

**HAYDARPAŞA-İZMİT DEMİRYOLU VE İSKELELERLE İLİŞKİSİ\*****İhsan Seddar KAYNAR\*\*****Özet**

3 Mayıs 1873'te ulaşımına açılan Haydarpaşa-İzmit Demiryolu, Osmanlı topraklarında devlet olanakları ile yapılan ilk demiryoludur. Hattın inşaatında, kolaylık sağlaması için deniz ulaşımından da yararlanılmıştır. Bu amaçla Bostancı, Pendik, Eskihisar, Diliskelesi ve İzmit iskeleleri güçlendirilmiş ve kullanılmıştır. Yaklaşık 7 yıl devlet tarafından işletilen hat, daha sonra İngilizlere kiralanmıştır. Sekiz buçuk yıl İngiliz idaresinde işletilen hat, Ankara'ya uzatılması için daha sonra İngilizlerden zorla alınıp Almanlara verilmiştir. Çalışmada, 19.yy'ın son çeyreğinde Haydarpaşa-İzmit Demiryolu'nun Anadolu Demiryolları'nın bir parçası olmadan önce geçirdiği aşamalar ele alınacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Haydarpaşa-İzmit Demiryolu, Anadolu Demiryolları, 19.yy, iskeleler, denizcilik tarihi, iktisat tarihi

**Haydarpaşa-İzmit Railway and its relation with Piers****Abstract**

Haydarpaşa-İzmit Railway, which was opened in 3rd May 1873, is the first public railway that constructed by the state . The construction of line also benefited from the maritime transport. Bostancı, Pendik, Eskihisar, Diliskelesi and İzmit piers were improved and used for this reason. The line run by the state for 7 years; then leased to the British. After running for eight and a half year by British, Ottoman Government forcibly took the line from British and gave it to the Germans. In this study, the stages of the Haydarpaşa-İzmit Railway will be discussed before becoming the part of Anatolian Railways during the last quarter of the 19th century.

**Key Words:** Hayarpaşa-İzmir Railway, Anatolian Railway, 19th century, piers, maritime history, economic history

\* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

\*\* Araştırma Görevlisi, Hakkari Üniversitesi, İİBF, İktisat Tarihi Anabilim Dalı, seddar@gmail.com

**Giriş:**

İstanbul'un Anadolu'ya açılmasında 3 Mayıs 1873 tarihinde ulaşıma açılan Haydarpaşa-İzmit Demiryolu önemli bir yer tutmaktadır. Daha sonra Anadolu Demiryolları olarak adlandırılacak bu hat; önce Eskişehir'e, sonra Ankara'ya ve daha sonra da Konya'ya kadar uzatılacaktır. Bu çalışmada Haydarpaşa-İzmit Demiryolu hattının inşa sürecine odaklanılarak, hattın teknik olarak nasıl yapıldığı ve aynı zamanda birer iskele de olan bazı istasyonların varlığından hareketle, inşaat sürecinde denizyolunun rolü tartışılacaktır. Demiryolları, genellikle suyollarının ya da taşımacılığın yetersiz olduğu alanlarda işlevseldir. Bu anlamda, Haydarpaşa-İzmit demiryolunun denize paralel olarak (ve çok yakın) yapılmış olması ayrıca dikkat çekicidir.

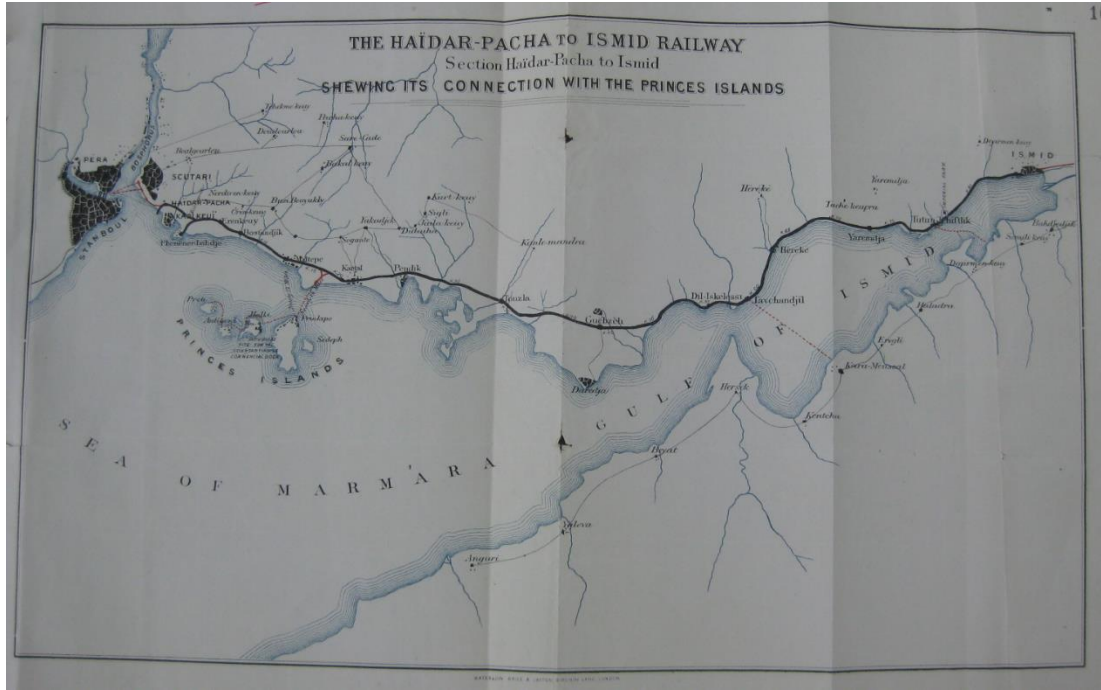
Haydarpaşa-İzmit Demiryolu üzerine Osmanlı Arşivi'nden çıkan belgelerle (Öztürk, 1987) ve Alman Arşivlerinden çıkan belgelerle yapılan (Özyüksel, 1988) çok önemli ve değerli çalışmalar mevcuttur. Burada daha önce yapılmış çalışmalardan yararlanarak İngiliz Arşivi'nde erişilen belgeler kullanılmıştır. Böylece, demiryolu tarihimizde çok önemli bir yeri olan Haydarpaşa-İzmit Demiryolu'nun bazı istasyonlarının birer iskele olmasından hareketle başlayan çalışmada; İngilizlere kiralandığı sekiz buçuk yıl boyunca neler olduğu da tartışılacaktır.

**1 Hattın Güzergahı ve İnşaatı****1. 1. Güzergah ve İskele-İstasyonlar**

Hattın güzergahı 1870 yılında Nafia Nezaretinin görevlendirdiği mühendislerce hazırlanmıştır. Fen memuru Mojel Bey, başkanlığındaki heyetle iki kere keşif yapmış ve daha sonra inşaat sırasında bizzat denetleme işlerini üstlenmiştir (Öztürk, 1987). İlk keşifte 75 km olacağı hesaplanan hat için keşif bedeli 93,750 kuruş olarak belirlenmiştir (İ.DH 613/42714). 1 Haziran 1870 tarihli arz tezkeresine göre ikinci keşifte hat boyu 90 km, keşif bedeli 180,000 kuruşa çıkarılmıştır. Bu istek Maabir İdaresince kabul edilmiş ve böylece hattın keşfi tamamlanmıştır (Öztürk, 1987). Belirlenen son güzergahtan ve bu masraflar üzerinden hattın inşasına başlanmıştır.

İlk keşif ile ikinci keşif arasındaki mesafe ve masraf farkı çarpıcıdır. İlk keşifte planlanan güzergah, eskiden kervan yolu olarak da kullanılan ve sahil şeridinden içeride ve denizden yüksek bir mevkiden geçmektedir. Kuş uçuşu daha kısa olan bu yolun, deniz yolu ile ilgisi yoktur. Dolayısıyla sahil şeridinden geçen bir hattan daha kısadır. İkinci keşifle belirlenen güzergah deniz kenarından geçmektedir, ilk keşifteki hatta göre daha uzundur, engebeli ve dolambaçlıdır. Bu nedenle maliyet de artmıştır. **Şekil 1**'de mevcut hattın güzergahı görülebilir. İstasyonlar arasında Haydarpaşa, Kızıltoprak, Erenköy, Bostancı, Kartal, Pendik, Tuzla, Gebze, Diliskelesi, Tavşancıl, Hereke, Darıca ve İzmit istasyonları sayılabilir.

Denize çok yakın hatta sahil şeridine inşa edilen bu hattın yapımında deniz yoluyla malzeme sevkiyatı için bir takım iskele ve rıhtımların yapımını da planlanmıştı (Özyüksel, 1988). Yapımı (ya da tamiri) demiryolundan önce tamamlanan iskeleler şunlardır: Bostancıbaşı (Bostancı), Pendik, Eskihisar, Diliskelesi ve İzmit'tir.



**Şekil 1. Haydarpaşa'dan İzmit'e (FO 78/4264)**

Demiryolundan önce de Dil İskelesi'nden karşı kıyıya ticari hareketlilik mevcuttu. Tavşancıl iskelesinin çevresindeki köylerin tarımsal üretimlerini İstanbul'a götürmekte kullanılan bir yer olduğu da bilinmektedir. İzmit İskelesi ise çok daha eski bir tarihte yapılmıştır. Pek çok tarihi metinde kendisinden bahsedilmekte ve etkin

olarak kullanılmaktadır. Anadolu'dan İstanbul'a gelen kervanların denize ulaştığı ilk yerdir. Ancak, İzmit iskelesi fırtınaya açık olduğu için deniz ulaşımı havanın durumuna göre aksamaktaydı (Ortaylı, 1981). Haydarpaşa'ya da iskele yapılmış, ihtiyaca yanıt vermedikçe, ilerleyen zamanlarda defalarca yenilenmiş ve büyütülmüştür. Çevre köyler ve yerleşim birimleri için çok önemli olan bu küçük iskeleler, İstanbul'a çok yakın olduğu için, etkisiz oldukları düşünülebilir. Ancak bu iskeleler, demiryolunun inşaatında malzeme sevkiyatında kullanılmalarının yanında, birer istasyon olarak da kullanılmışlar ve önem kazanmışlardır.

## 1. 2. Hattın İnşaatı

1.455 metre genişliğinde olan bu hat, Haydarpaşa'dan İzmit'e toplam 92 km olacaktır. Hattın uzunluğu, her kaynakta birbirinden farklı olarak verilmektedir. En yaygın olarak 90, 92 ve 93 km kullanılmaktadır. Bunun en önemli nedeni kullanılan uzunluk ölçülerinin birbirlerine çevrilmesinde yaşanan karmaşa olsa da Osmanlı Devletinin kendi kaynakları ile hattı yapması en önemli nedendir. Eğer kilometre garantisi usulü ile yapılmış olsaydı, hattın uzunluğu sabit bir değer olarak anılabilecekti. Kilometre garantisi, hattın kilometre başına bir gelir tahmini yapılması ile eksik kalan miktarın devletten alınması ve fazla gelir var ise devlete verilmesi usulüdür (Ete, 1835:90).

Mojel Bey'in hazırladığı raporda, hattın üçe bölünerek her bir parçanın başka bir müteahhitte ihale olunduğunu yazmaktadır (İ.DH 643/44706). Götürü usulü olarak verilen inşaatlar için Nafia Nezareti ile müteahhitler arasında ayrı ayrı mukaveleler imzalanmıştır. Haydarpaşa-İzmit Hattının inşaatı için üç ayrı müteahhit üç ayrı koldan inşaata başlamış (Öztürk, 1987), arazideki zorluklar nedeniyle bazı kısımlar aksamış (Özyüksel, 1988) bazı kısımlar daha erken bitmiş ve yeri geldiğinde asker emeğinden yararlanılmıştır.

Demiryolu hattı Haydarpaşa-Tuzla, Tuzla-Tavşancıl ve Tavşancıl-İzmit olmak üzere üç ayrı koldan yapılırsa da inşaata 1872'de Gebze ve Darıca köylerinden başlanmıştır (İ.DH 654/45469). Haydarpaşa-Tuzla arasınının 35km olması planlanmış ve 1,400,000 Frank'a Mühendis Mösyö Dö Stive tarafından yapılmıştır. Bu hatta 700 işçi ve 200 yük katırı çalışmış ve yaklaşık 10 ayda bitirilerek 4 Ekim 1872 de kullanıma

açılmıştır. Bu bölümde hizmeti geçenlere 31,710 kuruş atıyye-i seniyye verilmiştir (İ.DH 657/45728).

Tuzla-Tavşancıl kısmının 26km olması planlanmış ve kilometre başına 45,000 frank birim fiyat üzerinden Müteahhit Bastilika tarafından yapılmıştır. Bu kısmında Haydarpaşa-Tuzla kısmı gibi 10 ayda bitirilmesi taahhüt edilmiştir. Tuzla Köprüsü'nden itibaren 10km'lik bölümün yalnız toprak tesviyesi kilometre başına 14 000 Frank birim fiyatla 4 ayda teslim edilmek üzere Mösyö Graçnik'e verilmiştir. Bu kısımdaki 12km'lik bir bölümün ihalesine arazinin sarp ve kayalık olması nedeniyle müteahhitler talip olmamış ve bu kısım yüzünden Haydarpaşa- İzmit Hattı gecikmeli olarak tamamlanmıştır. (Özyüksel, 1988) Geriye kalan 4km'lik kısımda arazi yeterince zorlu olduğu ve şartlar elverişsiz olduğu için, maliyeti azaltmak için Nafia Nezareti, askerleri çalıştırmıştır (Öztürk, 1987).

Tavşancıl'dan İzmit'e kadar olan 31km'lik bölümde, bütün işler dahil kilometre başına 32,500 Frank birim fiyattan ve 9 ayda bitirilmek üzere Mösyö Eckerlin'e verilmiştir. Burada 2000 civarında işçi çalışmıştır.

### **1. 3 Hattın Döşenmesi:**

Demiryolunun travers ihtiyacı İzmit bölgesindeki ormanlardan sağlanmıştır (İ.DH 643/44706). Yaklaşık 4-5 milyon Frank değerindeki diğer gerekli teknik malzemelerin (demiryolu rayı, vagon ve lokomotif gibi) hepsinin ihalesini Belçikalı bir firma kazanmıştır. Bu malzemeler 1871 yılının Aralık ayında Belçika'dan sipariş edilmiştir (HR.İD 1236). İhaledeki rakamı yüksekliği uyarınca, firma 30,000 Frank değerinde bir vagonu da hediye etmiştir (Öztürk, 1987). Siparişler 1872 yılı içinde tamamlanmış ve başta Belçika'daki fabrikanın müdürü olmak üzere ilgililere birer nişan verilmiştir (İ.HR 257/15390).

### **2 Hattın Faaliyete Başlaması**

#### **2. 1. Hattın İşletilmesi:**

1871'de Sultan Abdülaziz, artan dış borçlar ve daha önceki imtiyazların suiistimallere uğraması üzerine yabancılara imtiyaz vermekten vazgeçip; demiryollarının devlet eliyle ve tamamen yerli sermaye ile yapılmasına karar vermişti (Öztürk, 1987). Bu nedenle Haydarpaşa-İzmit hattında ilk kazmanın vurulduğu

günden 1880 yılına kadar doğrudan devlet olanakları kullanılmıştır. Ulaşım açılmasından İngilizlere kiralandığı zaman kadar Haydarpaşa-İzmit Demiryolu hattı sürekli zarar etmiştir. Osmanlı Arşivi'nde bu zararın boyutuyla ilgili doğrudan verilere ulaşılamamış, ama bunu destekleyen bilgilere ulaşılmıştır.

Hattın zarar etmesinde ulaşım araçları arasındaki uyum eksikliğinin rolü büyüktür. İzmit'ten Haydarpaşa'ya gelen trendeki yük ve yolcular, Haydarpaşa'ya geldiklerinde Avrupa yakasına geçmek için gerekli vasıta bulamıyorlardı. Akşam Haydarpaşa'ya geldiklerinde, boğazı geçmek için ertesi günü bekliyorlardı. Bu nedenle 1873'de Haydarpaşa iskelesi ile İstanbul arasında, trenin hareket saatine uygun olarak vapur işletilmesine karar verilmiştir (A.MKT.MHM 445/29). Tren ve vapur saatleri arasındaki uyum, ancak ertesi yıl mümkün olmuştur (A.}MKT.MHM.466/23). İzmit'ten gelen trenin düzenli işlemesi için 1874'de Aziziye Vapurlarının ikisi Haydarpaşa'ya tahsis olunmuştur (A.}MKT.MHM.468/66).

Hattın işlemeye başlamasından sonra başlayan Kırım Savaşı ve daha sonrasında devletin iflas etmesi de makro düzeyde bu hattın işletilmesini olumsuz etkileyen en önemli iki faktördür. İnşaat sırasında alınan borçların (özellikle tercih edilen yerli finansman ya da iç borç) hazine tarafından ödenmesi de 1875'de Devletin iflas etmesiyle beraber imkansızlaşmıştır (Öztürk, 1987). Sonuç olarak, yaklaşık yedi yıl boyunca, 1873-1880 yılları arasında bu hattı devletin kendisi işletmiş ve her sene zarar etmiştir.

1878'de hattın kiralanması için ilk teklifler alınmış (Y.PRK.TNF.1/6) ve yoğun diplomasi trafiği sonrasında, Haydarpaşa-İzmit hattı 20 yıllığına kiraya verilmiştir. Hattı kiralayanlar Messrs Ludwing Seefelder (Avusturya vatandaşı ve Demiryolu Mühendisi), Wm. John Alt, Charles S. Hanson & Co. ve D. Zafiropoulo'dan oluşmaktadır (FO 78/4264). İngilizler Nisan 1880'den itibaren, Padişah fermanında belirtilen pek çok ayrıcalıkla beraber hattı işletmeye başlamıştır. 30 Mart 1881 tarihli anlaşmaya göre, İngiliz şirketin en önemli ayrıcalığı, hem hattı işletecek hem de hattın uzatılmasında verilecek imtiyazda ilk tercih olma hakkına sahip olmasıydı (FO 78/4265).

İngilizlerin idaresinde Haydarpaşa-İzmit Demiryolu zarar etmese de, gelirleri her yıl azalmıştır. Bunun en önemli nedeni, hattın bakımı ve tamirine gereken ilginin

gösterilmemiş olmasıdır. “**Tablo 1.**”de Nisan 1880’den hattın devredildiği Ağustos 1888’e kadar hesapları kuruluş cinsinden verilmiştir.

<p><b>Nisan 1880-Nisan 1881</b></p> <p>Osmanlı Devletinin Payı: 1,038,391.30</p> <p>Ücretler Toplamı: 865,672.93</p> <p>Alacaklar: 172,718.37</p>	<p><b>Nisan 1884-Nisan 1885</b></p> <p>Osmanlı Devletinin Payı: 985,370.63</p> <p>Ücretler Toplamı: 919,84.57</p> <p>Alacaklar: 893,386.06</p>	<p><b>Nisan 1888’den Ağustos 1888’in Sonuna Kadar</b></p> <p>Osmanlı Devletinin Payı: 322,416.04</p> <p>Ücretler Toplamı: .....</p> <p>Alacaklar: 322,416.04</p>
<p><b>Nisan 1881-Nisan 1882</b></p> <p>Osmanlı Devletinin Payı: 968,659.88</p> <p>Ücretler Toplamı: 445,42.52</p> <p>Alacaklar: 924,117.36</p>	<p><b>Nisan 1885-Nisan 1886</b></p> <p>Osmanlı Devletinin Payı: 808,408.72</p> <p>Ücretler Toplamı: 938,21.17</p> <p>Alacaklar: 714,587.54</p>	
<p><b>Nisan 1882-Nisan 1883</b></p> <p>Osmanlı Devletinin Payı: 110,0424.38</p> <p>Ücretler Toplamı: 218,778.03</p> <p>Alacaklar: 881,646.35</p>	<p><b>Nisan 1886-Nisan 1887</b></p> <p>Osmanlı Devletinin Payı: 785,154.09</p> <p>Ücretler Toplamı: 732,2.23</p> <p>Alacaklar: 777,831.86</p>	<p>Osmanlı Devleti’nin Genel Toplamı: 6,258,361.83</p> <p>Faizler: 2,176,543.66</p> <p><i>(Faizlerle beraber Genel Toplam: 8,434,905.49)</i></p>
<p><b>Nisan 1883-Nisan 1884</b></p> <p>Osmanlı Devletinin Payı: 1,051,965.39</p> <p>Ücretler Toplamı: 182,588.72</p> <p>Alacaklar: 869,376.67</p>	<p><b>Nisan 1887-Nisan 1888</b></p> <p>Osmanlı Devletinin Payı: 701,281.58</p> <p>Ücretler Toplamı: .....</p> <p>Alacaklar: 701,281.58</p>	<p>Ray ve malzeme Alımı için Osmanlı Devleti’ne Kalan: 753,245.63</p> <p>Osmanlı Devleti’nin Genel Toplamı: 9,188,151.12</p> <p>.....</p> <p>Ağustos Sonuna Kadar Tamir ve Onarım Maliyetleri Toplamı: 3,231,814.00</p> <p>Osmanlı’ya Kalan: 5,956,337.12</p>

**Tablo 1. Haydarpaşa-İzmit Demiryolu’nun Hesapları (Kuruluş cinsinden) (FO 78/4265)**

Hattın inşaatı biter bitmez Ankara’ya kadar uzatılması için ilk keşif yapılmıştır (A}MKT.MHM. 447/22). Araya giren pek çok neden, hattın Ankara’ya uzatılmasını

geciktirmiş ve hattın ikinci işletmecileri olan İngilizlerden de hattın Ankara'ya kadar uzatılması beklenmiş ancak bu gerçekleşmemiştir. İngiliz arşivindeki belgelere göre demiryolu hattı, zorla İngilizlerden alınıp Almanlara kiralanmıştır (FO 78/4264). 1888 yılında hattı işleten şirketin temsilcisi Sir William White ile Bab-ı Ali'nin yaptığı görüşmelerde iki başlık öne çıkmaktadır. İlk olarak hattı kiralayan şirketin, Ankara'ya kadar uzatma yapması için Haydarpaşa-İzmit arasındaki mevcut hattın yenilemesi gerekmektedir. Bu iş için toplamda 3,070,152 Frank'a ihtiyaç olduğu hesaplanmış, ancak (Padişah Fermanı ve Nisan 1880'deki anlaşmaya dayanarak) Osmanlı devleti bunun %60'ı olan 1,842,714 Frank'tan fazlası vermeye ikna olmamıştır. İkincisi ise Osmanlı Devleti hattı İngilizlerden geri alıp, 100,000 Franklık tazminat ödeyerek bu işe son vermek istemektedir (FO 78/4264). Bu da Nisan 1880'deki anlaşmaya uygundur. Ancak İngilizler böyle bir şeyin adil olmadığını düşündükleri gibi, tazminat miktarını da az bulmaktadırlar.

1888		£
21 Ekim	Osmanlı Devletine Verilen Avanslar (%10 faiz ile)	30,623.17
30 Eylül	Yapılan İşlere Harcanan Miktar (%10 faiz ile)	156,417.12
30 Eylül	Binalar, Sevkiyat ve Haydarpaşa'daki buharlı gemiler için yaptırılan Sigorta (%10 faiz ile)	32,973.19
30 Eylül	Yasal ve (seyahat gibi) diğer Giderler (Sekiz buçuk yıl boyunca) (%10 faiz ile)	17,011.19
30 Eylül	Londra'daki Yönetim Giderleri, ofis kiralari, ücretler ve ofis harcamaları (%10 faiz ile)	24,778.0
	Toplam	261,805.8

**Tablo 2. Osmanlı İmparatorluğu ile karşılıklı olarak Haydarpaşa-İzmit Demiryolu Yaklaşık Harcama Beyanı (Nisan 1880'den Eylül ve Ekim 1888'e kadar, Sterlin cinsinden) (FO 78/4264)**

İngilizlerin sekiz buçuk yıl boyunca yaptığı harcamalar için 1888 yılı Eylül ve Ekim aylarında yapılan harcama beyanı **Tablo 2'**de gösterilmiştir. 5 Kasım 1888'de hazırlanan bu veriler, özgün halindeki gibi sterlin cinsinden bırakılmıştır. Bu haliyle



ham olsa da, hattın yarattığı işlem hacminin görülmesi açısından burada yer verilmesi uygun görülmüştür.

Osmanlı Devleti Haydarpaşa-İzmit Demiryolunu, Almanlara vermek üzere 7 Ocak 1889'da zorla kamulaştırmıştır. Hattın İngilizlerden alınmasında, kayıtlara geçtiği şekliyle hattın Ankara'ya kadar uzatılması en önemli gerekçe olarak gösterilmiştir (FO 78/4265). Hatta el konulması sonucunda İngilizlerin Osmanlı Devleti'nden tazminatlarını almaları uzun zaman almıştır. 1895 yılına gelindiğinde tazminat olarak £130,000 de uzlaşmış ve £3,900 faizi oluşmuştur (FO 78/4681). Yazışmalardan görüldüğü kadarıyla Osmanlı Bankası da İngilizlere tazminatın ödenmesinde işlemleri yavaşlatmış; bir nevi zorluk çıkarmıştır. 31 Ocak 1895 tarihli belgede, şirketin temsilcisi tarafından Osmanlı Bankası'ndan tazminat parasının tahsil edilebildiği müjdelenmektedir (FO 78/4681).

## **2. 2. Hattın Uzatılması: Anadolu Demiryolları**

Pek çok diplomasi faaliyeti sonucunda, çıkarılan bir irade ile 24 Eylül 1888'de Anadolu Demiryollarının inşaa ve işletme imtiyazı Deutsche Bank adına Alfred von Kaulla'ya verilmiştir. (Ortaylı, 1981:95). İki taraf arasındaki mukavele ve istikraz anlaşması 4 Ekim 1888'de imzalanmıştır. Deutsche Bank, Haydarpaşa-İzmit hattını da 6 milyon Frank karşılığında Osmanlı Devleti'nden satın almıştır (Özyüksel, 1988). İngiliz Arşivindeki belgede ise Almanların Türklere £240.000 ödediği belirtilmektedir (FO 78/4265).

Almanların idaresinde hattın İstanbul'dan başlayarak Anadolu içlerine doğru ilerlemesi de başlamıştır. Mevcut olan Haydarpaşa-İzmit Demiryolu Hattı, daha sonra yapılacak uzatmalara uyumlu hale getirilmiştir. Sonrasında ise 2 Haziran 1890'da 40km'lik İzmit-Adapazarı hattı hizmete açılmış ve 15 Mayıs 1891'de Bilecik'e varılmıştır. 16 tünel ve birçok köprü ve 180 km'ye ulaşan tepeler yarılarak ve 485 km ray döşenerek 27 Aralık 1892'de ilk tren Ankara'ya ulaşmıştır (Y.A.HUS 264/180). Padişah, 15 Şubat 1893 tarihinde Anadolu Demiryolları Şirketine mükafat olarak Eskişehir'den Konya'ya 444 kilometrelik bir şube hattı daha döşeme imtiyazı vermiş (Earle, 1972:44) ve 29 Temmuz 1896 tarihinde raylar Konya'ya varmıştır. Konsolos William H. Wrench tarafından 24 Nisan 1893'de İstanbul'dan gönderilen 1892 yılı raporuna göre, 444 km'lik Eskişehir-Konya için 13,750 Frank ve 450 km'lik İzmit-

Ankara hattı için, kilometre garantisi 15,000 Frank devlet garantisi verilmiştir (FO, 1893).

## SONUÇ

Görüldüğü kadarıyla Osmanlı İmparatorluğu'nda bütünlüklü bir demiryolu tarihi yazılması ihtiyacı halen mevcuttur. Parça parça işlenen konular hala birleştirilmeyi beklemektedir. Mevcut yazın ise daha çok hatların inşaatı sırasında oluşan diplomasinin kronolojik olarak kayıtlara geçirilmesi şeklinde oluşmuştur. Yapılan çalışmalar, ayrıcalık ve imtiyaz hedefli diplomatik girişimler ve yabancı ülkelerin Osmanlı bürokrasisi ve saray çevresi ile kurdukları ilişki ağını çözümlenmeye çalışılmaktadır. Bu çalışmada bu çemberin dışına çıkılmaya çalışılmıştır.

Osmanlı devletinin demiryoluna bakışı daha çok askeri olarak nitelenerek küçümsenmiştir. Ancak askeri gerekçeler düşünülmeden yapılan bir demiryolu da yoktur. Deniz ulaşımının rahatlıkla yapılabilirdiği İzmit-İstanbul arasında sahil şeridinde tek başına bir demiryolu döşemek tek başına anlamlı değildir. Bu hattın en başından beri İstanbul'u Anadolu içlerine ve Bağdat'a bağlayacağı düşünülmüştür. Hattı sekiz buçuk yıl işleten İngilizler açısından, bu hattın Hindistan içlerine kadar gitmesi gerekiyordu. İngiliz Arşivlerindeki haritada Haydarpaşa-İzmit Demiryolunu, Londra'dan Hindistan'a bağlayan demiryolunun bir parçası olarak **Şekil 2.**'de gösterilmektedir. Oysa hattı daha sonra uzatma imtiyazı alan Almanlar için ise Bağdat'a kadar gitmesi gerekiyordu. Bu nedenle, İlber Ortaylı Bağdat demiryolunu, "Osmanlı İmparatorluğunda Alman Koridoru" olarak adlandırmaktadır (Ortaylı, 1981:73).

İstanbul'dan başlayıp Anadolu içlerine giden bir demiryolu bütünüyle iktisadi bir iş değildir. Genel olarak Avrupalı Devletler de bu gözle bakmıştır. Ancak Osmanlı'nın temel bakışı, yeni demiryolu güzergahlarının belirlenmesi tartışmalarında görüleceği gibi, askeri garnizonlar arasında ilişki kurmak olmuştur. Güzergahların belirlenmesi için yapılan toplantılarda Demiryolu şirketlerinin yetkililerinin karşısına Paşaları, bu nedenle koymaktadır (Özyüksel, 1988).

19.YÜZYIL ULUSLARARASI DENİZ TİCARETİNİN BATI ANADOLU YERLEŞİMLERİNE  
SOSYO EKONOMİK VE MEKÂNSAL YANSIMALARI "AYVALIK ÖRNEĞİ"

Donald Quataert, İzmit'e kadar gelen demiryolunun Ankara'ya ve Konya'ya uzatılmasını, "ulaşım ve iâşe devrimi" diye adlandırır. Çünkü katır, eşek ve deve gibi yük hayvanlarının gücüne dayalı eski ticaret yollarına bağımlılık ortadan kalkmış ve demiryolu ile İstanbul'a yeni yerlerden taze meyve ve sebze getirmek mümkün olmuştur (Quataert, 1977). Bu durumda Haydarpaşa-İzmit Demiryolu bu devrimin peşrevi olmaktadır. Birden fazla el değiştiren Haydarpaşa-İzmit Demiryolu'nda İngilizlerden alınıp Almanlara verilmesi sürecinde yapılan tartışmalarda ve İngilizlerle imzalanan kiralama evrakında; çalışmanın pek çok yerinde geçen iskelelerden bahsedilmektedir. Raylar ve vagonlar gibi altyapı unsurları ile istasyon binaları yazışmalarda tek tek sayılmış, ancak iskelelerden hiçbir yerde bahsedilmemiştir. Anlaşıldığı kadarıyla iskeleler, inşaat aşamasında kullanılmış, ilerleyen süreçte demiryoluna (yolcu ve yük taşımacılığında) rakip olacağı düşüncesi ile bakımsız kalmıştır.



Şekil 2. Londra'dan Hindistan'a (FO 78/4264)

**KAYNAKÇA**

Earle, E. M. (1972). *Bağdat Demiryolu Savaşı*. Kasım Yargıcı (Çev). İstanbul: Milliyet.

Ete, M. (1935). *Transport Ökonomisi*. İstanbul: Selamet.

Issawi, C. (1980). *Economic History of Turkey (1800-1914)*. Londra: The University of Chicago

Khairallah, S. (1991). *Railways In The Middle East, 1856-1948 (Political And Economic Background)*. Beyrut: Librairie Du Liban.

Ortaylı, İ. (1981). *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi

Öztürk, C. (1987). *Haydarpaşa – İzmit Hattı*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi) . Marmara Üniversitesi / Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Özyüksel, M. (1988) *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. İstanbul: Arba.

Quataert , D. (1977). Limited Revolution The Impact of the Anatolian Railway on Turkish Transportation. *The Business History Review*. 51(2). 139-160.

**Başbakanlık Osmanlı Arşivinden erişilen belgeler metin içinde fon kodlarıyla belirtilmiştir. The National Archive'den yararlanılan belgeleler ise şunlardır:**

Volume 1: Haidar Pasha to Ismid Railway (1885-1888) FO 78/4264

Volume 2: Haidar Pasha to Ismid Railway (1889) FO 78/4265

Volume 3: Haidar Pasha to Ismid Railway (1892-1895) FO 78/4681

BT 31/3123/17975

Foreign Office. 1893. Annual Series. No. 1224. Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance. Turkey. Report for the year 1892 on the trade of the district of the consulate-general at Constantinople. Reference to previous report, Annual Series No. 1099.