

Geçmişten Günümüze Mardin Demiryolu Güzergahı¹

Sıraç Aktürk²

Öz

Bir bölgeyi ele geçirerek oraya derinlemesine nüfuz edebilmenin en ideal yolu demiryolları inşa etmekten geçer. Alman ekonomisi ve diplomasisi, 1903 yılında imzalanan Bağdat Demiryolu anlaşması ile doğu politikasındaki ilk ciddi büyük başarısını elde etmiştir. Bu sayede, Almanya dönemin taşımacılıkta en hızlı ulaşım ağına hakim olarak, doğu batı ticaretini elinde bulunduran İngiltere'nin egemenliğini kırmış olacaktı. Bu çalışmada, Bağdat demiryolu projesinin 2400 kilometrelik Konya-Bağdat-Basra hattı üzerinde yer alan Mardin demiryolu hattının günümüz Mardin il sınırı dikkate alınmak suretiyle, Mardin'in Gürpınar mahalli ile projenin Anadolu hattının doğudaki son istasyonu olan Nusaybin arasındaki demiryolunun inşa süreci, milli mücadele dönemindeki işlevi ve güzergah üzerinde yer alan istasyon ve durak noktalarının günümüzdeki faal durumu ele alınıp değerlendirilmiştir. Ayrıca demiryolu hattı üzerinde düzenlenen yük taşımacılığı ile yolcu seferlerine dair malûmat verilmiştir. Çalışmanın ekler kısmına, demiryolu hattı üzerinde inşa olunan köprüler ile istasyon binalarının günümüzdeki son halleri ve şematik planları, hattın krokisi ve projeye dair bazı harita ve fotoğraflar ilave edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, İstasyon Binaları, Mardin, Kızıltepe, Nusaybin.

340

Mardin Railway Route from Past to Present

Abstract

The ideal way to capture a region and penetrate deeply into it is to build railways. German economy and diplomacy, achieved its first serious success in eastern politics with the Bağdat Railway agreement signed in 1903. In this way, Germany would have broken the domination of England, which held the east west trade, by dominating the fastest transportation network in transportation of the period. In this study, the construction process of the railway between Gürpınar district of Mardin and Nusaybin,

¹ Bu çalışma, 9,10,11 Mayıs 2022 tarihinde düzenlenen I. Uluslararası Sosyal Bilimler Sempozyumu'nda sunulan "Bağdat Demiryolu Projesi'nin Anadolu'daki Son Durağı: Mardin" adlı bildirinin genişletilmiş halidir.
² Dr., siracakturk@outlook.com, ORCID: 0000-0002-0109-8738.

the last station of the project's Anatolian line in the east, of the Mardin railway line located on the 2400 kilometer Konya-Baghdad-Basra line of the Baghdad railway project, taking into account the present-day Mardin province border, Its function in the period of national struggle and the current active status of the stations and stop points on the route are discussed and evaluated. In addition, information was given about freight transport and passenger voyages organized on the railway line. In the appendix part of the study, the current state and schematic plans of the bridges and station buildings built on the railway line, a sketch of the line and some maps and photographs of the project have been added.

Keywords: Railway, Station Buildings, Mardin, Kızıltepe, Nusaybin.

Extended Abstract

Railway industry, which has been used in its current sense since the first half of the 19th century and has developed rapidly and spread all over the world, is accepted as the most important complement of the Industrial Revolution on land. The Ottoman Empire did not remain indifferent to these developments, and it was planned to overcome the problems experienced in the economy, especially in the areas where the state suffered, and the difficulties experienced in suppressing the uprisings with the construction of a railway. This situation coincides with the efforts of the European states to acquire new market areas in the colonial race, and as a result, the first railway line in Anatolia started with the concession given to a British company in 1856. With the opening of the Suez Canal, the military and economic importance of the railways played an important role in the increase in the demand for railway projects. These developments led the Ottoman Empire to take new measures. Accordingly, it was decided to build a large railway line that would connect Istanbul to Baghdad. As the first part of this project, after the Haydarpaşa-İzmit line was completed in 1872, it was interrupted until 1888 due to the financial difficulties of the state. The Ottoman financial situation, especially after the General Depts Administration came into operation, regained credibility from the financial sectors of Europe and the Bâb-ı Âli Government's interest in railway projects increased the competition and conflicts between British and French capitalists. However, in this process, Germany emerged as a new power in the construction of railways. As a result, In order to break the British and French dominance in railway construction, II. Abdülhamit gave the Germans the right to construct and operate the Haydarpaşa-Ankara railway line, with a will dated February 24, 1888, and the Anatolian Railways Company was officially established on March 4, 1889. Thus, the construction of the railway line, which was set out in 1872 towards Baghdad, was restarted, albeit with a delay. This process paved the way for the introduction of new railway projects. Although many railway project proposals have been brought, in this study, two of which Mardin is included in the project are mentioned. However, no definite information could be determined about the result of both projects for which proposals were submitted. By 1896, the company had brought the railway line to Konya. Then the state intensified its contacts with the Germans, as it

intended to extend the railway to the Basra Gulf. This historical vision was a very futuristic project for that period. The Baghdad railway project agreements through very complicated phases, and finally, with the last agreement signed on March 21, 1903, it was decided to build the 250-kilometer Konya-Ereğli line, which is the first line to be made. Then, the Baghdad Railway Company, which undertook the tender for the project, was officially established on 13 April 1903. Pursuant to the contract signed between the Bâb-ı Âli Government and the Baghdad Railway Company, it was decided to extend the Baghdad line from Bulgurlu to a location called Halif in the vicinity of Mardin. Thus, although the progress of the project in the direction of Mardin was restarted, the project could not be put into practice due to events in domestic and foreign politics and other various problems in the period from this date to 1911. When it came to 1911, the Mardin part of the project came up again with the tahrirat sent from Diyarbakir Province to the Ministry of Interior. Within the scope of the project, a station building was constructed in Mardin at the locations of Gürpınar, Akdoğan, Şenyurt, Toruntepe, Serçehan and Nusaybin, respectively. In addition, four stop points were determined within the scope of the project and Mardin Train Station was built on the branch line between Şenyurt and Mardin. The construction of the branch line, which the Germans planned both to benefit from the strategic location of Mardin and to carry cargo, was officially decided in 1917. On the main route, it is understood that the section between Gürpınar and Şenyurt was completed in 1917 and the other stations were completed in 1918. Since the company was given the privilege to benefit from the forests, mines and quarries along the roads that the line will pass through, it was determined as a result of the field research that one more side line from the branch line was drawn up to the villages of Akbağ, Cevizlik, Evciler, Yağmur and Ulutaş. The Mardin railway route was not actively used by the regular army and militia forces during the national struggle period, since the city was not occupied. Since the end of the 1980s, steam train services on the route were completely canceled and diesel fueled train services started to be carried out. Due to the social events experienced in October 2014, train services have not been organized on the Mardin railway route from the aforementioned date to the present.

Giriş

Endüstri Devrimi süreci içinde süratli ulaşım araçlarına ihtiyaç duyulması, demiryolu fikrinin gelişmesine vesile olmuştur. Bu bağlamda, 18. yüzyılın sonları ile 19. yüzyılın başlarında, buhar gücü ile çalışan lokomotiflerin ve bunların çektiği vagonların demir raylar üzerinde hareket ettirilmesi denemelerine girişilmiştir (Engin, 2002: 825). Neticede, 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren bugünkü anlamıyla kullanılmaya başlanmış olan ve gelişme göstererek hızla tüm dünyaya yayılan bu teknoloji, Endüstri Devrimi'nin karalardaki en önemli tamamlayıcısı olarak kabul edilmiştir. Avrupa devletleri, Endüstri Devrimi'nin ardından yeni pazar alanları bulmak ve kendilerine sömürgeler oluşturmak amacıyla kıyasıya bir yarışa giriştiler. Bunun için de Avrupa dışındaki ülkelerde demiryolu yapımı gibi imtiyazları kazanarak, hatların geçtiği toprakların yer altı ve yer üstü zenginliklerini sömürmeye başladılar. Avrupa'da böylesine gelişmeler yaşanırken Osmanlı Devleti de bu gelişmelere kayıtsız kalmadı ve devletin muzdarip olduğu alanlarda bilhassa ekonomide yaşanan problemlerin ve ayaklanmaların bastırılması konusunda yaşanan güçlüklerin demiryolu inşasıyla atlatılması planlanmıştır. Bu durum, Avrupa devletlerinin de sömürge yarışında yeni pazar alanları elde etme çabalarıyla örtüşüyor ve böylece ilk demiryolu hattının yapımının adımları atılmış oluyordu (Başar-Erdoğan, 2009: 30). Bütün bu gelişmeler ışığında Anadolu'da ilk demiryolu, 1856 yılında bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla yapımına başlanan İzmir-Aydın hattı olup planlanan hat, 1867 yılında tamamlanabilmiştir. Yine İzmir'den başlayan ikinci hat, İngilizler tarafından inşa edilerek 1866 yılında hizmete giren Turgutlu yönündeki 93 kilometrelik koldur (Doğuoğlu, 2002: 31).

1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılması, Hindistan'a giden en kısa yol üzerinde İngiltere ve Fransa arasındaki mücadeleye yeni bir yön vermiştir. Bu durum demiryolu projelerine duyulan rağbetin artmasında da önemli rol oynadı. Demiryollarının askeri ve ekonomik açıdan kazandığı önem, geniş topraklara sahip Osmanlı Devleti'nin yeni tedbirler almasına yol açmış ve bu iş için 1865'te Edhem Paşa'nın riyasetinde Nafia Nezâreti kurulmuştur. 1870'ten itibaren geniş kapsamlı demiryolu inşa projeleri hazırlanarak bunların uygulanma imkanları araştırılmaya başlanmıştır. Bu amaçla Rumeli'de yapılmakta olan şark demiryolları projesindeki çalışmalarıyla tanınan Avusturyalı mühendis Wilhelm Pressel davet edildi. Öncelikle İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak büyük bir demiryolu hattının inşaatı kararlaştırılmıştır. Bu projenin ilk kısmı olarak 1872'de başlanan Haydarpaşa-İzmit hattı kısa zamanda tamamlanır. Ancak bu hattın daha ileriye götürülmesi işine, devletin içinde bulunduğu mali zorluklar yüzünden 1888 yılına kadar ara verilip hattın tamamlanabilmesi için yabancı sermayeye ihtiyaç duyulmuştur. Osmanlı mali durumunun bilhassa Düyûn-ı Umûmiyye'nin faaliyete geçmesinden sonra Avrupa'nın mali çevrelerinden tekrar güvenilirlik kazanması ve Bâb-ı Âli Hükümeti'nin demiryolu projelerine ilgi göstermesi, İngiliz ve Fransız sermayedarların aralarındaki rekabet ve çekişmeleri artırmıştır (Beydilli, 1991: 443). Sultan II. Abülhamit, birbiriyle irtibatlı ve verimli bir demiryolu ağının siyasi

ve idari anlamda ülke bütünlüğüne, askeri anlamda ülke savunmasına ve iktisadi anlamda da ülkenin güçlenmesine katkı sağlayacağına bilincindeydi. Ancak bu düşüncelerinin, İngiliz ve Fransız kontrolünde ve daha ziyade onların çıkarlarına hizmet eden demiryollarıyla gerçekleşmeyeceğinin de farkında olmuştur (Soy, 2002: 32). Meseleyle bizzat ilgilenen II. Abdülhamit, demiryolu inşasında İngiliz ve Fransız üstünlüğünü kırmak için yapılmasını istediği yeni hatların ihalesinin, demiryolları yapımında yeni bir güç olarak ortaya çıkan Almanlara verilmesini uygun görmüştür. Bu bağlamda, 24 Şubat 1888 tarihli bir irâde ile Haydarpaşa-Ankara arası demiryolu hattının yapımı ve işletmesi hakkı Almanlara verilmiştir. Böylece Bağdat'a doğru 1872 yılında yola çıkarılmış olan demiryolu hattı yapımına gecikmeli de olsa tekrar başlanır (Beydilli, 1991: 443).

Osmanlı Hükümeti daha İzmit-Adapazarı hattının açılışında yapılan törende, demiryolunun Basra Körfezine kadar uzatılması niyetinde olduğunu açıklamış ve Almanlarla temaslarını yoğunlaştırmıştı (Beydilli, 1991: 443). Bu arada, Almanya'nın başkenti Berlin ile İstanbul arasındaki demiryolu bağlantısı, 19. yüzyılın sonlarında bitmişti. Bağdat demiryolu tamamlandığında Berlin, Bağdat ve Basra üzerinden bugünkü Kuveyt'e (Körfez bölgesi) kadar uzanan doğrudan bir bağlantı kurulmuş olacaktı. Almanların hesabına göre, Berlin'den yola çıkan bir tren, 13 günde Mezopotamya'ya (bugünkü Irak) ulaşacaktı. Bu tarihî vizyon, o dönem için çok fütüristik bir projeydi. Konya'dan Kuveyt'e kadar uzanacak bu yeni demiryolu hattı, Almanya'nın petrol zengini Basra Körfezine, karadan erişimini kolaylaştıracaktı. Almanlar, demiryolu hattıyla sadece Anadolu ve Mezopotamya'daki doğal kaynakları ekonomik açıdan güvence altına almış olmayacak, aynı zamanda Ortadoğu'da askeri ve stratejik üstünlüğü de ele geçirmiş olacaktı. İngiltere ve Rusya'nın Ortadoğu'daki çıkarlarına ve nüfuz alanlarına bir tehdit olarak algılanan Bağdat demiryolu projesi, Türk-Alman işbirliğine karşı adı geçen iki devletin yakınlaşmasının önünü açmıştır (Alperen, 2018: 6).

Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi (Societe de Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie), 4 Mart 1889 tarihinde Türk yasalarına uygun yapıda hukuki kimlik kazandıktan sonra inşa faaliyetlerine başlamıştır (Doğuoğlu, 2002: 39). Bu süreçte yukarıda değinildiği üzere, Osmanlı mali durumunun 1882 yılında Düyûn-ı Umûmiyye'nin faaliyete geçmesinden sonra Avrupa'nın mali çevrelerinden tekrar güvenilirlik kazanması, yeni demiryolu projelerinin ortaya atılmasına zemin hazırladı. Birçok demiryolu projesi teklifi getirilmekle birlikte, burada proje kapsamında Mardin'in yer aldığı iki projeden bahsedilecektir. Birincisi, imtiyazı Londra'da ikamet eden Granevil (غرانبویل) Friedrich Richard Farküha (فاركوها) ile ortağı adına Jaymes Aleksander tarafından Ticaret ve Nafia Nezâretine sunulmuştur. 1888 yılında hazırlanan bu projeye göre, başlangıç noktası Süveydiye³ olup burada bir iskele tesis edilmek üzere Halep, Birecik ve Urfa'dan

³ Günümüzde Hatay'ın Samandağ İlçesi olan Süveydiye, 1871-1918 yılları arasında nahiye statüsüyle Antakya Kazâsına bağlı idi (Sezen, 2017: 707).

geçirilerek Mardin'e kadar bir tren hattı inşası talebinde bulunulmuştur. Erkân-ı Harbiye-i Umûmiyye Dairesi'nden adı geçen nezârete gönderilen tezkirede, Süveydiye'de bir iskele tesisinin askerlik nokta-i nazarınca uygun olmadığı belirtilmiştir. Ancak hattın Süveydiye'den Halep veyahut Urfa'ya kadar uzatılması konusunda mutabık olunmuştur. Ayrıca bahsi geçen hattın, Mersin'den Adana'ya kadar inşa olunmuş olan tren hattıyla ileride birleştirilmesi proje kapsamına alınmıştır (BOA, MV. 28-53, 30 Ca 1305 (13 Şubat 1888); A.) MKT.MHM. 496-11, 4 C 1305 (17 Şubat 1888); MV. 30-17, 2 B 1305 (15 Mart 1888). İkinci teklifi getirilen proje, 1891 yılında Sadâret Dairesine sunulmuştur. Hazırlanan bu layihada, "Napolyo" adlı büyük bir Fransız inşaat kumpanyasının İskenderun Körfezi'nde vaki' Yumurtalık başlangıç noktası olmak üzere, Maraş'tan ve Urfa yakınından geçecek ve ileride iktiza etmesi durumunda bir taraftan Diyarbakir ve Harput'a ve diğer taraftan Mardin, Musul, Bağdat ve Basra tarihiyle Basra Körfezine doğru uzatılacak bir demiryolu hattı inşası talebinde bulunulmuştur. Adı geçen kumpanyanın Arjantin, İspanya ve Venezuela'da birkaç demiryolu hattı inşa projelerini başarıyla gerçekleştirdiği, sermayesinin 80 milyon frank olduğu ve bu proje konusunda hiçbir kumpanyanın imtiyaz talebinde bulunmadığı vurgulanarak, projenin kendilerine ihale edilmesi talebinde bulunulmuştur (BOA, HR. TO. 535-66, 21 Mayıs 1891). Ancak bu iki teklifi sunulan projenin akıbeti hususunda kesin bir malûmat tespit edilememiştir.

1. Bağdat Demiryolu Projesi

Bağdat demiryolu projesi anlaşmaları, çok karışık safhalardan geçerek 23 Aralık 1899'da ön imtiyaz kazanmış; 21 Ocak 1902'de esas imtiyaz ve nihayet 21 Mart 1903'de imzalanan son anlaşmayla birlikte, yapılacak ilk hat olan 250 kilometrelik Konya-Ereğli hattının inşasına karar verilmiştir. Ardından projenin ihalesini üstlenen Bağdat Demiryolu Şirketi, 13 Nisan 1903 tarihinde resmen kurulmuştur (Beydilli, 1991: 444). Anadolu Demiryolları Şirketi ve onun genişlemesi olan Bağdat Demiryolu Şirketi'nde kullanılan lisan Fransızca olup şirket hisselerinin önemli bir kısmını, Fransız ve İngiliz sermayeleri oluşturmuştur (Ortaylı, 2002: 1527). Dolayısıyla demiryolunun işletilmesinde nitelikli personel, yabancılar ya da gayrimüslimlerden istihdam edilmiştir.⁴

Bağdat Demiryolu Şirketi ile imzalanan mukavele sonrası hazırlanan haritaya göre, Anadolu'da inşası planlanan üç ana tren hattı ile şube hatların güzergahı şöyledir: Birinci ana hat, Haydarpaşa-Ankara hattı olarak tamamlanmıştır. İkincisi, Ankara'dan itibaren Yozgat, Sivas ve Erzincan'dan geçmek üzere Erzurum'a kadar planlanmıştır. Üçüncü ana hat ise yine

⁴ Ancak Balkan Savaşı yıllarında demiryollarından, personel kaynaklı meseleler yüzünden etkin bir şekilde faydalanılamaması, Birinci Dünya Savaşı yıllarında İzmir ve İstanbul'da şimendifer mekteplerinin açılmasına vesile olmuştur. Kurtuluş Savaşı'nın zaferle sonuçlanmasının ardından demiryollarında Türk personel yerine gayrimüslim ve yabancı personel çalışmasının ülke savunması için sakıncaları üzerinde durulup 11 Haziran 1923 tarihinde açılan Konya Şimendifer Mektebi, 26 Ocak 1924'de İstanbul'a taşınıp Haydarpaşa Şimendifer Mektebi açılmıştır. Tasarruf amacıyla 1932 yılında kapatılan Haydarpaşa Mektebi, 1 Aralık 1933 tarihinde tekrar açılmıştır (Özdemir, 2018: 68-71,81-85).

Ankara'dan başlayarak Kayseri, Malatya, Diyarbakir ve Mardin'e kadar uzatılması şeklinde hazırlanmıştır. Projeye göre inşası planlanan şube hatlar ise şunlardır: Sivas'tan Kayseri'ye ve Kayseri'den Bağdat hattıyla iltisak etmek üzere Konya Ereğli'sine doğru bir hat ve Ankara, Sivas ile Erzurum'dan Karadeniz'deki iskelelere doğru şube hatların inşası ve son olarak Şam ve Birecik hattı tamamlandığı surette Anadolu'nun her bir ciheti demiryollarıyla iltisak edilmiş olacaktı (BOA Y. PRK. AZJ. 50-123, 13 Ca 1323 (16 Temmuz 1905)). Bu plan çerçevesinde, Bâb-ı Âli Hükümeti ile Anadolu Demiryolları Şirketi arasında 5 Mart 1903 (20 Şubat 1318) tarihinde imzalanan mukavelenâmenin 35. maddesi ve adı geçen hükümet ile Bağdat Demiryolu Şirketi arasında imzalanan mukavelenâme gereğince, Bağdat hattının 1908 yılında Bulğurlu'dan Mardin civarında bulunan Halif adlı mevkiye kadar uzatılmasına ve Tel Habeş'den Halep'e bir şube hattı inşasına karar verilir. Bahsi geçen ana hat ile şube hattın toplam uzunluğu 840 kilometre olarak hesaplanmıştır (BOA, Y. A. HUS. 522-95, 17 Ca 1326 (17 Haziran 1908); Bağdat Demiryoluna Aid Mukavelât, 1329: 56). Ancak Tel Habeş ya da Tel Halep denilen mevkiden Halep'e şube hattı inşasına karar verilmekle birlikte, Halep halkının dilekçe yağmuru üzerine plan, ana demiryolu hattının Halep'e kadar uzatılması şeklinde değiştirilmiştir (Ortaylı, 2016: 149; Soy, 2000: 313). Bu arada projenin Mardin istikametinde ilerleyişi süreci devam ederken iç ve dış siyasette yaşanan gelişmeler ve mali problemlerden dolayı proje, 1911 yılına kadar zorunlu uykuya yatırılır.

1.1. Derbeziye(Şenyurt)-Mardin Arası Şube Hattın Yapımı

Diyarbakir Vilâyeti'nden 10 Mayıs 1911 (11 Ca 1329) tarihinde Dâhiliye Nezâretine gönderilen tahriratta, demiryolu hattının Halep'ten Halif'e⁵ kadar olan kısmının Mardin'e dört saat mesafeden geçirileceğinden dolayı iktisadi mecburiyetin saikasıyla ahalinin Koçhisar Nahiyesine⁶ çekilmesinin zorunlu hale geldiği belirtilmiştir. Böyle bir durumda, Mardin Kasabasının korunmuş doğal görünümündeki letafet, şehrin tarihi ile zirai ve ticari potansiyelinin bir süre sonra düşüp şehrin harap bir hale geleceği ifade edilmiştir. Bundan dolayı bahsi geçen güzergahın, daha önceden tespit edilmiş olan beş, altı kilometrelik mesafeden geçirilmesinin şehrin mamûriyetini temin edeceği ve muhtelif faydasının görüleceği, Mardin İdâre Meclisi'nden çekilen telgraf mazbatasında bildirilmiştir. Vilâyet idâre meclisinden gönderilen tahriratta ise tren hattının esasen Diyarbakir'e uğramasının birçok faydasının olacağı vurgulanmışsa da güzergahın değiştirilmesinde mahzur ve müşkilat olup olmadığı kestirilemeyeceğinden, şimdilik hiç olmazsa hattın Mardin civarından geçirilmesi talebinde bulunulmuştur (BOA, DH. İD. 4-28, 20 C 1329 (18 Haziran 1911)).

⁵ Günümüzde Artuklu İlçesine bağlı Küçükköy Mahallesi sınırları içerisinde yer alan ve kayıtlarda Tell Halif olarak geçen Toruntepe mevkisidir (Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi). Kuzeydoğu Suriye'nin Haseke Vilâyeti'nde, Türkiye sınırına yakın, Ceylanpınar İlçesinin hemen karşısında yer alan arkeolojik sit alanı olmuş yerleşim yeriyle karıştırılmamalıdır.

⁶ Günümüzde Mardin İline bağlı Kızıltepe İlçesidir (Sezen, 2017: 467).

Yukarıda bahsedildiği üzere, Diyarbekir Vilâyeti'nden 1911 yılında Dâhiliye Nezâretine gönderilen tahriratla talep edilen husus, 1917 yılına kadar sürüncemede kalmıştır. Ancak bu husus, Bâb-ı Âli Hükümeti ile Bağdat Demiryolu Şirketi arasında 30 Aralık 1917 (30 K.evvel 1333) tarihinde imzalanan mukavelenâmede gündeme gelmiştir. Buna göre, Bağdat demiryolunun Resulayn'dan Musul'a doğru uzatılan hattı üzerinde yer alan Derbeziye (Şenyurt)⁷ İstasyonundan Mardin civarında bulunan Tarhatli (طارخطلى) demiryolunun başladığı mevkiye kadar geçici geniş bir şube hattı inşa ve işletilmesine karar verilmiştir (BOA, BEO. 4506-337912, 25 Ca 1336 (8 Mart 1918); BEO, 7806-339712, 16 C 1336 (29 Mart 1918)). Bu tali yolun yapılmasında, bahsi geçen vilâyet ve mahalli yönetimin taleplerinin yanı sıra korunaklı yapısı nedeniyle Almanların Mardin kent merkezini kendileri için bir üs olarak kullanıyor olmaları ve bölgede bulunan odun kömürü gibi orman ürünlerinin ana demiryolu hattına nakliyesini sağlamak da önemli birer etken olmuştur (Alp, 2015: 84). Nitekim Alman subayların Mardin'de görülmeye başlaması bu döneme denk gelip ek.11, 12 ve 13'de belirtildiği üzere, Almanların İskender (Alexander) Atamyan Konağını⁸ karargâh binası olarak kullandıkları ve istasyon mevkiinde askeri çadırlar kurmak suretiyle birliklerin bir kısmının burada ikame ettiği anlaşılmaktadır (Bekin, 2010: 81,82,224). Bu bağlamda, şube hattın ekonomik ve askeri amaçlar doğrultusunda inşa olunduğu ifade edilebilir.

Yük taşıma amacıyla inşa olunan şube hattın kuruluş amacının, cumhuriyet döneminde de şehrin ekonomik ve askeri ihtiyaçlarına cevap verdiği anlaşılmaktadır. Örneğin, Mardin-Kızıltepe civarında yer alan dokuma sanayiinin sermaye artışına paralel olarak ihtiyaç duyduğu iplik, kumaş ve diğer hammadde çeşitlerinin bir kısmı, daha az maliyetli olacağı hesaplanarak, Şenyurt'tan vagonlara yüklenerek nakledilmiştir (BCA, 376-203-3, KDB, 7 Ekim 1977). Yine Mardin Çimento Sanayii ve Ticaret A.Ş.'nin sermaye payı artırıldığından dolayı, üretilen çimentonun bir kısmının bölge şehirlerine naklinin tren yoluyla yapılmasına 16 Eylül 1972 tarihinde karar verilmiştir (BCA, 267-79-26, 16 Eylül 1972). Cumhuriyetin ilk yıllarında Mardin İstasyonu yakınında, askeri teçhizatın depolanıp dağıtımının yapıldığı bir tedarik merkezinin olduğu bilinmektedir (Mardin Büyükşehir Belediyesi Kültür, Turizm ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı). Bu durumda askeri teçhizatın, şube hat üzerinden Mardin'e sevkinin gerçekleştirildiği ve yine aynı hat üzerinden diğer ilgili adreslere nakledildiği ifade edilebilir. Şube hat üzerinden Mardin İstasyonuna düzenli olarak demir, petrol ürünleri ve toz kömürü nakli gerçekleştirilip İskenderun Limanında yüklenen toz kömürü, çimento fabrikalarında yakıt malzemesi olarak kullanılmaktaydı (Nusaybin Gar Şefliği Arşivi).

⁷ Günümüzde Mardin'in Kızıltepe ilçesine bağlı bir mahalle olup sınıra sıfır bir noktadadır (<https://www.Nufusune.com/kiziltepe-mahalleleri-koyleri-mardin>).

⁸ Restore edilmek suretiyle varlığını sürdüren İskender Atamyan Konağı, günümüzde Mardin'de Birinci Cadde üzerinde yer alan Şahkulu Bey Konağı'nın doğu bitişiğindedir.

Şube hattın yukarıda bahsi geçen ekonomik ve askeri çıkarlarının yanı sıra başka çalışmalara da katkısı olmuştur. Örneğin, 1925 yılında Baytar Müdüriyetinde alınan karar doğrultusunda, süvari atı yetiştirmek üzere Urfa ve Mardin civarından satın alınacak toplam 120 kısırağın, Karacabey Harasına tren vagonlarıyla nakline karar verilmiştir (BCA, KDB, 14-45-29, 24 Haziran 1925). Yine Urfa, Siverek, Diyarbakir ve Mardin’de 1923 yılından beri yaşanan çekirge mücadelesinde ihtiyaç duyulan çinko levha, pulverizatör ve çekirge suyunun 1926 yılında Mardin İstasyonuna teslim edilip buradan yük hayvanlarına yükletildiği bildirilmiştir (BCA, MGM, 185-277-1 (5 Nisan 1923)); MGM, 7-39-32 (31 Aralık 1924); KDB, 30-72-23 (10 Temmuz 1926); 20-37-9, 25 Temmuz 1926).

Mardin demiryolu güzergahının yapımını, yörenin en önemli eşrafından Hacı Ahmet Ağa üstlenmiş olup Kömürlü ve Kalav aileleri de kendisine yardımcı olmuşlardır. Hacı Ahmet Ağa, günümüzde Mardin’in Savur İlçesi sınırları içerisinde yer alıp 33 köyü barındıran Sürgücü (Ewina) yöresinin en önemli eşrafıydı. Hacı Ahmet Ağa, sahip olduğu geniş topraklar sayesinde bölgenin en büyük taciri olup Musul ve Bağdat’a büyük miktarda kavak ağacı ve Almanya’ya buğday ihracı gerçekleştirmeydi.⁹ Birinci Dünya Harbi’nin bitiminden birkaç gün önce 25 Ekim 1918 tarihinde açılışı gerçekleştirilen şube hattın uzunluğu, 24.340 metre olup hattın 17. kilometresinde yer alan Sekidüzü mevkinde, günümüzde mevcut olmamakla birlikte inşa olunan istasyon, 2014 yılında 12. kilometreye taşınmıştır. Vagonlarla gelen yükün gümrük işlerinin yapıldığı bir lojistik merkezi olan Sekidüzü İstasyonu, yük vagonlarının bekletilmesi için sekiz yollu olarak planlanmakla birlikte, günümüzde üç yol tamamlanabilmiştir.¹⁰

Demiryolları, şehrin ulaşım, ekonomi ve ticaretinin gelişimine katkı sağladığı gibi şehrin iskân planında da değişimin yaşanmasına neden olmuştur. Şöyle ki, hat üzerinde inşa olunan istasyonlar, genellikle kent merkezlerine bir ana yolla bağlanırdı. İstasyon caddesi olarak adlandırılan bu yollar, zamanla şehrin alternatif ticaret merkezleri haline gelirdi. Ayrıca istasyon binaları bir yandan buldukları bölgenin dışarıya açılan kapıları olurken, diğer yandan çekim merkezi haline gelerek etrafındaki iskân artmıştır. Bu bağlamda, günümüzde Mardin tren istasyonunun bulunduğu bölge, İstasyon Mahallesi olarak düzenlenmiş olup bir ana yolla Mardin şehir merkezine bağlanmıştır.

1.2. Mardin İzzet Paşa Dekovil Hattı

Bağdat Demiryolu Şirketine, hattın geçeceği yollar boyunca devlete ait orman ve madenler ile taş ocaklarından faydalanma imtiyazı verilmişti (Beydilli, 1991: 444). Bu bağlamda, ek.2, 9 ve 10’da belirtildiği şekliyle Mardin’in güney eteklerinde bulunan istasyon mevkiine kadar uzanan şube hattın başlamak üzere, günümüzde Kızıltepe-Mardin karayolunun hemen batısı ve valilik konağının güney ve batı eteklerinde yer alıp kireç fabrikası için hammaddenin

⁹ Mardin Büyükşehir Belediyesi personeli Fırat Ulaş Tur’un 06.06.2016 tarihinde Hacı Ahmet Ağa ailesine mensup Mithat Şen ile yaptığı sözlü tarih çalışması.

¹⁰ Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi; <http://www.trainsofturkey.com/pmwiki.php/Histor y/CIOB>

çıkarıldığı dağın eteğinden yukarı doğru tırmanan bir dekovil hattı¹¹ inşa olunmuştur. 1918 yılında faal olarak kullanıldığı anlaşılan bu hat, yaklaşık olarak 40 kilometre uzunluğunda olup İzzet Paşa mevkisi üzerinden Akres Köyüne ve buradan Cevzat Köyü güneyinden Mazıdağı'na doğru devam ederek haritada yeşil orman alanı olarak belirtilen yerde son bulmaktadır.¹²

Yapılan sözlü tarih çalışmasına göre dekovil hattın güzergahı, günümüzde Mardin'de varlığını sürdüren Artuklu İlçesinin Akbağ (Akres) ve Cevzlik (Cevzat) köyleri ile Mazıdağı İlçesinin Evciler (Kesrik), Yağmur (Evrihan) ve Ulutaş (Hasana) köylerine kadar uzanmaktadır. Bu hattın, adı geçen yerlerdeki meşe ve mazı ağacı kütüklerini Mardin şube hattı aracılığıyla Şenyurt İstasyonuna taşıyıp oradan ana hatta aktarmak amacıyla inşa olduğu ifade edilmektedir. Bu hat, 1930'lu yılların ortalarına kadar da çeşitli amaçlarla kullanılmıştır¹³. Ek.2'de belirtildiği üzere, dekovil hattın yeşil orman alanı denilen yerde son bulunduğu belirtilmesi, hattın yapılış amaçları arasında yol inşa çalışmalarında kullanmak ve lokomotif kazanlarında yakmak üzere meşe ve mazı ağaçlarını kesmek olduğu fikrini güçlendirmektedir. Bu hattın izleri neredeyse hiç kalmamış olmakla birlikte, günümüzde Mardin Yenişehir'de yer alan birinci etap TOKİ konutlarının hemen batısında bulunan vadide bu yolun izlerine rastlamak mümkündür. Bu arada, şube hattın yapımı adlı başlık altında, 30 Aralık 1917 tarihinde imzalanan mukavelenâmede bahsi geçen Tarhatli demiryolunun, adı geçen köyler arasında uzanan dekovil hat olduğu düşünülecek olursa, dekovil hattın 1917 yılı içinde ya da önceki yıllarda inşa olduğu ve şube hattın yapım amaçlarından birinin de dekovil hat ile bağlantı kurmak olduğu ifade edilebilir.

1.3. Gürpınar-Nusaybin Arası Ana Hattın Yapımı

Mardin şube hattının inşası sürecine 1917 yılının sonunda başlanmış iken ana güzergâh üzerindeki inşa çalışmalarında durum şöyledir: Bağdat demiryolu mukavelenâmesinin 35. maddesi gereğince, Mardin güzergahında yapılacak demiryolu inşasının her kilometresi için 11 bin frank hesabıyla teminat akçesi, Düyûn-ı Umûmiyye'nin varidat fazlasından karşılanacaktı. Ancak bahsedilen varidat fazlasının teminat akçesine kifayet etmemesi durumunda, yıl sonunda tahakkuk edecek eksikliğin Diyarbekir Vilâyeti'nin ağnam rûsûmu hasılatından karşılanması planlanmıştır. Mardin İdâre Meclisi azası Kômürçüzâde Efendi'nin de dâhil olduğu bir heyet, demiryolu inşası süresince gerekli incelemeleri yapmakla görevli kılınmıştır (BOA, Y. A. HUS. 537-70,13 R 1330 (1 Nisan 1912); DH. İD. 49-1, 29 B 1330 (14 Temmuz 1912)).

¹¹ Dekovil hattı, ray aralıkları 40 veya 60 cm olan, üzerinde buharlı lokomotifler, elle veya hayvan gücü ile çekilen ufak vagonlar işleyen küçük ve basit demiryoludur (<http://www.lugatim.com/s/dekovil>).

¹² Karte von Mesopotamien und Syrien (vorläufige Ausgabe) : 3b. Mârdîn / bearbeitet in der Kartogr. Abteilung der Kgl. Preuss. Landesaufnahme

¹³ Mardin'in Akbağ Köyünün yerli halkından Hüseyin Aktürk ile 20.02.2022 tarihinde ve Mardin Tren İstasyonundan emekli Halil Atnur ile 15.01.2022 tarihinde yapılan sözlü tarih çalışması. Adı geçen köylerin tamamı günümüzde mahalle statüsünde olup parantez içinde verilen malûmat, köylerin yerel isimleridir.

1917 yılına ait bir kayda göre, Bağdat demiryolu projesinin araştırma mahalli üzerinde yer alan Gürpınar, Akdoğan (Arada) ve Derbeziye (Şenyurt) arası güzergahın, 1917 yılına kadar tamamlandığı kesindir (BOA, BEO. 4506-337912, 25 Ca 1336 (8 Mart 1918).

Şenyurt güzergahından sonra inşa çalışmalarına Nusaybin istikametinde devam edilip sırasıyla Toruntepe (Tell Helif/Halif), Serçehan ve projenin Anadolu kısmının son istasyonu olan Nusaybin güzergahı 1918 yılında bitirilmiştir. Gürpınar İstasyonunun iki kilometre gerisinde yer alan ve altından Cırcıp Deresi geçen Demirköprü, projenin Mardin güzergahının ilk ayağını oluşturmaktadır. Bu bağlamda, Demirköprü ile Nusaybin İstasyonu arasındaki toplam demiryolu hattı mesafesi 102 kilometredir (Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi; Yıldırım, 2012: 85; Doğuoğlu, 2002: 54; Özdemir, 2001: 21). Bu arada, ek.2'de belirtilen 1918 yılına ait haritaya göre, işler durumdaki demiryolu hattı, Serçehan İstasyonunun birkaç kilometre ilerisinde son bulup hattın Nusaybin'e kadar olan kısmı, yapımı planlanan hat olarak işaretlenmekle birlikte, Nusaybin hattının da 25 Ekim 1918 tarihinde açıldığı bilinmektedir.¹⁴ Güzergâh üzerinde inşa olunan istasyon binalarının yanı sıra yolcu indirip bindirme amacıyla istasyon mevkileri arasında dört durak noktasının da belirlendiği kayıtlarda geçmektedir. Bunlar sırasıyla 1026. kilometrede Melho (Sevimli Köyü),¹⁵ 1052. kilometrede Arpatepe (Tell Şeir Köyü),¹⁶ 1071. kilometrede ismi tespit edilemeyen bir durak ve 1091. kilometrede 91 durağıdır (Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi).

Toruntepe ya da ek.2 ve 17'de yazıldığı şekliyle Tell Helif/Halif İstasyonu, Alman seyyar birliklerinin ikmal merkezi olarak hizmet vermiştir. Bir sonraki istasyon olan Serçehan ise yakın yerlerden temin edilen orman ürünlerini depolama merkezi olarak kullanılmıştır.¹⁷

Birinci Dünya Harbi'nden yenik çıkan Osmanlı Devleti ile İtilâf devletleri arasında 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Mütarekesi gereğince, demiryollarının kullanımı hususunda yaşanan kısıtlamalar üzerine, Başkumandanlığın İngiltere'nin İstanbul temsilciliğine çıkardığı 21 Kasım 1918 tarihli yazısında; "Mütareke imzalandığında Müslimiye İstasyonu İtilâf devletleri tarafından işgal edilince Bağdat demiryollarının bu bölgedeki kısmının ikiye bölündüğü ve bu bölünmüşlüğün her iki tarafın da taşımacılığını olumsuz etkilediğinden bahsedilip Nusaybin yönüne giden trenlerin mütarekenin kısıtladığı yerlerde durdurulmayarak Müslimiye'den Nusaybin'e kesintisiz devamı için görüşmeler yapılması istenmekteydi. Yapılacak görüşmelere temsilci olarak, Adana Hat Komiseri Yüzbaşı Abdullah tayin olunmuştur. Görüşmeler sonunda

¹⁴ <http://www.trainsofturkey.com/pmwiki.php/History/CIOB>

¹⁵ Günümüzde Sevimli ismiyle Kızıltepe İlçesine bağlı bir mahalledir (<https://www.nufusune.com/kiziltepe-mahalleleri-koyleri-mardin>; <https://www.koylerim.com/kiziltep-e-sevimli-koyu-303938h.htm>).

¹⁶ Günümüzde Arpatepe ismiyle Artuklu İlçesine bağlı bir mahalledir (<https://www.nufusune.com/artu-klu-mahalleleri-koyleri-mardin>).

¹⁷ Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi; Karte von Mesopotamien und Syrien (vorläufige Ausgabe) : 3b. Mârdîn / bearbeitet in der Kartogr. Abteilung der Kgl. Preuss. Landesaufnahme

Yüzbaşı Abdullah'ın hazırladığı 3 Aralık 1918 tarihli rapora göre, İngilizlerin araştırma bölgemize dair istek ve bildirimlerinden ikisi şunlardır: Birincisi, Anadolu-Bağdat demiryolu şirketinin makine ve vagon listesini istemeleri üzerine gelen cevapta, şirketin Halep-Nusaybin bölgesindeki makine ve vagonlarının listesinin verilmesiyle yetinilmesine karar verilmiştir. Zira, görüşmelerde İngiliz istekleri; işgal edilen yerlerdeki demiryollarının Osmanlılarda kalan malzeme ve makinelerinin kendilerine teslimi, işgal edilmeyen yerlerde ve Osmanlı kontrolünde olanlarının ise listelerinin istenmesi esasına dayanıp bu istekler Osmanlı Devleti'nce haklı bulunuyordu. İngilizlerin aldıkları karar ise tren seferlerinde bazı kısıtlamalar yapılması şartıyla işgal altındaki Halep-Nusaybin arası demiryolu işletmesinin Osmanlılara bırakılmasına ve Alman teknik personelden de çok gerekli olan 10 kişinin Türkiye'de kalmasına yönelik olmuştur. Ancak Mondros Mütarekesinden sonra işgal edilen bölge dışında kalan Nusaybin-Akçakale arası demiryolu hattı, terhis olan askerlerin taşınması sürecinde faal olarak kullanıldıktan sonra hattın işletme hakları, İngilizlere devredilmiştir. Bu konuda Harbiye Nezâreti'nden 8 Mayıs 1919 tarihinde çıkarılan yazıda; 1 Mayıs 1919 tarihinden itibaren Nusaybin-Akçakale arasındaki demiryolu komiserliğinin faaliyetine son verilerek demiryolunun İngilizlerin kontrolündeki şirkete devredildiği bildirilmiştir. Yine İngilizlerin demiryollarını kontrol görevlisi Mösyö Havel'in Cerablus-Resulayn-Nusaybin hattını işgale hazırlandığı ancak terhis olunan askerlerin taşınması işlemi tamamlandığından işgale gerek kalmadığı belirtilmiştir (Özdemir, 2001: 32,34,43,64).

Cerablus ile Nusaybin'in dokuz mil doğusundaki Nametli adlı mevkiye kadar tren seferleri 1920 yılına kadar devam etmiştir. Ancak bu tarihte Cerablus civarında Türk ve Fransız birlikleri arasında yaşanan çatışmalar sırasında Fırat Nehri üzerinde yer alan demiryolu köprüsünün hasar görmesi, seferlerin bir süreliğine durmasına neden olmuştur (Military Report on Mesopotamia (Iraq), 1923: 105).

Millî mücadele döneminde askeri lojistik ve ulaşımda tren garı ve demiryolu hattı çok önemli bir yere sahip olmakla birlikte, Mardin, Mondros Mütarekesinin ardından İngiliz Binbaşı Novil'in 1919'un Mart, Nisan ve Mayıs aylarında birer kez ve Fransız Albay Normand'ın 9 Ocak 1920 tarihinde Mardin Tren İstasyonuna gelip şehirde keşif amaçlı gezi düzenlemeleri dışında doğrudan işgale uğramamıştır (Ölçen, 2006: 659,660,661). Urfa üzerinden Mardin İstasyonuna gelen Fransız komutan Normand, mutasarrıf Mustafa Nadir Bey, belediye reisi Hıdır Çelebi ve Beşinci Tümen Komutanı Yarbay Kenan Bey ile yaptığı görüşmelerde kendisine hüsn-i kabul göstermişlerdir. Ancak Mardin Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti reisi ile Kuva-yı Milliye komutanının da katıldığı belediyedeki toplantıda, şüphesiz Kenan Bey'in teşvikiyle Eyüp Bey, Fransız işgaline direneceklerini ifade ettikleri Normand, belediyede verilen akşam yemeğine katıldıktan sonra halkın galeyandan dolayı Kenan Bey otomobiliyle kendisine eşlik ederek, Mardin İstasyonuna götürür. Orada geceyi geçiren

Normand, Diyarbakır'a Urfa-Siverek yolu üzerinden gitmek üzere, ertesi gün trenle Tel Abyaz'a gitmiştir (Eldem, 2021: 260,261).

Kurtuluş savaşı yıllarında Mardin demiryolu güzergahı, askerî anlamda faal olarak kullanılmamıştır. Ancak komşu vilâyetlerin işgale uğraması Mardin halkını tedirgin etmiş olacak ki bu süreçte halk, tepkilerini ortaya koymaktan çekinmemiştir. Bu bağlamda, bir Fransız birliğinin Siverek'e keşif amacıyla girdiğinin haber alınması üzerine, tam teçhizatlı bir grup milis kuvveti, Mardin Tren İstasyonu'ndan Siverek'e Urfa üzerinden uğurlanmıştır (BOA, DH. ŞFR. 641-23, 17 Ekim 1919 (17 T.evvel 1335)).

Birinci Dünya Harbi'nden yenik çıkan Osmanlı Devleti, çeşitli işgal bölgelerine ayrılınca Adana ve Suriye'de İngiliz birliklerinin yerini Fransızlar almıştır. Fransız Hükümeti, 15 Ekim 1919 tarihli bir anlaşmayla Bağdat hattının Toprakkale-Payas-İskenderun ile Derbeziye (Şenyurt)-Mardin şube hatları da dahil olmak üzere, Konya'dan Nusaybin'e kadar olan kısmının geçici işletmesini emaneten "Şam-Hama ve Temdidi Demiryolları Şirketi"ne devretmiştir. Ardından TBMM Hükümeti ile Franklin Bouillon tarafından temsil edilen Fransız Hükümeti arasında 20 Ekim 1921 tarihinde imzalanan Ankara İtilâfnâmesine göre, Türk Hükümeti, Pozantı ile Nusaybin arasındaki hattın imtiyazını Alman şirketinden alıp Fransızlara vermeyi taahhüt etmiştir. Bunun üzerine, birçok banka ve teşebbüsün katılımıyla "Kilikya-Şimali Suriye Şirketi" kuruldu. Kısa bir süre sonra, B.A.N.P. kısaltmasıyla bilinen "Bozantı-Alep-Nissipin et Prolangements" adını alan bu şirket, 29 Ağustos 1922 tarihinde yapılan anlaşma üzerine, Fransız Hükümeti adına Suriye ve Lübnan Yüksek Komiserliği tarafından hattın işletilmesi imtiyazı, adı geçen B.A.N.P. Şirketine devredilir. Böylece Fransız şirketi Adana-Toprakkale, Toprakkale-İskenderun, Toprakkale-Fevzipaşa-Meydaniekbez, Çobanbeyli-Nusaybin ve Derbeziye-Mardin hatlarını işletmeye başlamıştır (Demirhan, 1995: 87,95,96; Bozkurt, 2021; 695).

Bağdat demiryolunun Karkamış (Cerablus) ile Nusaybin arasından geçen hattı, 1923 yılında imzalanan Lozan Antlaşmasına göre, Türkiye ile Suriye arasındaki sınır olarak belirlenmiştir (Alperen, 2018: 15). Aynı yıl hazırlanan Umûmi Nafia Programı'nda, demiryollarının yabancı imtiyazlarla yaptırılması öngörülmüştü. Bu politikadan dönüşüm, ilk olarak 24 Mayıs 1924'te Haydarpaşa Limanı ile Anadolu Demiryolları Şirketi'nin satın alınması için hükümete yetki verilmesiyle başlamıştır. Anadolu hattının satın alınması işlemi 1928 yılında gerçekleştirildikten sonra bunu 1931 yılında Mersin-Adana, Bursa-Mudanya, Samsun-Çarşamba, 1934'te İzmir-Kasaba hattı ve uzantıları, 1935'de Aydın demiryolu ve 1937'de Fevzipaşa-Meydaniekbez hattı ile Şark demiryolları takip etmiştir (Demirhan, 1995: 80).

27 Ekim 1932'de yayınlanan beyanname ve protokol hükümlerine göre, 6 Ağustos 1933 tarih ve 2285 sayılı kanunla Çobanbeyli-Nusaybin ve Derbeziye-Mardin hatlarının işletme imtiyazı, 15 yıl süreyle "Cenup Demiryolları Türk Anonim Şirketi"ne ve Adana-Toprakkale-Payas ile Toprakkale-Fevzipaşa-Mekdaniekbez

kısımları Devlet Demiryollarına devredilmiştir. Bahsi geçen 15 yıllık işletme hakkı, 1948 yılında son bulduktan sonra toplam 404 kilometre olan Çobanbeyli-Nusaybin ve Derbeziye-Mardin hatları, 1 Ocak 1949 tarihinde, milli hatlar arasına katılıp işletme hakkı, günümüze kadar kesintisiz olarak Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğüne ait olmuştur (Demirhan, 1995: 96,97; Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi).

Bağdat Demiryolu Projesi'nin inşa çalışmalarına Birinci Dünya Harbi'nden sonra ara verildiğinden, Nusaybin uzun yıllar terminal noktası olarak hizmet vermiştir¹⁸. Türkiye-Suriye sınırıyla ilgili çeşitli ihtilaflara son vermek amacıyla Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Bey ile Fransa Büyükelçisi M. Chambrun arasında 22 ve 29 Haziran 1929 tarihinde Ankara'da imzalanan itilâfnâme ve protokollere göre, Türkiye Hükümeti, Derbeziye (Şenyurt)'den Nusaybin'e kadar sivil ve askeri nakliyatın serbestisini temin etmekle beraber, Nusaybin ile bu şehrin doğusundaki Suriye arazisi arasında kara yoluyla bir aktarma servisinin açılmasına izin vermiştir (Bozkurt, 2021: 697). Ancak Suriye demiryolları, 1930 yılında hattın inşasına devam etme kararı alıp Tel-Ziouane'nin ilk ayağı Kasım 1932'de hizmete açılmıştır. İnşa sürecinin ikinci ayağı olan ve Irak ile sınır noktasını oluşturup 1935'te kullanıldığı bilinen Tel-Kotchek, Torosların yeni terminal noktası olmuştur. Ardından Irak demiryolları, Tel-Kotheck hattını, Mart 1939'da Musul'a ve nihayet Haziran 1940'ta, 1918'den beri Bağdat'a bağlı olan Baiji'ye uzatabilmiştir. Kısa bir süre sonra da İstanbul'dan ilk direkt Toros Ekspresi, 1 Temmuz 1940 tarihinde Bağdat İstasyonuna ulaşmıştır¹⁹. Toros Ekspresi aracılığıyla Haydarpaşa-Bağdat arası yolcu seferleri, Körfez Savaşına kadar düzenli olarak sürmüştür. Güzergâh üzerinde 1980'li yılların başından itibaren buharlı tren seferleri tamamen iptal edilip dizel yakıtlı tren seferleri gerçekleştirilmeye başlanmakla birlikte, Körfez Savaşı'nın çıkması Bağdat seferlerinin günümüze değin tamamen iptal edilmesine neden olmuştur (Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi; Nusaybin Gar Şefliği Arşivi).

Tablo 1: Şube Hat ve Ana Hat Güzergahında 2004-2014 Yılları Arası Taşınan Yük Miktarı

Yıl	Şenyurt-Mardin	Karkamış-Nusaybin
2004 ²⁰	1.724	146.470
2005 ²¹	1.501	92.771
2007 ²²	1.517	68.933
2008 ²³	3.478	158.700

¹⁸ <http://www.trainsof turkey.com/pmwiki.php/History/CIOB>

¹⁹ <http://www.trainsof turkey.com/pmwiki.php/History/CIOB>

²⁰ Demiryolları İstatistik Yıllığı (2000-2004), 49.

²¹ Demiryolları İstatistik Yıllığı (2001-2005), 49.

²² Demiryolları İstatistik Yıllığı (2003-2007), 49.

2009 ²⁴	4.911	401.973
2010 ²⁵	5.477	387.526 ²⁶
2011 ²⁷	5.159	393.227 ²⁸
2012 ²⁹	5.293	447.903 ³⁰
2013 ³¹	2.871	472.437 ³²
2014 ³³	-	322.397

1980-1988 yılları arasında meydana gelen İran-İrak savaşı ve bu savaşın ardından yaşanan Birinci Körfez Savaşı, ülkemiz ile Irak arasında yapılan ticari seferlerin 2000'li yılların başına kadar durmasına neden olmuştur. Bu bağlamda tablo 1'de belirtildiği üzere, 2004 yılından itibaren yük taşımacılığı yeniden başlatılmıştır. Ana hat üzerinden Irak'a her gün düzenli olarak ortalama bin küsur ton ağırlığında ziraat makina ve araçları, işlenmiş demir, inşaat malzemeleri, çimento, işlenmiş deri, yağlı hububat, şeker, tuz, un, sıvı yağ ve dokuma ürünleri taşınmakta, ayrıca haftada bir, 40 vagonluk beyaz eşya ürünlerinin sevki gerçekleştirilmekteydi. Yurtdışına nakledilen malların gümrük işlemlerinde yoğunluk yaşanmaması amacıyla taşınan mallar, Sekidüzü İstasyonu'nda bekletilmekteydi. Şube hat üzerinden ise Mardin'e ekseriyetle demir, petrol ürünleri ve toz kömürü taşınırdı. Bu arada, Irak tarafından genel olarak sarnıçlı vagonlarla ham petrol ithali gerçekleştirilmekteydi (Nusaybin Gar Şefliği Arşivi).

Tablo 2: Ana Hat Güzergahı Üzerinde Taşınan Yolcu Sayısı

Yıl	Karkamış-Nusaybin
2005 ³⁴	6.846
2007 ³⁵	7.407
2010 ³⁶	Giden: 1, Gelen: 540
2011 ³⁷	Giden: 610, Gelen: 743

²³ Demiryolları İstatistik Yıllığı (2004-2008), 49, 106.

²⁴ Demiryolları İstatistik Yıllığı (2005-2009), 57; (2009-2013), 125.

²⁵ Demiryolları İstatistik Yıllığı (2006-2010), 65.

²⁶ Demiryolları İstatistik Yıllığı (2010-2014), 117.

²⁷ Demiryolları İstatistik Yıllığı (2007-2011), 55.

²⁸ Demiryolları İstatistik Yıllığı (2011-2015), 115.

²⁹ Demiryolları İstatistik Yıllığı (2008-2012), 55.

³⁰ Demiryolları İstatistik Yıllığı (2012-2016), 113.

³¹ Demiryolları İstatistik Yıllığı (2009-2013), 55.

³² Demiryolları İstatistik Yıllığı (2012-2016), 113.

³³ Demiryolları İstatistik Yıllığı (2012-2016), 113.

³⁴ Demiryolları İstatistik Yıllığı (2001-2005), 47,49.

³⁵ Demiryolları İstatistik Yıllığı (2003-2007), 47,49.

³⁶ Demiryolları İstatistik Yıllığı (2010-2014), 116.

2012 ³⁸	Giden: 366, Gelen: 299
--------------------	------------------------

Demiryolu yük taşımacılığının tekrar başlamasına paralel olarak düzenlenen yolcu seferlerine, tablo 2'ye göre ilk yıllar yoğun ilgi gösterilmekle birlikte, 2010 yılından itibaren yolcu sayıları azalmaya başlamıştır. Yolcu seferlerinde beklenen rağbet olmayınca yolcu vagonu sayısı, evvela bir veya ikiye düşürüldü, ardından yolcu seferleri 2013 yılından itibaren tamamen iptal edilmiştir (Nusaybin Gar Şefliği Arşivi; Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı (2012-2016), 112). Bu arada Mardin-Şenyurt şube hattı, sadece yük taşımacılığında kullanıldığından, Şenyurt İstasyonu, Mardin'e gidecek olan yolcular için son durak olmuştur. Bağdat Demiryolu Projesi kapsamında inşa olunan istasyon binalarının günümüzdeki faal durumları aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 3: Mardin Demiryolu Güzergahı Üzerinde İnşa Olunan İstasyon Binaları

Teknik Birim		İstasyon Adı	İdâri Statü	İşlev Durumu	Km.	Uzunluk (m)	Rakım	Tesisler	İdâri Hizmet
125/l	6550	Gürpınar	Bina Yok	Barınma Yolu	997.313	100.00	-	-	-
125/l	6511	Akdoğan	İstasyon Şefliği	Buluşmaya Açık	1015.106	670.00	450	Rampa	-
125/l	6613	Şenyurt	İstasyon Şefliği	Açık	1038.290	711.69	513	Müselles, Gabari, Su Cenderesi, Yakıt Deposu, Kantar, iki Adet Rampa	-
125/l	6620	Toruntepe	Bina Yok	Kapalı	1060.498	-	-	-	-
125/l	6605	Serçehan	Bina Yok	Barınma Yolu	1081.852	684.00	545	-	-
125/l	6594	Nusaybin	Gar Şefliği	Açık	1096.934	934.40	508	Döner Köprü, Gabari, Su Cenderesi, Yakıt Deposu, Kantar, İki Adet Rampa	Vagon Servis Şefliği

³⁷ Demiryolları İstatistik Yıllığı (2011-2015), 114.

³⁸ Demiryolları İstatistik Yıllığı (2012-2016), 112.

126/l	6583	Mardin	İstasyon Şefliği	Açık	24.340	514.52	677	Gabari, Su Cenderesi, İki Adet Rampa	Demiryolu Bakım Müdürlüğü
126/l	6579	Sekidüzü	Lojistik Şefliği	Kapalı	11.550	1693.70	-	-	-

Kaynak: Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi.

Tablo 3'e göre, Mardin il sınırı dahilinde sekiz ayrı mahalde istasyon binasının inşa olunduğu ve bunlardan dördünün hizmet vermeye devam ettiği anlaşılmaktadır. Ancak IŞİD terör örgütünün Suriye'nin kuzeyinde ve Türkiye sınırının hemen karşısında yer alan Ayn-el Arap (Kobane) şehrine saldırısı üzerine, 6-7 Ekim 2014 tarihinde ülkemizde yaşanan toplumsal olaylardan dolayı adı geçen tarihten itibaren tren seferlerinin gerçekleştirilmemesi, hizmete açık binaların da işlevselliğini durma noktasına getirmiştir. Tabloda adı geçen istasyon tesislerinden su cenderesi, buharlı lokomotiflere ve buharlı şofaj vagonlarına su doldurmak için kullanılmaktaydı. Müselles, demiryolu hattının bulunduğu yerde kurulan, üç makastan oluşan üçgen şeklinde demiryolu hattıdır. Gabari ise demiryolu araçlarına ve tesislerinde uyulması gereken genişlik ve yükseklik değerlerini gösteren ölçüm aracıdır.³⁹ Örneğin, Mardin İstasyonunda vagona yüklenen biçerdöverin seyir esnasında köprülerden ve tünellerden geçip geçemeyeceği bu ölçüm aracı sayesinde tespit edilmektedir. Tabloda adı geçen km. başlığı, istasyon binasının kaçınıcı kilometrede yer aldığına işaret etmektedir. Uzunluk başlığı ise istasyon ana hattının her iki tarafında yer alıp çeşitli amaçlar için kullanılan yan yolların toplam uzunluğunu vermektedir. Tabloda adı geçen barınma yolu, yük vagonlarının istasyonda geçici olarak bekletildiği yan yola denir. Buluşmaya açık durumu ise ana hat üzerinde aksi yönde gelen trenlerden birinin yan yola girerek beklemesi işlemidir.

Yapılan saha araştırması neticesine göre, tablo 3'te verilen istasyon binalarının son halleri şöyledir: Kızıltepe İlçesine bağlı Akdoğan İstasyonu'nun ilk binası âtil durumda olduğundan, tespit edilemeyen bir tarihte istasyon yeni bir binaya taşınmıştır. Kızıltepe'nin Şenyurt Mahallesinde yer alan Şenyurt istasyon binasının dört tarafı üç metreyi bulan duvarla çevrili ve iç avlusunda bir su cenderesi ve kule yer almaktadır. Bina, 100 yılı aşkın bir süredir varlığını korumakla birlikte, kendi öz haline geri döndürebilmek için binanın temizlenip yer yer onarıma ihtiyaç duyulduğu ifade edilebilir. Şenyurt İstasyonu, Mardin demiryolu güzergahının ana istasyon merkezi konumunda olup buharlı makinelerin bakım ve servis deposu, yol şube şefliği, yol kısım şefliği, kısım şefliği, gar şefliği, yol atölyesi müdürlüğü, loko bakım deposu ve hareket bölge Amirliği burada bulunmaktaydı. Ancak 1978'den itibaren yol şube şefliği Ceylanpınar'a ve yol kısım şefliği Mardin İstasyonuna taşınır iken gar şefliği Şenyurt'ta hizmet

³⁹ <https://tr.railturkey.org/demiryolu-sozlugu/5/>

vermeye devam etmektedir. Diğer adı geçen birimler ise kapanmıştır (Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi).

Artuklu İlçesine bağlı İstasyon Mahallesi'nde yer alan Mardin İstasyon binası, şube hattı olduğundan daha küçük yapıda olmakla birlikte, Şenyurt İstasyon binasına nazaran daha bakımlı olduğu tespit edilmiştir. Artuklu İlçesine bağlı bir diğer İstasyon binası Toruntepe olup günümüzde Küçükköy Mahallesi sınırları içerisinde yer almaktadır. Tapunun 1 pafta 10 nolu parselinde kayıtlı Toruntepe İstasyon binası, 18.09.2014 tarihinde Diyarbakır'da yapılan toplantı sonucunda, 2863 sayılı yasanın 6. maddesine göre, "Korunması Gerekli Taşınmaz Kültür Varlığı" özelliği göstermediği belirtilip tescilinin uygun olmadığına karar verilmiştir.⁴⁰ Nusaybin İlçesine bağlı Serçehan ve Nusaybin İstasyon binalarından Serçehan, Durakbaşı (Kesra Serçehan) Mahallesi sınırları içerisinde yer alıp günümüzde mevcut değildir.⁴¹ Nusaybin İstasyon binası ise yıktırılıp 2012 yılında yeni bir bina inşa olunmuştur. Halk arasında "Alman Köprüsü" diye bilinen ve günümüzde Nusaybin'de mevcut olan demiryolu köprüsü, şehrin ortasından geçen Çağ Çağ Nehri üzerinde inşa olunmuştur. Nusaybin güzergahının inşası sürecinde Alman çalışanlar, günümüzde varlığını korumakla birlikte restoreye muhtaç Abdülkadir Paşa konağında misafir edilmişlerdir (Nusaybin Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü).

Sonuç

Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu hatları, parça parça kısa hatlardan oluşurken ilk değişim, 4 Mart 1889 tarihinde Anadolu Demiryolları Şirketi'nin kurulmasıyla yaşanmıştır. Adı geçen şirketin kurulduğu dönemde, Bâb-ı Âli Hükümetine birçok demiryolu projesi sunulmuştur. Teklifi getirilen projelerin ikisinde Mardin de yer almakla birlikte, her iki projenin akıbeti hususunda kesin bir malûmat tespit edilememiştir.

Anadolu'da geniş bir alana yayılan ilk planlı demiryolu inşası girişimini, 13 Nisan 1903 tarihinde kurulan Bağdat Demiryolu Şirketi devam ettirmiştir. Bu yeni şirketin projesi kapsamında, Mardin'de sırasıyla Gürpınar, Akdoğan, Şenyurt, Toruntepe, Serçehan ve Nusaybin mevkiğinde birer İstasyon binası inşa olunmuştur. Ayrıca proje kapsamında dört durak noktası belirlenmiş ve Şenyurt-Mardin arasında yapılan şube hattı üzerinde de Mardin Tren İstasyonu inşa olunmuştur.

Mahalli hükümetin şube hattın yapımı konusundaki talebinin yanı sıra Almanların hem Mardin'in stratejik konumundan faydalanmak istemeleri hem de yük taşıma amacıyla inşasını planladıkları şube hattın yapımı, 1911 yılında gündeme gelmekle birlikte yapımına 1917 yılında resmen karar verilmiştir. Ana güzergahta ise 1917 yılına gelindiğinde, Gürpınar-Şenyurt arası kısmın

⁴⁰ <https://korumakurullari.ktb.gov.tr/Eklenti/34736,mardin-merkez-kucukkoy-koyu-toruntepe-tren-istasyonu.pdf?0>

⁴¹ <https://korumakurullari.ktb.gov.tr/Eklenti/38983,2954-470422-mardin-ili-nusaybin-ilcesi-durakbasi-koyu-s-.pdf?0;>
<https://www.nufusu.com/nusaybin-mardin-mahalleleri-nufusu>

tamamlandığı ve diğer istasyonların 1918 yılında bitirildiği anlaşılmaktadır. Bu bağlamda, projenin Anadolu'daki son istasyonunun yer aldığı ve günümüzde Mardin iline bağlı bir ilçe olan Nusaybin'deki güzergahın, 1918 yılında tamamlandığı ifade edilebilir. Ancak Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra Bağdat demiryolu hattı, Osmanlı bakiyesi devletler olan Türkiye, Suriye ve Irak arasında bölüştürülmüştür. Bağdat demiryolu güzergahı, savaş sonunda adı geçen üç devletin payına düştüğü için tam anlamıyla bitirilememiştir (Alperen, 2018: 15). Adı geçen savaştan sonra, tamamlanamayan projenin Bağdat-Basra arasını İngilizler ve Bağdat'tan kuzeye olan kısmı ise İngiliz manda idaresi tamamlamıştır (Ortaylı, 2002: 1527).

Kızıltepe İlçesinin Şenyurt mahalline, güzergâh üzerinde yer alan istasyon binalarının en büyüğü inşa olunmuştur. Yukarıda değinildiği üzere, Şenyurt istasyonunda hat ikiye ayrılarak bir kol Nusaybin'e doğru ilerlerken diğer kol şube hattı şeklinde, günümüzde İstasyon Mahallesi olarak düzenlenen Mardin civarına kadar uzatılmıştır. Şirkete, hattın geçeceği yollar boyunca devlete ait yer altı ve yer üstü kaynaklardan faydalanma imtiyazı verildiğinden, yapılan saha araştırması sonucunda, şube hattın bir yan hattın daha günümüzde varlığını sürdüren Akbağ, Cevizlik, Evciler, Yağmur ve Ulutaş köylerine kadar çekildiği tespit edilmiştir.

Osmanlı Devleti, demiryollarını yabancı yatırımcılara verilen imtiyazlar doğrultusunda inşa etmiştir. Şirketler, yatırım amaçlı inşa ettikleri demiryolu hatlarını limanlara yakın, zengin tarım bölgelerinden geçirmişlerdir. Bu bakımdan, kendi çıkarlarını gözeten İngiliz ve Alman şirketlerin yaptıkları demiryolları, birbirine entegre olması bir yana kopuk yapıda bir ağacın dallarına benzemektedir (Göktaş, 2020: 145). Bağdat demiryolu güzergahının, limanlara yakın olmayıp zengin tarım ürünlerinin yetiştirilmediği Mardin'den geçmesinin ise daha ziyade askeri ve stratejik kaynaklı olduğu düşünülmektedir. Zira, ek.11, 12 ve 13'te belirtildiği üzere, Alman askerlerinin Mardin İstasyonu yakınında konuşlanıp kent merkezini üs olarak kullanmaları ile 1908 yılında imzalanan mukavelenâmenin gündeme getirildiği bir kayıtta, Nusaybin şehrinin çölün kilidi olarak ifade edilmesi bu ihtimali güçlendirmektedir (BOA, Y. A. HUS. 542-75, 22 B 1326 (20 Ağustos 1908)).

Mardin demiryolu güzergahı, şehrin işgale uğramamasından dolayı millî mücadele döneminde düzenli ordu ve milis güçler tarafından aktif olarak kullanılmamıştır. Yabancılar tarafından işletilen hatların güvenlik sorunu yaratması, geçtikleri bölgelerde kendi ekonomik çıkarlarına hizmet almayı sürdürmeleri gibi nedenlerden dolayı demiryolu hatlarının millileştirilmesine karar verilmiştir. Bu bağlamda, 1949 yılında Çobanbey-Nusaybin ile Şenyurt-Mardin arası hatlar, devlet işletmesine geçirilmiştir.

Çobanbey-Nusaybin ile Şenyurt-Mardin arasında inşa olunan demiryolu hattı, Cumhuriyet dönemi boyunca araştırma mahallinin askeri ihtiyaçlarına cevap verdiği gibi ekonomik, sanayii ve ticari kalkınmasında da önemli rol oynamıştır.

Çobanbey-Nusaybin hattı üzerinde yolcu ve yük seferleri gerçekleştirilmekte iken Şenyurt-Mardin arası şube hattında sadece yük seferleri düzenlendiğinden ana hat üzerinden Mardin'e gidecek olan yolcular için son durak Şenyurt İstasyonu olmuştur. Ancak İran, Irak ve Suriye devletleri arasında 1980 yılında başlayan savaşı ve diplomatik krizlerden dolayı Türkiye-İrak arası tren seferleri, 2000'li yılların başına kadar düzenlenememiştir. Nihayet 2004 yılında başlayan yük seferleri, düzenli olarak 2014 yılına kadar sürmüş, 2005 yılında başlayan yolcu seferlerinde ise sonraki yıllar beklenen rağbet olmayınca 2013 yılında iptal edilmiştir.

İŞİD terör örgütünün Türkiye sınırının hemen karşısında yer alan Ayn-el Arap şehrine saldırısı üzerine, 6-7 Ekim 2014 tarihinde ülkemizde yaşanan toplumsal olaylardan dolayı adı geçen tarihten günümüze değin Mardin demiryolu güzergahı üzerinde tren seferleri düzenlenmemektedir. Ancak Nusaybin, Cizre, Silopi ve Habur arasında yeni demiryolu yapımı ve Diyarbakır-Mazıdağı arasında ise iltisak hattı yapımı projeleri, Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP)'nin 2014-2018 eylem planı kapsamında yer almıştı (TCDD Genel Müdürlüğü 2020 Yılı Performans Programı, 13).

Kaynakça

1. Arşiv Belgeleri

1.1. Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Bâb-ı Âli Evrâk Odası (BEO): 4506-337912; 7806-339712.

Dâhiliye İdâre (DH. İD): 4-28; 49-1.

Dâhiliye Nezâreti Şifre Kalemî (DH. ŞFR): 641-23.

Hariciye Nezâreti Tercüme Odası (HR. TO): 535-66.

Meclis-i Vükela Mazbataları (MV): 28-53; 30-17.

Sadâret Mektûbî Mühimme Kalemî (A.) MKT.MHM): 496-11.

Yıldız Perakende Arzuhal Jurnal (Y. PRK. AZJ): 50-123.

Yıldız Sadâret Husûsî Marûzat (Y. A. HUS): 522-95; 537-70.

1.2. Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

Kararlar Daire Başkanlığı (KDB): 14-45-29 (24 Haziran 1925); 30-72-23 (10 Temmuz 1926); 20-37-9 (25 Temmuz 1926); 376-203-3 (7 Ekim 1977); 267-79-26 (16 Eylül 1972).

Muâmelât Genel Müdürlüğü (MGM): 185-277-1 (5 Nisan 1923); 7-39-32 (31 Aralık 1924).

1.3. Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi

1.4. Nusaybin Gar Şefliği Arşivi

2. Araştırma Eserler

Alperen, A. (2018). Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi. 21. *Yüzyılda Eğitim ve Toplum Dergisi*, C.7(S.1), ss. 1-22.

Alp, M. (2015). *Efsanelerden Masallara Mardin*. Mardin: Mardin Sürdürülebilir Turizm Projesi Yayınları.

Bağdat Demiryoluna Aid Mukavelat, Selanik Matbaası, Dersaadet 1329.

- Başar, M. E. ve Hacı Abdullah Erdoğan. (2009). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları. *S.Ü. Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, C.24(S. 3), ss. 29-44.
- Bozkurt, B. (2021). "Erken Cumhuriyet Dönemi Demiryollarının Millileştirilmesi: Anadolu Demiryolları ve Mersin-Tarsus-Adana Hattının Satın Alınması", *Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi-Journal of Turkish Researches Institute*, (S. 71), ss. 679-702.
- Bekin, D. (2010). *Tarihin Işığında Mardin*. Ankara: Korza Yayınları.
- Beydilli, K. (1991). Bağdat Demiryolu. *Diyanet İslâm Ansiklopedisi*, C4, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, ss. 442-444.
- Demirhan, N. (1995). Atatürk Dönemi Ulaştırma Politikası ve Demiryolları. Yıldız Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü (*Basılmamış Doktora Tezi*).
- Doğuoğlu, M. M. F. (2002). 19. Yüzyıl İstanbul'unda Alman Mimari Etkinliği. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü (*Basılmamış Doktora Tezi*).
- Engin, V. (2002). Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti. *Türkler Ansiklopedisi*, C14, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, ss. 825-838.
- Eldem, F. T. (2021). "Cihan Harbi'nden Sonra İtilaf Devletlerinin Mardin Sancağını İşgal Girişimleri", *Uluslararası Türk Araştırmaları Dergisi (UTAD) The Journal of International History Researches*, C.5(S. 2), ss. 252-267.
- Göktaş, A. (2020). Kütahya'daki Tren İstasyonları. Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü (*Basılmamış Yüksek Lisans Tezi*).
- Ortaylı, İ. (2016). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Ortaylı, İ. (2002). Son Universal İmparatorluk ve II. Abdülhamid. *Türkler Ansiklopedisi*, C12, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, ss. 1515-1530.
- Özdemir, N. (2018). Türkiye'de Demiryollarının Millileştirilmesi ve Şimendifer Mektebi. XVII. *Türk Tarih Konresi*, 15-17 Eylül 2014, C5, 1. Kısım, Ankara.
- Özdemir, M. (2001). *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı'nın Başlangıç Döneminde Türk Demir Yolları (Yapısal ve Ekonomik Sorunları 1918-1920)*. Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Ölçen, Y. (2006). Milli Mücadelede Mardin. I. *Uluslararası Mardin Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, 26-28 Mayıs 2006, İstanbul: Mardin Tarihi İhtisas Kütüphanesi Yayınları.
- Soy, H. B. (2002). II. Wilhelm, Weltpolitik ve II. Abdülhamid. C13, *Türkler Ansiklopedisi*, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, ss. 28-44.
- Soy, H. B. (2000). "Anadolu ve Bağdat Demiryolu Çerçevesinde Osmanlı-Alman Yakınlaşması", *Yeni Türkiye Dergisi*, (S. 31), ss. 309-317.
- Sezen, T. (2017). *Osmanlı Yer Adları*. Ankara: Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları.
- The General Staff British Forces in Iraq. (1923). *Military Report on Mesopotamia (Iraq)*. Area 8 (Western Kurdistan) Provisional.

Yıldırım, S. Ö. (2012). Anadolu ve Bağdat -C.E.O.A- ve Bağdat-Halep-Nusaybin - B.A.N.P- Demiryolu Şirketleri Yolcu Binaları Tıp Projeler. *Beykent University Journal of Science and Engineering*, C.5 (S, 1-2), ss. 69-93.

3. İnternet Kaynakları

<http://www.trainsofturkey.com/pmwiki.php/History/CI0B>, (erişim: 18.07.2022).
<https://www.nufusune.com/artuklu-mahalleleri-koyleri-mardin>, (erişim: 15.03.2022).

<https://www.nufusune.com/mazidagi-mahalleleri-koyleri-mardin>, (erişim: 15.03.2022).

<http://www.mazidagi.gov.tr/koy-mezra-durum-cizelgesi>, (erişim: 15.03.2022).

<https://tr.railturkey.org/demiryolu-sozlugu/5/>, (erişim: 20.03.2022).

<http://www.lugatim.com/s/dekovil>, (erişim: 19.07.2022).

<https://mehmetayaz.blogspot.com/2008/03/srgcnn-tarihesi.html>, (erişim: 18.03.2022).

<https://www.nufusune.com/kiziltepe-mahalleleri-koyleri-mardin>, (erişim: 18.03.2022).

<https://www.nufusu.com/nusaybin-mardin-mahalleleri-nufusu>, (erişim: 15.03.2022).

<https://www.koylerim.com/kiziltepe-sevimli-koyu-303938h.htm>, (erişim: 18.03.2022).

Karte von Mesopotamien und Syrien (vorläufige Ausgabe) : 3b. Mârdîn / bearbeitet in der Kartogr. Abteilung der Kgl. Preuss. Landesaufnahme, (erişim: 18.07.2022).

<https://korumakurullari.ktb.gov.tr/Eklenti/34736,mardin-merkez-kucukkoy-koyu-toruntepe-tren-istasy-onu.pdf?0> (erişim: 15.03.2022).

<https://korumakurullari.ktb.gov.tr/Eklenti/38983,2954-470422-mardin-ili-nusaybin-ilcesi-durakbasi-koy-u-s-.pdf?0>, (erişim: 15.03.2022).

4. Kurum ve Sözlü Kaynaklar

T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı (2000-2004).

T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı (2001-2005).

T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı (2003-2007).

T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı (2004-2008).

T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı (2005-2009).

T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı (2006-2010).

T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı (2007-2011).

T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı (2008-2012).

T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı (2009-2013).

T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı (2010-2014).

T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı (2011-2015).

T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı (2012-2016).

Mardin'in yerli halkından Hüseyin Aktürk ile 20.02.2022 tarihinde yapılan sözlü tarih çalışması.

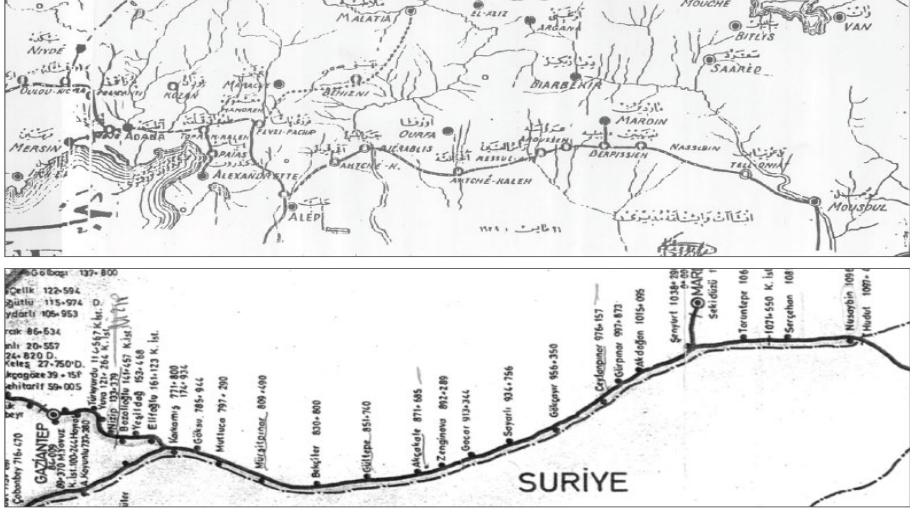
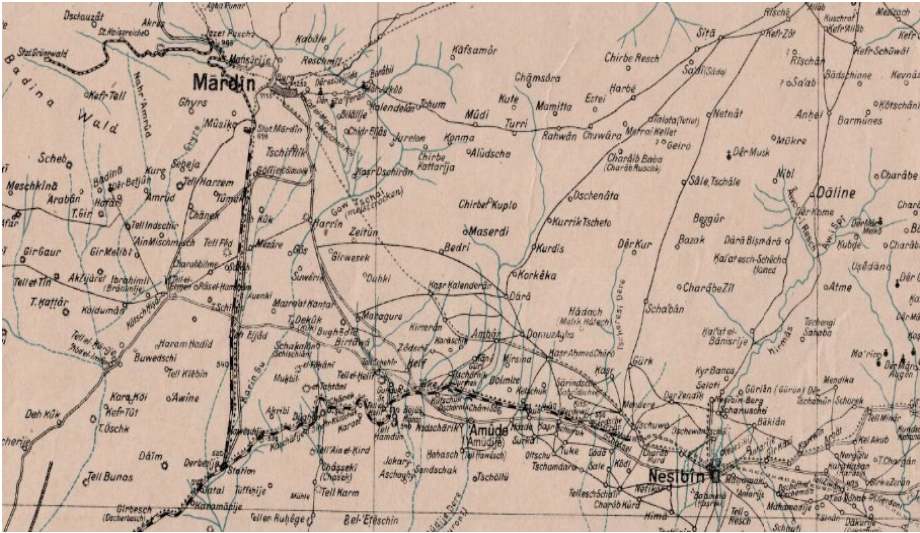
Mardin Tren İstasyonundan emekli Halil Atnur ile 15.01.2022 tarihinde yapılan sözlü tarih çalışması.

Mardin Büyükşehir Belediyesi Kültür, Turizm ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı.

Nusaybin Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü.

Mardin Büyükşehir Belediyesi personeli Fırat Ulaş Tur'un 06.06.2016 tarihinde Hacı Ahmet Ağa ailesine mensup Mithat Şen ile yaptığı sözlü tarih çalışması.

Ekler

Ek.1. Toprakkale-Fevzipaşa-Halep-Nusaybin arası demiryolu hattı istasyonları⁴²Ek.2. 1918 Yılında Hazırlanmış Mardin Demiryolu Hattı⁴³

⁴² Yıldırım, 2012: 85.

⁴³ Karte von Mesopotamien und Syrien (vorläufige Ausgabe) : 3b. Märdin / bearbeitet in der Kartogr. Abteilung der Kgl. Preuss. Landesaufnahme

Ek.3. Hacı Ahmet Ağa⁴⁴



Ek.4. Şenyurt (Derbeziye) Tren İstasyonu⁴⁵



⁴⁴ <https://mehmetayaz.blogspot.com/2008/03/srgcnn-tarihesi.html>

⁴⁵ 05.03.2022 tarihli fotoğraf çekiminden.



Ek.5. Mardin Tren İstasyonu ⁴⁶



Ek.6. Eski Nusaybin Tren İstasyonu ⁴⁷



⁴⁶ 05.03.2022 tarihli fotoğraf çekiminden.

⁴⁷ Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi.

Ek.7. Yeni Nusaybin Tren İstasyonu⁴⁸



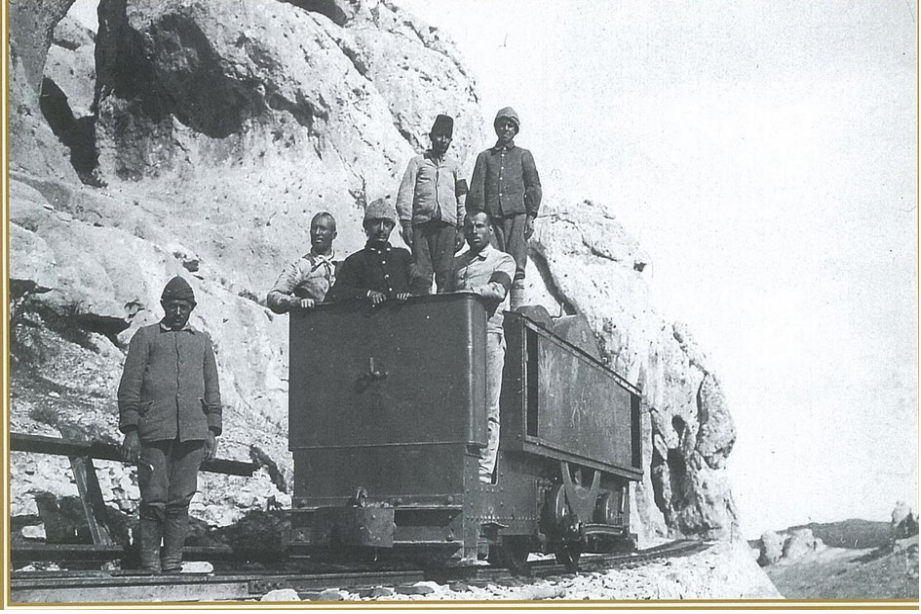
Ek.8. Alman çalışanların Nusaybin'de ikamet ettiği Abdülkadir Paşa Konağı⁴⁹



⁴⁸ 05.03.2022 tarihli fotoğraf çekiminden.

⁴⁹ 05.03.2022 tarihli fotoğraf çekiminden.

Ek.9. Dekovil Hattı üzerinde İşlev Gören Benzinli Lokomotif ve Demiryolu Çalışanları⁵⁰



Ek.10. Dekovil Hattı Üzerinde Seyir Halinde Olan Lokomotif ve Demiryolu Çalışanı⁵¹



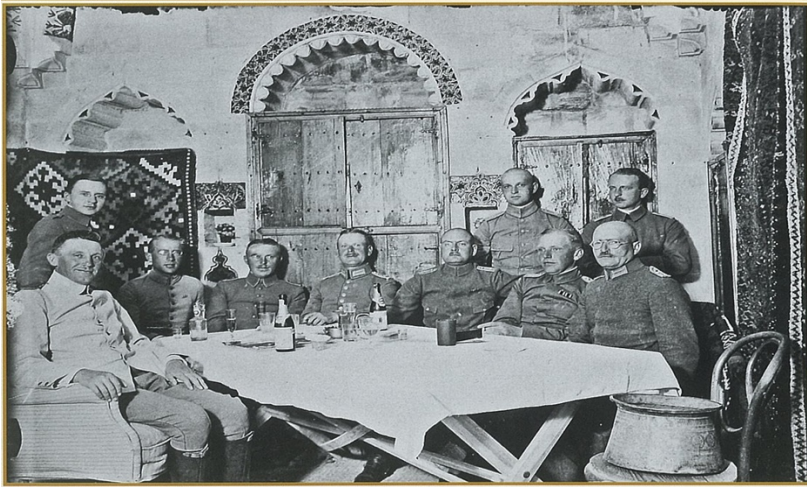
⁵⁰ Bekin, 2010: 220.

⁵¹ Bekin, 2010: 221.

Ek.11. 1917 Yılında Mardin İstasyonu Mevkiinde Kurulan Askeri Çadırlar⁵²



Ek.12. Alman Garnizonu olarak kullanılan İskender Atamyran konağında Bulunan Alman Subaylar⁵³



⁵² Bekin, 2010: 224.

⁵³ Alman General Von Lossow ve İkinci Ordu Menzil Müfettişi Kurmay Yarbay Von Falkenhausen, diğer Alman askeri yetkililerle birlikte Alman Garnizonu olarak kullanılan İskender Atamyran'ın konağında dinlenirken (Bekin, 2010: 82).

Ek.13. Müşir Ahmet İzzet Paşa ve Atatürk'ün Alman Garnizonu'nu Ziyaretleri⁵⁴



Ek.14. Nusaybin güzergahı üzerinde inşa olunan Alman Köprüsü⁵⁵



⁵⁴ Bekin, 2010: 66.

⁵⁵ 05.03.2022 tarihli fotoğraf çekiminden.

Ek.15. Mardin demiryolu güzergahının başladığı demiryolu köprüsü⁵⁶



370

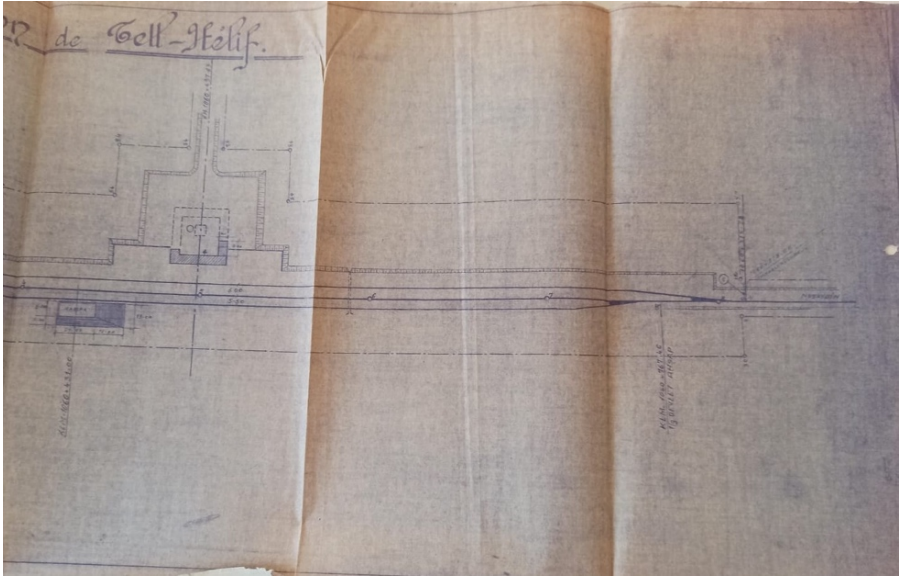
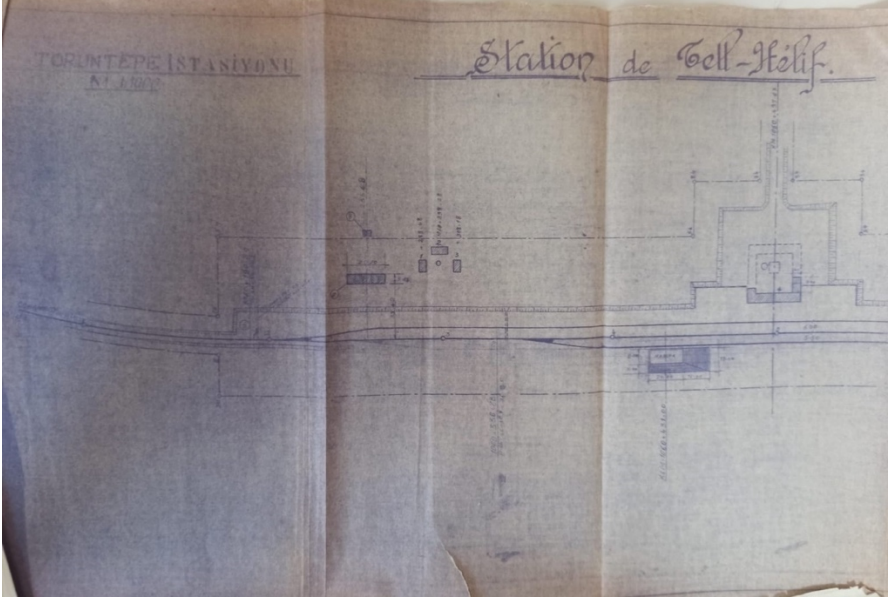
Ek.16. Şube hattı üzerinde inşa olunan Sekidüzü İstasyonu⁵⁷



⁵⁶ Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi.

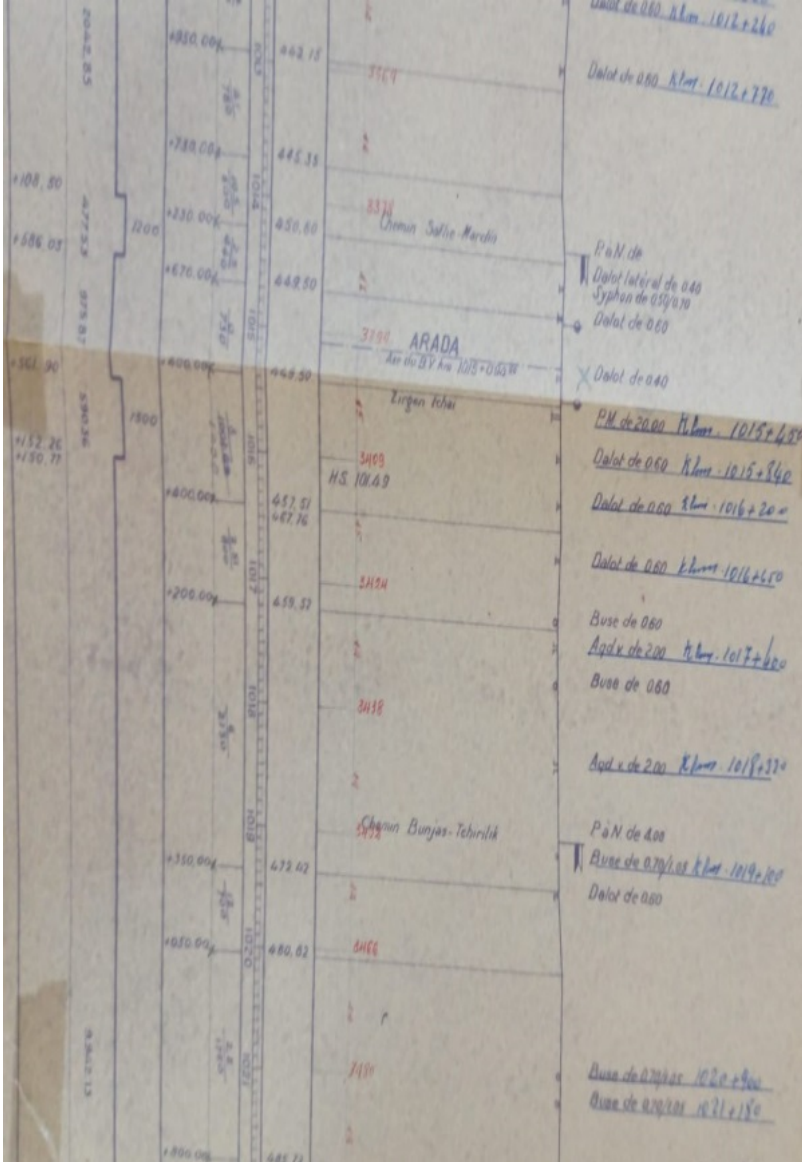
⁵⁷ Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi.

Ek.17. Toruntepe (Tel Halif) Tren İstasyonu Krokisi⁵⁸

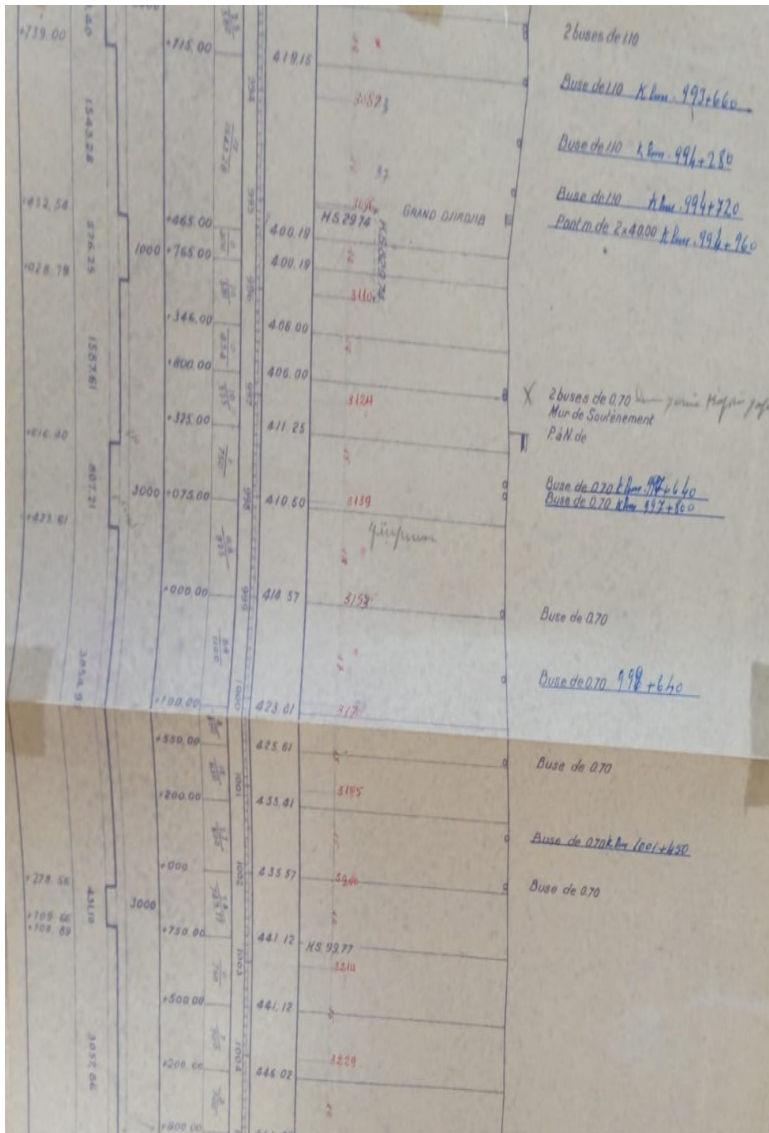


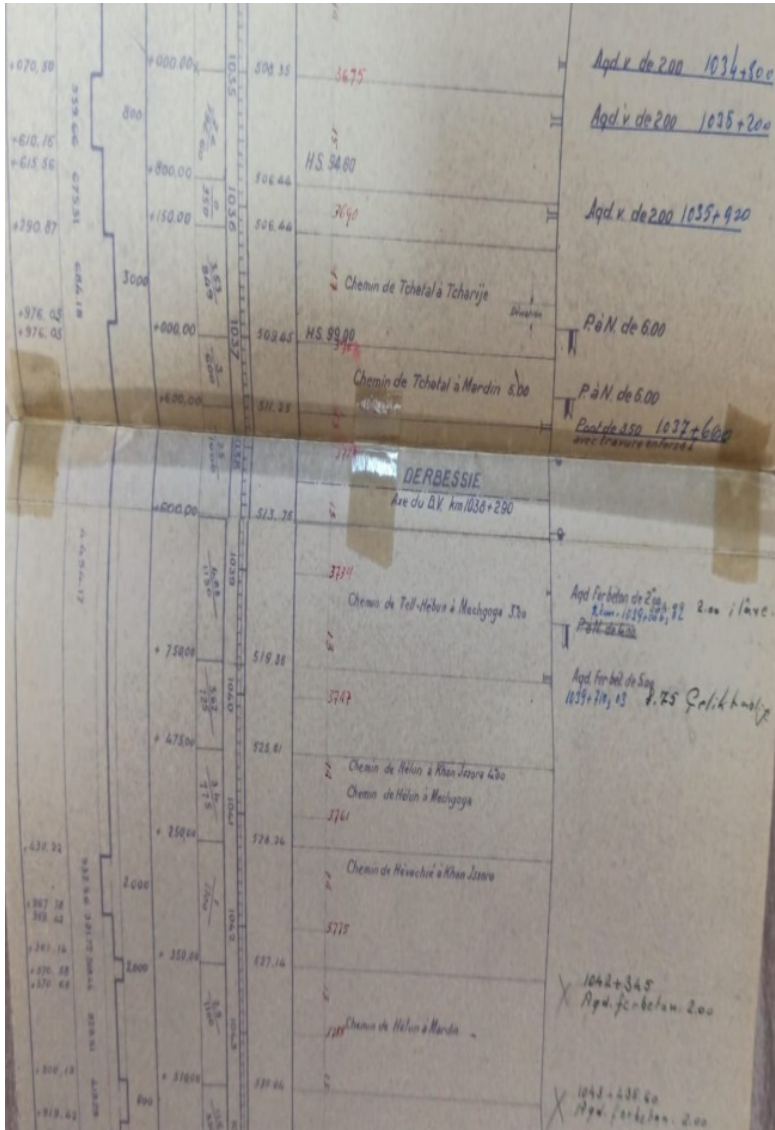
⁵⁸ Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi.

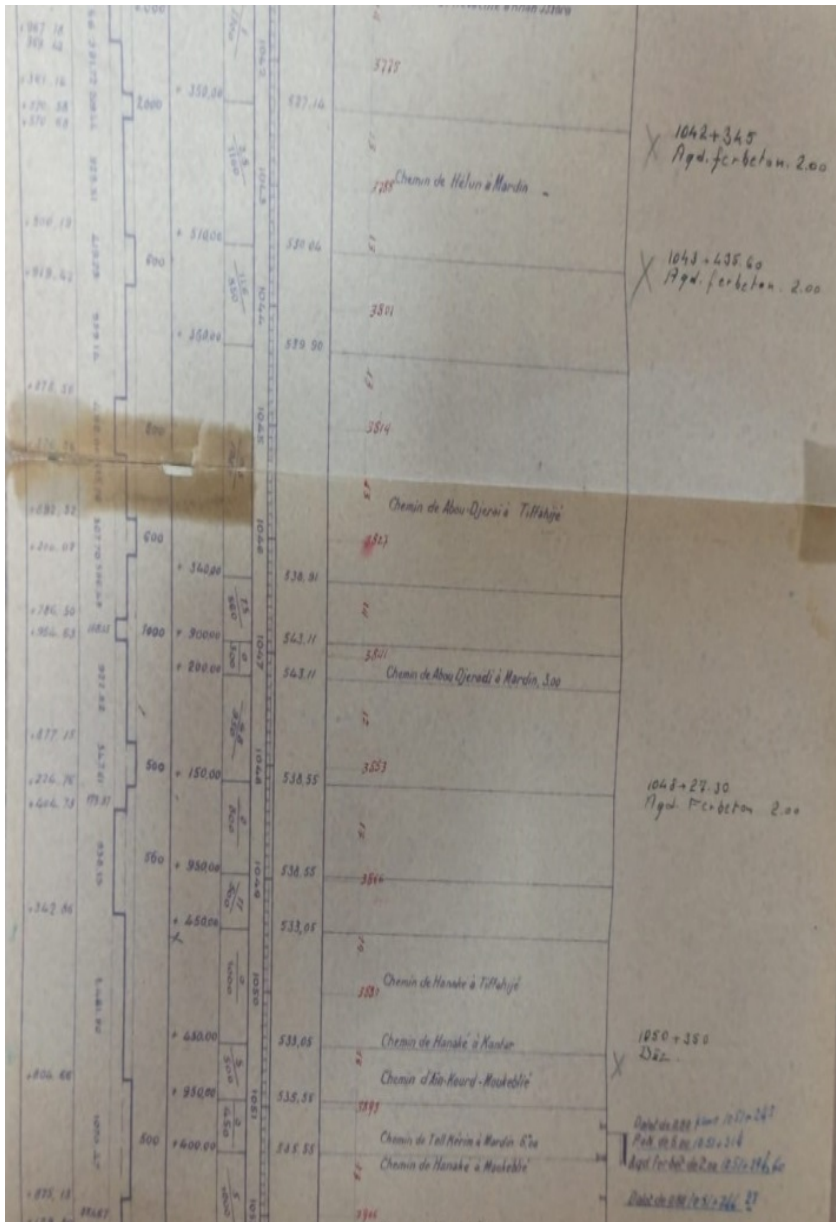
Ek.18. Gürpınar-Nusaybin Arası Demiryolu Hattı Krokisi⁵⁹

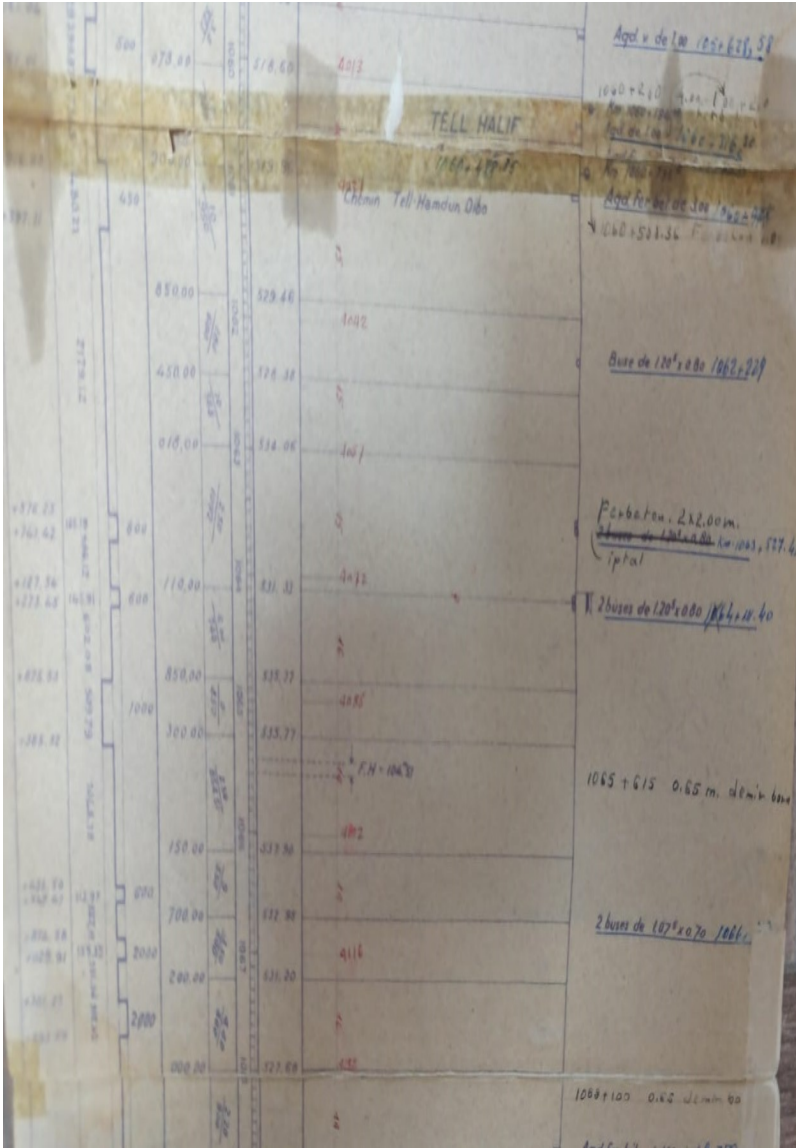


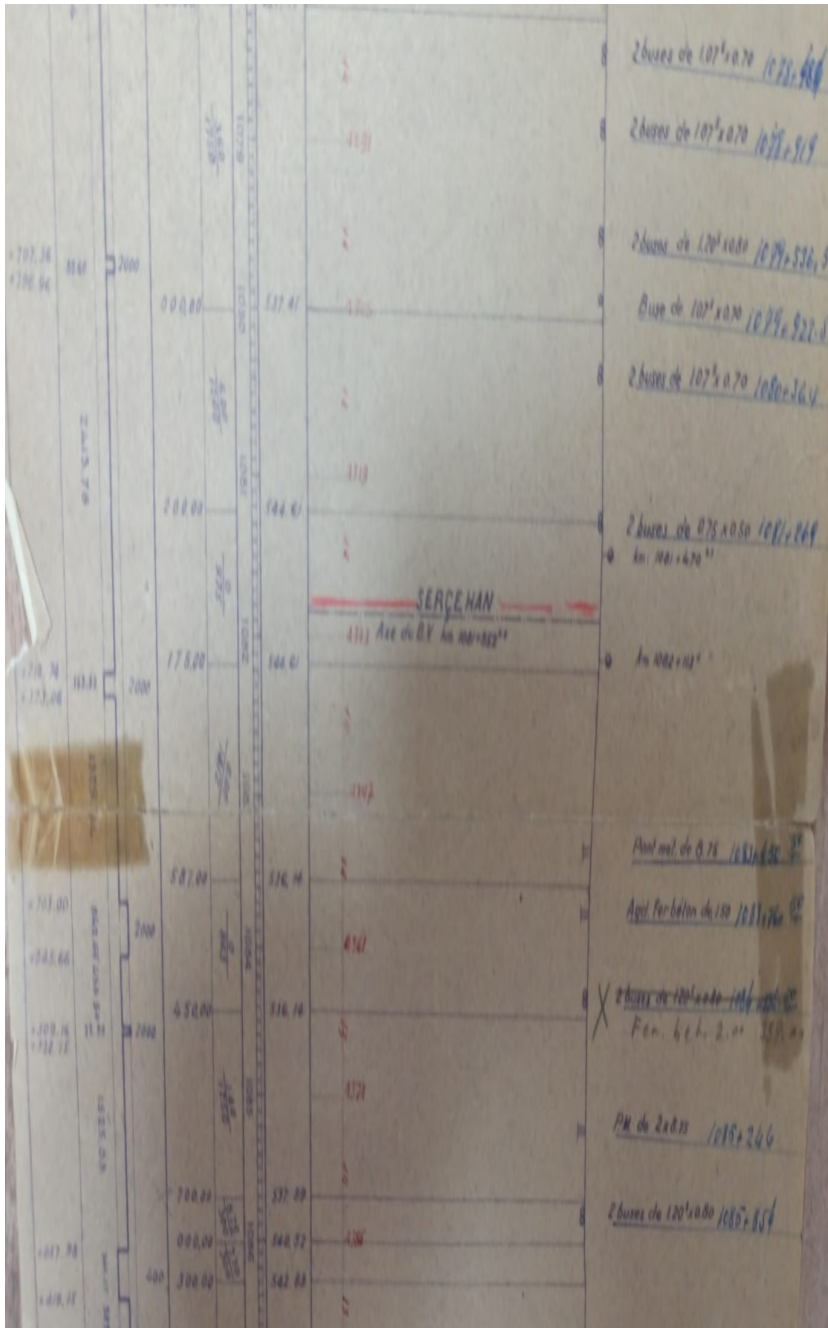
⁵⁹ Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi.

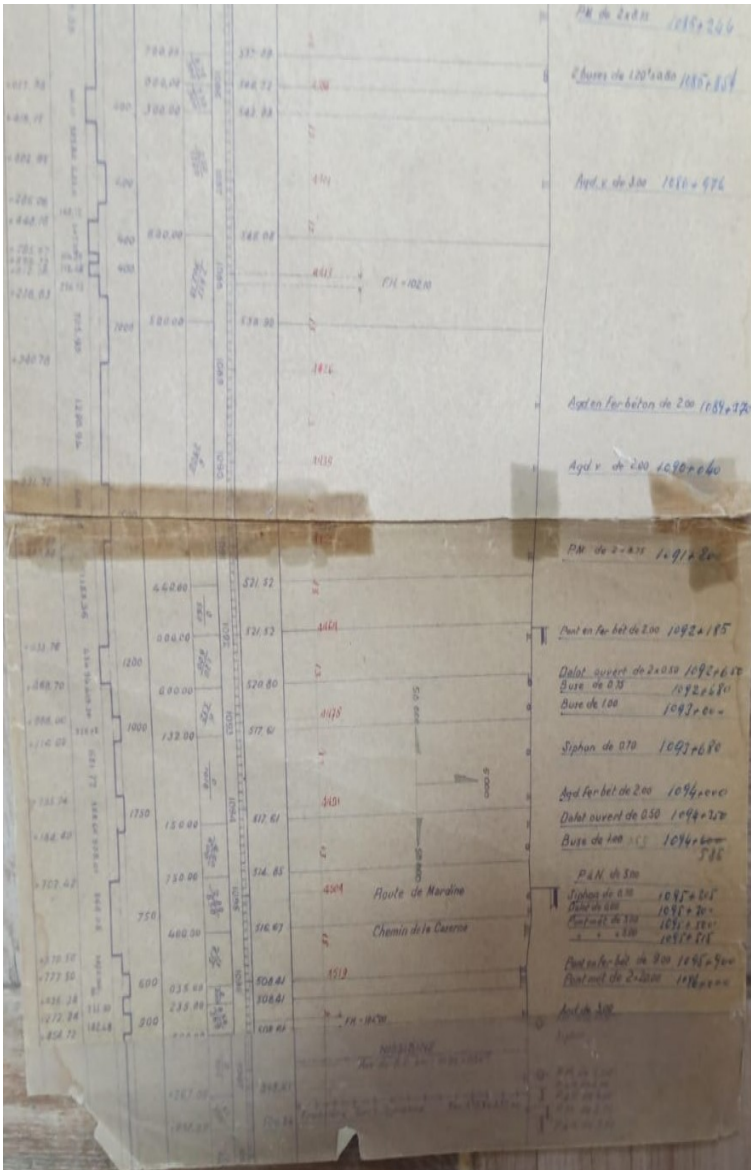


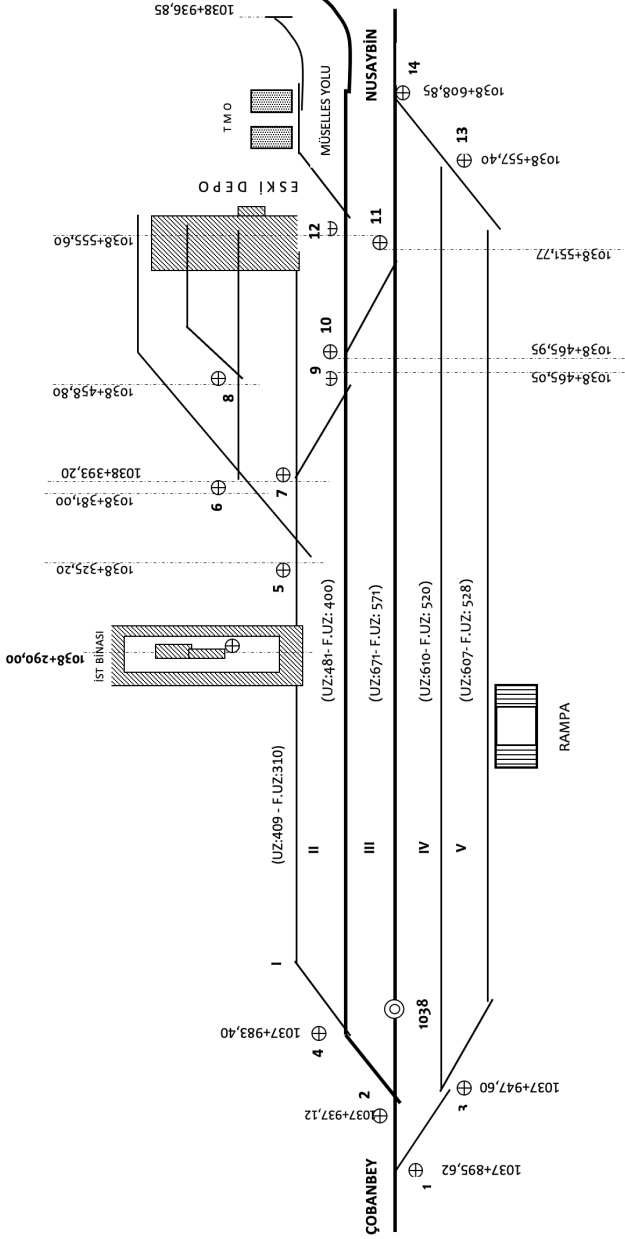






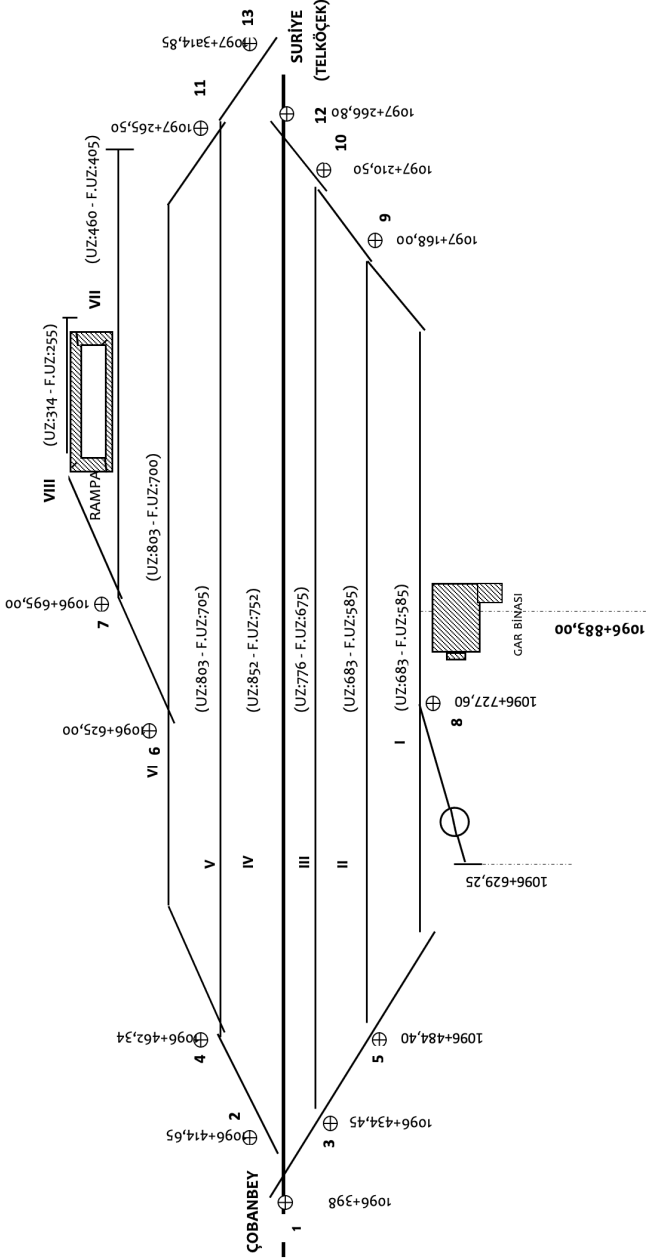




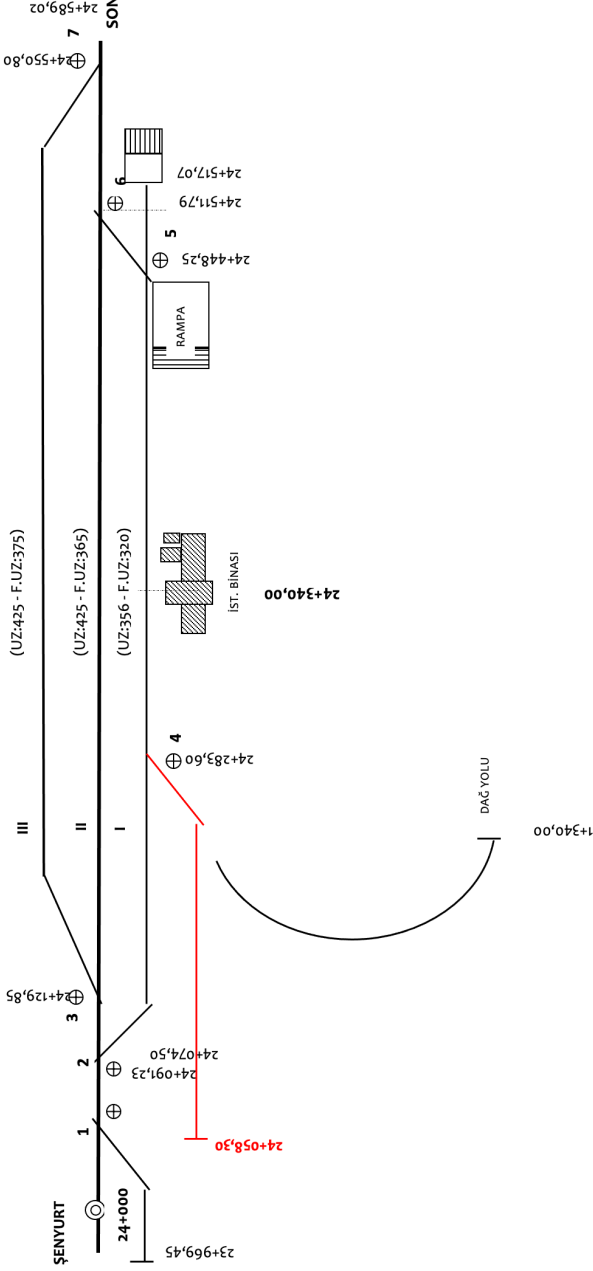
Ek.19. Şenyurt İstasyonu Krokisi⁶⁹

⁶⁹ Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi.

Ek.20. Nusaybin İstasyonu Krokisi⁶¹

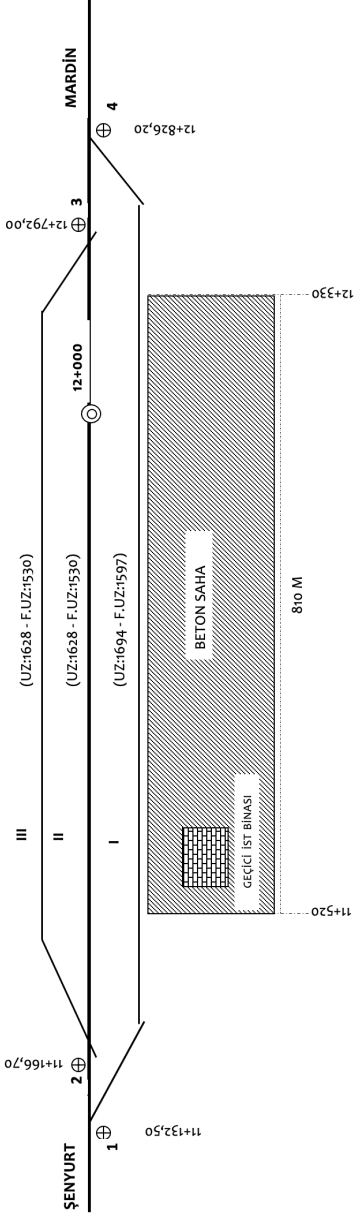


⁶¹ Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi.

Ek.21. Mardin İstasyonu Kroki⁶²

⁶² Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi.

Ek.22. Sekidüzü İstasyonu Krokisi⁶³



⁶³ Ceylanpınar Demiryolu Bakım Müdürlüğü Arşivi.