

ANADOLU DEMİRYOLU HATTININ ANKARA'YA ULAŞMASI VE AÇILIŞI

Dr. Hashim TONJİ¹

Dr. Özlem GÜLENC İĐDİ²

ÖZET

Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde ulaşım ve iletişim altyapısının iyileştirilmesine yönelik ciddi şekilde yatırımlar yapılmıştır. Bu yatırımlardan en önemlilerinden biri de Anadolu Demiryolu projesidir. Demiryolunun amacı İmparatorluğun birçok vilayet merkezini başkent İstanbul'a bağlamaktır. Demiryolunun en önemli aşamalarından biri de onun Ankara'ya kadar uzatılmasıdır. İlk önceleri İngilizlere ihale edilen İzmir ve çevresinde yapılan demiryolu döşemeleri daha sonrasında İstanbul'dan İç Anadolu'ya uzatılmıştır. Almanlara ihale edilen İstanbul-Ankara demiryolu projesi birçok engele rağmen başarıyla gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmanın amacı Anadolu demiryolu hattının Ankara'ya ulaştırılma sürecinin dönemin önemli gazetelerinden olan Ankara Vilayet Gazetesi, Saadet Gazetesi, Tarik Gazetesi, Tercüman-ı Hakikat Gazetesi, Servet-i Fünun gazeteleri üzerinden yeniden keşfedilmesidir. Siyasi, iktisadi ve sosyal sonuçları olan bu proje sanılanın aksine ön çalışmaları yapılmış ve ayrıntılı bir şekilde planlanmıştır. Projeyi yakından takip eden dönemin gazetelerinde keşfedilen ayrıntılar proje henüz hayata geçirilmeden dahi üzerinde ciddi şekilde çalışıldığını ortaya koymaktadır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı İmparatorluğu, Anadolu Demiryolu, İzmit, Ankara, Abidin Paşa.

THE DELIVERANCE OF ANATOLIAN RAILWAY LINE TO ANKARA AND ITS INAUGURATION

ABSTRACT

In the last period of the Ottoman Empire, serious investments has been made to improve the transportation and communication infrastructure. One of the most important investments is the Anatolian Railway Project. The purpose of the railway is to connect many provinces of the empire with Istanbul. One of the most important stages of the railway is its extension to Ankara. Railway laying in Izmir and its surroundings, which was initially contracted to the British, was later extended from Istanbul to Central Anatolia. The Istanbul-Ankara railway, which was awarded to the Germans, was successfully implemented despite many obstacles. The purpose of this study is to rediscover the process of delivering the Anatolian railway line to Ankara through the newspapers of Ankara Vilayet Newspaper, Saadet Newspaper, Tarik Newspaper, Tercüman-ı Hakikat Newspaper and Servet-i Fünun. The details discovered in the newspapers of the time which closely following the project, which has political, economic and social consequences, reveal that serious work has been done even before the project is implemented.

Keywords: Ottoman Empire, Anatolian Railway, İzmit, Ankara, Abidin Pasha.

¹ Zakho Üniversitesi, İnsani Bilimler Fakültesi, Türk Dili Bölümü, hashimttonji@yahoo.com

² Mamak Bilim ve Sanat Merkezi, ogulencigdi@yahoo.com

GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğu'nda Tanzimat ile başlayan yeniden yapılanma ve çağı yakalama girişimlerinin önemli bir basamağını haberleşme ve ulaşımda atılan adımlar oluşturmaktadır. Zira bu dönemin padişahları başta olmak üzere önde gelen devlet adamları, Avrupa devletlerinin bu alanlardaki başarılarını görmüş ve atılımlarını hayranlıkla izlemişlerdir. İmparatorluğun iç gereksinimleri, dışardan gelen baskılar ve onların etkileri bir arada değerlendirildiğinde ekonomide istenilen düzeye ulaşabilmenin birinci şartının ulaşım ve haberleşme kolaylığı sağlamak olduğunu kavramışlardır.

1840'lı yıllardan başlanarak kamuoyunun desteğini ve istemlerini de dikkate alarak bilinen düzenlemeler yapılırken bayındırlık işlerine de el atılmıştır. Oluşturulan İmar Meclisleri aracılığıyla imparatorluk genelinde nelerin öncelikle yapılması gerektiği saptanmış ve aşamalı bir şekilde gereği yerine getirilmeye başlanmıştır. Bu bağlamda haberleşmenin sağlanması için yol ağının bütünüyle ele alınarak yenilenmesi, çağın anlayış ve ihtiyacına göre yapılması gereği açıkça anlaşılmıştır. Bundan dolayı imkânlar bu yönde seferber edilmiş; karayolu yapımı halkın katkısı ve desteği de sağlanarak önemle ele alınmıştır. Hatta günün şartları dikkate alındığında kısa denilebilecek bir süre sonunda da ulaşım altyapısında ciddi ilerlemeler sağlanmıştır.

Vilayetleri birbirine ve hükümet merkezine bağlayan ana yollar şose olarak hizmete açılmıştır. Buna paralel olarak dünya genelinde bu dönemde hızla gelişen demiryolu yapımına da ayrıca önem verildiği görülmektedir. Özellikle Kırım Harbi'nin İngiliz ve Fransızlarla işbirliği yapılarak kazanılması bu ülkelerle ilişkilerin daha da gelişmesine yol açmış, Islahat Fermanı (1856) ile birlikte Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa devletleri hukukundan yararlanmasını kabul edilmiştir. Bu sayede Osmanlı Avrupa teknolojisinden yararlanabilmiş ve yenilikler hızlanmıştır.

Karayolu yapımının yanı sıra demiryolu inşası da imparatorluğun önemli altyapı projelerinden olmuştur. Demiryolu projeleri Sultan Abdülmecit'in saltanatının son yıllarında görev yapan etkin devlet adamları Fuat ve Ali Paşalar tarafından gündeme alınmıştır. Bu projelere göre Balkan yarımadasını baştan başa geçecek bir demiryolu yapılsa İstanbul ile Tuna Nehri arasında ulaşım sağlanacak ve böylece Viyana ve Paris ile bağlantı kurulabilecekti. Bir diğer demiryolu projesi ise doğuya doğru planlanmış ve buna göre İstanbul-Bağdat arasında da bir hat döşenmesi öngörülmüştür. Fakat söz konusu büyük projelerin gerçekleştirilmesi oldukça güçlü, özellikle gerekli sermayeyi sağlamak hemen hemen imkânsız görünmekteydi. İmparatorluk bu projelere yetecek ne sermayeye ne de teknik donanım ve bilgiye sahipti. Bu yüzden bu projeler için yabancı sermayeden yararlanma yoluna gidilmiştir. Demiryolu yapımındaki başarısı ve Osmanlı Devleti ile olan iyi ilişkileri bu büyük projenin parça parça olarak gerçekleştirilmesinde İngiltere'yi öne çıkarmıştır. Böylece imparatorlukta ilk demiryollarını aldıkları imtiyazlarla İngiliz şirketleri yapmışlardır.

Öncelikle verilen imtiyaz ve yapılan hatlar, Köstence-Çernova hattı ile (66 Km) İzmir-Aydın hattı (131 km) imtiyazlarıdır. İlk hat 4 Ekim 1860 tarihinde tamamlanarak işletmeye açılmıştır. İzmir-Aydın hattının imtiyazı 28 Eylül 1856'da verilmiş ancak 10 yıl sonra 1 Temmuz 1866'da ulaşım açılabilmiştir. 224 kilometre uzunluğundaki üçüncü hat, imtiyazı yine bir İngiliz şirketine verilmiş olan Rusçuk-Varna hattıdır. İzmir-Kasaba hattı imtiyazını da Edward Price adlı İngiliz almıştır (4 Temmuz 1863). İnşaata 1864'te başlanmış ve 10 Ocak 1866'da bitirilmiştir. Böylece İmparatorluk genelinde bu dönemde 513 km demiryolu yapımı tamamlanabilmiştir (Onur, 1953).

1. İZMİT-ANKARA HATTININ YAPIMI

Rumeli’de yapımı başlatılan ve sürdürülen demiryoluna paralel olarak Anadolu tarafında da demiryolu hattının döşenmesine yönelik çabaların Abdülaziz döneminde sürdürülmekte olduğu görülmektedir. Mithat Paşa’nın Bağdat valiliği sırasında bu vilayete kadar uzanacak bir demiryolu hattının döşenmesi için hükümete önerilerde bulunduğu bilinmektedir. 1871 yılında Padişaha sunduğu layihada İstanbul’dan Bağdat’a kadar uzanacak hattın sağlayacağı faydalardan bahsetmekte, hattın yapımının İngilizlere verilmemesi gerektiğinin nedenleri üzerinde durmaktadır (Özyüksel, 1988). Öte yanda Abdülaziz, Avrupa seyahati esnasında adını duyduğu Alman mühendis Wilhelm von Pressel’i 1872 yılında İstanbul’a davet ederek İmparatorluk genelinde demiryolu ağı yapımı için çalışmalara başlamasını sağlamıştı. Onun uzun çalışmalar sonunda hazırladığı proje uygun görülmüştü. 4670 kilometreyi aşan bu hattın yapımına o sıralarda devletin mali gücü elverişli değildi. Dolayısıyla proje kâğıt üzerinde kalmıştır.

Meşrutiyetin ilanı ardından yer alan iç ve dış önemli siyasi ve iktisadi gelişmeler ile 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı yenilgisinin ardından, bayındırlık işleri yeniden ele alınmış ve içinde bulunulan mali sıkıntıdan çıkmak için yol yapımının gerekliliği üzerinde durulmuştur. Böylece demiryolu yapımı yeniden gündeme alınmıştır. İngiltere’nin İstanbul Büyükelçisi Henry Layard hükümetinin isteği üzerine 27 Ağustos 1878’de II. Abdülhamit’e bir ıslahat raporu sunmuştur. Raporda Mezopotamya’nın zenginliği üzerinde durulmuş ve yapılacak demiryolu sayesinde zenginliğin daha da artacağı bundan Anadolu kıtasının çok faydalanacağı ifade edilmiştir. İngiltere’de bu yolu yapabilecek sermayedarların bulunduğu, Anadolu, Suriye ve Arabistan’ı birbirine bağlayacak bu demiryolu sayesinde bölgenin ürünlerinin değer kazanacağını belirtilmiştir (Aktepe, 1969).

Padişah ve hükümet, ulaşımın siyasi, iktisadi ve sosyal önemini kavramış, imkânlar ölçüsünde sürekli çözüm aramaktan geri kalmamıştır. Bu alanda yapılabilecekler hakkında ileri gelen devlet adamlarından görüş ve öneri almaya devam etmiştir. Önerilerde bulunanlar arasında Hasan Fehmi Paşa da bulunmaktadır. Kısa sürede olsa Nafia Nazırlığı yapmış olan Hasan Fehmi, Avrupa’daki gelişmeleri yakından izlemiş bilgili devlet adamlığının yanı sıra uluslararası hukuku ve ticari ilişkileri de çok iyi bilmekte idi (Tunalı, 2009). Hükümete arz ettiği “*Anadolu’da İmalat-ı Umumiyyeye Dair Layihadır*” başlıklı 5 Haziran 1880 tarihli layihasının birinci bölümü şose yollarının yapımına, ikinci bölümü ise demiryoluna ayrılmıştır. Bu faslın girişinde genel bir değerlendirme yapılmış, daha sonra İzmir’den Bağdat’a kadar ve İzmit’ten Eskişehir-Konya-Halep ve Anbar’dan geçerek Bağdat’a ulaşacak hatlar hakkında ayrıntılara yer verilmiştir. Bu ana hata yapılacak ek hatları ele alırken “*Eskişehir’den Polatlı’ya ve Ankara’ya Yapılacak Şubeye Dairdir*” başlığı altında güzergâh, maliyet ve karşılaşılabilecek zorluklar hakkında kısa bilgiler verilmektedir (Dinçer, 1968-1971).

II. Abdülhamit saltanatının ilk yıllarında daha önceki dönemlere kıyasla hemen hemen her konuda üst düzey devlet görevlileriyle bazı yabancı elçiliklerde bulunanların görüş ve düşüncelerini hükümete çokça sundukları, bu düşüncelerin önemli bir kısmının bayındırlık, askerlik ve eğitim-öğretimle ilgili olduğunu söyleyebiliriz. Yol yapımı ve özellikle demiryolu ile ilgili olarak yapılan önerilerin bütünü ele almak çalışmanın sınırlarını aşmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu’nda demiryolu yapımı Avrupalı sermayedarların ve devlet adamlarının ilgi odağı olmuş, birçok öneri ve taslak hükümete sunulmuş, neticede daha uygun bulunanı benimsenerek ihale edilmiştir.

2. İZMİT-ANKARA HATTI YAPIMININ ALMAN ŞİRKETİNE VERİLMESİ

Anadolu'da demiryolu yapımı 1856'da bir İngiliz şirketince İzmir- Aydın arasında başlatılmış ve ancak 1867'de tamamlanabilmiştir. Ardından 93 kilometrelik İzmir-Kasaba ve İzmir Alaşehir hatları yapılmıştır. İzmir- Kasaba hattının Manisa'ya kadar uzatılması ve hizmete açılması da ancak 1888'de mümkün olmuştur.

Sultan II. Abdülhamit'in demiryolu yapımına verdiği önem iyi bilinmektedir. Kendisinden önce Rumeli ve Anadolu'da işletilmeye açılan hatları yetersiz gördüğü, İstanbul'u Medine'ye ve Bağdat'a bağlayacak demiryolu ağını gerçekleştirmek istediği bilinmektedir. Bunun için Rumeli demiryolları güzergâhını tespit eden Wilhelm von Pressel'i yeniden davet ederek bütün imparatorluğu kapsayacak demiryolu ağı programını hazırlamakla görevlendirmiştir.¹ Pressel uzun araştırmalardan sonra projesini hükümete sunarak onay almıştır. Bu öneriye göre Haydarpaşa-İzmit-Ankara-Kayseri-Sivas-Diyarbakır-Musul-Bağdat-Basra'yı birbirine bağlayacak bir ana hat yapılacaktı. Yan hatlar olarak da Mudanya-Bursa-Bozüyük; Eskişehir-Kütahya-Konya; Adapazarı-Ereğli; Samsun-Sivas; Trablus Şam-Humus-Hama-Antakya; Süveyde-Antakya-Halep-Birecik-Diyarbakır şehirleri birbirlerine bağlanacaktı (Onur, 1953).

Bu projeye uygun olarak 1874'te işletmeye açılmış olan Haydarpaşa-İzmit demiryolunun Ankara'ya kadar uzatılması 1885-1886 yıllarında gündeme alınmış, hattın nasıl yaptırılacağı hükümet ve Nafia Nezareti'nce tartışılmaya ve teklifler alınmaya başlanmıştır. Çalışmalar, alınan raporlar, teklifler ve öneriler hakkında dönemin bazı gazetelerinde haber ve yorum şeklinde yazılar çıkmaya başlamıştır.

Bu haberlerin bir kısmı Ankara Vilayet Gazetesi'ne de yansımıştır. Örneğin; İstanbul Ziraat Odası tarafından hazırlanıp basılan ve bir nüshası Vekiller Heyeti'ne sunulan layihanın bir suretinde "*Anadolu Şimendiferleri*" başlığı ile Saadet Gazetesi'nde yayınlanmıştı. Buradan alıntı yapılarak Ankara Vilayet Gazetesi'nin 21 Temmuz 1886 tarihli 668. sayısında yayınlanmıştır. Sadrazama hitaben kaleme alınan bu yazıda Ziraat Odası'nın Anadolu demiryolları inşaatı için öngördüğü tedbirler sıralanmaktadır. Yazıya göre Anadolu demiryollarının hem ziraat ve ticaret hem de güvenliğin sağlanması için ne kadar gerekli olduğu yalnız devlet ricali değil aynı zamanda tebaa tarafından da bilinmelidir. Bu önemli işin devlet tarafından bir dakika bile geçirilmeksizin yapılması gerektiği belirtilerek seçenekler sunulmuştur. Önerilen dört seçenekten birisinin tercih edilmesinin zorunlu olduğu belirtilmiştir. İlk seçenek giderlerin hazine tarafından karşılanmasıdır. Ancak içinde bulunan mali sıkıntılardan ötürü bu mümkün değildir. İkincisi, halkı zengin diğer ülkelerde olduğu gibi demiryolunu kurulacak yerli şirketlere yaptırmaktır. Bu da mümkün görünmemektedir. Üçüncüsü ecnebi sermayedarların davet edilerek demiryollarının onlara yaptırılmasıdır. Bu, ilk iki öneriye göre uygulanabilir görünse de Batılı sermayedarlar kendi ülkelerinde bile yeterli güvence (teminat) almadıkça para harcamazlardı. Osmanlı memleketinde ise teminatsız büyük sermaye koymaya hiç yanaşmazlardı. Hazinece veya başka yollardan teminat verilirse mümkün olurdu. Ancak ağır şartlar kabul edilmemeli, ileride yeni imkânlar çıkarsa devletin sözleşmeden vazgeçme hakkı olmalıydı. Bu da pek mümkün görülmemekteydi.

Ziraat Odası'nın üzerinde durduğu önerisi dördüncü seçenektir. Nafia Komisyonu'na sunulan bu öneri iç borçlanmayı öngörmektedir. Anadolu kıtasına ait demiryolları, Aydın, Adana, Selanik demiryolları gibi menfaatleri bir dereceye kadar mahdut demiryollarından

¹ Detaylı bilgi için bkz. Jonathan S.McMurray, "Germany, the Ottoman Empire and The Construction of the Bagdat Railway", Connecticut Praeger , 2001.

olmayıp “Anadolu Hatt-ı Kebirin” hükümet merkezinden Osmanlı hududunun dört yönünde mülki, askeri ve mali yönden etkisi olacaktır. Bu hususlar dikkate alınarak genel bir gayret ve himmet-i fevkalade ibrazı gerekir. Yolun yapımı ile hazine gelirleri artacağı gibi, yol inşaatında çalışacakların da kazancı olacaktır. Yolun geçeceği araziler de kıymetlenecektir.

Dördüncü seçeneğin detaylarına göre Ziraat sandıklarındaki mevcut para hattın yapımında kullanılabilir. 100 kilometre kadar demiryolu yapımına yetecek para sandıklarda mevcuttur. Bu paralar Bank-ı Osmani ’ye aktarılmalıdır. Bunun için başvuru yapılmıştır. Konu Vekiller Heyeti’nde görüşülüp vilayetlere emir gönderilmelidir. Üzerinde durulması gereken bir husus da hazinece para teminatı verilmedikçe ecnebi sermayesiyle hattı inşa etmek mümkün olmadığına göre, “*Demiryolu inşası için Ziraat Odasının arz eylediği, tedbirden başka çare*” yoktur (Ankara Vilayet Gazetesi, 1886, no: 668).

Ziraat Odasının önerisinde, ziraat sandıklarında mevcut paradan başka halktan hisse senedi karşılığı borç alınması ve milli bir kumpanya kurulması da yer almaktaydı. İstanbul Ziraat Odası’nın bu önerisi yurt içinde ve dışında yankı uyandırmış, The Levant Herald gazetesi bu öneriyi eleştiren ve red eden bir makale yayınlamıştır. Bu gazete Anadolu Şimendiferlerinin ecnebi, özellikle İngiliz sermayesiyle yapılmasını tavsiye etmişti. Saadet gazetesinde bu yazıya verilen cevapta ise ziraat sandıklarının yıllık gelirin 500.000 lirayı geçtiği, bununla yılda 100 kilometre yol yapılabileceği, kurulacak milli şirkete sandıkların ortak edileceği teminatı verilebileceği ifade edildikten sonra Levant Herald gazetesinin iddialarının doğru olmadığı vurgulanmıştır (Ankara Vilayet Gazetesi, 1886, no: 670).² Daha sonra verdiği haberde ise Anadolu şimendifer hattı imtiyazının Ziraat Odası’na itası Meclis-i Mahsus ve Vükela’da uygun görüldüğüne yer verilmiş ve bunu sevinçle karşılamıştı (Ankara Vilayet Gazetesi, 1886, no: 671).³

Ankara Vilayet Gazetesi’nin Saadet Gazetesi’nden aktardığı bir haberde Anadolu şimendifer hattı imtiyazının Ziraat Odası’na itası, geçen pazar günü Meclis-i Mahsus ve Vükela’da görüşülmüş ve “*mülkümüzün imarına vasıta-ı yegâne bulunan bu maksad-ı mühimin başka suretle istihsalı müstehil olmasına ve hâlbuki bunun tehiri dahi gayri caiz görülmesine binaen mezkûr imtiyaz Ziraat Odası namına ita edilmesine karar verilmiş olduğu sevinçle öğrenilmiştir*” denilmiştir (Ankara Vilayet Gazetesi, 1886, no: 671).⁴ Fakat buna rağmen bu yolla hattı inşa ettirmenin mümkün olmayacağı görülmüş ve yabancı sermaye aranması devam etmiştir. Nitekim gazetenin 3 Mayıs 1887 tarihli 700. sayısında Anadolu şimendiferlerinin inşası hakkında gerek Ziraat Odası Reisi Necip Paşa ve gerekse “*Mösyö Dönon tarafından verilen layihalardan hangisinin saltanat-ı seniyye menafine muvafık idiği meselesi Meclis-i Has-ı Vükelaca tetkik ve tezekkür olduğundan bu babda henüz bir kati karar verilmediği işidilmiştir*” denilmektedir.

Anadolu demiryollarının inşası için Avrupa’da bulunan Mösyö Pressel’in (Wilhem von Pressel) hükümete bazı tekliflerde bulunduğu, tekliflerinin hükümetçe dikkate alındığı verdiği “*layiha-i muvassalanın Meclis-i Has-ı Vükelada görüşüleceği bundan sonra kendisine cevap verileceği haberi de Tercüman-ı Hakikat Gazetesi’nde çıkmıştır* (Ankara Vilayet Gazetesi, 1887, no: 686).⁵ Pressel’in Varna Vapuru ile Avrupa’dan İstanbul’a dönerek Beyoğlu’ndaki Royal Oteline yerleştiği haberi ise Tarik gazetesinde yer almıştır (Ankara Vilayet Gazetesi, 1887, no: 692).

² Bu haber Saadet Gazetesi’nden nakil edilerek verilmiştir.

³ Bu haber Saadet Gazetesi’nden nakil edilerek verilmiştir.

⁴ Bu haber Saadet Gazetesi’nden nakil edilerek verilmiştir.

⁵ Bu haber Tercüman-ı Hakikat Gazetesi’nden nakil edilerek verilmiştir.

Ankara'dan geçecek Anadolu Demiryolu hattının güzergahını keşfederek belirlemek üzere Haydarpaşa Demiryolu İdaresi direktörü Mösyö Sefelder (Shefelder), mühendis Karni Kelbum Baron ve Çerkez ümerasından Husurizade İsmail Efendi ile beraber Ankara'ya gelmişlerdi. Keşif heyeti, 20 Temmuz 1886 günü vilayet merkezine giderek merkez mutasarrıfı vekili vilayet mektupçusu ile görüşerek görevleri hakkında bilgi vermişlerdi (Ankara Vilayet Gazetesi, 1886, no: 668).

Görüldüğü üzere İzmit- Ankara hattının inşası için henüz ihalesi tamamlanmadan güzergâhı ve diğer hususlarla ilgili olarak kapsamlı ön çalışmalar yapılmış ve en uygun şartlarla inşaatın nasıl gerçekleştirilebileceğini saptamak için büyük çaba gösterilmiştir. Ağustos 1887'de Tarik Gazetesi'nde yer alan bir haberde 30 yıldan beri Anadolu demiryolu inşası için yapılan çalışmaların sonuçlandığı, yapımın Arlansere ve Allet Sefelder ile şürekasına ihale edildiği belirtilmiştir. Şirketin Anonim Osmanlı Şirketi niteliği taşıdığı mukavelenin Mösyö Arlansere ve Mösyö Allert'in İstanbul'a geldiklerinde yapılacağı, imzalanmasından üç ay sonra inşaatın başlayacağı ve dört sene zarfında Ankara'ya ulaşılabileceği belirtilerek bazı ayrıntılara da yer verilmiştir (Ankara Vilayet Gazetesi, 1887, no: 771).⁶ Ne var ki bu girişim sonuçsuz kalmıştır.

Bir kısmını özetle vermeye çalıştığımız girişimler ve araştırmalar bilindiği gibi ancak 1888 yılı eylül ayı sonlarında tamamlanmış ve hattın yapım ihalesi bir Alman şirketine verilmiştir. İstanbul'da 22 Eylül 1888 (10 Eylül 1304) tarihinde Osmanlı devleti adına Nafia ve Ticaret Nazırı Zihni Paşa ile Alman şirketi adına Stutgard'da Württembergische Vereinsbank direktörü olup Berlin'deki Deutsche Bank ile ortakları adına hareket eden Mösyö Kaulla (Dr.Alferd Kaulla) arasında "*İzmit'den Ankara'ya Kadar Demiryol ile Müteferriatının İnşa ve İşletilmesi İmtiyazına Dair Mukavelename*" imzalanmıştır (Efe, 2006).⁷

33 maddelik bu mukaveleye göre yol, dört eşit kısımda yapılacak, ilk kısmın keşif, harita, güzergâh gibi ayrıntılarını gösterir inşaat kroki ve plan altı ayda, diğer üç kısmın planlanması ise bu altı ayı takiben dokuz ay zarfında tamamlanacaktı. Ayrıcalığın süresi 99 yıl olarak belirlenmişti. Demiryolunun geçeceği araziler devlet arazisi ise parasız verilecek, sahipli arazi, istimlak kanununa göre satın alınacaktı. Yine ihale alan kurum hattın iki yanında beşer kilometrelik arazi parçasında taş, kum ve tuğla ocakları açabilecek, buraları inşaat bitene kadar kullanabilecekti.

Demiryolu önce tek hat olarak yapılacak daha sonra gerek görülürse ikinci hat açılabilirdi. İnşaat için dışarıdan getirilecek araç gereç, kereste, maden kömürü ve diğer malzemeler için gümrük vergisi alınmayacaktı. Kilometre başına bir yılda kâr garantisi 15.000 frank olacaktı. Diğer mali ayrıntıların yanı sıra demiryolunda çalışacakların Osmanlı hükümetinin belirleyeceği kıyafeti-fes giyeceklerdi. Demiryolunun her iki yanında yirmişer kilometrelik arazi içinde şirket, maden arayabilecek ve bulduklarını işletebilecekti. Bu anlaşma ile şirket, asıl hattın ayrılarak birisi Bursa'ya diğeri de Kütahya'ya gidecek iki yan hattın yapım hakkını da almıştı. Mukavelemede daha başka ayrıntılarda yer almıştır.

Mukavelemeden imzalanmasından bir süre sonra 4 Ekim 1888'de (22 Eylül 1304) "Şartname" imzalanmıştır. Beş fasıl ve tarifelerden oluşan, oldukça ayrıntılı olarak hazırlanan şartnamede, çizilecek harita ve güzergâh planları, kullanılacak malzeme, alınacak nakliye

⁶ Bu haber Tarik Gazetesi'nden nakil edilerek verilmiştir.

⁷ Ayla Efe, sözleşmenin 30 Eylül 1888 de Padişah tarafından onaylandığını belirtmektedir. Bkz. "Zaman Tünelinde İstanbul- Ankara Demiryolu Yapım ve İşletme Projesi," I. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu,2006, s. 601, 56 nolu dipnot.

ücretleri ve benzeri hemen her hususta ayrıntılara yer verildiği gibi yolculardan, taşınacak yüklerden alınacak ücretler de ayrıntılı olarak belirlenmişti.⁸

Hem mukavelename hem de şartname iki nüsha olarak düzenlemiş, bir süre sonra da baskısı yapıldığı gibi gazetelerde de basılarak geniş kitlelere duyurulmuştur.⁹ Alman Bankası da hazırlıklarını hızla tamamlamış ve 4 Mart 1889'da Anadolu Demiryolu Kumpanyası'nı kurarak çalışmalarını bu kumpanya aracılığı ile sürdürmüştür. Kumpanya, Siemens ve Kaulla tarafından idare edilmiştir (Efe, 2006).¹⁰

3. İZMİT-ANKARA HATTININ İNŞAATININ BAŞLAMASI

Mukavele ve Şartname imzalandıktan sonra hızla hazırlıklar başlamış ve 1889 yılı Haziran ayı sonlarında hattın ilk kısmının yapımına geçilmiştir.¹¹ Bir taraftan da diğer güzergâhların harita ve proje çalışmaları yürütülmüştür. Mayıs 1889'a gelindiğinde Eskişehir-Sivrihisar arasında döşenecek hattın keşfi yapılmış, Ankara'dan Eskişehir'e kadar olan mesafenin keşfedilerek haritasını yapmak üzere görevlendirilen başmühendis Mösyö Sovanes, beraberinde 10 kadar mühendisle 25 Nisan 1889 tarihinde Ankara'ya gelmişti. Geniş bir ev kiralayıp alet ve edevatlarını yerleştirdikten sonra keşif için Eskişehir cihetine gitmişlerdi (Ankara Vilayet Gazetesi, 1888, no: 778). Öte yanda Ferik von der Golç Paşa da İzmit-Ankara yolunun güzergahını "devr ve teftiş etmek üzere Anadolu Demiryolu Kumpanyası'nın mühendisi Mösyö Kab ile beraber Eskişehir yolu ile 1 Haziran 1889 günü Ankara'ya gelmişlerdi. Bir gün kalarak vali ve kumandan paşa ile görüştüktan sonra İzmit üzerinden İstanbul'a dönmüştü (Ankara Vilayet Gazetesi, 1888, no: 782).

Hattın inşaatı başladıktan sonra yapımı büyük ilgi çekmiş, İstanbul gazetelerinde inşaatla ilgili çıkan haberler Ankara Vilayet gazetesinde de yer almaya devam etmiştir. Tercüman-ı Hakikat Gazetesi'nde Bilecik-Eskişehir hattının 1890 ilkbaharında yapımına başlanacağı ve rivayete göre bu yılın sonlarında tamamlanacağı haberine yer verilmiştir. Hat yapımının 180 kilometreye ulaştığı, Lefke civarında Sakarya nehri üzerinde büyük bir köprünün yapılmakta olduğu, yapımda İtalyan ve Fransız mühendislerle amele, duvarcı ve demirci istihdam edildiği, Lefke'den Karasu Boğazına kadar olan kısmın sarp olduğu dağ delmek ve köprüler yapmak gibi büyük fenni işlemler gerektirdiği, işin Fransız mühendislere havale edildiği haberi veriliyordu. Ayrıca gelecek Mart ayında işe başlamak için ölçüm ve benzeri

⁸ Mukavelename ve Şartnamenin tam metinleri, Arhangelos Gavriel'in Anadolu ve Bağdat Demiryollarının İç yüzü, (Dersaadet, 1327) adlı eserinin ikinci kısım 1-35. sayfalarında yer almaktadır. Ayrıntılar için bakılabilir.

⁹ 17 Ekim 1888 tarih ve 746. Sayısında Ankara Vilayet Gazetesi, Mizan Gazetesinden alıntı yaparak Ankara hattının inşası ve imtiyaz meselesinin "*hitam -pezir olub şartnameler imza altına alınmıştır. İmtiyaz esasları şunlardır*": denilip özet bilgi verilmektedir. 751. Sayısından itibaren de mukavelenameyi yayınlamaya başlamıştır. Şartname ise gazetenin 770-777 sayılarında basılmıştır. Ayrıca bkz. Ayla Efe, "*İmtiyaz sözleşmesi 30 Eylül 1888 tarihli ferman-ı ali ile 33 maddelik mukavelename ve 30 maddelik şartnameden oluşmaktadır*". BOA. Mukavelat Defteri, C.III, s.229-268." *Zaman Tünelinde İstanbul-Ankara Demiryolu Yapım ve İşletme Projesi*", Uluslararası Demiryolları Sempozyumu, Ankara 2006, s.601.

¹⁰ Ayla Efe, a.g.bildiride "*Deutche Bank'a verilen bu tüm hak ve sorumluluklar 11 Şubat 1889 tarihinde Padişahın iradesi ile kurulan Anadolu-Osmanlı Demiryolu şirketine devredildi-Osmanlı kanunlarına bağlı olacak olan şirketin merkezi İstanbul olacaktır. Fakat Avrupa ülkelerinde de şubeleri bulunacaktır- Ayrıca Anadolu-Osmanlı Demiryolu Şirketinin Düyün-u Umumiye ile de organik bağları ...*" olduğunu vurgulamaktadır. Ayrıca bkz. Jonathan S. Mc Murray, Germany, the Ottoman Empire and The Construction of the Baghdad Railway, 2001, s.28.

¹¹ İzmit- Ankara hattının 11 kilometrelik ilk kısmının yapımı başladıktan hemen sonra Nafia Nezaretince Tophane-i Amire elektrik başmühendisi Huber Efendi ile istihkâm subaylarından Mehmet Efendiyi inşaata nezaret etmekle görevlendirilmişlerdi. Tarik Gazetesinden naklen Ankara Vilayet Gazetesi, 21 Haziran 1305 sayı 782.

işlerle uğraştıkları, ilkbaharda görev alacak memur ve işçi sayısının dört bini geçeceği belirtilmekteydi (Ankara Vilayet Gazetesi, 1889, no: 795).

Öte yanda yapımı üstlenen Alman bankası 1890 yılı başlarına kadar kendi imkânları ile inşaat masraflarını karşılamıştır. Ancak bu yılın başlarında Berlin ve diğer Avrupa şehirlerinin borsalarında tahviller tedavüle çıkarılmıştır. Tahvilleri büyük ilgi görerak beklenenin birkaç misli talep toplamıştır. Bunun aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin mali itibarını da gösterdiği ifade edilmiştir (Ankara Vilayet Gazetesi, 1890, no: 811).

Hattın yapımında güvenliğin sağlanması, kalifiye işçi bulma gibi sıkıntıların yanı sıra daha başka istenmeyen olaylara da rastlanmıştır. Örneğin; Anadolu Demiryolu Şirketi'nin Ankara'daki idarehanesinde gece yangın çıkmış, yetişen memurlar yangını söndürerek birçok eşya ile birlikte kasa ile evrak ve senetlerin yüzde yetmişini kurtarabilmişlerdi. Yangında bina sahibi Sadi Ağa'nın binadaki zahire ambarı da yanmış, 2400 liradan fazla zararı olmuştu (Ankara Vilayet Gazetesi, 1890, no: 815).¹²

İzmit- Ankara hattının yapımına ilgi gösteren gazetelerden önde gelenlerinden biri de Servet-i Fünun'dur. Bu gazetenin 76-80 ve sonraki sayılarında inşaatla ilgili ayrıntılara yer verilmiş, sağlanan resim ve fotoğraflar yayınlanarak kamuoyu bilgilendirilmiştir. Gazete, matbaasında çalışanlardan birisini hattın geçtiği yerleri görmek ve yapımı hakkında bilgi edinmesi için görevlendirmiş, bu şahıs, adi ve edevat trenle Ankara'ya bir saat mesafeye kadar gelmiş ve geri İstanbul'a dönmüştü. Verdiği bilgi ise; "...tekmil-i hattın kanun-i evvel nihayetine kadar açılacağına kararlaştırıldığı" yönünde idi (Servet-i Fünun, 1892, no: 88).

Gazetede ayrıca "hattın 440.000 lira sermaye ve otuz sene müddetle İstanbul'da bir sigorta şirketi teşkili için Yenidünya saadetli Dimitraki Efendiye imtiyaz ihsan buyrulmuştu" haberi de yer almıştır (Servet-i Fünun, 1892, no: 88). 90. nüshasında ise Ankara'ya ilk katarın varacağına dair alınan telgrafa yer verilmişti. 94. sayıda ise karşılama ile ilgili bilgi verilerek karşılama ait bir resim yayınlanmıştır (Servet-i Fünun, 1892, no: 94).¹³

4. ABİDİN PAŞA'NIN ANKARA VALİLİĞİ VE HATTIN AÇILIŞI

İzmit- Ankara hattının inşaatının sürdüğü yıllarda Ankara vilayetinde Abidin Paşa vali olarak görev yapmaktadır. Bilindiği gibi Abidin Paşa, 19. yüzyılın sonlarında valilik yapanlar arasında önde gelenler arasında yer almaktadır. Diğer hizmetlerinin yanı sıra dönemine göre uzun diyebileceğimiz bir süre (1886-1894) Ankara'da vali olarak çalışmış, kentin ve vilayetin gelişmesinde önemli başarılarla imza atmıştır.¹⁴ Demiryolu hattının yapımında onun da önemli katkıları olmuştur. Hükümete sunduğu raporda "...Dört buçuk sene imtidad eden demiryolu inşaatı hengamında mevaki-i müteaddidede on binden ziyade tebea- i saltanat- i seniyyeden ve ecnebilerden amele vesair ehl-i fen ve ticaret bulunmuş iken cümlesi hüsn-ü muhafaza ve hüsnü idare edilerek saye-i muvafakiyetvaye-i cenab-i padişahide hiçbir güne şekavet ve niza ve dağdağaya meydan vermeksizin inşaata hitam verilmiştir."¹⁵ demektedir. Yol yapımında çalışanların güvenliklerinin sağlanmasında önemli katkıları olduğu gibi, hükümet konağını istasyona bağlayan yolu açtırmış, ayrıca istasyonda şadırvanlı bir çeşme yaptırmıştı. Vilayet genelinde refahın sağlanmasında katkıları büyük olmuştur.

¹² Bu haber Tarik Gazetesi'nden nakil edilerek verilmiştir.

¹³ Bkz. EK: 2.

¹⁴ Abidin Paşa'nın Ankara Valiliği'ne başka bir çalışmamızda yer verildiği için sadece hattın yapımındaki katkıları üzerinde durulacaktır. Bkz. Özlem Gülenç İğdi "Abidin Paşa'nın Ankara Valiliği," Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi 53, 2 (2013) 225-248.

¹⁵ Hükümete sunduğu 29 Teşrin-i Sani 1309 (11 Aralık 1893) tarihli Rapor, Defter-i Abidin Paşa, TTK, Yazma.

Onun valiliği sırasında 31 Aralık 1892 günü, İzmit-Ankara hattının Polatlı Ankara arasındaki son kısmı da bitirilerek, Ankara garına ulaşılmıştır. Şimendiferin muvakkaten kabulünün yapılması için İstanbul'dan yola çıkan heyet bu tarihten birkaç gün önce Ankara'ya gelmişti. Heyette; Nafia Nezareti Umum Demiryolu Müdürü Hayri Bey'in başkanlığında müdür muavini Aran Margosyan Efendi, inşaat komisyonunda görevli erkân-ı harp kaymakamlarından Raif, fen heyetinden Dersaadet Rihtim Şirketi Komiseri muavini Yusuf Bey, Nafia Nezareti tercüme kalemi görevlilerinden Karakin Efendi yer alıyordu. Anadolu Demiryolu Şirketi'nin direktörü Mösyö Avtukab da bu heyetle birlikte özel bir trenle Ankara'ya gelmişler ve istasyonda valinin görevlendirdiği özel yetkili bir memur ve vilayet ileri gelenleri tarafından karşılanmışlardı. Heyet, istasyondan doğruca vilayet merkezine giderek valiyi ziyaret etmiştir. Hattın inşaatı, niteliği fenni heyetçe de çok beğenilmiş ve 31 Aralık 1892 günü Ankara'dan eşya nakline izin verilmiştir. Bu günden itibaren katarlar istasyona akın etmeye başlamıştır.¹⁶

Ne var ki mevsim gereği havaların müsait olmamasından dolayı resmi açılış ile yapılması tasarlanan özel merasim ertelenmiş, havalar elverdiğinde yapılması kararlaştırılmıştır. Avrupa bilim çevrelerinde bile “*..haiz-i şeref ve itibar ve hürmet olan Hayri Beyefendi Hazretleriyle her biri birer meziyet ile temeyüz etmiş rüfeka-i kiramı gibi bir heyet-i muhtereme tarafından yolun bu suretle matluba muvafık ve işletmeye salih bir halde görülmesi ve mükemmeliyet-i inşaiye ve rezavet-i fenniyesi takdir ve tahsin edilmesi Kumpanya için ne derece şeref ve iftiharı mucib ise bizim için dahi o mertebe müstelzem-i sürur ve memnuniyetten*” olarak değerlendirilmekteydi.¹⁷

Hattın Ankara'ya ulaşması ve faaliyete geçmesi haberi İstanbul gazetelerinde de yer almıştır. Özellikle yapımı ile yakından ilgilenmiş olan Servet-i Fünun gazetesinin 94. sayısında açılış haberi ilk sayfada vilayet mektupçusu tarafından kendilerine ulaştırılan bir fotoğraf ile birlikte verilmiştir (Servet-i Fünun, 1892, no: 94).¹⁸

Haydarpaşa- Ankara tren seferleri başladıktan sonra, hattın yapımında hatalar olduğu yönünde bazı iddialar ortaya atılmış; bunun üzerine Ankara Gazetesi'nde “*İzmit- Ankara demiryolu Güzergâhına Dair Mütalaat*” başlığı altında hatla ilgili ayrıntılı bilgiler verilerek açıklamalarda bulunulmuştur. Güzergâhın yapım kolaylığı, ziraata elverişli yerlerden geçirilmesi düşüncesiyle ilk kısmının güzergâhının belirlendiği, ikinci kısımda ise arazinin yapısı ve özellikle Pursak vadisindeki suyun taşması dikkate alındığı, bu kısımda yeterli nüfus ve yerleşimin olmadığı gibi nedenlerle güzergâhın belirlendiği ve doğru olduğuna yer verilmekteydi.¹⁹

Seferler başladıktan sonra yolcu ve yük taşıma ücreti yeniden ayrıntılı olarak belirlenerek ilan edilmiştir. Buna göre yolcular üç ayrı sınıfa ayrılmış mesafelere göre ücret saptanmıştı. Ankara-Sincan 1. sınıfta yolculuk yapanlardan 17 kuruş, 30 para, 2. sınıfta yolculuk yapanlardan 13 kuruş ve 3. sınıf yolcularından ise 8 kuruş ücret alınacaktı. Ankara'dan Polatlı'ya gideceklerin 1. sınıfından 61 kuruş 20 para, 2. sınıfından 45 kuruş 20

¹⁶ İzmit-Ankara hattının açılışı ile ilgili olarak farklı tarihler verilmektedir. M. Albayrak, “*15 Mayıs 1891'de Bilecik'e kadar uzatılan İzmit Ankara hattı ise 485 kilometre ray döşendikten sonra, 1893 Ocak ayında tamamlanarak Ankara'ya ulaşmaktadır...*” demektedir. a.g.m. s.16. Jonathan S. Mc Murray ise “*....The railway was in full operation by December 1892.*” ifadesine yer vermektedir. a.g.e. s.28.

¹⁷ Ankara Vilayet Gazetesi, 23 Kanun-i Evvel 1308, sayı 929. s.1. Vukuat-ı Vilayet başlığı altında “*Şimendiferin Muvakkaten Kabulü ve Şükran-i Mahsusa*” başlıklı haber ve değerlendirme yazısından. Bkz. EK: 2

¹⁸ Bkz. EK: 2.

¹⁹ Ankara Gazetesi'nin 933 sayılı 1 Şubat 1893 tarihli nüshası ile 934 sayılı 7 Şubat 1893 tarihli nüshalarında yer alan bu değerlendirme ayrıca ele alınmayı gerektirir nitelikte olduğundan kısaca değinmekle yetiniyoruz.

para ve üçüncü sınıf yolcudan ise 29 kuruş 30 para alınacaktı. Ankara- Haydarpaşa ücreti ise 1. sınıf 172 kuruş 30 para, 2. sınıf 131 kuruş 20 para, 3. sınıf için ise 85 kuruş 20 para idi (Ankara Vilayet Gazetesi, 1893, no: 935).²⁰

Abidin Paşa, hattın resmi açılış töreninde yaptığı konuşmada II. Abdülhamid'e şükran ve teşekkürlerini sunmakta, emeği geçenleri anmaktadır. 20 bin kişiden fazla yerli ve yabancı insanın katıldığı törende Vali, yüksek bir yere çıkararak nutkunu okumuş ardından şirket tarafından hazırlanan oldukça süslü şimendifer anahtarı kendisine takdim edilmiştir. Abidin Paşa, şimendifere son parçayı yerleştirerek resmi açılışı yapmıştır.²¹

Anadolu Şirketinin bu başarısı da dikkate alınarak, Haydarpaşa-İzmit kısmının işletilmesi de kendilerine bırakıldı. Böylece Haydarpaşa- Ankara arasındaki 576 kilometre uzunluğundaki hatta şirket sahip oldu. Bundan sonra Eskişehir- Konya kısmının yapım imtiyazını da alarak 29 Temmuz 1896'da bitirmiştir (Onur, 1953).

Ankara Vilayet Gazetesi'nin 31 Mayıs 1893 tarihli 944. nüshasında "Zehair Nakliyatında Germiyet, Teraki-i Ziraat" başlıklı bir yazı yayınlanmıştır. Yazıda özetle Ankara hattının açılışını izleyen ilk aylarda taşımacılıkta önemli artış olduğu, ziraat ve ticarete önceki aylara oranla gözle görülür gelişmeler görüldüğü belirtiliyordu. Her gün Ankara'dan 15-20 vagon zahire ile dolu olarak İstanbul'a gönderilmekteydi. Maliköy, Polatlı, Biçer istasyonlarından da birkaç vagon buna eklenmektedir. Buğdayın İstanbul kilesinin fiyatı 16 kuruşa arpanın ise 10 kuruşa çıkmıştır. Ayrıca Avrupa'ya gönderilen numunelerin Amerika, Rusya zahirelerinden daha kaliteli olduğu anlaşılmıştır. Bu zahireler Avrupa'nın her tarafından takdirle karşılanmış ve zahire almak için birkaç Avrupalı tüccar Ankara'ya gelmiştir. Ayrıca birkaç yıldan beri tüccarın elinde bulunan zahireden şimdiye kadar 650.000 kile sevk edildiği, bir taraftan da un fabrikasının gece gündüz çalışarak İstanbul'a un sevkiyatına da başladığı belirtilerek, bir müddet sonra zahire fiyatlarının daha da artacağı anlaşılmaktadır değerlendirilmesi yapıyordu. Hattın Kayseri'ye kadar uzatılmasının bu yönüyle daha da yararlı olacağı ifade ediliyordu (Ankara Vilayet Gazetesi, 1893, no: 944).

Hattın açılışından bir yıl sonra hat güzergâhındaki tarım arazisi miktarı artmış, hükümet daha da artırmak için Bulgaristan Emareti'nden ve Tuna sahillerinden gelmekte olan göçmenleri peyder pey buralara yerleştirmiştir. Kumpanya bu hususta da yardımcı olmuştur (Ankara Vilayet Gazetesi, 1893, no: 960). Muhacirlerin hat boyunca yerleştirilmeleri, döneminde oldukça önemli yapılaşma ve gelişmelere de yol açmıştır (Kaynar ve Koraltürk, 2006).

SONUÇ

Sultan II. Abdülhamit döneminde her alanda olduğu gibi demiryolu yapımında da önceki döneme oranla çok önemli başarılar elde edilmiştir. Bu başarının ilk önemli ve büyük ayağını hiç şüphesiz, İzmit- Ankara Hattının 1892 yılı son gününde tamamlanarak ulaşımına açılmasıdır. Günün şartlarında en uygun teklifi veren Alman şirketinin tercih edilmesinin doğru bir tercih olduğu, bu hattın yapımında önemli bir sorunun ortaya çıkmasına meydan verilmeyerek öngörülen sürede tamamlanarak ulaşımına açılması açıkça göstermiştir. Hattın devamı olan yan yollarla Bağdat hattının yapımının da bu şirkete verilmesinin önemli nedeni de bu başarıdır denilebilir. İstanbul'un Ankara'ya demir yolu ile bağlanması, Ankara Vilayeti'nde ziraat ve ticaretin gelişmesine büyük katkı sağlamış, vergi gelirleri artmış, ekilen arazi

²⁰ Eşya için de üç sınıf olarak mesafeye göre ücret saptanmıştır.

²¹ Detaylı bilgi için bkz. Defter-i Abidin Paşa, 29 Teşrin-i Sani 1309 (11 Aralık 1893) tarihli Rapor, TTK, Yazma.

miktarında büyük artışlar olmuştur. Eğitim öğretim ve haberleşmede sağlanan kolaylığın yanı sıra muhacirlerin yerleştirilmelerinde de hattın büyük katkısı olmuştur.

EK 1: Ankara Gazetesi, 23 Kanun-i Evvel 1308, sayı 929. s.1. Vukuat-ı Vilayet başlığı altında "Şimendiferin Muvakkaten Kabulü ve Şükran-e-i Mahsusa" başlıklı haber ve değerlendirme yazısından.

سایه موفقیت وایه حضرت پادشاهیده
 پذیرای ختام اولاً خط مذکورک انشا آنچه
 حائز اولدیغی متانت و فنه جهت مطابقتی
 هیئت مشار الیها طرفندن دخی فوق العاده
 تقدیر ایدیلهرک ماه حال رومینک اون
 طقوزنجی کونندن اعتباراً بورادن طوغریدن
 طوغری به اشیا نقلنه مأذونیت اعطایورلمش
 و یوم مذکوردن بری قطار لر آمد و شده
 باشلامشدر شو قدر که حسب الموسم
 هوالرک عدم مساعده سنه مبنی رسم کشاد
 ایله اولیابده اجراسی متصور اولان مراسم
 مخصوصه شمذیلک تأخیر ایدلمش و بناء
 علیه هوالرک کسب اعتدال ایندیکنی متعاقب
 غایت مکمل و مطمئن بر رسم اجراسی
 مقرر بولنشدر

اول و آخر درج ستون تقدیر قلندیغی
 وجه ایله انقره خطنک انشاسنی درعهده
 ایدن شرکتک بدایت امردن بری ابراز
 ایلدیکی فعالیت ، حسن خدمت جداً
 سزاوار ثنا و تقدیر اولدیغی کبی یولک حسن
 انشاسی و متانت فوق العاده سی دخی
 ریاستده مهیره ارباب فنوندن واحساب
 علم و دانشدن سعادتلو خیری یک افندی
 حضرتلری کبی برذات بولنان هیئت محترمه
 طرفندن دخی مظهر تقدیر واستحسان
 اولسی بشقه چه شایان ستایشدر .

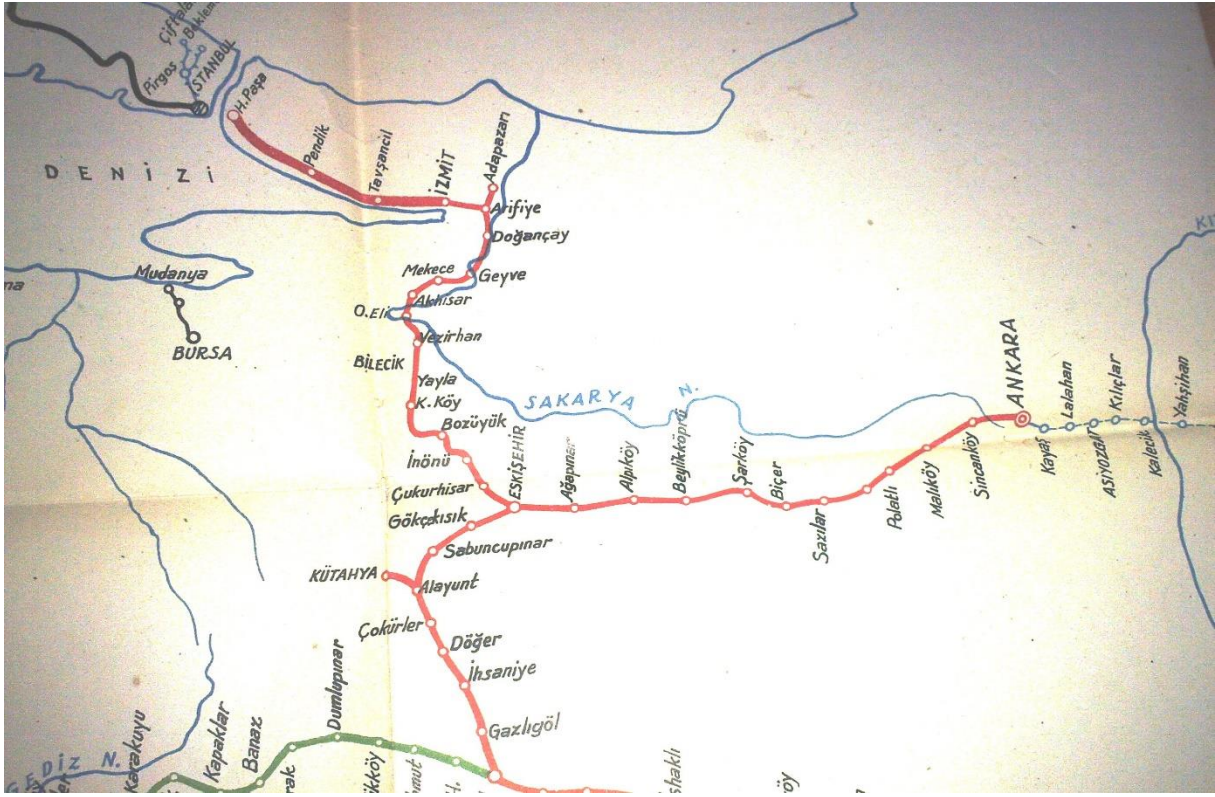
EK 2: Ankara Garına ilk trenin ulaşması. (Servet-i Fünün No. 94)



EK 3: Ankara Gar Binası



EK 4: Haydarpaşa- Ankara Demiryolu Hattı (Ahmet Omur, Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953) adlı eserinden alınmıştır.)



KAYNAKÇA

- Aktepe, M. (1969), Osmanlı İmparatorluğunun Islahı Hakkında İngiltere Elçisi Henry Layard'ın II. Abdülhamit'e Verdiği Rapor, *Belgelerle Türk tarihi Dergisi*, 4(22).
- Dinçer, C. (1968-1971), Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha, *Türk Tarih Kurumu Belgeler*, V-VIII, 9-12.
- Efe, A. (2006). Zaman Tünelinde İstanbul-Ankara Demiryolu Yapım ve İşletme Projesi", *I. Uluslararası Demiryolları Sempozyumu*, Ankara.
- Gavriel, A. *Anadolu ve Bağdat Demiryollarının İç yüzü*, (Dersaadet, 1327).
- İğdi, Özlem G. (2013). Abidin Paşa'nın Ankara Valiliği, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi* 53, s. 225-248.
- Kaynar, İhsan S., Koraltürk, M. (2016). Ankara'ya Demiryoluyla Göçler ve İskân Siyaseti (1890-1910), *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 4(1), 1-12.
- McMurray, Jonathan S. (2001). *Germany, the Ottoman Empire and The Construction of the Baghdad Railway*, Connecticut Praeger.
- Onur, A. (1953). *Türk Demiryolları Tarihi (1860-1953)*, Ankara, s.12.
- Özyüksel, M. (1988). *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, s.14.
- Tunalı, Ayten C. (2009). Hasan Fehmi Paşa, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, XXVIII, 46, s.71-87.

Arşiv Kaynakları

- Ankara Vilayet Gazetesi, (1886, 21 Temmuz), No: 668.
- Ankara Vilayet Gazetesi, (1886, 4 Ağustos), No: 670.
- Ankara Vilayet Gazetesi, (1886, 11 Ağustos), No: 671.
- Ankara Vilayet Gazetesi, (1887, 5 Ocak), No: 686.
- Ankara Vilayet Gazetesi, (1887, 23 Şubat), No: 692.
- Ankara Vilayet Gazetesi, (1887, 24 Ağustos), No: 771.
- Ankara Vilayet Gazetesi, (1888, 4 Mayıs). No: 778.
- Ankara Vilayet Gazetesi, (1888, 21 Haziran), No: 782.
- Ankara Vilayet Gazetesi, (1888, 17 Ekim), No: 746.
- Ankara Vilayet Gazetesi, (1889, 16 Ekim), No: 795.
- Ankara Vilayet Gazetesi, (1890, 12 Şubat), No: 811.

Ankara Vilayet Gazetesi, (1890, 12 Mart), No: 815.

Ankara Vilayet Gazetesi, (1891, 30 Temmuz), No: 929.

Ankara Vilayet Gazetesi, (1893, 1 Şubat), No: 933.

Ankara Vilayet Gazetesi, (1893, 7 Şubat), No: 934.

Ankara Vilayet Gazetesi, (1893, 22 Şubat), No: 935.

Ankara Vilayet Gazetesi, (1893, 31 Mayıs), No: 944.

Ankara Vilayet Gazetesi, (1894, 1 Ocak), No: 960.

Defteri-i Abidin Paşa, CD-ROM No: 83, Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi, CD Koleksiyonu.

Servet-i Fünun, (1892, 29 Haziran), No: 88.

Servet-i Fünun, (1892, 29 Aralık), No: 94.