

KÜTAHYA-AFYONKARAHİSAR DEMİR YOLUNUN YAPIMI VE İŞLETMESİ (1894-1895)

Construction And Operation Of The Kütahya-Afyonkarahisar Railway (1894-1895)

Zabit ACER¹

ÖZ

Geliş Tarihi

20.11.2025

Kabul Tarihi

28.03.2026

Yayın Tarihi

29.06.2026

Anahtar Kelimeler

Osmanlı Devleti
Demiryolu,
Ulaşım,
Kütahya-
Afyonkarahisar,
Modernleşme.

Tekerleğin MÖ 3000’li yıllarda icadıyla birlikte taşımacılıkta yeni bir dönem başlamıştır. Fransa’nın Alsace bölgesinde tahta raylar üstünde hayvanlar ve insanlar tarafından çekilen vagonlardan sonra 18. yüzyılda İngiltere’nin Sheffield şehrinde metal raylar üstünde modern demir yolu döşenmiştir. Fransız Nicholas Joseph Cugnot buhar gücünü otomobil üzerinden kullandıktan sonra Richard Trevithick tarafından 1804 yılında ilk buharlı lokomotif yapılmıştır. Demir yolları bir ulaşım vasıtası olarak önce İngiltere’de kullanılmış ve buradan diğer ülkelere yayılmıştır. Osmanlı Devleti’nin Rumeli topraklarında Çernavoda-Köstence demir yolu hattı, Mısır topraklarında İskenderiye-Kahire demir yolu hattı ve Anadolu topraklarında İzmir-Aydın demir yolu hattı ilk olarak inşa edilmiştir. Bu gelişmelerin ardından 13 Şubat 1893 tarihinde Eskişehir-Konya demir yolunun yapımı Alman Alfred Kavalla’ya 99 yıllık imtiyazla verilmiştir. Bir hububat hattı olarak inşa edilen bu hattın ilk kısmı olan Eskişehir-Kütahya demir yolu 29 Aralık 1894 tamamlanmıştır. Diğer taraftan eş zamanlı olarak 100 km’lik ikinci kısım olan Kütahya-Afyonkarahisar demir yoluna 13 Mayıs 1894 tarihinde Kütahya Kasabası yakınlarındaki Çukurçayır adı verilen yerden başlanmıştır. İnşaat sürecinde görülen koleraya karşı sağlık tedbirleri alınmış, asayişle ilgili sorunlara karşı da askerî birlikler görevlendirilmiştir. 80 km’lik Kütahya-Afyonkarahisar demir yolunun inşaat çalışmaları 16 Temmuz 1895 tarihinde tamamlandıktan sonra 3 Ağustos 1895 tarihinde işletmeye açılmıştır. Bu çalışmayla, Kütahya-Afyonkarahisar demir yolunun yapımının ve işletme sürecinin başta arşiv belgeleri olmak üzere, dönemin basını ve diğer kaynaklardan istifade edilerek ortaya konulması amaçlanmıştır.

ABSTRACT

Submit Date

20.11.2025

Accept Date

28.03.2026


Publish Date

29.06.2026

Keywords

Ottoman Empire
Railway,
Transportation,
Kütahya-
Afyonkarahisar,
Modernization.

The invention of the wheel around 3000 BC ushered in a new era in transportation. Following the introduction of animal and human-pulled wagons on wooden rails in Alsace, France, modern railways were laid on metal rails in Sheffield, England, in the 18th century. After Frenchman Nicholas Joseph Cugnot used steam power in the automobile, the first steam locomotive was built by Richard Trevithick in 1804. Railways were first used as a means of transportation in England and from there spread to other countries. The Chernavoda-Constanța railway line was first constructed in Rumelia, the Alexandria-Cairo railway in Egypt, and the İzmir-Aydın railway in Anatolia. Following these developments, construction of the Eskişehir-Konya railway was granted to the German Alfred Kavalla on February 13, 1893, with a 99-year concession. The first section of this line, the Eskişehir-Kütahya railway, designed as a grain line, was completed on December 29, 1894. Simultaneously, the second, 100-kilometer section, the Kütahya-Afyonkarahisar railway, began on May 13, 1894, at Çukurçayır near the town of Kütahya. Health precautions were taken to combat cholera, which appeared during the construction process, and military units were deployed to address public order issues. Construction of the 80-kilometer Kütahya-Afyonkarahisar railway was completed on July 16, 1895, and it was opened to use on August 3, 1895. With this study, it is aimed to reveal the construction and operation process of the Kütahya-Afyonkarahisar railway by making use of archive documents, the press of the period and other sources.

¹  Dr. Öğr. Üyesi, Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Türkiye, zabit.acer@dpu.edu.tr

© Acer, Z. Bu çalışmanın telif hakları yazara aittir.



Bu çalışma [Creative Commons Attribution \(CC-BY\) 4.0 Lisansı](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) kapsamında lisanslanmıştır.

This study is licensed under a [Creative Commons Attribution \(CC-BY\) 4.0 License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

1. Giriş

MÖ 3000’li yıllarda tekerleğin icadı taşımacılıkta yeni bir dönemin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Zamanla kara, deniz ve hava ulaşımında önemli gelişmeler yaşanmıştır. Kara ulaşımı, başlangıç ve bitiş noktalarına bağlı olan deniz ve hava taşımacılığının aksine, daha esnek bir hareket alanı sunmuştur. Bu süreçte demir rayların vagon tekerlekleriyle birleşmesi, modern taşımacılığın ve sanayi çağının simgesi olan demir yollarının ortaya çıkmasını sağlamıştır. Romalıların tahta ve taş oluklar kullanarak geliştirdikleri ilkel ray sistemleri demir yolu teknolojisinin temelini oluşturmuştur. 16. yüzyılda Fransa’nın Alsace bölgesindeki maden ocaklarında bu sistemin benzeri tahta raylar üzerinde insan veya hayvan gücüyle çalışan küçük vagonlar biçiminde kullanılmıştır. 18. yüzyılda ise İngiltere’nin Sheffield kentinde ilk kez metal rayların uygulanmasıyla modern demir yolu anlayışı doğmuştur. Sanayi Devrimi’ni başlatan en önemli yeniliklerden biri James Watt’ın 1771’de geliştirdiği buhar makinesi olmuştur. Buharın enerji kaynağı olarak kullanılmasıyla insan ve hayvan gücüne bağımlılık azalarak üretim ve taşımacılıkta büyük bir dönüşüm yaşanmıştır. Kömürün kazanlara atılarak suyu yüksek basınçlı buhara dönüştürmesi fabrikalarda çarkları çevirmiştir. Bu durum yelkenli gemilerden buharlı gemilere ve demir yolunda da yüksek basınçlı buharın gücüyle hareket eden lokomotiflerin ortaya çıkmasını sağlamıştır (Acer, 2025: 161).

Bu bağlamda İngiltere’nin Sheffield kentinde demir yolu taşımacılığında ilk kez metal raylar 1776 yılında kullanılmıştır (Tamçelik, 2000: 484). Pamuklu dokuma alanında ortaya çıkan çalışanların yetersizliği ve üretimin azalmasına çare arayan İngiliz James Watt’ın 1781’de icat ettiği buharla çalışan makinesi sanayide yeni bir dönemi başlatmıştır (Yavuzarslan, 2022: 319). 19. yüzyılda İngiltere, Fransa, Almanya ve Amerika Birleşik Devletleri’nde tekstilden daha çok kömür, demir, çelik, demir yolu hattı, vagon ve lokomotifin daha önemli hâle gelmesi nedeniyle bu döneme “demir yolu çağı” adı verilmiştir (Kaynak, 1985: 263). Demir yolu, tarımsal ürünlerin taşınmasında etkin bir şekilde kullanılmış olmakla birlikte, asıl olarak sanayinin gelişimine önemli ölçüde katkı sağlayan bir ulaşım vasıtası olmuştur.

Yüksek basınçlı buhar gücü otomobil üzerinde 1769’da Nicholas Joseph Cugnot adındaki Fransız mühendis tarafından ilk defa kullanılmış olup (Tiftikçi, 1996: 41), 1802’de de ilk kez gemilerde Newyorklu John Stewens tarafından kullanılmıştır. 1804 yılında Richard Trevithick tarafından geliştirilen ilk buharlı lokomotif düz hat üzerinde saatte yaklaşık 9 mile ulaşarak 10 tonluk bir yükü taşıma kapasitesine ulaşmıştır (Kâhya, 1988: 210-211). Modern demir yolu taşımacılığın başlangıcı Liverpool-Manchester hattının kullanıma açılarak, İngiliz mühendis George Stephenson ile oğlu Robert’in geliştirdiği Rocket adlı lokomotifin icadıyla olmuştur (Akyıldız, 2019: 147). Dolayısıyla bir ulaşım vasıtası şeklinde demir yollarının ilk kullanımı İngiltere’de gerçekleşmiştir (Engin, 2002: 462). İngiltere, yüksek maliyet gerektiren demir yolunda kendi ihtiyacını karşıladıktan sonra paylaşımına giderek bu teknolojinin diğer ülkelere yaygınlaşmasında aracılık etmiştir. İngiltere’yi takiben Amerika Birleşik Devletleri 1830’da, Fransa 1832’de, Belçika 1835’te, Avusturya 1838’de ve İtalya 1839’da demir yolu teknolojisini kullanmaya başlamıştır (Bileydi Koç, 2020: 4). İlerleyen süreçte Batılı devletler, demir yolu teknolojisine henüz sahip olmayan Osmanlı Devleti gibi ülkelere bu teknolojiyi aktarırken, onu kendi sömürgeci ve emperyal politikalarının uygulanmasında bir araç olarak değerlendirmişlerdir.

1853-1856 Kırım Harbi’nde Osmanlı Devleti’nin yanında yer alan İngiltere ile Fransa Haydarpaşa’dan Fenerbahçe’ye kadar ilk demir yolunu döşemiştir. Diğer taraftan Osmanlı’nın Rumeli topraklarında ilk demir yolu ise Çernavoda ile Köstence arasında döşenmiştir (Borak, 1998: 84). Osmanlı Devleti’nin Mısır topraklarında döşenen ilk demir yolu hattı ise İskenderiye ile Kahire arasında 1851-1856 yılları arasında 211 km uzunluğunda yapılmıştır (Atilla, 2002: 42; Engin, 2002: 463). Anadolu’daki ilk demir yolu hattı ise İzmir-Aydın olup 1856-1866 yılları arasında 3 aşamada tamamlanarak toplam 270 kilometre uzunluğa ulaşmıştır. Bu hattın 1888 yılında 516 km’ye kadar uzatılarak bölgenin ulaşım ağında önemli bir genişleme gerçekleşmiştir (Kâhya, 1988: 212; Akyıldız, 2005: 30; Kolay, 2019: 11).

Bir ülkenin topraklarında inşa edilen demir yolları öncelikli olarak askerî açıdan büyük bir önem taşır. Bundan dolayı demir yolları esas itibarıyla askerî sevkiyat ile taşımacılık bakımından oldukça büyük öneme sahiptir. Bu nedenle

Osmanlı Devleti'nde belirtilen sevkiyat faaliyetlerini başlangıçta yapan şirketlerden bazıları: Şarkî Demir yolu Kumpanyası², Selanik-Manastır Hattı Kumpanyası³, İstanbul-Selanik Hattı Kumpanyası⁴ gibi şirketlerdir. Demir yolları yalnızca inşaatına sermaye yatırılanları değil, aynı zamanda Osmanlı Hükûmeti'ne borç verenleri de doğrudan doğruya ilgilendirmiştir. Demir yollarının Osmanlı ekonomisine sağladığı katkıyı anlayabilmek için demir yolu güzergâhında bulunan yerleşimlerle ve komşu bölgelerin öşür gelirlerini karşılaştırmak yerinde olacaktır. Bu bağlamda 31 Aralık 1892 tarihinde tamamlanan Anadolu Demir yolu güzergâhında yer alan bölgelerin tarımsal vergi gelirleri incelendiğinde dikkate değer oranda artışlar tespit edilmiştir. Örneğin hattın son durağı olan Ankara'da öşür gelirleri 1889 yılında 31.240 lira iken ertesi yıl 35.813 liraya çıkmıştır. Bu miktar mutlak olarak 12.573 liralık bir artışa, nispi olarak ise %72,25 oranında bir yükselişe karşılık gelmektedir. Benzer şekilde İzmit Sancağı demir yolundan en fazla yarar sağlayan bölgelerden birisi olmuştur. Sancağın öşür gelirleri belirtilen dönemde 24.554 liradan 40.529 liraya çıkarak 15.975 lira yani %78,06 oranında artmıştır. 1891 ve 1892 yıllarında fiyatların daha yüksek seyretmesi sebebiyle bu artış oranının daha da fazla olduğu belirtilmektedir. Öte yandan Eskişehir-Kütahya hattında inşaat çalışmalarına başlanmış olup, hattın bu kısmı 1894 yılı aralık ayı sonuna doğru tamamlanmıştır (İkdâm, 11 Kasım 1894: 2). Bu çalışmada, bir hububat hattı olarak inşa edilmesi planlanan Eskişehir-Konya demir yolu hattının ikinci aşamasını teşkil eden Kütahya-Afyonkarahisar hattı incelenmiştir.

2. Osmanlı Modernleşmesinde Demir Yollarının Rolü

Osmanlı Devleti, ulaşım alanında Batı'dan iki önemli teknoloji transferi gerçekleştirmiştir. Bunlardan ilki buharlı gemi uygulamasının benimsenmesi, ikincisi ise demir yolu inşa projelerinin hayata geçirilmesidir (Koloğlu, 2004: 446-447). Avrupa ülkelerinde başlayan bu gelişmelere kayıtsız kalmayan Osmanlı idarecileri, demir yolunun taşıdığı önemi erken dönemde kavramışlardır (Engin, 2012: 219). Avrupa'nın artan ekonomik ve siyasal gücü karşısında demir yolu inşası askerî, ekonomik ve stratejik açılardan bir zorunluluk hâline gelmiştir (Bileydi Koç, 2020: 4). Osmanlı Devleti'nde modernleşme sürecinin en önemli göstergelerinden biri olan demir yolları, telgraf hatları ve posta teşkilatı, ülkenin kalkınma hamlesinin temel unsurları arasında yer almıştır. Bu dönemde devletin çeşitli bölgelerinde ulaşım ve haberleşme ağlarının düzenlenmesi amacıyla geniş kapsamlı altyapı çalışmaları yürütülerek birçok yerde düzenli ve sağlam yollar inşa edilmiştir. Söz konusu çalışmalar ticaretin gelişmesi, mal ve insan taşımalarının hızlanması, haberleşmenin kolaylaşması ve ülke genelinde ulaşımın güvenli hâle gelmesi hedeflenmiştir (Hasan Fehmi, 1895: 23-25).

Bu altyapı faaliyetlerinin tamamlayıcı unsuru olarak görülen demir yolu inşası da büyük önem taşımıştır. Osmanlı topraklarının farklı bölgelerinde yüzlerce kilometre uzunluğunda demir yolu hatları inşa edilmiştir. Avrupa bağlantılı demir yolu hatları Bulgaristan üzerinden Harmanlı, Belovo ve Cisir-i Mustafa Paşa güzergâhını izleyerek Edirne'ye, oradan da İstanbul'a ulaşmaktaydı. Yanbolu'dan ayrılan iki yan kol biri Tuna Nehri'ne diğeri Ahyolu ve Burgaz'a yönelmekteydi. Ayrıca Edirne'den Dedeğaç'a uzanan bir şube hattı da mevcuttu. Varna ile Rusçuk arasında da bir

² Dedeğaç-Selanik-Manastır hatları dışında kalan tüm Rumeli demir yolu hatları Şark Demir yolu Kumpanyası'na aittir. Bu hatlardan Muradlı ile Ferecik arasındaki bölüm 117 kilometre uzunluğundadır ve her metrede 17 milimetrelik en yüksek eğime sahiptir. Ancak bu en dik eğim Sofular İstasyonu ile Ferecik mevkii arasında yer almakta olup, bu kesimde 50 vagonluk bir trenin çekilmesi için iki lokomotifin birlikte kullanılması gerekmektedir (Vecihi ve Rüfekası, 1894: 151).

³ Bu hattın imtiyazı diğeri bir kumpanyaya verilmişse de bunu dahi Şark Demir Yolu Kumpanyası işletmektedir (Vecihi ve Rüfekası, 1894: 151).

⁴ İstanbul-Selanik Hattı Kumpanyası tarafından Dedeğaç-Selanik demir yolu hattının güzergâhı ticari yararlılardan ziyade askerî amaçlar ve ordunun sevk ve hareket kabiliyetini artırma hedefi dikkate alınarak belirlenmiştir. Bu nedenle hat üzerinde çok sayıda tünel, köprü ve benzeri nitelikte önemli mühendislik yapıları bulunmaktadır. Demir yolunun geçtiği arazinin özellikle Ferecik ile Baduma arasındaki 38 kilometrelik kesimi oldukça zorlu bir coğrafyaya sahip olduğundan inşaat maliyetleri son derece yüksek olmuştur. Hattın en büyük eğimi metre başına 25 milimetre, en küçük kurp yarıçapı ise 300 metredir. Dedeğaç ile Selanik arasındaki toplam uzunluk 510 kilometre olup, askerî trenlerin kullandığı Ferecik-Selanik kesimi 473 kilometre uzunluğundadır. Güzergâh üzerinde uzunlukları 60 ila 570 metre arasında değişen toplam 37 tünel ve açıklıkları en fazla 30 metre olan 30 köprü bulunmaktadır. Usturumca ve Karasu nehirleri üzerindeki köprülerin her biri 160 metre, İskeçedere ve Kalarçayı üzerindeki ise 110 metre uzunluğundadır. Askerî sevkiyatın Dedeğaç İskelesi'ne uğramaksızın güvenli biçimde yapılabilmesi amacıyla Ferecik İstasyonu'ndan Baduma'ya uzanan bir tali hat inşa edilmiştir. Aynı stratejik düşünceyle Selanik'in yaklaşık 3,5 kilometre kuzeyinde Selanik-Manastır hattı ile bağlantılı bir askerî istasyon da yapılmıştır. Porvi ile Hacı Beyler istasyonları arasındaki mesafe 23 kilometredir. Bu mesafenin artmaması için blok veya kuruvuzman militer olarak adlandırılan ara askerî istasyonlar inşa edilmiş olup, bunların sayısı yaklaşık ondur ve üç tanesi 800 metre uzunluğundadır (Vecihi ve Rüfekası, 1894: 151).

demir yolu hattı işletilmektedir (Hasan Fehmi, 1895: 23-25). İngiltere, Varna-Ruşçuk hattının inşasıyla Balkanların verimli arazilerinden elde edilen ürünleri kolayca taşımak amacıyla bu hattın inşasını desteklemiştir (Engin, 1993: 40).

Anadolu topraklarında ise İzmir-Alaşehir ve Aydın demir yolu hatları faaliyet göstermektedir. Alaşehir hattının Uşak üzerinden Afyonkarahisar'a kadar uzatılması için imtiyaz verilmiştir. Ayrıca Mersin'den Adana'ya uzanan bir hat da işletmeye açılmıştır. Mudanya-Bursa hattı İnegöl'e kadar genişletilme aşamasındaydı. Haydarpaşa-Ankara hattının Kayseri'ye kadar uzatılması planlanmış, Eskişehir'den başlayarak Konya'ya uzanacak bir yan hattın inşası da gündeme alınmıştı. Bunun yanı sıra Samsun'dan Sivas'a kadar Anadolu içlerine ulaşacak bir hattın yapımı için de imtiyazlar verilmişti (Hasan Fehmi, 1895: 23-25).⁵

Suriye vilayetinde ise Şam'dan Baalbek, Hama ve Humus üzerinden Halep ve Birecik'e kadar uzanacak bir demir yolu hattının inşası planlanmıştı. Ayrıca Bağdat hattı gibi stratejik öneme sahip büyük projelerin yapımı da inceleme aşamasındaydı. Tüm bu girişimler Osmanlı Devleti'nin ekonomik refahını, bölgesel kalkınmasını ve genel devlet saadetini artırmaya yönelik modernleşme çabalarının bir yansıması olarak değerlendirilmiştir. Yapılan bu demir yolu faaliyetleri, II. Abdülhamid'in ülkenin imar ve inşaa faaliyetlerine verdiği önemi göstermiştir (Hasan Fehmi, 1895: 23-25).

Suriye bölgesinde daha önce yapımına başlanmış olan demir yollarından Beyrut-Şam ve Havran-Muzireb hatlarının Beyrut ile Şam arasındaki kısmı tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Bu demir yolu hatlarından önceki yıl inşası biten bölümler toplamda 98 km uzunluğundadır. Ayrıca Şam'dan Fırat Nehri vadisini izleyerek Birecik ve Halep'e kadar uzatılması planlanan yeni bir demir yolu hattının güzergâhı belirlenmiştir. Bu hattın inşasına söz konusu yıl içinde başlanması ve İzmit yönüne kadar tamamlanması için çalışmaların yoğun biçimde sürdürüleceği belirtilmiştir (BOA, Y. PRK. TNF.: 4/50, L. 3).⁶

Bunun gibi Osmanlı ülkesinin diğer bölgelerinde 1895 yılına ait demir yolu faaliyetleri arasında İstanbul ile Selanik arasında yaklaşık 520 kilometre uzunluğundaki İltisak hattının inşaatının tamamlandığı ve tren seferlerinin düzenli biçimde işlemeye başladığı belirtilmiştir. Bu hattın hizmete girmesiyle ithalat ve ihracat faaliyetleriyle uğraşan tüccarlar için büyük kolaylıklar sağlandığı, ayrıca ülke güvenliği ve idaresine ilişkin önemli ihtiyaçların karşılanmasını da kolaylaştırdığı ifade edilmiştir. Demir yolu inşaatının sözleşmede öngörülen 4 yıllık süreden bir buçuk yıl önce tamamlanmış olması II. Abdülhamid'in gayret ve himayesinin bir göstergesi olarak değerlendirilmiştir. Bu durum II. Abdülhamid'in memleketin imarına ve ulaştırma altyapısının geliştirilmesine verdiği önemin somut bir örneği olarak kaydedilmiştir (BOA, Y. PRK. TNF.: 4/50, L. 3).⁷

2.1. 1892–1893 Döneminde Demir Yolu İmtiyazları ve İnşaat Faaliyetleri

1892–1893 yılları arasında Osmanlı Hükûmeti tarafından 5 adet demir yolu hattına imtiyaz verilmiştir. Bu hatlardan ikisinin inşası hızla devam etmektedir. Bunlar, Selanik–Dedeğaç Hattı ve Eskişehir–Konya Hattıdır. Selanik–Dedeğaç hattına resmî olarak “Selanik–İstanbul İltisak Hattı” adı verilmiştir. Hattın 2 kesimi kısa sürede tamamlanmak üzere olup Doıran'a kadar ulaşmıştır. Ayrıca Karasulu ile Kilinder arasında bir şube hattı inşa

⁵ Osmanlı Devleti'nde demir yollarını yapmak üzere imtiyaz hakkı elde eden şirketler çoğunlukla Osmanlı Devleti'nin çıkarlarından daha çok kendi menfaatlerine göre iş yapmışlardır (Mühendis Tevfik, 1927: 12).

⁶ Bu bölümde Fransız sermayedarlar etkin bir rol üstlenmişlerdir. Daha geniş bilgi için bakınız (Çapar, 2020).

⁷ İstanbul-Selanik Hattı Kumpanyası tarafından Dedeğaç–Selanik demir yolu hattının güzergâhı ticari yarırlardan ziyade askerî amaçlar ve ordunun sevk ve hareket kabiliyetini artırma hedefi dikkate alınarak belirlenmiştir. Bu nedenle hat üzerinde çok sayıda tünel, köprü ve benzeri nitelikte önemli mühendislik yapıları bulunmaktadır. Demiryolunun geçtiği arazinin özellikle Ferecik ile Baduma arasındaki 38 kilometrelik kesimi oldukça zorlu bir coğrafyaya sahip olduğundan inşaat maliyetleri son derece yüksek olmuştur. Hattın en büyük eğimi metre başına 25 milimetre, en küçük kurp yarıçapı ise 300 metredir. Dedeğaç ile Selanik arasındaki toplam uzunluk 510 kilometre olup, askerî trenlerin kullandığı Ferecik–Selanik kesimi 473 kilometre uzunluğundadır. Güzergâh üzerinde uzunlukları 60 ila 570 metre arasında değişen toplam 37 tünel ve açıklıkları en fazla 30 metre olan 30 köprü bulunmaktadır. Usturumca ve Karasu nehirleri üzerindeki köprülerin her biri 160 metre, İskeçedere ve Kalarçayı üzerindeki ise 110 metre uzunluğundadır. Askerî sevkiyatın Dedeğaç İskelesi'ne uğramaksızın güvenli biçimde yapılabilmesi amacıyla Ferecik İstasyonu'ndan Baduma'ya uzanan bir tali hat inşa edilmiştir. Aynı stratejik düşünceyle Selanik'in yaklaşık 3,5 kilometre kuzeyinde Selanik–Manastır hattı ile bağlantılı bir askerî istasyon da yapılmıştır. Porvi ile Hacı Beyler istasyonları arasındaki mesafe 23 kilometredir. Bu mesafenin artmaması için blok veya kuruvuzman militer olarak adlandırılan ara askerî istasyonlar inşa edilmiş olup, bunların sayısı yaklaşık ondur ve üç tanesi 800 metre uzunluğundadır (Vecihi ve Rüfekası, 1894: 151).

edilmekte ve bu kısım da bitirilmek üzeredir. Hattın tamamlanan bölümü 108 km uzunluğunda olup, önceki eylül ayında işletmeye açılmıştır. Doyran–Siroz arasındaki kısmın ise haziran ayında hizmete girmesi beklenmektedir. Eskişehir–Konya hattına gelince, toplam 108 mil uzunluğundaki bu projede inşaa faaliyetlerine başlanmıştır. Hattın ilk bölümü Eskişehir’den Kütahya’ya kadar uzanan ve 50 mil uzunluğunda olan kısımdır. Bu bölümün gelecek aralık ayında açılması öngörülmektedir (İkdam, 11 Kasım 1894: 2).

2.2. 1893–1894 Mali Yılı ve Osmanlı Demir Yolu Politikası

1893–1894 mali yılı içerisinde Osmanlı Hükûmeti tarafından yeni bir demir yolu imtiyazı verilmemiştir. Mösyö Vensan Kayar’ın aktardığına göre hükûmetin mevcut demir yollarından elde edilen işletme gelirlerinde artış sağlanmıştır. Ancak bu gelir artışı Osmanlı Devleti’nin teminat nedeniyle üstlenmiş olduğu mali taahhütlerde kayda değer bir azalma oluşturmadığından dolayı hükûmetin yeni imtiyazlar verme düşüncesinde olmadığı anlaşılmaktadır. Bu dönemde öne çıkan projelerden biri Eskişehir–Konya demir yoludur. Söz konusu hat 10 şubesiyle 13 Şubat 1893 tarihli fermanla onaylanmış olup, yan hatlarıyla birlikte toplam uzunluğu 288 mil olarak belirlenmiştir. Hattın her bir kilometresi için Osmanlı Hükûmeti tarafından verilen gelir garantisi ise 550 Osmanlı lirasıdır (İkdam, 11 Kasım 1894: 2).

2.3. Osmanlı Devleti’nde 1888 Yılından Beri İmtiyazı Verilmiş Olan Demir Yollarının Listesi

Tablo 1. Osmanlı Devleti’nde 1888 Yılından İtibaren İmtiyazı Verildiği Hâlde Henüz İnşaatı Bitmemiş Demir Yollarının Listesi

Son 6 Yıldır Verilmiş Olan Demir yolu İmtiyazları	Ferman Tarihi	Mil Olarak Uzunluk	Biten Kısmı (Mil)	Her Kilometre İçin Sağlanan Para Miktarı (Lira)
İzmit-Ankara	6 Ekim 1888			
Anadolu Demir yolu		312	312	600
Yafa-Kudüs	6 Ekim 1888	50	50	-
Selanik-Manastr	27 Ekim 1888	136	136	572
Mudanya-Bursa	22 Şubat 1889	26	26	-
Bandırma-Konya Şubeleriyle Beraber	23 Şubat 1889	500	-	-
Beyrut-Şam-Havran	13 Haziran 1889	132	65	-
Samsun-Sivas-Diyarbakır	2 Temmuz 1889	750	-	-
Akka-Şam	8 Ekim 1889	219	-	-
Dedeğaç-Selanik ve Şubeleri	30 Mayıs 1892	300	-	620
Eskişehir-Konya Hattı Şubeleriyle Beraber	13 Şubat 1893	288	-	550

Ankara-Kayseri Anadolu Demir yolunun Uzantısı	13 Şubat 1893	256	-	704,5
Alaşehir- Afyonkarahisar	4 Şubat 1893	155	-	754,6
Şam-Birecik	22 Mayıs 1893	380	-	500

Not: İkdam, Numara 102, 11 Kasım 1894, İstanbul, s. 2'den elde edilmiştir.

Anadolu Demir Yolunun Haydarpaşa'dan Ankara'ya kadar uzanan 360 millik bölümü tamamlanmış olup, hattın tamamı işletmeye açılmıştır. Yanya-Kudüs Demir yolu hattı da inşa edilerek faaliyete geçmiştir. Selanik-Manastır hattının Manastır-Vertikob kesimi bitirilmiş ve 14 Haziran 1894 tarihinde Osmanlı Hükûmeti tarafından geçici kabul işlemleri yapılmıştır. Bu tarihten itibaren hattın diğer kısımları da işletmeye açılmıştır. Mudanya-Bursa hattı inşası tamamlanmış ve işletmeye başlanmıştır. Bandırma-Konya hattı ise şubeleriyle birlikte Alaşehir-Afyonkarahisar imtiyazına dönüştürülmüştür. Beyrut-Şam-Havran hattında Şam ile Muzirib arasındaki 65 millik bölüm 2 Haziran 1894 tarihinden itibaren işletmeye açılmış olup, hattın diğer kısımlarında inşaat faaliyetleri devam edilmiştir. Buna karşılık Samsun-Sivas-Diyarbakır hattının yapımına henüz başlanmamıştır. Akka-Şam hattının inşaa faaliyetleri ise tam olarak başlatılamamıştır. Dedeagaç-Selanik hattı ve ona bağlı şubelerden Selanik-Doyran ile Karasulu-Kilinder kesimleri (108 km) tamamlanmıştır. Üçüncü kesim olan 100 km'lik bölümün ise 1894 yılı ocak ayının sonunda bitirilmesi öngörülmektedir (İkdam, 11 Kasım 1894: 2).

İzmir-Kasaba-Alaşehir demir yolu hattının mevcut şirkete ait işletme hakkının iptal edilmesi ve bu hattın işletme imtiyazının Mösyö Georges Nagelmackers'e devredilmesi yönündeki süreç Ticâret ve Nâfia Nezâreti ile Bâbiâli nezdinde bir süredir devam eden inceleme ve müzakereler sonucunda tamamlanmıştır. Buna ek olarak Alaşehir veya Alkan'dan başlayarak Afyonkarahisar'a kadar uzanacak yeni bir şube hattının inşası ve işletilmesi imtiyazının da aynı şahsa verilmesi talebi değerlendirilmiştir. Bu kapsamda Kasaba hattının işletme hakkının icar yöntemiyle Mösyö Nagelmackers'e devredilmesiyle Afyonkarahisar'a kadar uzanacak şube hattının yapımı ve işletme işlerinin belirlenen şartlara bağlı olarak imtiyaz usulüyle ilgili şahsa verilmesi Meclis-i Âli-i Vükelâ tarafından uygun bulunmuştur. Daha sonra hazırlanan teklif II. Abdülhamid'in onayıyla yürürlüğe girmiştir. Padişah fermanına dayanılarak düzenlenen mukavele ve şartnamenin Divân-ı Hümayundan tasdikli nüshaları Ticâret ve Nâfia Nezâreti'ne resmî bir yazı ekinde gönderilmiştir. Nezâret tarafından gerekli idari işlemlerin tamamlanmasının ardından imtiyaz sahibi Mösyö Georges Nagelmackers'in vekili Mösyö Tokas'a belgeler resmî olarak teslim edilmiştir. Mukavele ve şartnamelerin usulüne uygun şekilde karşılıklı olarak alınıp verilmesiyle birlikte, bu belgelere ait suretlerin bir sonraki resmî deftere eklenmesi kararlaştırılmıştır (Umûr-ı Nâfiâ ve Ziraat Mecmuası, 4 Mart 1893: 506).

İzmir'den Kasaba ve Alaşehir'e, Manisa'dan Soma'ya ve İzmir'den Bornova'ya kadar uzanan mevcut demir yolu hatlarının işletilmesiyle birlikte Alaşehir veya Alkan'dan Afyonkarahisar'a kadar uzanacak yeni bir hattın inşaa ve işletilmesi Mösyö Georges Nagelmackers'a verilen imtiyaz hükümleri doğrultusunda gerçekleştirilmiştir. Bu çerçevede daha önce Osmanlı Hükûmeti'ne sunulması şart koşulan Kasaba Kumpanyasına ait ibraname ile "İzmir ve Kasaba Demir yolu ve Temdidi Osmanlı Şirketi" ünvanıyla kurulan yeni şirketin iç tüzüğü ve diğer ilgili belgeler, Mösyö Nagelmackers'in vekilleri aracılığıyla sonradan Nâfia Nezâreti'ne sunulmuştur (İkdam, 19 Ağustos 1894: 1).⁸ Söz konusu tüzüğün incelenmesi ve tescil işlemleri tamamlanarak onaylı bir nüshası Osmanlı Hükûmeti'ne iletilmiştir. Daha sonra gerekli ibraname de hükûmet tarafından şirkete teslim edilmiştir. Ayrıca diğer evraklara ait işlemler de yapılmıştır. Tüm bu süreçlerin ardından mevcut hatların işletilmesine dair hükümler ve bu hatların işletilmesi yeni kurulan şirket tarafından fiilen üstlenilmiştir (İkdam, 19 Ağustos 1894: 1).

⁸ İzmir'den Kasaba'ya ve Alaşehir'e, Manisa'dan Soma'ya ve İzmir'den Bornova'ya kadar uzanan mevcut demir yolu hatlarının işletilmesi ile Alaşehir veya Elkasın'dan Afyonkarahisar'a kadar yeni bir hattın ek olarak inşası ve işletilmesi amacıyla Mösyö Georges Nagelmackers'a verilen imtiyaz hükümleri çerçevesinde imtiyaz sahibi taahhütlerini yerine getirmeye başlamıştır. Bu kapsamda projenin temel şartlarına ilişkin ön hazırlık işlemlerinin bir kısmı tamamlanmıştır. Ayrıca, imtiyaz sahibi tarafından Osmanlı Hükûmeti'ne sunulması zorunlu olan ibranamenin ibrazını takiben kalan işlemlerin tamamlanmasının ardından söz konusu yeni hattın inşasına yönelik faaliyetlere hemen başlanacağı hususu da açıkça belirtilmiştir. (İkdam, 6 Temmuz 1894: 3; Tercüman-ı Hakikat, 6 Temmuz 1894: 2).

Dolayısıyla 31 Temmuz 1893 tarihinden 31 Temmuz 1894 tarihine kadar geçen 1 yıllık süreçte Osmanlı topraklarında toplam 141 mil uzunluğunda yeni demir yolu hattı hizmete açılmıştır. Farklı bölgelerde yürütülen demir yolu inşaat faaliyetleri aynı dönemde kesintisiz biçimde devam etmiş ve yeni hatların yapımında kayda değer ilerlemeler sağlanmıştır. Belirtilen bu dönemde Selanik–Manastır hattı tamamlanarak 14 Haziran itibarıyla işletmeye açılmıştır. Yeniden faaliyete geçirilen hatların bir bölümü ise Beyrut–Şam–Havran hattıdır. Bu hattın Şam ile Muzireb arasındaki kısmı tamamlanarak işletmeye başlanmıştır. Şam ile Beyrut arasındaki kesimin inşaatına ise devam edilmiştir. Bununla beraber Şam–Birecik hattı için gerekli olan sermaye henüz temin edilememiştir. Diğer taraftan Alaşehir–Afyonkarahisar hattı, İzmir–Kasaba hattının Afyonkarahisar’a kadar uzatılması ve buradan bir şube aracılığıyla Eskişehir–Konya hattına bağlanması hedeflenmiştir. Bu suretle İzmir’le Konya arasında doğrudan bir ulaşım bağlantısı kurulması amaçlanmıştır. İzmir–Kasaba hattının önceki imtiyaz sahibi şirket, hattın işletme hakkını yeniden imtiyaz elde eden şirkete 91.600 Osmanlı lirası tutarında bir teminat karşılığında devretmiştir. Bu miktarın teminatı, Düyûn-ı Umûmiye tarafından tahsil edilmekte olan Aydın Sancağının öşür gelirlerinden sağlanmıştır. Alaşehir–Afyonkarahisar hattının yapımının tamamlanabilmesi için her bir kilometre başına 754,6 lira gelir elde edilmesi gerekmekte olup, bu gelirin teminatı olarak Saruhan ve Denizli sancaklarının öşür gelirleri tahsis edilmiştir (İkdam, 11 Kasım 1894: 2; Akyıldız, 2019: 177-178).

3. Kütahya-Afyonkarahisar Demir Yolu Hattı

3.1. Kütahya-Afyonkarahisar Demir Yolu Hattı İnşaatına Başlanması

Eskişehir-Konya demir yolu hattının yapılabilmesi için 13 Şubat 1893 tarihinde Mösyö Alfred Kavalla’ya 99 yıllığına imtiyaz verilmiştir. Belirtilen şartnameye göre imtiyaz sahibi, demir yolu hattının her 200 km’lik kısmına ait harita ve raporları tespit edilen sürelerle göre Nâfia Nezâreti’ne sunmakla yükümlü kılınmıştır. Osmanlı Hükûmeti de teslim edilen belgeleri 3 ay içinde inceleyip gerekli durumlarda tadilat talep etme yetkisine sahiptir. Onay sürecinin gecikmesi hâlinde inşaat süresine ek süre tanınarak teknik ve idari süreçlerin düzenli biçimde ilerlemesi amaçlanmıştır (Acer, Eskişehir-Kütahya Demir yolunun, 2025:36-37; BOA, A.}DVN.MKL: 34/7, L. 1-3).

Osmanlı Devleti, Eskişehir’den Konya’ya kadar uzanacak demir yolunun inşa imtiyazını Alman demir yolu şirketine verdikten sonra hattın Eskişehir yönünden inşasına daha önce başlanmış ve çalışmalar kesintisiz olarak sürdürülmüştür. Dolayısıyla hattın Kütahya yönünden de inşaat faaliyetlerine başlanmış olduğu anlaşılmaktadır. Bu durum adı geçen demir yolu inşaatının başkomiseri sıfatıyla görev yapan Erkân-ı Harbiye Miralaylarından Raif Bey tarafından Ticâret ve Nâfia Nezâreti’ne sunulan telgrafta bildirilmiştir. Böylece ilgili inşaat faaliyetlerine dair ayrıntıların açıklanmasına başlanmıştır (Umûr- Nâfia ve Ziraat Mecmuası, 20 Mayıs 1894: 467).

Daha sonra inşaat faaliyetlerine hızla devam edilerek Eskişehir ile Kütahya arasındaki Anadolu Demir Yolu inşaatının tam olarak bitme seviyesine yaklaştığı, yalnızca tünel ve köprü gibi mühendislik yapılarıyla ilgili çalışmaların sürdüğü anlaşılmaktadır. Ayrıca Kütahya şehrini ana hatta bağlayacak olan şube hattının inşaatı da hızla devam edilmiştir. Bununla birlikte Kütahya’dan Konya yönüne doğru demir yolu inşaatının kısım kısım ilerleme kaydettiği belirtilmiştir. Mevcut bilgilere göre önümüzdeki ocak ayının başlarında Eskişehir ile Kütahya arasında tren seferlerinin başlamasının mümkün olacağı bildirilmiştir (İkdam, 19 Ağustos 1894: 3).

13 Mayıs 1894 tarihli Sadâret belgesinde ise Kütahya ile Afyonkarahisar arasında inşa edilmesi planlanan 100 kilometrelik demir yolu hattının yapım çalışmalarına başlandığı ifade edilmiştir. İnşaatın başlangıcı vesilesiyle düzenlenen törende Osmanlı padişahının himayesine yönelik dualar okunmuş ve merasim resmî bir şekilde icra edilmiştir. Bu hususa ilişkin olarak Ticâret ve Nâfia Nezâreti tarafından hazırlanan yazı padişahın onayına sunulmuştur (BOA, Y.A.HUS.: 296/75, L. 1). Dolayısıyla Eskişehir-Kütahya demir yolu inşası devam ederken bir yandan da Kütahya’dan Afyonkarahisar’a doğru inşaat faaliyetlerine başlanmıştır.

Belgenin devamında Ticâret ve Nâfia Nezâreti’nin 1 Haziran 1894 tarihli yazısında hilafet makamının himayesi altında yürütülen bu demir yolu projesine fiilen başlanıldığı, çalışmaların Kütahya Kasabası civarında istasyon yeri olarak belirlenen Çukurçayır’dan başlatıldığı belirtilmiştir. Açılış törenine sivil ve askerî erkân ile bölgenin önde gelenleri ile halkın katıldığı ifade edilmiştir. Yapılan tören sırasında padişahın uzun ömür ve afiyet temennileriyle anıldığı, dualar okunarak kurbanların kesildiği aktarılmıştır. Bu suretle demir yolu inşaatına resmen başlanmış olduğu

demir yolu inşaat başkomiseri Miralay Raif Bey'in çektiği telgrafla bildirilerek gerekli işlemler başlatılmıştır (BOA, Y.A.HUS.: 296/75, L. 3; Umûr- Nâfia ve Ziraat Mecmuası, 20 Mayıs 1894: 467).⁹

3.2. Eskişehir-Kütahya Demir Yolu İnşaatının Tamamlanması ve Denetimi

Osmanlı Devleti'nin farklı bölgelerinde yapımı süren demir yolu projeleri arasında imtiyazı Anadolu Demir Yolu Kumpanyasına verilen Konya Demir Yolu Hattı önemli bir yere sahiptir. Bu hattın Eskişehir'den başlayarak Kütahya, Afyonkarahisar ve diğer yerleşimlerden geçmesi planlanmıştır. Hattın Eskişehir-Kütahya arasındaki 76 km'lik kesiminde uzun süredir makineler kullanılarak demir rayların döşenmesi çalışmaları yürütülmekteydi. Bu ilk kısım padişahın himayesiyle tamamlanmış ve 29 Aralık 1894 Cumartesi günü ilk lokomotif Kütahya İstasyonu'na ulaşmıştır. Bu gelişme birkaç gün öncesinden haber alınarak büyük bir ilgiyle karşılanmış, istasyon ve kasaba civarında toplanan halk ile Osmanlı tebaası trenin istasyona girişini coşkuyla karşılamıştır. Lokomotifin Kütahya'ya varışı halk tarafından II. Abdülhamid'e duyulan bağlılık ve şükran duygularıyla kutlanmıştır. Kütahya'daki bu açılış törenine dair bilgiler Anadolu Demir Yolları İnşaat Komiseri ve Erkân-ı Harbiye Miralay Raif Bey tarafından vilayete gönderilen telgrafta belirtilmiştir (Hüdavendigar, 19 Aralık 1894: 1; Acer, Eskişehir-Kütahya Demir yolunun, 2025: 69-70).

Diğer taraftan Anadolu Osmanlı Demir Yolunun Eskişehir'den Konya'ya uzatılması planlanan kısmı içerisinde yer alan Eskişehir-Kütahya arasındaki 76 km'lik inşaat tamamlanmıştır. Bu hattın işletmeye elverişli olup olmadığını denetlemek amacıyla Umum Demir Yolları Müdürü Hayri Bey'in başkanlığında bir komisyon oluşturulmuş ve önceki perşembe günü ilgili incelemeleri yapmak üzere bölgeye gitmiştir. Komisyon tarafından yapılan muayene sonucunda, hattın devletin yüksek iradesine uygun şekilde uzatıldığı ve inşa edildiği tespit edilmiştir. Bu nedenle hattın geçici kabul işlemleri tamamlanmış ve seyrüsefere açılması kararlaştırılmıştır. Komisyon üyelerinin ise ertesi sabah özel bir trenle Haydarpaşa'ya döndükleri öğrenilmiştir (İkdam, 31 Aralık 1894: 2).

3.3. Eskişehir-Konya Demir Yolunun Afyonkarahisar'a Kadar Olan Kısımının Geçici Kabulü İçin Komisyonların Teşkili

19 Haziran 1895 tarihli Ticâret ve Nâfia Nezâreti belgesine göre, inşası devam eden Eskişehir-Konya demir yolu hattının Çukurçayır'dan Afyonkarahisar'a kadar olan kısmının kısa süre içinde hizmete açılacağı, Afyonkarahisar'dan Akşehir'e ve Akşehir'den Ilgın'a uzanan kısımlarının da yakında tamamlanacağı bildirilmiştir. Bu doğrultuda söz konusu hatların geçici kabul işlemlerinin yapılabilmesi amacıyla çeşitli komisyonların oluşturulmasına karar verilmiştir. Burada ilk kısım olarak belirtilen Çukurçayır-Afyonkarahisar arasının geçici kabulünü gerçekleştirmek üzere Demir yolları Müdürü Hayri Bey başkanlığında Fen Müşaviri Mösyö Galan, İnşaat Başkomiseri Erkân-ı Harbiye Miralay Raif Bey ve Demir yolları Müdür Muavini Markosiyon Efendi'den oluşan bir komisyon kurulmuştur. Komisyonun yazmanlığına ise halktan Hamdi Bey atanmıştır. İkinci kısım olan Afyonkarahisar-Akşehir arasının geçici kabulünü yürütmek üzere yine Hayri Bey'in başkanlığında Teknik Kurul Başmüfettişi Serviçin, Raif Bey ve yol kontrol mühendislerinden Sami Bey'den oluşan bir komisyon oluşturulmuştur. Bu komisyonun yazmanlığına Nâfia Nezâreti Teknik Kurul Yazı İşleri Kayıt Memuru Tahsin Efendi tayin edilmiştir. Akşehir-Ilgın arası üçüncü kısmın muayenesi için ise Hayri Bey'in başkanlığında, Mösyö Galan, Raif Bey ve Teknik Kurul mühendislerinden Mösyö Rive'den oluşan bir komisyon teşkil edilmiştir. Bu komisyonun yazmanlığı görevi ise Muhasebe Kalemî Kâtibi Hacı Bey'e verilmiştir. Söz konusu komisyonların oluşturulmasıyla ilgili 13 Mayıs 1895 tarihli tezkerede belirtilen hususlar padişahın iradesiyle onaylanarak yürürlüğe konmuştur (BOA, BEO.: 644/48275, L. 1).

⁹ Diğer taraftan Osmanlı Devleti'nin Suriye Vilayeti sınırları içinde yer alan ve stratejik açıdan büyük önem taşıyan Şam-Birecik demir yolu hattına ilişkin olarak güzergâhın kesin keşif haritaları şirket tarafından aşamalı olarak Ticâret ve Nâfia Nezâreti'ne teslim edilmiştir. Bu haritaların gerektirdiği teknik incelemelerin ilgili mühendislik birimlerince yürütüldüğü, hattın inşasına padişah iradesi doğrultusunda başlanmasının planlandığı anlaşılmaktadır. Öte yandan İzmir-Kasaba-Alaşehir hattı, Manisa'dan Soma'ya ve İzmir'den Beyrûnâbâd'a kadar mevcut olan demir yolu hatlarının işletilmesiyle birlikte genişletilerek Alaşehir veya Elkasân üzerinden Afyonkarahisar'a kadar uzatılması hedeflenmiştir. Bu yeni hattının inşası ve işletilmesi Mösyö Georges Nagelmackers'e verilmiş olan imtiyaz hükümleri çerçevesinde yürütülmüştür. İmtiyaz sahibi söz konusu hattın yapımına ilişkin taahhütlerini yerine getirmeye başlamış ve projenin temel teknik ve idari hazırlıkları kısmen tamamlanmıştır. Ayrıca, Nagelmackers tarafından Osmanlı Devleti'ne sunulması gereken ibranamenin verilmesinden sonra kalan bürokratik işlemlerin tamamlanmasıyla birlikte, hattın inşasına fiilen başlanacağı belirtilmiştir. Bu durum, projenin kısa vadede uygulama safhasına geçeceğini açıkça göstermektedir (Umûr- Nâfia ve Ziraat Mecmuası, 5 Temmuz 1894: 5).

Aynı konuyla ilgili olarak 1895 yılına ait Ticâret ve Nâfia Nezâreti'nin icraat ve teşebbüslerine ilişkin layihasında Anadolu topraklarında yapımı sürdürülen demir yolları hakkında ayrıntılı bilgiler verilmiştir. Belgeye göre Çukurçayır ile Afyonkarahisar arasındaki demir yolu bölümü ile Afyonkarahisar'dan Akşehir'e kadar uzanan hat belirtilen yıl içerisinde tamamlanmış ve bu kesimlerde tren seferleri düzenli biçimde işletilmeye başlanmıştır. Bu sayede hat üzerinde yolcu ve yük taşımacılığı faaliyeti kesintisiz olarak sürdürülmüştür. Ayrıca, Ilgın'dan Konya şehir merkezine uzanan son kısmın inşaat çalışmalarının da tamamlanma aşamasına geldiği belirtilmiştir. Bu kısmın geçici kabulünün yapılabilmesi amacıyla gerekli fen komisyonunun bölgeye gönderilmesi talep edilmiştir. Dolayısıyla bu bilgiler doğrultusunda Konya demir yolu hattının yapımının tamamlanarak temmuz ayı içinde açılmasının planlandığı ifade edilmiştir (BOA, Y. PRK. TNF.: 4/50, L. 3).

Diğer taraftan Kasaba Demir yolunun Alaşehir'den Afyonkarahisar'a kadar uzatılacak kısmının inşaat çalışmalarının büyük bir özen ve kararlılıkla sürdürüldüğü, bu hattın da yakın zamanda tamamlanmasının öngörüldüğü belirtilmiştir. Söz konusu demir yolu hattının Aydın ve Konya vilayetlerinin yanı sıra bu vilayetlere bağlı ve yakın yerleşimlerin birbirleriyle ulaşımını sağlayacağı ifade edilmiştir. Böylece hat tamamlandığında İstanbul'la bu iki vilayet arasında oldukça gelişmiş bir ulaşım ağı kurulmuş olacaktır. Bu ulaşımın sanayi ve ticaretin genişlemesine, zenginliğin artmasına ve vilayetlerin bayındırlık düzeyinin ilerlemesine önemli katkı sağlayacağı vurgulanmıştır. Ayrıca bu gelişmelerin Osmanlı Devleti'nin ekonomik olarak kalkınmasına büyük katkı sağlayacağı ifade edilmiştir (BOA, Y. PRK. TNF.: 4/50, L. 3).

3.4. Afyonkarahisar İstasyonu İnşaatında Malzeme Temini ve Bölge Halkından Mehmed Muhyiddin'in Hakları

10 Nisan 1895 tarihli Nâfia Nezâreti belgesine göre Anadolu Demir Yolu Kumpanyası tarafından Afyonkarahisar'da inşa edilen istasyon için taş, kum ve çakıl gibi bazı malzemelerin teminini taahhüt eden Mehmed Muhyiddin'in haklarının korunması konusu ele alınmıştır. Belgede Mehmed Muhyiddin'in taahhüt ettiği malzemelerin temini sırasında karşılaştığı zorluklara rağmen kendisinin hakkına adil şekilde bakılması gerektiği belirtilmiştir. Bu bağlamda Afyonkarahisar halkından olan Mehmed Muhyiddin'in hukuksal haklarına kumpanyanın herhangi bir müdahalede bulunmaması istenmiştir. Çünkü Osmanlı tebaasının haklarının korunması padişahın iradesiyle güvence altına alınmıştır (BOA, İ. HUS.: 36/50, L. 1).

Konuyla ilgili olarak Ticâret ve Nâfia Nezâreti'nin 24 Haziran 1895 tarihli yazısında Anadolu Demir Yolu Şirketi tarafından Afyonkarahisar'da inşa edilen istasyon için bölge halkından olan Mehmed Muhyiddin'in teminini taahhüt ettiği taş, kum ve çakıl gibi bazı malzemelerin temini sırasında yaşanan güçlükler ele alınmıştır. Bu bağlamda Mehmed Muhyiddin'in haklarına kumpanya tarafından müdahale edilmemesi ve Osmanlı tebaasının haklarının korunması gerektiği vurgulanmıştır. Belgede ayrıca 10 Nisan 1895 tarihli II. Abdülhamid'in iradesi doğrultusunda belirtilen şirkete bu hususta gerekli bildirimlerin yapıldığı belirtilmiştir. Anadolu Demir Yolu Şirketinden alınan cevabi yazıda Mehmed Muhyiddin'in şirket ile doğrudan bir ilişkisi bulunmadığı ve yalnızca şirket müdürüyle yapılan sözleşme kapsamında malzemelerin teminini üstlendiği ifade edilmiştir. Bununla birlikte malzeme temininde ortaya çıkan uyuşmazlık nedeniyle Mehmed Muhyiddin'in mahkemeye başvurduğu ve dava açtığı belirtilmiştir. Bu nedenle şirket tarafından yapılacak herhangi bir müdahalenin söz konusu olmadığı açıklanmıştır (BOA, BEO.: 647/48502, L. 3).

Bunun üzerine 27 Haziran 1895 tarihinde Adliye Nezâreti'ne yazılan yazıda, Anadolu Demir Yolu Şirketi tarafından Afyonkarahisar'da inşa edilen istasyon için Mehmed Muhyiddin'in teminini üstlendiği taş, kum ve çakıl gibi bazı malzemelerin kullanımında yaşanan güçlükler ele alınmıştır. Yazının devamında bölge halkından olan Mehmed Muhyiddin'in herhangi bir etken nedeniyle haklarının ihlal edilmemesi gerektiği belirtilmiş ve padişahın iradesiyle bu hususun güvence altına alındığı belirtilmiştir. Ticâret ve Nâfia Nezâreti'ne gelen cevabi yazıda Mehmed Muhyiddin'in şirket ile doğrudan bir ilişkisinin olmadığı, yalnızca şirket müteahhidiyle yapılan sözleşme kapsamında malzemeleri temin etmekle yükümlü olduğu ifade edilmiştir. Malzeme temininde yaşanan uyuşmazlık nedeniyle Mehmed Muhyiddin'in mahkemeye başvurarak müteahhit aleyhine dava açtığı belirtilmiş ve bu sebeple şirketin herhangi bir müdahale yapmasının söz konusu olmadığı açıklanmıştır. Belgede, padişahın iradesi doğrultusunda Mehmed Muhyiddin'in haklarının korunması ve mahkeme sürecinin takip edilmesi gerektiği vurgulanmaktadır (BOA, BEO.: 647/48502, L. 1). Ancak Mehmed Muhyiddin'in müteahhit aleyhine açtığı davanın sonucuna ilişkin olarak tespit edilebildiği kadarıyla herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır.

Kütahya-Afyonkarahisar arasında ilk kez inşa edilmekte olan demir yolu hattı sürecinde çeşitli sorunlarla karşılaşmıştır. Demir yolu inşası sırasında yerel tedarikçilerle müteahhitler arasında ortaya çıkan uyuşmazlıklar,

merkezî idareye yapılan başvurularla çözüme kavuşturulmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda Afyonkarahisar ahalisinden olan Mehmed Muhyiddin'in doğrudan şirketle değil de müteahhitle sözleşme yapmış olması, yabancı sermayeli şirketlerin hukuki sorumluluklarını sınırlama eğiliminde olduklarını düşündürmektedir. Bununla birlikte padişah iradesiyle haklarının korunmasının vurgulanması ve uyuşmazlığın mahkeme yoluyla çözümlenmesi, devletin yerel tebaanın mağduriyetini önlemeye yönelik müdahil bir tutum benimsediğini göstermiştir.

3.5. Kütahya Afyonkarahisar Demir Yolunun Tamamlanması

Yapımı devam eden Eskişehir-Konya demir yolu projesiyle ilgili 16 Temmuz 1895 tarihli Ticâret ve Nâfia Nezâreti yazısına göre, Çukurçayır ile Afyonkarahisar arasındaki yaklaşık 80 km'lik kısmının inşaatının tamamlandığı belirtilmiştir. Bahsedilen yerde bir süredir yürütülmekte olan demir döşeme ve ray yenileme çalışmaları, lokomotifin Afyonkarahisar mevkiine ulaşmasıyla başarıyla sona ermiştir. Bu gelişme üzerine Anadolu Osmanlı Demir yolu inşaat komiserliği tarafından düzenlenen telgrafla gerekli bilgilendirmeler ve duyurular kamuoyu ile yetkili makamlara iletilmiştir (BOA, Y. MTV.: 124/85, L. 1; BOA, Y. A. HUS.: 332/52, L. 3).

Aynı husus 17 Temmuz 1895 tarihli Sadâret tezkeresinde de teyit edilerek, inşası devam etmekte olan Eskişehir-Konya demir yolunun Çukurçayır ile Afyonkarahisar arasındaki yaklaşık 80 km'lik kısmı tamamlandığı belirtilmiştir. Konya demir yolunun bu bölümündeki çalışmaların sona ermesiyle lokomotifler Afyonkarahisar kasabasına ulaşmıştır. Bu gelişme inşaat komiserliği tarafından Ticâret ve Nâfia Nezâreti'ne bildirilmiştir (BOA, Y. A. HUS.: 332/52, L. 1).

3.6. Anadolu Demir Yolu Hattı Çöğürler–Afyonkarahisar Şubesinin Geçici Kabul Töreni

Anadolu Demir Yolu Hattının Çöğürler–Afyonkarahisar şubesi için geçici kabul işlemlerini gerçekleştirmek amacıyla hususi bir trenle bölgeye hareket eden teknik heyetin yanında işletme müdürü Mösyö Höknen, inşaat müdürü Mösyö Makinzi ve hattın mühendisi Mösyö Bergavus da bulunmuştur. İnşaat kumpanyası mühendislerinden Mösyö Hayış Vaskatavi ise Kütahya İstasyonunda söz konusu komisyona katılmıştır. Şirketin tabibi Doktor Akif Efendi de Eskişehir'de trene binerek heyetle birlikte yolculuk etmiştir. Gerçekleştirilen incelemeler sonucunda inşaat faaliyetleri kapsamında yapılan köprülerin ve bir tünelin şartname hükümlerine bütünüyle uygun olduğu tespit edilmiştir. Söz konusu özel tren, 2 Ağustos 1895 tarihinde öğle vakti Afyonkarahisar istasyonuna ulaşmıştır. Bu vesileyle istasyon ve çevresi özenle bayraklarla donatılmış, liva mutasarrıfı, mahallî askerî kumandan paşalar ve naib efendi törene katılmışlardır. Tören esnasında piyade ve süvari birlikleri nizami şekilde sıralanmış, askerî mızıkacı takımı ise padişahın himayelerine saygılarını sunmak amacıyla resmî marşı icra etmiştir (İkdam, 6 Ağustos 1895: 2).

Akşam saatlerinde istasyonda 30 kişilik bir ziyafet düzenlenmiştir. Bu davete söz konusu komisyon üyeleri, liva mutasarrıfı, kumandan paşalar, heyete refakat eden diğer şahıslar ile şirket görevlileri katılmışlardır. Ertesi gün kumandan paşa tarafından bir başka ziyafet verilmiş ve bu davette de komisyon üyeleri ile demir yolu idaresinin müdür ve mühendisleri hazır bulunmuşlardır. Söz konusu davetlerde misafirlere çeşitli yiyecek ve içecekler ikram edilmiştir. Aynı gün şehir gezilmiş, heyet öğleden sonra dönüş yoluna çıkmış ve ertesi sabah Haydarpaşa'ya varmıştır (İkdam, 6 Ağustos 1895: 2).

4. Kütahya-Afyonkarahisar Demir Yolu Hattıyla İlgili Diğer Gelişmeler

4.1. Eskişehir-Kütahya-Afyon Bağlantılı Tren Seferleri ve İşletme Düzenlemeleri

Anadolu Osmanlı Demir Yolunun inşaatı tamamlanan Eskişehir–Konya hattının Çöğürler'den Afyonkarahisar mevkiine kadar olan üçüncü bölümünün 3 Ağustos 1895 tarihi itibarıyla işletmeye açılacağı duyurulmuştur. Bu tarihten itibaren söz konusu hattı kullanan yolcular, hafif eşyaları, küçük yükler, hayvanlar ve diğer taşınabilir mallarıyla birlikte seyahat edebileceklerdir. Ayrıca işletmede mevcut olan hat bölümleri üzerinde düzenli olarak yapılan sefer ve hareket saatleri aşağıdaki tablolarda belirtilen şekilde değiştirilerek güncellenmiştir (İkdam, 5 Ağustos 1895: 4).

Tablo 2. Anadolu Osmanlı Demir Yolu Eskişehir-Konya Kısmı

Gidiş	Dönüş
-------	-------

İstasyonlar		Tren Numarası: 222		İstasyonlar		Tren Numarası: 221	
		Eşya ve Yolcu				Eşya ve Yolcu	
		Sabah				Sabah	
		Saat	Dakika			Saat	Dakika
Eskişehir'den	Hareket	01	45	Afyonkarahisar'dan	Hareket	01	10
Gökçekısıık	Hareket	02	36	Gazlıgöl Hamamı	Hareket	02	00
Sabuncupınarı	Hareket	03	33	İhsaniye	Hareket	03	43
Alayund	Hareket	04	35	Düğer	Hareket	04	38
Çöğürler	Hareket	05	33	Çöğürler	Hareket	05	42
Düğer	Hareket	06	45	Alayund	Hareket	06	47
İhsaniye	Hareket	07	24	Sabuncupınarı	Hareket	07	44
Gazlıgöl Hamamı	Hareket	08	15	Gökçekısıık	Hareket	08	32
Afyonkarahisar'a	Varış	08	55	Eskişehir'e	Varış	09	22

Not: Veriler İkdam, numara 369, 5 Ağustos 1895, s. 4'ten elde edilmiştir.

Tablo 3. Anadolu Osmanlı Demir Yolu Alayund-Kütahya Kısmı

Gidiş				Dönüş			
İstasyonlar		Tren Numarası: 324		İstasyonlar		Tren Numarası: 322	
		Eşya ve Yolcu				Eşya ve Yolcu	
		Sabah				Akşam	
		Saat	Dakika			Saat	Dakika
Alayund'dan	Hareket	05	05	Kütahya'dan	Hareket	02	40
Kütahya'ya	Varış	05	35	Alayund'a	Varış	04	00
Gidiş				Dönüş			
İstasyonlar		Tren Numarası: 326		İstasyonlar		Tren Numarası: 322	
		Eşya ve Yolcu				Eşya ve Yolcu	
		Sabah				Akşam	
		Saat	Dakika			Saat	Dakika
Alayund'dan	Hareket	07	00	Kütahya'dan	Hareket	05	50
Kütahya'ya	Varış	07	20	Alayund'a	Varış	06	10

Not: Veriler İkdam, numara 369, 5 Ağustos 1895, s. 4'ten elde edilmiştir.

Kütahya'dan trene binecek yolcular ile Kütahya'ya varacak yolcular Alayund'da diğer trene aktarma yapacakları ihtar edilmiştir (İkdam, 5 Ağustos 1895: 4).

Tablo 4. Anadolu Demir Yolu Hattı Eskişehir-Ankara Kısmı

Gidiş				Dönüş			
İstasyonlar		Tren Numarası: 122		İstasyonlar		Tren Numarası: 121	
		Eşya ve Yolcu				Eşya ve Yolcu	
		Sabah				Sabah	
		Saat	Dakika			Saat	Dakika
Eskişehir'den	Hareket	12	00	Ankara'dan	Hareket	01	35
Ağabeykadi	Hareket	12	49	Sincanköy	Hareket	02	30
Alpıköy	Hareket	01	32	Mallıköy	Hareket	03	39
Beylikahur	Hareket	02	20	Polatlı	Hareket	05	16
Sarayköy	Hareket	03	32	Beylikköprü	Hareket	06	06
Biçer	Hareket	04	29	Sazılar	Hareket	06	39
Sazılar	Hareket	05	14	Biçer	Hareket	07	26
Beylikköprü	Hareket	05	57	Sarayköy	Hareket	08	30
Polatlı	Hareket	06	52	Beylikahur	Hareket	09	36
Mallıköy	Hareket	08	12	Alpıköy	Hareket	10	30
Sincanköy	Hareket	09	15	Ağabeykadi	Hareket	11	07
Ankara'ya	Variş	10	08	Eskişehir'e	Variş	11	54
		(Akşam)				(Akşam)	

Not: Veriler İkdam, Numara 286, 14 Mayıs 1895, İstanbul, s. 4'ten elde edilmiştir.

Tablo 5. Anadolu Demir Yolu Hattı Eskişehir-Kütahya Kısmı

Gidiş				Dönüş			
İstasyonlar		Tren Numarası: 222		İstasyonlar		Tren Numarası: 121	
		Eşya ve Yolcu				Eşya ve Yolcu	
		Sabah				Sabah	
		Saat	Dakika			Saat	Dakika
Eskişehir'den	Hareket	01	00	Kütahya'dan	Hareket	07	34

Gökçekısıık	Hareket	02	00	Alayund	Hareket	08	16
Sabuncupınarı	Hareket	03	04	Sabucupınarı	Hareket	09	20
Alayund	Hareket	04	14	Gökçekısıık	Hareket	10	16
Kütahya	Variş	04	40	Eskişehir'e	Variş	11	14

Not: Veriler İkdam, Numara 286, 14 Mayıs 1895, İstanbul, s. 4'ten elde edilmiştir.

Tablo 6. Anadolu Osmanlı Demir Yolu Şirketi 2 Kasım 1895 Cumartesi'den İtibaren Eskişehir-Afyonkarahisar Kısmı

Gidiş				Dönüş			
İstasyonlar		Tren Numarası: 222		İstasyonlar		Tren Numarası: 221	
		Eşya ve Yolcu				Eşya ve Yolcu	
		Sabah				Sabah	
		Saat	Dakika			Saat	Dakika
Eskişehir'den	Hareket	01	00	Afyonkarahisar'dan	Hareket	06	10
Gökçekısıık	Hareket	01	49	Gazlıgölhamamı	Hareket	06	50
Sabuncupınarı	Hareket	02	41	İhsaniye	Hareket	07	26
Alayund	Hareket	03	40	Düğer	Hareket	08	24
Çögürler	Hareket	04	28	Çögürler	Hareket	09	05
Düğer	Hareket	05	29	Alayund	Hareket	10	00
İhsaniye	Hareket	06	01	Sabuncupınarı	Hareket	10	01
Gazlıgölhamamı	Hareket	06	43	Gökçekısıık	Hareket	11	36
Afyonkarahisar'a	Variş	07	16	Eskişehir'e	Variş	12	22

Not: Veriler İkdam, Numara 455, 30 Ekim 1895, İstanbul, s. 4 ve İkdam, Numara 500, 14 Aralık 1895, İstanbul, s. 4'ten elde edilmiştir.

Tablo 7. Anadolu Osmanlı Demir yolu Şirketi 2 Kasım 1895 Cumartesi'den İtibaren Alayund-Kütahya Kısmı

Gidiş	Tren Numarası:	Tren Numarası:	İstasyonlar	Tren Numarası:	Tren Numarası:
	324	326		323	325
	Eşya ve Yolcu	Eşya ve Yolcu		Eşya ve Yolcu	Eşya ve Yolcu
	Sabah	Akşam		Sabah	Akşam
	Saat Dakika	Saat Dakika		Saat Dakika	Saat Dakika
Alayund Hareket	04.00	10.20	Kütahya'dan Hareket	02.40	09.00

Kütahya Varış 04.20 10.40 Alayund'a Varış 03.00 09.20

Not: Veriler İkdâm, Numara 455, 30 Ekim 1895, İstanbul, s. 4 ve İkdâm, Numara 500, 14 Aralık 1895, İstanbul, s. 4'ten elde edilmiştir.

Tablo 8. Anadolu Osmanlı Demir Yolu Şirketi 2 Kasım 1895 Cumartesi'den İtibaren Eskişehir-Ankara Kısmı

Gidiş		Dönüş					
İstasyonlar		Tren Numarası: 122		İstasyonlar		Tren Numarası: 121	
		Eşya ve Yolcu				Eşya ve Yolcu	
		Sabah				Sabah	
		Saat	Dakika			Saat	Dakika
Eskişehir'den	Hareket	01	00	Ankara'dan	Hareket	02	10
Ağabeykadı	Hareket	01	49	Sincanköy	Hareket	03	06
Alpıköy	Hareket	02	35	Mallıköy	Hareket	04	20
Beylikahur	Hareket	03	23	Polatlı	Hareket	05	59
Sarayköy	Hareket	04	38	Beylikköprü	Hareket	06	51
Biçer	Hareket	05	35	Sazılar	Hareket	07	23
Sazılar	Hareket	06	20	Biçer	Hareket	08	08
Beylikköprü	Hareket	07	00	Sarayköy	Hareket	09	12
Polatlı	Hareket	07	55	Beylikahur	Hareket	10	20
Mallıköy	Hareket	09	17	Alpıköy	Hareket	11	16
Sincanköy	Hareket	10	19	Ağabeykadı	Hareket	11	54
Ankara'ya	Varış	11(Akşam)	12	Eskişehir'e	Varış	12	41
						(Akşam)	

Not: Veriler İkdâm, Numara 455, 30 Ekim 1895, İstanbul, s. 4 ve İkdâm, Numara 500, 14 Aralık 1895, İstanbul, s. 4'ten elde edilmiştir.

4.2. Anadolu Osmanlı Demir Yolunun Kütahya–Afyonkarahisar Mevkilerine Geçiş Denetim ve Şube Kâtibi Atanması

Kütahya'ya kadar uzatılan demir yolu hattının resmî açılış töreni gerçekleştirilmiş olup, Afyonkarahisar hattının açılışının da yaklaştığı bildirilmiştir. Hattın üzerinde inşa edilen istasyonların Kütahya ve Afyonkarahisar kasabalarına yaklaşık bir buçuk saatlik mesafede yer aldığı belirtilmiştir. Bu nedenle çevredeki kaza ve kasabalardan söz konusu istasyonlara seyahat edecek yolculara geçiş izin belgesi verilmesi amacıyla ilgili bölgelere iki memur atanması talep edilmiştir. Bununla ilgili Dâhiliye Nezâreti'nin teklifi üzerine konu Şûra-yı Devlet tarafından değerlendirilmiş ve padişahın onayıyla gerekli irade çıkmıştır (İkdâm, 17 Haziran 1895: 1). Böylece Anadolu Osmanlı Demir yolunun Eskişehir'den Kütahya'ya kadar uzanan hattı üzerinde demir yolunun idari ve mali işlerinin yürütülmesini sağlamak amacıyla Kütahya ve Afyonkarahisar istasyonlarına birer geçiş denetim ve şube kâtibi atanmıştır (BOA, İ. DH.: 1323/32).

4.3. Eskişehir-Kütahya-Afyonkarahisar Demir Yolu Hattında Güvenlik Önlemleri

6 Haziran 1894 tarihli Erkân-ı Harbiye Dairesi 4. Şube yazısında belirtildiğine göre, Eskişehir–Konya demir yolu hattında arazi istimlak işlemlerinin yürütülmesi amacıyla demir yolu şirketinin talebi üzerine gerekli heyet görevlendirilerek sahaya gönderilmiştir. Ayrıca hattın Afyonkarahisar sınırına kadar olan kısmında inşaat ihalesinin şirket tarafından üstlenildiği ve çalışmaların başlatılmasının kararlaştırıldığı ifade edilmiştir. Bununla birlikte her ne kadar padişahın himayesi altındaki bölgede genel bir asayiş ortamı sağlanmış olsa da Eskişehir’den Afyonkarahisar’a kadar uzanan yaklaşık 180 kilometrelik kesimde güvenlik risklerinin devam ettiği, özellikle yaz aylarında eşkıyaların dar geçitleri ve boğazları sığınak hâline getirdikleri belirtilmiştir. Bu nedenle demir yolu inşaatında barakalarda konaklayan ve yanlarında yüksek miktarda para bulunduran çok sayıda işçinin can ve mal güvenliğinin mevcut yerel kuvvetlerle sağlanamayacağı açıklanmıştır. Dolayısıyla askerî birliklerin görevlendirilmesinin zorunlu olduğu vurgulanmıştır (BOA, BEO.: 422/31602, L. 3).

Bu çerçevede Eskişehir Kaymakamlığı şehirdeki süvari bölüğü personelinin bir kısmının mahallî ihtiyaçlar doğrultusunda kullanılabileceğini bildirmiştir. Bunun üzerine Kütahya Mutasarrıflığı tarafından bölüğün yarısının gerekli noktalarda görevlendirilmek üzere trenle Kütahya’ya nakledilmesi teklif edilmiştir. Ancak daha önce Anadolu demir yolu hattında güvenliğin sağlanması amacıyla padişah iradesiyle İzmit’e sevk edilmiş bulunan 5. Süvari Alayının 2. Bölüğünün Eskişehir’e yönlendirilmesi için izin talep edildiği anlaşılmıştır. (BOA, BEO.: 422/31602, L. 3).

Diğer taraftan Eskişehir’in bir maden bölgesi olması ve burada bazı hükümlü kişilerin istihdam edilmesi nedeniyle güvenliğin yalnızca mevcut süvari birliğiyle sağlanamayacağı değerlendirilmiştir. Bu nedenle 6 Haziran 1894 tarihinde İzmit’te bulunan 3. Nizamiye Alayının 2. Taburundan bir bölüğün yeterli sayıda askerle takviye edilerek Eskişehir’e gönderilmesi ve mevcut süvari kuvvetiyle birlikte asayişin temin edilmesi hususunda padişah iradesi çıkmıştır (BOA, BEO.: 422/31602, L. 3).¹⁰

Bu gelişmeler üzerine 20 Haziran 1894 tarihli Sadâret yazısında, Eskişehir sınırından Afyonkarahisar’a kadar uzanan demir yolu hattı boyunca güvenliğin temini için askerî tedbirlerin artırılmasının zarurî olduğu yeniden vurgulanmıştır. Ancak Hüdavendigâr Vilayetinin önerdiği şekilde süvari müfrezesinin Kütahya’ya nakledilmesinin padişahın önceki iradesine aykırı olacağı ifade edilmiştir. Bu sebeple Seraskerlik makamının yazısıyla mevcut asayişin yerel zabıta kuvvetlerinin desteğiyle idari tedbirler çerçevesinde sürdürülmesi gerektiği bildirilmiştir. Konuya dair gereğinin yapılması Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Dairesi tarafından Sadâret makamına arz edilmiştir (BOA, BEO.: 422/31602, L. 3).

4.4. Kütahya-Afyonkarahisar Demir Yolu İnşaatı Sırasında Kolera Nedeniyle Alınan Sıhî Tedbirler

Kütahya–Afyonkarahisar demir yolu inşaatı sürecinde 1894 yılında bölgede kolera salgınının ortaya çıkması üzerine çeşitli sağlık tedbirleri alınmıştır. Hüdavendigâr Gazetesi’nin 19 Eylül 1894 tarihli nüshasında “İlan-ı Mahsusa” başlığı altında yayımlanan bilgilere göre, Bursa’da kolera hastalığının görülmesi üzerine Sadâret’ten gönderilen telgrafta şehrin sıkı bir karantina altına alınması emredilmiştir. Bu kapsamda biri Mudanya diğeri ise Kütahya hattı üzerinde olmak üzere iki tahaffuzhane¹¹ kurulmasına karar verilmiştir. Telgrafta ayrıca Bursa’dan çıkış yapacak kişilerin 12 gün süreyle karantinada tutulmaları ve gerekli sağlık kontrollerinden geçirilmeleri yönünde talimat verilmiştir. Söz konusu karantina uygulamasını sağlamak amacıyla şehrin etrafında bir sıhîye kordonu oluşturulması uygun görülmüştür. Bu kordon hattı Nilüfer Nehri üzerindeki Acemler Köprüsü’nün yaklaşık 100 metre alt kısmından başlayarak şehrin kuzeydoğusuna doğru uzanan bir güzergâh üzerinde belirlenmiştir. Hattın Acemler İstasyonu, Mihrabeli Köprüsü, İnkaya, Atranos yolu, Ermeni Katolik Mezarlığı, Kestelik mevki, Dua Çınarı ve

¹⁰ Eskişehir’in maden sahası olması ve burada cinayet veya diğer suçlardan hüküm giymiş bazı kişilerin istihdam edilmesi nedeniyle, yalnızca mevcut süvari bölüğünün güvenliği sağlamakla yetersiz kalacağı değerlendirilmiştir. Bu sebeple, İzmit’te bulunan Üçüncü Nizamiye Alayının İkinci Taburu’ndan bir bölüğün, yeterli sayıda askerle takviye edilerek Eskişehir’e gönderilmesi ve oradaki süvari birliğiyle birlikte asayişin korunmasına katkıda bulunması hususunda, 6 Haziran 1894 tarihinde padişahın iradesi çıkmıştır. Bu çerçevede, Hüdavendigâr Vilayeti’nin önerdiği şekilde süvari bölüğünün Kütahya’ya naklinin padişah iradesine aykırı olacağı belirtilmiştir. Bu nedenle mevcut durumun yerel zabıta kuvvetleriyle idari tedbirler dâhilinde yürütülmesinin uygun olacağı bildirilmiştir. Konuya ilişkin gereğinin yapılması hususu, Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Dairesi tarafından Sadâret makamına arz edilmiştir (BOA, BEO.: 422/31602, L. 3).

¹¹ Tahaffuz, kişinin kendisini koruması, korunması ve sakınması demektir. Tahaffuzhane ise karantina istasyonu veya karantinaya alınan yer anlamına gelmektedir (Devellioğlu, 1986: 1214).

Papazoğlu ile Köprübaşı Çiftlikleri civarını kapsayacak şekilde oluşturulacağı ifade edilmiştir (Hüdavendigâr, 19 Eylül 1894: 3).

Buna göre, biri Acemler Bahçesi'nde diğeri ise Dua Çınarı mevkiinde olmak üzere iki tahaffuzhane tesis edilmiştir. Bu istasyonlardan Acemler Tahaffuzhanesi Mudanya, Gemlik, Mihaliç, Kırmasti ve Atranos yönüne gidecek yolculara hizmet verecektir. Dua Çınarı Tahaffuzhanesi ise Kütahya yönüne seyahat edecek yolculara hizmet vermek üzere belirlenmiştir. Her iki tahaffuzhanede de yolcuların 10 gün süreyle karantina altında tutulmaları zorunlu kılınmıştır. Ayrıca ticari eşyaların, yiyecek, yakacak ve diğer malların şehre giriş-çıkışları yalnızca belediyenin kararıyla doktorların gözetimi altında yapılabilecektir. Karantina süresine uymaksızın kordon hattı dışına çıkmaya teşebbüs eden kişiler hakkında ise mevcut sağlık nizamnamesi hükümlerine göre gerekli işlemlerin uygulanacağı bildirilmiştir. Bu kararlar ilgili komisyon tarafından alınarak resmî ilan yoluyla kamuoyuna duyurulmuştur (Hüdavendigâr, 19 Eylül 1894: 3).

Eskişehir–Konya demir yolu inşaatı sırasında 1893 yılında Kütahya'da ortaya çıkan kolera vakalarının demir yolu çalışmalarında görev alan çevre bölgelerden gelen işçiler arasında görüldüğü tespit edilmiştir. Bu durum üzerine hastalığın yayılmasını önlemek amacıyla Kütahya'da Eskişehir yönüne karşı bir karantina hattı kordon oluşturulmuştur (Acer, “Kütahya'da Kolera ...1893”, 2025: 54).¹² Benzer bir durum Kütahya–Afyonkarahisar demir yolu inşaatı sürecinde de geçerlidir. Farklı bölgelerden gelen işçilerin Kütahya–Afyonkarahisar demir yolunda çalışmaları, kolera salgınının yayılmasında önemli bir etken olmuştur.

4.5. Kütahya-Afyonkarahisar Demir Yolu Hattında Personel ve Maaş Düzenlemeleri

Kütahya'dan Konya'ya kadar uzatılmakta olan demir yolu hattının Afyonkarahisar'a ulaşması üzerine hat üzerinde istihdam edilen idari ve posta hizmetlerinde görevli personelin yetersiz kaldığı tespit edilmiştir. Bu eksikliği gidermek için Telgraf ve Posta Nezâreti Meclisi tarafından hazırlanan mazbata, Nâfia ve Dâhiliye Nezâretleri aracılığıyla Şûrâ-yı Devlet'e havale edilmiştir. Yapılan değerlendirmede mevcut 2 seyyar memurun artan posta ve nakliye işlemlerini karşılayamayacağı belirtilmiştir. Bu doğrultuda işe başlama tarihinden itibaren aylık 750 kuruş maaşla bir seyyar memurun daha görevlendirilmesi uygun görülmüştür. Ayrıca posta trafiğinin yoğunlaşması nedeniyle mevcut 2 seyyar memurun maaşlarının da 500 kuruştan 750 kuruşa çıkarılması ve Kütahya posta nakliye memurlarından birinin aylık 500 kuruş maaşla yeniden atanması kararlaştırılmıştır. Yapılan bu düzenlemelerin gerektirdiği ek harcamaların Kütahya–Afyonkarahisar hattı arasındaki posta istasyonlarından sağlanan tasarruflarla karşılanabileceği belirtilmiştir. Ardından da bu kararın uygulanması için gerekli bildirimler ilgili posta müdürlüklerine gönderilmiştir (BOA, İ. PT.: 5/14, L. 1).

Bahsi geçen düzenlemeler Şûrâ-yı Devlet kararının ardından 22 Aralık 1895 tarihli Sadâret tezkeresiyle II. Abdülhamid'e arz edilmiştir. Tezkerede, Afyonkarahisar'a ulaşan demir yolu hattı üzerinde görev yapan 2 seyyar memurun artan iş yükü karşısında yetersiz kaldığı, bu nedenle 750 kuruş maaşla üçüncü bir memurun görevlendirilmesinin zaruri olduğu ifade edilmiştir. Ayrıca mevcut 2 memurun maaşlarının da emsalleriyle uyumlu olarak 750 kuruşa çıkarılması ve Kütahya posta nakliye memurluğuna aylık 500 kuruş maaşla yeni bir personelin atanması önerilmiştir. Bu ek harcamanın hattın işletilmesinden tasarruf edilen 2700 kuruşluk ödenekten karşılanması planlanmıştır. Gerekli bütçe aktarımının yapılması ve işlemlerin Telgraf ve Posta Nezâreti aracılığıyla yürürlüğe konulması için Dâhiliye Nezâreti'ne havale edilmiştir. Tezkere, Şûrâ-yı Devlet mazbatasını eşliğinde padişaha sunulmuş ve kararın yürürlüğe girmesi için irade beklenmiştir (BOA, İ. PT.: 5/14, L. 3).

Bunun üzerine 24 Aralık 1895 tarihli II. Abdülhamid'in iradesiyle alınan kararda, Sadâret tarafından arz edilen tezkere incelenmiş ve uygun bulunarak II. Abdülhamid tarafından onaylanmıştır. Böylece bahsedilen tezkerenin gereğinin yapılması için ilgili makamlara havale edilmiştir (BOA, İ. PT.: 5/14, L. 3).

4.6. Afyonkarahisar Hattında Seyyar Posta Memurlarının Maaş Düzenlemesi

19 Ağustos 1896 tarihli Şûrâ-yı Devlet kararına göre, Anadolu Demir yolunun Afyonkarahisar hattında görev yapan 2 seyyar posta memuruna ödenen maaşların düzenlenmesi ele alınmıştır. Söz konusu düzenleme Telgraf ve Posta Nezâreti Meclisi tarafından hazırlanarak Dâhiliye Nezâreti'ne gönderildikten sonra 27 Temmuz 1896 tarihli tezkereyle de Şûrâ-yı Devlet'e arz edilmiştir. Yapılan açıklamaya göre 6 Kasım 1894 tarihinden itibaren bu 2 memura

¹² Kütahya ve Eskişehir'in kara ve demir yollarının bağlantı noktasında yer almasından dolayı 1911 yılında da Kütahya'da etkili olan kolera'yı önlemek için çeşitli tedbirler alınmıştır. Kütahya istasyonuna seyahat etmek için gelen yolcular dezenfekte edilmiş ve salgının daha da yayılmasını önlemek için aydınlatıcı broşürler dağıtılmıştır (Acer, “Kütahya'da Kolera ...1911”, 2025: 762).

aylık 500 kuruş maaş verildiği, hattın Konya'ya kadar uzatılması nedeniyle maaşların yeniden değerlendirilmesinin gerektiği belirtilmiştir. Yapılan hesaplamalar sonucunda memurların maaşlarının 1000 kuruşa yükseltilmesi ve gerekli ödemelerin bütçenin ilgili maddelerinden karşılanması uygun görülmüştür. Daha sonra alınan karar doğrultusunda maaş düzenlemesinin Posta ve Telgraf Nezâreti aracılığıyla icra edilmesi ve Dâhiliye Nezâreti'ne de bilgi verilmesi kararlaştırılmıştır. Dolayısıyla belirtilen bu düzenleme demir yolu hattının genişlemesi ortaya çıkan yeni durum karşısında yetersiz kalan hizmet açığı ile memurların ücretlerini yükseltmek için yapılmıştır (BOA, BEO.: 831/62319, L. 3).

4.7. Anadolu Osmanlı Demir Yolu Şirketi'ne Ermeni Cemaatinden İşliyan'ın Başvurusu ve Silah Taşınma Meselesi

Ticâret ve Nâfia Nezâreti'nin 17 Ocak 1896 tarihli tezkeresine göre, Afyonkarahisar'ın Ağbetbay mahallesinden ve Ermeni cemaatinden İşliyan adlı bir kişi Dinar demir yolu hattını inşa eden İngiliz şirketinin Nâfia Nezâreti'yle ilgili işlerini kolaylaştırmıştır. Bunun karşılığında şirket aracılığıyla istediği malları taşıttırmıştır. Ayrıca Ermenilerin bu hat üzerinden silah ithal ettikleri de bildirilmiştir. Bunun üzerine bahsi geçen durumun öneminden dolayı gerekli bildirimler hem Ticâret ve Nâfia Nezâreti hem de Zabtiye Nezâreti'ne iletilerek hızlıca gerekli işlemlerin yapılması istenmiştir (BOA, DH. TMIK.M.: 2/13, L. 1).

Bu mesele detaylı olarak araştırıldıktan sonra şu açıklamalar yapılmıştır; 16 Ocak 1896 tarihli Ticâret ve Nâfia Nezâreti belgesine göre Anadolu Osmanlı Demir Yolu Şirketi'nin inşaatı sırasında kendi arazisinden alınan taşın bedelini az bulan Afyonkarahisarlı İşliyan adlı Ermeni vatandaş mahkemeye başvurmuştur. Kendisinin demir yoluyla silah taşıdığı ihbarının araştırılmasıyla ilgili Sadâret tezkeresi üzerine yapılan incelemede, İşliyan'ın Dinar demir yolu hattına ilişkin herhangi bir işlem yapmadığı anlaşılmıştır. Bununla birlikte İşliyan, şirketin inşaat sırasında kendi arazisinden aldığı taş nedeniyle zarar ve ziyan talep etmiştir. Fakat o, şirketin teklif ettiği meblağı kabul etmemiş ve bu nedenle de mahkemeye başvurmuştur. Ayrıca İşliyan'ın demir yolu üzerinden silah veya diğer eşyaları naklettiği iddialarına dair yapılan incelemede, Dinar hattına gelen eşyanın kayıtlarının yerinde incelenmesine karar verilmiştir. Daha sonra belirtilen bu durumun takip edilerek gereğinin yapılması Afyonkarahisar Mutasarrıflığına havale edildikten sonra gerekli tüm resmî işlemler ilgili makamlarca yürütülmüştür (BOA, DH. TMIK.M.: 2/13, L. 2). Kütahya-Afyonkarahisar demir yolunun inşası sırasında, Afyonkarahisar ahalisinden İşliyan'ın arazisinden temin edilen taşın bedelini yetersiz bulması ilgili şirket aleyhine açtığı davanın sonucuna ilişkin herhangi bir bilgi tespit edilememiştir.

4.8. Anadolu Demir Yollarının Kütahya Şubesinde Amelelik Yapan Avusturya Tebaasından Manyas Pilesiç'in Vefatına Dair Yapılan Tahkikat

19 Şubat 1896 tarihinde Hüdavendigâr Vilayeti tarafından Hâriciye Nezâreti'ne gönderilen yazıda, Anadolu Demir yolu Kütahya Şubesinde işçi olarak görev yapan ve Afyonkarahisar'da vefat ettiği Avusturya Sefareti tarafından bildirilen Manyas Pilesiç adlı şahsın ölümüyle ilgili herhangi bir bilgiye ulaşılamadığından bahsedilmiştir. Yazının devamında Anadolu Demir yolu Kütahya Şubesi'nde amelelik yaptığı belirtilen Manyas Pilesiç'in, Afyonkarahisar Sancağı sınırlarında yer alan Evzalak isimli mahalde kurulan geçici hastanede vefat ettiğinin Avusturya Sefareti tarafından bildirildiği belirtilmiştir. Ancak yapılan tahkikat neticesinde bu isimde bir şahsın ölümüne dair bilgiye rastlanmadığı açıklanmıştır (BOA, HR. TH.: 170/83, L. 1).

Bu meseleyle ilgili olarak 21 Ekim 1895 tarihli belgede ise Evzalak adlı yerin Uşak'ta bulunduğu anlaşıldığından gerek Uşak gerekse çevresindeki hastanelerde gerekli incelemelerin yapılması için Avusturya Sefaretinden talepte bulunulduğu belirtilmiştir. Bunun üzerine bahsi geçen konuyla ilgili Kütahya Mutasarrıflığından gelen cevabi yazıda bölgede bu isimde bir kişinin vefatına dair herhangi bir kayda rastlanmadığı belirtilmiştir. Fakat Avusturya-Macaristan tebaasından Madam Helpaniç isimli bir kadının beyanına göre üç yıl önce Lefke civarında kurulan bir hastanede Alman tebaasından olan eşi, Henri Kilis'in vefat ettiği öğrenilmiştir. Aynı bilgiyi doğrulayan bir diğer ifade ise Avusturya-Macaristan tebaasından ve otel işletmeciliği yapan Mösyö Konk tarafından verilmiştir (BOA, HR. TH.: 170/83, L. 1).

Nihayetinde elde edilen bu bilgiler doğrultusunda ölen kişinin bahsi geçen Manyas Pilesiç olma ihtimalinin kuvvetli olduğu değerlendirilmiştir. Daha sonra konuya ilişkin araştırma sonuçlarının Uşak Kaymakamlığı tarafından Hâriciye Nezâreti'ne bildirilmiştir. Ardından da Ertuğrul Mutasarrıflığından gelen yeni bir yazıda ise gerekli incelemelerinin tamamlandığı fakat Lefke'de bu isimde bir şahsın yaşadığına veya vefat ettiğine dair herhangi bir

bilgiye rastlanılmadığı yazılmıştır (BOA, HR. TH.: 170/83, L. 1). Konuyla ilgili son karar Hüdavendigâr Vilayetine bırakılmışsa da eldeki bilgi ve belgelere göre bahsi geçen mesele açıklığa kavuşturulamamıştır.

4.9. Anadolu Demir Yolu Hattıyla Yurt Dışına Arpa Sevkiyatı

22 Temmuz 1895 tarihli İkdâm gazetesinde yer alan habere göre, 1-22 Temmuz 1895 tarihi aralığında Afyonkarahisar, Uşak, Kütahya, Sandıklı ve çevresinden temin edilen arpa Anadolu Demir yolu vasıtasıyla İzmit'e sevk edildikten sonra buradan da Avrupa'ya ihraç edilmiştir. Haberin devamında bu dönemde gerçekleştirilen sevkiyatın miktarı aşağıdaki tabloda ayrıntılı olarak verilmiştir (İkdâm, 22 Ekim 1895: 2)¹³

Tablo 9. 1-22 Temmuz 1895 Tarihinde Anadolu Demir Yoluyla Yurt dışına Arpa Sevkiyatı¹⁴

Çuval	Sevkeden Tacir	Şehir
25.000	Alyoti Kardeşler	İzmirli
13.000	Pajı Kardeşler	İzmirli
13.000	Çuştuyani	İzmirli
60.000	Vitel	İstanbul'daki
50.000	Eleniti	Selanik'te
50.000	Arditi vesaire	Muhtelif yerlerde
31.000		

Not: Veriler İkdâm, numara 447, 22 Ekim 1895, İstanbul, s. 2'den elde edilmiştir.

Haberde belirtilen bilgilere göre arpa sevkiyatında kullanılan çuvaların her biri 80 kıyye ağırlığında olup, arpanın kıyye başına satış fiyatı en yüksek 15,5 kuruş, en düşük ise 14,5 kuruş olarak kaydedilmiştir (İkdâm, 22 Ekim 1895: 2). Böylece demir yolu ulaşımıyla kolay bir şekilde bölgedeki ürünler yurt dışına gönderilerek ürün sevkiyatında artış sağlanmıştır.

4.10. Eskişehir-Konya Demir Yolu Bağlantılı Anadolu'daki Demir Yolu Hatlarını Uzatma Projeleri

Konuyla ilgili 28 Aralık 1894 tarihli İkdâm Gazetesinin haberinde, Bandırma veya Mihaliç nehrinin ağzından ya da bu iki bölge arasında herhangi bir noktadan bir hat inşası talebi Mösyö Bele¹⁵ tarafından resmi olarak Nâfia Nezâretî'ne iletildiği yazılmıştır. Bunun üzerine gerekli görüşlerin alınması amacıyla mesele Seraskerî'ye arz edilmiştir. İlgili demir yolu hattı projesinin Seraskerî tarafından incelenmesi sonucunda herhangi bir engel bulunmadığının belirtilerek evrakın iade edilmesi üzerine Mösyö Belle hattın daraltılarak inşasını önermiştir. Fakat

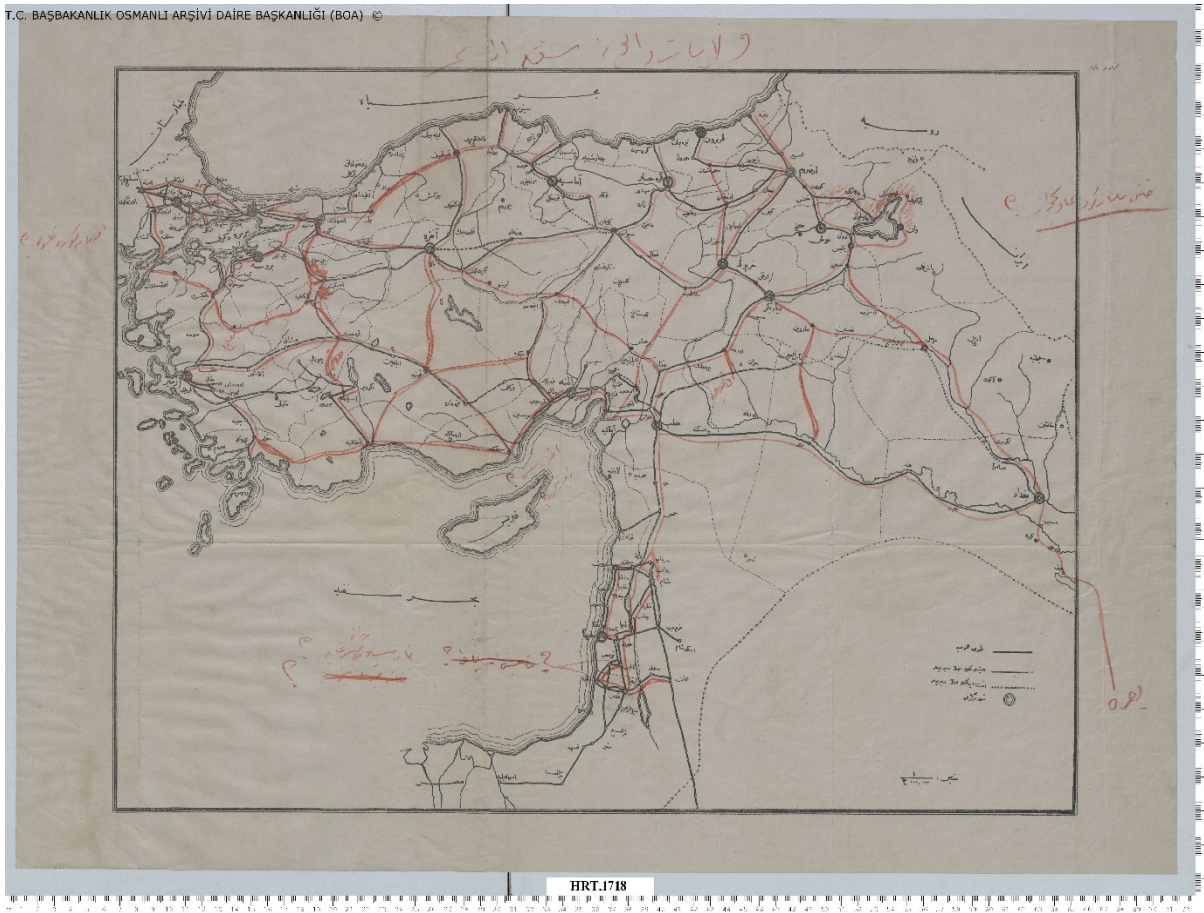
¹³ 1895 Temmuz ayı başından itibaren 22 Ekim 1895 tarihine kadar Afyonkarahisar, Uşak, Kütahya, Sandıklı ve havalisinden Anadolu Demir Yolu hattı aracılığıyla İzmit'e sevk olunup Avrupa'ya nakledilen arpanın miktarı gösterilmiştir. Her bir çuvalın ağırlığı 80 kıyye olarak belirlenmiştir. Arpanın her bir kilesinin ağırlığı 15,5 kıyye olup, orta kalite arpanın fiyatı 14,5 kuruş seviyesindedir (İkdâm, 22 Ekim 1895: 2).

¹⁴ 1895 Temmuz ayı başından itibaren 22 Ekim 1895 tarihine kadar Afyonkarahisar, Uşak, Kütahya, Sandıklı ve havalisinden Anadolu Demir Yolu hattı aracılığıyla İzmit'e sevk olunup Avrupa'ya nakledilen arpanın miktarı gösterilmiştir. Her bir çuvalın ağırlığı 80 kıyye olarak belirlenmiştir. Arpanın her bir kilesinin ağırlığı 15,5 kıyye olup, orta kalite arpanın fiyatı 14,5 kuruş seviyesindedir (İkdâm, 22 Ekim 1895: 2).

¹⁵ Mösyö Bele, Bandırma veya Mihaliç istikametinde inşa edilmesi planlanan demir yolu hattının imtiyazını elde etmek üzere talepte bulunmuştur. Aslında Bandırma-Soma demir yolu hattına ilişkin imtiyaz taleplerinde 1880'li yıllardan itibaren özellikle Fransız önde gelen çevreleri tarafından belirgin bir artış gözlemlenmiştir. Osmanlı Devleti 1900 yılında hattın inşası için Fiyolil-Fojerol-Savarniya Şirketi ile tekrar bağlantı kurmuş ve şirket adına da Mösyö Bele dö Lobel görüşmeye çağırılmıştır. Yapılan müzakereler neticesinde ilgili hattın teminat şartı aranmaksızın Mösyö Bele tarafından Bursa'ya kadar uzatılması kabul edilmiştir (BOA, MV.: 84/25, L. 2; Satılmış, 2016: 163-164).

yapılan değerlendirmeler sonucunda hem Üsküdar'dan Bağdat ve Basra'ya uzanacak ana hatlar hem de Anadolu'da inşa edilecek diğer demir yolu hatlarının genişliğinin belirli bir standartta olması gerektiği sonucuna varılmıştır. Çünkü hem askeri sevkiyatın hem de ticari taşımacılığın düzenli ve güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesi oldukça önemli görülmüştür. Bu nedenle bugüne kadar demir yollarına ilişkin yürütülen önceki müzakerelerde hatların genişliği konusu öncelikli ve ayrıntılı olarak ele alınmıştır (İkdam, 28 Aralık 1894: 1).

Dolayısıyla İzmit hattının genişletilerek uzatılması aynı şekilde Aydın demir yolunun Konya'ya bağlanacak noktaya kadar geniş olarak inşa edilmesi, Kasaba demir yolunun Afyonkarahisar-Kütahya ve Bandırma'ya kadar genişletilmesi planlanmıştır. Ayrıca İzmir-Soma demir yolu hattının Bandırma'ya kadar uzatılması taşımacılık ihtiyaçlarını karşılayacak sağlam ve yeterli bir altyapı oluşturacaktır. Bu bağlamda Bandırma-Balıkesir hattının da geniş standartlarda inşa edilmesi gerekliliği doğal olarak ortaya çıkmıştır. Kasaba hattı ile Bandırma-Balıkesir hattının birleşmesinde önemli faydalar görülmüştür. Ancak burada dikkat edilmesi gereken husus Balıkesir hattının diğer hatlar gibi geniş olarak inşa edilmesi zorunluluğudur. İmtiyaz sahibi tarafından hattın dar olarak inşa edilmesi talep edilmiş olsa da hattın dar yapılması durumunda beklenen faydalar ortaya çıkmayacaktır. Aynı zamanda Soma şubesinin ileride Balıkesir'e kadar genişletilmesi yönündeki planlar da olumsuz etkilenecektir. Dolayısıyla bu bölgede maden ocaklarına yönelik inşa edilen dar dekovil tarzı hatların sahile kadar uzatılması işi de imkânsız olarak değerlendirilmiştir (İkdam, 28 Aralık 1894: 1; Beydilli, 1991: 443).



Harita 1. 9 Aralık 1912 Tarihinde Osmanlı Asya'sında Genel Yolları, İşlemekte Olan Demir Yollarını, İnşası Devam Eden Demir Yollarını ve Şube Merkezlerini Gösteren Harita (Ölçek 1/3000000)

Not: Veriler BOA, HRT.h., 1718'den elde edilmiştir.

4.11. Alaşehir-Afyonkarahisar Demir Yolu İnşaat Merasimi

Kütahya-Afyonkarahisar demir yolu hattının yapımıyla eş zamanlı olarak Alaşehir-Afyonkarahisar demir yolu hattının, Kasaba demir yolunun Alaşehir ile Afyonkarahisar arasındaki kısmının uzatılması suretiyle tamamlanan

inşaatı cuma günü düzenlenen resmî ve görkemli bir törenle açılmıştır. 22 Ekim 1895 tarihli İkdâm Gazetesinin haberine göre Sabah saat 1 sularında yeni vagonlardan oluşan özel bir tren Manisa Vilayeti Valisi Hasan Fehmi Paşa, vilayet meclisi üyeleri, İzmir Ortodoks murahhası, vilayetin yabancı işler müdürü, gazeteciler ve demir yolu şirketi mensuplarıyla yola çıktığı belirtilmiştir. Yine aynı trende Aydın Demir Yolu Genel Direktörü Mösyö Porser, Kasaba ve Aydın demir yollarındaki Osmanlı Hükûmeti komiserleri ve diğer davetlilerden oluşan yaklaşık 90 kişilik bir heyet yer almıştır. Tren sabah Manisa'ya ulaştığında katılımcılara vagonlarda kahvaltı ikram edilmiş ve ardından törene katılacak diğer davetliler de alınarak tren saat 09.00'da yeniden hareket etmiştir. Heyet saat 11.30'da Alaşehir'e varmış ve burada trenden inilmiştir. Daha sonra Vali Hasan Fehmi Paşa'nın öncülüğünde açılış töreninin gerçekleştirileceği inşaat faaliyetlerinin tamamlandığı alana doğru hareket edilmiştir (İkdâm, 22 Ekim 1895: 1). Tören alanına varıldığında açılış merasimi imamın yaptığı dua ile başlamıştır. İmam, II. Abdülhamid'in uzun ömürlü ve sağlıklı olması için içten bir dua ettikten sonra Manisa'daki Hermes Kulübü bandosu çeşitli marşlar çalarak törene coşku katmıştır. Katılımcılar hep bir ağızdan "Padişahım çok yaşa!" nidalarıyla duaya eşlik etmişlerdir. Daha sonra törenin resmî açılış kısmına geçilerek, Vali Hasan Fehmi Paşa eline kazma alarak ilk sembolik kazıyı yapmış ve inşaat çalışmalarını resmen başlatmıştır. Ardın da demir yolu inşaatı sorumlularından Mösyö Limanej de birkaç kazma vurarak törene katılmıştır. Daha sonra kurbanlar kesilerek açılış merasimi tamamlanmıştır. Öğle namazı sonrasında saat 13.00 civarında katılımcılar büyük bir çadır altında hazırlanan sofrada öğle yemeği için bir araya gelmişlerdir. Yemek sırasında müzik icra edilmiş ve davetliler arasında neşeli sohbetler gerçekleşmiştir. Bu esnada Mösyö Yalkasti Türkçe olarak yaptığı konuşmasında Osmanlı padişahına şükranlarını sunarak demir yolu inşasının önemine vurgu yapmıştır. Ardından Mösyö Limanej söz alarak ülkenin kalkınması ve refahı için gerçekleştirilen bu girişimin değerini dile getirmiş ve II. Abdülhamid'e teşekkür etmiştir. Buradaki konuşmalarda eğitimin yaygınlaştırılmasıyla ulaşım ve iletişim altyapısının geliştirilmesinin devletin ilerlemesi açısından taşıdığı önemden bahsedilmiştir. Daha sonra inşaat sahasını çeşitli açılardan inceleyen Vali Hasan Fehmi Paşa törene katılan halka hitap etmiş ve Alaşehir Kaymakamlığı'na istasyon çevresine su dağıtımının sağlanması yönünde talimat vermiştir. Törenin ardından saat 15.30 sularında tren Alaşehir'den İzmir yönüne hareket etmiş ve heyet akşam saat 20.00 civarında vilayet merkezine ulaşmıştır (İkdâm, 22 Ekim 1895: 1).

5. Tartışma ve Sonuç

Demir yolları, Osmanlı Devleti'nin modernleşme sürecine katkı sağlayan başlıca teknolojik unsurlardan biri olmuştur. Osmanlı Devleti başlangıçta demir yolu inşasını kendi imkânlarıyla gerçekleştirmeyi istemişse de yeterli sermaye birikimi, teknik bilgi ve uzman personel eksikliği nedeniyle bu projeleri yabancı sermaye ve şirketler aracılığıyla hayata geçirmek zorunda kalmıştır. Osmanlı ülkesinin çeşitli bölgelerinde birbirinden kopuk yüzlerce kilometre uzunluğunda demir yolu inşa eden yabancı şirketler, çoğu zaman Osmanlı Devleti'nin çıkarlarından daha çok kendi menfaatleri doğrultusunda hareket etmişlerdir.

Demir yollarının yapımı için yeterli teknik donanıma ve bilgiye sahip olmayan Osmanlı Devleti, demir yollarını kendi topraklarında genellikle Alman, İngiliz ve Fransızlara ait şirketler aracılığıyla yaptırmıştır. Bu amaçla Osmanlı'nın Rumeli topraklarındaki ilk demir yolu Çernavoda ile Köstence arasında, Mısır topraklarında ilk demir yolu hattı İskenderiye ile Kahire arasında ve Anadolu topraklarında ilk demir yolu İzmir-Aydın arasında inşa edilmiştir. Osmanlı Devleti'nde yapılan demir yolları öncelikli olarak askerî sevkiyat ve taşımacılıkta kullanılmıştır. Daha sonra öşür gelirlerinin toplanılması ve diğer ticari faaliyetler ile asayiş ve güvenliğin temini için kullanılarak ülkenin kalkınmasında oldukça etkili olmuştur.

II. Abdülhamid tarafından, bir hububat hattı olarak düşünülen Eskişehir-Konya demir yolunun inşası için 13 Şubat 1893 tarihinde Alman Mösyö Alfred Kavalla'ya 99 yıllığına imtiyaz verilmiştir. Bu hattın ilk kısmı olan Eskişehir-Kütahya demir yolu 29 Aralık 1894 tarihinde tamamlanmıştır. Hattın ikinci kısmı olan Kütahya-Afyonkarahisar arasındaki 100 km'lik kısım için 13 Mayıs 1894 tarihinde Kütahya Kasabası yakınındaki istasyon yeri olarak belirlenen Çukurçayır adı verilen yerden başlatılmıştır. Dolayısıyla bir yandan Eskişehir-Kütahya demir yolu her iki taraftan inşa edilirken, diğer taraftan eş zamanlı olarak Kütahya-Afyonkarahisar demir yolunun yapılması işine girilmiştir.

Kütahya-Afyonkarahisar demir yolu inşa edilirken dönemin salgın hastalıklarından olan koleranın olumsuz etkisi Eskişehir, Kütahya ve Afyonkarahisar'da görülmüştür. Bu amaçla çeşitli tedbirlerin alınmaya çalışıldığı görülmüştür. Diğer taraftan demir yolu inşaatında çalışan işçiler ve hattın güvenliğini sağlamak için yerel kuvvetler yetersiz kaldığı için askerî birliklere başvurulmuştur. Yapılan çalışmalardan sonra inşa faaliyetleri devam eden Çukurçayır'dan Afyonkarahisar'a kadar olan kısmın geçici kabulü için Demir Yolları Müdürü Hayri Bey başkanlığında bir komisyon

oluşturulmuştur. Diğer taraftan da Anadolu Osmanlı Demir Yolu Şirketi tarafından Afyonkarahisar'a istasyon inşa edilmiştir. Yapılan demir döşeme ve ray yenilemelerinden sonra Kütahya-Afyonkarahisar demir yolunun inşaatının yapımı 16 Temmuz 1895 tarihinde tamamlanmıştır. Böylece Eskişehir, Kütahya, Afyonkarahisar şehirleri ile bu şehirlerin demir yolu ağıyla bağlı olduğu diğer bölgeler arasında siyasi, sosyal ve ekonomik ilişkiler daha da güçlü hâle gelmiştir.

Kaynakça

- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)
 BOA, *A.şDVN.MKL*, 34/7, L. 1-3. (Divan-ı Hümayun Kalemî, Mukavele)
 BOA, Babıali Evrak Odası Evrakı (*BEO.*), 422/31602, L. 2.
 BOA, *BEO.*, 422/31602, L. 3.
 BOA, *BEO.*, 644/48275, L. 1.
 BOA, *BEO.*, 647/48502, L. 1.
 BOA, *BEO.*, 647/48502, L. 3.
 BOA, *BEO.*, 831/62319, L. 3.
 BOA, Dâhiliye Nezâreti Tesri-i Muamelat ve Islahat Komisyonu Muamelat Evrakı (*DH. TMIK.M.*), 2/13, L. 1.
 BOA, *DH. TMIK.M.*, 2/13, L. 2.
 BOA, *DH. TMIK.M.*, 2/13, L. 2.
 BOA, İrade Dâhiliye (*İ. DH.*), 1323/32.
 BOA, İrade Hususi (*İ. HUS.*), 36/50, L. 1.
 BOA, İrade Telgraf ve Posta (*İ. PT.*), 5/14, L. 1, 2.
 BOA, *İ. PT.*, 5/14, L. 3.
 BOA, Meclis-i Vükela Mazbataları (*MV.*), 84/25, L. 2.
 BOA, Yıldız Hususi Maruzat Evrakı (*Y. A. HUS.*), 332/52, L. 1.
 BOA, *Y. A. HUS.*, 332/52, L. 3.
 BOA, *Y.A.HUS.*, 296/75, L. 1.
 BOA, Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı (*Y. MTV.*), 124/85, L. 1.
 BOA, Yıldız Perakende, Ticâret ve Nâfia (*Y. PRK. TNF.*), 4/50, L. 3.
 BOA, *Y. PRK. TNF.*, 4/50, L. 3.
 BOA, *Y. PRK. TNF.*, 4/50, L. 3.
 Acer, Z. (2025). *Eskişehir-Kütahya Demir yolunun Yapımı ve İşletmesi (1893-1894)*, Bilgin Kültür Sanat Yayınları.
 Acer, Z. (2025). Kütahya'da Kolera Salgını, Etkileri ve Alınan Önlemler (1893). *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 83, 34-59. <https://doi.org/10.51290/dpusbe.1526229>
 Acer, Zabit. (2025). Kütahya'da Kolera Salgını ve Etkileri (1911). *History Studies*, 17/3, 743-67. <https://doi.org/10.9737/historystudies.1611499>.
 Akyıldız, A. (2005). *Anka'nın Sonbaharı Osmanlı'da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*. İletişim Yayınları.
 Akyıldız, A. (2019). *Osmanlıda Ulaşımın Modernleşmesi*. Timaş Yayınları.
 Atilla, A.N. (2002). *İzmir Demir yolları*. İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını.
 Beydilli, K. (1991). Bağdat Demir yolu. *TDV İslam Ansiklopedisi*, 4, 442-444.
 Bileydi Koç, M. (2019). Osmanlı Devleti Döneminde Antalya Demir yolu Hattı Projesi. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, XXXVI/102, 1-36. <https://doi.org/10.33419/aamd.815142>
 Borak, S. (1998). Demir yollarının Tarihi. *Hayat Tarih Mecmuası*, 12, 82-86.
 Çapar, O. (2020). *Osmanlı Devleti'nde Fransız Sermayesi (1838-1914)*, Doğu Kütüphanesi Yayınları.
 Devellioğlu, F. (1986). *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lugat*. Aydın Kitabevi.
 Engin, V. (1993). *Rumeli Demir yolları*. Eren Yayıncılık.
 Engin, V. (2002). Osmanlı Devleti'nin Demir yolu Siyaseti. *Türkler*, 14, 462-469.
 Engin, V. (2012). Rumeli Demir yolları. Vahdettin Engin-Ahmet Uçar-Osman Doğan (Ed.), *Osmanlı'da Ulaşım* içinde (ss.219-235). İstanbul, Çamlıca Yayınları.
 Hasan Fehmi, (1895). *Coğrafya-i Zira-i Sinayi ve Tüccariye*.
Hüdavendigar, Numara 1607, 19 Eylül 1894, Bursa.
Hüdavendigar, Numara 1620, 19 Aralık 1894, Bursa.
İkdam, Numara 102, 11 Kasım 1894, İstanbul.

- İkdam*, numara 149, 28 Aralık 1894, İstanbul.
İkdam, Numara 152, 31 Aralık 1894, İstanbul.
İkdam, Numara 18, 19 Ağustos 1894, İstanbul.
İkdam, Numara 2, 6 Temmuz 1894, İstanbul.
İkdam, Numara 286, 14 Mayıs 1895, İstanbul.
İkdam, Numara 320, 17 Haziran 1895, İstanbul.
İkdam, Numara 369, 5 Ağustos 1895, İstanbul.
İkdam, Numara 370, 6 Ağustos 1895, İstanbul.
İkdam, Numara 447, 22 Ekim 1895, İstanbul.
İkdam, Numara 455, 30 Ekim 1895, İstanbul.
İkdam, Numara 500, 14 Aralık 1895, İstanbul.
Kâhya, E. (1988). Türkiye’de İlk Demir yolları. *TTK Belleten*, 52/202, 210-211.
Kaynak, M. (1985). Osmanlı Demir yolları ve Demir yolu Araç ve Malzemeleri İthalatı. *Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 3/1-2, 263-273.
Kolay, A. (2019). *Anadolu’da İşletmeye Açılan İlk Demir yolu İzmir-Kasaba Hattı ve Uzantıları (1863-1897)*. Türk Tarih Kurumu Yayınları.
Koloğlu, O. (2004). Ulaşım ve Haberleşme. Halil İnalcık-Günsel Renda (Ed.), *Osmanlı Uygarlığı (Cilt 1)* içinde (ss. 442-455). Ankara, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı.
Mühendis Tevfik. (1927). *Türkiye Demir yolları*. Devlet Matbaası.
Satılmış, S. (2016). Osmanlı’da Bandırma-Soma Demir yolu Hattının Kuruluşu. *Tarih ve Gelecek Dergisi*, 2/2, 157-185. <https://doi.org/10.21551/jhf.v2i2.5000196355>
Tamçelik, S. (2000). Osmanlı Dönemi Demir yollarının Tarihî Gelişimi İçerisinde Siyasî ve İktisadî Sosyal Etkileri. *Erdem*, 12/35, 483-535.
Tercüman-ı Hakikat, Numara 4804, 6 Temmuz 1894, İstanbul.
Tiftikçi, O. (1996). *Türkiye’de Ulaşım Sorunu ve Demir yollarımız*. Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası Yayınları.
Umûr- Nâfia ve Ziraat Mecmuası, Numara 70, 20 Mayıs 1894.
Umûr- Nâfia ve Ziraat Mecmuası, Numara 73, 5 Temmuz 1894.
Umûr-ı Nâfiâ ve Ziraat Mecmuası, Numara 40, 4 Mart 1893, İstanbul.
Vecihi ve Rüfekası. (1894). *Musavver Tarih-i Harb*. İkdam Matbaası.
Yavuzarslan, E. (2022). 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’ndaki Demir Yolu Seferberliğinin İstanbul’un Kentsel Dönüşümüne Etkileri ve Pera Örneği. *Kent Akademisi*, 15/1, 317-338.
-

EXTENDED SUMMARY

Purpose

Construction of the Kütahya–Afyonkarahisar railway commenced in 1894 and was completed in 1895. In this context, the present study aims to investigate how the two cities became connected through railway transportation and to assess the contributions of regional rail connectivity to their development. Railways, telegraph lines, and the postal system, which were among the most important indicators of the modernization process in the Ottoman Empire, were among the fundamental elements of the country's development initiative. During this period, extensive infrastructure projects were undertaken to improve transportation and communication networks in various regions of the empire, and regular and durable roads were constructed in many places. Between 1892 and 1893, the Ottoman Government granted concessions for five railway lines. Construction of two of these lines was progressing rapidly. These are the Thessaloniki–Dedeğaç Line and the Eskişehir–Konya Line. A 99-year concession for the Eskişehir-Konya line, with its 10 branches, was granted to Monsieur Alfred Kavalla by a decree dated February 13, 1893, and its total length, including branch lines, was set at 288 miles. The revenue guarantee provided by the Ottoman Government for each kilometer of the line is 550 Ottoman lira. According to the specified specifications, the concessionaire is obliged to submit maps and reports for every 200 km of the railway line to the Ministry of Public Works according to the determined periods. After the Ottoman Empire granted the construction concession for the railway from Eskişehir to Konya to a German railway company, construction began on the Eskişehir side of the line, and work continued uninterrupted. On May 13, 1894, construction began on the 100-kilometer railway line planned to be built between Kütahya and Afyonkarahisar at Çukurçayır near Kütahya. The first section of the Eskişehir-Konya line, the 76-kilometer Eskişehir-Kütahya line, was completed on December 29, 1894, with the first locomotive entering Kütahya station. The 80-kilometer section between Çukurçayır and Afyonkarahisar was completed on July 1, 1895. The Kütahya-Afyonkarahisar line, part of the Eskişehir-Konya line of the Anatolian Ottoman Railway, was completed and opened for operation on August 3, 1895.

Methodology

This study aims to investigate the construction and operation of the Kütahya–Afyonkarahisar railway through an analysis of archival documents, contemporary press accounts, and other relevant sources.

Findings

The Kütahya–Afyonkarahisar line, forming the second stage of the Eskişehir–Konya railway project awarded to the German entrepreneur Alfred Kaulla under a 99-year concession, was completed successfully in accordance with the original plans. Projects to extend the Anatolian railway lines connecting to the Eskişehir-Konya railway have been brought to the forefront. In this context, simultaneously with the construction of the Kütahya-Afyonkarahisar railway line, the Alaşehir-Afyonkarahisar railway line was completed by extending the section of the Kasaba railway between Alaşehir and Afyonkarahisar.

Conclusions

The railway line built between Kütahya and Afyonkarahisar contributed substantially to the political, social, and economic development and modernization of both cities. Besides reinforcing transportation connections with other parts of the Ottoman Empire, the line facilitated the distribution of the region's agricultural produce and natural resources, both above and below ground, to external markets. During the construction of the Kütahya-Afyonkarahisar railway line, security measures had to be taken due to bandit attacks. It was stated that security risks persist along the approximately 180-kilometer stretch from Eskişehir to Afyonkarahisar, with bandits using narrow passages and straits as shelters, especially during the summer months. Therefore, it was explained that the safety of the lives and property of the numerous workers living in barracks during the railway construction and carrying large sums of money with them could not be ensured by existing local forces. Therefore, the necessity of deploying military units was emphasized. In this context, efforts were made to eliminate the security gap with the support of local law enforcement forces.

Originality and Value

This study is the first to comprehensively examine the construction process of the railway between Kütahya and Afyonkarahisar, thereby providing a significant contribution to the scholarly literature. Following the outbreak of a cholera epidemic in the region in 1894 during the construction of the Kütahya–Afyonkarahisar railway, various health measures were implemented. During the construction of the Eskişehir-Konya railway, cholera cases that first appeared in Kütahya in 1893 were detected among workers from surrounding regions working on the railway. Following this situation, a quarantine cordon was established in Kütahya, towards Eskişehir, to prevent the spread of the disease. A similar situation also applied during the construction of the Kütahya-Afyonkarahisar railway. The work of workers from various regions, on the Kütahya-Afyonkarahisar railway played a significant role in the spread of the cholera epidemic. After the Kütahya-Afyonkarahisar railway opened for operation, personnel and salary adjustments were implemented. The salaries of two mobile postal officials were increased from 500 kuruş to 1000 kuruş. Additionally, additional new officials were appointed. This regulation was made to increase the salaries of civil servants and to compensate for the inadequate service gap that arose from the expansion of the railway line.

YAZARLARIN BEYANI / DECLARATION OF THE AUTHORS

Katkı Oranı Beyanı	<input checked="" type="checkbox"/> Yazar, çalışmanın tümüne tek başına katkı sağlamıştır. <input type="checkbox"/> Yazarlar çalışmaya eşit oranda katkı sağlamıştır. <input type="checkbox"/> Çalışmaya birinci yazar %XX oranında, ikinci yazar %XX oranında, üçüncü yazar %XX oranında katkı sağlamıştır.
Declaration of Contribution Rate	<input checked="" type="checkbox"/> The author contributes the study on his/her own <input type="checkbox"/> The authors have equal contributions. <input type="checkbox"/> The first author contributes XX%, the second author contributes XX%, the third author contributes XX%.
Çatışma Beyanı	<input checked="" type="checkbox"/> Çalışmada herhangi bir potansiyel çıkar çatışması söz konusu değildir. <input type="checkbox"/> Yazarlar, çalışmadan XXX (firması, kurumu, kişinin) etkilenebileceğini ve ortaya çıkacak çıkar çatışması durumunu yönetmek için onaylanmış bir planının olduğunu beyan etmektedir.
Declaration of Conflict	<input checked="" type="checkbox"/> There is no potential conflict of interest in the study. <input type="checkbox"/> Authors declare that XXX (firm, institution, person) may be affected from the study and in case of a conflict of interest they have a confirmed plan in order to administer the case.
Yayın Etiği Beyanı	<input checked="" type="checkbox"/> Çalışmada etik dışı bir husus bulunmadığını, araştırma ve yayın etiğine özenle uyulduğunu beyan ederiz. <input checked="" type="checkbox"/> Bu çalışma, etik kurul belgesi gerektiren bir çalışma değildir. <input type="checkbox"/> Bu çalışma için _____ Üniversitesi, Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulundan ___/___/___ tarih ve _____ sayılı kararı ile etik kurul onayı alınmıştır.
Declaration of Publication Ethics	<input checked="" type="checkbox"/> We hereby declare that the study has not unethical issues and that research and publication ethics have been observed carefully. <input checked="" type="checkbox"/> This study does not require ethics committee approval. <input type="checkbox"/> Ethical approval for this study was obtained from the Scientific Research and Publication Ethics Committee of _____ University with decision number _____ dated ___/___/____.
Üretken Yapay Zekâ Kullanım Beyanı	<input checked="" type="checkbox"/> Bu çalışmanın hiçbir aşamasında üretken yapay zekâ araçlarından faydalanılmamıştır. <input type="checkbox"/> Bu çalışmanın hazırlanması sırasında yazar(lar), [NEDEN] amacıyla [ARAÇ/HİZMET ADI] kullanmıştır. Bu araç/hizmeti kullandıktan sonra, yazar(lar) içeriği gerektiği şekilde gözden geçirip düzenlemiş ve yayınlanan makalenin içeriği konusunda tüm sorumluluğu üstlenmiştir.
Declaration of Generative AI Use	<input checked="" type="checkbox"/> No generative artificial intelligence tools were used at any stage of this study. <input type="checkbox"/> During the preparation of this study the author(s) used [NAME OF TOOL / SERVICE] in order to [REASON]. After using this tool/service, the author(s) reviewed and edited the content as needed and take(s) full responsibility for the content of the published article.
Destek ve Teşekkür Beyanı	<input checked="" type="checkbox"/> Çalışmada herhangi bir kurum ya da kuruluştan mali destek alınmamıştır. <input type="checkbox"/> Bu çalışma, X Projesi (Proje No: XXXXXX) tarafından desteklenmektedir. <input type="checkbox"/> Diğer (Belirtiniz)
Declaration of Support and Acknowledgments	<input checked="" type="checkbox"/> No financial support is taken from any institution or organization. <input type="checkbox"/> The study is supported by X Project (Project No: XXXXXX). <input type="checkbox"/> Others (Specify)