hız kazanmış olan sömürgecilik yarışında emperyalist devletler, ulaşım alanında kaydedilen gelişmelerle birlikte hedeflerine ulaşmak için bu seyrüsefer araçlarını rekabet bölgelerinde etkili bir şekilde değerlendirmek istemişlerdir. 19. yüzyıla gelindiğinde eski gücünü kaybetmiş olan Osmanlı İmparatorluğu, emperyalist politikaların hedefi olmuştur. Avrupalılar, bir takım ulaşım araçlarını konu ederek Osmanlı topraklarında limanlar, fenerler, deniz ve karayolları üzerinde imtiyazlar elde etmek suretiyle sömürgecilik politikalarını uygulamaya çalışmışlardır. İmparatorluk ise hem dünyada meydana gelen teknik gelişmelerden geri

<sup>98</sup> *Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18, s. 179.

kalmamak, kendi topraklarında siyasî birliği muhafaza etmek, ekonomisini geliştirmek hem de Batı ile ilişkilerini olumlu seviyelerde sürdürmek amacıyla ulaşım araçları konusunda Avrupalı şirketlerle bağlantıya geçmiştir. Ancak yapılan görüşmelerde muhataplar olarak masada Osmanlı temsilcileri ve Avrupalı şirketler yanında bu şirketlerin mensup oldukları devletlerin temsilcilerinin de yer almış olması, bu imtiyazların sadece ekonomik ve teknik çerçevelerde değil aynı zamanda emperyalist politikalar çerçevesinde de değerlendirilmesi gerektiğinin bir göstergesi olmuştur. Avrupalıların ne niyette oldukları zaman içerisinde gerek Osmanlı Sultanları gerek Osmanlı bürokratları tarafından fark edilmiştir. İmparatorluğun elinin teknik ve ekonomik bakımlardan yetersiz olması, bu imtiyazların yaygınlaşmasına ve artık büyük boyutlarda sayılabilecek tavizler verilmesine sebep olmuştur.

Avrupalı şirketler, kendi devletlerinin politikaları gereği Osmanlı topraklarındaki demiryolları imtiyazlarını daima sömürgecilik anlayışları perspektifinde ele almıştır. Hatlar, tarım alanlarına ve ekonomik açıdan verimli kaynaklara ve sömürgelere giden yollara hâkim olmak amacıyla yapılmaya çalışılmıştır. Şirketler arasındaki rekabetler ise şirketlerin mensubu oldukları devletlerin politikaları ekseninde gelişme göstermiştir. Bu sebeple İngiltere, Almanya, Fransa, İtalya ve hatta Rusya'nın imparatorluk dahilindeki demiryolları konusuna yaklaşımlarını bu minvalde değerlendirmek gerekmektedir.

Birinci Dünya Savaşı yıllarına gelindiğinde imparatorluk sınırları içerisinde yaklaşık olarak 5.500 km'lik demiryollarının sadece üçte birinin Türklere ait olması, eldeki imkanların yetersizliğini göstermesi açısından son derece önemlidir. Hicaz Demiryolu haricinde imparatorluk topraklarındaki tüm demiryolu hatlarının yabancılar tarafından yapılması ve işletilmesi bu bakımdan bir bağımsızlık sorunu olarak değerlendirilebilir.

İmparatorluğun kapitülasyonlar bahanesiyle bu şekilde ekonomik yönlerden kısıpaca alınmasının vermiş olduğu tecrübeler neticesinde Millî Mücadele'nin kazanılmasından hemen sonra demiryolları, yeni kurulmakta olan Türkiye Cumhuriyeti'nin henüz cumhuriyet kurulmazdan önce bile bağındırlık faaliyetlerinin en önemli konusunu teşkil etmiştir. Bu suretle hükümet programlarına dahil edilmiş olan demiryolları konusunda bir an önce millileşmeye gidilmesi için ciddi adımlar atılmıştır ve imparatorluk döneminde başarılabilen demiryollarının millileştirilmesi Cumhuriyet Türkiye'sine intikal etmiştir.

**Kaynaklar**

AKARLI, Engin Deniz, (Haz.), *Belgelerle Tanzimat: Osmanlı Sadrazamlarından Âli ve Fuad Paşaların Siyasî Vasiyyetnâmeleri*, Boğaziçi Üniversitesi Yay., İstanbul 1978.

ATILLA, A. Nedim, *İzmir Demiryolları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yay., İzmir 2002.

*Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S.13.

*Demiryollar Mecmuası*, 1 Nisan 1926, S.14.

*Demiryollar Mecmuası*, 1 Mayıs 1926, S.15.

*Demiryollar Mecmuası*, 1 Temmuz 1926, S.17.

*Demiryollar Mecmuası*, 1 Ağustos 1926, S.18.

GÜLSOY, Ufuk, *Hicaz Demiryolu*, Eren Yay., İstanbul 1994.

<http://web.ogu.edu.tr/Storage/akalin/Uploads/demiryolu-dersnotu-1-2017.pdf>  
(09.04.2020).

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., *İzmir Rıhtım İnşaatı ve İşletme İmtiyazı*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1979.

MCMEEKİN, Sean, *Berlin-Bağdat Demiryolu*, Çev. Azize F. Çakır, Picus Yayıncılık, İstanbul 2012.

ORTAYLI, İlber, İsmail Küçükkkaya, *Cumhuriyet'in İlk Yüzyılı (1923-2023)*, Timaş Yay., İstanbul 2012.

ÖZDEMİR, Mehmet, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı'nın Başlangıç Döneminde Türk Demiryolları, (Yapısal ve Ekonomik Sorunlar 1918-1920)*, T. C. Kültür Bakanlığı Yay., Ankara 2001.

ÖZLÜ, Zeynel, ÜZÜM, İsmail Hakkı, “Bağdat Demiryolu Hattı Ve Basra Körfezine Dair Bir Layiha İşığında İngiltere'nin Ortadoğu Politikasına Bir Bakış”, *Türkiye'nin Bölgesel Sorunları “Osmanlı'dan Günümüze Ortadoğu”*, (Ed. Mehmet Çelik, Alev Duran), Hiper Yayın, İstanbul 2020, s. 138-167.

ÖZTÜRK, Cemil, “Tanzimat Devrinde Bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu”, *Çağın Yakalayan Osmanlı (Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri)*, Yay. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İstanbul 1995.

QUATAERT, Donald, “19. YY'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları”, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, C. 6, İletişim Yay., İstanbul 1985, s. 1630-1635.

SATAN, Ali, “Osmanlı Devri Demiryolu Kronolojisi”, *Osmanlı'da Ulaşım -Kara-Deniz-Demiryolu-*, (Ed. Vahdetin Engin vd.), Çamlıca Yay., İstanbul 2012, s. 309-343.

—————, “Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi”, *Osmanlı'da Ulaşım -Kara-Deniz-Demiryolu-*, (Ed. Vahdetin Engin vd.), Çamlıca Yay., İstanbul 2012, s. 209-219.

SEZEN, Tahir, (Haz.), *Osmanlı Yer Adları*, T.C Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yay., Ankara 2017.