

## OSMANLI DEVLETİ'NİN DEMİRYOLU POLİTİKASINA KISA BİR BAKIŞ\*

### A BRIEF OVERVIEW OF THE OTTOMAN STATE'S RAILWAY POLICY

Mustafa ÇABUK\*\*  
Elife UZUN\*\*\*

Makale Bilgisi/Article Info: Geliş/Received: 07/10/2024 Düzeltme/Revised: 05/12/2024 Kabul/Accepted: 06/12/2024

#### Araştırma Makalesi / Research Article

Atıf / Cite as: Çabuk, M. ve Uzun, E. (2024). Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Politikasına Kısa Bir Bakış. *Bellek Uluslararası Tarih ve Kültür Araştırmaları Dergisi*, 6(2), 140-154. <https://doi.org/10.52735/bellek.1562767>

#### ÖZ

19. yüzyıl bilim ve teknolojinin geliştiği bir yüzyıl olmuştur. Bu durum ulaşım sektörüne de yansımıştır. Bu yüzyıla kadar binek hayvanlar ve atlı arabalar kara ulaşımının başlıca araçları olmuştur. Demiryolları, bir yerden bir yere raylar üzerinde hareket eden yolcu veya yük taşımacılığı için kullanılan bir ulaşım sistemidir. Sömürgeciliğin artmasıyla beraber büyük sömürge ülkeleri, sömürge altındaki topraklardan ürünlerini kolayca vapurlarına ve akabinde de vapurlardaki ürünleri fabrikalarına taşıyabilmek için demiryolu faaliyetlerine hız vermişlerdir. Sanayi İnkılabını ilk gerçekleştiren ülke İngiltere olduğu gibi demiryolu yapımında da öncü ülke olma unvanına sahip olmuştur. Avrupa'da modern anlamdaki ilk demiryolu, Manchester ile Liverpool kentleri arasında yapılmıştır. Kısa süre sonra da Avrupa'nın birçok yeri demiryolları ile kaplanmıştır.

Osmanlı Devleti batıda meydana gelen gelişmeleri 19. yüzyıl boyunca yakından takip etmek istemiştir. Ancak bu gelişmeleri kendisinin gerçekleştirmesine maddi olanağı olmadığı için pek çok alanda olduğu gibi demiryolu faaliyetlerinde de Avrupalı devletlere bağımlı olmaktan geri duramamıştır. Yabancı devletler kilometre garantisi adı verilen sistemle Osmanlı Devleti'nden imtiyaz elde etmişlerdir.

Osmanlı Devleti'ndeki ilk demiryolu hattı 1851 yılında Kahire-İskenderiye arasına yapılmıştır. Anadolu'daki ilk demiryolu hattı ise 1856'da yapılan İzmir-Aydın hattı olmuştur. Bu yollar hep İngilizler tarafından yapılmıştır. 19. yüzyıl boyunca Avrupalı birçok devlet Anadolu'da adeta demiryolu yapmak yarışına girişmiştir. Osmanlı Devleti'nin ilk kez kendi öz sermayesiyle yapılan hat ise Hicaz Demiryolu hattıdır. Sultan II. Abdülhamid, bu hat için 50 bin lirayla bağış kampanyası başlatmıştır. Ülkenin birçok yerinden gelen bağışlar neticesinde hat tamamlanabilmiştir. Bu hat için tahmini 4 milyon Osmanlı Lirası harcanmıştır.

\* Bu araştırma sürecinde; TR Dizin 2020 kuralları kapsamında “Yükseköğretim Kurumları Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Yönergesinde” yer alan tüm kurallara uyulmuş ve yönergenin ikinci bölümünde yer alan “Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiğine Aykırı Eylemlerden” hiçbirini gerçekleştirilmemiştir. Ayrıca bu araştırma “Etik Kurul İzni” gerektirmeyen bir çalışmadır.

\*\* Doç. Dr., Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, cabukm@yahoo.com, ORCID: 0000-0001-5560-8193

\*\*\* Yüksek Lisans Öğrencisi, Kahramanmaraş Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, elifuzun\_46@hotmail.com, ORCID: 0000-0003-0758-0266

**Anahtar Kelimeler:** Demiryolu, Sömürgecilik, Hicaz Demiryolu, Sanayi İnkılabı

### EXTENDED SUMMARY

Since the early ages, transportation has been an area that has shaped people's lives. At first, roads were used as much as natural life allowed. Especially after the Geographical Discoveries, with the increase in colonialism, powerful states needed fast and reliable means of transportation in order to easily transport the raw materials in the newly acquired virgin lands to their countries and then to market the processed products easily, and railways began to be built. The 19th century was a century in which science and technology developed. This situation was also reflected in the transportation sector. In the 19th century, there was a great revolution in land transportation thanks to the railway.

The use of railways in land transportation, which was largely done with animal power, gave a great impetus to the transportation sector. With the increase in colonialism in the world, the great colonial powers gave importance to railway investment. The colonial powers gave importance to railroad investment in order to easily transport their products from the lands under their control to their steamers and then the products on the steamers to their factories.

England, the first country to realize the Industrial Revolution, was also a pioneer in railway construction. The first modern railroad in Europe was built between Manchester and Liverpool. Soon after, railroads were built in many parts of Europe.

Shortly after the emergence and development of railroads in the world, they rapidly entered the Ottoman State. Foreign states played a major role in this. Since the Ottoman State did not have the financial means and technology to build railroads, foreign capital and technology were needed in this regard. In the construction of railroads, foreign states competed with each other to obtain concessions from the Ottoman State. This was because the state that obtained the concession was prevented from incurring losses with a kilometer guarantee. In fact, it was observed that the roads were especially extended due to this guarantee. Because the state that laid the line in a certain kilometer of the area where the line was laid had certain rights.

The first railway line in the Ottoman Empire was built between Cairo and Alexandria in 1851. The first railway line in Anatolia was the Izmir-Aydın line built in 1856. These roads were built by the British. During the 19th century, many European states received concessions to build railroads in Anatolia. Railroads in the Ottoman Empire were mainly built during the reign of Sultan Abdülhamid II. Rather, Ottoman railways were built by foreign capitalists.

The railway line built with equity capital in the Ottoman Empire was the Hejaz Railway line. Sultan Abdülhamid II started a donation campaign with 50 thousand liras for this line. As a result of donations from many parts of the country, the line could be completed. The Hejaz Railroad was seen as a prescription for the salvation of the Ottoman Empire. An estimated 4 million Ottoman Liras were spent for this line.

During the rebellion of the former Emir of Mecca Hussein during World War I, the destruction of the railroad and the severing of the Ottoman Empire's connection with Hejaz was the primary target of British intelligence. The Hejaz Railway line, which was subjected to sabotage and destruction from many points during the war, remained outside Turkish territory when the Ottoman Empire lost the war and could not be activated again despite the century that passed. Today, there is still no line that provides such a transportation opportunity between the Islamic World. The reconstruction of such a line as a high-speed train line, taking into account the technological developments of the day, will increase the welfare levels of the countries and people in the region.

As a result, railways were used as a fast and safe means of transportation in the conditions of that day. Today, many railways are used as the cheapest means of transportation in land transportation. With the developing technology, high-speed train lines are considered as the most popular transportation networks of today's land trade. It is essential for the development and welfare levels to increase the development and welfare levels that the lines started during the Ottoman Empire, completed or incomplete, are further developed, new lines are added and built using modern technologies, and they are put into the use of people again.

**Keywords:** Railway, Colonialism, Hejaz Railway, Industrial Revolution

## GİRİŞ

Ulaşım dünyada uzun yıllar ilkel yöntemlerle gerçekleştirilirken özellikle 19. yüzyıldan sonra teknolojinin de gelişmesiyle modern yöntemlerin kullanıldığı bir görünüm kazanmıştır. Bu modernlikte başat rolü ise demiryolları üstlenmiştir. Taşıtların, demir raylar üstünde çalışmasını sağlayan ulaşım yollarına demiryolu denir. Ulaşımın gelişmesiyle insanlar kolay bir şekilde başka ülkelerden ihtiyaçları olan maddeleri temin etmeye başlamışlardır.<sup>1</sup> Ulaşım, teknolojinin gelişmesiyle artık bir sorun olmaktan çıkmıştır. Günümüzde kara, deniz ve hava ulaşımının her alanında her geçen gün yenilikler yapılmaktadır. Bu yenilik sistemi içindeki en önemli icat tekerlek olmuştur. Tekerleğin bulunmasıyla önceden ulaşımda kullanılan hayvanlar, daha fazla yükü ve daha çok insanı taşımaya başlamışlardır.<sup>2</sup>

Demiryolu, çeken ve çekilen taşıtların belli bir yönden ayrılmasını sağlamak ve yuvarlanma direncini azaltmak amacıyla yönelik araştırmalardan doğmuştur. Tahta raylar ilk kez İngiltere’de 17. yüzyılda kullanılmıştır. 18. yüzyılda tahta raylar ve tekerlekler, demir çemberle kaplanmıştı. Günümüzde kullandığımız modern anlamda ilk demiryolu lokomotiflerin bulunmasıyla olmuştur. Metal rayların ilk örneğine ise 1776’da rastlanır. Sanayi İnkılabı ile beraber kurulan fabrikalara ham madde ulaştırılması için hızlı bir ulaşım ihtiyacı duyulmuştur. Buhar makinesinin gelişmesi, demir sanayisini de olumlu etkilemiştir. İki alandaki gelişmeler modern demir yolculuğunun doğmasını sağlamıştır.<sup>3</sup> Hat fikri uygulaması çok eski devirlerde ortaya çıkmıştır. 15. Yüzyılda maden ocaklarında tahta arabalar ve kalaslar kullanılmış, demirin çok çıkartılıp ucuzlamasıyla ray adı verilen hatlar oluşturulmuştur.

Soyalp Tamçelik’in belirttiği üzere, buharla çalışan bir arabanın ray üzerinde yürütülmesi olayı 1802’de İngiliz Robert Trevithick tarafından yapılmıştır. Bunu diğerlerinden ayırmak için lokomotif ismi kullanılmış, lokomotif alanındaki gelişmeler hızlı bir şekilde gerçekleşmiştir. İngiltere, gelişmeleri teşvik amaçlı olarak yarışmalar düzenlemiştir. George Stephenson, 1829’da 10 tonluk bir yükü, saatte 22 km hız yapan lokomotif yapmıştır. O yüzden demiryolu kâşifi olarak George Stephenson bilinir. Demiryollarının yapımının başlangıcı ise 1829 olarak kabul edilir.<sup>4</sup> Bu tarihe kadar yalnız eşya ve maden taşımada kullanılan demiryolları, bu tarihten sonra insan taşımada da başlamıştır. Ayrıca bu hatla uzak mesafelere büyük eşyalar ve insanlar taşınmıştır.<sup>5</sup> İlk demiryolları genellikle maden kömürü taşımak için yapılmıştır. İngiltere’de inşa edilen hatlar üzerinde esas itibarıyla maden kömürü taşınması yapılmıştır. 1850’lerde bütün ülkelerde büyük gelişmeler gösteren demiryolu ulaşımı bazılarında planlı bazılarında ise plânsız günlük ihtiyaçlara cevap verecek şekilde gerçekleşmiş ve bu gelişme yaklaşık bir asır boyunca devam etmiştir.<sup>6</sup> 1850’den sonra demiryolu inşaatı büyük başarı elde etmiştir. Avrupa’nın ve Amerika’nın her yerine demiryolu hatları yapılmıştır.<sup>7</sup>

Demiryollarının yaygınlaşmasının ve dünya devletleri tarafından bu kadar benimsenmesinin nedeni dönemdeki en güvenilir ve hızlı ulaşım aracı olmasıdır.<sup>8</sup> 19.yüzyılın ikinci yarısından itibaren dünya ülkelerindeki demiryolları uzunluğu aşağıdaki tabloda verildi.

<sup>1</sup> Soyalp Tamçelik, “Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasi ve İktisadi Sosyal Etkileri”, *Erdem Dergisi*, Ankara, 2000, C. 12, S. 35, s. 484.

<sup>2</sup> J.K. Bridges, *Kara Ulaştırma Tarihi*, İstanbul, Arkın Kitapevi, 1968, s. 1.

<sup>3</sup> S. Tamçelik, “Osmanlı Dönemi Demiryollarının...”, s. 484.

<sup>4</sup> S. Tamçelik, “Osmanlı Dönemi Demiryollarının...”, s. 484-486.

<sup>5</sup> Ahmet Onur, *Türkiye Demiryolları Tarih (1860-1953)*, K.K.K Yayınları, 1953, s. 5.

<sup>6</sup> Erol Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1987, s. 205-207.

<sup>7</sup> Tefik Taylan, *Demiryolu İşletmesi*, Yüksek Mühendis Mektebi Matbaası, İstanbul, 1936, s. 2.

<sup>8</sup> İlker Öztürk, *Osmanlı İmparatorluğu’ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2009, s. 27.

**Tablo 1:** 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Avrupa'da Demiryolu Hat Uzunlukları

Ülke	Uzunluk/Km
İngiltere 'de	1250
Almanya'da	580
Fransa'da	500
Belçika'da	340
Avrupa'da	30000
Amerika'da	4700

Kaynak: Süleyman Barda, *Münakale Ekonomisi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1958, s. 10

### 1. Demiryollarının Osmanlı Devleti'ne Girişi ve İmtiyazlar

19. yüzyıl bilim ve teknolojinin büyük gelişme gösterdiği bir yüzyıl olmuştur. 19. yüzyılın ikinci yarısı Avrupa'da her alanda gelişmenin yaşandığı bir zaman dilimi iken Osmanlı Devleti'nde de köklü değişikliklerin ve önemli gelişmelerin yaşandığı "Batılılaşma /modernleşme dönemi olarak adlandırılmıştır. Bu süreçte Osmanlı Devleti'nde de tıpkı Avrupa'daki gibi demiryolu ulaşımı önem kazanmıştır.<sup>9</sup>

19. yüzyılda ulaşım da önemli gelişmeler yaşanmıştır. Buharlı makinelerin ve lokomotiflerin icadıyla beraber demiryollarında çağ atlanmıştır. Ulaşım alanındaki problemler halledilince Avrupa ve Amerika toprakları boydan boya yüzyılın en önemli ulaşım aracı olan demiryollarıyla döşenmiştir. Osmanlı Devleti batıyı yakından takip etmekteydi. Demiryolları ulaşım sorununu çözecek bir çare olarak düşünülmüştür. Çünkü demiryolları Osmanlı Devleti için hem ekonomik hem askeri hem de siyasi açıdan önem taşımıştır.

Osmanlı Devleti'nin birçok alanda geri kalmasının en önemli sebeplerinden biri yeterli ve düzenli bir ulaşım ağının olmamasıydı. Ülkenin yer altı ve yer üstü zenginliklerinin işletilmesi, bölgeler arası hammaddelerin değiş-tokuşu, ürünlerin ihraç limanlarına ulaştırılması için güvenli ve düzenli yollara ihtiyaç duyulmuştur. Ulaşım problemleri yalnızca ekonomiyi olumsuz yönde etkilememiş, savaş zamanında da gerek mühimmatların ulaştırılması gerekse askerlerin ulaşım problemleri, devletin askeri alanlarda başarısız olmasına sebep olmuştur. Özellikle son zamanlarda çıkan isyanlara anında müdahale edilemeyişi de devlet otoritesini sarsmaktaydı.<sup>10</sup> Sanayileşmenin en büyük adımlarından biri olan demiryolları Osmanlı Devleti'nde "Çağı yakalamanın aracı olarak görülmüştür".<sup>11</sup> Osmanlı Devleti'nde inşa edilecek demiryolu hatlarının belirlenmesinde yabancı şirketler etkin rol oynamıştır. Hatta bu yabancı şirketler hatların geçmesini istedikleri yerleri kabul ettirmek için hükümete baskı yapmışlardır. Şirketler devlet yönetimini güçlendireceğinden hatların merkezden yani İstanbul'dan başlayarak ülkeye yayılmasını istememiştir. Demiryolları ağlarının döşenmesinde Osmanlı'nın çıkarlarından ziyade şirketlerin çıkarları gözetilmiştir.<sup>12</sup>

Bazı yazarlara göre, "demiryollarının tarihi Türkiye'nin emperyalist devletler tarafından parçalanıp yok edilme çabalarının tarihidir". Emperyalist ülkeler, demiryollarını ekonomik sömürülerini kolaylaştıran bir araç olarak görmüşlerdir.<sup>13</sup> Osmanlı Devleti için demiryolları çağı yakalamanın aracı iken, şirketler için Osmanlı Devleti'nde imtiyazlı olarak demiryolu yapmak karlı bir yatırım olarak görülmüştür.<sup>14</sup> Demiryolu şirketleri, hatta Avrupa devletleri

<sup>9</sup> Deniz Demirarslan, "Batılılaşma/Modernleşme Dönemi Demiryolu Politikası ve İstasyon Binası Mimarisi:İzmit ve Hereke Tren İstasyonları", *Uluslararası Gazi Akçakoca ve Kocaeli Tarih Sempozyumu*, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, 2-4 Mayıs 2014, Kocaeli, s. 1635.

<sup>10</sup> İsmail Yıldırım, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Elazığ 2002, s. 312.

<sup>11</sup> Ali Satan, *Osmanlı'da Ulaşım*, Çamlıca Yayınları, İstanbul, 2012, s. 209.

<sup>12</sup> İ. Öztürk, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi...*, s. 27.

<sup>13</sup> Ali Kemal Gürbüz, "Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının Rolü", *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Balıkesir, C.2, S. 3, 1999, s. 70.

<sup>14</sup> A. Satan, *Osmanlı'da Ulaşım...*, s. 209.

demiryolu imtiyazı için Osmanlı Devleti'ne siyasi, askeri ve mali baskı uygulamışlardır. Avrupa ülkelerinin amacı Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapılacak çevrede kendi nüfuz bölgelerini oluşturmaktır. Osmanlı Devleti demiryolu yapımlarını şirketlere bir imtiyaz olarak vermiştir. Kilometre garantisi denilen sistemle şirketlerin kârları, Osmanlı Devleti'nce garanti altına alınmış, belirlenen kârın altında kâr elde etmeleri durumunda aradaki farkı devlet ödemiştir.<sup>15</sup> Halkın ve devletin isteğiyle demiryolu imtiyazı almak isteyen şirketlerin çıkarları ortak değildi. Demiryolları “yap, işlet, devret” usulüne göre verilmiş, şirketler güzergâhlarını en avantajlı ve en karlı hale getirmek istemişlerdir.<sup>16</sup> Şirketlere demiryolu hattının geçeceği devlet arazisi bedelsiz verilmiş, şirketler hat boyu üzerinde devlet ormanları ve taş ocaklarından ücretsiz faydalanma hakkına da sahip olmuşlardır. Gereken malzemeler için de gümrük vergisinden muaf tutulmuşlardır. Şirketler hattın 20-40 kilometrelik şeridinde petrol aramak dâhil bütün maden işletmeleri hakkına da sahip olmuşlardır.<sup>17</sup>

Osmanlı Devleti açısından bakıldığında ise dış devletler ve şirketlere demiryolu imtiyazının verilmesinin arka planında, dış baskıların yanı sıra devletin askeri ve siyasi kaygıları ve mali buhrana çözüm arayışları başta gelmiştir. Devlet, demiryolları inşası ile uzun vadede vergi gelirlerinin toplanmasında daha etkin olunacağını, ulaşım problemlerinin halledilmesiyle ekilemeyen toprakların üretime açılıp, yeni vergi gelir kaynaklarının oluşacağını, devletin mali anlamda rahatlayacağını düşünmüştür. Sonuçta demiryollarının döşendiği topraklarda öşür gelirleri artmıştır. Ancak kilometre garantisi adı verilen uygulama ile devlet demiryolu yapımını yabancı sermayeyi cazip kılarak mali refah sağlamak bir yana, Osmanlı bütçesi daha da zor durumda kalmış, mali buhran her geçen gün daha da artmıştır.<sup>18</sup>

Osmanlı padişahları, demiryolu ulaşım sektörüne önem vermişlerdir. Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu yapma fikri 1830'lu yıllara rastlamaktadır. Sultan Abdülmecid odasında Liverpool-Manchester trenlerinin resimlerini bulundurmuş ve kendisi de ülkesinde böyle trenler yapılmasını arzulamıştır. Demiryolları “Doğu’yu, “Batı’ya açacak bir vasıta olarak değerlendirilmiştir.<sup>19</sup> Sultan II. Abdülhamid, Osmanlı’da demiryolları yapılmasında daha ısrarcı olmuştur. Bugün dahi kullandığımız demir yollarının birçoğunun döşemesini sağlamıştır. Demiryolu yapma düşüncesi ilk zamanlardan itibaren desteklenmesine rağmen Osmanlı Devleti'nde bunu yapabilecek kişilerin olmayışı, yabancı girişimlerin devreye girmesine neden olmuştur. Osmanlı Devleti'nde ilk demir yolları yabancı girişimcilerce oluşturulmuştur.<sup>20</sup>

### 1.1. Osmanlı Devleti'nde İlk Demiryolu Hatları

Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapılmasına dair ilk teklifler Avrupa’da modern demiryollarının yapılmaya başlandığı 1830 yılı sonrasında olmuştur. Bu alanda öncü ülke İngiltere’dir. İngiltere’nin bu alanda istekli olmasının arka planında 18. yüzyıl sonları ile 19. yüzyıl başlarında meydana gelen ekonomik ve siyasi gelişmeler rol oynamıştır. İngiltere 1820’lerde Sanayi Devrimi’ni tamamlamış, Napolyon savaşları neticesinde Avrupa’da rakipsiz konuma gelmiştir. İngiltere; Avrupa ülkelerinin, İngiliz mallarının Avrupa kıtasına girişini engellemelerinden sonra dış pazarlara yönelmiştir. İngiltere, ham maddeleri ülkesine taşımak

<sup>15</sup> Durdu Mehmet Burak, İngiliz J.R. Pilling’in Osmanlı Demiryolu İmtiyazını Ele Geçirme Mücadelesi, Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, Ankara, 2005, S.17, s. 5-6.

<sup>16</sup> A. Satan, *Osmanlı’da Ulaşım...*, s. 209-210.

<sup>17</sup> İ. Öztürk, *Osmanlı İmparatorluğu’ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi...*,s. 49-50.

<sup>18</sup> Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*, Yurt Yayınları, Ankara, 1984, s. 129-130.

<sup>19</sup> A. Satan, *Osmanlı’da Ulaşım...*, s. 210.

<sup>20</sup> M. Cengiz Yıldız, “Osmanlı’dan Günümüze Demiryolu Politikalarına Genel Bir Bakış”, *Ekev Akademi Dergisi*, Ankara, 2004, S.19, s. 197.

hem de fabrikalarında işledikleri ürünleri satmak için yeni güvenli pazar arayışlarına girmiştir. Bunun için hızlı ve güvenli ulaşıma ihtiyaç duymuş, bu duruma çare olarak en uygun vasıta çağın yeni icadı demiryollarını görmüştür.<sup>21</sup>

Türkiye’de demiryolu ulaşım tarihi, Avrupa’da sömürgecilik yarışının artmasıyla 19. yüzyılın ikinci yarısında başlamıştır. Osmanlı Devleti yönetimindeki topraklarda Anadolu’dan önce demiryolu yapılmıştır. Anadolu’daki bugünkü Türkiye sınırlarındaki ilk demiryolu hattı, 1856 yılında İngiltere’ye verilen imtiyazlarla İzmir-Aydın arasına yapılmıştır.<sup>22</sup> İlk olarak İzmir-Aydın hattında demiryolu kurulmasının sebebi ise; Batı Anadolu’nun yer altı ve yerüstü kaynaklarının zenginliği idi. Bu bölge, ticari açıdan da uygun bir coğrafyada olmasına rağmen ulaşım, demiryolu yapımından önce develerle yapılıyordu. Bu durum tüccarları yeni arayışlara sevk etmiştir. İzmir’de ayrıca İngiltere’nin doğu ticaretini elinde tuttuğu Levant Company’nin şubeleri bulunmaktaydı.<sup>23</sup> İngiltere özellikle Batı Anadolu’da İzmir ve çevresini tercih etmiştir. Çünkü İzmir, 19. yüzyılda Osmanlı Devleti’nin en işlek ve en önemli limanlarından birisiydi. Zengin bir hinterlanda sahip ithalat ve ihracat merkezi konumundaydı. Yer altı ve yer üstü zenginlikleri bakımından da zengindi. Bölgede birçok İngiliz şirket demiryolu yapılmadan önce ticaret imtiyazını elde etmişti. İzmir’de ulaşım demiryollarından önce katırlar ve develerle yapılıyordu. Demiryollarının yapılmasına en büyük tepki bu gelenekle taşımacılık yapanlar tarafından gösterilmiştir. Tepkilere rağmen, zamanla eski gelenek yerini modern taşımacılığa bırakmak zorunda kalmıştır.<sup>24</sup>

Osmanlı topraklarındaki ilk Demiryolu yapımı için 1851 yılında Mısır’da İskenderiye-Kahire arasında yapılması için imtiyaz verilmiştir. Bu hattın tamamlanması ise 1856 yılını bulmuştur. 1856 yılında İzmir- Aydın demiryolu ile başlayan Anadolu’daki demiryolu furçasını Çernova-Köstence, Rusçuk- Varna hatları takip etmiştir. Böylece Devlet-i Aliye’nin, Avrupa topraklarındaki ilk demiryolu faaliyetleri hayata geçirilmiştir.<sup>25</sup>

Osmanlı Devleti, ilerleyen zamanlarda Mısır’da yapılacak olan demiryolu hattının yapımının sıkıntı doğuracağını düşündüğünden, Mısır’daki ecnebi şirket tarafından demiryolu yapılmasına sıcak bakmamıştır. Fakat Mısır valisi Abbas Paşa’nın İngilizleri hoş gören tutumu, Londra’nın Osmanlı Devleti’ni hat yapması konusunda sıkıştırması nedeniyle zor durumda kalan hükümet, 1851’de istenilen imtiyazları vermek zorunda kalmıştır. İngiliz şirketleri imtiyazı alır almaz İskenderiye-Kahire arasına demiryolu inşasına başlamışlardır. Nihayet 1856’da da bu hattın yapımı gerçekleştirilmiş bu tarihten sonra Osmanlı Devleti’nden demiryolu imtiyazı almak isteyen devletlerin sayısı her geçen gün artmıştır. Burada Kırım Harbi sırasında Rusya’ya karşı oluşturulan Osmanlı- İngiliz-Fransız ittifakının getirdiği dostluğun yanı sıra Osmanlı Devleti’nin 1856’da yayınladığı Islahat Fermanı’nın da etkisi büyük olmuştur. Ferman ile Osmanlı Devleti ülkenin kalkındırılmasında Avrupa’nın bilgi, teknik ve sermayesinden faydalanacağını, batılılarla her alanda iş birliğine gideceğini ilan etmiştir.

1855’de Sultan Abdülmecid, ülkenin imar ve ekonomik gelişmesi için demiryollarının önemine değinerek, kampanyalar oluşturmuştur. Ancak demiryollarını inşa edecek teknik bilgi birikimi ve sermaye olmayınca yabancı şirketler mecburiyetten devreye girmişlerdir. 1854-1856 Kırım Harbi sonrası birçok yabancı şirkete imtiyaz verilmiştir. İlk hatları alanlar İngilizler olmakla beraber bu hatlar kısa mesafeli ve ticari amaçlı olmuştur. İngilizler hat döşeyecekleri

<sup>21</sup> Firdes Temizgüney, *Erzurum’a Demiryolu’nun Gelişi*, (Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, 2008, s. 8.

<sup>22</sup> A.K. Gürbüz, “Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının ...”, s. 173.

<sup>23</sup> A. Satan, *Osmanlı’da Ulaşım...*, s. 211.

<sup>24</sup> Ali Akyıldız, “Osmanlı Anadolu’sunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)”, Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar (ed.), *Çağın Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul, İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), 1995, s. 249.

<sup>25</sup> Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, “Demiryolları”, <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/>, Erişim Tarihi: 02.02.2024.

yerlerde genellikle bereketli toprakları, Avrupa ile teması kolay zengin bölgeleri tercih etmişlerdir. Köstence-Çernova, İzmir-Aydın, Rusçuk-Varna, İzmir-Kasaba İngilizlerin amaçlarına hizmet için açılmıştır.<sup>26</sup> 1851-1866 arasında Osmanlı Devleti'nde yapılan Demiryolu uzunluğu 513 km'yi bulmuştur. 1871'den sonra devlet bizzat kendi demiryolu yapma faaliyetine girişmiş ancak 1875'de mali iflas sonrası bu mümkün olamamıştır.<sup>27</sup>

Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımı, 1881 yılında "Düyun-u Umumiye İdaresi'nin" kurulması ile hızlanmıştır. Demiryolu politikası bu dönemde savunma politikalarıyla düşünülmüştür. 1888'de Anadolu demiryolu, 1889'da Bağdat demiryolu hizmete açılmıştır.<sup>28</sup>

Hicaz demiryolu dışında Osmanlı Devleti'nde inşa edilen demiryolları, yabancı sermaye tarafından gerçekleştirilmiştir. Dış borçlar hariç 1890'da Osmanlı Devleti'ndeki yabancı sermayenin % 41'i demiryolu yapımlarının gerçekleştirilmesinde kullanılırken, bu oran 1914'te %63'e çıkmıştır. Yine 1890'da toplam demiryolu yatırımlarındaki sermayenin %18,8'i Fransız, %50,6'sı İngiliz, %22,4'ü Alman ve %8,2'si diğer ülkelere aitken 1914'te % 49,6'sı Fransız, % 9,8'i İngiliz, %36,8'i Alman ve % 3,8'i diğer ülkelere ait olmuştur.<sup>29</sup>

1869 Süveyş Kanalı'nın açılması Hindistan'a giden yolları koruma siyaseti güden İngiltere'nin bölgeye daha fazla ilgi göstermesine neden olmuştur. Sultan Abdulaziz Rumeli ve Ege dışında Osmanlı Devleti'nin Asya topraklarında da demiryolu hatları kurulmasını istemiştir. 1871 yılında İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak projenin hayata geçirilmesi iradesini yayınlamıştır. Fakat bu ilk girişim büyük sıkıntılar ve acemiliklerle son bulmuştur. 1880'de projenin hayata geçirilmesi için zamanın Nafia Nazırı Hasan Paşa çalışmalar yapmış ve Bağdat Demiryolunun toplam uzunluğu 7,171 kilometre, inşa masrafı ise 48,446702 Osmanlı Lirasını bulduğunu açıklamıştır. Ancak Osmanlı Devleti'nin bunu gerçekleştirebilecek bütçesi bulunmadığını ilan etmiştir.<sup>30</sup>

**Tablo 2:** 19. Yüzyılda Avrupa'da Demiryolu Hat Uzunlukları (Km)

Ülkeler	1845 Yılı	1850 Yılı	1870 Yılı	1890 Yılı
Britanya, İrlanda	4.082	10.592	28.864	32.673
Hollanda	153	176	1.248	3.060
Belçika, Lüksemburg	577	830	2.880	5.263
Fransa	870	3.019	15.632	36.896
Almanya	2.143	5.827	18.768	74000
İsviçre	4	23	1.425	3.070
Avusturya, Macaristan	1.058	1.536	9.420	27.113
Portekiz	-	-	704	2.060
İspanya	-	128	5.120	9.878
İtalya	128	432	6.128	12.907
Yunanistan	-	-	-	767
Sırbistan	-	-	-	538
Romanya	-	-	240	2.494
Osmanlı Devleti	-	-	624	1.719
Rusya, Finlandiya	144	496	11.360	30.957
İsveç	-	-	1.744	8.041
Norveç	-	-	272	1.562
Danimarka	-	32	499	2.010

<sup>26</sup> Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1994, s. 21-22.

<sup>27</sup> A. Satın, *Osmanlı'da Ulaşım...*, s. 215

<sup>28</sup> Necdet Aysal, "Osmanlı ve Yunan Demiryollarının Karşılaştırılmalı Bir Analizi", *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Ankara, S.20, 2014, s. 327-352.

<sup>29</sup> İ. Yıldırım, "Osmanlı Demiryolu Politikasına ...", s. 319.

<sup>30</sup> Ufuk Gülsoy, "Anadolu Devrinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları", *Osmanlıda Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, (ed. Vahdettin Engin-Ahmet Uçar-Osman Doğan), Çamlıca Yayıncılık, İstanbul 2012, s. 287-292.

<b>Toplam</b>	<b>9.159</b>	<b>23.088</b>	<b>100.927</b>	<b>255.008</b>
---------------	--------------	---------------	----------------	----------------

Kaynak: Ahmet Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)*, K.K.K Yayınları., 1953, s. 6

Alman hükümeti Bağdat demiryolu hattına baştan beri ilgi duymuştur. Demiryolu hattı Almanya'nın Weltpolitik'i'nin (dünya politikasının) bir parçası olmuştur. Bağdat Demiryolu demek onlar için adeta doğudaki zenginliklere ulaşmak demektir.<sup>31</sup> Sultan II. Abdülhamid Han zamanında proje tekrar gündeme gelmiştir. 1880'li yıllar Osmanlı-Almanya yakınlaşmasının en fazla hissedildiği zamanlar olmuş, XIX. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı Devleti, Almanya ile yakınlaşmaya başlayınca "Bağdat Demiryolları Projesi'nin" imtiyaz hakkını diğer devletlerin tepki göstermesine rağmen Almanya'ya 1898 yılında vermiştir.<sup>32</sup>

Almanya siyasi birliğini geç tamamladığı için sömürgecilik yarışına da geç girmişti. Almanya, Orta Doğu üzerinde hakimiyet kurmak ve bölgenin zengin kaynaklarından faydalanmak istiyordu. Bu yüzden Osmanlı Devleti'yle dostane ilişkiler tesis etmiştir. II. Wilhelm demiryolu imtiyazı elde etmek için 1898 yılında Osmanlı Devleti'ni ikinci kez ziyaret etmiştir. 1899'da Deutsche Bank'a imtiyaz hakkı tanınan ön anlaşma imzalanmıştır. Almanya, 21 Ocak 1902'de Sultan II. Abdülhamid'in onaylaması ile Konya'dan başlayarak Musul ve Bağdat üzerinden Basra Körfezi'ne ulaşacak ana hattın ve yan hattın imtiyazlarını 99 yıllığına elde etmiştir. Almanya, Berlin-Bağdat Demiryolu Projesi ile Berlin'den başlayıp Bağdat'a kadar uzanan demiryolu yapacaktı. Almanya'nın amacı İngiltere'nin sömürgeleri ile bağlantısını kesmek ve Basra Körfezi'ne çıkmaktı. Bu hat en fazla İngiltere'yi endişelendirmiştir.<sup>33</sup>

3B olarak isimlendirilen Berlin-Bağdat-Basra Demiryolu Asya'nın sömürgeye açık topraklarını Almanya emperyalizmine ulaştıran bir araç olmuştur. Hat ile Osmanlı Devleti de Alman emperyalizminden olumsuz etkilenmiştir. Sultan II. Abdülhamit bu durumun farkındaydı. Bunun ne gibi sonuçlar doğuracağını çok iyi biliyordu. Ancak Sultan II. Abdülhamid böylesine geniş bir imtiyaz verirken, devlet otoritesini hattın geçeceği yerlerde tesis edileceğini düşünmüştür. Amaç "devlet otoritesini yurdun dört bucağına" ulaştırmaktı. Sultan II. Abdülhamit, 19. yüzyılın ikinci yarısında Almanya'ya bu imtiyazı vermekle İngiltere'ye karşı denge unsuru oluşturmak istemiştir.<sup>34</sup> Almanlar, Bağdat Demiryolu'nu bir iktisadi çıkar için kullanacakları yönündeki iddiaları reddetmişlerdir. Almanlar, Osmanlı'nın toprak bütünlüğüne saygı göstereceklerini, güçlü bir Osmanlı Devleti'nin Almanya'nın çıkarlarına ve politikalarına daha çok hizmet edeceğini, çünkü güçlenen Osmanlı Devleti'nin Rusya'nın Ortadoğu'ya inmesine set olacağını, İngiltere'nin ise Müslüman ülkelerdeki sömürgecilik faaliyetleri için tehdit olacağını belirtmişlerdir. Bağdat Demiryolu hattı denizlerdeki İngiliz-Alman rekabetinin bir göstergesi ve nüfuz altına alma çabaları için siyasi bir hamle olmuştur.<sup>35</sup>

Almanya, Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü savunmuş, parçalanmasını istememiştir. İngiltere'yi karadan vurmanın tek yolu Mısır'dı. Demiryolları ile askeri sevkiyat güçlenecekti. Osmanlı Devleti ne kadar güçlenirse İngiltere o kadar tehlikede demektir.<sup>36</sup> Almanlar hat boyunca bölgeleri kolonizasyon amacıyla kullanacağı için hem içeride hem de dışarıda Sultan II. Abdülhamid eleştirilere maruz kalmıştır. Ancak II. Abdülhamid'in bu konudaki hassasiyetini bilen Alman şirketleri kolonizasyon faaliyetlerini teşvik etmemişlerdir. Almanlar da Osmanlı'dan demiryolu imtiyazı alan diğer devletler gibi hattın etrafındaki

<sup>31</sup> Edward Mead Earle, *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)*, İstanbul, 2003, s. 114.

<sup>32</sup> M. Cengiz Yıldız, "Osmanlı'dan Günümüze Demiryolu Politikalarına...", s. 199.

<sup>33</sup> İ. Öztürk, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi...*, s. 73-75.

<sup>34</sup> Tanju Demir, "*Türkiye'de Posta Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840-1920)*", PTT Genel Müdürlüğü, Ankara, 2005, s. 81-82.

<sup>35</sup> E. Mead Earle, "Bağdat Demir ve...", s. 116-119.

<sup>36</sup> E. Mead Earle, "Bağdat Demir ve...", s. 116-119.



bölgelerden mümkün olduğunca faydalanma faaliyetlerine girişmişlerdir. Örneğin Konya Ovası'nı sulama ve bataklıkları kurutma işi, Frankfurt menşeli şirkete verilmiştir.<sup>37</sup> Almanya'da hattın geçeceği alanlarda orman ve madenlerle, taş ocaklarından inşaat için faydalanma hakkını elde etmiştir. Demiryolu için bütün malzemelerden gümrük vergisi alınmayacaktı. Alman sermayesinin hakim olduğu şirket %30 oranında Fransız sermayesinden oluşurken, diğer sermayedarlara da açık tutulmuştur.<sup>38</sup> Bağdat Demiryolu İstanbul'u Hint Okyanusu ile doğrudan temasa geçirecek büyük bir ulaşım projesiydi. Bu yol, doğuya doğru nüfuzunu yaymak isteyen İngiltere ile Almanya arasında büyük bir rekabete yol açmıştır.

Almanya I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti ile aynı tarafta yer almış ve 1919 Versay Antlaşması ile savaştan yenik ayrılarak çekilmiştir. Almanların Bağdat Demiryolundaki tüm hakları da bu antlaşma ile kaldırılmıştır.<sup>39</sup> Bağdat'ı İstanbul'a bağlayan bu demiryolu, yeni Türkiye Cumhuriyeti tarafından 10 Ocak 1928'de satın alınarak devletleştirilmiştir.<sup>40</sup>

## 1.2. Hicaz Demiryolu

Hicaz Demiryolu fikri ilk olarak Amerikalı mühendis Dr. Zimpel tarafından 1864'de ortaya atılmıştır. Hattın Stratejik önemi Osman Nuri Paşa tarafından 1891'de vurgulanmıştır.<sup>41</sup> Zimpel, Kızıldeniz ve Şam'ı birleştirme teklifini Osmanlı Devleti'ne sunmuştu, ancak yeterli ilgi ile karşılanmamıştı. Bunun sebebi bölgedeki kabilelerin tepkisine yol açacağı ve o tarihlerde deniz yolu taşımacılığını daha ucuz olması sebebiyle ilgiliydi. Hat için daha sonra oradaki subaylardan da teklif gelmiştir. Teklife göre Mekke-Medine arasına dönecek hat ile bölgede Osmanlı hâkimiyeti güçlenecek, yönetime karşı çıkan isyanlar kısa sürede bastırılabilirdi. Hicaz bölgesine Demiryolu döşenmesi fikriyle ilgili birçok paşa raporlar hazırlayarak Sultan II. Abdülhamid'e sunmuşlardır. 1874'de Osmanlı ordusundaki Binbaşı Reşid 1880'de Nafiye Nazırı Hasan Fehmi, 1890'da Dr. Kaymakam Şakir bunlardan birkaçı idi.<sup>42</sup> 1891 yılında Ahmet İzzet Paşa bölgeyi kurulacak hat ile Hicaz'a yönelik dış saldırılardan korunulacağını ve hac yolunun güvenliğinin sağlanabileceğine dair teklifini Osmanlı Hükümeti'ne sunmuştur. Son teklif, II. Abdülhamid'in ilgisini çekmiş ve bu konuda raporlar hazırlatmıştır. Netice olarak 1900'de yayımladığı irade ile inşaata başlaması emrini vermiştir.<sup>43</sup>

Sultan Abdülhamid'in "Benim eski rüyamdır" dediği ve 2 Mayıs 1900 tarihinde çıkardığı irade ile hazırlıklarına başlanan Hicaz Demiryolunun inşa edilme nedeni kamuoyuna "hacçı kolaylaştırmak" olarak açıklanmıştır. Osmanlı Devleti demiryolu açılmadan önce bu ulaşımda zor şartlar altında kalmıştır. Şam'dan yola çıkan bir insan, Mekke ve Medine'ye 40-50 günde ulaşabilmekteydi. Yolculuk esnasındaki salgın hastalıklar ve su sıkıntısı sık rastlanan olağan durumlar haline dönüşmüştü. Yine bunların üzerine seyahat masrafları da eklenince hacca gitmek, zor ve meşakkatli bir hal almıştı. Sultan Abdülhamid'in büyük projesi olarak isimlendirilen bu hat ile gidiş süresi ve masrafları azalacak, Müslümanlar güvenli seyahat imkânını elde edecek, bölgede ticaret canlanacak, uzun seyahatlerin getirdiği salgın hastalıklar

<sup>37</sup> Hacı Bayram Soy, "Anadolu ve Bağdat Demiryolu Çerçevesinde Osmanlı-Alman Yakınlaşması", Osmanlı Özel Sayı-I Siyaset ve Teşkilat, Yeni Türkiye Yayınları, 2000, C. 31, S. 6, s. 313.

<sup>38</sup> Kemal Beydilli, "Bağdat Demiryolu", <https://islamansiklopedisi.org.tr/bagdat-demiryolu>, Erişim Tarihi: 21.03.2024

<sup>39</sup> İ. Öztürk, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi...*, s. 76.

<sup>40</sup> K. Beydilli, "Bağdat Demiryolu...", s. 442-444

<sup>41</sup> İbrahim Numan, "Hicaz Demiryolu İstasyon Binalarının Fonksiyon ve Mahiyetleri Hakkında", *Ortadoğu'da Osmanlı Dönemi Kültür İzleri Uluslararası Bilgi Şöleni Bildirileri*, 25-27 Ekim 2000, Atatürk Kültür Merkezi Yayınları, 2000, s. 450.

<sup>42</sup> U. Gülsoy, "Anadolu Devrinde Anadolu ve Bağdat...", s. 302-304

<sup>43</sup> Ufuk Gülsoy ve William Ochsenwald, "Hicaz Demiryolu", TDV İslam Ansiklopedisi, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul, 1998, C. 17, s. 302-304.

minimum seviyeye indirgenebilecekti. II. Abdülhamid'in prestiji artacak ve bölgenin hilafete bağlılığı artabilecekti. II. Abdülhamid, Osmanlı bölge vilayetlerini ve Müslümanlar için kutsal kabul edilen mekânları İstanbul'a bağlayarak koruma altına almayı düşünmüştü. Ayrıca Hicaz Demiryolu hattının yapılmasının arka planında siyasi ve askeri etkiler de bulunmaktaydı. Bölge, 19. yüzyıl boyunca Avrupalı devletlerin ilgisini çeken bir bölge olmuştu. Özellikle petrolün bulunup enerji kaynağı olarak kullanılması ve bu enerji kaynağının bölgede çok fazla oluşu başta İngiltere olmak üzere birçok Avrupalı devletin ilgisini çekmiştir. İngiltere bölgedeki önemli şeyh ve kabile liderlerini etkisi altına almak için onlara para, hediye ve silah vererek veya Londra'ya götürerek nüfuzu altına alma siyaseti gütmüştür. Tanınmış aile çocuklarını eğitim bahanesiyle ülkesine götürüp bu genç nesile kendi politikalarını empoze etmiştir. Sultan Abdülhamid bölgedeki bozulmuş, kuvvet dengesini yeniden tesis etmek isteyerek siyasi ve askeri otoriteyi sağlamaya çalışmıştır.<sup>44</sup>

Hicaz demiryolu hattının ekonomik faydaları da bulunmaktaydı. Hattın, geçtiği alanlarda ticaret kapasitesi artacak önceden Süveyş Kanalı'ndan icra edilen askeri sevkiyat bu hatta kaydırılabilirse bütçe bu durumda önemli oranda tasarruf sağlayabilecekti. Bu hattın devreye girmesiyle bölgeye gelecek hacı ve ziyaretçi sayısı artacak, Mekke ve Medine de alışveriş çoğalacaktı. Böylece demiryolu işletmesi kadar bölge ahalisi de ciddi gelir elde edebilecekti. Yine bu hat ile yiyecek ve eşya nakliyatından da ciddi anlamda gelir elde edilebilecekti. Demiryolu çevresinde yaşayan halk, çalışma ve ticaret yapma imkânına ulaşacaktı.<sup>45</sup>

Sultan Abdülhamid'in hattın yapılmasını emreden iradesinden sonra Komisyon-u Ali kurulmuştur.<sup>46</sup>Hicaz Demiryolu projesinin tahmini maliyeti 4 milyon lira olarak hesaplanmıştı. Osmanlı maliyesi için bu çok büyük bir meblağ idi. Dış borçlar ve 1877-1878 savaşı sonrası Rusya'ya ödenen savaş tazminatı, memur maaşlarının dahi ödenirken sıkıntılar yaşandığı bir dönemde, bu kadar maliyeti yüksek bir projenin uygulanması hemen hemen imkânsız gibiydi. Devlet finansman meselesini Müslümanlardan toplanacak bağışlarla giderme yoluna gitmiştir.<sup>47</sup> Bu yol yapımında kutsal bir yol olması nedeniyle yabancı sermaye ve şirketlere başvurulmak istenmemişti. Hicaz Demiryolu hattı projesi devletin kendi bütçesiyle yapılması düşünülse de halkın oldukça büyük destekleri görülmüştür. Sultan Abdülhamid'in 50 bin lira ile başlattığı bağış kampanyasına birçok devlet adamı ve memur katkıda bulunduğu gibi halkın da oldukça yüklü meblağlarla kampanyaya katıldığı görülmüştür. Müslüman sermayesi ile yapılması planlanmış olsa da gayrimüslim tebaada hattın yapımına gönüllü olarak katkı sağlamıştır. Hindistan, Rusya, Avrupa, Amerika gibi yerlerde yaşayan Müslümanlar da yardımlar göndermişlerdir. Bazı gazetelerde, demiryolunu finanse etmek için yardım kampanyaları düzenlenmiştir.<sup>48</sup> Birçok Avrupa devleti hattın yapılmasına tepki göstermiş hatta İngiltere bölgedeki çıkarları zedeleneceği için bu demiryolunun bir hayal olduğunu, Osmanlı Devleti'nin mali durumunun bu hattın yapımına yetmeyeceğini, toplanan paraların başka yerlerde kullanılacağı gibi iddialarla kampanyaları sabote etme eylemine girişmiştir.

Hattın ilk ihtiyaçları için Ziraat Bankası 100.000 liralık kredi sağlamıştır. Banka yapılan anlaşma ile 1908 yılına kadar Hicaz Hattı için her sene 50.000 lira verecekti. Hicaz Demiryolunun finansmanında ikinci sırayı bağışlar oluşturmuştur. 1.127.894 lira bağış toplanmış ve bu bağışlar toplam maliyetin %28,4 ünü oluşturmuştur. Buna ilave olarak kurban derilerinin satışından da elde edilen kârlar eklenince bu oran %34 lere kadar

<sup>44</sup> Nesrin Kanberoğlu, "Osmanlı Devleti'nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları (1908-1914)", *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 2018, C. 3, s. 169.

<sup>45</sup> U. Gülsoy, Hicaz Demiryolu..., s. 51-52.

<sup>46</sup> U. Gülsoy ve W. Ochsenwald, "Hicaz Demiryolu...", s. 302-304.

<sup>47</sup> Ufuk Gülsoy, "Anadolu Devrinde Anadolu ve Bağdat...", s. 302-304.

<sup>48</sup> N. Kanberoğlu, "Osmanlı Devleti'nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları (1908-1914)...", s. 170.

çıkıştır.<sup>49</sup> Hamidiye Hicaz Demiryolu inşaat masrafları yolun inşaatı devam ederken arttığı için memurların maaşları zamanında ödenememiş, bir maaş tutarında yapılacak kesintisinin yüzde beş nispetindeki kısmı taksitlerle alınacağı bildirilmiştir.<sup>50</sup>

Hicaz Demiryolu'na Osmanlı Devleti kurtuluş çaresi gözüyle bakmıştır. Yapılan Bağdat ve Hicaz hattı ile İslam dünyası birleştirilmek istenmiştir. Avrupalı devletler bu durumun farkında olduklarından Osmanlı Devleti'ne birçok engel oluşturmuşlardır. İngilizler Birinci Dünya Savaşı yıllarında çeşitli ajanları devreye sokarak, bölgedeki bedevileri kışkırtarak demiryolu hattının birçok yerini tahrip ederek kundaklatmışlardır. Hatta Maan- Medine arası 680 kilometrelik yol büyük tahribata maruz kalmıştır. Hicaz Demiryolu, Birinci Dünya Savaşı'na kadar yoğun olarak kullanılmıştır.<sup>51</sup> 1916'da Şerif Hüseyin'in İngilizlerle anlaşıp isyan etmesi hattın sonunu hazırlamıştır. 10 Ocak 1919'da Medine'nin teslim olması ile Hicaz Demiryolu üzerindeki Osmanlı hâkimiyeti fiili olarak sona ermiştir.<sup>52</sup> Müslümanlar tarafından büyük sevinçle başlanan Hicaz Demiryolu hattının geçtiği yerler, Birinci Dünya Savaşı sonrası Osmanlı toprağı olmaktan çıkmıştır. Ancak Osmanlı Devleti hattın yapımında büyük tecrübe ve birikim kazanmış ve tecrübeli yetişmiş insan gücü oluşmuştur.<sup>53</sup> Osmanlı Devleti'nin başarısını sergileyen Hicaz Demiryolu bugün Türkiye sınırları dâhilinde bulunmamaktadır. Aradan yüzyıldan fazla bir zaman geçmesine rağmen Hicaz Demiryolu yeniden aktif hale getirilememiştir. Ortadoğu bölgesi küçük devletçiklerden oluşan istikrarsız bir bölge haline gelmiştir.<sup>54</sup>

## SONUÇ

İlk çağlardan itibaren ulaşım insanların hayatına yön veren bir alan olmuştur. Önceleri doğal hayatın izin verdiği ölçüde yollar kullanılmıştır. Özellikle Coğrafi Keşiflerden sonra sömürgeciliğin artmasıyla güçlü devletler yeni elde edilen bakir topraklardaki ham maddeleri ülkelerine kolayca taşımak, ardından da işlenen ürünleri kolay şekilde pazarlayabilmek için hızlı ve güvenilir ulaşım araçlarına ihtiyaç duyunca demiryolları oluşturulmaya başlanmıştır.

19. yüzyılda kara ulaşımında demiryolu sayesinde büyük bir devrim yaşanmıştır. Çünkü büyük oranda hayvan gücüyle yapılan kara taşımacılığında demiryolunun kullanılması taşımacılık sektörüne çok büyük bir ivme kazandırmıştır. Demiryollarının, dünyada ortaya çıkışı ve gelişiminden kısa bir süre sonra Osmanlı Devleti'ne hızlı bir biçimde girmiştir. Bunda yabancı devletlerin rolü büyük olmuştur. Osmanlı Devleti'nin demiryolu yapacak maddi olanağı ve teknolojisi olmadığından bu konuda yabancı sermaye ve teknolojisine ihtiyaç duyulmuş. Demiryollarının yapımında yabancı devletler Osmanlı Devleti'nden imtiyaz alabilmek için adeta birbirleri ile yarışmışlardır. Zira imtiyazı elde eden devletin kilometre garantisi ile zarara uğraması önleniyordu. Hatta bu garanti sebebiyle yolların özellikle uzatıldığı görülmüştür. Çünkü hattın döşendiği alanın belirli bir kilometresinde hattı döşeyen devlet birtakım haklara sahip olmuştur.

Osmanlı Devleti sınırları içerisine ilk demiryolları hattı 1851'te Kahire-İskenderiye arasında yapılmıştır. Anadolu'da ilk demiryolu hattı ise 1856'da İzmir-Aydın arasında yapılmıştır. Osmanlı Devleti'nde demiryolları ağırlıklı olarak Sultan II. Abdülhamid zamanında yapıldı. Daha ziyade Osmanlı demiryollarının, yabancı sermayedarlar tarafından yapıldığını görmekle beraber burada Hicaz Demiryolu tamamıyla yerli sermaye ile yapılmak istenerek

<sup>49</sup> İ. Öztürk, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi...*, s. 77.

<sup>50</sup> BOA, *DH.MKT.* / 2602 – 53, 24 Zilkade 1321 [11 Şubat 1904].

<sup>51</sup> M. Cengiz Yıldız, "Osmanlı'dan Günümüze Demiryolu Politikalarına...", s. 200.

<sup>52</sup> U. Gülsoy, "Anadolu Devrinde Anadolu ve Bağdat...", s. 248.

<sup>53</sup> N. Kanberoğlu, *Osmanlı Devleti'nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları (1908-1914) ...*, s. 175

<sup>54</sup> İ. Öztürk, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi...*, s. 81.

diğerlerinden farklı bir özelliği sahip olmuştur. Hicaz Demiryoluna adeta Osmanlı Devleti'nin kurtuluş reçetesi olarak bakılmış. Sultan II. Abdülhamid Han bu demiryolunun yapımı için “benim eski rüyamdır” tabirini kullanmış ve 50 bin lira da kendisi bağış yaparak bir bağış kampanyası başlatıp bu demiryolunun yapımını tamamlamıştır. I. Dünya Savaşı sırasında eski Mekke Emiri Hüseyin'in isyanında özellikle demiryolunun tahrip edilmesi ve Osmanlı Devleti'nin Hicaz ile bağlantısının koparılması İngiliz istihbaratının öncelikli hedefi olmuştur. Savaş sırasında birçok noktadan sabotaja ve imhaya maruz kalan Hicaz Demiryolu hattı Osmanlı Devleti savaşı kaybedince Türk topraklarının dışında kalmış ve aradan geçen yüzyıla rağmen bir daha aktif hale getirilememiştir. Günümüzde hala İslam Dünyası arasında böyle bir ulaşım imkânı sağlayan bir hat bulunmamaktadır. Böyle bir hattın yeniden günün teknolojik gelişmeleri de göz önüne alınarak hızlı tren hattı olarak inşa edilmesi bölgedeki ülkelerin ve insanların da refah seviyelerini artıracaktır.

Netice olarak o günün şartlarında demiryolları hızlı ve güvenli bir ulaşım aracı olarak kullanılmıştır. Günümüzde de kara taşımacılığında en ucuz ulaşım aracı olarak birçok demiryolu kullanılmaktadır. Gelişen teknoloji ile birlikte hızlı tren hatları günümüz kara ticaretinin en gözde ulaşım ağları olarak kabul edilmektedir. Osmanlı Devleti zamanında başlatılan, tamamlanan veya tamamlanamayan hatların daha da geliştirilerek yeni hatlar eklenerek ve modern teknolojiler kullanılarak inşa edilmesi, yeniden insanların kullanımına sunulması kalkınma ve refah seviyelerinin artırılması için elzemdir.

#### KAYNAKÇA

Akyıldız, Ali, “Osmanlı Anadolu'sunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)”, Ekmeleddin İhsanoğlu- Mustafa Kaçar (ed.), Çağın Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri, İstanbul, İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), 1995, ss. 249-271.

Aysal, Necdet, “Osmanlı ve Yunan Demiryollarının Karşılaştırılmalı Bir Analizi”, *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Ankara 2014, ss. 327-352.

Barda, Süleyman *Münakale Ekonomisi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1958.

Beydilli, Kemal, “Bağdat Demiryolu”, <https://islamansiklopedisi.org.tr/bagdat-demiryolu>, Erişim Tarihi: 21.03.2024

BOA, *DH.MKT.* / 2602 – 53, 24 Zilkade 1321 [11 Şubat 1904].

Bridges, J.K, *Kara Ulaştırma Tarihi*, Arkın Kitapevi, 1968.

Burak, Durdu Mehmet, İngiliz J.R. Pilling'in Osmanlı Demiryolu İmtiyazını Ele Geçirme Mücadelesi, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Ankara,2005, ss. 3-26.

Demir, Tanju, “Türkiye’de Posta Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840-1920)”, PTT Genel Müdürlüğü, Ankara 2005.

Demirarslan, Deniz, “Batılılaşma/Modernleşme Dönemi Demiryolu Politikası ve İstasyon Binası Mimarisi:İzmit ve Hereke Tren İstasyonları”, *Uluslararası Gazi Akçakoca ve Kocaeli Tarih Sempozyumu*, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, 2-4 Mayıs 2014, Kocaeli, ss. 1635-1649.

Earle, Edward Mead, *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)*, Örgün Yayınları, İstanbul 2003.

Gülsoy, Ufuk, *Hicaz Demiryolu*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1994.

Gülsoy, Ufuk, “Anadolu Devrinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları”, Osmanlıda Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu, (ed. Vahdettin Engin-Ahmet Uçar-Osman Doğan), Çamlıca Yayıncılık, İstanbul 2012, ss. 287-292.

Gülsoy, Ufuk ve Ochsenwald, William, “Hicaz Demiryolu”, TDV İslam Ansiklopedisi, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul 1998, C. 17, ss. 441-445.

Gürbüz, Ali Kemal, “Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının Rolü”, *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Balıkesir, C.2, S. 3, 1999, ss. 169-193.

Kanberoğlu, Nesrin, “Osmanlı Devleti’nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları (1908-1914)”, *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 2018, ss. 158-187.

Numan, İbrahim, "Hicaz Demiryolu İstasyon Binalarının Fonksiyon ve Mahiyetleri Hakkında", *Ortadoğu'da Osmanlı Dönemi Kültür İzleri Uluslararası Bilgi Şöleni Bildirileri*, 25-27 Ekim 2000, Atatürk Kültür Merkezi Yayınları, 2000, ss. 449-455.

Onur, Ahmet, *Türkiye Demiryolları Tarih (1860-1953)*, K.K.K Yayınları, 1953.

Öztürk, İlker, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2009.

Pamuk, Şevket, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*, Yurt Yayınları, Ankara 1984.

Satan, Ali, *Osmanlı'da Ulaşım*, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2012.

Soy, Hacı Bayram, “Anadolu ve Bağdat Demiryolu Çerçevesinde Osmanlı-Alman Yakınlaşması”, Osmanlı Özel Sayı-I Siyaset ve Teşkilat, Yeni Türkiye Yayınları, 2000, ss. 309-316.

Tamçelik, Soyalp, “Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasi ve İktisadi Sosyal Etkileri”, *Erdem Dergisi*, 2000, C. 12, S.35, ss. 483-535.

Taylan, Tevfik, *Demiryolu İşletmesi*, Yüksek Mühendis Mektebi Matbaası, C.1, İstanbul, 1936.

Temizgüney, Firdes, *Erzurum'a Demiryolu'nun Gelişi*, (Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 2008.

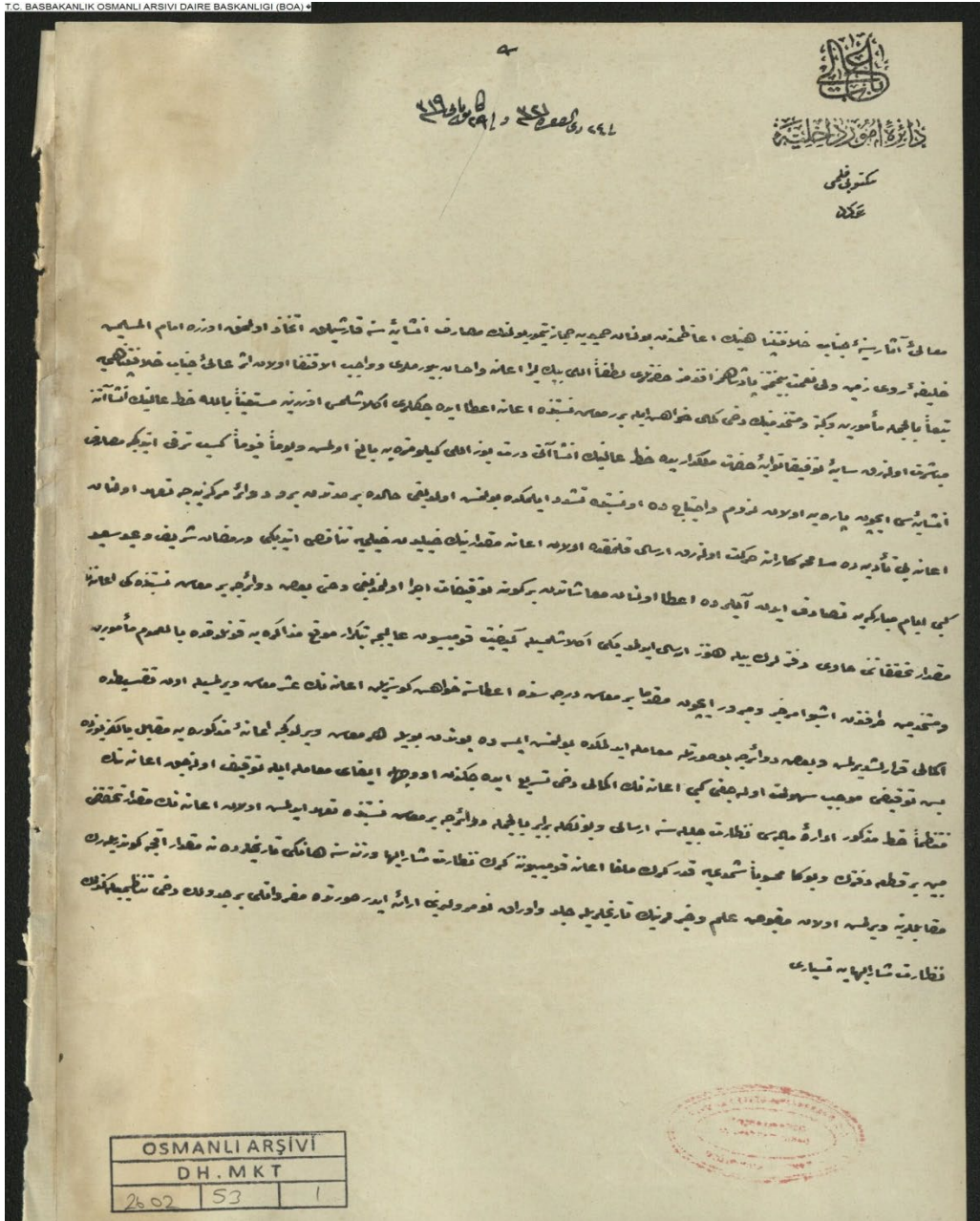
Tümertekin, Erol, *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul Üniversitesi Yayınları 1987.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, “Demiryolları”, <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/>, Erişim Tarihi: 02.02.2024.

Yıldırım, İsmail, “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Elâzığ 2002, ss. 311-324.

Yıldız, M. Cengiz, “Osmanlı'dan Günümüze Demiryolu Politikalarına Genel Bir Bakış”, *Ekev Akademi Dergisi*, Ankara, 2004, ss. 311-324.

EKLER



Ek-1: Hicaz Hamidiye isimli projenin finansmanı hakkındaki Arşiv Belgesi 153(DH.MKT./2602-53)

Transkript

Hüve

Bab-1 Ali

Daire-i Umur-1 Dahiliye Mektubi Kalemi

Aded

Fi 24 Zilkade sene 321 ve fi 29 Kanun-i Sani sene 319

Meâli-i âsâr-ı seniyye-i cenâb-ı hilâfet-penâhînin azamından bulunan Hamîdiye Hicaz tîmur yolunun mesârif-i inşâiyesine karşılık ittihaz olunmak üzere İmâmü'l-müslimîn Halîfe-i rû-yi zemin veli nimet beynimiz padişahımız hazretleri latîfen elli bin lira âine ve ihsan buyurmaları ve vacibü'l-iktizâ olan eser-i âlî cenâb-ı hilâfet-penâhiye tabiyyen bi'l-cümle memûrin ve ketebân ve müstahdemîn dahi kemâl-i havâhis ile birer maaş nisbetinde iane ita edecekleri anlaşılması üzerine müstezîyyen Billâh hatt-ı âlinin inşâatına mübâşeret olunarak sa'ye-i tevfi ken tevâbe-i hazret-i mülûkdarîde hatt-ı âlinin inşâatını dört yüz elli kilometreye bâliğ olmuş ve yevmen füyûmen kesb-i terakkî ettikçe mesârif inşâiyesi için paraya olan lüzûm ve ihtiyâç da o nisbete düşvâr eylemekte bulunmuş olduğu hâlde bir setten? Berû devâir-i merkeziyece taahhüd olunan iâneyi tediye müsamaha kârane hareket olunarak irsal kılınmakta olan iâne miktarının hayliden haylice tenâkîsi ettiği ve Ramazan-ı Şerîf ve İyd-i seyde gibi eyyâm-ı mübârekeye tesâdüf eden aylarda itâ olunan maaşattan bir güne tevkîfât icra olunmadığı dahi bazı devâirce bir maaş tesbitindeki iâne miktar tahakkukatını hâvî defterlerin bile henüz irsal eylemediği anlaşılmasıyla keyfiyet-i komisyon-ı âlicenin tekrar mevki-i müzâkereye konulduktaki bi'l-umûm memûrin ve müstahdemîn tarafından işbu emr-i hayr ve mîrvar? İçin mukaddema bir maaş derecesinde itâsına havâhiş gösterilen iânenin öşr-i maaş verilmesiyle on taksitte ikmâli kararlaştırılmış ve bazı devâirce bu suretle muâmele eylemekte bulunmuş ise de bundan böyle her maaş verildikçe iâne-i mezkûreye mukâbil yalnız yüzde beş tevkîfi muceb-i suhûlet olacağı gibi iânenin ikmâli dahi tesrî edeceğinden o vechle ifâ-i muâmele ile tevkîf olunacak iânenin muntazamen hatt-ı mezkûr idâre-i mâliyesi nezâret-i celîlesine irsâli ve bununla berâber bi'l-cümle devâirce bir maaş tesbitinde taahhüd edilmiş olan iânenin miktar-ı tahakkukunu mübeyyin bir kıta defterin ve buna mahsuben şimdiye kadar gerek mülga iâne komisyonuna gerek nezâret-i müşârun-ileyhâ veznesine hangi tarihlerde ne miktar akçe gönderilerek mukâbillerine verilmiş olan makbûz ilmühaberlerinin tarihleriyle kablu? Ve evrak numrularını irâe ederek sûrette müfredatlı bir cedvelin dahi tanzîmiyle kezâlik nezâret-i müşârun-ileyhâya tisyârî

Özet: Hicaz Hamidiye isimli projenin finansmanı hakkında detaylı bilgiler içeriyor. Metinde, İmamü'l-müslimin olarak tanımlanan halifenin veya liderin desteğiyle, Hicaz Demiryolunun inşası için elli bin liralık bir bütçenin tahsis edilmesi ve bu bütçenin memurlar, yazıcılar ve diğer çalışanlar arasında paylaşılması kararlaştırılmıştır. Yolun inşaatı devam ederken, finansal gereksinimlerin arttığı ve bazı aylarda maaşların zamanında ödenmediği belirtilmektedir. Ayrıca, belirli bir maaş derecesinde ödemelerin on taksitte tamamlanacağı ve ödemelerin her yapıldığında yüzde beş oranında kesinti yapılacağı ifade edilmektedir. Bu paragraf ayrıca, ödemelerin mali idare nezaretine ulaştırılması, defterlerin düzenlenmesi ve belgelerin hazırlanması gerektiğini belirtmektedir.