

Osmanlı Devleti'nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları 1908-1914

Nesrin Kanberoğlu*

Özet

Demiryolu yapımı ve kullanımının, Avrupa'da modern ve yaygın hale gelmesi ile taşımacılığın bu yeni hali Osmanlı Devleti'nde de merak uyandırmış, gerek padişahlar gerekse devlet adamları ekonomik ve siyasi sebeplerden ülkeye demiryolu ağını getirmek istemiştir. Ancak bunu yapabilmek için gerekli tecrübe ve donanımına sahip olunmadığı gibi, yeterli sermayenin de mevcut olmaması, yabancı sermayedarın davet edilmesine sebep olmuş, bu da bir nevi ülkeyi sömürüye açmakla aynı anlama gelmiştir. Demiryolu ağının gerekliliğine inanan ancak bunun ülkeyi sömürü aracı olduğunun bilincinde olan Meşrutiyet idarecileri, Sultan Abdülhamid'in politikalarından farklı biçimde bu işi devam ettirmek istemiş ancak zaman ve tecrübe onları da benzer bir noktaya getirmiştir. Fakat ülkenin bekası ve demiryolu ağlarının örülebilmesi için, çıkan isyan ve savaşlara rağmen taviz vererek de olsa demiryollarını inşa ettirmeye devam etmişlerdir.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, Hicaz, Şark Demiryolları, II. Meşrutiyet, Bağdat

Railway Policies of Ottoman Empire at Second Constitutional Period 1908-1914

Abstract

With the modern and widespread use of railway in Europe, this new type of transport had aroused curiosity in the Ottoman Empire and both the sultans and the statesmen wanted to bring the railway network to the country for economic and political reasons. However, the lack of sufficient capital, experience and equipment to construct railway network led the invitation of foreign investors that had the same meaning as opening the country to exploitation. The administrators of constitutional period, who believed in the necessity of railway network but were aware that this was a means of exploitation of the Empire, wanted to continue this work differently from the policies of Sultan Abdülhamid, but time and experience brought them to the similar point. Despite the riots and wars had occurred, construction of the railways continued by making concessions.

Keywords: Railway, Hicaz, Orient Express, II. Constitutional, Baghdad

İngiltere'de yaşayan Richard Trevithick'in 1804 yılında buharlı lokomotifini icat etmesi ile Avrupa'da modern anlamda demiryolu taşımacılığı ve inşası başlamıştır. Demiryolunun ilk olarak yine İngiltere'de 1825 yılında kullanıldığı

* Dr., nbka@windowslive.com. (ORCID ID: 0000-0001-5614-9224)

(Makale Gönderim Tarihi: 11.06.2018; Makale Kabul Tarihi: 18.09.2018)

bilinmekle birlikte 1600'lü yıllarda kullanılan demiryolu, karayolu üzerine döşenen çeşitli raylar üzerinde insan ya da hayvan gücüne dayalı ve "Tranways" adı verilen bir taşıma sistemi olmuştur. Bu sistem ilerleyen tarihlerde çekme kuvvetiyle hareket ettirilen bir mekanizmaya dönüştürülmüştür. 1804 yılında buharlı lokomotifin icadı ile de taşımacılık günümüz dişli trenlerine benzeyen bir mekanizma vasıtasıyla rayla temasta bulunan basit bir sistem üzerine inşa edilmiştir. İcat edilen yeni sistem ile tren saatte 8 km hız yaparken, İngiliz, Fransız ve Amerikalıların çalışmaları ile demiryolu taşımacılığı zaman içinde gelişmiştir. Trenin saatte yol aldığı km hızı artmış, lokomotifin ağırlığı azalmış, ray sistemi modernize edilmiştir. Bu çalışmalar neticesinde İngiltere, Amerika ve Fransa'da şehirler hızlı biçimde demiryolu hatları ile döşenmiştir. Rusya da bu gelişmelerden geri kalmamıştır.¹

Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapılmasına dair ilk fikir ise 1830'lu yıllara rastlamaktadır. Odasında Liverpool-Manchester treninin çeşitli fotoğraflarını bulunduran Sultan Abdülmecid'in Osmanlı Devleti'nde aynı trenlerin yapılmasını arzu ettiğini dile getirmesi ve ayrıca Avrupalı devletlerin müracaatları ile Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşası gündeme gelmiştir. Sultan Abdülmecid demiryolu yapımını arzu etmiştir çünkü demiryolu demek merkezin taşraya hâkim olması, eşkiyanın def edilerek güvenliğin sağlanması ve vergilerin daha teşkilatlı biçimde toplanması anlamlarına gelmiştir. Osmanlı merkezinin uzak eyaletlerini kontrol edebilmesi için de gerekmiştir. Ayrıca demiryolu vasıtasıyla askerini kolay şekilde sevk ederken, Anadolu'daki köylünün ürettiği mahsulü İstanbul'a, orduya ve cepheye taşıyabilecektir, çağın gerisinde kalmamak ve zamanı yakalayabilmek için yapımı elzemdir. Demiryolu yapımından önce İstanbul'dan Paris'e varmak bir ay sürerken demiryolu yapımından sonra bu yolculuk Orient Ekspres ile üç güne inmiştir. Demiryolu bir yandan zamanı kısaltırken diğer yandan insanların coğrafyasını genişletmiştir. Bu yüzden demiryolu muhakkak yapılmalı üstelik de Anadolu'dan geçmelidir. Ancak bu istek Osmanlı Devleti ile güzergâhlarını en kârlı ve avantajlı noktalardan geçirmek isteyen demiryolu yatırımcılarını karşı karşıya getirmiştir².

Osmanlı Devleti sınırlarında inşa edilen ilk demiryolu 1851'de yapımına başlanan Mısır'daki İskenderiye-Kahire hattı olmuştur. İngilizler tarafından yapılan ve yapımı beş yıl süren 211 km'lik hat 1856 yılında işletmeye

¹ Sedat Murat, Levent Şahin, *Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım*, İstanbul, 2010, s. 45-46.

² Ali Satan, "Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi", *Osmanlı'da Ulaşım*, ed. Vahdettin Engin vd., Çamlıca Yay, İstanbul, 2012, s. 209-210.

açılmıştır. 1860 yılında, yine İngiliz sermayedarlar tarafından yapılan Köstence-Çernova hattı işletmeye açılırken 1863'te Rusçuk-Varna, 1866'da ise İzmir-Kasaba hattı³ tamamlanarak işletmeye açılmıştır. 1851-1866 yılları arasında yapılmış olan toplam demiryolu uzunluğu 513 km olmuştur⁴. 1873 yılında İstanbul, İzmit, Adapazarı, Eskişehir, Ankara ve Konya hattı işletmeye açılırken, 1874 yılında İstanbul, Bulgaristan, Yunanistan hattı tamamlanmıştır⁵.

Yabancı şirketlerin suiistimalleri ile Avrupalı devletlerin, imtiyaz meselesini siyasi bir konu haline getirmiş olması Osmanlı Devleti'ni rahatsız etmiş, bu rahatsızlık nedeniyle 1871'den sonra devlet, demiryolu inşasını yabancı şirketlere bırakmak yerine bizzat kendisi üstlenmiştir. Gerekli mali kaynağı iç borçlanmayla karşılayan devlet 1873 yılında Haydarpaşa – İzmit hattını hizmete açmış ancak 1875 yılında mali buhranın iflas noktasına varması sebebiyle yatırımlarını durdurmak zorunda kalmıştır. Yaşanan mali sıkıntı nedeniyle sonraki yıllarda inşa edilen, Hicaz Demiryolu hariç diğer tüm hatlar yabancı sermaye ile inşa edilmiştir⁶. Hicaz demiryolu hacca giden “kutsal” hat olduğu için Müslümanlar tarafından finanse edilmesi uygun görülmüş, bu sebeple yerli sermaye ile inşa edilmiştir⁷.

1850'lerden itibaren Karadeniz'de de bir tren hattı yapımı konuşulmaya başlanmış, özellikle Karadeniz'in konumu⁸ sebebi ile İngilizlerin Trabzon ve Samsun'dan başlayan bir hat inşa planı olmuş ancak bazı sıkıntılar sebebi ile proje İngilizlerden alınarak devlet eliyle gerçekleştirilmesi düşünülmüştür. Hattın inşası Meşrutiyetin ilanından sonra Amerikan bir şirketin talebi ile tekrar gündeme gelmiş ancak şirketin sunmuş olduğu dilekçede devlet yararı görünmediğinden Amerikalıların teklifi de kabul edilmemiştir⁹. 1850'lerden itibaren yapılması konuşulan Samsun-Sivas hattı devlet eliyle ancak 1911 yılında inşa edilmeye başlanmış ancak mali yetersizlikler nedeniyle 1914 yılında Regie Générale isimli Fransız şirkete devredilmiştir¹⁰. Meşrutiyet dönemi demiryolu projelerine devam edilmiş olmakla birlikte Osmanlı tarihi içinde demiryolu inşasının en fazla yapıldığı dönem Sultan Abdülhamid

³ Ayrıntılı bilgi için bkz. A. Nedim Atilla, *İzmir Demiryolları*, İzmir, 2014.

⁴ Satan, “Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi”, s. 214.

⁵ Metin Hülügü, *Hicaz Demiryolu*, Yitik Hazine Yayınları, İstanbul, 2008, s. 20-21.

⁶ Satan, “Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi”, s. 215.

⁷ François Georgeon, *Sultan Abdülhamid*, çev. Ali Berktaş, İstanbul, 2012, s. 501.

⁸ Karadeniz ticaretinin tarih içindeki konumu ve önemi için bkz. Tufan Turan, “Osmanlı – İspanyol Karadeniz Ticaret Müzakereleri ve İspanya'nın Karadeniz Ticaretine Girişi”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.7/32(2011) ss. 252 - 271.

⁹ BOA, MV. 129/73.

¹⁰ Ümit Sarıaslan, *Demir Ağlardan Örumcek Ağlarına*, Otopsi Yayınları, İstanbul, 2004, s.77.

dönemi olmuştur. Bunda Sultanın iktidar süresinin 33 yıl olmasının etkisi vardır. İktidarı sürecinde Afyon – Konya, Beyrut – Şam, İstanbul - Eskişehir – Ankara, Eskişehir – Adana- Bağdat, Adana – Şam – Medine, Mersin – Tarsus – Yenice – Adana, Mudanya – Bursa¹¹, Sarıkamış – Kars – Erzurum, hatları inşa edilip işletmeye açılmıştır¹². Demiryolu inşası Meşrutiyet'in ilanından sonra da devam etmiştir. Belgelerden takip edebildiğimiz kadarıyla özellikle Bağdat Demiryolu ile Hicaz Demiryolu inşasına önem verilen iki hat olmuştur. Meşrutiyet'in ilanından kısa süre sonra Bulgaristan'ın bağımsız olması ise Şark (Rumeli) Demiryolu hattının Bulgaristan'da kalan kısmından dolayı sorun çıkmasına neden olmuş, diğer yandan elde kalan Rumeli topraklarında yeni hat inşası planlanmıştır. Osmanlı Devleti'nin Anadolu topraklarında ise Bandırma – Soma, Soma – Sivas – Erzurum, Giresun – Karahisar-ı Şarki, Ankara – Sulusaray arasında da yeni hatlar inşa edilmek istenmiş ancak 1914 yılında Dünya Savaşı'nın patlak vermesi yapılması planlanan hatların tamamının inşasını mümkün kılmamıştır.

Anadolu ve Bağdat Demiryolu

Osmanlı devlet adamları, Osmanlı Devleti'nin yeniden güçlü olabilmesi için Bağdat'a kadar gidecek bir demiryolu hattı döşenmesini istemiştir. 1868-1872 yıllarında Bağdat'ta valilik yapmış olan Mithat Paşa bu talebi dile getiren kişilerin başında olmuştur. Ona göre bu hat sayesinde Süveyş Kanalı sebebi ile kaybedilmiş olan ticari imkân geri gelecektir. Bu fikir Sultan Abdülaziz'e de mantıklı gelmiş olacak ki 1871 yılında bir irade çıkararak İstanbul ile Bağdat arasında bağlantı sağlayacak bir demiryolu projesinin yapılmasını emretmiştir. Çıkarılan irade üzerine Avusturyalı mühendis Wilhelm Von Pressel davet edilerek ön bir rapor çıkarması istenilmiştir. Pressel'in yaptığı tetkike göre 2 bin km'den fazla demiryolu inşası gerekmektedir. Kilometrenin fazlalığı Osmanlı maliyesinin kaldırabileceğinden fazla bulunduğu için projenin yapımı yabancı yatırımcılara bırakılmıştır¹³.

1888 yılında II. Wilhelm'in Almanya'nın yeni imparatoru olmasıyla Almanya politik bir değişikliğe giderek statükocu durumundan "Weltpolitik" olarak isimlendirdikleri "barışçı yayılma" politikasına yönelmiştir. İngiltere ve Fransa'nın dünyanın pek çok bölgesini paylaşmış olması Almanya'yı bu politikaya yöneltirken, Osmanlı Devleti'nin henüz pek değerlendirilmemiş olan hammadde kaynakları ile 25 milyonluk nüfusun yaratabileceği potansiyel

¹¹ Mudanya – Bursa Demiryolu hattının inşası için bkz. Mustafa Yazıcı, *Mudanya – Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletmesi (1873-1908)*, Nilüfer Belediyesi, Bursa, 2014.

¹² Hülagü, *a.g.e.*, s.18-21.

¹³ İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Alkım Yayınları, İstanbul, 2006, s.111-112.

talep Almanya için Osmanlı Devleti'ni önemli kılmıştır. O sırada Osmanlı tarafında ise İngiltere ve Fransa dışında farklı arayışlar söz konusudur. İngiltere'nin Osmanlı toprak bütünlüğünden vazgeçerek tehdit oluşturması Sultan Abdülhamid'in Almanya'yı kurtuluş olarak görmesine neden olmuştur. Padişah *"Almanya kuvvetini boşuna harcayarak her yerde kendine faydasız koloniler arayacağına, nüfuzunu İran Körfezi'ne kadar uzatsa hem bizim için, hem de kendisi için çok daha iyi olur"* sözleri ile Almanya'yı açıkça davet etmiştir¹⁴.

Osmanlı Devleti'nin Alman yanlısı tutumu önce Anadolu ardından Bağdat demiryolu yapımı için yarışan İngiltere ve Fransa'nın ihaleyi kazanmasını engellemiştir. Anadolu demiryolu projesi ile Almanların Osmanlı Devleti'ndeki demiryolu macerası başlamıştır. Öncelikle İzmit – Ankara hattını yapacak ve işletecek olan Almanlara ayrıca Haydarpaşa – İzmit demiryolu da devredilmiştir. Ankara hattını yapacak olan konsorsiyumda Deutsche Bank, Deutsche Vereinsbank ve Württembergische Vereinsbank yer almıştır. 1890 yılında henüz İzmit – Adapazarı hattının yapımı tamamlandığında Kaulla, Siemens ve diğer Alman yöneticilerinin de hazır bulunduğu açılıшта, Nafia Nazırı Raif Paşa demiryolunun Alman yöneticiler tarafından Bağdat'a kadar uzatılması temennisinde bulunmuştur. Bu tarihten iki yıl sonra sözleşmede belirtildiği gibi demiryolu Ankara istasyonuna dek ulaşmıştır¹⁵. Hat Ankara'ya ulaştıktan sonra demiryolunun devamı için İngiliz ve Fransızların dâhil olduğu yeni bir mücadele başlamıştır. İngiliz ve Fransızlar Bağdat Demiryolu'nun Almanlara verilmemesi için Osmanlı Devleti'ne siyasi zorluklar çıkarmış¹⁶ buna rağmen mücadeleyi bir kez daha Deutsche Bank kazanmıştır. Yapılan yeni anlaşmaya göre hatlar Ankara'dan başlayarak Eskişehir – Konya ve Kayseri'ye kadar uzatılacaktır. Bu hatlardan Kayseri hattı hiçbir vakit yapılmamıştır. Eskişehir – Konya hattı ise sözleşmede belirtildiği gibi 1896 yılında tamamlanmıştır. Anadolu Demiryolu hattı Konya'ya ulaştıktan sonra artık Bağdat için yeni bir imtiyaz verileceği bilinmekteydi. İmtiyaz mücadelesinin hayli zor geçeceği de biliniyordu. Çünkü Almanya'nın imtiyazı alması bir yandan Almanların etki alanını Basra Körfezi'ne dek uzatacağı manasına gelirken, diğer yandan ise İngiltere'nin Hindistan yolunun, Fransa'nın Suriye politikasının ve Rusya'nın güneye yayılma emellerinin tehdit altına gireceği anlamına gelmiştir. Mücadele bu yüzden büyük olmuş ancak 5 Mart 1903 tarihinde imzalanan kesin imtiyaz sözleşmesi ile Bağdat Demiryolu'nun yapım ve işletme imtiyazı 99 yıllığına Deutsche Bank'a verilmiştir¹⁷. Aynı gün 15

¹⁴ Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000, s.18-19.

¹⁵ Özyüksel, *a.g.e.*, s.20-21.

¹⁶ BOA, Y.EE. 82/1

¹⁷ Özyüksel, *a.g.e.*, s.21-23.

milyon sermayeli ve %10 sermayesi Anadolu Demiryolu şirketine ait Bağdat Demiryolu Şirketi de kurulmuştur. Yapılan anlaşmaya göre hattın inşaatı, Konya'dan Basra'ya kadar 200 km'lik bölümler halinde döşenecek ve her bölüm için farklı km garantisi uygulanacaktı. Kilometre başına 15.500 Frank teminat akçesi biçilmiş, bir sıkıntı olmadığı sürece hattın 1911'de bitirilmesi öngörülmüştür¹⁸.

Deutsche Bank'a bağlı olan Anadolu Demiryolu Şirketi, bu imtiyaz karşılığı Osmanlı Devleti'ne 43.300.000 Mark tutarında borç vermiştir. Bu durum İngiliz ve Fransızları olduğu kadar Rusları da telaşa düşürmüştür. Öyle ki, Almanlara verilen imtiyaza karşılık olarak Ankara'dan Erzurum'a oradan da Kars'a uzanacak bir demiryolu projesinin kendilerine verilmesini istemişler, bu arada Rus Elçisi Graf N.D. Osten Sacken aracılığıyla Alman İmparatoru II. Wilhelm ile de haberleşmeyi ihmal etmemişlerdir. Rus elçisi aracılığıyla Bağdat Demiryolu projesinin Ruslara yönelik bir tehdit oluşturup oluşturmadığı sorulmuş, II. Wilhelm Yakınoğlu ile ilgilenmediğini söylemişse de bu cevap Rusları rahatlatmaya yetmemiştir¹⁹.

Anlaşmadan rahatsız olanlar İngiltere, Fransa ve Rusya gibi büyük devletlerle sınırlı kalmamıştır. Anlaşmanın içeriğinin açıklanmamış olması Osmanlı toprakları içinde yaşayan bazı kesimleri de rahatsız etmiştir. İmtiyaz sözleşmesinden yalnızca elli tane basılmış, bu kopyalar da Saray, Babiâli, Nafia ve Harbiye Nezaretlerine dağıtılmıştır. Bu gizlilik Sultan Abdülhamid'in muhalifi olan İttihat ve Terakki Cemiyeti üyelerinde tedirginlik yaratmış, Avrupa basınında her ne kadar bir şeyler yazılmışsa da bunun Sultan Abdülhamid'in açıkladığı kadarki kısmı olduğuna inanmalarına neden olmuştur. Onlara göre, anlaşmanın gizli tutulması anlaşmanın sadece mali değil ayrıca devletin siyasi bağımsızlığını da tehlikeye düşürmektedir²⁰.

23 Temmuz 1908'de devrim olduktan ve parlamento açıldıktan hemen sonra görüşülen konulardan ilki bu olmuş, Bağdat Mebusu İsmail Hakkı Bey, Bağdat demiryolu projesini ancak otokrat ve hırsız bir hükümetten doğabilecek bir anlaşma olarak ifade etmiştir. Bu düşünceden yola çıkarak Deutsche Bank ile yapılmış olan tüm anlaşmaların hükümsüz ilan edilmesini teklif etmiştir. Hakkı Bey'in teklifi büyük oranda destek de görmüştür ancak Maliye Bakanı Cavit Bey, Hakkı Bey'i haklı görmekle birlikte anlaşmanın tamamen fesh edilmesi taraftarı olmamıştır. Bunun yerine anlaşmanın

¹⁸ Ufuk Gülsoy, *Kutsal Proje*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2010, s.236.

¹⁹ *Sovyet Devlet Arşivi Gizli Belgelerinde Anadolu'nun Taksim Planı*, ed. E.E. Adamof, çev. Hüseyin Rahmi, Belge Yayınları, İstanbul, 1972, S.62-63.

²⁰ Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, çev. Kasım Yargıcı, Milliyet Yayınları, 1972, s.237-238.

değiştirilerek Osmanlı maliyesi ve egemenliğine uygun hale getirilmesini savunmuştur. Ona göre kuşakların ve devletin sürekliliği söz konusudur. Bu yüzden kendinden evvel yapılmış olan anlaşmalara sadık kalınmalıdır, aksi takdirde ulusa güven duygusu gelmeyeceği gibi başkalarının güvenini kazanmak da mümkün değildir. Bir daha bu tür anlaşmaların yapılmamasına dikkat edilmeli, Almanlarla yapılan anlaşmanın değiştirilmesi için de her şey yapılmalıdır²¹.

Sultan Abdülhamid'in zaman içinde Almanya tarafına kayan politikası ittihat ve Terakki'nin İngiltere ve Fransa yanlısı olmasına neden olmuştur. Bunda devrim ncesi Sultan Abdülhamid'den kaçan Jn Türklerin Fransa'ya gitmesinin etkisi olduğu gibi, Meşrutiyet'in ilanından hemen sonra Avusturya'nın Bosna – Hersek'i ilhak etmesinin de etkisi olmuştur. Çünkü Sultan Abdülhamid'in dostu görünen Almanya Avusturya'yı engelleyici bir tavır içinde bulunmamıştır. Osmanlı Devleti ile Avusturya'nın ilişkisi gerildike Osmanlı – Almanya ilişkileri de gerilmiřtir²². İlişkilerin gerilmesinin de etkisiyle İttihat ve Terakki Cemiyeti, Meşrutiyetin ilanından sonra İngiltere ve Fransa'dan destek görmek için çaba göstermiştir. Pek çok önemli mevkiye gerek Fransa gerek İngiltere'den uzman getirmiřtir²³. Hlbuki bir zamanlar Osmanlı toprak bütünlüğünü koruma politikası güden İngiltere 1878 itibariyle bu politikasını değiştirerek Osmanlı toprağı olan Mısır ve Kıbrıs'a yerleşmiş, Basra Körfezi'ne daha çok girmek istemiş, Osmanlı Devleti'nin düşmanı olan Rusya ile de yakınlaşarak İran'ı kontrol altına almıştır. Bu demek oluyordu ki Meşrutiyet'in ilanından çok önce İngiltere Osmanlı toprak bütünlüğünü korumaya yönelik politikasını terk etmiştir. Sultan Abdülhamid'i Almanya yanına iten de zaten İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı aleyhtarı bu tavırları olmuştur. Buna rağmen İttihat ve Terakki Cemiyeti Sultan Abdülhamid'e muhalif oldukları için onun politikalarına da muhalif olmuştur. Bu da Almanya ile değil İngiltere ve Fransa ile işbirliğini gerektirmiştir. Fakat Meşrutiyet'in ilanından hemen sonra Avusturya'nın Bosna – Hersek'i ilhaki, Bulgaristan'ın bağımsız olması, 1911'de İtalya'nın Trablusgarb'a saldırarak hem Trablusgarb'ı hem de On İki Ada'yı işgal etmesi, ardından çıkan Balkan Savaşları, savaş sonrası küçülen Osmanlı toprakları ve tüm bunlara İngiltere'nin ses çıkarmaması İttihat ve Terakki'nin gözünde İngiltere sempatisini yok etmiřtir²⁴.

²¹ Earle, *a.g.e.*, s. 238-239.

²² Hans Rohde, *Asya İçin Mücadele - şark Meselesi*, ev. Binbaşı Nihat, Askeri Matbaa, İstanbul, 1932, s.22-23.

²³ İngiltere ve Fransa'dan getirilen uzmanlara dair belgelerin birkaçı için bkz. *BOA, MV*. 120/70, 123/51, 124/6, 124/50.

²⁴ Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih (1789-1999)*, Filiz Kıtabevi, İstanbul, 2000, s.447

Meşrutiyet'in ilanından bir yıl sonra Osmanlı hükümeti gümrük resmini %4 oranında arttırmaya teşebbüs ettiğinde İngiliz hükümetinin buna karşı çıktığına dair haberler gelmiştir. Berlin'den verilen haberlere göre İngiliz hükümeti bu teşebbüse karşı çıktığı gibi, vergi artırımını elde edilecek paranın Bağdat Demiryolu projesinin kilometre teminatının kapatılması için kullanılmasına da karşı çıkmakta üstelik bu konuda üçlü itilafın diğer devletlerini de ardına alacağını söylemektedir. Ayrıca bu olaydan birkaç hafta sonra ortaya çıkan Girit sorununda İngiltere kendi lehine Irak ile Dicle ve Fırat üzerinde bazı haklar koparmaya çalışmıştır. Yaşanan bu gelişmeler İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin Almanya'ya meyil etmesine neden olmuştur. Çünkü kendi iç işlerine karışmaktan çekinen ve Osmanlı Devleti'ne kendiyile eşit devlet statüsünde davranan bir tek o olmuştur²⁵.

İngiltere ve Fransa gerek Meşrutiyet öncesi gerek Meşrutiyet sonrası Osmanlı Devleti'ni Almanya'ya doğru itmiş olmasına karşın, Bağdat Demiryolu projesini Almanlara verdikleri için Osmanlı yöneticilerine durmaksızın serzeniş ve baskıda bulunmuştur. Fransız yöneticiler, 1910 yılında Meşrutiyet rejiminin ihtiyaçları için mali arayış içinde olan ve para bulma umuduyla Paris'e giden Cavit Bey'e, Bağdat demiryolu hakkındaki rahatsızlıklarının dile getirmiştir. Üstelik yalnızca kendi rahatsızlıkları değil müttefik oldukları İngiltere'yi de konuya dâhil etmiştir. Onlara göre Bağdat Demiryolu Projesi Osmanlı Devleti'ne yarar sağlamadığı gibi bölgedeki İngiliz ticaretinin meşru durumunu da tehlikeye atmaktadır. Bu söyleme hayli sınırlanan Cavit Bey *"Bağdat Demiryolu'nun yapımı ve işletilmesi şartlarının Türkiye'nin yararına ya da zararına olup olmadığını takdir hakkı yalnız Osmanlı hükümetine aittir. Almanya'nın Türkiye'deki İngiliz ve Fransız demiryollarına itiraz hakkı ne kadar yoksa İngiltere'nin de Bağdat Demiryolu'na itiraza o kadar hakkı yoktur"* sözlerini sarf etmiştir²⁶.

Cavit Bey, Bağdat Demiryolu'nun Almanlara verilmiş olması hakkında daha sonra şunları da dile getirmiştir:

"İngilizlerle ilişkilerimizi düzeltmek istedik, bize Bağdat Demiryolu'ndan söz ettiler! Türkiye'de mali ve iktisadi reformlar yapmak istedik, karşımıza Bağdat Demiryolu'nu çıkardılar! Fransızlar ellerine fırsat geçtikçe ortalığı karıştırmak için Bağdat Demiryolu meselesini öne sürdüler. Potsdam Antlaşması'nı yapmış olan Ruslar bile Bağdat silahını sürekli bize çevirdiler."²⁷

²⁵ Sovyet Devlet Arşivi Gizli Belgelerinde Anadolu'nun Taksim Planı, s.64.

²⁶ Earle, a.g.e., s.245.

²⁷ Earle, a.g.e., s.250.

Bağdat Demiryolu projesi Avrupalı büyük devletler nezdinde öyle öneme sahip olmuş ki ülkelerin büyük yayın kuruluşları yıllar içinde defalarca “Bağdat Demiryolu” hakkında yazı yayınladığı gibi, Fransa’da *Journal des Débats*²⁸, Almanya’da *Deutsche Zeitung*²⁹, İngiltere’de *The Times*³⁰ gibi önemli yayın kuruluşları konu hakkında tarih serileri de çıkarmıştır. Ancak proje Almanya dışındakiler için genel olarak Osmanlı Devleti’ne saldırı silahı olarak kullanılmıştır. Özellikle İngiltere, hükümet gümrük vergisinde artırım yapmaya çalıştığında Bağdat Demiryolu’nu göstererek imtiyaz verilmediği sürece vergi artışına razı gelmeyeceğini dile getirmiş³¹, konuyu yıllar içinde defalarca Avam Kamarası’nda tartışarak³² bunu Osmanlı yöneticilerine de iletmıştır. Osmanlı hükümeti ise İngiltere’nin talebini kabul etmemiştir, ancak aralarındaki sorunların giderilmesi ve bir orta yol bulunması için Maliye Nazırı Cavid Bey’i Londra’ya göndermiştir. Cavid Bey Londra’da Sir Edward Grey ve Sir Charles Hardingle görüşerek bir uzlaşma sağlamaya çalışmış ancak bu da mümkün olmamıştır³³.

Bağdat Demiryolu projesi İngiltere’nin Almanya ile olan ilişkisini de zedelemiş, iki taraf arasındaki sorunları gidermek de Osmanlı Devleti’ne düşmüştür. Londra’da bulunan Osmanlı Sefiri Tevfik Paşa İngiltere Dışişleri Bakanlığı ile görüşerek taraflar arasındaki ihtilafı bitirmeye gayret etmiştir³⁴, ancak İngiltere tutumundan ödün vermemiştir. Bağdat hattının Kuveyt’e bağlanmasına da karşı çıktığı gibi³⁵, Bağdat – Basra Körfezi demiryolunun inşaa ve işletmesinin ise Alman ve İngilizlere ortaklaşa verilmesini talep etmiştir³⁶. Ancak bu konu Osmanlı Devleti’nin tek başına onaylayabileceği bir durum değildi. Bağdat – Basra hattının inşaa işine İngilizlerin de dâhil edilmesi için Alman sermayedarların onayı gerekmiştir³⁷. Almanlar İngilizlerin inatçı tavrının karşısında uzlaşıcı bir tavır sergilemiştir. 1911 Martında Dr. Von Gwinner ile Dr. Helfferich, hattın Bağdat ile Basra ve Basra Körfezi arasındaki kısmından ayrıca Basra Limanı imtiyazından vazgeçtiğini bildirmiştir. Ancak bu hatta Deutsche Bank’ın yabancı diğer gruplar kadar hissedar olmasını öne sürmüştü. Üstelik Osmanlı Devleti’nin gümrük vergisini arttırmasına da karşı çıkmamıştır.

²⁸ “France and Turkish Railways”, *The Times*, 11 Feb, 1911, pg.5.

²⁹ “German Railway Projects in Turkey” *The Times*, 17 Nov, 1902, pg.4.

³⁰ “The Baghdad Railway”, *The Times*, 22 Apr, 1903, pg.5; “The Baghdad Railway”, *The Times*, 6 Feb, 1911, pg.7. etc.

³¹ BOA, HR.SYS. 96/1.

³² BOA, HR.SYS. 109/21, 109/38.

³³ BOA, HR.SYS. 109/9.

³⁴ BOA, HR.SYS. 108/62

³⁵ BOA, HR.SYS. 104/22.

³⁶ BOA, HR.SYS. 109/5.

³⁷ BOA, HR.SYS. 109/13.

Bu demek oluyordu ki Osmanlı Devleti Bağdat'tan sonraki hattın imtiyazını istediğine verebilecekti. Osmanlı Devleti Almanya'nın teklifini kabul ederek 21 Mart 1911'de onlarla yeni bir anlaşma imzalamıştır. Bu anlaşmaya göre Bağdat Demiryolu Şirketi, Osmanlı hazinesinden her hangi bir talepte bulunmayacak ayrıca hattın Bağdat'tan sonraki kısmını uluslararası karaktere sahip bir Osmanlı şirketine bırakmıştır³⁸. Bu anlaşma ile Osmanlı Devleti, Bağdat sonrasındaki kısmın haklarını büyük oranda kendine saklamış ancak bu arada İngiltere ile görüşüp onunla uzlaşma arayışından da vazgeçmemiştir³⁹. Osmanlı Devleti'nin hem Almanya hem de İngiltere ile yaptığı görüşmeler neticesinde 1914 yılında uzlaşma sağlanmış, İngilizlerin Basra'daki hakları hem Almanlar hem de Osmanlı Devleti tarafından kabul görmüştür. Ancak Dünya Savaşı'nın çıkması nedeniyle anlaşma geçersiz hale gelmiştir⁴⁰.

İngiltere başta olmak üzere Fransa ve Rusya'nın itirazlarına ve çıkardıkları zorluklara rağmen Bağdat Demiryolu hattı geç de olsa inşa edilip işletmeye açılmıştır. İlk anda imtiyazı alan Deutsche Bank 1903 yılında Bağdat Demiryolu Şirketi'ni kurmuştur. Şirket bu tarihten itibaren hazırlıklara ardında da çalışmaya başlamıştır. Ancak gerek mali sıkıntılar gerek siyasi sorunlar nedeniyle hattın inşası hızlı ilerlememiştir⁴¹ (Tablo 1).

İnşaata Konya – Bulgurlu(200km) kısmı ile başlanmış hattın bu kısmı hızlı şekilde biterek 1904 yılında işletmeye açılmıştır. Bulgurlu'dan sonraki kısmın inşası yaşanan sıkıntılar sebebi ile geç başlamıştır, 1911'de Bulgurlu – Ulukışla, 1912'de Ulukışla – Durak ve Durak – Yenice hatları, 1913'te Toprakkale – İskenderun, Bağdat – Samarra, 1914'te Islahiye – Resül-ayn hatları açılmıştır. Hat yapılırken Toros ve Amanos Dağları'nın geçite imkân vermemesi nedeniyle Bağdat Demiryolu birbirinden kopuk hatlardan oluşmuştur. 1914 yılında hatları birbirine bağlayabilmek için Amanos Dağları'nda tünel kazılmaya başlanmış ve inşaat Eylül 1918'de bitirilmiştir. Ekim 1918'de hat kesintisiz şekilde Bağdat'ı İstanbul'a bağlar hale gelmişse de yaşanan Dünya Savaşı ve Osmanlı'nın bu savaştan yenik çıkması nedeniyle hat 1918 yılında bölgede bulunan Osmanlı ve Alman askerilerinin tahliyesinde kullanılmış, Türkiye topraklarında kalan kısmı ise 10 Ocak 1928'de satın alınarak devletleştirilmiştir⁴².

Anadolu – Bağdat Demiryolu hattı 1913 itibari ile devlete kâr sağlamaya başlamıştır. Demiryolunun yapılmış olması hattın geçtiği bölgelerdeki malların

³⁸ Earle, *a.g.e.*, s.249.

³⁹ BOA, HR.SYS. 109/14, 109/16, 109/17.

⁴⁰ Earle, *a.g.e.*, s. 277 - 293.

⁴¹ Georgeon, *a.g.e.*, s. 498 - 502

⁴² Gülsoy, *Kutsal Proje*, s.242-243.

satılmasına imkân verdiği gibi bu bölgelerden alınan vergileri de arttırmıştır. 1893-1911 yılları arasında Ankara, Eskişehir, Konya bölgelerinden gönderilen hububat, sebze, meyve %1000 oranında artış göstermiştir. Aydın, Kasaba hatlarından daha fazla gelir getiren bu hatta demiryolunun geçtiği bölgelerden toplanan aşar gelirleri yirmi yıl zarfında iki misline ulaşmıştır. Ayrıca Rumeli’den ve Çarlık Rusyası’ndan gelen göçmenler bu hat boyunca yerleştirilerek Anadolu’nun sosyo-ekonomik düzeyi yükseltilmiştir⁴³.

Deutsche Bank mühendisleri hattı İzmit’in biraz ötesine taşıdıklarında bölge Çerkes haydutları ile kaynarken, hattın yapımı ile buradaki güvenlik de sağlandığı gibi çetelerden birinin şefi, Anadolu Demiryolu Kumpanyası’nın istasyon şeflerinden biri olmuş ve yılda 100 sterlin maaş almıştır. Tren yolunun geçtiği hat Türkiye’nin en güvenilir kesimi olmuş bu da üretimin artışına katkı sağlamıştır. Bu hattın yapımından evvel İstanbul ve Türk ordusu Rusya’dan ithal edilen unla ekmek yaparken, hattın yapımından sonra kendi ülkelerinde ürettikleri buğdayı tüketmişlerdir. Ankara hattı açılmadan önce bölgeden tahıl ihracatı yokken hattın açılmasıyla bölgeden tahıl ihracı başlamış, yalnız buğday ve arpanın yıllık kazancı 1,5 – 2 milyon sterline ulaşmıştır⁴⁴.

Hicaz Demiryolu

Hicaz Demiryolu hattının yapımına dair ilk fikir Amerika’da yaşayan Alman asıllı mühendis Dr. Charles F. Zimpel’den çıkmıştır. Kızıldeniz’i Şam’a birleştirmek amacıyla bir proje hazırlayan Zimpel 1864 yılında bu teklifi Osmanlı yetkililerine götürmüş, ancak teklifi inceleyen yetkililer projeyi reddetmiştir. Hat boyunca yaşayan Arap kabilelerinin bu projeden rahatsız olabileceğini düşündükleri gibi böylesi bir hattın yapımı pahalıya da patlayacaktır. Onun yerine deniz yolu ile ulaşımın daha makul olduğuna karar verilmiştir. 1872 yılında ise tanınmış Alman mühendis Wilhelm von Pressel başka bir öneri ile gelmiş üstelik bu öneri sayesinde Osmanlı Devleti’nin Hicaz’ı askeri anlamda kontrol edebileceğini söylemiştir⁴⁵. Bu söylem etkili bulunmuş olacak ki yıllar içinde birçok devlet adamı padişaha Hicaz Demiryolu’na dair çeşitli layihalar hazırlayıp sunmuştur. 1874’te başlayan bu layihalar sonucunda konu 1898’de Meclis-i Vükela’da görüşülmüştür. Konunun Meclis-i Vükela’ya taşınmasında özellikle Hindistanlı gazeteci Muhammed İnşallah’ın gazetede başlattığı propagandanın etkili olduğu düşünülebilir. Çünkü 1896 yılında *Arabistan Çöl Demiryolu Projesi* ismiyle İngilizler bir proje ortaya atmış, Muhammed İnşallah da bu projenin İngiltere

⁴³ Ortaylı, *a.g.e.*, s. 144.

⁴⁴ Earle, *a.g.e.*, s.251-252.

⁴⁵ Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1994, s.31.

değil Osmanlı tarafından yapılması için yoğun bir propaganda faaliyeti başlatmıştır. Bu propagandanın da etkisi ile konu 1898 yılının Ağustos ayında Meclis-i Vükela'ya taşınarak müzakere edilmiştir⁴⁶.

Sultan Abdülhamid'in "Benim eski rüyamdır" dediği ve 2 Mayıs 1900 tarihinde çıkardığı irade ile hazırlıklarına başlanan Hicaz Demiryolu'nun⁴⁷ inşa edilme nedeni kamuoyuna "haccı kolaylaştırmak" olarak açıklanmıştır. Dönemin imkânsızlıkları içinde Şam'dan yola çıkan bir insan Medine'ye 40, Mekke'ye 50 günde ulaşabilmektedir. Üstelik yolculuk esnasında yaşanan su sıkıntısı ve bulaşıcı hastalıklar ile seyahat masrafı da eklendiğinde hacca gitmek çok zor olmuştur. Sultan Abdülhamid Hicaz Demiryolu ile hac yolculuğunu çok daha kısa, konforlu ve güvenli hale getirmeyi düşünürken, temelde İslam dünyasındaki prestijini yükselterek hilafete olan bağlılığı arttırmayı planlamıştır⁴⁸.

Dini sebepten daha önemli olan diğer sebepler ise siyasi ve askeri etkenler olmuştur. Arabistan bölgesi stratejik, ekonomik ve dini durumu nedeniyle 19. yy boyunca Avrupalı devletlerin ilgi odağı haline gelmiştir. İngiltere özellikle Hicaz, Yemen, Kızıldeniz gibi kıyılar başta olmak üzere pek çok yerle yakından ilgilenir olmuş, bazı nüfuzlu şeyh ve yerel liderleri Londra'ya götürerek kendi yanına çekmeyi başarmıştır. Dahası tanınmış ailelerin çocuklarını da tahsil bahanesi ile götürerek onları kendi politikaları ile yetiştirmiştir. Avrupa'nın bölgeye artan ilgisinin farkında olan Sultan Abdülhamid, Hicaz Demiryolu aracılığıyla bölgeye asker sevkini kolaylaştırmak istemiştir. Bu sayede Osmanlı Devleti aleyhine bozulmuş olan kuvvet dengeleri değişip mahalli güçler etkisiz kalacak, devlet de bölgedeki siyasi ve askeri otoriteyi sağlamış olacaktır⁴⁹. Üstelik bölgedeki nüfuzla birlikte tarım ve ticaret gelişecek, Suriye'nin güneyindeki araziler değer kazanacak böylelikle bölge iktisadi anlamda gelişecektir⁵⁰.

Demiryolunun yapımı, 1 Eylül 1900'de Şam'ın Kadem mevkiinde yapılan resmi merasimle başlamıştır. Normal şartlarda demiryolu inşaatlarında yılda 150 km yol yapılabilirken, Hicaz Demiryolu hattında çöl sıcakları ve maddi sıkıntılara rağmen büyük bir özveri ile yılda 288 km ray döşenmiştir. Sultan Abdülhamid'in emri üzerine Medine-i Münevvere'ye yaklaşılırken Hz. Muhammed'in ruhaniyetinin rahatsız olmaması için çelik yerine ağaç

⁴⁶ Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s.32-39.

⁴⁷ Ömer Faruk Yılmaz, *Hicaz Demiryolu Projesi*, Çamlıca Yayınları, İstanbul, 2011, s.16.

⁴⁸ Gülsoy, *Kutsal Proje*, s. 67-69.

⁴⁹ Gülsoy, *Kutsal Proje*, s.69-75.

⁵⁰ Georgeon, *a.g.e.*, s. 499.

traversler kullanılmış ve rayların altındaki gürültüyü engellemek için keçe döřenmiřtir⁵¹.

Kutsal bir yol olduğu için yabancı sermayeye başvurmadan yapılması hedeflenmiş olan proje her ne kadar devlet bütçesi ile yapılmışsa da halkın desteğini de almıştır. Sultan II. Abdülhamid'in 50 bin lira ile başlatmış olduğu bağış kampanyasına çok sayıda devlet adamı ve memur katkıda bulunmuş, resmi görevlilerin yanı sıra halkın yardımıyla büyük meblağlar toplanmıştır. Kutsal bir proje olarak lanse edildiği için Müslüman sermayesi ile yapılması planlanmışsa da yardım edenler arasında gayrimüslim tebaadan bulunanlar da olmuřtur⁵². Osmanlı vatandaşları dışında Hindistan, Fas, Rusya, Avrupa, Afrika, Orta Asya, Amerika, Rumeli⁵³ ve Kıbrıs'ta yaşayan Müslümanlardan da yardım gelmiřtir⁵⁴. Bu yardımlar II. Meşrutiyet dönemi de devam etmiştir. Kıbrıs'tan gelen yardımlar gibi⁵⁵, Tan Gazetesi'nin sahibi Mehmed İnşarullah Efendi'nin, Hicaz Demiryolu için, 1910 yılında Lahor'da başlattığı yardım kampanyaları demiryolunun finanse edilmesine katkıda bulunmuřtur⁵⁶.

1 Eylül 1900'de yapımına başlanmış olan Hicaz Demiryolu 1908 yılına gelindiğinde Medine'ye ulaşmıştır. Medine Garı'nın açılışı daha evvel kararlaştırıldığı üzere 1 Eylül 1908 tarihinde yani Sultan Abdülhamid'in tahta geçişinin 33. yılında yapılmış, ancak o tarihte Jön Türk devrimi gerçekteşmiş olduğundan hattın açılışı Meşrutiyet'e denk gelmiřtir⁵⁷. Açılış yapıldıktan hemen sonra tren seferleri düzenlenmeye bařlanmışır⁵⁸. Yapılan planlamaya göre haftada üç kez şam'dan Maan'a, Maan'dan da şam'a sefer düzenlenecektir. şam ile Maan arası 459 km olup bu mesafenin 24 saatte alınması hedeflenmiştir. Çünkü trenin o günkü hızı saatte 30 km'dir⁵⁹. Trenler Pazartesi, Çarşamba ve Cumartesi günleri saat 7.00, 10.00 ve 13.00'de şam'dan, Salı, Perşembe ve Cuma günleri ise yine aynı saatlerde Medine'den kalkmaktadır⁶⁰.

Hükümet hac seferi esnasında rahatsızlanan ya da salgına kapılan hacılar için Tebük'te karantina işlevi görecek bir *tahaffuzhane* inşa etmek istemiş,

⁵¹ Yılmaz, *a.g.e.*, s. 16-18.

⁵² *Sabah Gazetesi*, 21 Kasım 1900, s.1, *Sabah Gazetesi*, 17 Temmuz 1900, s.1.

⁵³ Yılmaz, *a.g.e.*, s.16.

⁵⁴ BOA, A} MTZ.KB. 3/19, A} MTZ.KB. 3/20.

⁵⁵ BOA, A} MTZ.KB. 2/101.

⁵⁶ BOA, İ.MBH. 2/44

⁵⁷ Georgan, *a.g.e.*, s.502

⁵⁸ "Hicaz Hattı", *Tanin Gazetesi*, 26 Ağustos 1324, s.3.

⁵⁹ *Sabah Gazetesi*, 16 Kasım 1907, s.1.

⁶⁰ Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s.142.

bunun için de 14 Kasım 1908'de bir kanun çıkarmıştır. Bu kanuna göre hacca gelecek hacılardan tahaffuzhanenin inşası için *karantina* vergisi dışında 25 kuruş daha vergi almıştır⁶¹. 1911 yılında ise Hicaz bölgesinin sıhhiyesine harcanmak amacıyla Hicaz'a gerek deniz yolu, gerekse tren yolu ile gelen hacıların biletlerine *Hicaz'a mahsus tedabir-i sıhhiye resmi* adıyla 10 kuruşluk bir vergi ilavesi daha yapmıştır. Buradan gelecek para Hicaz Sıhhiye Meclisi tarafından Hicaz bölgesinin sıhhiyesinde kullanılmıştır⁶². İhtiyaca binaen vergi koyan devlet -zaman zaman- hac mevsimi sırasında ve önemli dini günlerde tren biletlerinde indirim gitmiştir ayrıca fakir hacıları her trende %3 oranında olmak üzere bedava taşımıştır⁶³. 1912 yılında hükümetin aldığı kararla fakir hacıların Medine'ye gidişte %2'si, dönüşte ise %4'ü ücretsiz taşınmış ayrıca bu hacıların 20 kiloya dek olan eşyalarından da ücret alınmamıştır⁶⁴.

Halk trene büyük oranda ilgi göstermiş, bu durum yolcu vagonlarının talebi karşılayamamasına neden olmuştur. Talebin karşılanamaması 1910 yılında problem oluşturmuştur. Soruna hızlı bir çözüm olması için yüz kadar açık vagon kapalı vagona çevrilerek yolculara tahsis edilmiştir⁶⁵. Ayrıca ilave edilen hatlar da göz önünde bulundurularak kapalı zarf usulü ile ihaleye çıkılıp fabrikalardan yeni vagon ve lokomotifler satın alınmıştır⁶⁶. Trenlerin hareket saatleri ve izleyecekleri seyir, namaz saatlerine uygun olarak hazırlanmıştır. Trenler aralarda hacıların namaz kılmasına imkân verecek kadar bekletilmiş, ayrıca trende imam da bulundurulmuştur⁶⁷.

Meşrutiyet'in ilanından sonra Hicaz Demiryolu'nun unvanı ile idari yapısında değişiklikler olmuştur. 1909 yılına dek resmi yazışmalarda *Hamidiye – Hicaz Demiryolu* olarak geçen ve halk tarafından da bu şekilde anılan hattın ismi II. Abdülhamid'in hal edilmesiyle birlikte yalnızca *Hicaz Demiryolu*'na çevrilmiştir. *Hamidiye – Hicaz Demiryolu İdare-i Maliyesi Nezareti* de 1909 yılında *Hicaz Demiryolu Nezareti* ismini almış ve Sadarete bağlanmıştır. Ancak bu tarihten sonra da birkaç sefer değişiklik yaşamıştır⁶⁸. 1909 yılında öncelikle *Nezaret* ismi kaldırılarak *Hicaz Demiryolu Müdüriyet-i Umumisi* unvanı verilmiş ardından 1912 Nisan'ında kurum Sadaret'ten alınıp Harbiye Nezareti'ne bağlanmış⁶⁹ ancak aynı yılın Ekim ayında tekrar Sadaret'e bağlanmıştır⁷⁰. 1914

⁶¹ II. Tertip Düstur, C.I., s.92.

⁶² II. Tertip Düstur, C.III., s.356.

⁶³ BOA, MV. 137/119.

⁶⁴ Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s.142.

⁶⁵ BOA, MV. 137/111.

⁶⁶ BOA, MV. 152/72.

⁶⁷ *Sebilü'r – Reşad*, c.XII/287, 1329, s.16.

⁶⁸ Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s.209.

⁶⁹ II. Tertip Düstur, C.IV., s.464.

yılı Ocak ayında ise Sadaret'ten alınıp Evkaf Nezareti'ne bağlanmıştır⁷¹. I. Dünya Savaşı'nın çıkmasına dek de Evkaf Nezareti'nde kalmıştır. Seferberlik ilanıyla birlikte tüm demiryolları askeri nakliyata sevk edildiği gibi işletme işleri de Harbiye Nezareti'ne devredilmiştir⁷².

Hicaz Demiryolu'nun yaşadığı değişim unvan ve idarenin bağlı olduğu kurumla sınırlı kalmamış, ülkede Meşrutiyet'in ilanıyla başlayan tensikat dönemi demiryolu çalışanlarını da etkilemiştir. Bu dönem, hatlarda çalışan pek çok yüksek dereceli memur görevden uzaklaştırılmıştır. Hicaz Demiryolu bünyesinde çalışıp tecrübe kazanmış olan subaylar 5. Ordu bünyesine alınmış, onlardan uzaklaştırılan yerlere de Yıldız Sarayı'ndan uzaklaştırılan alaylı zabıtlar getirilmiştir. Ayrıca Hicaz Demiryolu'nda senelerdir kullanılmakta olan Hayfa'daki bahriye erleri de geri çekilmiş ve hareket memurlarının da işlerine son verilmiştir. Meşrutiyet sonrası yaşanan siyasi kriz, çok sayıda memurun da kendi isteğiyle istifa etmesine neden olmuştur⁷³. 1909 yılında, çalışan zabitan ve memurlardan bazılarına çift maaş ödenirken tek maaş alanlardan para kesilmesi, pek çok kişinin işi bırakmasına neden olmuştur. Durumun farkında olan işçiler, bazılarına çift maaş ödenirken kendilerinden para kesilmesini protesto etmiş ve işten ayrılmıştır. Hicaz Demiryolu Müdüriyeti durumu hükümete bildirdiğinde hükümet bazı çalışanların mevkilerinin getirdiği zaruri masraftan dolayı çift maaş aldığını, işten çıkan insanların da eski maaşlarının ödenerek geri alınmasını bildirmiştir⁷⁴. Ancak sorunlar bitmemiştir önceki yıllarda, mezun olan yeni mühendislerin bir kısmı Hicaz Demiryolu'nda pratik yaparken 1909 yılında bu uygulamada aksaklıklar başlamıştır. Ayrıca aynı sene bedevi saldırılarının artması çalışmayı zorlaştırdığı için bu hatta çalışacak yeterli miktarda mühendis ve işletme memuru bulunamamış, bundan sebep gazete ilanı ile memur aranmıştır. Ancak tecrübeli memur bulunamamış bu da Avrupalılara iş imkânı sağlamıştır⁷⁵. 1911 Aralık ayında Hicaz Demiryolu İşletme İdaresi Hareket ve Münakalat İdaresi Reisliğine Peter Dikman tayin edilirken⁷⁶, birkaç ay sonra Hicaz Demiryolu İşletme İdaresi Fen memurluğuna Alman Erih Volter atanmıştır⁷⁷.

⁷⁰ II. Tertip Düstur, C.IV., s.657.

⁷¹ II. Tertip Düstur, C.VI., s.161.

⁷² Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s.209.

⁷³ Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s.143-144.

⁷⁴ BOA, MV. 131/80.

⁷⁵ Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s. 144.

⁷⁶ BOA, İ.A. 1/4.

⁷⁷ BOA, İ.A. 1/5.

Hicaz Demiryolu, yapılmaya başlandığı günden elden çıktığı güne kadar defalarca bedevi saldırılarına maruz kalmıştı⁷⁸, hâlbuki bedevilerden bazıları yol yapımı konusunda hükümetin yanında yer almasına karşın bir kısmı da sürekli saldırı halinde olmuştur⁷⁹. Hicaz Demiryolu'nun yapıldığı Arap toprakları farklı kabilelere ev sahipliği yapmıştır. Bu kabilelerden Cebel-i Dürüz Dürzileri ya da Vuld Ali, Rualla, Anzeh, Beni Atiy, İbnül Fadi, Rabiğ gibi kabileler hattın döşenmesine karşı çıkmayıp üstelik -bir kısmı- hattın yapımına yardım ederken Beni Sahr, Advan, Beni Harb, Beni Ali, Havazim ve Ahamideh kabileleri hattın yapımına muhalefet etmiş hatta hat için büyük tehlike de arz etmiştir. Beni Atiy Kabilesi, hattın yapımında çalışmasına karşın çalışma grubundan ayrı düşenleri boğması ile meşhur olmuştur. Hattın yapımına karşı çıkan kabileler döşenen rayları yerinden sökmüş ayrıca hattın geçeceği yere devasa kaya parçaları koymuştur, çoğu zaman da silahlı saldırıda bulunmuşlardır. Bedevilerin tren yolu inşasına muhalefet etme sebepleri ekonomik ve güvenlik olmak üzere iki başlıkta toplanabilir. Hattın çalışmaya başlayacak olması, deve ile taşımacılık yapan bedevilerin işine son vereceği gibi trenin bazı şehirler arasından transit geçmesi, bedevilerin yaşadıkları bölgenin ticaretini durduracaktı. Bu da bölge bedevileri için ekonomik darbe anlamına gelmiştir. Güvenlik kısmı ise isyan ettikleri ya da sorun çıkardıkları takdirde Osmanlı askeri bölgeye hızla ulaşabilecektir ki bu da hoş karşılayacakları bir durum olmamıştır. Hattı destekleyen bedeviler ise hattın yapımından ekonomik olarak zarar görmeyen aksine hattın yapılması ile bölgeleri ticari olarak canlanan bedeviler olmuştur⁸⁰. Bu nedenlerden dolayı bedevilerin bir kısmı hükümete destek olurken diğer kısmı saldırmıştır. Saldırıları Sultan Abdülhamid dönemi olduğu gibi Meşrutiyet dönemi de devam etmiştir. Üstelik hattın kullanıma başlandığı 1908-1909 yıllarında sıklaşmıştır, öyle ki saldırılar zaman zaman tren seferlerinin durmasına neden olmuş⁸¹ yeni hatların da döşenmesini geciktirmiştir. Saldırıların sıklaşması nedeniyle Meşrutiyet idarecileri bedevilerle anlaşmaya çalışmıştır. Uzlaşabildikleri kabilelerin liderlerine maaş bağlayarak tren yollarına saldırıları önlemek istemiştir. Hükümet bu işin içine hacıları da dâhil etmiş, bedevi liderlere bağlanan maaş için tren biletine *urban tahsisatı* denilen bir meblağ eklemiştir⁸². Ancak belgelerden gördüğümüz kadarıyla bedevi saldırıları tam manasıyla engellenememiştir. Destek verenlere⁸³ rağmen pek çoğu saldırı halinde olmaya devam etmiştir. Bu saldırılar zaman zaman şiddetlenmiş,

⁷⁸ BOA, DH.MUİ. 1/36-37-38, DH.EUM.4.Şb. 3/25

⁷⁹ BOA, İ.HUS. 160/105

⁸⁰ Hülagü, a.g.e., s.122-126.

⁸¹ BOA, BEO. 3495 / 262070.

⁸² BOA, DH.MUİ. 1/37.

⁸³ BOA, DH.MUİ. 97/24.

bedeviler 1909 yılının Nisan ayında Osmanlı askeri ile çatışmaya girmiştir⁸⁴ hükümet bu saldırılara önlem olarak bir yandan Akıncı (Heçin) Süvari Taburu oluştururken⁸⁵ diğeri yandan burada kullanılmak üzere zırhlı otomobil ile makineli tüfek alma yoluna gitmiştir⁸⁶. Genelde demiryolu hatlarına zarar verip hat boyunca döşenen telgraf direklerini yakan bedeviler⁸⁷ zaman zaman çalışanların yaralanmasına da sebep olmuştur. Hicaz Demiryolu bünyesinde çalışan Stefan Maslakyan Arap saldırıları yüzünden sakat kalmış ve iş göremez hale gelmiş isimlerden yalnız biridir⁸⁸. Bu yüzden saldırı esnasında korunmak amacıyla hat boyunca çalışan amelelere silah taşıma izni verilmiştir⁸⁹.

Görev esnasında iş dolayısıyla sakat kalan ya da ölen olduğunda bu kişilere tazminat ödenmiştir. Hicaz Demiryolu, devlet bütçesi ile Osmanlı Devleti tarafından yapıldığı için, iş esnasında kaza olması durumunda konu Hicaz Demiryolu Müdüriyeti tarafından Meclis-i Vükela'ya sorulmuş, vükelanın aldığı karar doğrultusunda da hareket edilmiştir. Belgelerden anladığımız kadarıyla demiryolu idaresinin *kazazede hal tertibi* vardır. Hicaz Demiryolu bünyesinde tesviyeci olarak çalışan Stefan Maslakyan 1911 yılında bedevi saldırıları sebebiyle yaralanıp, iş göremez hale geldiğinde konu derhal hükümete bildirilmiş, hükümet Maslakyan'a 4392 kuruş verilmesini uygun görmüştür. Yine aynı tarihte işi esnasında trenden düşerek ölen Katar memuru Hüseyin Fevzi Efendi içinse 12.078 kuruş tazminat ödemıştır⁹⁰. 1912 yılında ölen Kadiroğlu Hacı Mehmed, İbrahim Dib, Mehmed Enis ve İbrahim isimli işçilerin varislerine ise 37.538'er kuruş ödenmesini bildirmiştir⁹¹.

Tüm o saldırılara ve kazalara rağmen Hicaz Demiryolu'nun ne seferleri ne de yeni hatlarla uzatılması durdurulabilmiştir. Hükümet 24 Haziran 1910 tarihinde aldığı bir kararla Hicaz Demiryolu'nun Hayfa'dan Akka'ya, Dera'dan Busra'ya(Eski Şam) ve Cidde'den Mekke-i Mükerreme'ye uzatılmasını kararlaştırmıştır⁹². Bu şubelerinin keşfi için Hicaz Demiryolu Müdüriyeti Umumiyesi'nin 1326 bütçesinden 1.5 milyon kuruş ayrılmıştır⁹³. Bu meblağ yalnızca keşif için harcanan kısımdır. Yalnızca Cenin – Nablus hattının inşası 6

⁸⁴ BOA, DH.MUİ. 1/38.

⁸⁵ BOA, DH.MUİ. 1/6, DH.MUİ. 1/25.

⁸⁶ BOA, DH.ID. 1/1.

⁸⁷ BOA, DH.MUİ. 94/20.

⁸⁸ BOA, MV. 154/86.

⁸⁹ BOA, DH.EUM.7.Şb. 2/58, DH.EUM.7.Şb. 3/29.

⁹⁰ BOA, MV. 154/86.

⁹¹ BOA, MV. 162/76.

⁹² BOA, MV. 141/65.

⁹³ II. Tertip Düstur, C.III., s.32.

milyon kuruş tutmuştur⁹⁴. Yapılan keşifler sonunda önce 1911 yılında Kadem-i Şerif – Şam hattı inşa edilmiştir. Bu hat yapıldıktan sonra Şam, Hicaz Demiryolu'nun başlangıç noktası yapılmıştır. 1912'de Kudüs şubesinin parçası olan Afule – Cenin, 1913'te ise Der'a – Busra (Eski Şam), ile Hayfa – Akka şubesi tamamlanmış, 1913 ve 14 yıllarında Kudüs şubesinin diğer parçaları olan Cenin – Siletüzzahr ile Siletüzzahr – Sebestiya hatları açılmıştır. Ardından Cenin- Nablus hattı da yapılarak Afule – Nablus hattına bağlanmıştır⁹⁵. Bu demek oluyordu ki Meşrutiyet idarecileri I. Dünya Savaşı çıkana kadar bu istikamette 120 km'den fazla hat döşemiştir ki, hatlar savaş yıllarında da döşenmeye devam etmiştir. İslam dünyasında büyük bir sevinçle karşılanan Hicaz Demiryolu I. Dünya Savaşı sonrasında Osmanlı Devleti'nin topraklarından çıkmış ve işletmesi kısa sürmüş olmasına rağmen Müslüman sermaye ve işgücü ile inşa edilen bu hattın yapımında kazanılan tecrübe, Osmanlı Devleti'nde birçok demiryolu mühendisi, makinisti ve kalifiye personelin yetişmesine imkân vermiştir⁹⁶.

Rumeli Demiryolu

Osmanlı Devleti, Balkanlarda başlayan isyanları bastırmak, muhtemel bir Rus Savaşı'nda asker sevkiyatını kolaylaştırmak, Avrupa hatları ile irtibat kurmak ve Balkanlar'daki tarım ürünlerini kolayca taşıyabilmek amacıyla İstanbul – Belgrad arasında bir demiryolu hattı yaptırmak istemiştir. Bu hat vasıtasıyla ürünleri taşınacak olan Balkan prensliklerinin ticareti Osmanlı Devleti üzerinden taşınacağı için prensliklerin devlete daha çok bağlanacakları umut edilmiştir. Bu düşüncelerle Osmanlı Devleti 1855 yılında Avrupalı sermayedarlara çağrıda bulunmuştur. Çağrıya ilk cevap İngiliz bir yatırımcıdan gelmiş, ancak kısa süre sonra bu işi yapmayacağı anlaşılıp yapılan sözleşme fesh edilmiştir⁹⁷. Rumeli hattı aynı nedenlerden üç defa el değiştirmiş, 1869 yılında Baron Hirsch ile düzenlenen mukavelename sonrasında yapımına başlanmıştır. Yapılan ilk anlaşmaya göre hattı Baron Hirsch inşa edecek işletmesini ise Rothschild ailesine ait Lombar Kumpanyası üstlenecektir, bu yüzden Osmanlı Devleti imtiyaz müddeti boyunca müteahhid Baron Hirsch'e km başına 14.000 frank öderken, Lombar Şirketi ise her yıl km başına 8.000 frank verecekti. Ancak bu anlaşma Osmanlı Devleti'nce ağır bulunduğu gibi Lombar Şirketi kendi payına düşen kısmın da Osmanlı Devleti tarafından ödenmesini istemiş, hükümet bunu da kabul ettiğini bildirdiği halde

⁹⁴ II. Tertip Düstur, C.V., s.834.

⁹⁵ Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s.210.

⁹⁶ Hülagü, *a.g.e.*, s.48.

⁹⁷ Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s.42-48.

Rothschild'ler işletmeden çekilmiştir⁹⁸. İŖi tek başına üstlenen Baron Hirsch 5 Ocak 1870'te inŖaatı yürütmesi için Rumeli Demiryolları Ŗirket-i Ŗahanesi, 7 Ocak 1870'te ise işletmeyi üstlenmesi için Rumeli Demiryolları İşletme Kumpanyası'nı kurmuştur. 4 Haziran 1870'den itibaren Yedikule-Küçükçekmece arasında yapım çalışmalarına da başlamıştır. Aynı yıl İstanbul-Edirne- Dedeağaç, Selanik, Üsküp ve Banaluka – Avusturya arasında da yapım çalışmaları başlamıştır. Hattın kolay kısımları Baron Hirsch tarafından peyder pey bitirilmiş, İstanbul - Edirne - Sarımbey - Belova, Üsküp – Mitroviçe ve Tırnova – Yanbolu hatları açılmıştır. Kolay hatları bitiren Hirsch imtiyazını, inŖaatın kalan kısmını tamamlayacak bir Ŗirkete verebileceğini söylemiş, bunun üzerine 18 Mayıs 1872'de bin km.lik bir hattın inŖaatını devlet üstlenmiştir. Ancak devletin üstlendiği kısmın yapılabilmesi için Balkan Dağları'nın aşılması gerekmektedir. Hirsch ise yalnızca başladığı hatları tamamlamakla yükümlü kalmış üstelik yaptıkları yeni mukaveleye göre eğer devlet taahhüt ettiği yerleri zamanında bitiremezse Hirsch'e tazminat ödeyecektir⁹⁹. Nitekim Osmanlı Devleti mali imkânsızlıklar ve Hirsch'in suiistimleri nedeniyle başladığı hatları bitiremezken Hirsch ise sorumlu olduğu kısmı bitirmiş, bu nedenle hatlar birbirinden kopuk kalmıştır. Bu durum Hirsch ile devlet arasında ihtilafa sebep olmuştur. Bu arada 1878 yılında Hirsch'in sahip olduğu Rumeli Demiryolları İşletme Ŗirketi Avusturya tabiiyetine geçmiş ve Ŗark Demiryolları Ŗirketi adını almıştır. Ancak taraflar arasındaki ihtilaf bitmemiştir. Kopuk hatlar arasındaki bağlantıyı ise Osmanlı Bankası ile Comptoir d'Escompte Ŗirketinin meydana getirdiği Rumeli Demiryolları Hutut-ı İltisakıyyesi İnŖaat Ŗirketi tarafında yapılmıştır. Böylelikle 12 Ağustos 1888'de meŖhur Ŗark Ekspresi de Sirkeci'den hareketle Viyana'ya gitmiştir. Osmanlı Devleti sayesinde büyük bir servetin sahibi olan Baron Hirsch ise Osmanlı Devleti'ne 27 milyon 500 bin Frank ödemeye mahkûm edilmiştir. Hirsch bunun üzerine Rumeli Demiryolu işletmeciliğinden çekilmiş ondan kalan boşluk da Deutsche Bank ve Wiener Bank Verein tarafından doldurulmuştur. Bu iki banka bir araya gelerek Ŗark Demiryolları Bankası'nı oluşturarak Hirsch'in hisselerini satın almış, böylelikle Alman sermayesi Rumeli Demiryolu hattına dâhil olmuştur. Ancak demiryolunun, 1878'den sonra Doğu Rumeli içinde kalan 309 km.lik kısmı, zaman zaman, bu hatları denetim altına almak isteyen Bulgar saldırılarına hedef olmuştur¹⁰⁰. Nitekim II. MeŖrutiyet'in ilanından kısa süre önce Bulgarlar, Ŗark Demiryolu'nun

⁹⁸ Engin, *Rumeli Demiryolları*, s.49

⁹⁹ Vahdetin Engin, "Rumeli Demiryolu", *TDV İslam Ansiklopedisi*, c.35, 2008, ss.235-237.

¹⁰⁰ Engin, "Rumeli Demiryolu", s.237.

Rumeli'den geçen kısımlarını işgal etmiştir¹⁰¹. II. Meşrutiyet'in ilanıyla da mevcut durum değişmemiştir, üstelik ülkeyi saran özgürlük havası işçilere cesaret vermiş, Şark Demiryolları'nda çalışan memur ve amelelerin greve yönelmesi işleri Osmanlı Devleti için daha karmaşık bir hale getirmiştir. Belgelerden anladığımız kadarıyla işçiler uzun süre boyunca greve teşvik edilmiştir¹⁰² konu hakkında istihbarat alan devlet işçilerin greve gitmemesi için işçileri greve teşvik eden İstevan Otiban isimli şahsın peşine düşerken¹⁰³ diğer yandan da grevin gerçekleşmesi ihtimaline karşı tedbir almaya çalışmış ancak uzun zamandır kısıktırılan işçilerin greve gitmesini engelleyememiştir. Şark Demiryolu işçileri 18 Eylül 1908'de Edirne, İstanbul, Dedeağaç, Yamboli ve Filibe'de greve başlamıştır. Grev hem Osmanlı Devleti'nde hem de Avrupa'da endişe yaratmıştır¹⁰⁴. Yevmiye ve maaşlarının arttırılmasını isteyen memur ve amelelerin talepleri şirket tarafından birkaç gün boyunca görüşülmüş ancak olumlu karşılanmamıştır¹⁰⁵. Şirketle aynı fikirde olan ve işçilerin taleplerini *kabul edilemez* bulan İngiliz basını grevin uzun süreli olacağına benzediğini, bunun Bulgar ve Türk ticareti için bir felaket olacağını dile getirmiştir¹⁰⁶. İşçilerle şirket arasındaki anlaşmazlığı gidererek greve son vermek isteyen hükümet ise, sorunu çözüme kavuşturmak için Nafia Nazırı Demiryolları İdaresi Müdürü Margosyan Efendi'yi grev yerine göndermiştir. Margosyan Efendi, grev yapan memurlardan bir temsilci ve şirket direktörleri ile bir araya gelerek konuyu görüşmüştür. Ayrıca bu görüşmeye bir de tarafsız bir hakem atanmıştır. Yapılan görüşmeler sonunda ortak bir yol bulunmuş, bu sayede grev 2-3 günden fazla sürmemiştir¹⁰⁷. Grev nedeniyle duran posta katarı da hemen yola çıkmış ayrıca grev nedeniyle Osmanlı hükümeti tarafından olay yerine gönderilen polis ve asker de görev yerlerine dönmüştür¹⁰⁸.

¹⁰¹ BOA, HR.SFR.3. 587/48.

¹⁰² BOA, ZB. 327/69, DH. MKT. 2627/15.

¹⁰³ BOA, ZB. 325/121.

¹⁰⁴ "Strike On The Oriental Railways", *The Times*, 19 Sep. 1908, pg.5.

¹⁰⁵ "Şark Demiryolları", *Tanin*, 6 Eylül 1324, s.7.

¹⁰⁶ "Strike On The Oriental Railways", *The Times*, 19 Sep. 1908, pg.5.

¹⁰⁷ Times'in verdiği bilgilere göre Osmanlı yöneticileri grev yapanları tehdit ederek onları işe geri döndürmüştür. Şark Demiryolu Şirketi'nin çalışanlarının dinlenmesini söyleyen temsilci, greve devam ederlerse bir daha Osmanlı Devleti'ndeki hiçbir demiryolu hattında çalışamayacakları gibi şu an aileleri ile birlikte yaşamış oldukları binaları da terk etmek durumunda kalacaklarını, ayrıca Sirkeci başta olmak üzere tüm istasyonlara asker yığıldığını ve geri dönüşleri engelleyen kişileri de çeşitli biçimlerde cezalandıracaklarını ilave etmiştir. Bkz. "Turkey - Railway Strike Ended", *The Times*, 22 Sep. 1908, pg.3.

¹⁰⁸ "Şark Demiryolları", *Tanin*, 9 Eylül 1324, s.6.

Demiryolu alışanları greve son vermiş olmasına rağmen Bulgaristan, Meşrutiyet'ten hemen önce başlattığı işgali bitirmemiş, Edirne'ye dek olan hattın trafik kontrolü ve işletmesine grev nedeniyle el koyduğunu söylemesine karşın bunu sonlandırmamıřtır¹⁰⁹. Demiryolu Kumpanyası'nın kendilerine ait olması sebebiyle çıkarları zedelenen Avusturya ve Almanya Sofya'daki konsoloslukları vasıtasıyla durum hakkında izahat istediğinde ise, elilikten gelen cevap *Bulgarların kendi selametleri için hatlarda huzur sağlanana kadar işgal ettikleri kısmı Őimendifer İdaresi'ne teslim etmeyi reddettikleri* şeklinde olmuřtur¹¹⁰. Talepleri yerine getirilene dek işgale son vermeyeceğini bildiren Bulgarlar, Demiryolu şirketine ait depoların kapılarını kırarak içeri girmiş petrol ve levazımatı gasp etmiş, istasyon bilet kasasını da kırmaya teşebbüs etmiřtir¹¹¹. Üstelik Şark demiryollarında çalışan işçi ve memurları da işe kabul etmemiştir. Osmanlı Devleti durumu derhal protesto etmiş, bu protestoya İngiltere de katılmıştır. 5 Ekim 1908'de Bulgaristan bağımsızlığını ilan edince hat da tamamen onların topraklarında kalmıřtır¹¹². Osmanlı Devleti bu bağımsızlığı kabul etmediği gibi korunma gereksinimi gibi fese sarılmış ve Şark Demiryolu çalışanlarına fes giyme zorunluluğu getirmiştir. Fes takmayı Şark Demiryolu Direktörlük Dairesi reisleri ve ktiplerinin kendi arzularına bırakırken diğer memur ve müstahdemler için zorunlu kılmıřtır¹¹³. Bulgaristan'ın bağımsızlığını da 1909 yılına dek kabul etmemiştir. Osmanlı Devleti 19 Nisan 1909'da yapılan bir protokolle Bulgaristan'ın bağımsızlığını tanımıřtır¹¹⁴. Bulgaristan kendi topraklarında kalan Osmanlı yatırımları için tazminat ödemek durumunda kalmıştı, Rumeli demiryolları da bunlardandır, Bulgaristan Rumeli demiryolları için 42 milyon Frank ödemeyi kabul etmiş, ancak bu meblağın 26 milyon ksurunu Şark Demiryolları Şirketi istemiştir. Ancak Osmanlı Devleti bu meblağı çok görmüş bu yüzden konu derhal zme kavuşamamıştır. Fakat şirketlerin sahibi olan Alman ve Avusturyalı yatırımcılar nedeniyle Almanya ve Avusturya, sorunun derhal giderilmesi için Osmanlı Devleti'ne baskı yapmıştır. Baskı neticesinde hükümet de sorunun giderilmesi için konunun bir heyete havale edilmesini istemiřtir¹¹⁵. Konunun

¹⁰⁹ "Turkey - Railway Strike Ended", *The Times*, 22 Sep. 1908, pg.3.

¹¹⁰ "Şark Demiryolları", *Tanin*, 11 Eylül 1324, s.3.

¹¹¹ *BOA, DH. MKT. 2620/80.*

¹¹² Engin, *Rumeli Demiryolları*, s.212.

¹¹³ *BOA, DH. MKT. 2692/40.*

¹¹⁴ Engin, *Rumeli Demiryolları*, s.212.

¹¹⁵ Bazı belgelerde 40 milyon frank yazmaktadır ama ödenen meblağ 42 milyon franktır, karşılaştırma için bkz. *BOA, MV. 127/8 – 128/63.*

çözülmesinde Mösyö Moret hakemlik ettiği gibi, İngiltere ve İngiltere Telgraf İdaresi de mesai sarf etmiştir¹¹⁶.

Konu Osmanlı hükümeti nezdinde de birkaç kez ele alınmış, meselenin çözümü için gayret gösterilmesi gerektiği konuşulmuştur. Bu demek oluyordu ki hükümet itiraz ederek sorun çıkarma yanlısı olmamıştır¹¹⁷. Ancak Haziran ayında hazırlanan protokolden anlaşıldığı kadarıyla Şark Demiryolu Kumpanyası'nın istediği 25 milyon küsur frankı ödeme yanlısı da olmamıştır. Osmanlı Devleti 25 milyon franka karşılık 20 milyon frank, şirketin inşa etmesi gereken ama işgal sebebi ile inşa edemediği bazı rıhtım, liman ve yollar karşılığı da 1,5 milyon frank ödemek istemiştir. Şirket ise 21,5 milyon frankın yanında kilometre başına 10.333 frankın fazlasının %70'ini tahsil karşılığında tüm taleplerinden vazgeçme taraftarı olmuş, bu durum Osmanlı Devleti tarafından da uygun bulunmuştur¹¹⁸. Konu böylelikle iki taraf arasında çözülmüş, Osmanlı Devleti 19 Temmuz 1909'da, Bulgaristan ile yaptığı 15 Haziran 1909 tarihli mukavelenemeyi kanunlaştırmıştır. Buna göre Bulgaristan dahilinde bulunan 309 km.lik Belova-Tırnova-Yanbolu hattı ile Belova – Vakarel hattı için alacağı 42 milyon franktan 21 buçuk milyonunu Şark Demiryolları Kumpanyası'na ödeyecektir. İşletici şirket olan Şark Demiryolları Kumpanyası da gelir fazlasından payına düşen meblağ karşılığında tüm haklarından vazgeçmiş ve ileride hiçbir şekilde Osmanlı Devleti'ne dava açamayacağını kabul etmiştir¹¹⁹. Ayrıca 10 ay zarfında Şark Demiryolları Kumpanyası'nın bir Osmanlı Anonim Şirketi haline gelmesi kararlaştırılmıştır. Nitekim bu karara dayanarak 29 Mayıs 1910 tarihinde Şark Demiryolları Kumpanyası, Osmanlı Anonim Şirketi olmuştur. Osmanlı Devleti bu arada askeri ve ticari ihtiyaçlar sebebiyle Osmanlı – Yunan hattını birleştirmek istiyordu. Konu hakkında Harbiye Nezareti'nin görüşünü alarak askeri sevkiyat için faydalı olacak noktayı tespite çalışmıştır. Yapılan görüşmeler sonunda 3 Mart 1910 tarihinde, Karaferya – Selanik hattının nakliye için daha kolay olması sebebiyle Karaferya'dan başlayıp Alasonya'ya doğru uzanacak bir hat inşasına karar verilmiştir¹²⁰. Hükümet ayrıca benzer ihtiyaçlar sebebi ile kopuk olan bazı hatlarını da Bulgar demiryolları ile birleştirmek istemiştir. Bu konuda Bulgar Devleti ile de görüşmüştü. Manastır Pirlepe hattını Koçana'ya kadar uzatacak¹²¹ olan devlet Şark Demiryolunu da Kumanova mevkiinden yola

¹¹⁶ BOA, MV. 137/97.

¹¹⁷ BOA, MV. 128/10, 129/8.

¹¹⁸ BOA, MV. 128/63.

¹¹⁹ II. Tertip Düstur, C.I, s.378.

¹²⁰ BOA, MV. 137/72.

¹²¹ BOA, BEO. 4003/ 300197.

çıkarp Eğri Palanka istikametinde Keşova'da Bulgar hattı ile birleştirecekti¹²². Hükümet Demirhisar – Cumayı Bala ve Manastır – Koçonava arasında da aynı anda hat yapılmasını istemiş, bu hatlar için Şark Demiryolları ile mukavele de imzalamıştır¹²³.

13 Mayıs 1910'da hükümet Babaeski'den başlayıp Kırkkilise'ye varacak bir demiryolu yapımına karar vermiş¹²⁴ bunu gerçekleştirmek için Ekim ayında Şark Demiryolları Şirketi Müdür Muavini ve vekili Mösyö Jacques Muller ile bir mukavele yapmıştır¹²⁵. Sirkeci ile Ayestefanos arasında da çift hatlı bir tren inşası gündeme gelmiş¹²⁶, keşif çalışmaları yapılırken hat yüzünden mahsur kalan evlerin olduğu görüldüğünden evlerin zararını karşılamak için bu evlere ait yolları genişletmek amacıyla istimplâk çalışmaları yapılmıştır¹²⁷. Hat için gerekli arazi temin edildikten sonra da yapım çalışmalarına başlanmış ve 18 km.lik hattın inşası gerçekleştirilmiştir¹²⁸.

İnşa edilen hatlar vasıtasıyla Şark Demiryolları bünyesinde iki sene içerisinde halkın yanı sıra iki kral, bir sultan bir de veliaht prens seyahat etme kolaylığına erişmiştir.

1910 yazında Bulgaristan ve Sırp Krallarını İstanbul'a getiren Şark Demiryolları Şirketi, devletten, kralları taşıma ücreti olarak 272 bin 384 kuruş, onlara Çatalca'da verdikleri ziyafet bedeli olarak ise 1329 kuruş ücret talep etmiş, Osmanlı hükümeti bu meblağı derhal ödemiştir¹²⁹. 1911 sonbaharında Köstence'den Berlin'e, daha sonra Berlin'den de İstanbul'a hareket eden Veliaht Yusuf İzzettin Efendi ile maiyeti de aynı tren yolu şirketi ile seyahat etmiş, bu seyahatin karşılığı olarak da 62 bin 528 kuruş ödenmiştir¹³⁰.

1911 yılında ise Arnavut isyanlarının artması nedeniyle İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin arzusu ile aynı yıl Sultan Reşad'ın Rumeli seyahatine çıkması planlanmıştır. Yapılan plana göre İstanbul'dan vapurla ayrılacak olan Sultan Reşad ve maiyeti karaya çıktıktan sonra güvenlik nedeniyle trenle yolculuk yapacak, padişahın bindiği trenin önünde de bir kılavuz katarı olacaktır. Bu katar ile de padişahın treni arasında bir istasyondan fazla mesafe olmayacak,

¹²² BOA, BEO. 3977/298209.

¹²³ BOA, MV. 160/53.

¹²⁴ BOA, MV. 140/5.

¹²⁵ BOA, A.}DVN. MKL. 51/4

¹²⁶ BOA, İ.MLU. 2/31.

¹²⁷ BOA, DH. UMVM. 104/50.

¹²⁸ BOA, DH. UMVM. 104/53.

¹²⁹ BOA, MV. 141/108.

¹³⁰ BOA, MV. 157/42.

ayrıca öndeki katar geçtikten sonra istasyonlara kimse yaklaştırılmayacaktır¹³¹. Padişahın güvenliği konusunda hassas davranan hükümet padişahın seyahate çıkmasına iki gün kala Selanik ile Manastır arasındaki demiryolu hatlarındaki bazı istasyon memurlarının şüpheli hallerini haber alınca bu insanları padişahın geçmeyeceği başka bir mahalle tayin etmiştir. Ayrıca yine aynı tarihte, Şark Demiryollarının Selanik Makine Deposu'nda çalışan ameleler ücretlerine zam yapılmazsa görevlerini bırakacaklarını dile getirince, bu işçilerin işlerini bırakmamaları için gerekli tedbirler alınmıştır¹³². Arnavut isyanlarının yoğun olduğu bir dönem olduğundan ve trenler hem gece hem de gündüz çalıştığından Manastır, Kosova ve Selanik vilayetlerindeki demiryollarında çalışan bekçilerin de tıpkı Hicaz'dakiler gibi silah taşımaları uygun görülmüştür¹³³.

Devletin Rumeli bölgesinde tren hattı inşa projesi 1911 yılında da devam etmiştir. 1911 yılının sonuna doğru Güney Arnavutluk'un çeşitli yerlerinde tren hatları inşası gündeme gelmiş, ilk olarak Karaferya'dan Yunan sınırına ulaşacak geniş bir hat inşası, ikinci olarak da Suruviç'ten Kozan, Konice ve Yanya'ya, Yanya'dan da Çamlık Sancağı'nda münasip bir limana ulaştırmak için dar bir hat yapılmasına karar verilmiştir¹³⁴. Fakat 1912 yılında Balkan Savaşlarının başlaması planların gerçekleşmesine imkân vermemiştir. Meşrutiyet dönemi boyunca planlanan hatlardan yalnızca 46 kilometrelik Babaeski - Kırkkilise hattı ile 18 kilometrelik Sirkeci – Ayastefanos hattı inşa edilebilmiş, iki Balkan Savaşı'nın sonunda Osmanlı'nın Edirne dışındaki tüm toprakları da elden çıkmıştır. Osmanlı Devleti'nin büyük bir servet ödeyerek yaptırdığı ve bu sayede Baron Hirsch'i Avrupa'nın sayılı zenginleri arasına sokan Rumeli Demiryolları da Osmanlı Devleti'ne çok kısa bir süre hizmet edebilmiştir.

Sonuç

Osmanlı Devleti'nin demiryolu macerası II. Meşrutiyet'in ilanından çok evvel başlamış, ancak konu hakkında yeterli donanım ve bilgiye sahip olunmaması Baron Hirsch örneğinde olduğu gibi devletin suiistimal edilerek eksik ya da kötü iş karşılığında büyük meblağlar ödemesine neden olmuştur. Buna rağmen, demiryolunun -hem ekonomik hem de güvenlik açısından- önemini gören devlet adamları yol inşaatının devam etmesi için gerekli tavizleri vermekten kaçınmamıştır. Avrupalı devletlerin sömürü alanlarından

¹³¹ Kemalettin Kuzucu, "Balkanlar'da Son Osmanlı Padişahı: Sultan V. Mehmed Reşad'ın 1911 Yılındaki Rumeli Seyahati", *TURKSOSBİLDER*, C.2, S.2, 2017, ss.1-39, s.6.

¹³² *BOA, DH. İD. 112/10.*

¹³³ *BOA, MV. 155/41.*

¹³⁴ *BOA, MV. 151/15.*

olan Osmanlı toprakları bu vesile ile yeni bir m¼cadele alanı olmuş, Avrupalı devletler farklı hatlarda imtiyaz koparabilmek için bir yandan Osmanlı Devleti'ne baskı yaparken diğer yandan birbirleri ile m¼nakařaya girmiştir(Tablo 2).

Verilen imtiyazlar sonucu demiryolu ağının %55'i Fransa'nın kontrol¼nde bulunan Suriye topraklarında bulunmaktaydı. Fransızlar Suriye dışında Anadolu'da İzmir- Kasaba hattı ile Bursa-Mudanya hattını inşa etmiştir. Dünya Savaşı ¼ıkmadan birkaç yıl önce yeni imtiyazlar için Meşrutiyet y¼neticilerini sıkıştırmaya başlayan Fransızların, Rusya'yı kızdırmasına rağmen hedeflerinde Doğu Anadolu b¼lgesi olmuştur. İmtiyaz alabilmek için 1911 yılında h¼k¼meti zorlamaya başlamışlarsa da onay alabilmeleri birkaç yıl s¼rm¼řt¼r¹³⁵. H¼k¼met 1914 yılında Fransızlara, yıllardır yapılması konuşulan ve 1911'de devlet eliyle yapımına da başlanıp mali yetersizlik y¼z¼nden durdurulan (Karadeniz) Samsun- Sivas hattını vermiřtir¹³⁶. 440 km uzunluğunda olacak hattı eğer Osmanlı Devleti kendi sermayesi ile yapmaya kalkışrsa Fransa'nın imtiyazı ortadan kalkacaktı. Fransızlar bu imtiyazı alabilmek için Osmanlı Devleti'nin g¼mr¼k vergisinin %15'e kadar ¼ıkarılabilmesi için ge¼ici bir anlaşma imzalamıştır. Ayrıca Osmanlı Devleti'ne bor¼ para vermeyi de taahh¼t etmiştir, İttihat¼lar Dünya Savaşı öncesi bu paranın bir kısmını almıştır. Fransa, demiryolu dışında liman - rıştım yapımı ve maden işletmesine dair de imtiyazlar almıştır. Fransa'nın Osmanlı Devleti'ndeki yatırımları için ayrılan b¼t¼cesi toplamda 3,5 milyar Frankı bulmuştur. Bu da Osmanlı Devleti'ndeki t¼m teřebb¼slerin %60'ını oluşturmuştur. Union Paris, Bank Perier, Sosyete General ve Kredi Lion gibi b¼y¼k Fransız bankaları bu teřebb¼slere katılarak Osmanlı Devleti'nin ¼eřitli b¼lgelerinde onlarca şube a¼mıřtır¹³⁷. İngiltere'nin katılımı ise daha dar olmuş, Anadolu'da yalnızca Aydın demiryolu İngiliz sermayesinde olmuştur. İngilizler diğer devletlere oranla Anadolu'da uzun boylu demiryolu inşaatına girişmemiş, yalnız Osmanlı Devleti'nin dış ticaretinde birinci sırada yer almaya ¼nem vermiştir. Osmanlı topraklarında İngiltere'ye ait end¼stri ve ticaret kurumları da azdır ancak ekonomiyi etkileyecek kadar ¼nemli kuruluşlardır. İngiltere Dünya Savaşı ¼ncesinde Osmanlı Devleti'nden ¼zellikle dok, tersane ve gemi yapımına dair imtiyazlar almaya gayret g¼stermiřtir. Ayrıca Almanlara verilen Bağdat Demiryolu'nun Bağdat'tan sonraki kısmını istediği için s¼rekli şekilde bu imtiyazı ¼ne s¼rerek g¼mr¼k vergisi artırımına karşı ¼ıkmıř, Meşrutiyet y¼netimini zora sokmuřtur¹³⁸. Almanların Bağdat Demiryolu projesi ile b¼lgeye girmesi

¹³⁵ *Sovyet Devlet Arşivi Gizli Belgelerinde Anadolu'nun Taksim Planı*, s.29-30.

¹³⁶ Sariaslan, a.g.e., s.77.

¹³⁷ *Sovyet Devlet Arşivi Gizli Belgelerinde Anadolu'nun Taksim Planı*, s.30-31.

¹³⁸ BOA, HR.SYS. 96/1, BOA, HR.SYS. 109/21, 109/38.

İngilizlerin tekelinde bulunan deniz ulaşımını tehlikeye sokmuştur. Basra Körfezi'ndeki deniz ulaşımı hemen hemen İngilizlerin elinde olup, çalışan gemilerin %90'ı İngiliz bayrağı taşımaktadır. Ancak Almanya'nın inatçı tutumu sebebi ile İngiltere'nin bölgedeki tekeli sarsılmış, bölgedeki İngiliz gemilerinin adedi azalmaya başlamıştır. O kadar ki İngiliz Linç Kumpanyası 1912 yılında Alman Deutsche Bank ile birleşerek eşit oranda hisse ile, *Société des transports fluviaux en Orient* isimli bir şirket kurmak durumunda kalmıştır. Alman varlığına karşın Bağdat'ın 1908-1914 yıllarındaki dış ticaretinde İngiltere sahip olduğu büyük payı korumuştur¹³⁹.

Almanlar, Osmanlı Devleti ile yaptığı anlaşmalar neticesinde Basra'ya kadar tüm Anadolu ve Bağdat demiryollarının geçtiği bölge ile Basra'ya kadar – İngilizlerin nehirler üzerindeki hakları ile Willcocks sulama tesislerindeki çıkarlarına dokunmadan- tüm Mezopotamya bölgesinin imtiyazını almıştır. Gerek Meşrutiyet hükümetleri gerek İttihat ve Terakki Cemiyeti yabancı devletlere vermiş oldukları imtiyazların, imzalamış oldukları anlaşmaların aslında ne anlama geldiğinin bilincinde olmuş ancak kendilerini farklı şekilde hareket edebilme gücüne sahip görmemişlerdir. Mezopotamya'da genişleyen İngiliz nüfuzunun, Suriye'de büyüyen Fransız çıkarlarının, Kuzey Anadolu'daki Fransız- Rus teşebbüsünün tehlikeli olduğunun farkında olmuştur. Meşrutiyet'in ilanından hemen sonra topraklarının önce Avusturya daha sonra İtalya tarafından yağma edildiğini unutmamış, Almanların niyetlerinden de şüphe etmiştir. Ancak onlara göre Türkiye'yi yabancı işgalinden kurtarmanın yolu ülkeyi modernleştirmekten geçmektedir, modernliğe kavuşabilmek için de yabancı sermaye ve yabancı teknik yardıma ihtiyaç vardı. Bu yüzden kendini taviz vermek zorunda hissetmiştir¹⁴⁰.

Meşrutiyet Dönemi boyunca bir yandan var olan demiryolu projelerini devam ettirirken diğer yandan yeni hat inşaları planlamış, ancak henüz Meşrutiyet öncesi başlayan Bulgar işgali ardından gelen isyan ve savaşlar nedeniyle önceliğini askeri amaçlı demiryollarına çevirmiştir. Birbiriyle bağlantısız duran demiryolu hatları da önceliği olmuştur. Gerek kendi içindeki bağlantısız hatlar gerek dış ülkelerle olan sınırlarını bağlantılamaya çalışmıştır. Meşrutiyet'in ilanı ile Dünya Savaşı'nın çıkması arasında altı yıl gibi kısa bir sürenin olması, henüz yönetimi dahi oturtamamış olan Meşrutiyet idarecilerine hiçbir şey için yeterli süre vermemiştir. Üstelik eski yönetime duydukları öfke sebebiyle kadroları temizleme arzuları pratikte tecrübeli personel sıkıntısı çekmelerine neden olmuş, bazı memurlar bizzat İttihat ve Terakki idarecileri tarafından görevinden alınırken kimi personel de yaşanan

¹³⁹ *Sovyet Devlet Arşivi Gizli Belgelerinde Anadolu'nun Taksim Planı*, s.30-45.

¹⁴⁰ Earle, a.g.e., s.294-295.

siyasi kriz nedeniyle işini bırakmıştır. Ülkedeki özgürlük havasından etkilenen Rumeli Demiryolları personelinin greve giderek tren seferlerini durdurması ise işgal için hazır bekleyen Bulgarlara istediği fırsatı yaratırken Avrupa ve Osmanlı Devleti için endişe verici olmuş, grev nedeniyle önlem almak durumunda kalan devlet Sirkeci'den Rumeli'ye kadar demiryollarına asker sevk etmek durumunda kalmıştır. İngiltere başta olmak üzere yabancı devletlerin de arabuluculuk için dâhil olduğu grev Osmanlı Devleti'nin işçilere tehditler savurması ile son bulmuş, ancak bu olaylardan istifa eden – hatta muhtemelen kıskırtan- Bulgaristan'ın güvenlik sebebi ile işgal ettiğini belirttiği hatları vermemesine neden olmuştur. Bulgaristan'ın bağımsızlığını ilan etmesi ise inşa edilmiş kilometrelerce demiryolunun elden çıkmasını ve tazminat meselesinin doğurmuştur. Rumeli Demiryollarında bu problemlerle uğraşan hükümet Hicaz Demiryolu hattında ise bir yandan inşaatı devam ettirme çabasıdayken bir yandan da bedevi saldırıları ile mücadele etmiştir. Bunun için bölgeye asker yığarken bir yandan da bedevi liderleri kendi yanına çekmeye çalışmıştır. İnşaatı Almanlara verilen Anadolu – Bağdat Demiryolu ise İngiliz ve Fransızların Osmanlı Devleti'ne yeni saldırı silahı olmuş, bu hat, reformlar için borç arayışında olan hükümete engel olarak sürekli öne sürülmüştür. Tüm bu siyasi karmaşaya rağmen inşaatı bitip işleyen hatlardan binlerce kişi faydalanmış üstelik sadece normal vatandaşlar değil, üst düzey kişiler de dönemin en üst ulaşım aracı olan trenden istifade etmiştir. Bu altı yıllık süreç zarfında Sırp Kralı, Bulgar Kralı ayrıca Velihaht Yusuf İzzeddin ile Padişah Mehmed Reşad da Osmanlı demiryollarını kullanmıştır. Tren yollarının geçtiği yerlerde gelir yükselmiş, tarımdan elde edilen ürünler ülkenin uzak şehirlerine taşınıp satılmasına imkân vermiştir. Bu da üreticiyi olumlu etkilediği için çiftçinin üretimi arttırmasını sağlamıştır. Güvenlik probleminin yaşandığı durumlarda ise tren asker taşımak için ideal bir ulaşım aracı olmuştur. Trenin getirdiği ve getireceği avantajların farkında olan idareciler bu yüzden pek çok tavize, iç-diş siyasi baskı ve krize rağmen tren yolu yapımından vazgeçmemiştir.

Meşrutiyet'in ilanından 1914 sonuna dek, Bulgurlu – Ulukışla, Ulukışla – Karapınar, Dorak – Yenice, Yenice – Mamure, Babaeski – Kırklareli, Soma – Bandırma, Radşu – Halep – Trablusşam, Trablusşam – Tel Ebiad, Der'a – Busra Eski Şam, Hayfa – Akka, Cenin – Siletüzzahr, Siletüzzahr – Sebestiya, Afule – Cenin, Cenin – Nablus, Toprakkale – İskenderun, Bağdat – Sumike ve Sumike –

İstanbul hatları döşenip tamamlanmıştır¹⁴¹. Bu da demek oluyordu ki I. Dünya Savaşı çıkana kadar Meşrutiyetçiler 850 km'den fazla ray döşemiştir.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)*
Bab-ı Ali Evrak Odası(BEO).
Dâhiliye, Dördüncü Şube(DH.EUM.4.Şb.).
Dâhiliye, İdare(DH.İD).
Dâhiliye, Mektubi Kalemi(DH.MKT).
Dâhiliye, Muhaberat-ı Umumiye İdaresi(DH.MUİ).
Dâhiliye, Umur-ı Mahalliyeye ve Vilayat Müdürlüğü(DH.UMVM).
Dâhiliye, Yedinci Şube(DH.EUM.7.Şb.).
Hariciye, Londra Sefareti(HR.SFR.3).
Hariciye, Siyasi(HR.SYS).
İrade, Hususi(İ.HUS).
İrade, Mabeyn-i Hümayun(İ.MBH).
İrade, Meclis-i Umumi(İ.MLU).
İrade, Sadaret(İ.A.).
Meclis-i Vükela(MV).
Sadaret, Kıbrıs(A}MTZ.KB).
Sadaret, Mukavelenamereler(A}DVN.MKL).
Yıldız, Esas Evrakı(Y.EE).
Zabtiye(ZB).

Resmi Yayınlar

- II. Tertip Düstur, Cilt I.*
II. Tertip Düstur, Cilt III.
II. Tertip Düstur, Cilt IV.
II. Tertip Düstur, Cilt V.
II. Tertip Düstur, Cilt VI.

Sürelî Yayınlar

- "German Railway Projects in Turkey", *The Times*, 17 Nov, 1902.
 "The Baghdad Railway", *The Times*, 22 Apr, 1903.
 "Strike On The Oriental Railways", *The Times*, 19 Sep. 1908.
 "Turkey - Railway Strike Ended", *The Times*, 22 Sep. 1908.
 "The Baghdad Railway", *The Times*, 6 Feb, 1911.

¹⁴¹ *Demiryolunun 150 Yıllık Yolculuğu*, Demiryol İş, 2007, s.46-50; Ali Satan, "Osmanlı Devri Demiryolu Kronolojisi", *Osmanlı'da Ulaşım*, ed. Vahdettin Engin vd., Çamlıca Yay, İstanbul, 2012, s.332-336.

"France and Turkish Railways", *The Times*, 11 Feb, 1911.

"Hicaz Hattı", *Tanin*, 26 Ağustos 1324

"Şark Demiryolları", *Tanin*, 6 Eylül 1324.

"Şark Demiryolları", *Tanin*, 9 Eylül 1324.

"Şark Demiryolları", *Tanin*, 11 Eylül 1324.

Sabah, 17 Temmuz 1900.

Sabah, 21 Kasım 1900.

Sabah, 16 Kasım 1907.

Sebilü'r – Reşad, C.XII / 287, 1329.

Kitap ve Makaleler

Atilla, A. Nedim, *İzmir Demiryolları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları, İzmir, 2014.

Demiryolunun 150 Yıllık Yolculuğu, Demiryol İş, 2007.

Earle, Edward Mead, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, çev. Kasım Yargıcı, Milliyet Yayınları, 1972.

Engin, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993.

Engin, Vahdettin "Rumeli Demiryolu", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C.35, 2008, ss.235-237.

Georgeon, François, *Sultan Abdülhamid*, çev. Ali Berktaş, İletişim Yayınları, İstanbul, 2012.

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

Gülsoy, Ufuk, *Kutsal Proje*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2010.

Hülagü, Metin, *Hicaz Demiryolu*, Yitik Hazine Yayınları, İstanbul, 2008.

Kuzucu, Kemalettin, "Balkanlar'da Son Osmanlı Padişahı: Sultan V. Mehmed Reşad'ın 1911 Yılındaki Rumeli Seyahati", *TURKSOSBİLDER*, C.2, S.2, 2017, ss.1-39.

Murat, Sedat, Levent Şahin, *Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım*, İTO Yay, İstanbul, 2010.

Ortaylı, İlber, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Alkım Yayınları, İstanbul, 2006.

Özyüksel, Murat, *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.

Rohde, Hans, *Asya İçin Mücadele - Şark Meselesi*, çev. Binbaşı Nihat, Askeri Matbaa, İstanbul, 1932.

Sarıaslan, Ümit, *Demir Ağlardan Örümcek Ağlarına*, Otopsi Yayınları, İstanbul, 2004.

Satan, Ali, "Osmanlı Devri Demiryolu Kronolojisi", *Osmanlı'da Ulaşım*, ed. Vahdettin Engin vd., Çamlıca Yay, İstanbul, 2012, ss.309-340.

Satan, Ali, "Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi", *Osmanlı'da Ulaşım*, ed. Vahdettin Engin vd., Çamlıca Yay, İstanbul, 2012, ss.209-218.

Sovyet Devlet Arşivi Gizli Belgelerinde Anadolu'nun Taksim Planı, ed. E.E. Adamof, çev. Hüseyin Rahmi, Belge Yayınları, İstanbul, 1972.

Turan, Tufan, "Osmanlı – İspanyol Karadeniz Ticaret Müzakereleri ve İspanya'nın Karadeniz Ticaretine Girişi", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 7/32 (2011), ss.252 – 271.

Uçarol, Rifat, *Siyasi Tarih (1789-1999)*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2000.

Yazıcı, Mustafa, *Mudanya – Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletmesi (1873-1908)*, Nilüfer Belediyesi, Bursa, 2014.

EKLER

Tablo 1. 1908-1914 Bağdat Demiryolu'nun yıllar içindeki gelişimi

Yıl	Hat Uzunluğu	Yolcu	Km. başına gayrisafi gelir(frank)	Toplam garanti ödemeleri(fr)
1908	200	52.759	1.839	529.443
1909	200	57.026	1.936	509.565
1910	200	71.665	2.571	381.135
1911	238	95.884	3.379	238.166
1912	609	288.833	5.315	278.785
1913	609	407.474	3.786	216.295
1914	887	597.675	8.177	2.939.983

1912 yılında yaşanan Balkan Savaşları ile 1914'teki Dünya Savaşı yolcu sayısında artışa sebep olmuştur. Yolcu sayısındaki artış gelirlerin, km başına gösterilen 4500 franklık garantiyi aşmasına etki etmiş, bundan dolayı 1912 ve 1914 yıllarında hükümet kâr etmeye başlamıştır¹⁴².

Tablo 2. I. Dünya Savaşı Öncesine Dek Osmanlı Devleti'nde İnşa Edilen Demiryollarının Yapımına Katılan Ülkelerin Katılım Oranları

Ülke	Katılım Oranı
Osmanlı Devleti	%31
Almanya	%36,8
Fransa	%21
İngiltere	%10,5
Belçika	%1,7

Demiryolu ağının %55'i Fransa'nın kontrolünde bulunan Suriye topraklarında bulunmaktaydı¹⁴³.

¹⁴² Earle, *a.g.e.*, s.254.

¹⁴³ *Sovyet Devlet Arşivi Gizli Belgelerinde Anadolu'nun Taksim Planı*, s.29-30.