

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA İLK DEMİRYOLU:
İZMİR-AYDIN-KASABA (TURGUTLU)
(1856-1897)

Gülçin UZUNTEPE

İ.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
EĞİTİM TEKNIKLERİ MERKEZİ

98854

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tarih (Yakınçağ Tarihi) Anabilim Dalı

Danışman: Prof.Dr. Cahit BİLİM

~~98854~~

Eskişehir
Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Eylül 2000

YÜKSEKLİSANSTEZ ÖZÜ

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA İLK DEMİRYOLU: İZMİR-AYDIN-KASABA (TURGUTLU) (1856-1897)

Gülçin UZUNTEPE

Tarih (Yakınçağ Tarihi) Anabilim Dalı

Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eylül 2000

Danışman: Prof.Dr. Cahit BİLİM

19. yüzyılda Osmanlı Devleti'ndeki en önemli gelişmelerden biri de Ege Bölgesi'ndeki ilk demiryolu olan İzmir-Aydın hattının İngilizler tarafından yapılmasıdır.

İlk demiryolunun Ege Bölgesi'nde yapılmasının en önemli nedeni, bölgenin ve hinterlandının zengin bir ekonomik, potansiyele sahip olmasıdır. Ayrıca, bölge içindeki ulaşım yetersizliği de demiryolu yapımında bir diğer önemli nedendir.

İzmir-Aydın demiryolu İzmir'den başlayarak Aydın'a gelmiş ve daha sonra ise bölgenin iç kesimlerine kadar uzatılmıştır. İzmir-Aydın hattının imtiyazı 1856 yılında bir İngiliz kumpanyasına verilmiştir. Ancak, hat 1866 yılında tamamlanmıştır. İzmir-Aydın demiryolunun, Aydın Kuyucak hattı 1881'de, Kuyucak-Sarayköy hattı 1882'de ve Torbalı-Tire hattı ise 1883'de açılmıştır.

Ege Bölgesi'nde İngilizler tarafından yapılan İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattının imtiyazı ise 1863 yılında verilmiş, hat 1866 yılında açılmıştır. İzmir-Kasaba hattı 1894 yılında ise Fransızlara geçmiştir. İzmir-Kasaba demiryolunun Kasaba-Alaşehir hattı 1875'de, Manisa-Soma hattı 1890'da ve Alaşehir-Afyonkarahisar hattı ise 1897 yılında açılmıştır.

İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryollarının yapılmasıyla, Ege Bölgesi'nde ekonomik ve sosyal yönden önemli değişiklikler olmuştur. Ege Bölgesi'nde bu iki demiryolunun yapımıyla İngiltere ve Fransa'nın etkinlikleri daha da artmış ve bölgede madencilik ve tarım gibi alanlarda da yatırımlar yapmaya başlamışlardır.

ABSTRACT

In 19. century, one of the most important development, The first railway in Ottoman Empire is the İzmir-Aydın line in Aegean Region, Which was built by English.

The rich economic potential of Aegean Region Constituted the most important reason of choosing that area. Moreover, insufficiency of the transportation in the region was other reason to build the railway in there.

İzmir-Aydın line was started out from İzmir to Aydın and then was extended to the inner parts of the region. Construction rights and privileges was given to an English firm in 1856. However, the line was completed ten years later in 1866. Aydın-Kuyucak, Kuyucak-Sarayköy and Torbalı-Tire lines of the İzmir-Aydın railway was opened and began to work respectively in 1881, 1882, 1883.

The construction rights and privileges of the İzmir-Turgutlu (Kasaba) line was given to English in 1863 and the line was opened in 1866. However, the property rights and privileges was passed to French in 1894. Kasaba-Alaşehir, Manisa-Soma and Alaşehir-Afyonkarahisar lines of the railway was opened and began to work respectively in 1875, 1890, 1897.

By the construction of İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba railway lines, some significant social and economic changes occurred in the region. By the construction of those two railways in Aegean Region the activities and the impact of England and France augmented in the region and they also began to make investments in the areas like agriculture and mining.

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Gülçin UZUNTEPE'nin "Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) (1856-1897)" başlıklı tezi 15 Ocak 2001 tarihinde, aşağıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca, Tarih (Yakınçağ Tarihi) Anabilim Dalında, yüksek lisans tezi olarak değerlendirilerek kabul edilmiştir.

Üye (Tez Danışmanı) : Prof.Dr.Cahit BİLİM
Üye : Prof.Dr.Zeki ARIKAN
Üye : Yrd.Doç.Dr.Erol ALTINSAPAN

İmza

.....

.....

.....

Prof.Dr.Enver ÖZKALP

Anadolu Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

ÖNSÖZ

İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryolları ile ilgili bilgilere birçok kitap ve makalelerde genel hatlarıyla yer verilmiş ve bu konu ile ilgili bazı çalışmalar da yapılmıştır.

Çalışmamda her iki demiryolunun yapım süreci, mukavelename ve şartnameleri, ücret tarifeleri, gelirleri ve çalışanları ayrıntılı olarak anlatılmıştır. Ayrıca, demiryolunun yapımından sonra Ege Bölgesi'nde meydana gelen ekonomik ve sosyal yönden değişikliklere ve ilk demiryolu olması nedeniyle getirdiği yeniliklere de yer verilmiştir. Konuyu hazırlarken, konuyla ilgili olarak hazırlanan kitap ve makalelerin yanında dönemle ilgili ulaşılabilinen İzmir gazeteleri ve Aydın Salnamelerinden de yararlanılmıştır.

Bana bu tezi hazırlamamda ve çalışmalarımda bilgileri ve kültürüyle yardımcı olan değerli hocam Prof.Dr. Cahit BİLİM'e teşekkür ederim.

Gülçin UZUNTEPE

ÖZGEÇMİŞ

Gülçin UZUNTEPE

Tarih (Yakınçağ Tarihi) Anabilim Dalı

Yüksek Lisans

Eğitim

Ls. 1997 : Anadolu Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü

Lise 1991 : İzmir Kız Lisesi, Sosyal Bilgiler ve Edebiyat Bölümü

Kişisel Bilgiler

Doğum Yeri ve Yılı

03 Aralık 1973

Cinsiyet :

Kız

Yabancı Dil:

İngilizce

İÇİNDEKİLER

ÖZ	ii
ABSTRACT	iii
JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI	iv
ÖNSÖZ	v
ÖZGEÇMİŞ	vi
KISALTMALAR LİSTESİ	xii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

AVRUPA'DA İLK DEMİRYOLLARININ KURULMASI

1. DEMİRYOLLARININ ORTAYA ÇIKIŞI VE İLK DEFA KULLANILMASI	3
2. AVRUPA'DAKİ DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞINDA MEYDANA GELENGELİŞMELER	5
3. DEMİRYOLLARININ DÜNYAYA YAYILMASI VE SONUÇLARI	8

İKİNCİ BÖLÜM

İLK DEMİRYOLU'NUN EGE BÖLGESİ'NDE YAPILMASININ NEDENLERİ

1. EGE BÖLGESİ'NİN TİCARET POTANSİYELİ	14
2. AVRUPA DEVLETLERİNİN ETKİSİ	20

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU'NUN YAPIM AŞAMASI

1. İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU İÇİN YAPILAN İLK BAŞVURU VE YAPIM İMTİYAZININ ALINMASI	29
2. İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU'NUN İMTİYAZ SÖZLEŞMESİ .	31
3. İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU'NUN NİZAMNAMESİ . . .	32
4. İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU ŞİRKETİ'NİN ÇALIŞMASI . .	35
4.1. Şirketin Kurulması	35
4.2. Şirketin Çalışmaları	35
4.3. Şirketin Sermayesi	37

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU'NUN YAPIMI, AÇILMASI VE ÇALIŞMASI

1. İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU'NUN YAPIM ÇALIŞMALARI .	39
2. İZMİR-AYDIN DEMİRYOLUNUN YAPIMINDAKİ GELİŞMELER VE ŞİRKETE VERİLEN YENİ İMTİYAZLAR	41
3. İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU'NUN AÇILMASI	42
4. İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU HATTI'NIN UZATILMASI VE AÇILAN HATLAR	43
4.1. İzmir-Aydın Demiryolunun 1888 Tarihli Mukavelenamesi	43
4.2. Demiryolunun Yapımı ve Açılan Hatları	45
4.2.1. Demiryolunun Yapımı	45
4.2.2. Demiryolunun Açılan hatları	48
4.3. İzmir-Aydın Demiryolunun İdare Heyeti	51
4.3.1. 1304/1888 ve 1307/1891 Yılı Aydın Salnamesine Göre İdare Heyeti	51
4.3.2. 1312/1896 ve 1313/1897 Yılı Aydın Salnamesine Göre İdare Heyeti	52

4.3.3. 1312/1896 ve 1313/1897 Yılı Aydın Salnamesine Göre	
Hükümet-i Seniye Komiserleri	52
5. İZMİR-AYDINDEMİRYOLU'NUN GELİRİ	52
6. İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU'NUN YOLCU VE YÜK TAŞIMA	
TARİFESİ	54
6.1. Yolcu Tarifesi	54
6.2. Yük Taşıma Tarifesi	59

BEŞİNCİ BÖLÜM

İZMİR-KASABA (TURGUTLU) DEMİRYOLU

1. İZMİR-KASABA HATTI İMTİYAZININ ALINMASI	61
2. İZMİR-KASABA DEMİRYOLU ŞİRKETİ'NİN KURULMASI	62
3. İZMİR-KASABA DEMİRYOLU'NUN 1863 TARİHLİ	
ŞARTNAMESİ	63
4. İZMİR-KASABA DEMİRYOLU'NUN 1885 TARİHLİ	
MUKAVELENAMESİ	64
5. İZMİR-KASABA DEMİRYOLU'NUN 1888 TARİHLİ	
MUKAVELENAMESİ	65

ALTINCI BÖLÜM

İZMİR-KASABA (TURGUTLU) DEMİRYOLU'NUN YAPIMI VE AÇILMASI

1. DEMİRYOLU'NUN YAPIMI	68
1.1. İzmir-Kasaba (Turgutlu) Hattı ve Uzatılması	68
1.2. İzmir-Bornava ve Manisa-Soma Şube Hatları	70
2. İZMİR-KASABA (TURGUTLU) DEMİRYOLU HATTI'NIN	
FRANSIZLARA GEÇMESİ: ALAŞEHİR-AFYONKARAHİSAR	
HATTI	73

3. İZMİR-KASABA (TURGUTLU) DEMİRYOLU'NUN AÇILAN HATLARI	76
3.1. İzmir-Kasaba Demiryolunun Ana Hatları	76
3.2. İzmir-Kasaba Demiryolunun Şube Hatları	77
4. İZMİR-KASABA DEMİRYOLU KUMPANYASI İLE ANADOLU DEMİRYOLU KUMPANYASI ARASINDAKİ ANLAŞMAZLIK VE SONUCU	78
5. İZMİR-KASABA DEMİRYOLU'NUN İDARE HEYETİ . . .	81
5.1. 1304/1888 ve 1307/1891 Yılı Aydın Salnamesine Göre İdare Heyeti	81
5.2. 1312/1896 ve 1313/1897 Yılı Aydın Salnamesine Göre İdare Heyeti	82
5.3. 1314/1898 ve Yılı Aydın Salnamesine Göre İdare Heyeti .	82
6. İZMİR-KASABA DEMİRYOLU'NUN GELİRİ	83
7. İZMİR-KASABA DEMİRYOLU'NUN YOLCU VE YÜK TAŞIMA TARİFESİ	85
7.1. Yolcu Tarifesi	85
7.2. Yük Taşıma Tarifesi	89

YEDİNCİ BÖLÜM

İZMİR-AYDIN VE İZMİR-KASABA DEMİRYOLLARININ EGE BÖLGESİ'NE EKONOMİK VE SOSYAL YÖNDEN KATKISI

1. EGE BÖLGESİ'NE EKONOMİK YÖNDEN KATKISI	91
1.1. Ege Bölgesi'nde İhracat ve Ticaret'in Artması	91
1.2. Bölge'de Tarım, Sanayi ve Diğer Alanlardaki Gelişmeler	96
1.2.1. Ege bölgesi'nde meyan balı üretimi	96
1.2.2. Ege bölgesi'nde pamuk üretimi	96
1.2.3. Diğer alanlarda meydana gelen gelişmeler	100
1.3. Ege Bölgesi'nde Maden İşletmeciliği	100

2. EGE BÖLGESİ'NE SOSYAL YÖNDE KATKISI	106
2.1. Ege Bölgesi'nde Yerleşim ve Ulaşım Düzenlerindeki Değişiklikler	106
2.2. İlk Lokomotif, Vagonlar, Demiryolu Çalışanları, Ege Bölgesi Halkı ve Yaşanan Sorunlar	110
SONUÇ	115
EKLER	119
KAYNAKÇA	123



KISALTMALAR LİSTESİ

a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
Bkz.	: Bakınız
c.	: Cilt
çev.	: Çeviren
İA	: İslâm Ansiklopedisi
km.	: Kilometre
ML	: Meydan Larousse
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
v.d.	: Ve devamı
YA	: Yurt Ansiklopedisi
Yay. haz.	: Yayına hazırlayan

GİRİŞ

Avrupa'da ortaya çıkan ve yeni bir ulaştırma sistemi olan demiryolları ulaşım sorununu ortadan kaldırmış ve bu alanda birçok yeniliği de beraberinde getirmiştir.

Modern anlamda ilk demiryolu İngiltere'de ortaya çıkmış ve bundan sonra da hızla gelişmeye başlamıştır. Kısa bir süre sonra da demiryolları bütün dünyaya yayılmış ve kullanılmaya başlanmıştır.

Demiryolu kullanılmadan önceki dönemde ise taşımacılık, maden ocaklarında kömür taşımak amacıyla tahta ve taş raylar üzerinde yapılmıştır. Kısa bir süre sonra da demir raylar kullanılmaya başlanmıştır. Demiryolu taşımacılığındaki en önemli gelişme ise İngiltere'de lokomotifin bulunmasıdır. Bundan sonraki dönemde de lokomotifin geliştirilmesi için birçok çalışma yapılmıştır. Demiryolları ile ilk olarak maden ve eşya taşımacılığı yapılmıştır. Daha sonraki dönemde ise insan taşımacılığı yapılmaya başlanmıştır.

İngiltere'de ortaya çıkan ve daha sonra bütün dünya'ya yayılarak önemli gelişmeler gösteren demiryollarıyla birlikte birçok sorunda çözümlenmiştir. Dünya'da demiryollarının gelişimi ülkelerin bulundukları yerlere ve gelişme durumlarına göre de farklılık göstermiştir. Demiryollarıyla birlikte daha hızlı, kolay ve güvenilir bir taşımacılık yapılmaya başlanmıştır.

Demiryollarının dünyada hızla gelişmesinden sonra Osmanlı Devleti'nde de bazı girişimler yapılmıştır. Bu girişimlerden birisi 1830 yılında ortaya çıkan Chesney projesidir. Fakat, bu proje başarılı olamamıştır.

İzmir-Aydın demiryolunun yapımından önce inşa edilen ilk demiryolu İngilizler tarafından 1851 yılında yapılmaya başlanan ve 1856 yılında ulaşımına açılan İskenderiye-Kahire hattıdır. Bundan sonra yine imtiyazı 1856 yılında İngilizlere verilen Köstence-Çernovada hattı ise 1860 yılında işletmeye açılmıştır.

Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımında Avrupalı devletlerin de büyük etkisi olmuştur. Osmanlı Devleti'nde yapılan ilk demiryolu imtiyazları ise İngiltere'ye verilmiştir. Ayrıca, Osmanlı devlet adamları da demiryolu yapımını desteklemişler ve demiryolu'nun gerekliliğini hazırladıkları layihalarla da savunmuşlardır. Osmanlı Devleti'nde ulaşımın yetersizliği devletin zayıflamasına da neden olmuştur. Savaş dönemlerinde ise ülkenin her tarafına kolay bir ulaşımın demiryoluyla sağlanabileceği düşünülmüştür. Ulaşımın ülkede yetersizliği nedeniyle tarımsal üretimin de artırılması sağlanamamıştır. Bu nedenlerle de demiryolu yapımı desteklenmiştir.

Bulunduğu coğrafi konum ve ekonomik potansiyeli bakımından büyük bir öneme sahip Ege Bölgesi'nde de ulaşımın yetersiz olması nedeniyle ilk demiryolu'nun bu bölgede yapıldığını görüyoruz.

BİRİNCİ BÖLÜM

AVRUPA'DA İLK DEMİRYOLLARININ KURULMASI

1. DEMİRYOLLARININ ORTAYA ÇIKIŞI VE İLK DEFA KULLANILMASI

Demiryolu, taşıtların demir raylar üstünde çalışmasını sağlayan ulaşım yolu demektir.¹ İnsanlara taşıt işlerinde büyük kolaylıklar sağlayan bir düzendi. Demiryolunun kurulmasıyla kentler, ülkeler arasında gidip gelme ve yük taşıma daha da kolaylaşmıştır.²

Demiryolu, çekilen taşıtların belli bir yönden şaşmaması ve sürtünme direncinin azaltılması için yapılan araştırmalar sonucunda ortaya çıkmıştır.³

İlk defa maden ocaklarında tahta kirişlerden başlayıp bugünkü mükemmel şekline kadar gelişen demiryolunun tarihi çok eskidir.⁴ İlk zamanlar insan ve hayvan kuvvetinden faydalanarak genellikle tahta ve taş raylar üzerinde taşımacılık yapılmıştır. Daha sonraları bunların yerine demirden yapılmış yollar tercih edilmiştir. Bu yöntem özellikle İngiltere'de maden ocaklarında kömür taşıyan arabalarda kullanılmıştır.⁵

¹ P. Platin, "Demiryolu", Meydan Larousse, C. III, İstanbul, 1969, s. 509.

² "Demiryolu", Hayat Ansiklopedisi, C. II, Ankara, 1968, s. 899.

³ Vahdettin Engin, Rumeli Demiryolları, İstanbul, 1993, s. 16.

⁴ Demiryollarımız, (Demiryolları Dergisi Yay.), Ankara, 1958, s. 17.

⁵ Süleyman Barda, Münakale Ekonomisi, İstanbul, 1958, s. 104.

Demiryolunun maden ocaklarında ilk olarak kullanılması 1550'lerde Fransa'daki Alsace maden ocaklarında gerçekleşmiştir. Daha sonra Avrapu'daki diğer maden ocaklarında da kullanılmaya başlanmıştır.⁶

İlk demiryolunun teknik bakımdan önce İngiltere'de 1630 yılında kullanıldığını ve "tramvays" adı verilen bu ilk demiryolu taşıma araçlarının başarılı olduğunu görüyoruz.⁷

Tahta raylar 1670 yılında İngiltere'nin Newcastle bölgesinde kullanılmış, XVIII. yüzyılın ortalarından itibaren de üzerleri demirle kaplanmıştır. Demir rayların kullanılmasına ilk defa 1776 yılında İngiltere'de Sheffield'de başlamıştı.⁸

İlk demir ray ise, 1776 yılında Ben Curr tarafından Sheffield maden ocaklarında kullanılmaya başlanmıştır.⁹

Raylı yollar yapmak düşüncesi ilk defa İngiltere'de maden ocaklarında kömür taşımak ihtiyacından ortaya çıkmış, daha sonraki dönemde ise raylar çelikten yapılmaya başlanmıştır.¹⁰

İlk yapılan demiryollarına, maden ocaklarında kullanılan taşıtların tekerlek açıklığı verilmiş; bu açıklık sonradan Avrupa demiryollarının iki ray arasındaki (normal) açıklığı olmuştur.¹¹

⁶ Engin, a.g.e., s. 15.

⁷ Barda, a.g.e., s. 105

⁸ ML, C. III, s. 509.

⁹ Engin, a.g.e., s. 16.

¹⁰ H.A., C. II, s. 890.

¹¹ Demiryollarımız, s. 17.

2. AVRUPA'DAKİ DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞINDA MEYDANA GELEN GELİŞMELER

Bugünkü anlamda demiryolu ancak lokomotifin icadından sonra ortaya çıkmıştır.¹² 19. yüzyılın hemen başında İngiltere'de lokomotifin keşfi ile demiryolu taşımacılığında yeni bir dönem başlamıştır.¹³

Demiryolculuğun en önemli unsurları, çelikten yol (Ray), vagon, lokomotif ve uzak yerlere güvenle yapılan taşımacılıktır. Ray ve vagonun çok daha önce kullanılmış olmasına rağmen bir buhar makinesi olan lokomotif daha geç ortaya çıkmıştır.¹⁴

İlk buharlı arabalar gerek Avrupa'da ve gerek Amerika'da birçok mühendisi ray üzerinde çalışan bir lokomotifin inşasına teşvik etmiştir. Özellikle, İngiltere'de birçok makineler yapılmış, fakat bunların hiç biri bugünkü lokomotif kadar geliştirilememiştir.¹⁵

Buhar gücünden yararlanmayı ilk düşünen İngiliz D. Robinson (1759) olmuştur.¹⁶ 1769 yılında Fransız Nicolas Cugnot, 1786 yılında ise İngiliz William Murdock buhar gücünü karayolu araçlarında kullanmayı denemişlerdir.¹⁷

Buhar makinesinin icadı demir sanayisinin de gelişmesine yol açmış ve her iki alanda meydana gelen gelişmeler de modern demiryolculuğun doğmasını sağlamıştır.¹⁸

¹² ML, C. III, s. 510.

¹³ Barda, a.g.e., s. 105.

¹⁴ Ahmet Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)*, İstanbul, 1953, s. 5.

¹⁵ Tevfik Taylan, *Demiryollar İşletmesi*, C. I, İstanbul, 1936, s. 2.

¹⁶ "Lokomotif", ML, C. VIII, İstanbul, 1972, s. 41.

¹⁷ Engin, a.g.e., s. 16; Barda, a.g.e., s. 105.

¹⁸ Engin, *Aynı*, s. 16.

Fransa ve Amerika'da daha önce de birçok buhar makineleri yapılmıştı. Ancak, bugünkü anlamda lokomotifin yapılabilmesi Fransız Mac Seguin'in borulu kazanları icat etmesiyle gerçekleşmeye başlamıştır.¹⁹ Seguin daha hafif çapta ve kuvveti daha yüksek bir lokomotif yapmıştı.²⁰

İlk demiryolu izni, 1801 yılında Wandsworth ile Croydon arasında ray üzerinde sefer düzenlemek isteyen bir şirkete verildi. Uzunluğu 16 km'yi bulan bu hat, 3 yıl sonra işletmeye açıldı.²¹

1802 yılında ise Richard Trevithick, buhar gücüyle çalışan lokomotifi o sıralarda çok geliştirilmiş olan raylar üzerinde işleyen bir araba yaptı.²² Trevithick, 10 ton yük taşıyabilen ve düz yolda 9 mil yapabilen bir makina yapmayı başarmıştı. Böylece ilk lokomotifi yapmakla kalmamış, makinenin taşıt aracı olarak kullanılmasında ilk adımı atmıştı.²³

Aynı türden denemeleri 1811'de Blenkinsod ve 1813 yılında Brunton yapmışlarsa da olumlu sonuç alamamışlardı.²⁴

Bütün bu buluşlar 1814 yılında George Stephenson tarafından bir araya getirilmiştir.²⁵ Eskisine göre çok daha sağlam ray ve geliştirilmiş lokomotif yapmayı başaran Stephenson'u Edward Pease adlı sanayici desteklemişti.²⁶

¹⁹ Onur, a.g.e., s. 5.

²⁰ Barda, a.g.e., s. 106.

²¹ ML, C. III, s. 509.

²² Demiryollarımız, s. 17; Engin, a.g.e., s. 16.

²³ Esin Kahya, "Türkiye'de İlk Demiryolları", *Belleten*, C. III, S. 202 (Ankara 1988), s. 210. Trevithick ve arkadaşı Vivian 1802 yılında ilk buharlı makine ruhsatı alan kişiler olmuştur. Bkz. ML, C. III, s. 510.

²⁴ Engin, a.g.e., s. 16; Taylan, a.g.e., s. 12.

²⁵ Onur, a.g.e., s. 5.

²⁶ Engin, a.g.e., s.16.

George Stephenson demiryolu ile taşıtın bir arada kullanılmasını gerçekleştirmişti.²⁷

Bu zamana kadar yapılan lokomotifler hep maden ocaklarında kullanılırken, Stephenson'un lokomotifi ilk defa olarak 27 Eylül 1825 tarihinde işletmeye açılan Stockton-Darlington hattı üzerinde yolcu ve yük taşımacılığına başlamıştı.²⁸ Bu hatta, Stephenson'un kendi icadı olan lokomotifin çektiği tren saatte 20 km hızla hareket ederek yolculuğunu tamamlamıştır.²⁹

Modern demiryolculukta ilk önemli adım bu hattın döşenmesi ile atılmıştı. Bu tarihe kadar yalnız eşya ve maden taşımacılığında kullanılan demiryolları, bu tarihten sonra insan taşımacılığına da başlamıştır.³⁰ Ayrıca bu hatta kullanılan makina, güvenle işleyebilen ve uzak mesafelere büyük eşyalar taşıyabilen ilk lokomotifti.³¹

1828 yılında ise Stephenson'un oğlu Robert Stephenson iki silindirli bir lokomotif yapmıştı. Ancak, bu lokomotif sadece maden hatları hizmetlerinde kullanılmıştır.³²

15 Eylül 1830 tarihinde Liverpool-Manchester hattının açılması ve George Stephenson'un Rocket adlı lokomotifi yapması genel olarak dünyada modern demiryolunun başlangıcı olarak kabul edilir.³³

²⁷ Demiryollarımız, s. 17; Kahya, a.g.m., s. 210.

²⁸ Taylan, a.g.e., s. 2.

²⁹ Onur, a.g.e., s. 5; ML., C. III, s. 510.

³⁰ Ali Akyıldız, "Demiryolları ve Değişme (Batı Anadolu Örneği)", *Yeni Toplum*, S. I, (Mayıs-Haziran 1992), s. 114.

³¹ Onur, a.g.e., s. 5.

³² Taylan, a.g.e., s. 3.

³³ Akyıldız, a.g.m., s. 114; Engin, a.g.e., s. 16.

Liverpool-Manchester hattı esas olarak pamuk taşımak üzere tasarlanmıştı. Fakat, bu hat hem yük ve hem de yolcuyla lokomotif ile taşıyan ilk hattı.³⁴ Liverpool-Manchester demiryolu kumpanyası ise halkın bu hatta rağbet edeceğini düşündüğü için imtiyazlarını da yolcu ve eşya nakliyatı üzerine almıştı.³⁵

1830 yılında Liverpool-Manchester arasındaki hat inşa edilince, George Stephenson bu hattın müdürlerini lokomotif işletmesini de sağlamak istemişti. Bunun sonucunda ise bir lokomotif yarışmasının yapılmasına karar verilmişti.³⁶

1829 yılında «Rainhill» yarışması ödülünü kazanan Stephenson'un «Fusee» adlı lokomotifi 12942 kg'lık yükü yaklaşık olarak saatte 24 km hızla çekmeyi başardı.³⁷ Yapılan lokomotif ise 4318 kg ağırlığındaydı.³⁸

Stephenson'un «Roket» veya «Fusee» adı verilen makinası demiryolculuğun tarifini yaparken, ortaya konulan unsurları gerçekleştiren ilk makinaydı.³⁹ 16 Kasım 1829 tarihi ise demiryolculuğun başlangıç tarihiydi.⁴⁰

2. DEMİRYOLLARININ DÜNYAYA YAYILMASI VE SONUÇLARI

Avrupa'da «Roket» adı verilen lokomotif ilk olarak 1830 yılında İngiltere'de Liverpool-Manchester arasındaki demiryolu hattında

³⁴ Erol Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul, 1976, s. 185.

³⁵ William M. Acworth, *Demiryollar Ekonomisi*, Çev. Hüsamettin Berkes, İstanbul, 1938, s. 150.

³⁶ Taylan, a.g.e., s. 4.

³⁷ ML., C. III, s. 510.

³⁸ Taylan, a.g.e., s. 4.

³⁹ Onur, a.g.e., s. 5; Barda, a.g.e., s. 106.

⁴⁰ *Demiryollarımız*, s. 17.

kullanılmıştı.⁴¹ Bu tarihten sonrada demiryolları bütün dünyaya yayılmaya başlamıştır.⁴²

Fransa'da ilk düzenli demiryolu olan St. Etienne ile Roan arasındaki hat 1832 yılında maden kömürü ve cevher taşımak amacıyla inşa edilmişti. Almanya'da ise, 1835'de Nünberg ile Fürt arasında, Belçika'da 1835'de Brüksel ve Malines arasında ilk demiryolu inşa edilmişti. Daha sonra ise 1838'de Avusturya ve 1839'da İtalya'da ilk demiryolları yapılmıştır.⁴³

Avrupa'da bulunan devletlerden Osmanlı Devleti, Rusya ve Hollanda ise bu alanda en sona kalanlar arasındaydı. Rusya'da demiryollarının işletmesine ancak 1848 yılında başlamıştı.⁴⁴ Amerika'da ise ilk demiryolu 1830 yılında Baltimore-Ohio arasında yapıldı.⁴⁵

İlk demiryollarının çoğu kısa olarak yapılmıştı. Bazı ülkelerde ise plan dahilinde, bazılarında ise, günlük ihtiyaçlara cevap verecek şekilde inşa edilmişti. Örneğin, Fransa'da belli başlı bölgelerin birleştirilmesi amaçlanmıştı. Belçika'da ise uluslararası trafiğe uygun olarak yapılmıştı. Almanya'da ise, özellikle akarsu yolları üzerinden ülkenin çeşitli kısımlarının birbirine bağlanması amaçlanmıştı.⁴⁶

19. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde demiryolu inşaatı büyük bir başarıya ulaşmıştı. Avrupa'nın hemen bütün ülkelerinde demiryolu hatları yapılmıştı.⁴⁷

⁴¹ Barda, a.g.e., s. 107.

⁴² Onur, a.g.e., s. 6.

⁴³ Tümertekin, a.g.e., s. 186; Taylan, a.g.e., s. 4; Engin, a.g.e., s. 7.

⁴⁴ Onur, a.g.e., s. 6; Taylan, a.g.e., s. 4.

⁴⁵ Engin, a.g.e., s. 17. Milletlerarası ilk demiryolu hattı ise Belçika'nın Liege ile Almanya'nın Köln şehirleri arasında 1843 yılında hizmete açılmıştır. Bkz. Tümertekin, a.g.e., s. 188.

⁴⁶ Tümertekin, a.g.e., s. 186.

⁴⁷ Taylan, a.g.e., s. 4.

Batı Avrupa gibi nüfus yoğunluğunun fazla olduğu yerlerde demiryolları aslında yolcu taşımak için yapılmıştı. Rusya'nın doğusu ya da Amerika'nın batısı gibi nüfus yoğunluğunun düşük olduğu yerlerde ise, hatlar özellikle yeni yolcu gidiş gelişi yaratmak için döşenmişti. Ekonomik bakımdan gelişmiş ülkelerde de demiryolu, uygarlığın bir sonucuydu.⁴⁸

Demiryolunun gelişmesi dünyada bölgeden bölgeye de farklılıklar göstermişti. Sanayileşmiş bölgelerde gelişmeler son derece belirgindi. Fakat, maliyetinin çok yüksek olması nedeniyle imkanları kısıtlı ülkeler, aynı hızla demiryolu inşa edememişlerdi. Bunun yanında sömürgeci ülkelerde demiryolu, Emperyalizmin bir aracı olarak yapılmıştı.⁴⁹

Örneğin, Hindistan'da İngiliz Hükümeti'nin desteklediği özel şirketlerin çalışmaları sonucu kurulan demiryolları, Hindistan pazarını İngiliz sermayesine açmıştı. İngiliz hükümeti bu yatırımların %5 kâr getirmesini de garanti etmiştir. Burada yapılan demiryolu ile Hindistan'ın doğal kaynakları dünya pazarına açılmış Hindistan'ın da kendisi için mal üreten bir ülke olmasını önlemişti.⁵⁰

Kıta olarak demiryolu işletmesine, 1829'da Amerika'da, 1853'te Asya'da ve Avusturya'da, 1856'da ise Afrika'da başlanmıştı.⁵¹

Değişik amaçlarla da yapılmış olsa, demiryolu dünya üzerinde hızla yaygınlaşmıştır. 1850 yılında 38.600 km olan dünya demiryollarının uzunluğu, 1860 yılında 108.500 km, 1870'de 209.000 km, 1880'de 372.500 km, 1890'da 616.200 km'ye ulaşmıştır.⁵²

⁴⁸ Edward, Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Çev. Kasım Yargıcı, İstanbul, 1972, s. 91.

⁴⁹ Engin, a.g.e., s. 17.

⁵⁰ Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul, 1974, s. 10.

⁵¹ Onur, a.g.e., s. 6.

⁵² Engin, a.g.e., s. 18, "Demiryolu"; *Türk Ansiklopedisi*, C. XII, Ankara, 1966, s. 9.

Dünya demiryollarının uzunluğu, 1905 yılında 860.000 km, 1913 yılında ise 1.110.000 km'ydı.⁵³ Bu tarihten sonra ise demiryolu yapımının hızını kaybettiği görülmektedir.⁵⁴

Daha sonraki dönemlerde ise, demiryolu yapımındaki azalmaya karşılık olarak demiryollarındaki teknik gelişmeler hızla artmıştır.⁵⁵ Demiryolundaki teknik gelişme, hızın yanında konforun da artmasını sağlamıştı.⁵⁶

Lokomotiflerin hızla gelişmesiyle birlikte rayların da uzatılmasına devam edilmiştir. Böylece dünyadaki rayların uzunluğu 1.256.000 km'yi bulmuştur. Bunun, 420.000 km'si Avrupa'da, 70.000 km'si Afrika'da, 175.000 km'si Asya'da, 50.000 km'si Avusturalya'da, 136.000 km'si Güney Amerika'da ve 453.000 km'si ise Kuzey ve Orta Amerika'da yapılmıştı.⁵⁷

Demiryollarının yarından fazlası Amerika ile Avrupa ülkelerinde yapılmıştı. Demiryolu yoğunluğu bakımından Avrupa kıtası, özellikle Batı Avrupa başta geliyordu. Bu kıtada Atlantik kıyılarından itibaren kıtanın hemen hemen ortasını izleyerek yoğun bir demiryolu ağı Rusya'ya doğru yoğunluğunu kaybederek devam ediyordu. Avrupa'da Belçika dünyada en yoğun demiryolu şebekesine sahip bir ülkeydi.⁵⁸

19. yüzyılın ilk yarısında başlıca dünya ülkelerindeki demiryollarının uzunluğu ise şöyledi.⁵⁹

⁵³ Onur, a.g.e., s. 7; Tümertekin, a.g.e., s. 208.

⁵⁴ Engin, a.g.e., s. 18.

⁵⁵ Onur, a.g.e., s. 8; Tümertekin, a.g.e., s. 208.

⁵⁶ M.L., C. III, s. 510.

⁵⁷ H.A., C. II, s. 899; Onur, a.g.e., s. 7.

⁵⁸ Tümertekin, a.g.e., s. 187.

⁵⁹ Barda, a.g.e., s. 106.

	<u>Km</u>
İngiltere'de	1250
Almanya'da	580
Fransa'da	500
Belçika'da	340
Avrupa'da	30000
A.B.D.'de	4700

Avrupa'da Sanayi İnkılâbı'nın gerçekleşmesiyle, daha hızlı ulaşım araçlarına ihtiyaç duyulmuştur. Demiryolu alanında önemli gelişmeler olmuş ve modern demiryolculuk ortaya çıkmıştır.⁶⁰

Demiryolları sayesinde hızlı ve güvenilir bir taşımacılık da sağlanabilmişti. Yolcu ve eşya taşıma maliyeti de yarı yarıya, hatta daha da azalmıştı. Bunun yanında gerek demiryolları ve gerekse ortaya çıkan yan sanayi kolları aynı zamanda iyi bir çalışma alanı da yaratmıştı. Önceleri hammadde kaynakları veya pazarlama şartları düşünülerek kurulan sanayi tesisleri ve fabrikalar, demiryollarının yapımı ve ulaşım tekniklerinde meydana gelen gelişmelerle bu etkenlere bağlı olmaktan da kurtulmuştu.⁶¹

Demiryollarının önemli etkilerinden biri de yerleşim merkezleri üzerinde olmuştu. Demiryolunun ilk yapıldığı sıralarda, buhar makinelerinin su ve kömür ihtiyacını karşılamak için ara istasyonlar gerekmişti. Buralarda da çeşitli demiryolu malzemeleri depolanmış ve demiryolarında çalışanlarda aileleri ile birlikte bu yerlere yerleştirilmişti. Zamanla da bu tip istasyonlardan durumu uygun olanlar da gelişmeye başlamıştı.⁶²

⁶⁰ Engin, a.g.e., s. 16.

⁶¹ Akyıldız, a.g.m., s. 115.

⁶² Engin, a.g.e., s. 19. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Talip Yücel, "Demiryollarımızın İstasyon Nüfuslarına Etkisi", *Türk Coğrafya Dergisi*, C. XVI (1960), s. 143 vd.

Ayrıca, demiryollarıyla birlikte hızlı ve ucuz posta sistemi de kurulmuştu.⁶³

Lokomotifin ilk kaşifleri sayılabilecek olan İngilizler, Amerikalılar ve Fransızlar, kendi ülkelerinde çeşitli şehir ve bölgeler arasında demiryolu hatlarının döşenmesini hızla gerçekleştirmişlerdir. Bu gelişmeyi diğer Avrupa ve dünya ülkeleri izlemiş ve demiryolları dünyada hızla yayılmıştır.⁶⁴



⁶³ Akyıldız, a.g.m., s. 115.

⁶⁴ Barda, a.g.e., s. 106.

İKİNCİ BÖLÜM

İLK DEMİRYOLU'NUN EGE BÖLGESİ'NDE YAPILMASININ NEDENLERİ

1. EGE BÖLGESİ'NİN TİCARET POTANSİYELİ

19. yüzyılda Anadolu'yu etkileyen en önemli ekonomik gelişmelerden birisi de Avrupa sermayesi tarafından inşa edilen demiryollarıydı. 19. yüzyılın ortalarında İzmir'in hinterlandı ve özellikle de Büyük Menderes ovası, Anadolu'nun ihracata en fazla yönelmiş bölgesi durumundaydı.⁶⁵

Osmanlı İmparatorluğu'nda İzmir-Aydın demiryolunun imtiyazı 1856 yılının Eylül ayında bir İngiliz gruba verilmişti.⁶⁶ İngiliz sermayesini bu hattın döşenmesine teşvik eden neden, bölgenin hammadde kaynağı olarak değerlendirilmek istenen potansiyeliydi. İzmir, imparatorluğun en önemli limanlarından biriydi. Son derece verimli bir hinterlandın tek çıkış noktası olup dış ticarete oldukça elverişli bir konumda sahipti.⁶⁷

⁶⁵ Şevket Pamuk, "Türkiye'deki İlk Demiryolu: İzmir Aydın", *Toplumsal Tarih*, C. I, S. 5 (Mayıs 1994), s. 35.

⁶⁶ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, İstanbul, 1970, s. 156.

⁶⁷ Murat Özyüksel, "Emperyalizm, Doğu Sorunu ve Osmanlı Demiryolları", *İktisat Dergisi*, S. 394, (Ekim 1999), s. 53.

Ege Bölgesi, eski çağlardan beri Anadolu'nun iç kısımlarını Ege kıyılarına bağlayan ana ulaşım yollarının yer aldığı bir bölgeydi. Bölgedeki yollar Büyük Menderes ve Gediz Vadilerini izleyerek doğu-batı doğrultusunda uzanmaktaydı.⁶⁸

İngilizlerin bölgede yapmış oldukları demiryolları denize dikey inen iki verimli nehir vadisi boyuna uzanıp buraların tarım ve maden zenginliklerini İzmir limanına indirmeye başlamışlardı.⁶⁹

Ege Bölgesi Anadolu'nun en verimli bölgelerinden birisiydi. Büyük ve Küçük Menderes ve Gediz Vadileri ile bunların kolları çevresinde yer alan zengin tarım alanlarında tahıl ve bakliyatın yanısıra, başta incir ve üzüm olmak üzere çeşitli meyvalar, pamuk, tütün, zeytin, susam gibi pazar ürünleri de yetiştirilmekteydi. Meyan kökü, kökboya, meşe palamudu gibi ürünlerde orman bakımından zengin olan bu bölgenin önemli ürünleriydi. Bütün bu tarımsal ve tarım dışı ürünler hem bölge içinde tüketiyor, hem de kısmen dışarıya (genellikle İstanbul ve Avrupa'ya) gönderiyordu.⁷⁰

Ayrıca, bölge'de hayvancılıkta çok önemli bir yer tutmuştu. Dokuma sanayi için yün ve tiftik, deri sanayi içinde ham deri bol miktarda sağlanmıştı.⁷¹

XIX. yüzyılın ikinci yarısında tarımsal ürünleri ve madenleri Avrupa pazarlarında önem kazanmasına karşılık, bu malların ihraç kapısı

⁶⁸ Vildan Okyay, "Batı Anadolu Bölgesinde Ulaşım Sistemindeki Değişikliğin Merkezler Kademelenmesi Üzerindeki Etkileri (1844-1914)", ODTÜ Gelişme Dergisi, C. VIII/3-4 (1981), s. 651.

⁶⁹ Mübeccel Belik Kıray, Örgütlenemeyen Kent İzmir'de İş Hayatının Yapısı ve Yerleşme Düzeni, Ankara, 1972, s. 13.

⁷⁰ Okyay, a.g.m., s. 13.

⁷¹ Bülent Varlık, 19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması, Ankara, 1976, s. 48.

konumundaki İzmir ile art bölgesi arasında düzenli ulaşım bağlantıları da kurulmuştu.⁷²

İzmir-Aydın demiryolunun yapılışı bölge içindeki bütünleşmeyi anlamak bakımından çok önemliydi. İzmir'den başlayan hat önce Küçük sonra Büyük Menderes Vadilerinin sonuna kadar uzanmıştı. Bu vadilerin içinde de tek tek belirlenmiş yerleşmelere kadar kollar uzatılmıştı.⁷³

17. yüzyıla gelinceye kadar bölgenin dış ticareti çok fazla gelişmemişti. Bölge daha çok kendi içinde bütünleşmiş ve dengelenmiş, dış ticarete ise karayolu deniz yoluna göre daha fazla gelişmişti.⁷⁴

Ege Bölgesi'nde demiryolu yapımında ve bölgenin gelişmesinde önemli bir etken de İzmir ve Aydın gibi iki önemli kentin burada bulunmasıydı. Ege Bölgesini incelerken bu iki önemli kentin katkısını da içinde değerlendirmek gerekir.

Bölgenin en önemli kenti durumunda olan İzmir, uzun zamanlardan beri Anadolu'dan gelen uzun mesafe kervan yollarının son limanı ve o zamanın ulaşım, haberleşme ve üretim imkanlarına ve ekonomik örgütlenmesine göre belirlenmiş bir bölgenin dış ticaret merkezi olmuştu.⁷⁵

Ege Bölgesinin bütün yolları İzmir'de birleşmiştir. İzmir körfezi ve ovası her taraftan dağlar ile çevrildiği halde, İzmir kenti birçok yollar ile iç kesimlerdeki kentlere en uygun şekilde bağlanmıştı.⁷⁶ İzmir'in denize dik

⁷² "Ulaşım", *Yurt Ansiklopedisi*, C. VI, İstanbul, 1984, s. 4366.

⁷³ Kıray, a.g.e., s. 13.

⁷⁴ Okyay, a.g.m., s. 651.

⁷⁵ Mübaccel Belik Kıray, "Az Gelişmiş Memleketlerde Şehirleşme Eğilimleri: Tarihsel Perspektif İçinde İzmir", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, S. 3 (1971), s. 472.

⁷⁶ Besim Darkot, "İzmir", *İslâm Ansiklopedisi*, C. V, İstanbul, 1968, s. 1240.

inen dağlar ile bunlar arasında yer alan ve İzmir kentinin kurulduğu alana doğru inen vadiler ve topografik yapısı, ulaşım düzeninin şekillenmesinde de belirleyici bir etmendir.⁷⁷

Osmanlı Devleti ile İngiltere ve Fransa arasında ticaretin en yoğun olduğu bölge Ege Bölgesi, ticaretin başlıca giriş çıkış yeri ise İzmir limanı olmuştur.⁷⁸ İzmir, en çok çeşitli olarak tarımsal ürünler yetiştiren bir bölgenin iskelesiydi. İzmir'in ekonomik hinterlandı ise bütün Ege Bölgesini içerisine almıştı.⁷⁹ Ege Bölgesi'ndeki topraklar çok verimli olduğu için genellikle yılda iki kez ürün alınmaktaydı.⁸⁰

19. yüzyıl boyunca İstanbul en büyük ithalat, İzmir ise en büyük ihracat limanıydı.⁸¹ Tüccarlar, kısmen İzmir, Selanik, Beyrut gibi ticaret merkezleri olan sahil kentlerine yerleşerek çoğunluğu gayrimüslüm olan yerli tüccar aracılığıyla ülkenin iç kesimleri ile bağlantı kurarak ticaretlerini yürütmüşlerdi.⁸²

İzmir kenti özellikle bütün ulaşım yollarının birleştiği bir yerde bulunması, kentin ithalat ve ihracat merkezi olmasına neden olmuştu.⁸³ İzmir limanının bölge içinde topladığı ve ihraç ettiği ürünlerin miktarlarında demiryolu ve rıhtım inşası öncesi ve sonrası arasında büyük

⁷⁷ Y.A., C. VI, s. 4367.

⁷⁸ Varlık, a.g.e., s. 44.

⁷⁹ İ.A., C. V, s. 1242.

⁸⁰ Varlık, a.g.e., s. 48.

⁸¹ Varlık, Aynı, s. 47. Bu iki kentin dışında Trabzon, İskenderun, Samsun ve Mersin diğer önemli dış ticaret limanlarıdır. Osmanlı İmparatorluğu'nun başka bölgelerindeki en önemli dış ticaret limanları da Beyrut, Selânik ve Bosna'ydı. Şevket Pamuk, "19. yy'da Osmanlı Dış Ticareti", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, C. III, İstanbul, 1985, s. 653.

⁸² Mübahat Kütükoğlu, "Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri", 150. *Yılında Tanzimat*, Yay. haz. H. Dursun Yıldız, Ankara, 1992, s. 92.

⁸³ Varlık, a.g.e., s. 52.

fark vardı.⁸⁴ İzmir, Anadolu'nun en önemli ihraç limanı olması nedeniyle, rıhtımı diğer limanlara göre daha erken yapılmıştı. Bunda, İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryolları'nunda önemli etkisi olmuştu.⁸⁵ İzmir rıhtımı, Ege Bölgesi'ndeki artan ticareti karşılamak amacıyla yapılmıştı.⁸⁶

Ege Bölgesi'nde demiryolu yapımında önemli etkisi olan diğer bir kent ise Aydın'dı. Aydın kentinin topraklarının verimli olması, yanındaki Efes ve Milet limanları ile Anadolu'nun iç kısımları arasında bir transit merkezi olma durumunu korumuştur. Ayrıca, kentin ticari bakımdan da zenginleşmesini sağlamıştı. Böylece, kent halkı hızla zenginleşmişti.⁸⁷

Aydın kenti'nin başlıca ihracat maddesi incir olmak üzere, Aydın'dan İzmir'e zeytin, üzüm, palamut, meyan kökü gibi ürünler gönderilmiştir. Demiryolunun inşasında önce bu ürünlerin taşınması, develer ve iki tekerlekli arabalarla yapılmaktaydı.⁸⁸

İzmir kenti, Osmanlı İmparatorluğu'nda hemen hemen her dönemde ham madde ihraç eden bir kentti. İzmir ve çevresindeki toprakların verimli olması, ham madde kaynaklarının bu bölgede demiryolunun İngilizler tarafından yapılmasında önemli bir etken olmuştu.⁸⁹

Bunun yanında Osmanlı yöneticilerinin ülke genelinde demiryolu yapımını desteklemelerinin iki temel nedeni Ege Bölgesi için de geçerliydi.

⁸⁴ Kıray, a.g.m., s. 475.

⁸⁵ Kütükoğlu, a.g.m., s. 126. İzmir eski liman ve rıhtımının yenilenmesine 1860 yılından sonra başlanmıştır. İzmir rıhtımının inşası 1865'te üç İngiliz tarafından kurulan bir kumpanya'ya verilmiştir. İzmir rıhtımı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Mübahat Kütükoğlu, "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", *Tarih Dergisi*, S. 32, (1968), s.509 vd.

⁸⁶ Muhteşem Kaynak, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklenme Sürecindeki Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", *Yapıt*, S. 5, (1984), s. 73.

⁸⁷ "Aydın", *Türkiye Ansiklopedisi*, C. I, Ankara, 1956, s. 327.

⁸⁸ Halil Mükremin Yınanç, "Aydın", İ.A., C. II, İstanbul, 1949, s. 62.

⁸⁹ Varlık, a.g.e., s. 45.

Bu nedenlerden birincisi, ülkede giderek artan iç karışıklıkların demiryolunun sağlayacağı hızlı asker taşınması ile önlenebileceği düşüncesi idi. İkincisi ise, ülkenin içinde bulunduğu mali bunalımın hafiflemesine yardımcı olmaktı.⁹⁰

Ege Bölgesinde de Rum, Yahudi ve Ermeni toplulukları arasında çıkan anlaşmazlıklar vardı. Kırsal kesimde ise, Zeybek, Yörük ve Çerkes çetelerine karşı bölgeye hızlı asker sevk etmek gerekiyordu. Bölge içinde meydana gelen bu karışıklıklar bölgedeki ekonomik yaşamı da olumsuz etkilemişti.⁹¹

Bunun yanında bölgenin diğer bir önemli özelliği de, çıkarılan madenler yönünden zenginliği idi. İzmir-Aydın demiryolunun yapımından sonra bölgede çıkarılan zımparataşı, krom, linyit, manganez gibi madenlerin önemi daha da artmıştı.⁹²

Tarım ve sanayi alanında yararlı olan demiryolları, bölgedeki madencilik açısından pek yararlı sonuçları olmamıştı. Çünkü, bu bölgede çıkarılan madenler demiryoluyla İzmir'e oradan da İngiltere'ye gönderilmişti.⁹³

Ege Bölgesi'nin ürettiği ürünlerin dışarıya gönderildiği İzmir'i hinterlandına bağlayan bu bölgedeki demiryolları, büyük miktardaki ürünü Avrupa pazarına aktarabilmek amacıyla yapılmıştı.⁹⁴

Ege Bölgesi'nde yapılan yabancı sermaye yatırımlarını şöyle sıralayabiliriz:⁹⁵

⁹⁰ Murat Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, 1988, s. 11.

⁹¹ Özyüksel, a.g.e., s. 12; Kurmuş, a.g.e., s. 73.

⁹² Varlık, a.g.e., s. 50.

⁹³ Akyıldız, a.g.m., s. 117; Kurmuş, a.g.e., s. 12 vd.

⁹⁴ Pamuk, "19. yy Osmanlı...", s. 652.

⁹⁵ Varlık, a.g.e., s. 28.

Madencilik,
Endüstri,
Ticaret,
Ulaştırma (Demiryolları).

2. AVRUPA DEVLETLERİNİN ETKİSİ

Avrupa ve Amerika'da büyük bir gelişme gösteren ve yeni bir ulaştırma sisteminin doğmasına neden olan demiryolları, Osmanlı Devleti tarafından da sorununu çözecek çare olarak düşünülmüştür.⁹⁶

Osmanlı Devleti'nin zayıflamasının başlıca nedenlerinden birisi hiç şüphesiz ulaştırma yollarının azlığıydı.⁹⁷ Fakat, Osmanlı Devleti o sıralarda böyle bir ulaştırma sistemini gerektirecek ve başlatacak bir ekonomiye sahip değildi.⁹⁸ Osmanlı demiryolları da, padişah tarafından imtiyazlar verilmek suretiyle yabancı bilgi, teknik ve sermayesinin bir eseri olmuştu.⁹⁹

Kırım Savaşı'nda İngiltere ve Fransa ile müttefik olduğumuzdan bu iki devlet ilk olarak Osmanlı Devleti'nde yapılacak demiryollarına sermayelerini yatırmışlardı.¹⁰⁰ Bu nedenle ilk yapılan demiryollarımız bu iki devletin sermayeleri ile inşa edilmişti.

1856 yılından itibaren Osmanlı Devleti'ne demiryolu imtiyazı olmak için yapılan başvurularda hızla artmaya başlamıştı. Islahat Fermanı¹⁰¹

⁹⁶ Kaynak, a.g.m., s. 67.

⁹⁷ A. du. Velay, *Türkiye Maliye Tarihi*, Ankara, 1978, s. 154.

⁹⁸ Kaynak, a.g.m., s. 67.

⁹⁹ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, C. VIII, Ankara, 1995, s. 469.

¹⁰⁰ Onur, a.g.e., s. 30.

¹⁰¹ 1856 Islâhat Fermanı'nın metni için bkz. *Düstur*, C. I, İstanbul, 1289, s. 6-14. Ed. Engelhart, *Tanzimat*, Çev. Ayda Düz, İstanbul, 1976, s. 480 vd. *Tanzimat*, İstanbul, 1940; Karal, C. V.

yabancı yatırımlara olanak tanıdığından, dış girişimcilerde demiryolu imtiyazını almaya çalışmışlardı.¹⁰² Osmanlı Devleti'nde inşa edilen ilk demiryolu imtiyazları İngiliz sermayedarlarına verilmişti.¹⁰³ Demiryolları imtiyazları genellikle her dönemde en çok borç veren ülkenin lehine olmuştu.¹⁰⁴

Dünyadaki demiryollarının ortaya çıkmasından hiç de geç sayılmayacak bir süre sonra, 1836'da Osmanlı Devleti'nde de demiryolu çalışmaları başlamıştı.¹⁰⁵ Ekonomik yapısı demiryollarını gerektirecek bir gelişme düzeyine ulaşmamış olan Osmanlı Devleti'nde büyük bir demiryolu projesi ortaya atılmıştı. Chesney adlı bir İngiliz subayına ait olan proje, İngilizlerin Hindistan'a Basra Körfezi üzerinden ulaşma çabalarından biriydi. Fakat, bu girişimlerden bir sonuç alınamamıştı.¹⁰⁶ İngilizler 1856 yılında yine aynı amaçla İskenderiye-Kahire demiryolunu ulaşma açmışlardı.¹⁰⁷

Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu yatırımlarını gerçekleştiren devlet İngiltere'ydi. Osmanlı Devleti'nin XVI. yüzyılın sonlarında başlayan Avrupa'dan geri kalma süreci özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısında büyük bir hız kazanmış ve 1838 Türk Ticaret antlaşmasının imzalanmasıyla da artmıştı.¹⁰⁸ Böylece, 1838 ve sonrasında imzalanan ticaret anlaşmaları, Osmanlı pazarlarının ve hammaddelelerinin Avrupa ticaret ve sanayisinin çıkarları doğrultusunda dış ticarete açılması için gerekli ortamı sağlamıştı.¹⁰⁹

¹⁰² İlber Ortaylı, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, İstanbul, 1983, s. 105.

¹⁰³ Akyıldız, a.g.m., s. 115.

¹⁰⁴ Varlık, a.g.e., s. 15.

¹⁰⁵ Akyıldız, a.g.m., s. 115.

¹⁰⁶ Özyüksel, a.g.m., s. 7.

¹⁰⁷ Kaynak, a.g.m., s. 68.

¹⁰⁸ Varlık, a.g.e., s. 68. Konu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1838-1850)*, C. II, İstanbul, 1976, s. 7 vd.

¹⁰⁹ Pamuk, "19. yy Osmanlı...", s. 653.

İngiltere Osmanlı Devletini'nin dış ticaret konusundaki son engellerini 1838 Ticaret anlaşmasıyla yıkmıştı. İhracat yasakları, yed-i vahit (Tekel) usulü ve iç gümrükler kaldırılmış, böylece madde ithal edebilmek için bir engel kalmamıştı.¹¹⁰

Bu anlaşma ile yabancı tüccarlar, yerli tüccarlar karşısında çok önemli bir imtiyaz elde etmişler, vergi yükünden kurtulmuşlardı.¹¹¹ Bu antlaşmadan sonra İngiltere'nin ihracatı da giderek artmıştı.¹¹²

İngiltere'nin 1838 Ticaret anlaşması'ndan sağladığı yarar, Hindistan'a giden "kısa yolun" güvence altına alınması ve serbest ticareti açılmasıydı.¹¹³

İngiltere'nin politikası genel olarak Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü korumak şeklindeydi. Bir yandan Rusya'nın güneye inmesini engellemek ve İngiltere için önemli olan Hindistan yolunu açık tutmak, diğer taraftan da Osmanlı pazar ve yatırımlarından yararlanmak istiyorlardı.¹¹⁴

Ekonominin dışa açılması ve Osmanlı maliyesinin Avrupa sermayesinin denetimi altına girmesi sürecindeki en önemli dönüm noktaları, 1838 yılında imzalanan dış ticaret anlaşması; 1854 yılında başlatılan dış borçlanma süreci ve 1850'lerden itibaren demiryolu yapımında yabancı sermayeye verilen imtiyazlardı.¹¹⁵

¹¹⁰ Özyüksel, a.g.m., s. 54.

¹¹¹ Pamuk, "19. yy'da Osmanlı...", s. 653.

¹¹² İngiltere ile yapılan ithalat ve ihracat miktarları hakkında bilgi için bkz. Celal Aybar, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Muvazenesi (1879-1913)*, Ankara, 1938, s. 31.

¹¹³ Kaynak, a.g.m., s. 68.

¹¹⁴ Pamuk, "19. yy'da Osmanlı...", s. 654.

¹¹⁵ Şevket Pamuk, *100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi (1500-1914)*, İstanbul, 1990, s. 164.

İngiltere, Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapım imtiyazı verilen ilk devlet olduğu için, Osmanlı Devleti ile olan ilişkilerinin gelişimi de önemliydi.

Osmanlı Devleti'nde demiryollarının yapımında dış kaynakların kullanılması için devlete sürekli baskı da yapılmıştı. Örneğin, dönemin İngiltere Büyükelçisi Layard'ın Abdülhamit'e verdiği raporda¹¹⁶, demiryolu ve madenler gibi alanlarda yabancı sermayenin gerekliliği ileri sürülüyordu.¹¹⁷

İngiltere, Osmanlı Devleti'nde ikili demiryolu politikası olarak, ya Hindistan yolunu güvence altına almak üzere Akdeniz'i Basra Körfezi'ne bağlamaya ya da İmparatorluğun verimli bölgeleriyle ilişkilerini geliştirmeye yönelik ticari hatlar kurmaya çalışıyordu.¹¹⁸ İngiltere'nin Hindistan ile denizyolu aracılığıyla, daha uygun bir olanak sağlayan Süveyş Kanalı'nın açılması, İngilizlerin Osmanlı Devleti'nde büyük demiryolu hatları yapımından vazgeçmelerine ve Ege Bölgesi ile temas sağlayan bir demiryolu hattı yapmalarına neden olmuştu.¹¹⁹ İlk demiryolu imtiyazlarının İngilizler'e verilmesiyle, ilk borç ilişkilerinin¹²⁰ İngiltere ile başlaması ve yoğunlaşması aynı dönemde olmuştu.¹²¹

¹¹⁶ İngiliz Büyükelçisinin II. Abdülhamit'e verdiği rapor için bkz. Münir Aktepe, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Islahı Hakkında İngiliz Büyükelçisi Layard'ın Verdiği Rapor", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, s. 1 (1967).

¹¹⁷ Varlık, *a.g.e.*, s. 21.

¹¹⁸ Kaynak, *a.g.m.*, s. 68.

¹¹⁹ A.D. Novıçev, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*, İstanbul, 1992, s. 15.

¹²⁰ İngiltere ve Fransa ile beraber Çarlık Rusyası'na karşı yapılan Kırım Savaşı Osmanlı maliyesini çok zayıflatmıştı. Bunun sonucu olarak ilk defa 1854 yılında dışardan borç para alınmıştı. Ayrıntılı bilgi için bkz. Hakkı Yeniay, *Yeni Osmanlı Borçları Tarihi*, İstanbul, 1964, s. 19 vd.

¹²¹ Kaynak, *a.g.m.*, s. 69.

Kırım Savaşı'ndan Lord Palmerston'un 1865 yılı sonunda ölümüne kadar İngilizler hep birinci sırada yer almışlardı. İlk Osmanlı istikrazları¹²² Londra'da ihraç olunmuş, ilk Osmanlı Bankası Londra'da kurulmuş ve ilk demiryolu imtiyazını alanlar yine İngilizler olmuştu.¹²³

1850 ve 1860 yıllarında İngiltere, Osmanlı borçları dışındaki yabancı yatırımlarda da en büyük payı İngiliz sermayesi almıştı.¹²⁴

1838 Anlaşması'yla kapitülasyonların yabancılara tanıdığı ayrıcalıklar genişletilerek yerli tüccarlara eşit hale getirilmişti. Ancak, Osmanlı tüccarlarından gerek sermaye ve gerek bilgi yönünden üstün olan İngiliz tüccarları kısa sürede İmparatorluğu etkileri altına almışlardı.¹²⁵

İngiliz tüccarların 1579 yılında Osmanlı Devleti ile ticaret yapmalarına resmen izin verildikten sonra bu ticareti eline alan Levant Şirketi kurulmuştu.¹²⁶

İstanbul, Halep ve İzmir'de olmak üzere üç önemli merkeze sahip olan Levant Şirketi, İngiltere ve İngiliz sömürgelerinin Osmanlı Devleti ile yaptığı bütün ticareti eline almıştı. Şirket üyesi olmayan tüccarların Doğu Akdeniz ticaretindeki tekelin kaldırılmasıyla bütün sorumluluklarından

¹²² Osmanlı Devleti'ndeki İstikrazlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Velay, a.g.e., s. 185, Yeniay, a.g.e., s. 30.

¹²³ Velay, a.g.e., s. 185.

¹²⁴ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme*, İstanbul, 1994, s. 88. •

¹²⁵ Varlık, a.g.e., s. 11.

¹²⁶ İngiliz yerli dokumacılığının gelişmesiyle, İngiltere pamuk ve diğer endüstriyel bitkiler açısından tamamen ithalata bağlı olduğu için, İngiliz Levant Kumpanyası önce Trablusşam'a ve diğer Doğu Akdeniz kıyılarına sonra da Batı Anadolu kıyılarına gelmişti. Ayrıntılı bilgi için bkz. Daniel Goffman, *İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650)*, İstanbul, 1995, s. 67.

kurtulan Türkiye'deki İngiliz tüccarlar, boş kalan yerlerini doldurmak için çalışmalara başlamışlardı. Kurdukları aile şirketleriyle İngiltere'nin Osmanlı Devleti ile olan ticareti egemen durumdaydılar.¹²⁷

İngilizler Ege Bölgesi'ndeki ticarete ise İzmir'de kurdukları aile şirketleri ve ticaretevleri ile sahip olmuşlardı. 1840 yılında İzmir'deki ticaretevlerinin sayısı 40'a yükselmişti.¹²⁸

1866 yılında yabancılara toprak satın alma hakkını veren yasanın çıkartılması sonucunda İngilizler 1878 yılında İzmir yakınında tarıma uygun tüm toprakları ele geçirmişlerdi.¹²⁹ Fakat, İngilizler Ege Bölgesi'ndeki çalışmalarına 1840 yılında başlamışlardı.¹³⁰

Osmanlı Devleti'nin dış ticaretinde 19. yüzyılda İngiltere'nin önemli bir yeri vardı. Ege Bölgesi'nin dış ticaretinde de İngilizler etkin bir durumdaydı. Sonuçta, İngilizler 1856 yılında İzmir ile Aydın arasında bir demiryolu yapmak için imtiyaz istemişlerdi.¹³¹

Ege Bölgesi'nde demiryolu yapımında İngiltere'den sonra etkili olan diğer bir devlet ise Fransa'ydı.

1881 yılında kurulan Düyun-u Umumiye'de¹³² Fransa'nın söz sahibi olması Osmanlı Devleti'nin politikasını belirleyen dış gücün, yabancı

¹²⁷ Kurmuş, a.g.e., s. 27.

¹²⁸ Aynı, s. 30.

¹²⁹ Kaynak, a.g.m., s. 74.

¹³⁰ Kütükoğlu, a.g.m., s. 106.

¹³¹ Okyay, a.g.m., s. 660.

¹³² Düyun-u Umumiye, Avrupalı tahvil sahiplerinin Osmanlı borçları üzerindeki haklarını korumak amacıyla kurulmuştu. Ayrıntılı bilgi için bkz. Donald C. Blaisdell, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa Mali Kontrolü*, Çev. Hazım Atıf Kuyucak, İstanbul, 1940.

sermayenin ulusunu değiştirmişti. Bundan sonraki yıllarda özellikle 1890'larda Fransız sermayedarları için daha çok ödünler veriliyordu.¹³³

Düyun-u Umumiye İdaresi kurulmasından sonra da Osmanlı Devleti Avrupa para piyasalarında tahvil satarak borç almayı sürdürmüştü.¹³⁴ Osmanlı borçlar yönetimi yalnız gelirlerin toplanması ile ilgilenmedi, borçların garanti edilmesi için gerektiğinde kaynaklara da el koymuştu. Ayrıca, yabancı sermayenin birçok alanda yerleşmesine de aracılık etmişti.¹³⁵

Osmanlı borçları dışında kalan yabancı sermayedeki payı bakımından 1890'larda İngiltere'nin arkasından ikinci sırada olan Fransa, özellikle 1888-1896 yılları arasında yoğun yatırımlar yapmaya başlamıştı.¹³⁶

Osmanlı Devleti'nde imtiyaz sahibi olan şirketlerin yönetiminde söz sahibi olan birçok kişi de Fransızdı. Fransızlar aynı zamanda Düyun-u Umumiye'de de önemli görevler almışlardı. Düyun-u Umumiye, demiryollarının kendisi içinde çıkar sağlayacağını anlayınca, demiryolu gelirlerinin bir bölümünü kendi payına ayırmıştı.¹³⁷

1880 yılından sonra Osmanlı Devleti'ndeki Fransız demiryolu yatırımlarının en önemli belirleyicileri, Osmanlı hükümetinin Almanlara verdiği demiryolu imtiyazları ile Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu borç durumuydu. Osmanlı Devleti, ne zaman borç istediye, istediği borçların bir karşılığı olarak ya bir demiryolu imtiyazı ya da başka bir imtiyaz vermek zorunda kalıyordu.¹³⁸

¹³³ Varlık, a.g.e., s. 22.

¹³⁴ Pamuk, 100 Soruda..., s. 189.

¹³⁵ Varlık, a.g.e., s. 22.

¹³⁶ şevket Pamuk, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye: Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ülkelere Göre Dağılımı 1854-1914", ODTÜ Gelişme Dergisi, 1978 Özel sayısı, s. 130 vd.

¹³⁷ Varlık, a.g.e., s. 22.

¹³⁸ Kaynak, a.g.m., s. 74.

Fransız sermayesi 1888 yılından sonra kısa bir süre içinde birçok demiryolu yapımını gerçekleştirmişti.¹³⁹ Fransızların yaptıkları demiryolları daha çok karlı birer mali girişimdi.¹⁴⁰ Osmanlı demiryollarına yapılan yatırımların %90'ı yabancı sermaye tarafından yapılmıştı. Yabancı sermaye içindeki en büyük payı ise Fransa alıyordu.¹⁴¹

Osmanlı Devleti en yoğun borç ilişkilerini de Fransa ile yaşamıştı. Yapılan bir araştırmaya göre, Osmanlı vilayetlerindeki 1.1 milyon sterlinlik Fransız yatırımlarının 8 milyon sterlinlik kısmı yani %56'sı demiryollarına yapılmıştı.¹⁴²

Düyun-u Umumiye'nin Fransız sermayedarları için sağladığı en önemli çıkar, bir İngiliz şirketine ait olan İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattının bu şirketten alınıp bir Fransız şirketine satılmasını sağlamak olmuştu.¹⁴³

19. yüzyıl sonlarına doğru Osmanlı topraklarında demiryolu yapımı Emperyalist devletler için nüfus elde etmenin en etkili yolu haline gelmişti.¹⁴⁴ Ege Bölgesi'nde de demiryolu yapımında İngiltere ve Fransa etkili olmuşlardı. Ekonomik girişimlerin, 1880 yılından sonra Osmanlı ekonomisiyle olan dış ticarinde Fransa, ithalatı ihracatından¹⁴⁵ fazla olan tek ülkeydi.¹⁴⁶

¹³⁹ Pamuk, "Osmanlı İmp...", s. 148.

¹⁴⁰ Kaynak, a.g.m., s. 74.

¹⁴¹ Donald Quataert, "19. yy.'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, C. VI, İstanbul, 1985, s. 1630.

¹⁴² Kaynak, a.g.m., s. 75.

¹⁴³ Varlık, a.g.e., s. 23.

¹⁴⁴ Özyüksel, a.g.m., s. 52.

¹⁴⁵ Fransa ile yapılan ithalat ve ihracat miktarları hakkında bilgi için bkz. Aybar, a.g.e., s. 22.

¹⁴⁶ Özyüksel, a.g.m., s. 53.

Ege Bölgesi'nde İngilizler İzmir-Aydın, Fransızlar İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryollarını verimli bölgelerinin ürünlerini doğrudan ülkelerine aktarmak amacıyla kullanmışlardı.¹⁴⁷

Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşasına ve işletmesine yatırılan yabancı sermayenin dağılımı şöyleydi:¹⁴⁸

Fransız Sermayesi	2369
Belçika, İsviçre ve Avusturya Sermayesi	110
Alman Sermayesi	2273
İngiliz Sermayesi	754
Ulusal Sermaye	428

¹⁴⁷ Varlık, a.g.e., s. 25.

¹⁴⁸ Stefanos Yerasimos, *Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, Çev. Babür Kuzucu, C. II, İstanbul, 1987, s. 34.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU'NUN YAPIM AŞAMASI

1. İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU İÇİN YAPILAN İLK BAŞVURU VE YAPIM İMTİYAZININ ALINMASI

Anadolu'daki ilk iki demiryolu İngilizler tarafından yapılmış ve İzmir'i zengin hinterlandına bağlamışlardır.¹⁴⁹ Anadolu'da en eski ve en önemli demiryolu imtiyazı, 1856 yılında verilen ve 1866'da demiryolu imtiyazı, 1856 yılında verilen ve 1866'da işletmeye açılan İzmir-Aydın hattı olmuştur.¹⁵⁰ İzmir-Aydın demiryolunun imtiyazı 1856 yılında Kırım Savaşı'nın hemen sonrasında alınmıştır.¹⁵¹

İngiltere, Osmanlı Devleti'nin dış ticaret konusundaki engellerini 1838 Ticaret Antlaşması ile ortadan kaldırılmıştı. Fakat, İngiliz tüccarlarının önünde çözüm bekleyen ulaşım sorunu kalmıştı. O günün koşullarında bu sorun ancak demiryolu yapımı ile ortadan kaldırılabilirdi.¹⁵²

İzmir'deki bütün tüccarlar, Ege Bölgesi'nin İzmir'e uygun yollarla bağlanması durumunda ticaretin ve dolayısıyla karlarının çok artacağını bilincindeydiler. Büyük bir sermaye ve yatırım gerektiren böyle bir girişimin

¹⁴⁹ Quataert, a.g.m., s. 1631.

¹⁵⁰ Earle, a.g.e., s. 12.

¹⁵¹ Pamuk, "İlk Demiryolu...", s. 35.

¹⁵² Özyüksel, a.g.m., s. 54.

kendi güçlerinin çok dışında olduklarını bildikleri gibi, Osmanlı hükümetinin de bu işin altından kalkamayacağını da iyi biliyorlardı.¹⁵³

Bu işi yapabilecek tek ülke ise İngiltere'ydi. Daha demiryolu yapımına başlanmadan evvel İzmir de fiilen ithalat ve ihracat işleriyle uğraşan 1061 İngiliz tüccar bulunuyordu. Bunun nedeni, kentin İngiliz tüccarlar için giderek daha çekici bir ticaret merkezi haline gelmiş olmasıydı.¹⁵⁴ Bunun üzerine İzmir'deki yabancı tüccarlar demiryolunun yapımı için İngiliz sermayesine başvurmayı uygun bulmuşlardı.¹⁵⁵

İlk planda bölgenin en önemli iki kenti, yani İzmir ve Aydın'ı birbirine bağlayacak olan demiryolunun inşası imtiyazını elde etmek üzere 11 Temmuz 1856 tarihinde Joseph Paxton, George Whytes, Augustus William Rixon ve William Jackson adına hareket eden Robert Wilkin Osmanlı hükümetine başvurmuştu.¹⁵⁶

Bunu yaparken de Osmanlı Hükümeti'ne etki yapması için İngiltere'nin İstanbul'daki büyükelçisinin yardımını da sağlamayı unutmamışlardır.¹⁵⁷

Başvuru, Meclis-i Mahsusa'da görüşülerek, incelendikten sonra şirketle yapılacak mukavelenamenin müsveddesi hazırlanmıştır (2 Ağustos 1856). İzmir-Aydın demiryolunun imtiyazı 23 Eylül 1856 tarihinde verilmişti.¹⁵⁸

¹⁵³ Kurmuş, a.g.e., s. 51.

¹⁵⁴ Özyüksel, a.g.m., s. 54.

¹⁵⁵ Kurmuş, a.g.e., s. 52.

¹⁵⁶ Ali Akyıldız, "Osmanlı Anadolu'sunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, Yay. haz. E. İhsanoğlu, M. Kaçar, İstanbul, 1995, s. 250; Özyüksel, a.g.m., s. 54.

¹⁵⁷ Kurmuş, a.g.e., s. 52.

¹⁵⁸ Akyıldız, a.g.m., s. 252.

İzmir-Aydın demiryolu hattının imtiyazı 1856 yılında bir İngiliz kumpanyasına verilmiş ve bu hat on yıl sonra işletmeye açılmıştı.¹⁵⁹

2. İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU'NUN İMTİYAZ SÖZLEŞMESİ

İzmir -Aydın demiryolunu inşa etme imtiyazı verildikten sonra yapılan sözleşmenin önemli maddeleri şunlardır:¹⁶⁰

Demiryolunun her iki tarafında otuzar millik mesafede demir ve şose yollar yapılacak (M.3). Demiryolu boyunca telgraf hattı döşenecek ve hattın bir tanesi Osmanlı Devleti'ne verilecekti (M.9). Demiryolu ve binalar için gerekli arazi, geliri devlete ait olmak üzere şirkete ücretsiz olarak ödünç verilecekti (M.10). Hattın her iki yanında otuzar mil mesafedeki miri arazide çıkacak kömür madenleri, şirkete verilecek, mülk araziler ise, yine bedeli bir komisyon aracılığıyla belirlenip satılacaktı (M.12). Şirket, 1.200.000 sterlin tutarındaki sermayesinin %2'si olan 24.000 sterlini kefalet akçesi olarak gösterecek ve yolu 4 senede tamamlayamazsa bu para Osmanlı hazinesine kalacaktı. Şirket'e ek inşaat süresi verilecekti (M. 16).

Sözleşmenin geçerliliği padişahın kontrolü altında olacaktı (M.17). Şube hatları imtiyaz süresi, hattın tamamen işletmeye açılmasından itibaren 50 sene olarak belirlenmişti. Hükümet isterse bu süreyi uzatabilecekti (M.18). Söz konusu imtiyaz süresi bitince, hükümet 1.000.000 sterline hattı satın alacak, eğer bu miktarı nakit olarak ödemezse senelik %6 faiz ödeyecekti (M.19). Osmanlı Hükümeti, İzmir ile Aydın arasında başka bir demiryolunun yapılmasına izin verilmeyecek, devletin izni olmadan hattı uzatamayacaktı (M.22). Demiryolu imtiyaz süresi sonunda bütün eşyaları ve binalarıyla beraber çalışır halde devlete teslim edilecekti (M.23). Şirket,

¹⁵⁹ Karal, a.g.e., s. 465.

¹⁶⁰ Akyıldız, "Osmanlı Anadoluşunda...", s. 252.

hukuksal açıdan Osmanlı kanunlarına bağlı olacak ve devlet ile şirket arasındaki anlaşmazlıklar, iki taraftan atanacak kişilerden oluşan karma bir komisyon tarafından çözümlenecekti (M.25-26).

Yapılan İzmir-Aydın demiryolu sözleşmesine göre Osmanlı Hükümeti, şirkete yatırdıkları 30.6 milyon Frank sermaye için yılda %6 kar garantisi sağlamak zorundaydı.¹⁶¹ Ayrıca, demiryolunun açılmasından sonra madenleri az bir vergi vererek işletme hakkına da sahip olacaktı.¹⁶² Buna karşılık, demiryolunun 70 kilometrelik ilk bölümü 1860 yılı Eylül ayında bitirilecekti.¹⁶³

Demiryolunun işletmeye açılmasından 50 ve bundan sonra her 20 yılda bir Osmanlı Hükümeti şirketle anlaşarak, demiryolunu satın alma hakkına sahip olacaktı. Ayrıca, demiryolunun yapılması, işletilmesi ve yenilenmesi için gerekli mallar da gümrük vergisi ödenmeden getirilebilecekti.¹⁶⁴

Osmanlı Hükümeti ile son derece uygun şartları olan bir sözleşme imzalanmıştır. Devlet tarafından yabancı sermayeyi ülkeye çekebilmek için, kömür madenlerini işletme, orman ve taş ocaklarını ücretsiz kullanma gibi haklar da verilmiştir.¹⁶⁵

3. İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU'NUN NİZAMNAMESİ

İzmir-Aydın demiryolunun Nizamnamesi 88 maddeden oluşuyordu. Burada, kumpanyanın oluşturulması, imtiyazın kumpanyaya verilmesi,

¹⁶¹ Özyüksel, a.g.m., s. 54.

¹⁶² Pamuk, "İlk Demiryolu...", s. 35.

¹⁶³ Özyüksel, a.g.m., s. 54.

¹⁶⁴ Kurmuş, a.g.e., s. 53.

¹⁶⁵ Akyıldız, "Osmanlı Anadolusunda...", s. 253.

kumpanyanın sermayesi ve hisseleri, Meclis'in İdaresi ve Muhasebesi gibi konulara yer verilmişti.

İzmir'den Aydın'a kadar inşa olunacak demiryol kumpanyasının idare şeklini gösteren bir nizamnameydi. Bu nizamnamede yer alan önemli maddeler şunlardı:¹⁶⁶

İzmir-Aydın demiryolu için oluşturulan kumpanyanın görevi, 1856 yılı 23 Eylül tarihinde imzalanan sözleşme ile inşasına izin verilen demiryolu ve rıhtımları ve iskeleleri, gümrüğü inşa edip işletmektir. Ayrıca, kumpanya tarafından satın alınan veya eşyayı işletme hakkı da kumpanyaya aitti (M.1-2).

Kumpanyanın merkezi İzmir'di (M.3). Kumpanya, «İzmir'den Aydın'a kadar olan Osmanlı Demiryolu» ismini alacaktı (M.4).

Kumpanya, William Jackson, Sir Joseph Paxton, Mr. George Whytes ve Augustus William Rixon adlı kişilere bırakılmıştı. Bu kişilerden oluşan kumpanyaya, 24.000 sterlin kefaletle birlikte yol haritaları, her türlü evrak ve imtiyaz verilmişti (M.6).

Kumpanyanın sermayesi bir milyon iki yüz bin İngiliz Lirasıydı. Bu da sermayesi birer hissesi 20 lira olmak üzere, altmış bin hissenin karşılığı demekti (M.7). Hisse sahibi olmak için ödenmesi gereken bin liranın makbuz senedine yazılması gerekiyordu. Kumpanya her bir hisse için yalnız bir sahip tanıyacaktı (M.9-10). Hisse sahibi olan kişiler, kumpanya tarafından belirlenen kurallara uymak zorundaydı (M.12). Hisselerin taksitleri Meclis İdaresinin kurallarına uygun olarak ödenecekti (M.13). Taksitleri zamanında ödenmeyen hisseler kumpanya tarafından el konulacak ve kumpanyaya ait olarak bu hisseler yeniden satılabilecekti (M.15).

¹⁶⁶ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1304, s. 126 vd.

Kumpanya 6 azadan oluşan bir Meclis ile idare edilecekti. Meclis idare azasının her biri 50 hisseye sahip olacaktı. Bu kişilerin hisselerini verme veya vazgeçme hakları yoktu (M.21-23). 1862 yılı Mart ayında Meclisin toplanmasına kadar Meclis İdaresine her yıl 2500 sterlin verilecekti (M.224).

Hissedarların, beşinci Cemiyet-i Umumiye yıllık toplantısında idareye ilk başta atanan aza Meclis'ten istifa edecekti. Her yıl toplanan Cemiyet-i Umumiye etrafındaki Meclis idare azasının bir tanesi kendi yanlarında kura yoluyla çıkarılacaktı. Meclis-i İdare'nin bütün azaları bu yolla yenilenecekti (M.25).

Meclis İdare azasından birinin veya Muhasebe Müfettişlerinden birinin ölmesi veya yerinin boş kalması halinde, Meclis-i İdare'nin boş kalan görevine hissedarlardan birini geçici olarak atama hakkı vardı (M.38).

Cemiyet-i Umumiye ise 10 hissedardan oluşmuştu. Bu kişilerin ise 500 hisseye sahip olmaları gerekliydi. Biri Mart'da, diğeri Eylül'de her yıl iki defa ya Londra'da ya da Meclis-i İdare tarafından belirlenen başka bir yerde toplanacaktı (M.44). Cemiyet-i Umumiye'nin birincisi 1858 yılının Mart ayında ve ikincisi de aynı yılın Eylül ayında toplanacaktı (M.45).

Kumpanyanın Muhasebe ile ilgili işleri ise, her yıl iki defa yani, Kanunevvelin 31 ve Haziran'ın 30. gününde oluşturulacak muhasebe toplantısında görüşülecekti (M.64). Muhasebe konusu Meclis-i İdare tarafından belirlenecekti (M.65). Muhasebe ile ilgili konular, hissedarların Cemiyet-i Umumiye toplantısına sunulmadan önce bir veya birkaç muhasebe müfettişine gönderilecek ve bunlar tarafından kontrol edilerek onaylanmak zorundaydı (M.66).

Kumpanyanın Muhasebesi, görevli olan Mufettişler tarafından kontrol edilecek ve onaylanacaktı (M.75). Mufettiş olarak atanan kişinin 10 hisse sahibi olması ve kumpanyanın her türlü işinde hissedarlıktan başka ilgisi olan, Meclis-i İdare azasında veya kumpanyanın memurlarından bir kişi bu hizmete seçilemeyecekti (M.78). Mufettişlerin çalışmaları Meclis-i İdare tarafından ve zamanında seçilmeleri de Cemiyet-i Umumiye tarafından yapılacaktı (M.80).

4. İZMİR-AYDINDEMİRYOLU ŞİRKETİ'NİN ÇALIŞMASI

4.1. Şirketin Kurulması

Robert Wilkin ve arkadaşları elde ettikleri imtiyazı bir süre sonra bir şirkete devretmişlerdir. Yeni grup ise sözleşmedeki şartları yerine getirecekti. Bu kişiler ayrıca Mukavelenamenin 16. maddesi gereğince devlete vermiş oldukları faiziyle birlikte 24.000 sterlini, imtiyazın elde edilmesi ve yolun güzergah haritası için yaptıkları masrafları, yeni şirketten nakden veya hisse senedi şeklinde geri alacaklardı.¹⁶⁷

Bu grup Mayıs 1857'de «İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu» adı altında bir şirket kurmuştur. Şirketin kurucuları, Sir Joseph Paxton, George Whytes, Augustus William Rixon ve William Jackson'dur.¹⁶⁸

4.2. Şirketin Çalışmaları

İmtiyaz sahiplerinin çizdirdiği planları beğenmeyen şirket¹⁶⁹ İzmir'e bir mühendisler grubu göndererek yeni planlar çizdirmişti. Bu plana göre,

¹⁶⁷ Akyıldız, "Osmanlı Anadolusunda...", s. 253.

¹⁶⁸ Kurmuş, a.g.e., s. 53, Ayrıca bkz. Aydın Salnamesi, İstanbul, 1304, s. 126 vd.

¹⁶⁹ William Jackson ve arkadaşları daha önce Mösyö Merevit'e yolun güzergah haritalarını çizdirmiştir. Bkz. Akyıldız, "Osmanlı Anadolusunda...", s. 253.

demiryolu üç aşamada yapılacaktı. Birincisi, İzmir'den Aydın dağlarına kadar olan 70 kilometrelik ilk bölüm, yapım için hiçbir güçlük göstermeyen düz bir araziden geçiyordu. İkinci bölüm, Aydın dağlarından Menderes Vadisine geçişi sağlayan bir tünelden, üçüncü bölüm de, tünelden Aydın'a kadar olan kesimden oluşuyordu.¹⁷⁰

Güzergah planı tamamlandıktan sonra, yolun inşaatı Avrupa'da demiryolu alanında tanınmış bir müteahhit olan T. Jackson'a verilmişti. Kendisi ile yapılan anlaşmaya göre, müteahhit 1.030.000 sterlin masrafla yolun, inşaatını tamamlayabilecekti. Gerekli olan lokomotif ve vagonların sağlanması, telgraf sisteminin kurulması, depo ve istasyon binaları ve rıhtım inşası da bu miktara dahil olan müteahhitin diğer görevleriydi.¹⁷¹

Böylece, müteahhit şirketin sermayesinin %43'e yakın bir bölümünü üstlenmişti. Sermayenin böyle alınlmamış bir şekilde kullanılması Londra Borsası'nı rahatsız ettiği için, şirketin pay senetlerinin Borsa'da alınıp satılmasına geçici bir süre izin verilmedi.¹⁷²

Daha şirketin kuruluşundan sonraki dönemde çıkarılan hisse senetlerinin satışı da düşünülen miktarda olmamıştı.¹⁷³ Şirket, demiryolunun 70 kilometrelik bölümünü de verilen sürede tamamlayamadı.¹⁷⁴

¹⁷⁰ Kurmuş, a.g.e., s. 53.

¹⁷¹ Akyıldız, "Osmanlı Anadoluşunda...", s. 253.

¹⁷² Kurmuş, a.g.e., s. 54.

¹⁷³ Kütükoğlu, a.g.m., s. 124.

¹⁷⁴ Özyüksel, a.g.m., s. 54.

4.3. Şirketin Sermayesi

İmtiyazın başında kumpanyanın sermayesi 1.200.000 İngiliz lirası olarak belirlenmişti.¹⁷⁵ Birer hissesi 20 sterlin değerinde 60 bin hisseden oluşmuştu.¹⁷⁶

Şirket pay senetlerinin satışa çıkardığı zaman para piyasası büyük bir kriz içindeydi.¹⁷⁷ Hisse senetlerini alabilmek için 1 sterlinlik bir para yatırmak ve sözleşme imzalamak gerekiyordu.¹⁷⁸ Demiryolu imtiyazının bir gereği olarak 15.000 pay senedi Osmanlı Hükümeti'nin satın alması için ayrılmıştı.¹⁷⁹ Osmanlı Devleti hisse dağıtımında Robert Wilkin'i görevlendirmişti.¹⁸⁰

Osmanlı Hükümeti de kendisine ayrılan pay senetlerini satabilmek için, illere listeler göndererek pay senedi almak isteyen memurların listeye adlarını yazmalarını ve ilk taksitlerini yatırmalarını istemiştir. Padişah, örnek olması için 500 pay alınca, bütün pay senetleri kısa bir süre içinde memurlar tarafından satın alınmıştı. 28 Eylül 1859 tarihinde pay senetlerinin dağılımı şöyleydi:¹⁸¹

¹⁷⁵ Velay, a.g.e., s. 400.

¹⁷⁶ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1304, s. 126.

¹⁷⁷ Kurmuş, a.g.e., s. 54.

¹⁷⁸ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1304, s. 126.

¹⁷⁹ Kurmuş, a.g.e., s. 54; Akyıldız, "Osmanlı Anadolusunda...", s. 254.

¹⁸⁰ Akyıldız, a.g.m., s. 254.

¹⁸¹ Kurmuş, a.g.e., s. 54.

Pay Sahibi	Pay Sayısı	Taahhüt Edilen Miktar
R. Crampton (Müteahhit)	25.750	515.000
Memurlar	14.500	290.000
İngiltere’de Satılan	598	11.960
Padişah	500	10.000
Satılmayan	9.476	189.520

Hisse senetlerinin satışında güçlükler çekilmiş, senetlerin yaklaşık %11.5’i Osmanlı hazinesi tarafından satın alınmıştı.¹⁸²



¹⁸² Kütükoğlu, a.g.m., s. 124.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU'NUN YAPIMI, AÇILMASI VE ÇALIŞMASI

1. İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU'NUN YAPIM ÇALIŞMALARI

Aydın demiryolu kumpanyasına, hükümet tarafından teminat olarak 67.000 lira verilmişti. Kumpanyanın kabul ettiği bu miktar, araba ve araçlar ile ilgili işlere ayrılmıştı. Bu miktar ayrıca, demiryolunun düzen ve güvenliği ile işletilmesine de harcanacaktı. Demiryolu için Londra'ya lokomotif ve vagon da sipariş edilmişti.¹⁸³

Yolun inşaatı için gerekli olan makine ve araçlar da İngiltere'den getirilmişti. 22 Eylül 1857'de yapılan büyük bir törenle hattın inşasına başlanmıştır. Bu çalışmalar sürerken, ikinci kısım olarak kabul edilen dağlık bölgede çalışma başlamıştı.¹⁸⁴

İnşaatın böyle hızlı bir şekilde sürmesi şirket yöneticilerini de heyecanlandırmıştı. Yolun birinci kısmının 1858 senesinin sonunda tamamlanacağı düşünülmüştü.¹⁸⁵ Ancak, hisse senetlerinin taksitlerinin

¹⁸³ Ruzname-i Ceride-i Havadis, No. 1050 (10 Teşrinisani 1285).

¹⁸⁴ Akyıldız, "Osmanlı Anadolusunda...", s. 255.

¹⁸⁵ Kurmuş, a.g.e., s. 60.

zamanında ödenmemesi yüzünden para darlığına düşen şirket, gerekli harcamaları yapmamış ve inşaatı Kasım 1858'e kadar tatil etmişti.¹⁸⁶

Bunun üzerine müteahhitle yapılan mukavelename geçersiz sayılmış ve başmühendis görevden alınmıştır. Londra'da toplanan hissedarların genel kurulunda müteahhitlik aynı şartlarda T.R. Crampton'a verilmişti. (30 Eylül 1859).¹⁸⁷

Daha sonra, şirketin danışman mühendisinin İzmir'e gönderilmesine ve durum hakkında tarafsız bir rapor yazılmasına karar verilmişti. Rapora göre, Aydın dağlarını tünel açarak geçme düşüncesi yanlıştı ve danışman mühendis tünel yerine dağın üzerinden bir yol açılmasını öneriyordu. Yeni müteahhitin, yolun dağın etrafından geçirilmesini savunması, ancak İdare Meclisi'nin Mühendis'in raporunu onaylamaması üzerine çıkan anlaşmazlık sonucunda, inşaat Haziran 1860'da tekrar tatil edilmişti. 1860 yılı Haziran aylarında, yani 70 kilometrelik ilk bölümünün tamamlanması için tanınan sürenin sona ermesinden 3 ay önce, yalnız 30 kilometrelik geçici yol döşenmiş ve birkaç istasyonun binasının duvarları yapılmıştı.¹⁸⁸

Bunun üzerine yolun müteahhitin teklifine uygun olarak yapılmasına karar verilmişti. Bütün bunlar olurken, inşaatı bitmiş olan yolların bakımı da yapılamamış, ayrıca yağın yağmurlar sonucunda yollar su altında kalmış ve sıtma hastalığının artmasına neden olmuştu. Bütün bunlar da çalışmaları aksatmıştı.

¹⁸⁶ Kütükoğlu, a.g.m., s. 124. İnşaatın aksamasına neden olan diğer bir konu ise toprak kayması gibi bazı kazalar nedeniyle inşaatın engellenmiş olmasıdır. Bkz. Kurmuş, a.g.e., s. 60.

¹⁸⁷ Akyıldız, "Osmanlı Anadoluşunda...", s. 258.

¹⁸⁸ Kurmuş, a.g.e., s. 62.

2. İZMİR-AYDIN DEMİRYOLUNUN YAPIMINDAKİ GELİŞMELER VE ŞİRKETE VERİLEN YENİ İMTİYAZLAR

İzmir-Aydın demiryolunun tamamının işletmeye açılabilmesi için on yıl gibi bir sürenin geçmesi gerekmiştir. Demiryolunun Aydın'a ulaşabilmesi için imtiyaz mukavelesi üç defa yenilenip genişletilmişti.¹⁸⁹

Hattın beklenen sürede bitmemesi üzerine, şirket birçok kez hükümete başvurarak inşaat süresini uzatmak ve ekonomik durumu düzeltmek için 250.000 sterlinlik yeni bir sürüm tahvili daha çıkarma izni istenmişti.¹⁹⁰

23 Mart 1861'de şirket ile bazı yeni hakları içeren ek bir mukavelename daha imzalanmıştı. Bu sözleşmeye göre hat, eğer dağın üzerinden geçirilirse 4 yıl, Ayasulug (Selçuk) üzerinden geçirilirse 3 yıl olmak üzere şirkete yeni inşa ve imtiyaz süresi verildi. Söz konusu 250.000 sterlinlik tahvili piyasaya sürme izni de şirkete verilmişti.

1861 yılından sonra 1863 yılı Haziran ayında şirkete yeni bir imtiyaz daha verilmişti.¹⁹¹ Yeni imtiyaza göre, şirket eski imtiyazla kazanmış olduğu bütün hakları koruyor ve buna ek olarak daha birçok haklar tanınıyordu. Osmanlı hükümetinin ödemeyi üstlendiği yıllık kar garantisi 72.000 sterlinden 112.000 sterline çıkarıldığı gibi %7 olarak saptanan kar oranı %8'e çıkarılmıştı.¹⁹² Yeni imtiyaza göre, sermaye yarısı hisse senedi sermayesi ve diğer yarısı tahvilat sermayesi olmak üzere 1.784.000 İngiliz sterline çıkarılmıştı.¹⁹³

¹⁸⁹ Kütükoğlu, a.g.m., s. 124.

¹⁹⁰ Akyıldız, "Osmanlı Anadolusunda...", s. 260 vd.

¹⁹¹ Velay, a.g.e., s. 400.

¹⁹² Kurmuş, a.g.e., s. 58; Kütükoğlu, a.g.m., s. 124.

¹⁹³ Velay, a.g.e., s. 400.

Osmanlı Hükümeti'nin yeni ve daha geniş bir imtiyaz vererek şirkete bu derece güven göstermesi ve yeni borç senetleri çıkarılmasını onaylaması, şirketin iş çevrelerinde çok sarsılmış olan durumunu düzeltmişti. Şirketin çıkardığı pay senetleri kısa sürede satılmıştı.¹⁹⁴

İzmir-Aydın demiryolunun inşası sırasında şirketin sözleşme şartlarını yerine getirmemesine ve her seferinde devletin imtiyazı feshedip hatta el koymak ve imtiyazı başka bir şirkete verme hakkı olmasına rağmen bu haklar kullanılmamıştı. Böyle bir girişimin daha sonra ülkede yatırım yapacak sermayedarları korkutacağı endişesinden dolayı dört kere imtiyaz süresi uzatılmış ve şirket her seferinde yeni imtiyazlar almayı başarmıştı.¹⁹⁵

1864 yılının sonuna doğru şirketin gelir ve giderleri arasındaki fark ortadan kalkmıştı. Fakat, 1865 yılının ilk aylarında ortaya çıkan kolera salgını işlerin durdurulmasını gerektirmiştir. Koleradan ölenler arasında 44 işçinin yanında 14 İngiliz mühendis ve teknisyenler de vardı.¹⁹⁶

3. İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU'NUN AÇILMASI

İzmir-Aydın hattının İzmir'den Triyande (Üçpınar) kadar olan 7 millik kısmı 26 Aralık 1860 tarihinde işletmeye açılmıştır. İzmir-Torbalı hattı 24 Aralık 1860 tarihinde, Torbalı-Celladkahve bölümü ise 9 Eylül 1861'de işletmeye açılmıştır.¹⁹⁷

İzmir-Aydın arasındaki 133 kilometrelik yol 7 Haziran 1866'da bitirilmiş ve işletmeye açılmıştır.¹⁹⁸

¹⁹⁴ Kurmuş, a.g.e., s. 58.

¹⁹⁵ Akyıldız, "Demiryolları...", s. 116; Kütükoğlu, a.g.m., s. 125.

¹⁹⁶ Kurmuş, a.g.e., s. 59.

¹⁹⁷ Akyıldız, "Osmanlı Anadolusunda...", s. 262.

¹⁹⁸ Kurmuş, a.g.e., s. 64; Velay, a.g.e., s. 399. İzmir-Aydın hattının tamamlanması tarihi Ali Akyıldız'ın makalesinde 1 Temmuz 1866 olarak geçmektedir.

İzmir-Aydın hattının imtiyazı 1856 yılında alınmış olmasına rağmen, hat daha sonra alınan imtiyazlarla ancak 1866 tarihinde açılabilmiştir. II. Abdülhamit döneminde bu kumpanya ile üç yeni mukavele yapılarak İzmir-Aydın demiryolu uzatılmıştı.¹⁹⁹

4. İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU HATTI'NIN UZATILMASI VE AÇILAN HATLAR

4.1. İzmir-Aydın Demiryolunun 1888 Tarihli Mukavelenamesi

1866 tarihinde İzmir-Aydın hattının açılmasından sonra, Aydın demiryolu şirketi 1879 ve 1888 yıllarında iki imtiyaz daha elde ederek demiryolunu Ege Bölgesi'nin içlerine kadar uzatma hakkına sahip olmuştu.²⁰⁰

1888 yılında yapılan Mukavelename'de yer alan önemli kısımlar şöyleydi.²⁰¹

Bu imtiyazla, önce İzmir'den Sarayköyüne ve Torbalı'dan Tire'ye ve Seydiköyünden Buca'ya kadar yapılan ve işletilen hattın imtiyaz süresi 15 Teşrinevvel 1910 yılından, 15 Teşrievvel 1935 yılına kadar uzatılmıştı.

Hattın, Sarayköyünden aşağı yukarı 135 kilometre (84 mil) ilerisinde Dinar'a kadar ve Tire şubesi'nin dahi 29 kilometre (18 mil) arkasında yeni bir hat inşasıyla, Ödemiş'e kadar uzatılması imtiyazı da bu kumpanyaya verilmişti. Ödemiş'e kadar yapılacak hattın bu mukavelenamenin tarihinden itibaren 2 yıl ve Dinar'a kadar yapılacak hattın 4 yıl içinde

¹⁹⁹ Karal, a.g.e., s. 465.

²⁰⁰ Kurmuş, a.g.e., s. 71.

²⁰¹ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1307, s. 321 vd.

yapılması ve işletilmesi içinde zaman verilmişti. Bu hatların yapılması ve işletilmesi için kumpanya'ya 7 yıl süre tanınmıştı. Bu hatların isimleri şöyleydi:

Ayasulug'dan	Kuşadası'na
Karataş'tan	Torbalı'ya
Balatcık'tan	Söke'ye
Akhan'dan	Denizli'ye
Aydın'dan	Sobyacı'ya
Dinar'dan	Uşaklı'ya
Ödemiş'ten	Kaymakçıya

Bu verilen isimlerin imtiyaz süresi de, imtiyaz aslında olduğu gibi 1935 yılı öncesinde sona ermiş olacaktı.

4 Temmuz 1879 tarihli Mukavelenamenin sekizinci maddesine göre, Gediz Vadisi hariç, Sarayköy'den Dinar'a kadar olan 40 kilometre (25 Mil)'lik hattın imtiyazı, kumpanyaya verilmiş olan hatla rekabet edecek başka hatların yapılması, imtiyazı da hükümet tarafından verilecekti.

1856 yılı Eylül ayı, 1863 yılı Haziran ayı ve 1879 yılında hazırlanan üç mukavelename'de hükümet tarafından verilmesi zorunlu Temini Temtîh Akçesi bu mukavelename tarihinden itibaren sona ermiştir. Kumpanya imtiyazını aldığı hattın zararı ve ziyarı kendisine ait olmak üzere işletme hakkına sahip olacaktı.

Hükümet'in 15 Teşrievvel 1335 tarihinde toplam hattı ve ona bağlı herşeye ve idaresine sahip olma hakkı vardı. Bunun için ödemesi gereken miktarda belirtilmişti. Önce İzmir'den Aydın'a kadar yapılacak hat için, 1856 tarihli mukavelename'nin 19. maddesine göre, 1.200.000 lirayı, ikinci olarak

Aydın'dan Sarayköyü'ne kadar olan hat ile Torbalı'dan Tire'ye kadar yapılacak şube için 16/4 Temmuz 1879 tarihli mukavelename'nin 7. maddesinde olan 650.00 lirayı, üçüncü olarak Seydiköy ve Buca şubesi için 18.700 lirayı ve dördüncü olarak Sarayköyü'nden Dinar'a kadar ve Tire'den Ödemiş'e kadar olan hatların her bir kilometresi için 5280 İngiliz lirasını ödemesi gerekecekti.

1888 tarihli bu mukavelename ile esas mukavelename'ye göre belirlenen 15 Teşrinevvel 1910 olan imtiyaz süresi 1935 yılına kadar uzatılmıştı. Bu mukavelename ile imtiyazın sonunda, Osmanlı Hükümeti'nin İngiliz kumpanyası tarafından inşa edilmiş bulunan hatları satın almak istediğinde ödemesi gereken bedel de belirlenmişti.²⁰²

Ayrıca, Aydın hattının Kuyucak'tan geçirilerek Sarayköyü'ne kadar uzatılması için bir kol ve Torbalı'dan Bayındır'a ve oradan Tire'ye kadar bir şube yani toplam 139 kilometrelik hattın inşaatı ve işletilmesi imtiyazı da Aydın demiryolu kumpanyasına verilmişti.²⁰³ Bu iki şubenin imtiyaz süresi hat aslı olan Aydın demiryolu imtiyazıyla aynı, yani 5 Teşrinevvel 1910 yılına kadar verilmişti.²⁰⁴

4.2. Demiryolunun Yapımı ve Açılan Hatları

4.2.1. Demiryolunun Yapımı

1866 yılında tamamı işletmeye açılan İzmir-Aydın demiryolunun 1880'lerden sonra yeni imtiyazlarla ek hatları yapılmıştır.²⁰⁵

²⁰² Velay, a.g.e., s. 440.

²⁰³ İzmir'den Aydın'a kadar olan demiryolunun Sarayköyü'ne kadar yapılmasıyla Torbalı'dan Tire'ye kadar bir şubenin yapılmasına dair 8 maddeden oluşan mukavelename için bkz. Aydın Salnamesi, İstanbul, 1304, s. 155 vd.

²⁰⁴ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1304, s. 149.

²⁰⁵ Kütükoğlu, a.g.m., s. 124.

Demiryolu yapımında önce Ege Bölgesinde İzmir-Aydın-Dinar ekseninde etrafında toplanmış olan kervan yolları ağı, bölgenin fiziksel konumu yüzünden güney kısmına yayılamamıştı. Birincil ve İkincil önemi olan bütün yollar tekerlekli arabalar için son derece elverişsizdi. İç Ege’de Aydın, Denizli ve Nazilli en önemli ticaret merkezleriydi. Avrupa’dan ithal edilen mallar İzmir’den önce bu merkezlere gönderiliyor, buralardan civar köylere dağıtılıyordu. Aynı şekilde ihraç edilecek tarım ürünleri de önce bu merkezlerde toplanıyor, sonra da İzmir’e gönderiliyordu.²⁰⁶

1881 yılı Temmuz ayında hat Aydın’dan Nazilli’ye ve Ağustos ayında Kuyucağ’a kadar uzatılmıştı. 1882 yılı Temmuz ayında Kuyucak-Sarayköy hattı yapılmıştır. 1883 yılı Ağustos’nda hattın Torbalı’dan Tire’ye kadar olan kısmı açılmıştı. Buca ve Seydiköy hatlarının yapım şartları Aydın demiryolu mukavelenamesine göre idi. Bu hatlar için ayrı bir mukavelename yapılmamıştır.²⁰⁷

Aydın demiryolunun Dinar’a kadar uzatılan kısımlarında demiryolu hattı, Sarayköy, Genceali, Akhan, Bucalı ve Şamlı mevkilerinden geçiyordu. Dinar hattının yapımına 1888’de başlanmıştı.²⁰⁸ Sarayköyü’nden Dinar’a kadar 145 kilometre uzunluğunda bir hattın yapım imtiyazı 30 Nisan 1888’de verilmişti.²⁰⁹ Aydın demiryolu hattının Konya vilayeti sınırına gelen Dinar mevkine kadar uzatılması bir İrade-i Seniye ile 1888 yılında padişaha sunulmuştu. Dinar, Sarayköyü’ne 20 saat kadar uzaklıktaydı.²¹⁰

Aydın demiryolunun Dinar hattının Apa mevkine kadar olan 60 İngiliz mili uzunluğundaki kısmı bir süre sonra tamamlanmıştı. Fakat, bu kısmın şimdilik sadece eşya nakli için kullanılmasına izin veriliyordu.²¹¹

²⁰⁶ Kurmuş, a.g.e., s. 71.

²⁰⁷ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1304, s. 162.

²⁰⁸ Hizmet, 19 Teşrinisani 1304.

²⁰⁹ Velay, a.g.e., s. 399.

²¹⁰ Hizmet, 16 Nisan 1304.

²¹¹ Sabah, 22 Ağustos 1305.

Aydın demiryolu hattı üzerindeki Denizli ve Söke şube hatlarının resmi açılışı için Nafia Nezareti tarafından bir komisyon görevlendirilmişti.²¹² Aydın demiryolunun Denizli şubesi'nde ise 1308 yılı Mayıs ayında yolcu nakline başlamıştı.²¹³ Hattın Denizli'den Dinar'a kadar olan kısmının inşaatı kısa sürede bitmişti. Bu hattın şartnameyle uygun bir şekilde yapılıp yapılmadığını kontrol etmek için bir komisyon görevlendirilerek Dinar'a gönderilmişti.²¹⁴

İzmir-Aydın demiryolunun yapımı esnasında, demiryol ile ilgili bazı eşyaların çalındığı ile ilgili bir şikayet de olmuştu. Bu şikayete dayanarak bir komisyon oluşturularak, başkanlığına İzmir Rusumat Nazırı Şevki Bey atanmıştı.²¹⁵

Aydın demiryolunun Çivril'e kadar uzatılan şubesi ise, 17 Kanunevvel 1305 tarihinde resmi olarak açılmıştı. Bu hat üzerinde Sütlaç ve Çivril yanında Sundurmalı ve İnceköy iskeleri de vardı.²¹⁶

Balatçık'tan Söke'ye kadar inşa edilecek olan hattın plan ve layihaları ise 1890 yılında Nafia Nezareti'ne sunulmuştu. Bu hat 1891 yılında tamamlanmıştı.²¹⁷

Aydın hattı, İzmir'in Punta (Alsancak) mevkinden başlayarak Buca ve biraz daha ilerde olan Seydiköyü'ne gelmiştir. Hattın burada birer şubeleri yapılmıştır. Hat, buradan Ayasuluğa (Selçuk) gelerek Torbalı'ya geçmiştir. Torbalı'nın biraz ilerisinde olan Bayındır, Tire ve Ödemiş'te de iki şube

²¹² *Hizmet*, 4 Kanunevvel 1306.

²¹³ *Hizmet*, 27 Mayıs 1308.

²¹⁴ *Sabah*, 23 Eylül 1305.

²¹⁵ *Ruzname-i Ceride-i Havadis*, No. 1009 (1 Teşrinevvel 1285).

²¹⁶ *Hizmet*, 16 Kanunevvel 1305, *Sabah*, 21 Kanunevvel 1305.

²¹⁷ *Hizmet*, 13 Şubat 1305.

yapılmıştır. Bundan başka, Balatcık'tan Söke'ye bir hat yapılarak Aydın'a, buradan Nazilli ve Sarayköyü'ne kadar gelinmiştir. Hattın Denizli'de de bir şubesi yapılmıştı. Hat, en son olarak Konya vilayeti dahilinde sınırda olan Dinar'a kadar geliyordu.²¹⁸

İzmir-Aydın demiryolu hattının yapımında kullanılan araç-gereç miktarları ise şöyleydi:²¹⁹

Hat	Vagon	Yük Arabası	Lokomotif
İzmir-Aydın	74	495	19

4.2.2. Demiryolunun Açılan hatları

İzmir-Aydın demiryolu hatlarının yapılış tarihleri ve isimleri şöyleydi:²²⁰

1 Temmuz 1866	İzmir'den Aydın'a
Eylül 1872	İzmir'den Buca'ya
Kanunevel 1876	Gaziemir'den Seydiköyü'ne
1 Temmuz 1892	Aydın'dan Sarayköyü'ne
1 Eylül 1883	Torbalı'dan Tire'ye
12 Kanunevel 1888	Çatal'dan Ödemiş'e
13 Teşrievvel 1889	Sütlaç'tan Çivril'e
26 Kanunusani 1891	Balatcık'tan Söke'ye
8 Mart 1892	Genceali'den Denizli'ye

²¹⁸ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1307, s. 787.

²¹⁹ Mecmua-i Umur-u Nafia, No. 7, 1302.

²²⁰ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1304, s. 134; Ayrıca bkz. Aydın Salnamesi, İstanbul, 1313-1314.

İzmir-Aydın demiryolunun 1876 ve 1881 yıllarında yapılan hatların isimleri ve uzunlukları şöyleydi:²²¹

Yapılış Tarihi	Mevkilerin İsimleri	Mesafesi	
		Metre	Kilometre
Temmuz1876	Kemer	11,25	2
Temmuz1876	Paradiso	424,75	4
Temmuz1876	Gaziemir	642,75	7
Temmuz1876	Cumaabad	240,50	7
Temmuz1876	Develiköy	838,25	6
Temmuz1876	Kıyas	45	8
Temmuz1876	Triyande	838,25	6
Temmuz1876	Torbalı	229,25	5
Temmuz1876	Celladt	860,75	10
Temmuz1876	Kuzpeyker	838,25	6
Temmuz1876	Ayasulug	263	11
Temmuz1876	Aziziye	849,500	8
Temmuz1876	Balatlık	274,25	13
Temmuz1876	Değirmencik	447,25	8
Temmuz1876	Anbarlı	33,75	6
Temmuz1876	Karapeyker	33,75	6
Temmuz1876	Aydın	6,25	10
Temmuz1881	Umurlu	458,50	10
Temmuz1881	Güşan	447,25	8
Temmuz1881	Çiftekahve	631,500	5
Temmuz1881	Sultanhisarı	827,25	4
Temmuz1881	Atca	229,25	5

²²¹ Mecmua-i Umur-u Nafia, No. 7, 1302.

İzmir-Aydın demiryolunun ana hatlarının toplamı 376 kilometreydi. Şube hatlarının toplamı ise 516 kilometreydi. İzmir-Aydın demiryolu hattının ana hat ve şube hatların isimleri ve uzunlukları şöyleydi:²²²

Ana Hat	Kilometre
Ana hattın İzmir'den Aydın'a kadar olan kısmı.	130
Aydın'dan Sarayköyü'ne kadar olan kısmı.	101
Sarayköyü'nden Dinar'a kadar olan kısmı.	145
Ana hattın toplamı	376

Şube Hatları	Kilometre
İzmir'den Dinar'a	376,500
İzmir'den Buca'ya	5
Gaziemir'den Seydiköyü'ne	2
Torbalı'dan Tire'ye	36
Çatal'dan Ödemiş'e	34
Balatcık'tan Söke'ye	23
Genceali'den Denizli'ye	9,500
Sütlaç'tan Çivril'e	30
Şube hatlarının toplamı	516

İzmir-Aydın demiryolunun 1881 ve 1882 yıllarında açılan hatlarının isimleri ve uzunlukları şöyleydi:²²³

²²² Aydın Salnamesi, İstanbul, 1304, s. 134; Ayrıca bkz. Aydın Salnamesi, İstanbul, 1313-1314.

²²³ Mecmua-i Umur-u Nafia, No. 7, 1302.

Yapılış Tarihi	Mevkilerin İsimleri	Mesafesi		Toplamı
		Metre	Kilometre	
Temmuz1881	Nazilli	458,50	10	230,891,50
Ağustos1881	Kuyucak	27,50	12	
Temmuz1882	Ortakçı	78,75	14	
Temmuz1882	Sarayköy	501,25	18	

İzmir-Aydın demiryolunun Torbalı'dan Tire'ye kadar olan şube hattındaki mevkilerin isimleri, yapılış tarihi ve uzunlukları şöyleydi:

Yapılış Tarihi	Mevkilerin İsimleri	Mesafesi		Toplamı
		Metre	Kilometre	
Eylül 1883	Torbalı			47,867,75
Eylül 1883	Arıkbaşı	447,25	8	
Eylül 1883	Çaylak	631,50	5	
Eylül 1883	Bayındır	447,25	8	
Eylül 1883	Çatalkaraağaç	447,25	8	
Eylül 1883	Tire	463	11	

4.3. İzmir-Aydın Demiryolunun İdare Heyeti

4.3.1. 1304/1888 ve 1307/1891 Yılı Aydın Salnamesine Göre İdare Heyeti

Komiser Rubloski Efendi

Komiser Muavini Hasan Fehmi Efendi

Sandık Emni Müsyö Hevaltun

Fabrikalar Sermemuru Müsyö Şöten

Anbar memuru Müsyö Askaden

İmalat memuru Müsyö Vuker

Muhasebe memuru Müsyö Yurser

Kontrol başmemuru Müsyö Mazad

4.3.2. 1312/1896 ve 1313/1897 Yılı Aydın Salnamesine Göre İdare Heyeti

Müdür-i Umumi ve Sermühendis Mösyö Eduvar Parser
 Muhasebeci Mösyö Purser Yunyor
 Umur-u Ceriye ve Fabrikalar sermemuru Mösyö William Şöten
 Fen kalemi sermemuru Mösyö Watkins
 Kontrol sermemuru Mösyö Fransuva Mezaad.
 Sandık emini Mösyö Ebleydibu Faligari
 Anbar sermemuru Mösyö Hevaltun
 İşletme memuru Mösyö Antuvan Ferusi

4.3.3. 1312/1896 ve 1313/1897 Yılı Aydın Salnamesine Göre Hükümet-i Seniye Komiserleri

Komiser Robluski Efendi
 Muavin Mahmut Fehmi Efendi
 Muavin Ali Rıza Efendi.

5. İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU'NUN GELİRİ

İzmir-Aydın demiryolunun 1875 yılından 1885 yılına kadar olan yıllık geliri şöyledir.²²⁴

²²⁴ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1304, s. 162.

Yıl	Safi Gelir (İngiliz Lirası)	Masraf (İngiliz Lirası)	Toplam Gelir (İngiliz Lirası)
1875	26665	57698	84363
1876	35155	59159	94314
1877	35264	54704	89697
1878	38174	53891	92065
1879	42847	59854	102701
1880	26481	55466	81947
1880	59962	69613	129575
1880	52550	76860	129410
1883	99902	100762	200224
1884	1022608	121673	224281
1885	117718	11841	229559

İzmir-Aydın demiryolunun 1892 yılı toplam geliri ise otuz altı milyon altmış sekiz bin dört yüz sekiz kuruştur.²²⁵

1894 yılında ise demiryolu hatının geliri otuz bir milyon dört yüz kırk beş bin üç yüz on altı kuruştur. Ayrıca, bu yıl içinde demiryoluyla, 1/2 529842 Yolcu ve 253640 Ton eşya taşınmıştı.²²⁶

1897 yılında ise, otuz dokuz milyon üç yüz altmış bin altı yüz yetmiş kuruştur. Bu yıl içinde 672275 Yolcu ve 321269 ton eşya taşınmıştı.²²⁷

1898 yılında Yirmi dört milyon yedi yüz otuz beş bin yüz kırk iki kuruştur. Bu yıl içinde ise, 704818^{1/2} Yolcu ve 21125 Ton eşya taşınmıştı.²²⁸

²²⁵ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1304, s. 135.

²²⁶ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1313, s. 110.

²²⁷ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1314, s. 85.

²²⁸ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1317, s. 75.

6. İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU'NUN YOLCU VE YÜK TAŞIMA TARİFESİ

6.1. Yolcu Tarifesi

İzmir-Aydın demiryolunun yolcu taşınması ile ilgili birçok düzenleme yapılmıştı. Genel tarifeler önceleri yalnız azimet ve avdet (gidiş-geliş) biletleri için düzenlenmişti. Örneğin, Aydın'a yalnız gitmek isteyen bir yolcu 40 kuruş hesabıyla 60 kuruş verirse, gidiş ve geliş bileti aldığı halde, bilet ücreti olarak 120 kuruş yerine yalnız 90 kuruş alınmıştır.²²⁹

İzmir-Aydın demiryolunun 1888 tarihli mukavelenamesinde yer alan yolcularla ilgili tarifesi ise şöyleydi:²³⁰

Para

50	Her bir yolcu için kilometre başına alınacak ücret	Birinci Mevki
40	Her bir yolcu için kilometre başına alınacak ücret	İkinci Mevki
25	Her bir yolcu için kilometre başına alınacak ücret	ÜçüncüMevki

Buna göre, kişilerin 3 yaşına kadar olan çocukları varsa kucaklarında oturmak şartıyla yolculuk edebilecekti. Eğer çocukları 3 yaşından 7 yaşına kadar ise, tam bir kişilik yere oturarak tek kişilik ücret verilmesi zorunluydu.

1307/1891 tarihli Aydın Salnamesi'ne göre İzmir-Aydın demiryolu hattında uygulanan Yolcu Ücret Tarifesi'ndeki, gidilecek yerler ve bilet miktarları şöyleydi:

²²⁹ Hizmet, 9 Teşrinisani 1307.

²³⁰ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1307, s. 326 vd.

	Gidiş ve Geliş Bileti				Gidiş ve Geliş Bileti			
	Üçüncü Mevki		Birinci Mevki		Üçüncü Mevki		Birinci Mevki	
	Kuruş	Para	Kuruş	Para	Kuruş	Para	Kuruş	Para
Punta Kemer					1		1	
Paradiso	3	20	4	20	2		3	
Gaziemir	6		7	20	4		6	
Cumaabad	12		18		8		12	
Develiköy	18		26		12		17	
Kıyas	23		33		15		22	
Tiryande	27		41		18		27	
*Torbalı	33		48		22		32	
Arkbaşı	42		20		28		40	
Çıblak	48		66		31		44	
Bayındır	53		75		35		50	
Çatalkaraağaç	60		86		40		57	
Tire	68		98		45		65	
Derebaşı					43		62	
Hacılyas					46		66	
Ödemiş	75		108		50		72	
Celad	41		56		27		37	
Kuzbeyker	45		63		30		42	
Ayasulug	53		73		35		48	
Aziziye	53		84		42		56	
Balatlık	72		96		48		64	
Değirmencik	78		102		52		68	
Araplı	83		108		55		72	
Karabeykar	86		114		57		76	
Aydın	90		120		60		80	
Umurlu	95		126		63		84	

* Torbalı'dan Tire ve Ödemiş hattı ayrılır.

	Gidiş ve Geliş Bileti				Gidiş ve Geliş Bileti			
	Üçüncü Mevki		Birinci Mevki		Üçüncü Mevki		Birinci Mevki	
	Kuruş	Para	Kuruş	Para	Kuruş	Para	Kuruş	Para
Güşan	99		123		66		88	
Çiftekahve	102		137		68		91	
Sultanhisar	105		141		70		94	
İnce	108		147		72		98	
Nazilli	113		156		75		104	
Kuyucak	119		165		79		110	
Horusanlı	125		174		83		116	
Ortakçı	131		183		87		122	
Sarayköy	138		195		92		130	
Şamlı					95		135	
Genceali					98		140	
Bucalı					101		144	
Korcabaş					105		150	
Kızılkaklık					108		155	
(1) Çardak					116		167	
Apa					122		177	
Üçyar					127		185	
Südlâç					130		190	
Sundurlu					135		198	
İyliceköy					138		202	
Çivril					140		206	

(1) Bundan itibaren hattın Hüdavendigâr Vilayeti dahilinde bulunduğuudur.

Aydın Demiryolu hattı gidiş-geliş biletlerinin geçerliliği, 6 kilometrelik mesafe için alındığı gün, 96 kilometreye kadar 3 gün, 196 kilometreye kadar 5 gün, bundan fazlası için de 7 gündü. Ayrıca; bayram, yortu gibi özel günlerde özel katarlar hazırlanmıştı. Bu durumlarda, Aydın'a yalnız gitmek için 60 kuruş verildiği halde, bu katarlara rakip olacaklar gidiş-geliş bileti

olarak birinci mevki için 40 kuruş ve üçüncü mevki için de 30 kuruş alınmıştır.²³¹

İzmir-Aydın demiryolu hattı için 1305/1889 yılında Bayram için uygulanan yolcu ücret tarifesi şöyleydi:²³²

Gidilecek Yer	Birinci Mevki (Kuruş)	Üçüncü Mevki (Kuruş)
Sarayköy, Ortakçı	80	50
Kuyucak, Nazilli, İnce, Sultanhisar	65	40
Güşan, Umurlu	55	25
Aydın, Karabeykar, Değirmencik, Balatçık	50	30

Yine aynı tarihte Tire ve Ödemiş hattı, Punta'dan Söke'ye Alafranga saat ile yarımda hareket edecek posta katarlarıyla gidilecek yerler için belirlenen ücret tarifesi ise şöyleydi:

Gidilecek Yer	Birinci Mevki (Kuruş)	Üçüncü Mevki (Kuruş)
Ödemiş ve Tire'ye	50	30
Bayındır'a	45	25

İzmir-Aydın demiryolu hattı için 1307/1891 yılında bayram için uygulanan yolcu ücret tarifesi şöyleydi:²³³

Gidilecek Yer	Birinci Mevki (Kuruş)	Üçüncü Mevki (Kuruş)
Sarayköy, Ortakçı, Horasanlı, Kuyucak	70	50
Nazilli, İnce, Sultanhisar, Güşan, Umurlu	65	40
Aydın, Karabeykar, Germencik, Balatçık	50	30

²³¹ Hizmet, 9 Teşrinisani 1307.

²³² Hizmet, 16 Mayıs 1305.

²³³ Hizmet, 29 Haziran 1307.

Bu tarihte katarlar, Alafranga saat 8 ve Alaturka saat 12’de İzmir Punta (Alsancak) mevkinden hareket edecekti. Yine aynı tarihte Tire ve Ödemiş şubesi için uygulanan ücret tarifesi ise şöyleydi:

Gidilecek Yer	Birinci Mevki (Kuruş)	Üçüncü Mevki (Kuruş)
Tire ve Ödemiş	50	30
Bayındır	45	25

İzmir-Aydın demiryolu hattının Tire ve Ödemiş şubesi yolcularının Torbalı’da tren katarlarını fazla beklememeleri için 1893 yılı Eylül ayından itibaren İzmir’in Punta (Alsancak) mevkinden sabahları saat 10’da hareket edeceği açıklanmıştı. Böylece, bu hat yolcularının bekleme sorunu ortadan kalkmıştı.²³⁴

İzmir-Aydın demiryolu hattının 1310/1894 yılında bayram için uygulanan yolcu ücret tarifesi şöyledi.²³⁵

Gidilecek Yer	Birinci Mevki (Kuruş)	Üçüncü Mevki (Kuruş)
Ayasulug ve Torbalı’ya	30	20
Söke ve Aydın’a	50	30
Nazilli’ye	60	40
Sarayköyü’ne	80	50
Denizli’ye	90	60

Aynı tarihte Tire ve Ödemiş şubesi için uygulanan tarifiede, Tire ve Ödemiş katarlarının hareket saati sabah saat 10 olarak belirlenmişti. Tire ve Ödemiş hattının yolcu ücret tarifesi şöyleydi:

²³⁴ Hizmet, 29 Eylül 1309.

²³⁵ Hizmet, 23 Mart 1310.

Gidilecek Yer	Birinci Mevki (Kuruş)	Üçüncü Mevki (Kuruş)
Tire ve Ödemiş'e	60	30
Bayındır'a	45	25

6.2. Yük Taşıma Tarifesi

İzmir-Aydın demiryolunun 1888 tarihli mukavelenamesinde uygulanacak yük taşıma tarifesi şöyleydi.²³⁶

Para

5	Ham eşyanın her bir kantarı için kilometre başına alınacak ücret.
7	Eşya mamülünün her bir kantarı için kilometre başına alınacak ücret.
88	Veya ham eşyanın her bir tonu için kilometre başına alınacak ücret.
133	Eşya mamülünün her bir tonu için kilometre başına alınacak ücret.

Aydın demiryolu kumpanyası tarafından belirli yerlerde deve ve arabacılar içinde özel hanlar yaptırılmıştı. Katar, deve veya araba sahibi olup demiryoluna tabi olan mevkide katarcılık yani emanetçilik yapan kişilerde parasız olarak demiryoluna kabul edilmişlerdi. Bunların taşıdıkları eşyadan ise eksik ücret alınmıştır. Bunlardan başka, demiryoluyla büyük işlemlerde bulunan tüccarların eşyaları için de yarım tarife ücret alınıyordu. Aydın demiryolu kumpanyası Akşehir, Konya, Karahisar, Uşak, Kütahya, Kayseri, Eskişehir, Ankara gibi önemli yerlerden eşya taşıma görevini de almıştı. Aydın demiryolu kumpanyası, Eskişehir ve Ankara'dan tüccarın eşyasını alıp, Anadolu demiryolu kumpanyasıyla da rekabet ediyordu.²³⁷

²³⁶ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1307, s. 327.

²³⁷ Hizmet, 9 Teşrinisani 1307.

Eşya taşımada gönderilecek malın cins ve miktarıyla verilmesi gerekli olan deve ve araba ücreti için de bir şahadetname verilmişti ve mal demiryol mevkiine geldiğinde malın sahibi orada yoksa, görevli olan memur o malı koruyarak gideceği yere kadar ulaştırmak zorundaydı.

Bunun yanında Aydın demiryolu kumpanyası ile rekabet edecek bazı kişiler de olmuştur. örneğin, Aydın demiryolu şirketi Tire'den nakil edilen üzümlerin her kantarından beş buçuk kuruş ücret almıştır. Fakat, Hacı Ali paşazade Sadık Bey adlı kişi, Aydın'dan getirtmiş olduğu 300 deve ile rekabet başlamıştır. Bu nedenle Aydın demiryolu şirketi tarafından bu ücret 4 kuruşa indirilmiştir.²³⁸



²³⁸ Hizmet, 10 Teşrinievvel 1303.

BEŞİNCİ BÖLÜM

İZMİR-KASABA (TURGUTLU) DEMİRYOLU

1. İZMİR-KASABA HATTI İMTİYAZININ ALINMASI

1856 yılında verilen ayrıcalıkla gerçekleştirilen İzmir-Aydın hattı, bölgenin genellikle orta ve güney kesimlerini İzmir'e bağlamıştı.²³⁹ Bölgenin diğer kesimlerini birbirine bağlamak için İngilizler, İzmir'den Kasaba'ya kadar uzanan ikinci bir demiryolu yapımına başlamışlardır.²⁴⁰

4 Temmuz 1863'te İzmir-Kasaba, bugünkü adıyla Turgutlu demiryolu imtiyazı Edward Price adlı bir kişiye verilmişti.²⁴¹ Fakat, bu imtiyaz bir yıl sonra bu kişi tarafından bir İngiliz kumpanyasına devredilmiştir ki, bu kumpanya tarafından hat inşa edilerek 1866'da işletmeye açılmıştır.²⁴² Bu hattın 93^{1/4} kilometre uzunluğundaki ilk kısmı 1863 ile 1866 yılları arasında inşa edilmişti.²⁴³

İzmir-Kasaba arası Ocak 1866'da yani Aydın demiryolundan birkaç ay önce işletmeye açılmıştır.²⁴⁴

²³⁹ Varlık, a.g.e., s. 28.

²⁴⁰ Özyüksel, a.g.m., s. 54.

²⁴¹ Onur, a.g.e., s. 25.

²⁴² Karal, a.g.e., s. 466; Velay, a.g.e., s. 386.

²⁴³ Velay, a.g.e., s. 386.

²⁴⁴ Kütükoğlu, a.g.m., s. 125; Ayrıca bkz. Charles Morawitz, Türkiye Maliyesi, Ankara, 1978, s. 322 vd.

2. İZMİR-KASABA DEMİRYOLU ŞİRKETİ'NİN KURULMASI

Demiryolu imtiyazını aldıktan sonra hemen çalışmalarına başlayan Edward Price, 20.000.000 Frank sermayeli «İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketini» kurdu. Yapılan anlaşma ile bu sermaye %6 faizle hükümet tarafından teminat altına alındı. Anlaşmaya göre şirket, net gelirinin yarısı masraf olarak çıkacak, kalan miktar 2.310.000 Frank'tan az olursa, bu açık hazine tarafından karşılanacaktı. Ayrıca, Osmanlı Devlet'i istediği zaman karşılığını ödemek şartıyla şirketi alabileceğini de belirtiyordu.²⁴⁵

Kasaba demiryolunun inşası için de yine 99 yıl müddetli %6 kar garantili bir imtiyaz verilmişti.²⁴⁶ Çalışmalarına 1864 yılında başlayan şirket, üç yıl içinde 92 kilometrelik İzmir-Kasaba hattını tamamladı.²⁴⁷

Hükümet daha sonra Mösyö Nakelmakirs'le bir anlaşma imzalamıştır. 1893 yılında imzalanan bu anlaşma ile bu döneme kadar yapılan hatlar²⁴⁸ ve işletilmesi de 99 yıl süre ile bu kişiye devredilmişti. Nakelmakiris, yetkilerini 1894'te 16 milyon Frank sermaye ile kurulan bir şirkete devretmiştir.²⁴⁹

3. İZMİR-KASABA DEMİRYOLU'NUN 1863 TARİHLİ ŞARTNAMESİ

İzmir'den Kasaba'ya kadar yapılacak demiryolunun 4 Temmuz 1863 tarihli şartnamesinde yer alan önemli maddeler şöyleydi.²⁵⁰

²⁴⁵ Varlık, a.g.e., s. 29.

²⁴⁶ Kütükoğlu, a.g.m., s. 125.

²⁴⁷ Özyüksel, a.g.m., s. 55; Engin, a.g.e., s. 39.

²⁴⁸ Bu tarihe kadar, İzmir-Kasaba, Kasaba-Alaşehir, Manisa-Soma ve İzmir-Birunabat (Bornava) hatları açılmıştı. Bkz.Aydın Salnamesi, İstanbul, 1307, s. 530.

²⁴⁹ Velay, a.g.e., s. 387; Karal, a.g.e., s. 466.

²⁵⁰ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1304, s. 124 vd.

İzmir ile Kasaba arasında inşa olunacak demiryolunun imtiyaz sahibi olan şirket, hatla ilgili olarak haritalarının onaylanmasından sonra, hattın masrafı, zararı ve ziyanı kendisine ait olacaktı. Bu demiryolu hattı, İzmir'den başlayarak, Menemen ve Manisa'dan veya yakınından geçerek en son olarak Kasaba'ya gelecekti (M.1). Şirket imtiyaz tarihinden itibaren 4 ay içerisinde demiryoluyla ilgili haritaları ve gerekli herşeyi hükümete takdim edecekti (M.2). Şirket, daha önce Hükümet-i Seniye'ye takdim ettiği plan üzerinde hiçbir değişiklik yapamayacaktı (M.5).

Demiryolunun yapılacağı arazi iki hat döşenecek şekilde geniş olacaktı (M.6). Hat boyunca ve şubelerinde inşa olunmuş mevkilerde yükleme ve boşaltma amacıyla kullanılmak üzere yerler inşa edilecekti (M.12). Demiryolunun yapımında daha önceden yapılmış olan yollar değiştirilmeyecekti (M.17).

Şirket tarafından hazırlanan genel plan 4 ay içerisinde Hükümet-i Seniye tarafından onaylanacaktı. Ancak, bu süre içinde onaylanmazsa, şirketin inşata başlama ve devam edebilme hakkı vardı (M.22). Kısmen inşaatı biten kısımları Hükümet-i Seniye tarafından görevlendirilen komiserler tarafından kontrol edilecekti (M.29). Resmi açılış olduktan sonra, demiryolunun işletilmesi ve idaresi ile ilgili her konu önce Hükümet-i Seniye'nin onayından geçirilecekti (M.35-36). Gerek imtiyaz sahibi olan şirket ve gerek uzatılan hat ile şubelerinin inşasını gerçekleştiren şirket, Mukavele'deki kurallara uygun olarak hareket edecekti (M.37).

Bu mukavele'ye göre, demiryolunun imtiyaz süresi 99 yıl olup imtiyaz tarihinden itibaren geçerli olacaktı (M.39). Hükümet-i Seniye'nin demiryoluna ait olan imtiyaz hakkını yeniden satın almasına her zaman hakkı vardı (M.41).

Şirket tarafından, hiçbir neden olmadan demiryolunun işletilmesi tatil olursa, masraf, zarar ve ziyarı şirkete ait olmak üzere, hükümet hemen gerekli tedbirleri alacaktı (M.44). Hattın inşa ve işletilmesini alan şirket, teminat olarak nakden veya onun devletin kabul edeceği esham (hisse) bedeliyle on bin adet Osmanlı lirasını Hükümet-i Seniye'ye emanet olarak bırakacaktı (M.46). Şirket, imtiyaz tarihinden itibaren, emanete verilen miktardan %6 faiz alabilecekti (M.47). İnşaat ve gerekli malzeme için 100.000 bin İngiliz lirasının harcandığı ortaya çıkarsa, bu teminat şirkete geri verilecekti (M.48).

Bu şartnameye göre, yolcu ve eşya nakli için düzenlenecek tarife hükümet ile şirket arasında belirlenecekti (M.50). Demiryolunun inşası için gerekli olan her türlü ihtiyaçtan (Taş, Kereste, Demir ve Makina gibi) gümrük resmi alınmayacaktı (M.62).

4. İZMİR-KASABA DEMİRYOLU'NUN 1885 TARİHLİ MUKAVELENAMESİ

Bu mukavelename Hükümet-i Seniye adına hareket eden Maliye Nazırı Zihni Efendi ile İzmir-Kasaba demiryolu kumpanyası Meclis azası olan ve kumpanya adına hareket eden Mösyö Vilyem Florans Vanson arasında yapılmıştır. İzmir-Kasaba demiryolunun 1885 yılında yapılan mukavelenamesinde yer alan önemli maddeler şunlardı:²⁵¹

Kumpanya bu mukavelenamesinin imza gününde hükümete 100.000 ve bu tarihten itibaren bir ay sonra 175.000 ve önceki tarihten iki ay sonra 275.000 Osmanlı lirasını teslim edecekti (M.1). Teslimat kumpanyanın seçimine göre ya Osmanlı lirası veya o günkü piyasa fiyatına göre ödenmek

²⁵¹ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1304, s. 200 vd.

üzere hazırlanacaktır (M.2). İstikrazın üzerinden, kumpanya'ya bir defa ödenmek üzere yüzde bir hesabıyla bir komisyon alınacaktı (M.3). İstikrazın faizi teslimat tarihinden itibaren %7 olarak belirlenmişti (M.5). Hükümet-i Seniye 1891 yılına kadar, İzmir-Kasaba demiryolunun işletilmesini kumpanya'ya verecekti (M.6).

Bu mukavelename'ye göre, Kasaba demiryolunun yönetimi hükümet tarafından düzenlendiği için, Kasaba demiryolu ile Aydın demiryolu hattı arasında diğer bir demiryolu inşası için başka bir şirkete veya şahsa imtiyaz verilmeyecekti (M.9).

İzmir-Kasaba demiryolunun bu mukavelenamesi 28 Teşrievvel 1885 tarihinde iki nüsha olarak düzenlenmişti.

5. İZMİR-KASABA DEMİRYOLU'NUN 1888 TARİHLİ MUKAVELENAMESİ

Bu mukavelenamede yer alan önemli maddeler şunlardır.²⁵²

İzmir'den Kasaba ve Alaşehir'e kadar olan hattaki yerler ve şartnamenin hükümlerine göre hareket etmek üzere Manisa civarında bir noktadan, Soma civarındaki bir noktaya kadar yaklaşık 92 kilometrelik bir hattın inşası ve işletilmesi istenmişti (M.1). Bu hattın başlangıcı ve sonu olan noktaların haritaları incelenerek, onaylanacaktı. Bu hat, 3 kısım olacaktı: Biri Manisa'dan Akhisar'a ve ikincisi Akhisar'dan Kırkağaç'a ve üçüncüsü ise Kırkağaç'tan Soma'ya kadar gelecekti (M.2).

Kumpanya masrafı ve zararı tarafından ait olmak üzere fermanın verilmesi tarihinden itibaren 6 ay içinde işlere başlanmasını ve haritaların

²⁵² Aydın Salnamesi, İstanbul, 1307, s. 328 vd.

onay tarihinden sonra 2 yıl içinde yapmayı kabul etmişti (M.3). Nafia Nezareti demiryolunun idaresini ve işletmesini komiserler aracılığıyla kontrol edecekti. Teftiş ve kontrol masrafı için kumpanya'ya verilen süreden itibaren, yıllık Nafia Nezareti'ne kilometre başına iki buçuk lira verilecekti (M.4).

Demiryolu için gerekli arazi kumpanya tarafından alınacak ve yapım süresinden bir ay önce teslim edilecekti (M.5). Hükümetin ikinci hattın inşasını isteme hakkı da olacaktı (M.6). Demiryoluyla ilgili her türlü aracın getirilmesinde gümrük resmi alınmayacaktı (M.7).

Demiryolunun yapım işi sona erdikten sonra, kumpanya inşa edeceği hatları masrafı ve zararı kendisine ait olmak üzere, gelirin yüzde ellisine karşılık olarak işletebilecekti (M.10). Kumpanya fermanın kendisine bildirdiği tarihten itibaren 1 ay içinde Bank-ı Osmani'den veya piyasa fiyatıyla tahvil alarak, 300 lira kefalet akçesi verecekti (M.14).

Bu mukavelenename süresinin sonunda hükümet sahip olduğu hukuka dayanarak, İzmir ve Kasaba ve Alaşehir demiryollarını idaresine alacaktı (M.15).

Fen memurlarından başka, demiryolunun memur ve çalışanları mümkün olduğu kadar memleket içinden olacaktı. Bunlar hükümet'in belirlediği ve kabul ettiği kıyafette bulunacaklar ve fes giyeceklerdi (M.16).

Kasaba demiryolunun 1888 yılında imzalanan Mukavelename ve şartnamesine göre bütün memurların fes giymeleri ve hükümet tarafından kabul edilen kıyafetlere uymaları istenmişti.²⁵³

²⁵³ Hizmet, 23 Mart 1307.

Kasaba demiryolu kumpanyası'nın sahip olduğu hakları Anonim Osmanlı Şirketi'nden sonra, hiçbir kimseye veya hiçbir kumpanyaya bırakma hakkı yoktu.

1872 yılında kumpanya, hükümet'ten Kasaba'da son bulan bu birinci kısmı Alaşehir'e kadar uzatma hakkını almıştı. 1885 yılında ise, İzmir-Kasaba-Alaşehir hattının işletilmesini, hattın gayrisafi gelirin %50'si kumpanya'ya verilmişti. 1888'de kumpanya, Manisa'dan başlayıp Soma'da biten 99 kilometrelik bir hattın devlet adına inşasını üzerine almıştı. Her bir kilometre için belirlenmiş miktar ise 125.000 Franktı.²⁵⁴



²⁵⁴ Velay, a.g.e., s. 386.

ALTINCI BÖLÜM

İZMİR-KASABA (TURGUTLU) DEMİRYOLU'NUN YAPIMI VE AÇILMASI

1. DEMİRYOLU'NUN YAPIMI

1.1.İzmir-Kasaba (Turgutlu) Hattı ve Uzatılması

1863 yılında imtiyazı alınıp bir yıl sonra inşaatına başlanan İzmir ile Kasaba (Turgutlu) arasındaki 92 kilometrelik hat 1866 yılında tamamlanmıştı.²⁵⁵ Bu demiryolu, sonradan kısmen şirket ve kısmen hükümet hesabına olarak 1872'de²⁵⁶ Kasaba'dan Alaşehir, 1888 yılında ise Manisa'dan Soma'ya kadar uzatılmıştır.²⁵⁷

Kasaba demiryolunun yapımı sırasında, devlet tarafından 9.600 lira kumpanya tarafına verilmişti.²⁵⁸ İzmir'den Kasaba'ya kadar inşa edilen hat, tamamlandıktan sonra işlemeye başlamıştır. Fakat, hattın resmi açılışı, merkez ve mevkilerinin inşası bir buçuk ay kadar geçikmişti.²⁵⁹ Kasaba

²⁵⁵ Özyüksel, a.g.m., s. 54; Eldem, a.g.e., s. 156.

²⁵⁶ Kasaba'dan Alaşehir kadar yapılan 750 kilometre uzunluğundaki hattın açılış tarihi 1 Mart 1875'dir. Bu hat Hükümet-i Seniye tarafından yaptırılmıştır. *Aydın Salnamesi*, İstanbul, 1317, s. 86.

²⁵⁷ Eldem, a.g.e., s. 157; Onur, a.g.e., s. 26.

²⁵⁸ *Ruzname-i Ceride-i Havadis*, No. 971 (8 Ağustos 1285).

²⁵⁹ *Ruzname-i Ceride-i Havadis*, No. 338 (24 Kanunisani 1282).

demiryolunun uzatılması masrafı için, demiryol kumpanyası tarafından İngiliz sermayedarlarına başvurulmuştur.²⁶⁰

1888 yılında yapılan mukavelename ile kumpanya Manisa'dan başlayıp Soma'da²⁶¹ son bulan 99 kilometrelik bir hattın yapımını da üzerine almıştı.²⁶² Daha sonra, 1893 yılında Osmanlı Hükümeti, mukavelenamedeki hakkını kullanarak hattı bir Fransız şirketine vermiştir.²⁶³

Hükümet, 22 Şubat 1893 tarihinde Mösyö Nakelmakiris'le bir anlaşma imzalamıştı. Bu anlaşma ile bu tarihe kadar açılan hatlar ve hatları işletme hakkı bu kişiye verilmişti.²⁶⁴ Kasaba hattının uzatılması ve şube hatlarının inşası hakkındaki mukavelename Nafia Nazırı Zihni Paşa tarafından imzalanmıştır.²⁶⁵ Kasaba demiryolu hattının Mösyö Nakelmakiris tarafından oluşturulan Osmanlı şirketi adına satın alınmasına dair imzalanan mukavelename ve kararlar, Kasaba hattı şirketi Meclis İdare azasıyla, Mösyö Nakelmakiris'in oluşturduğu bir heyet tarafından kabul edilmişti.²⁶⁶ Mösyö Nakelmakiris bu anlaşma ile, Alaşehir'den başlayıp Afyonkarahisar'a kadar olan hattın inşa ve işletme imtiyazını da almıştı.²⁶⁷

²⁶⁰ Ruzname-i Ceride-i Havadis, No. 1097 (10 Şubat 1285).

²⁶¹ İzmir-Kasaba demiryolu'nun Manisa'dan Soma'ya kadar olan kısmı 1 Mayıs 1890 tarihinde açılmıştır. Bkz. Aydın Salnamesi, İstanbul, 1312, s. 86.

²⁶² Aydın Salnamesi, İstanbul, 1307, s. 330; Velay, a.g.e., s. 386; Karal, a.g.e., s. 466.

²⁶³ Yerasimos, a.g.e., s. 346; Paul Imbert, Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri, Çev. Adnan Cemgil, İstanbul, 1985, s. 20.

²⁶⁴ Velay, a.g.e., s. 387.

²⁶⁵ Hizmet, 24 Mayıs 1304.

²⁶⁶ Hizmet, 5 Mart 1310.

²⁶⁷ Velay, a.g.e., s. 387.

İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryolu, İzmir'den başlayarak, Bornova'da bir şube yapıldıktan sonra Karşıyaka'ya²⁶⁸ kadar gelmiştir.²⁶⁹

Kasaba hattı, önce Manisa üzerinden Alaşehir'e daha sonra Soma ve Bandırma'ya kadar uzatılmıştı.²⁷⁰ 1875 yılında Kasaba-Alaşehir hattının inşaatı 16 yıllık bir işletme imtiyazı ile verilmişti.²⁷¹ Kasaba hattının Alaşehir'den ileriye uzatılmasıyla ilgili çalışmalar 1892 yılından itibaren başladı.²⁷²

1.2. İzmir-Bornava ve Manisa-Soma Şube Hatları

İzmir-Kasaba demiryolunun şubesi olan İzmir-Bornova hattı, 20 Temmuz 1865 yılında yapılmıştı²⁷³. İzmir ile Bornova arasında hizmete giren Banliyö hattında, İngiliz ve Fransızlara ait yerleşim alanları da yapılmıştı. Banliyö treninde İngilizler için özel vagonlar da vardı.²⁷⁴

Punta (Alsancak) istasyonundan Kalkan ve Kemer çayı vadisini takip ederek esas hattan ayrılan 40 kilometrelik bir yol burayı kente bağlamıştı. İzmir-Kasaba hattı üzerinde de Basmahane istasyonu ile Bornova arasında yine ayrı bir hat inşa edilmişti. Punta (Alsancak) mevkinde bir demiryolu iskelesi inşa edilmişti²⁷⁵. Buradan İncir, palamut ve üzüm gibi ürünlerin taşınması sağlanıyordu. Bu ürünler önce Kemer istasyonuna indirilerek, oradan gönderilmiştir.²⁷⁶

²⁶⁸ 1891 yılında Karşıyaka'ya işleyen katarlar kaldırılmıştır. Hiçbir sebep olmadan bu katarların kaldırılmasına karşı, tekrar çalıştırılması için Karşıyaka ve civarında girişimler olmuştur. *Hizmet*, 23 Şubat 1306.

²⁶⁹ *Aydın Salnamesi*, İstanbul, 1307, s. 788.

²⁷⁰ Kıray, *a.g.e.*, s. 13.

²⁷¹ Kütükoğlu, *a.g.m.*, s. 125; Morawitz, *a.g.e.*, s. 322 vd.

²⁷² *Hizmet*, 8 Şubat 1307.

²⁷³ *Aydın Salnamesi*, İstanbul, 1312, s. 788.

²⁷⁴ Varlık, *a.g.e.*, s. 29.

²⁷⁵ Kıray, *a.g.e.*, s. 48.

²⁷⁶ *Ahenk*, 27 Nisan 1323.

Punta (Alsancak) mevkinde yer alan Kordon'un önemli bir görevi ise, İzmir'in merkezini kentin çevresinde gelişmeye başlayan Buca, Bornova ve Karşıyaka gibi Banliyö kasabalarına giden yolların dağılım noktası olan Kemer'e kısa ve düzgün bir şekilde bağlamaktır.²⁷⁷

Kasaba demiryolunun daha önceki dönemlerinde de Bornova'ya özel çalışmaları da olmuştur. Bornova daha önceki dönemlerinde, İzmir halkının ilgisinden dolayı, buraya düzenli, bahçeli konaklar yaptırılmıştır.²⁷⁸ Fakat, Bornova'ya olan ilgi birden bire azalmış ve burası eski önemini kaybetmiştir. Bu nedenle de Kasaba demiryolunun yaptığı çalışmalarla, Bornova'nın yeniden eski önemine kavuşturulması da sağlanmak istenmiştir.²⁷⁹

Kasaba demiryolunun bir kolu İzmir sayfiyeleri olan Bornova'dan, diğer kolu ise Çiğli ve oradan Uludağ'a geçerek Menemen'e kadar gelmiştir. Menemen'den Manisa ovasına ve buradan Horosköy'ü geçerek Manisa kentine kadar gelinmiştir.²⁸⁰

İzmir-Kasaba demiryolunun Manisa-Soma şube hattı ise Mayıs 1890 yılında açılmıştır.²⁸¹ Bu hattı yapma imtiyazı ise 1888 tarihli mukavelename ile verilmiştir.²⁸² 92 kilometrelik bu hat hükümet tarafından inşa ettirilmiştir.²⁸³

²⁷⁷ Kıray, a.g.e., s. 49.

²⁷⁸ Burada, İzmir'de yaşayan İngiliz tüccarlar tarafından kendileri için evler yaptırılmıştı. Bkz. Kıray, a.g.e., s. 47.

²⁷⁹ Hizmet, 27 Kanunisani 1307.

²⁸⁰ Ruzname-i Ceride-i Havadis, No. 12(10 Kanunisani 1283).

²⁸¹ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1312, s. 137.

²⁸² Aydın Salnamesi, İstanbul, 1307, s. 124.

²⁸³ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1312, s. 136.

Kasaba demiryolunun Soma şube hattı yapıldıktan bir süre sonra eşya taşınmasına başlanmıştı. Manisa'dan Akhisar'a kadar olan birinci kısmı üzerinde yolcu taşınmasına izin verilmişti. Bitirilen şubenin her türlü işleri de tamamlanmıştı. Demiryolunun rayları Kırkağaç'a kadar döşenmiş, henüz rayları konulmamış 8-10 kilometrelik bir yer kalmıştır. Bu kısımda da çalışmalar daha da hızlandırılmıştı.²⁸⁴

1305 yılı Nisan ayında resmi açılışı yapılan Kasaba demiryolunun Soma Şube hatları şunlardı:²⁸⁵

	<u>Kilometre</u>	<u>Metre</u>
Manisa'dan Karaağaçlı'ya kadar olan kısım	11	250
Manisa'dan Saruhanlı'ya kadar olan kısım	18	250
Manisa'dan Miyhallı'ya kadar olan kısım	23	750
Manisa'dan Kayşar'a kadar olan kısım	36	750
Manisa'dan Kapaklı'ya kadar olan kısım	41	
Manisa'dan Akhisar'a kadar olan kısım	50	750
Manisa'dan Salmanlı'ya kadar olan kısım	59	
Manisa'dan Kırkağaç'a kadar olan kısım	80	
Manisa'dan Horta'ya kadar olan kısım	69	750
Manisa'dan Boğazkahve'ye kadar olan kısım	80	
Manisa'dan Soma'ya kadar olan kısım	92	

İzmir-Kasaba demiryoluyla birlikte Soma ve Bornova şubelerinin Mösyö Nakelmakiris tarafından oluşturulan kumpanyaya devredilmesi ile ilgili evrak Nafia Nazırı Tevfik Paşa ve Mösyö Nakelmakiris'in vekili arasında imzalanmıştır.²⁸⁶

²⁸⁴ Hizmet, 24 Şubat 1305.

²⁸⁵ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1307, s. 788.

²⁸⁶ Hizmet, 14 Mayıs 1310.

2. İZMİR-KASABA (TURGUTLU) DEMİRYOLU HATTI'NIN FRANSIZLARA GEÇMESİ: ALAŞEHİR-AFYONKARAHİSAR HATTI

92 kilometrelik²⁸⁷ İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattının imtiyazı başlangıçta bir İngiliz şirketine verilmişti.²⁸⁸ Bu hat 1893 yılında Osmanlı Bankası'nca desteklenen Belçikalı George Nakelmakiris adlı kişiye bırakılmıştı.²⁸⁹ Bu kişiye Alaşehir-Afyonkarahisar hattını işletmek ve inşa etmek hakkı da hükümet tarafından verilmişti.²⁹⁰ Fakat, bütün bu imtiyazlarını merkezi Paris'te kurulan İzmir-Kasaba ve temdidi kumpanyasına sattığı için, kumpanya bu yıldan itibaren Fransızlara ait olmuştu.²⁹¹

1881 yılında kurulan Düyun-u Umumiye'de Fransızların söz sahibi olmasından sonra, Fransız sermayedarlara daha fazla ödümler verilmişti.

Daha önce Nakelmakiris'e verilmiş olan imtiyaz gereğince hat 27 Temmuz 1894 yılından itibaren bir Fransız kumpanyasına devr edilmişti.²⁹² Fransızların kurduğu «Chemin de fer Smryna-Cassaba et Prolongement» ana hattı Alaşehir'den Afyon'a kadar uzatma yetkisi de veriliyordu.²⁹³ Bu hat 1897'de işletmeye açılmış ve hattın tamamlanmasıyla da İzmir ve Konya arasındaki bağlantı da sağlanmıştır.²⁹⁴

²⁸⁷ Bazı kaynaklarda bu hattın uzunluğu 93 kiometre olarak geçmektedir. Bkz. Eldem, a.g.e., s. 157.

²⁸⁸ Yerasimos, a.g.e., s. 346.

²⁸⁹ Bu kişi Fransız büyükelçisi Paul Cambon'dan da büyük destek almıştır. Bkz. Varlık, a.g.e., s. 31.

²⁹⁰ Yerasimos, a.g.e., s. 347; Velay, a.g.e., s. 387.

²⁹¹ Karal, a.g.e., s. 466.

²⁹² Aydın Salnamesi, İstanbul, 1313, s. 113.

²⁹³ Varlık, a.g.e., s. 31.

²⁹⁴ Özyüksel, a.g.m., s. 54.

İzmir-Kasaba demiryolunun, İzmir'den Menemen, Manisa ve Kasaba'ya kadar olan hatları açılmıştı. 1875 tarihinde ise Kasaba'dan Alaşehir'e kadar olan kısmı da açıldı. Alaşehir ile Afyonkarahisar arasındaki hattın inşaatı 1894 yılının sonlarında başladı.²⁹⁵

Bu hattın inşası için 21 kişiden oluşan bir müteahhit grubu görevlendirilmişti. Müteahhitlerden her birisi kendilerine verilen inşaat kısmını en son olarak 1898 yılı içinde bitireceklerini garanti etmişlerdi. Bu hattın geçeceği yerler ise şöyleydi; Başlangıç yeri Alaşehir olup, Güney köyü, Ayna, Uşak, Banaz ve Oturak mevkilerinden geçerek Afyonkarahisar'a kadar geliyordu.²⁹⁶

Hattın yapımından önce yapım için gerekli olan her türlü araç ve gereç de sağlanmıştı.²⁹⁷ Gerekli olan araçlar Alaşehir'e gönderilmişti.²⁹⁸ Alaşehir'den Afyonkarahisar'a kadar yapılacak demiryolunun Uşağın 2 kilometresinden itibaren Afyonkarahisar'a kadar olan kısmının haritaları da Nafia Nezareti'ne verilmiş ve onaylanmıştı.²⁹⁹

Bu hattın yapımı için, şirket tarafından 500 Frank değerinde elli bin adet istikraz tahvili sağlanarak, 430 Frank bedel ile tedavüle konulmuştu.³⁰⁰

Bir süre sonra, İzmir-Kasaba ve temdidi şirketinin tedavüle koyduğu elli bir tahvilata altı misli talep olduğu ortaya çıkmıştı.³⁰¹

²⁹⁵ Velay, a.g.e., s. 387.

²⁹⁶ Ahenk, 8 Eylül 1311.

²⁹⁷ Ahenk, 18 Eylül 1311.

²⁹⁸ Ahenk, 20 Teşrinievvel 1311.

²⁹⁹ Ahenk, 6 Mart 1311.

³⁰⁰ Ahenk, 13 Mart 1311.

³⁰¹ Ahenk, 23 Mart 1311.

İzmir-Kasaba demiryolu hattının Afyonkarahisar'a kadar uzatılmasıyla, memleketimizdeki demiryolu hatların böyle Anadolu'nun içlerine doğru hızla ilerlemesi çok önemliydi. Bu hattın yapımıyla İzmir'in önemi daha da artacak ve ticareti de önemli ölçüde geliştirecekti.³⁰²

Bu hattın yapımı için yapılan talepler önce Meclis idaresine gönderilmişti. Bunların içinden en uygun olanı kabul edildikten sonra inşata başlanmasına karar verilecekti.³⁰³

Hattın yapımı için bütün hazırlıklar tamamlanarak, yapımına başlanmıştır. Uşak ile Afyonkarahisar arasındaki çalışmalar çok hızlı bir şekilde ilerliyordu. Bu hattın yapımında yerli işçilerden başka, 16 İtalyalı, 1000 Karadağlı ve 500 kadar da Konyalı işçi çalışmıştı. Bu işçilerin çalıştıkları yerler de düzenlenmişti. Alaşehir kısmında ise, 1300 kadar İtalyan ve 300'de Konyalı işçi çalışmaktaydı.³⁰⁴

Alaşehir-Karahisar hattında yüzlerce sayıda çalışan İtalyanları idare etmek için, İtalya hükümeti tarafından Uşak'da bir konsulatu şubesinin de kurulmasına karar verilmişti.³⁰⁵ Bu hatta çoğunluğu İtalyan olmak üzere altmış bir işçi çalışıyordu.³⁰⁶ Alaşehir-Karahisar hattının yapımı sırasında kumpanya tarafından çok sayıda işçiye ihtiyaç duyulmuştu. Hat inşasında, çimento taşımak ve yol açmak gibi hizmetler olduğundan, İzmir'de işsizlikten şikayet eden bir takım arabacı ve devecilerin inşaatın yapımı için kumpanya'ya başvurmaları da istenmişti.³⁰⁷

³⁰² Ahenk, 1 Eylül 1311.

³⁰³ Ahenk, 10 Eylül 1311.

³⁰⁴ Ahenk, 30 Teşrinievvel 1311.

³⁰⁵ Ahenk, 27 Teşrinisani 1311.

³⁰⁶ Ahenk, 22 Mart 1312.

³⁰⁷ Ahenk, 29 Mart 1312.

İzmir-Kasaba demiryolunun Alaşehir-Afyonkarahisar kısmı için padişah tarafından bir komisyon görevlendirilmişti. Bu komisyon İzmir’de toplanarak görüşmelerini, Ticaret ve Nafia Nezareti Umum Demiryolları Müdürü Hayri Bey’in başkanlığında yapıyordu. Bu komisyonda; Demiryolları Müdürü Muavini Yusuf Bey, Fen Müşaviri Seruçin Efendi, Heyet-i Fenniye memurlarından Haldu Saya Bey ve Mühendislerden Frankiya yer almışlardı.³⁰⁸

Alaşehir hattının yapımında kullanılan araç-gereç miktarları şöyleydi.³⁰⁹

Hat	Vagon	Yük Arabası	Lokomotif
Alaşehir	71	147	15

İzmir-Kasaba hattının uzantısı olan Kasaba-Alaşehir hattı 1875, Alaşehir-Uşak ve Alaşehir-Afyonkarahisar hatları ise 1897 yılında tamamlanmıştır.

3. İZMİR-KASABA (TURGUTLU) DEMİRYOLU’NUN AÇILAN HATLARI

3.1. İzmir-Kasaba Demiryolunun Ana Hatları

İzmir-Kasaba demiryolunun ana hatlarının yapım tarihleri ve uzunlukları şöyleydi.³¹⁰

³⁰⁸ Ahenk, 15 Teşrinievvel 1314.

³⁰⁹ Mecmua-i Umur-u Nafia, No. 7, 1302.

³¹⁰ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1312, s. 136. Ayrıca bkz. Aydın Salnamesi, İstanbul, 1313-1317.

		<u>Kilometre</u>
20 Temmuz 1865	İzmir'den Menemen	31,750
25 Teşrinievvel 1865	Menemen'den Manisa	34,250
22 Kanunisani 1866	Manisa'dan Kasaba	27,250
1 Mart 1875	Kasaba'dan Alaşehir	<u>75,750</u>
	Anahattın Toplamı	169,000

İzmir'den Menemen, Menemen'den Manisa ve Manisa'dan Kasaba'ya kadar olan hatlar kumpanya tarafından yaptırılmıştı. Kasaba'dan Alaşehir'e kadar olan bu kısım Hükümet-i Seniye tarafından yaptırılmıştı.

3.2. İzmir-Kasaba Demiryolunun Şube Hatları

İzmir'den Kasaba'ya kadar yapılan demiryolunun şube hatların yapım tarihleri ve uzunlukları şöyleydi.³¹¹

		<u>Kilometre</u>	<u>Metre</u>
20 Temmuz 1865	İzmir'den Birunabad	600	2
1 Mayıs 1890	Manisa'dan Soma		92

İzmir-Birunabad (Bornova) şube hattı kumpanya tarafından yaptırılmıştı. Manisa-Soma hattı ise Hükümet-i Seniye adına yapılmıştı.

İzmir-Kasaba demiryolunun ana hat ve şube hatlarını toplamı ise 268,844 kilometreydi.³¹²

İzmir-Kasaba demiryolu hattının, İzmir'den Alaşehir'e kadar olan kısmında yer alan mevkilerin isimleri, yapılış tarihleri ve uzunlukları ise şöyleydi:³¹³

³¹¹ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1317, s. 530. Ayrıca bkz. Aydın Salnamesi, İstanbul, 1312-1313.

³¹² Aydın Salnamesi, İstanbul, 1312, s. 137.

³¹³ Mecmua-i Umur-u Nafia, No. 7, 1302.

Yapılış Tarihleri	Mevkilerin İsimleri	Mesafesi	
		Metre	Kilometre
20 Temmuz 1865	Basmahane		
20 Temmuz 1865	Çiyli		6
20 Temmuz 1865	Ulucak	500	7
20 Temmuz 1865	Menemen	250	7
25 Teşrinevvel 1865	Emiralem		7
25 Teşrinevvel 1865	Hamidiye	250	17
25 Teşrinevvel 1865	Horosköyü		7
25 Teşrinevvel 1865	Manisa	500	3
27 Kanunisani 1866	Çobanaysa		13
27 Kanunisani 1866	Kasaba	500	13
1 Mart 1875	Orhanlı		12
1 Mart 1875	Ahmedli	500	8
1 Mart 1875	Salhalı	500	8
1 Mart 1875	Menavak		11
1 Mart 1875	Dereköyü		10
1 Mart 1875	Alkan	250	7
1 Mart 1875	Alaşehir	750	8

4. İZMİR-KASABA DEMİRYOLU KUMPANYASI İLE ANADOLU DEMİRYOLU KUMPANYASI ARASINDAKİ ANLAŞMAZLIK VE SONUCU

Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımında 1880'lerden sonra Almanya etkili olmaya başlamıştı. 1881 yılında Düyun-u Umumiye idaresinin kurulmasıyla; kendileri için gerekli güven ortamının oluştuğuna inandıktan sonra imtiyaz taleplerinde bir artma görüldü. Osmanlı Devleti'nde demiryolların en önemli kısmı ise bu tarihten sonra inşa edilmişti.³¹⁴

³¹⁴ Akyıldız, "Demiryolları...", s. 115; Varlık, *ag.e.*, s. 30.

Almanya'nın İngiltere ve Fransa'dan sonra, Osmanlı Devleti'nde nüfus bölgeleri elde etmesinde ilk önemli adım ise, Anadolu demiryollarının imtiyazını alması olmasıydı.³¹⁵

1992 yılı sonlarına Almanya ile Fransa arasındaki anlaşmazlık başlamıştı. Sivas üzerinden Bağdat'a bir yol yapmak isteyen Alman şirketi'ne Ege'deki şirketler itiraz etmemişlerdi. Ancak, finansmanı sağlayan Alman bankerlerin 1891-1892 yıllarında yaptıkları araştırmalar sonucu, Konya üzerinden geçecek bir yolun hem daha karlı hem de daha ucuz olacağını görmeleri, Alman şirketi'nin planını değiştirmesine neden olmuştu. Aynı yıl sonunda şirketin sorumlularından Alfred Kaulla, Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya hatlarının imtiyazı için başvurdu.³¹⁶

Anadolu demiryollarının Bağdat hattı, Alman imtiyazı dahilinde Anadolu'da yaklaşık 100 km'lik ray döşenmişti.³¹⁷

Özellikle, Eskişehir-Konya yolu³¹⁸, İzmir'in hinterlandı ile olan ilgisini kesmek için yapılmak istenmiş, bölgedeki fazla ürünün İstanbul'a akışı sağlanmaya çalışılıyordu.³¹⁹ Haydarpaşa limanının imtiyazını elinde bulunduran şirket, İzmir'e giden malları İstanbul'a çekmek istiyordu. Bu yol 50 km daha uzayarak Marmara'ya gidiyor ve bu denizde de son derece yüksek fener vergisi alınıyordu. Bunun içinde Afyonkarahisar'dan yüklenen ürünler, İzmir limanına getirilerek, buradan gemilere yükleniyordu.³²⁰

³¹⁵ Kaynak, a.g.m., s. 76.

³¹⁶ Imbert, a.g.e., s. 21.

³¹⁷ Earle, a.g.e., s. 44.

³¹⁸ Eskişehir-Konya arası 1898 yılında 444 km olarak yapılmıştır. Bkz. Imbert, a.g.e., s. 23; Earle, a.g.e., s. 44.

³¹⁹ Varlık, a.g.e., s. 30.

³²⁰ Imbert, a.g.e., s. 30.

Anadolu demiryolları kumpanyası yolu Konya'dan ileriye uzatmak için gerekli imtiyaz verilince, Fransızlar'da buna karşılık Kasaba demiryolunu Afyon'a kadar uzatmak ve Suriye'de Şam-Humus-Haleb hattını inşa için gerekli imtiyazı almışlardı.³²¹ 1893 yılında İzmir-Kasaba hattının fiilen Fransızların kontrolüne geçmesi de Fransız ve Alman sermayedarları arasındaki çekişmeleri ortadan kaldırmıştı.³²²

İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattı Afyonkarahisar'a vardığı zaman, Konya'ya kadar inşa edilmiş olan Anadolu hattı da aynı şekilde bu kentten geçiyordu. Bu durumda bu iki hattın birleştirilmesi gerekiyordu.³²³

Anadolu demiryolları kumpanyası'nın Genel Müdürü Zander, 10 Haziran 1899'da padişah'a verdiği bir muhtarında hükümdarın isteklerine uygun olarak, ciddi bir muhalefete yol açmamak için İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryolları kumpanyalarıyla bir anlaşma yapmak isteğinde olduğu bildiriyordu.³²⁴

5-6 Mayıs 1899'da Berlin'de iki taraf arasında işbirliği anlaşması imzalandı. Anlaşma'da Almanya'yı «Deutsche Bank» ve «Anadolu Demiryolu Şirketi», Fransa'yı «Osmanlı Bankası» ve «İzmir-Kasaba Demiryolu kumpanyası» temsil etti.³²⁵

Buna göre; Anadolu demiryolları kumpanyası ile İzmir-Kasaba demiryolu kumpanyası arasında barış yapılacak, ücret savaşı durdurulacaktı. İki kumpanyanın tarifelerini belirlemek için ortak birleştirilecek ve her iki kumpanya birbirlerinin kolaylıklarından yararlanacaklardı. Anadolu

³²¹ İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul, 1983, s. 97.

³²² Varlık, a.g.e., s. 32.

³²³ Yerasimos, a.g.e., s. 347.

³²⁴ Earle, a.g.e., s. 69.

³²⁵ Varlık, a.g.e., s. 33; Earle, a.g.e., s. 69.

demiryolları Kumpanyası ile İzmir-Kasaba demiryolu kumpanyası arasında yapılan anlaşmaya uyulmasını sağlamak için, kumpanyanın ikişer temsilcisi birbirlerinin idare meclislerinde yer alacaklardı.³²⁶ Ayrıca, Anadolu demiryollarında hisselerin %40'ı Deutcshe Bank'a, %40'ı da Osmanlı Bankası'na ve diğer %20'si de Osmanlı mali kuruluşlarına ait olacaktı.³²⁷

Bu iki hat arasında meydana gelen anlaşmazlık sonucu, bu iki hattın birleştirilmesi hükümet tarafından da istenmişti.³²⁸ Fakat, İkisi de Afyonkarahisar'dan geçen İzmir-Kasaba ve Anadolu hatları ancak 1909'un ilk yıllarında birleştirilebilmişti.³²⁹

5. İZMİR-KASABA DEMİRYOLU'NUN İDARE HEYETİ

5.1. 1304/1888 ve 1307/1891 Yılı Aydın Salnamesine Göre İdare Heyeti

Devlet-i Aliye tarafından Aydın ve Kasaba Serkomiseri Rubloski Efendi
Serkomiser muavini Şemi Efendi.

Sandık Emni Mösyo Aduvar.

Müfettiş Mösyo Hans.

Mösyo Kemp.

Muamelat Müdürü Mösyo Belyuti

Masraf Muhasebecisi Vud.

Amelehaneler Müdürü Mösyo Beykun ve Mösyo Pern.

³²⁶ Earle, a.g.e., s. 70.

³²⁷ Ortaylı, Osmanlı İmparatorluğu'nda..., s. 99.

³²⁸ Hizmet, 16 Teşrinisani 1324.

³²⁹ Imbert, a.g.e., s. 29.

5.2. 1312/1896 ve 1313/1897 Yılı Aydın Salnamesine Göre İdare Heyeti

Müdür-ü Umumi ve Şirket Vekili L.Şetu.

Müdür-ü Umumi Mösyö Bens

Hükümet-i Seniye komiseri Şemi Efendi.

Muavin Dadyan Simon Efendi.

Müdür-ü Umumi vekil muavini Mösyö P. Guden.

Nakliyat memuru Mösyö Belyuti.

Muhasebeci Mösyö Vud.

Muhasebeci Mösyö A. Karpurzen.

Kontrol memuru Mösyö Veyd ve Margo Sıyan Efendi.

Tamirat Mühendisi Mösyö A. Askala.

Makinalar ve Vagonlar dairesi memuru Mösyö Peykuk.

Sandukar Mösyö Alfred Belyuti

Alaşehir-Karahisar hattı inşaat Müdür-i Umumisi Mösyö Limuj.

Alaşehir-Karahisar hattı inşaat mühendisi Mösyö Penil.

Alaşehir-Karahisar hattı inşaat Muhasebecisi Mösyö Gune.

5.3. 1314/1898 ve Yılı Aydın Salnamesine Göre İdare Heyeti

Müdür-ü Umumi ve Şirket Vekili Mösyö La Şanu.

İzmir-Alaşehir kısmı Hükümet-i Seniye komiseri Şemi Bey.

Muavin Ahmet Hamdi Bey

Müdür Muavini Mösyö Belyuti.

Tamirat Mühendisi Askala

Muhasebe memuru Mösyö A. Karpurzen.

6. İZMİR-KASABA DEMİRYOLU'NUN GELİRİ

İzmir-Kasaba demiryolunun, Alaşehir hattının yapım tarihi olan 1875 yılından itibaren 10 yıllık geliri şöyleydi:³³⁰

Yıl	Safi Gelir	Masraf	Toplam Gelir
1875	45761	47627	93388
1876	57542	56245	113787
1877	67149	59558	126607
1878	67594	57513	125107
1879	66266	56699	1229650
1880	69607	59080	128687
1881	62891	55958	118869
1882	55125	55989	111114
1883	73211	70144	143355
1884	96938	63286	160244
(1)1885	34345	25343	59688
	796429	607342	1303771

(2)1885	18884	14210	23094
	715313	621552	1336865

(1) 1885 yılı Miladiyesi'nin Kanunisanıyesi başından Haziran'a kadar, yani birinci altı ay içindeki geliri.

(2) 1885 yılı ikinci altı ayından Temmuz, Ağustos ve Eylül ayları içindeki gelir ve masraf.

İzmir-Kasaba demiryolunun 1309/1893 yılından 1310/1894 yılına kadar bir yıllık geliri şöyleydi:³³¹

³³⁰ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1304, s. 205.

³³¹ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1312, s. 137.

	<u>Kuruş</u>
Yolculardan	3780317
Yolcu adedi (1254617)	
Eşya'dan	
Eşya (2863824 kantar)	<u>14289476</u>
	18069793

Her bir kilometreye isabet eden gelir ise, 67174'dü.

1894 yılı Kanunisaniyesi'nin başından Kanunievvelin sonuna kadar bir yıllık geliri şöyleydi:³³²

	<u>Kuruş</u>
Yolculardan	7434183
Yolcu adedi (8006641)	
Eşya'dan	
Eşya (8967352 kantar)	<u>93745211</u>
	78096015

Her bir kilometreye isabet eden gelir ise 56650'di.

İzmir-Kasaba demiryolunun 1898 yılındaki bir yıllık geliri ise şöyleydi:³³³

	<u>Kuruş</u>
Yolculardan	5208580
Yolcu adedi (1485279)	
Eşya naklinden	<u>15171259</u>

İşletilen her bir kilometre ve hatta isabet eden gelir ise, 38078'di.

³³² Aydın Salnamesi, İstanbul, 1313, s. 112.

³³³ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1317, s. 87.

7. İZMİR-KASABA DEMİRYOLU'NUN YOLCU VE YÜK TAŞIMA TARİFESİ

7.1. Yolcu Tarifesi

İzmir-Kasaba demiryolunun yolcu taşıma tarifeleri ile ilgili de birçok düzenleme yapılmıştı. Kasaba demiryolu kumpanyası, Uşak, Karahisar, Balıkesir, Bergama ve Bigadiç gibi yerler arasında yolcu taşımacılığı yapmıştı. Kasaba demiryolu kumpanyasının Yolcu taşıma tarifesi farklı dönemlerde değişik şekillerde belirlenmişti.

Örneğin, Soma'dan İzmir'e kadar üçüncü sınıf yolcu ücreti 56 kuruş olduğu halde, Kınık'tan gelecekler 40 kuruş, Bergama, Balıkesir ve Bolat'dan 30 kuruş, Çandırılı, Ayvalık, Dikili ve Edremit'ten gelecekler için 20 kuruş alınıyordu. Gidip-gelme biletlerinde ise bir buçuk misli ücret veriliyordu. Bunun yanında, kumpanya'nın esas bulunduğu mevkiden gelecek yolcuların ajanslardan alacakları şahadetnameler üzerine yarım fiyatlı bilet yalnız gidip-gelme bileti alınabiliyordu.³³⁴

İzmir-Kasaba demiryolunun 1888 tarihli mukavelenamesinde yer alan yolcularla ilgili ücret tarifesi şöyleydi:³³⁵

<u>Birinci Mevki</u>	<u>İkinci Mevki</u>	<u>Üçüncü Mevki</u>
Para	Para	Para
31	24	17

Bu mukavelename'de belirlenen tarife devletten izin alınmadığı sürece değiştirilmiyordu. Tarife'de belirlenen ücret miktarları değiştirildiği zaman 3 gün önceden halka ilan edilecekti. Ayrıca, 3 yaşına kadar olan

³³⁴ Hizmet, 9 Teşrinisani 1307.

³³⁵ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1307, s. 343.

çocukları beraberinde olan kişinin kucağında oturmak şartıyla yolculuk edebilecekleri belirlenmişti. 3 yaşından 7 yaşına kadar olan çocuklar için ise tek kişilik ücret alınıyordu.

Bunun yanında 12 kişi olmak şartıyla bir yere gitmek isteyenler, önceden kumpanya'ya bildirdikleri zaman, iade bileti ücretiyle gidip-gelme bileti alabiliyorlardı.³³⁶

1304/1888 tarihli Aydın Salnamesi'ne göre İzmir-Kasaba demiryolu hattında uygulanan yolcu ücret tarifesindeki gidilecek yerler ve bilet miktarları şöyleydi:

Mevkilerin İsimleri	Gidiş ve Geliş Bileti			Bilet Sayısı		
	Üçüncü Mevki	İkinci Mevki	Birinci Mevki	Üçüncü Mevki	İkinci Mevki	Birinci Mevki
	Kuruş	Kuruş	Kuruş	Kuruş	Kuruş	Kuruş
Karşıyaka	5	6	8	3	4	5
Çiyli	9	15	20	6	10	13
Ulucak	14	21	27	9	14	18
Menemen	18	27	32	12	18	24
Emiralem	24	33	42	1	22	28
Hamidiye	36	48	60	24	32	40
Horosköy	41	54	69	27	36	46
Manisa	42	57	72	28	38	48
Çobanaysa	51	69	87	34	46	58
Kasaba	60	82	102	40	55	68
Urganlı	68	93	116	45	62	77
Ahmetli	74	101	125	49	67	83
Sart	80	110	135	53	73	90

³³⁶ Hizmet, 9 Teşrinisani 1307.

Devam ediyor

Mevkilerin İsimleri	Gidiş ve Geliş Bileti			Bilet Sayısı		
	Üçüncü Mevki	İkinci Mevki	Birinci Mevki	Üçüncü Mevki	İkinci Mevki	Birinci Mevki
	Kuruş	Kuruş	Kuruş	Kuruş	Kuruş	Kuruş
Salhalı	85	117	144	56	78	96
Munevak Kahv.	92	124	156	61	84	104
Dereköy	99	135	168	66	90	112
Alhan	104	141	176	69	94	117
Alaşehir	108	150	180	72	100	122

1307/1891 tarihli Aydın Salnamesi'ne göre İzmir-Kasaba demiryolunun Soma hattı için uygulanan yolcu ücret tarifesindeki mevkiler ve bilet miktarları şöyleydi:

Mevkilerin İsimleri (Manisa'dan hat ayrılır.)	Gidiş ve Geliş Bileti			Bilet Sayısı		
	Üçüncü Mevki	İkinci Mevki	Birinci Mevki	Üçüncü Mevki	İkinci Mevki	Birinci Mevki
	Kuruş	Kuruş	Kuruş	Kuruş	Kuruş	Kuruş
Karaağaçlı	46	63	81	31	42	54
Saruhanlı	49	67	85	33	45	57
Miyhallı	52	70	90	35	47	60
Kayşar	57	76	99	38	50	66
Kapaklı	59	79	102	39	53	68
Akhisar	63	84	108	42	56	72
Salmanlı	68	90	107	45	60	78
Horta	73	77	125	48	64	83
Kırkağaç	78	105	135	52	70	90
Boğazkahve	81	109	140	54	72	94
Soma	84	113	147	56	75	98

1313/1897 tarihli Aydın Salnamesi'ne göre İzmir-Kasaba demiryolu hattında uygulanan yolcu tarifesinde yer alan mevkilerin isimleri ve bilet miktarları şöyleydi:

Mevkilerin İsimleri		Üçüncü Mevki (Kuruş)	İkinci Mevki (Kuruş)	Birinci Mevki (Kuruş)
İzmir'den	Ulucak	6	8	10
"	Menemen	8	11	14
"	Emiralem	10	14 ^{1/2}	17
"	Hamidiye	17	23	29
"	Horosköy	20	27	34
"	Manisa	20	27	34
"	Çobanaysa	20	27	34
"	Kasaba	20	27	34
"	Urganlı	25	34	43
"	Ahmetli	27	38	48
"	Sart	32	43 ^{1/2}	55
"	Salhalı	35	47 ^{1/2}	60
"	Dereköy	44	59 ^{1/2}	75
"	Alka	47	23 ^{1/2}	80
"	Alaşehir	50	67 ^{1/2}	85
"	Karaağaçlı	23	31	39
"	Saruhanlı	25	34	43
"	Miyhallı	27	36 ^{1/2}	46
"	Kayşar	30	40 ^{1/2}	51
"	Kapaklı	31 ^{1/2}	40 ^{1/2}	53 ^{1/2}
"	Akhisar	34	46	58
"	Salmanlı	37	50	63
"	Horta	40 ^{1/2}	54 ^{1/2}	68 ^{1/2}
"	Kırkağaç	44	59 ^{1/2}	75
"	Boğazkahve	46	62	78
"	Soma	48	65	82

7.2. Yük Taşıma Tarifesi

Kasaba demiryolu kumpanyası demiryolunun en son mevkiine götürülecek veya gönderilecek eşyalar için yarım tarife creti alınıyordu. Aydın demiryolu kumpanyasında olduğu gibi devamlı büyük işlerde bulunan tüccarlara parasız biletler veriliyordu. Örneğin, Kasaba demiryolu kumpanyası Soma mevkinden kantarını 5 kuruş taşıdığı bir mal için Bergama, Bigadiç, Bolat ve Balıkesir'den gelen mal için 3 kuruş daha yarar sağlıyordu.³³⁷

Kasaba demiryolu arabalarıyla taşınan eşyanın gümrüğe götürülüp işlemlerinin yapılmasından sonra, tüccarın mağazasına kadar götürülmesi demiryolu kumpanyasına aitti. Bunun için, kumpanya yıllık 5-6 bin lira masraf ediyordu. Ayrıca, Rusumat Nezareti'yle kararlaştırılan mukavelenin sahibine teslim edilinceye kadar olan masrafı da yine kumpanya'ya aitti.³³⁸

İzmir-Kasaba demiryolunun 1888 tarihli mukavelenamesi'nde de yük taşıma tarifesi de belirlenmişti. Buna göre, her yolcunun bilet başına 30 kilogram yk götürmeye hakkı vardı. 1 kişilik ücret verecek çocuklu olan kişiler yalnız 20 kilogram yk ücretini vermeyeceklerdi.³³⁹

30 kilometre'ye kadar olan mesafe için, 3 kuruş ve bundan fazla mesafenin her kilometresi için de 20 para ücret alınıyordu. Gönderilen paketin posta'ya tesliminden itibaren her ne nedenle olursa olsun alınmamışsa, mağaza resmi olarak günlük 10 para veriliyordu. Ayrıca, eritilerek kaba dökülmüş veya para halinde veya levha olarak gönderilecek altın, gümüş, beyaz altın veya mücevherlerden kilometre başına; her 10 liralık değerine 2 para ücret alınıyordu.

³³⁷ Hizmet, 9 Teşrinisani 1307.

³³⁸ Ruzname-i Ceride-i Havadis, No. 994 (10 Eylül 1285).

³³⁹ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1307, s. 343 vd.

Aydın ve Kasaba demiryolu kumpanyaları, bir süre aralarında meydana gelen rekabeti kaldırmak için, Sarayköy, Dinar, Çivril veya Alaşehir'den taşınacak eşya ile Uşak, Karahisar ve Kütahya çevresinde götürecek tüccarın eşyaları ve yolcu ücret nakliyesi için bir anlaşma yapmışlardı.³⁴⁰

Ayrıca, demiryolu memurlarının, yolcular ve demiryol ile işlemde bulunan tüccarlara işlemleri sırasında yapılan birtakım yolsuzlukların da önlenmesi istenmişti. Bu amaçla, her memurun böyle bir davranışı görülecek olursa bu durumun hemen Kasaba demiryolu komiserliğine bildirilmesi isteniliyordu.³⁴¹



³⁴⁰ Hizmet, 9 Teşrinisani 1307.

³⁴¹ Hizmet, 4 Nisan 1308.

YEDİNCİ BÖLÜM

İZMİR-AYDIN VE İZMİR-KASABA DEMİRYOLLARININ EGE BÖLGESİ'NE EKONOMİK VE SOSYAL YÖNDEN KATKISI

1. EGE BÖLGESİ'NE EKONOMİK YÖNDEN KATKISI

1.1. Ege Bölgesi'nde İhracat ve Ticaret'in Artması

19. yüzyılda Batı'daki sanayileşme hareketi ile birlikte Batı ülkeleri hem kendi tüketimleri için tarım ürünü ve madenlere ihtiyaç duymaya başlamışlardı. Bu ülkeler tarafından istenilen tarım ürünlerinin önemli bir bölümünü sanayide kullanılan pamuk, ham ipek, palamut gibi hammaddeler, diğer bir kısmı ise lüks tüketim malları arasında sayabileceğimiz incir ve üzüm gibi ürünlerdi.³⁴²

Ege Bölgesi'nde demiryolunun yapımı sırasında Avrupa sanayisi'nin ürettiği demir-çelik ürünleri ile çeşitli araç ve gereçler için yoğun talep oluyordu. Böylece, Avrupa ülkelerinden büyük miktarlarda ithalat yapılmıştı. Demiryolunun işletmeye açılmasıyla birlikte, bir yandan tarımsal üretim, özellikle de dış pazarlara yönelik kuru üzüm, incir, pamuk ve tütün gibi malların üretimi de gelişmişti. Diğer yandan da bölgede Avrupa'dan ithal edilmekte olan mamul mallara olan talep artmıştı.³⁴³

³⁴² Okyay, a.g.m., s. 660.

³⁴³ Pamuk, "İlk Demiryolu...", s. 36.

Ege Bölgesi'nde önce İzmir-Aydın sonra da İzmir-Kasaba demiryolu hatlarının yapımı bu bölgede yetişen tarımsal ürünlerin bölge'nin tüketim fazlasının ihraç edilmesini de kolaylaştırıyordu.³⁴⁴

Demiryollarının yapımı ile taşıma maliyetlerinin %76 azalması sonucu, İngilizlerin hem sanayi mallarının bölge'nin iç kısımlarına, hem de tarım ürünlerinin İzmir'e ucuz, hızlı ve kolay getirilmesi sağlanıyordu. Hızlı ve ucuz taşıma olanaklarının doğması ile bölgede üretilen ürünlerin miktarlarında artışlar olmuştu.³⁴⁵

1800'lerin başında İzmir'den en çok ihraç edilen malların başında hem miktar hem de değer olarak buğday ve bakliyat geliyordu. Daha sonra bu ürünler Kuzey ve Güney Amerika'dan getirtildiği için, lüks yiyecek maddeleri olan üzüm ve incir İzmir'in ihracatında önemli bir yeri vardı.³⁴⁶

İzmir, 300.000'e yakın nüfusu olan bir kent olarak ithalat ve ihracatı son yıllarda oldukça büyük bir gelişme göstermişti. bunun nedeni; pamuk, kuruyemiş, üzüm gibi ürünlerin üretiminde olan artışı.³⁴⁷

İzmir kenti çok uygun bir limanın olması ve çok zengin bir hinterlanda sahip olması nedeniyle dış ticaret te önemli bir yeri vardı. İngiltere ile yapılan ticaret İzmir limanı aracılığıyla yapılmıyordu.³⁴⁸

İzmir'de Aydın demiryolunun nakliyesine kolaylık sağlamak amacıyla Punta (Alsancak) mevkinde bir iskelenin inşa edilmesine karar verilmişti.³⁴⁹

³⁴⁴ Varlık, a.g.e., s. 48.

³⁴⁵ Okyay, a.g.m., s. 662.

³⁴⁶ Kıray, a.g.e., s. 10.

³⁴⁷ Ruzname-i Ceride-i Havadis, No. 369 (10 Kanunisani 1283).

³⁴⁸ Varlık, a.g.e., s. 44; Kurmuş, a.g.e., s. 41.

³⁴⁹ Ahenk, 10 Teşrinevvel 1322.

Punta (Alsancak)'da inşa edilen demiryolu iskelesinin daha sonra uzatılması istenmişti. İzmir'de bölgedeki demiryolunun yapımından sonra, incir üretiminde büyük bir artış meydana gelmişti. Bu nedenle de Kemer mevkinde bulunan anbarlar bu ürünün konulması için yeterli olmamaya başlamıştı. Bu durum üzerine İncir'in Punta (Alsancak) istasyonuna indirilmesine karar verilmişti. Fakat, daha önce Kemer istasyonuna indirilerek, oradan demiryolu kumpanyasının araçlarıyla Yemiş Çarşısı'na gönderilen İncir'in Punta istasyonuna indirilmesi uygun görülüyordu. İzmir'de gerek incir ve gerek palamut ve üzüm gibi ürünlerin ulaşımı için önce demiryoluyla Kemer istasyonuna indirilmesi ve oradan Yemiş Çarşısına gönderilmesi daha uygundu.³⁵⁰

İzmir'de Kemeraltı ile Gümrük arasındaki yerde birçok anbar, depo ve mağazalar vardı. Buralarda, binlerce işçi, incir ve palamut işinde çalışıyorlardı. Fakat, Aydın demiryolu kumpanyası Punta (Alsancak)'da büyük depolar ve iskele yaptırmıştı. Aydın demiryolu ile getirilen ürünler kente uğramadan doğrudan Punta (Alsancak)'tan vapurlara bindiriliyordu. Fakat, bir süre sonra kumpanyanın istediği durumlar dışında, ürünlerin önce Punta (Alsancak)'ya getirilmesinden vazgeçilmişti.³⁵¹

İzmir limanından 1880'lerde demiryolları ve liman tam kapasite ile çalışmaya başladıktan sonra ihraç edilen malların değeri 4.600.000 İngiliz lirası olduğu tahmin edilmişti.³⁵²

1850 yılından sonra ihracat hacminde görülen artışa rağmen, önemli malların toplam içindeki oranları fazla değişmemişti. Bu mallar arasında

³⁵⁰ Ahenk, 27 Nisan 1323.

³⁵¹ Anadolu, 27 Kanunevvel 1327.

³⁵² Kıray, a.g.m., s. 15.

tütün, buğday, üzüm, incir ve ham ipeğin toplam ihracat içindeki payı 1880’de %51 iken aynı malların 1913’deki payı %44’e düşmüştü.³⁵³

1839 yılında 53 milyon frank olan İzmir ticareti 1855 yılında 120 milyon franga yükselmiş ve bundan sonra da hiçbir zaman 100 milyon frangın altına düşmemiştir.³⁵⁴

Osmanlı Devleti’nde hemen her dönemde İzmir limanından yapılan ihracat önemli bir yer tutmuştur.³⁵⁵

Ege Bölgesi’nde birçok ürün yetiştirilerek ihraç edilmiştir. Bölgede demiryolu yapımından sonra ise, bu ürünlerin ihracatı da artış göstermişti.

1763 yılında İzmir’den yapılan ihracat ürünleri şunlardı:³⁵⁶

Mısır	Tütün
Üzüm	Pamuk
Susam	Afyon
İncir	Kahve
Baklagil	

1891 yılında ise İzmir’den yapılan ihracat ürünleri şunlardı:³⁵⁷

Pamuk	Susam	Çinko	Zımparataşı
Zeytinyağı	Deri	Antimuan	

³⁵³ Pamuk, “19. yy’da Osmanlı...”, s. 655.

³⁵⁴ Kaynak, a.g.m., s. 73.

³⁵⁵ Varlık, a.g.e., s. 45.

³⁵⁶ Halil Sahillioğlu, “1763’de İzmir Limanı İhracat Gümrüğü ve Tarifesi”, **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, s. 8 (1968).

³⁵⁷ Varlık, a.g.e., s. 45.

Mısır	Pamuk İpliği
Üzüm	Kilim
İncir	

Bölge’de demiryollarının yapımıyla İngiliz ticaretindeki artışı, İngilizlerin madencilik ve belediye alanındaki yatırımları izlemişti.³⁵⁸

İzmir’de Gümrük ve Yemiş Çarşısı etrafında bulunan hanlardaki tüccarlar İncir ve palamut işleriyle uğraşıyorlardı. Ayrıca, İzmir’in ihracatı da bu yerlerden yapılıyordu. Aydın demiryolu kumpanyası ise kentin bu ticaret hayatını ve yapılan çalışmaları Punta (Alsancak)’ya taşıyabilmek için birçok girişimde bulunmuştu.³⁵⁹

Demiryolları sayesinde, malların hızlı ve devamlı akımı sağlanabildiği için tüccarların elinde büyük stoklar bulunması gereği de ortadan kalkıyordu.³⁶⁰

İzmir’den yapılan ihracatın değerleri de yıllar boyunca oldukça değişiklik göstermiştir. Bazı yıllarda İzmir’den yapılan ihracat ve miktarları aşağıdaki gibidir:³⁶¹

<u>Yıllar</u>	<u>Değer (Frank)</u>
1839	35.856.000
1865	128.269.623
1881	104.600.000
1891	97.784.961

³⁵⁸ Özyüksel, a.g.m., s. 56.

³⁵⁹ Anadolu, 27 Kanunevvel 1327.

³⁶⁰ Okyay, a.g.m., s. 662.

³⁶¹ Varlık, a.g.e., s. 57. Ayrıca, 1888-1914 yılları arasında yapılan kuru üzüm, incir, susam ve tiftik ürünlerinin ihracatı için bkz. Eldem, a.g.e., s. 82.

1.2. Bölgede Tarım, Sanayi ve Diğer Alanlardaki Gelişmeler

1.2.1. Ege bölgesi'nde meyan balı üretimi

1854 yılında bir İngiliz şirketi olan Mac Andrews ve Forbes ruhsat olmadan Aydın'da bir meyanbalı fabrikası açmıştı.³⁶² İçki ve şekerleme imalatıyla tütünün işlenmesinde de kullanılan meyanbalı'nın Avrupa ülkelerinde ve özellikle de İngiltere'de geniş bir pazarı vardı.³⁶³

Şirket, ilk fabrikasını Aydın'da açmış ve bunu diğer açılan fabrikalar takip etmişti. Bunlardan biri de İngiliz ve Rusların birlikte Nazilli'de kurdukları meyanbalı fabrikasıydı. Öncekiler gibi bu da izinsiz kurulmuş ve yine aynı şekilde ruhsat verilmişti.³⁶⁴

İngiliz şirketleri bölgede 1875 yılında meyanbalı üretimi için Aydın ve Söke'de fabrikalar açmışlardı.³⁶⁵ İlk fabrikanın kurulduğu 1854 yılından 1875 yılına kadar geçen sürede şirketin meyanbalköğü ve meyanbalı ihracatı 12 misline çıkmıştı.³⁶⁶

1.2.2. Ege bölgesi'nde pamuk üretimi

Pamuk üretimi 1862-1863'ten başlayarak 1870 yılına kadar hızla artmıştı. Özellikle demiryolunun geçtiği ve demiryoluna yakın yerlerde pamuk ekimi daha çok yoğunlaşıyordu.³⁶⁷

³⁶² Kütükoğlu, a.g.m., s. 106.

³⁶³ Kurmuş, ag.e., s. 141.

³⁶⁴ Kütükoğlu, a.g.m., s. 106.

³⁶⁵ Okyay, a.g.m., s. 664.

³⁶⁶ Kurmuş, ag.e., s. 142.

³⁶⁷ Okyay, a.g.m., s. 662.

İzmir-Aydın demiryolu ile İzmir-Kasaba ve bunların uzantılarının yapımı Ege Bölgesi'nde İngiliz sermayesini güçlendirmişti. İngiliz girişimciler demiryolunun yapımından sonra, Ege'de büyük miktarlarda toprak da satın almışlardı.³⁶⁸

İngiliz dokuma sanayi için son derece önemli olan pamuğun Osmanlı topraklarında üretimini arttırmak için İngilizler daha 1840 yılında faaliyet geçmişlerdi.³⁶⁹

Daha önce pamuklu kumaş üretimi İngiltere'nin tekeli altındaydı. 1861 yılına kadar hammadde genellikle Amerika'dan sağlanıyordu. Fakat, iç savaşın çıkması hammadde elde etmeyi de zorlaştırmıştı. Bunun üzerine, İngiltere'nin pamuk alım satım işleriyle uğraşan Manchester Cotton Supply Association Türkiye ve Hindistan'ı pamuk üretimi için teşvik etmeye karar vermişti. Bu çabalar sonucunda, 1862 yılı sonunda çıkarılan bir fermanla pamuk üretiminde kolaylıklar sağlanıyordu.³⁷⁰

Hükümet, 1862'de yayınladığı bir fermanla, kullanılmayan devlet arazisinde pamuk tarımı yapacak çiftçilerin bu topraklara sahip olacaklarına ve buralardan 5 sene vergi alınmaması araç ve gereçten de vergi alınmayacağına karar vererek pamuk tarımının yaygınlaşmasını destekliyordu.³⁷¹

İngiliz dokuma sanayisinin merkezi olan Manchester'li fabrikatörler, pamuk tarımının gelişmesi için her türlü yardımı yapmaya çalışıyorlardı.³⁷² Ege Bölgesi'nde eski yöntem ve kötü tohum kullanılarak yapılan pamuk

³⁶⁸ Pamuk, "İlk Demiryolu...", s. 36.

³⁶⁹ Kütükoğlu, a.g.m., s. 106.

³⁷⁰ Varlık, a.g.e., s. 50; Okyay, a.g.m., s. 662.

³⁷¹ Akyıldız, "Demiryolları...", s. 117.

³⁷² Kütükoğlu, a.g.m., s. 106.

tarımı yerine, Amerika'dan pamuk tohumu getirilerek çiftçiye bedava dağıtılmıştı. Aydın demiryolu şirketi de bu kampanya'ya katılmıştı.³⁷³

1856 yılında Küçük Asya pamuk şirketinin kurulması ve pamuk üretimin özendirilmesi ile İzmir-Aydın demiryolu imtiyazının alınması da aynı tarihteydi.³⁷⁴

Küçük Asya pamuk şirketi'nin kurulmasıyla daha düzenli bir teşvik yöntemi uygulamaya başlamıştı. Ancak, şirket çok kısa bir süre içinde çalışmalarını durdurmak zorunda kalmıştı.³⁷⁵

Ancak, İngiltere'nin pamuk ihtiyacının en iyi şekilde karşılanması üretimin yanında temizleme ve balyalanmanın da usulüne uygun olarak yapılmasına bağlıydı. Fakat, 1860'larda bu henüz tam anlamıyla yapılamıyordu.³⁷⁶

Bu eksikliği gidermek için Gout 1863'te İngiltere'den yeni çırçır makinaları getirterek İzmir'de bir fabrika kurmuştu. Bunu aynı yıl içinde Manisa, Menemen ve Aydın'daki fabrikalar ve diğer kurulan çırçır fabrikaları takip etmişti.³⁷⁷

Bütün bu çalışmalar sonucunda, pamuk üretimi Ege Bölgesi'nde o zamana kadar görülmemiş bir oranda artmıştır. Özellikle, Aydın demiryolu çevresinde olmak üzere 34 pamuk temizleme atölyesi kurulmuştu. Kasaba hattı üzerinde bulunan Alaşehir'de ise 2 pamuk temizleme atölyesi yapılmıştı.³⁷⁸

³⁷³ Akyıldız, "Demiryolları...", s. 117.

³⁷⁴ Kaynak, a.g.m., s. 73.

³⁷⁵ Kurmuş, ag.e., s. 79.

³⁷⁶ Kütükoğlu, a.g.m., s. 107.

³⁷⁷ Kurmuş, ag.e., s. 136.

³⁷⁸ Varlık, a.g.e., s. 51.

Pamuk üretimi için yapılan teşviklerin sonucunda 1863 yılında pamuk ekili alanlar 70.000 dönüme yükselmiştir. Bu yükselmenin en önemli nedeni ise, teşvikler sonucunda buğday ve diğer tahıl ekili alanların pamuk tarımına ayrılmış olmasıydı.³⁷⁹

1880 yılına kadar pamuğun %40 kadarı İngiltere'ye ihraç edilmiş, geri kalanlar ise, Fransa, Almanya ve Avusturya'ya satılmıştı.³⁸⁰

1863 yılından 1877 yılına kadar İzmir'den yapılan pamuk ihracatı şöyleydi:³⁸¹

<u>YIL</u>	<u>İhracat (Sterlin)</u>
1863	1.674.536
1864	2.076.086
1865	1.267.920
1866	521.600
1867	1.187.358
1868	321.270
1869	461.320
1870	431.750
1871	216.800
1872	770.000
1873	81.000
1874	631.000
1875	521.000
1876	655.000
1877	423.000

³⁷⁹ Akyıldız, "Demiryolları...", s. 117.

³⁸⁰ Varlık, a.g.e., s. 51.

³⁸¹ Kurmuş, a.g.e., s. 87; Varlık, a.g.e., s. 51.

1.2.3. Diğer alanlarda meydana gelen gelişmeler

İngiliz ve Fransız sermayedarları bölge'nin içerlerine kadar uzanan iki demiryolunun yapımından sonra Halıcılık alanında yatırım yapmışlardı. Ege Bölgesi'nde halıcılık en çok Kula, Demirci, Gördes, Simav ve Uşak'ta gelişmişti.³⁸²

İzmir, Kasaba, Demirci ve Akhisar'da iplik fabrikaları ve yine İzmir'de iplik boyama fabrikaları açılmıştı.³⁸³

İngiliz sermayesi, halıcılığa 1864 yılında başlamıştı. Merkezi İzmir'de bulunan bu sermaye kısa zamanda bütün ihracatı kontrolü altına almıştı. Dokunan halılar genellikle, İngiltere, Fransa ve Amerika'ya ihraç ediliyordu.³⁸⁴

1.3. Ege Bölgesi'nde Maden İşletmeciliği

Tarım ve sanayi alanında yararlı olan demiryolları, bölgede madencilik açısından pek faydalı sonuçlar vermemişti.³⁸⁵

XIX. yüzyılın ortalarında, Osmanlı Devleti Maadin Nizamnamesi'nde bazı değişiklikler yapmıştı. Bu değişikliklerle maden imtiyazı almak bazı şartlara bağlanmış, toprak mülkiyetinden bağımsız olabilen bir maden işletme hakkı tanınmış, yabancıların maden şirketlerine sadece hissedar olabilecekleri belirtilmişti.³⁸⁶

³⁸² Varlık, a.g.e., s. 65.

³⁸³ Okyay, a.g.m., s. 663.

³⁸⁴ Varlık, a.g.e., s. 66.

³⁸⁵ Akyıldız, "Demiryolları...", s. 117.

³⁸⁶ Varlık, a.g.e., s. 58; Kurmuş, a.g.e., s. 161.

Madencilik ilk kez Temmuz 1861'de yasalaştırılmış, Nisan 1869'da da 1810 Fransız madencilik yasasına dayanılarak yeni bir düzenleme getirilmişti.³⁸⁷

18 Kasım 1868 tarihli Maden Nizamnamesi'nin 20. maddesi ile, 1867'de çıkarılan yabancıların emlak edinmelerine dair olan kanunu kabul eden tebaya, Osmanlı kanunlarına uymak şartıyla, maden çıkarma izni veriliyordu. Maden Nizamnamesinden sonra ise, yabancılara çoğu Ege Bölgesi'nde olmak üzere krom, kükürt, kömür ve zımpara taşı gibi madenleri çıkartmak için imtiyazlar verilmişti.³⁸⁸

1877 yılı Ağustos ayında ise yeni bir yönetmelikle Nafia Nezareti'nde bir Maadin Nezareti kurulmuştu. Yeni Nezaret 49 ile 99 yıllık sürelerle maden imtiyazları vermişti.³⁸⁹

Osmanlı Devleti'nde 1870-1911 yılları arasında verilen maden imtiyazları şöyleydi:³⁹⁰

<u>Yıllar</u>	<u>Türk</u>	<u>Azınlık</u>	<u>Yabancı</u>	<u>Toplam</u>
1870-1879	8	16	24	48
1880-1889	4	9	25	37
1890-1899	18	13	28	59
1900-1911	77	29	32	138

³⁸⁷ Stanford J. Show, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, Çev. Mehmet Harmancı, C. II, İstanbul, 1983, s. 137.

³⁸⁸ Kütükoğlu, a.g.m., s. 59.

³⁸⁹ Show, a.g.e., s. 137.

³⁹⁰ Varlık, a.g.e., s. 59; Gündüz Ökçün, "XX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Maden Üretiminde Türk, Azınlık ve Yabancı Payları", *Abadan'a Armağan*, Ankara, 1969, s. 809.

Ege Bölgesi ise, manganez, antimuan, arsenik ve krom gibi madenler bakımından oldukça zengin bir bölgeydi. Ayrıca, Söke ve Nazilli yakınlarında da zengin zımpara taşı ve linyit yatakları vardı.³⁹¹

Aydın demiryolunun yapımı sırasında, demiryolu civarında bulunacak madenlerin keşfi konusunda Mösyö Ostin adlı bir kişi görevlendirilmişti. Bu kişinin yapmış olduğu araştırmada ise bakır ve kalay madenlerinin olduğu belirlenmiş, bunun üzerine bir rapor düzenlenerek kumpaya'ya gönderilmişti.³⁹²

Bunun yanında Aydın'da Nazilli yakınlarında da bir maden bulunmuş, bu maden, İzmir-Aydın demiryolu Müdürü Mösyö Fergüson tarafından kumpanyaya bildirilmişti. Bulunan madenin bazı numunelerinin de İzmir'e gönderilmesi isteniyordu.³⁹³

Ege Bölgesi'ndeki manganez, antimuan, arsenik, krom, linyit ve zımpara taşı gibi madenlerin çıkarılmasında Türk işçiler kullanılmayıp Yunanlı ve İtalyan işçiler kullanılmıştı.³⁹⁴

İngilizler daha çok zımparataşı, krom, kömür, borasit, manganez ve antimuan ile Fransızlar ise kurşun ile ilgilenmişlerdi.³⁹⁵

Ege Bölgesi'nde çıkarılan madenler demiryoluyla İzmir'e ve oradan da İngiltere'ye gönderiliyor ve bölge'ye hiçbir yarar sağlamıyordu.³⁹⁶

³⁹¹ Kurmuş, a.g.e., s. 165.

³⁹² Ruzname-i Ceride-i Havadis. No. 10309 (13 Teşrinisani 1285).

³⁹³ Tercüman-ı Ahval, No. 309 (22 Ramazan 1279).

³⁹⁴ Akyıldız, "Demiryolları...", s. 117.

³⁹⁵ Varlık, a.g.e., s. 59.

³⁹⁶ Akyıldız, "Demiryolları...", s. 117; Kurmuş, a.g.e., s. 127.

İngilizler, Ege Bölgesi'nde bulunan zengin kömür yataklarını işletme hakkını almışlardı. Clark ve Forbes şirketine Söke'nin Küpdağı'nda bulunan linyit kömür yataklarının 99 yıl müddetle işletilmesi imtiyazı 1873 yılında verilmişti.³⁹⁷

Bölgede bulunan diğer önemli bir maden ise, zımpara taşıydı. 1844 yılına kadar zımpara taşı'nın tek üreticisi Ege denizindeki Naksos adasıydı.

Aynı yıl Yunan hükümeti tarafından zımpara taşı'nın ihracat fiyatları yükseltilmişti. Yüksek zımpara taşı fiyatı en çok İngiltere'de bu işle uğraşan İngiliz Şirketlerini etkilemişti.³⁹⁸

1844 yılında Gemlik yakınlarında bulunan madenin manyetik gücünün fazlalığı nedeniyle işlemeye uygun olmamıştı. Ancak, Kula ve Kuşadası civarındaki yataklarda bulunan zımpara taşı'nın kalitesi çok uygundu. İngiliz şirketlerden birinin sahibi olan George Hiler, bunların işletme imtiyazını aldıysa da, bir süre sonra bir Amerikalı'ya, o da İzmir'de yerleşmiş İngilizlerden Ernest Abbot'a satmıştır. Aydın demiryolu yapımı sırasında da yeni ve zengin zımpara taşı yatakları bulunmuştur.³⁹⁹

Abbot'un 1875 yılında aldığı, Tire'deki zımpara taşı madeni imtiyazı 1877 yılında 99 yıl müddetle yenileniyordu.⁴⁰⁰

1866'da İzmir'den ihraç edilen zımpara taşı 66.000 ton'du. 1876 yılı sonuna kadar, yani 8 yıl içinde yapılan toplam ihracat ise 30.000 tona

³⁹⁷ Kütükoğlu, a.g.m., s. 109.

³⁹⁸ Kurmuş, a.g.e., s. 41.

³⁹⁹ Kütükoğlu, a.g.m., s. 109.

⁴⁰⁰ Kurmuş, a.g.e., s. 171.

ulaşmıştı.⁴⁰¹ Zımpara taşı üretiminde yabancıların payı 1902 yılından itibaren hızla artmaya başlamıştı.⁴⁰²

Ege Bölgesi'ndeki önemli madenlerden biri de krom'du. 1848 yılında Bursa civarında bulunmuştu.⁴⁰³ 19. yüzyıl ortalarında Osmanlı Devleti dünyanın tek krom üreten ülkesi idi.⁴⁰⁴ Bu nedenle de krom fazla aranan bir maden haline gelmişti. Böyle olunca, Anadolu'da krom çıkarmak için imtiyaz talepleri de artmıştı. Bu konuda da İngilizler önde geliyordu.⁴⁰⁵ Önce İngilizler tarafından işletilen ocaklardan elde edilen krom tamamen İngiltere'ye ihraç edilmiştir.⁴⁰⁶

1872 yılında İzmir'deki İngiliz tüccarlardan Hadkinson Mellis, Biga sancağına bağlı bazı köylerde krom çıkarmak için 99 yıllığına imtiyaz almış, 1875 yılından sonra ise İzmir'li tüccarlar krom işletmek için imtiyaz alma konusunda mücadeleye başlamışlardı.⁴⁰⁷

Krom üretimine ilk başlayan ve ilk başarısızlığa uğrayan Whittall şirketi idi. İngilizler arasında en başarılı olan ise John D. Peterson'du. Mac Andrew ve Forbes Şirketleri 1880'li yıllarda bu alanda çok başarılı olmuşlardı.⁴⁰⁸

⁴⁰¹ Kütükoğlu, a.g.m., s. 109.

⁴⁰² Zımpara taşı'nın 1902-1911 yılları arasında, yabancıların payı, toplam üretimi ve İzmir'den yapılan ihracat miktarları için bkz. Kurmuş, a.g.e., s. 174; Ökçün, a.g.m., s. 881.

⁴⁰³ Varlık, a.g.e., s. 53.

⁴⁰⁴ Kurmuş, a.g.e., s. 176.

⁴⁰⁵ Kütükoğlu, a.g.m., s. 110.

⁴⁰⁶ Varlık, a.g.e., s. 43.

⁴⁰⁷ Kütükoğlu, a.g.m., s. 110.

⁴⁰⁸ Kurmuş, a.g.e., s. 177.

1879'daki krom üretim miktarı 1.010 ton'du. Üretim çok kısa bir sürede hızla artmış ve 1887'de 20.050 tona ulaşmıştı.⁴⁰⁹

Fransızlar, Ege Bölgesi'nde bulunan madenler arasında daha çok kurşun ile ilgilenmişlerdi. Bu madenin üretimi Fransız sermayeli bir şirket tarafından yapılıyordu. Şirket, Balya nahiyesindeki simli kurşun ve yine aynı yerde Mancınık mevkindeki kömür madenlerini işletmek amacıyla 290.000 sermaye ile 1892 yılında kurulmuştu.⁴¹⁰

Ege Bölgesi'nde çıkarılan kurşunun üretimi 1893 yılından itibaren hızla artmaya başlamıştı.⁴¹¹

Ege Bölgesi'nde verilen bütün bu imtiyazların dayandığı mukavele ve şartnameler, 1868 tarihli Maden Nizamnamesi esas alınarak yapılmıştı. Yabancıların Anadolu'da maden işletmelerinde 1876 yılından sonra bir artış olduğu gibi aralarındaki mücadeleler de hızla artmıştı.⁴¹²

Ege Bölgesi'nde çıkarılan madenlerin isimleri, yerleri ve miktarları şöyleydi.⁴¹³

⁴⁰⁹ Krom madeni'nin 1897-1914 yılları arasındaki üretim miktarı için bkz. Varlık, a.g.e., s. 63; Eldem, a.g.e., s. 105 vd.

⁴¹⁰ Varlık, a.g.e., s. 59.

⁴¹¹ Kurşun madeninin 1893-1913 yılları arasındaki üretim miktarları için bkz. Ökçün, a.g.e., s. 814; Eldem, a.g.e., s. 104.

⁴¹² Kütükoğlu, a.g.m., s. 110.

⁴¹³ Aydın Salnamesi, İstanbul, 1307, s. 786.

Maden Çıkarılan Yerler	Sancak	Kaza	Maden Çıkaran Kişiler	Madenler	Fiatı	Yüzde Üzerine Alınan Miktar Resmi	Bir Yıl İçindeki Nakliyat (Ton)	Altın Resmi
Hasan-çavuşlar	İzmir	Tire	Mahmut S. Efendi	Zımpara	360	25	2500	180538
Alacalı	İzmir	Tire	Abot	Zımpara	360	25	2005	14706
Gümüşdağı	İzmir	Kuşadası	Abot	Zımpara	360	25	3069	220320
Çavuşgölü	İzmir	Tire	Şarno	Zımpara	360	25	515	37080
Çerkezce	İzmir	Kuşadası	Galika	Zımpara	360	25	271	19512
Mescidli	İzmir	Ödemiş	Olank	Antimuan	3000	5	1000	150000
Bozöyük	Menteşe	Milas	Memiko	Zımpara	360	20	500	36000
Nazilli	Aydın	Nazilli	Forbes	Linyit		5		5600
Söke	Aydın	Söke	Forbes	Linyit		10		2400
Mekri	Menteşe	Mekri	Peterson	Krom	450	5	4500	101250
Aynaluca	Menteşe	Köyceğiz	Peterson	Krom	450	5	2000	45000
Nif	Menteşe	Köyceğiz	Peterson	Krom	450	5	3000	67500
Çenger	Menteşe	Köyceğiz	Peterson	Krom	450	5	3500	78750
Çayhisar	Menteşe	Köyceğiz	Peterson	Krom	450	5	1000	22500

2. EGE BÖLGESİ'NE SOSYAL YÖNDEN KATKISI

2.1. Ege Bölgesi'nde Yerleşim ve Ulaşım Düzenlerindeki Değişiklikler

Ege Bölgesi'nde demiryolu yapımından sonra meydana gelen değişikliklerden biri de kentlerin gelişimi üzerinde doğrudan etkisidir.

Demiryolu yapıldıktan sonra, genelde yol üzerinde bulunan küçük yerleşim yerleri hızla büyüyerek kasaba ve küçük kentler durumuna gelmiştir.⁴¹⁴

⁴¹⁴ Akyıldız, "Demiryolları...", s. 118.

İzmir, özellikle 1850'lerden itibaren yeni ticaret kurumlarını ve bunları hem besleyen hem de kontrol eden yeni kurumların yerleştiği bir kenti.⁴¹⁵

XIX. yüzyılda bölge'nin en önemli ve büyük kenti olarak 100.000'e yaklaşan nüfusuyla İzmir geliyordu. Bunun dışında 10.000'in üzerinde olan Aydın, Manisa, Akhisar, Muğla ve Isparta gibi yerler de bölge'nin diğer önemli kentleriydi. Bunlar, zengin tarım alanları ile çevrili, ana kervan yollarının kesişme noktalarında bulunan limanlarla bağlantıları olan kentlerdi. Bunun dışında, nüfusu 5.000 ile 10.000 arasında değişen ve tarıma elverişli alanlarda bulunan 12 ve 2.000 ile 5.000 arasında değişen ve önemli kervan yollarının konaklama yerleri olan 40 yerleşim yeri daha vardı.⁴¹⁶

Demiryolu yapımından sonra, İzmir 200.000 nüfusuyla bölgede en önemli merkez olma özelliğini koruyordu. Bunu 60.000 kişilik nüfusuyla Aydın takip ediyordu. Demiryolları sayesinde hızlı, kolay, ucuz taşımacılık ve tarım üretimindeki artış sonucu büyük kentler ortaya çıkmış ve dış ticaretin gelişmesi de orta ve büyük kentlerin canlanmasına neden olmuştu.

Bunun dışında, demiryolu yapımından sonra İzmir'deki konut yerleşme düzeninde de önemi değişiklikler olmuştu. Özellikle rıhtım ve demiryolu şirketinin İzmir'deki üst idarecileri İzmir'de o zamana kadar mümkün olmayan bir yerleşme düzeni getirmişlerdi. Fransız müdürlerin 15 kadarı İzmir tepelerinin arkasında Kemer Vadisi içinde kendileri için Avrupa'daki malikane usulü evler yaptırmışlardı.⁴¹⁷

Bu banliyö trenleri (Punta) Alsancak istasyonundan kalkarak ve Kemer çayı vadisini takip ederek esas hattan ayrılan 40 km. bir yol, burayı şehre

⁴¹⁵ Kıray, a.g.e., s. 17.

⁴¹⁶ Akyıldız, "Demiryolları...", s. 118; Okyay, a.g.m., s. 650 vd.

⁴¹⁷ Kıray, a.g.e., s. 47 vd.

bağlıyordu. 1900 yılına kadar bu yoldaki trenler sadece sabah 9.00'da Buca'dan kalkarak 9.30'da Alsancak istasyonuna geliyordu. Öğleyin 12.00'de tekrar Buca'ya dönüyordu. Bu trenlerden İzmir'deki üst tabaka tüccarlar da yararlanıyorlardı.

Yine Kasaba hattı üzerinde ise, Basmane istasyonu ile Bornova arasında ayrı bir hat inşa edilmişti. Burası istasyona 5-10 dk.'lık bir yürüme mesafesindeydi. Buradaki evlere ise, İngiliz tüccarlar ve Müdür aileleri yerleştirilmişti.

Ege Bölgesi'nde demiryolu yapımından sonra değişen diğer önemli bir konu ise ulaşım sistemiydi.

Bölgedeki bu iki demiryolu yapılmadan önce, buralardaki ulaşım araçları develerdi. Bölgede 20.000.000 kadar deve mevcut ise de, bunlar demiryolu nedeniyle daha önceki gibi çalışmıyorlardı.⁴¹⁸

Bölgede taşıma aracı olarak kullanılan develer köprülerin olmadığı yerlerden geçerken güçlük çekiyorlardı. 250-450 kg arasında yük taşıyabilen develer günde ortalama 30 km. yol gidebiliyordu.⁴¹⁹ Demiryolunun inşa edildiği tarihlerde Aydın civarında 10.000 deve ve 500 katırın taşımacılıkta kullanıldığı tahmin ediliyordu.⁴²⁰

Bölgede kervanlarla yapılan taşımacılık hem zor, hem de masraflıydı. Ayrıca, bu şekilde yapılan taşıma da oldukça önemli sayılabilecek miktarda mal da ziyan oluyordu.⁴²¹

⁴¹⁸ Ruzname-i Ceride-i Havadis. No. 369 (10 Kanunevvel 1283).

⁴¹⁹ Akyıldız, "Demiryolları...", s. 118.

⁴²⁰ Kurmuş, a.g.e., s. 52 vd.

⁴²¹ Varlık, a.g.e., s. 48.

Develerin doğrudan doğruya gidişi durumunda, İzmir'den Kasaba 33 Mil yani 11 saat sürüyordu. Demiryolu ise, bazı yerleri dolaştığı için bundan 25 mil fazla olarak 58 millik yani 19 saatlik bir sürede gidiyordu.⁴²²

Bölgedeki demiryolu hattının inşaatı devam ederken bu yarışı kaybedeceklerini anlayan deveçiler işlerini bırakmaya başlamışlardı.⁴²³

Demiryolunun yapımından sonra ise demiryolu ile deveçiler arasında da bir rekabet başlamıştı. Deveçilere olan ihtiyaç, demiryolunun yapımıyla giderek azalmıştı. Bunun yanında deveçilerin yüklerini zamanında yerine ulaştıramamaları da bu durumda etkili olmuştu. Demiryolu bir seferde 800 develik yükü götürebilecek bir güce sahip olduğu için deveçiler önemini kaybetmişti.⁴²⁴

Deveçilerle Aydın demiryolu hattı arasında başlayan rekabetten sonra, demiryolu şirketinin bir tazminat ödemesi üzerine birbirleriyle anlaşmışlar ve deve kervanları ile demiryolları birbirlerini tamamlayan bir ulaşım sistemi kurmayı başarmışlardı.⁴²⁵

Bundan sonra, deveçilerin ancak eşya taşımaları için bölge'nin iç kesimlerine gitmelerine karar verilmişti.⁴²⁶ Demiryolları böylece geleneksel taşımacılığa büyük bir darbe indirmişti.⁴²⁷

Demiryollarının geçtiği yerlerde daha önce ulaşımı sağlayan kervancılar işsiz kalmışlar, bunların bir bölümü çevre bölge'lerle

⁴²² Ruzname-i Ceride-i Havadis. No. 369 (10 Kanunevvel 1283).

⁴²³ Akyıldız, "Demiryolları...", s. 119.

⁴²⁴ Ruzname-i Ceride-i Havadis. No. 369 (10 Kanunevvel 1283).

⁴²⁵ Kıray, a.g.e., s. 14.

⁴²⁶ Ruzname-i Ceride-i Havadis. No. 369 (10 Kanunevvel 1283).

⁴²⁷ Akyıldız, "Demiryolları...", s. 119.

demiryolları arasındaki taşımacılıkta iş bulmakla birlikte, çoğu açıkta kalmışlardır.⁴²⁸

Bunun yanında bölgede özellikle İzmir'de bulunan tüccarların haberleşmelerini sağlayan mültezim adı verilen kişiler ortaya çıkmıştı. Bu kişiler, köy köy gezerek köylü ile anlaşarak, ürünleri yetiştği yerde İzmir'deki şirketler adına tesbit ediyorlardı.⁴²⁹

Bu iki demiryolu hattı, yavaş ve masraflı kervanların yerine hızlı bir ulaşım sistemi getirerek, bölge'nin tarımsal kaynaklarını geliştirdiği gibi, İzmir'in Yakın Doğu ticaret merkezi olmasına da yardımcı olmuştu.⁴³⁰

2.2. İlk Lokomotif, Vagonlar, Demiryolu Çalışanları, Ege Bölgesi Halkı ve Yaşanan Sorunlar

Osmanlı Devleti'nde ilk kullanılan lokomotifler, demiryolu yapımında kullanılan diğer makinalar gibi, demiryolları hattının yapımını üstlenmiş olan şirketler tarafından getirtilmişti. Ancak, bunların ücreti antlaşmalara göre Osmanlı Devleti tarafından ödeniyordu. İlk demiryolu hattını İngilizler yaptığı gibi, demiryollarında kullanılan ilk lokomotifler de İngiliz yapımıydı.⁴³¹

İzmir-Aydın demiryolu hattında kullanılan vagonlar ise daha sonraki dönemlerde yenileri ile değiştirilmeye başlanmıştı. Aydın demiryolu kumpanyası'nın vagonlarının ikisi uzunluğunda ve Avrupa vagonları şeklinde 3 adet vagon getirtilerek posta işlerinde kullanılmaya başlanmıştı. Bu vagonların pencereleri eskileri gibi olmayıp, yerden olduğundan yolcular

⁴²⁸ Quartert, a.g.m., s. 1632.

⁴²⁹ Kıray, a.g.e., s. 19.

⁴³⁰ Imbert, a.g.e., s. 20.

⁴³¹ Kahya, a.g.m., s. 217.

yolculuk sırasında ayağa kalkmadan dışarıyı seyredebiliyorlardı. Vagonların yapılış şekilleride son sistemdi. Bu nedenle bir takım halk vagonların hızla gidişlerini seyredebilmek için istasyonlara geliyorlardı. Bu vagonların bir adedi ise kumpanya tarafından 1800 İngiliz lirasına satın alınmıştı.⁴³²

Demiryolu taşımacılığındaki diğer bir önemli konu ise demiryolu çalışanlarıydı. Yabancı sermayeli demiryolu şirketleri, genellikle üst yönetim makamlarıyla idari kademelerde Avrupalılar çalıştırılıyordu. Osmanlı tebası Rum ve Ermenilerin orta kademe konumlarını yabancılarla birlikte eşit olarak paylaşmıştı. En aşağı düzeyde ise çoğunlukla Türkler yer alıyordu. Bunlar ise, yol yapımı, bakımı, onarımı, atölye hizmetleri ve trenlerdeki işleri yapıyorlardı.⁴³³

Türklerin bu işlerde çalışamamalarının önemli nedenleri vardı. Bunlardan biri, o sırada Osmanlı Devleti'nde bulunan yabancı devletlerin dillerinin Fransızca olmasıydı. Diğerisi ise, bütün şirket memurlarının şapka giymeye mecbur tutulmalarıydı.⁴³⁴

Fakat, yine de demiryollarının yapımıyla birlikte Osmanlı Devleti'nde yaşayan birçok kişi, gişe memurluğu, makasçılık, istasyon şefliği gibi yeni açılan işlerde çalışma olanağı bulmuşlardı.⁴³⁵

Demiryolu işlerinde genellikle Ermeni, Rum ve Yahudiler çalışıyorlardı. Yanlız, rakipsiz bir görev ise, Ateşçilik göreviydi. Hem zahmetli, hem de oldukça tecrübeye dayanan bu görevi, Bahriye'de askerlik yapımı veya vapurlarda çalışan Türkler yapıyorlardı.⁴³⁶

⁴³² Ahenk, 10 Ağustos 1318.

⁴³³ Quartert, a.g.m., s. 1632.

⁴³⁴ Osman Ergin, Türk Maarif Tarihi, C. IV, İstanbul, 1940, s. 1300.

⁴³⁵ Quartert, a.g.m., s. 1632.

⁴³⁶ Ergin, a.g.e., s. 1303.

Bunların yanında, İzmir-Kasaba demiryolu çalışanlarına farklı bir uygulama yapıliyordu. Kumpanya'da 40 sene bir süre çalıştıktan sonra çalışamayacak duruma gelen kişiler işten çıkarılıyorlardı. Bu durum Rumca gazetelerden birinde yer almıştır. Bu konu araştırılmış ve doğruluğunun anlaşıldığı yazılmıştır. Bu uygulamayı Arnavut İbrahim adında bir kişi de görmüştür. Yerli memurlar kumpanya adına yıllarca çalıştıktan sonra çalışamayacak bir duruma geldiklerinde hiçbir şekilde para verilmeyerek işten çıkarılmışlardır. İzmir-Kasaba demiryolu kumpanyası, demiryolunda çalışan memurların hepsine aynı uygulamada bulunulmuştur. Fakat, kumpanyanın demiryolunda çalışan Avrupalı memurlara karşı davranışları bu şekilde olmamıştır. 4-5 sene hizmette bulunup daha sonra ölen bir Avrupalı memurun ailesine memleketine göndermenin dışında 10-15 bin Frank da ödeniyordu. Ayrıca, bu Avrupalı memurlar için bir yardım sandığı da oluşturulmuştu.⁴³⁷

Osmanlı Devleti'nde, demiryollarının düzenli olarak işletilmesi için usta ve uzmanların yetiştirilmesi zorunlu olmuştu. Bunu sağlamak amacıyla da 28 Haziran 1915'te bir Şimendifer Mektebinin açılmasına karar verilmişti.⁴³⁸

Bunların yanında demiryollarının yapımından sonra ortaya çıkan diğer önemli sorun da demiryolu çalışanlarının yapmış oldukları grevlerdi. İzmir-Aydın demiryolu işçileri de, 18 Ağustos 1908 tarihinde grev yaparak ücretlerinin arttırılmasını istemişlerdi.⁴³⁹

⁴³⁷ Köylü, 4 Teşrinisani 1326.

⁴³⁸ Zeki Arıkan, "İzmir-Kasaba-Aydın Demiryolu İşçilerinin Bir Muhtırası", *Tarih ve Toplum*, s. 49 (Ocak 1988), s. 52 vd. Ayrıca Şifendifer Mektebinin açılışı ve nedeni için bkz. Ergin, a.g.e., s. 1302.

⁴³⁹ Varlık, a.g.e., s. 74; Akyıldız, "Demiryolları...", s. 119.

Bunun üzerine işçiler, iki kez işbaşı yapmalarına rağmen yine greve gitmişlerdi. Sadarettin çekilen bir telgrafta, durumun halka zararının dokunduğu ve elebaşlarının yakalanması istenilmişti. Bu seferki grev’de işçiler, bir treni yoldan çıkarmışlar, depoları yakmışlar ve telgraf hatlarını kesmişlerdi. Uzun görüşmelerden sonra şirket ile işçiler arasında anlaşma sağlanmıştı.⁴⁴⁰

Bu grev tüccar ve halkı zor durumda bırakmıştı. İncir ihracatını aksatmış ve mallar develerle İzmir’e nakledilmek zorunda kalınmıştı.

İzmir-Aydın demiryolunun yapımı sırasında bazı sorunlarla da karşılaşmıştı. En önemli sorundan birisi de demiryolu çalışanlarının şapka giymek zorunluluğuydu. Fakat, daha sonra Aydın demiryolunda çalışanların, o ülkede yaşadıkları için, oranın kurallarına uyarak memurlarının da oraya mahsus elbiseleri giymeleri gerektiği esas şartnamelerde yer almıştı. Bu sırada Kordon tramvayında çalışan memurlar da şapka giyerken, onlara da fes giydirilmişti.⁴⁴¹

Kasaba demiryolunun 1888 tarihli mukavelename ve şartnamesi gereğince, bütün memurların fes giymeleri ve hükümet tarafından belirlenmiş olan kıyafetlere uymaları isteniyordu.⁴⁴²

Aydın ve Kasaba demiryolunda yaşanan diğer bir sorun da trenlerin saatleri ve istasyonlarda bulunan tabelalardı. İstasyonlarda Alafranga saatler kullanılıyordu. Fakat, halkın ezan saatini kullanması nedeniyle, halka trenlerin kalkış saatleri bildirilemiyordu. Bu nedenle de istasyonlarda bir de ezan saati’nin bulundurulması istenmişti. Diğer bir zorluk ise istasyonlarda

⁴⁴⁰ Akyıldız, “Demiryolları...”, s. 119 vd.

⁴⁴¹ Hizmet, 13 Kanunevvel 1304.

⁴⁴² Hizmet, 13 Mart 1307; Aydın Salnamesi, İstanbul 1307, s. 328 vd.

asılmış olan tabelaların Fransızca ve İngilizce olmasıydı. Ayrıca, tren biletlerinde de Türkçe bir harf bile yoktu. Bu konularda halk oldukça zor durumda kalıyordu. Vilayet Valisi Hüseyin Rıza Paşa tarafından bu konuda Nafia Nezareti'ne bilgi verilmişti.⁴⁴³

Aydın demiryolunun yapımından sonra da bir sorun da Dinar'da ortaya çıkmıştı. Burada kadınlarla erkekler bir arada tren bekledikleri için de Dinar'a özel tren beklemek için ayrı bir odanın yapılması isteniyordu.⁴⁴⁴



⁴⁴³ Hizmet, 13 Kanunevvel 1304.

⁴⁴⁴ Ahenk, 27 Ağustos 1314.

SONUÇ

19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde meydana gelen en önemli gelişmelerden birisi de Avrupa sermayesi tarafından yapılan demiryolları olmuştur.

Demiryollarının dünyada gelişmeye başlamasından kısa bir süre sonra da Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu imtiyazı İngilizlere verilen İzmir-Aydın demiryoludur. Demiryolunun İngiliz'ler tarafından Ege Bölgesi'nde yapılmasının en önemli nedeni bölgenin önemli bir ticaret potansiyeline sahip olması ve bölgedeki ulaşımın yetersizliği olmuştur. Ege Bölgesi'nde tarımsal üretim fazla olduğu halde ulaşım sorunu nedeniyle üretimin taşınması yapılamamıştır. Demiryolu yapımından önce, özellikle bölgenin iç kesimleriyle olan ulaşım oldukça zor koşullarda develerle yapılmıştır. Develerle yapılan bu taşımacılık bölge üretiminin taşınması ve gelişmesinde yeterli olmamıştır. Bu nedenle de büyük bir öneme sahip bu bölgenin ulaşım sorununun da çözülmesi gerekmiştir.

İzmir-Aydın demiryolunun yapımından önce İzmir'de çok sayıda İngiliz tüccarlar yerleşerek ticaret alanında önemli bir yere gelmişlerdir. Ege Bölgesi'nde demiryolu yapım imtiyazının İngilizlere verilmesinde İngiltere ile Osmanlı Devleti arasındaki ilişkilerin olumlu gelişmesinin de önemli bir etkisi olmuştur. İngiltere'nin Osmanlı Devleti ile olan ticareti 1838 Ticaret antlaşmasıyla gelişmeye başlamış ve bu antlaşmayla İngiliz tüccarlara ticaret alanında birçok haklar tanınmıştır.

İzmir-Aydın demiryolunun imtiyazı 1856 yılında verilmiş ancak demiryolu yapımında birçok zorlukla karşılaşmış ve çalışmalar aksatılmıştır. İlk demiryolu olması nedeniyle birçok yeni imtiyaz verilmiş ve İzmir ile Aydın arasındaki hat 1866 yılında açılabilmiştir. Bu hattın açılmasıyla bölgenin iç kesimleri ile olan bağlantısı tam olarak sağlanamadığından demiryolu yeni imtiyazlarla bölgenin iç kesimlerine kadar uzatılmıştır.

Ege Bölgesi'nde yine İngilizler tarafından yapılan diğer bir demiryolu hattı ise İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryoludur. Bu hattın imtiyazı ise 1863 yılında verilmiş, 1894 yılında ise hat Fransızlar tarafından satın alınmıştır.

Bölgedeki iki demiryolunun yapımında etkili olan devletler İngiltere ve Fransa olmuştur. Demiryolu yapımından sonra İngiltere ve Fransa'nın birçok alandaki etkinlikleri ve bölgede yapmış oldukları çalışmalarda artmıştır. Ayrıca, Osmanlı Devleti'nin İngiltere ve Fransa ile olan ticaretinde de artış olmuştur.

Ege Bölgesi'nde demiryolu yapımından sonra bölgenin düzeninde ve diğer alanlarda değişiklikler meydana gelmiştir. Bölgedeki ticaret demiryolu yapımından sonra önemli ölçüde artış göstermiştir. Ayrıca, bölgede yetiştirilen pamuk, incir, üzüm ve tütün gibi önemli tarım ürünlerinin üretim ve ihracatı da daha önceki dönemlere göre artmıştır. Ayrıca, Ege Bölgesi'nde yetiştirilen pamuk üretimi İngilizler tarafından desteklenmiş ve bu alanda çalışmalar yapılmıştır.

Demiryolu yapımıyla bölgede meydana gelen diğer bir değişiklik de bölgenin yerleşim ve nüfus düzenlerinde olmuştur. Demiryolunun üzerinden geçtiği bazı küçük yerleşim yerleri önem kazanmıştır. Demiryolunun geçtiği yerlerdeki nüfus daha önceki döneme göre daha da

artmıştır. Bunun yanında, İzmir'deki İngiliz ve Fransız demiryolu yöneticileri de kendileri için özel evler de yaptırmışlardır.

İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryolları'nın yapımıyla ulaşım sorunu çözüldüğü gibi bölgedeki üretim daha hızlı, zamanında ve kolay bir şekilde yapılmaya başlanmıştır.

Ege Bölgesi'nde gerek demiryolu yapımında ve gerekse daha sonra açılan yeni işlerde birçok işsiz insan da çalışma olanağı bulmuşlardır. Bu kişiler genellikle istasyon şefliği, gişe memurluğu gibi işlerde çalışmışlardır. Demiryolu yönetiminde ise genellikle Avrupalılar çalıştırılmıştır. Bunun nedeni, yabancı dilin Fransızca olması ve demiryolu çalışanlarının şapka giyme zorunluluğu olmuştur. Ayrıca, Osmanlı Devleti'nde demiryolu ile ilgili teknik ve bilgiye sahip kişilerin olmaması da önemli bir nedendir. Bundan dolayı da daha sonraki dönemde bu konu ile ilgili olarak bilgili kişilerin yetiştirilmesi için bir Şimendifer Mektebi açılmıştır.

Bölgede yapılan demiryollarının sağladıkları yararları ve getirdiği yeniliklerin yanında birtakım olumsuzlukları da olmuştur. Demiryolu yapımından önce ulaşımı sağlayan deveçiler işsiz kalmışlardır. Demiryoluyla daha çok, hızlı ve zamanında taşıma yapılabildiği için deveçiler tercih edilmemiştir. Fakat, demiryolunun geçmediği ve ulaşamadığı bazı yerlerde yine deveçiler çalışmışlardır.

Bunun yanında Ege Bölgesi'nde zımparataşı, krom, manganer gibi birçok önemli maden bulunduğu için İngiltere ve Fransa demiryolu yapımından sonra bu alanda çalışmalara başlamışlardır. Bölgede çıkarılan bu madenler İngiliz ve Fransız şirketleri tarafından satın alınmış ve bölgeden ihraç edilmiştir. Bu nedenle de bu madenlerin bölgeye hiçbir yararları olmamıştır.

Ege Bölgesi'ndeki bu iki demiryolunun yapımıyla ulaşım sorunu çözümlendiği gibi bölgede her yönden gelişme sağlanmıştır. Fakat, bölgede yapılan bu demiryolları, Ege Bölgesi'nin bütün tarım ve maden zenginliklerinin de Avrupa'ya aktarılmasının sağlanmasında önemli bir etkisi olmuştur.

Bundan sonraki dönemde Osmanlı Devleti'ndeki demiryolu yapımı da hızla artmış ve yeni demiryolu imtiyazları da verilmiştir. 19. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı topraklarındaki demiryolu yapımı Emperyalist devletlerin nüfuz elde etmeleri için etkili bir yol haline gelmiştir.





EKLER

Ek-1:

**Liva ve Kaza Merkezlerinden Demiryolu Üzerinde
Bulunan Yerler ve Uzaklıkları**

Aydın Salnamesi, 1313, s. 497.

Demiryolu hattı Kasaba'ya kadar gelir	Aydın
Demiryolu hattı Kasaba'nın yakınından geçer	Nazilli
Demiryolu hattına 3 kilometre uzaklıktadır	Sarayköy
Demiryolu hattına 2 kilometre uzaklıktadır	Denizli
Demiryolu hattına 200 metre uzaklıktadır	Bayındır
Demiryolu hattı Kasaba'ya kadar gelir	Tire
Demiryolu hattı Kasaba'ya kadar gelir	Ödemiş
Demiryolu hattı Kasaba'ya kadar gelir	Söke
Demiryolu hattına 1 kilometre uzaklıktadır	Menemen
Hat kentin önünden geçer	Manisa
Demiryolu hattına 700 metre uzaklıktadır	Kasaba
Demiryolu hattı Kasaba'ya kadar gelir	Alaşehir
Demiryolu hattına 200 metre uzaklıktadır	Akhisar
Demiryolu hattına 1250 metre uzaklıktadır	Kırkağaç
Demiryolu hattına 2260 metre uzaklıktadır	Soma

Ek-2:

**Kaza ve Liva Merkezlerinden Sahilde veya Sahile Yakın Yerde
Bulunan Yerler ve Uzaklıkları**

Aydın Salnamesi, 1313, s. 497.

İzmir Körfezi'ndedir	İzmir
Sahilden 4640 metre uzaklıktadır	Urla
Sahildedir. Korumalı bir limanı vardır	
Sahile yani Dikili iskelesine 30 kilometre uzaklıktadır	Bergama
Sahile 5 kilometre uzaklıktadır	Seferihisar
Sahildedir. Aydın demiryolu hattına 20 kilometre uzaklıktadır	Kuşadası
Sahildedir	Bodrum
Sahildedir	Marmaris
Sahile 25 kilometre uzaklıktadır	Milas
Sahildedir	Köyceğiz

Ek-3:

**Liva ve Kaza Merkezlerinden Sahilde ve Demiryolu Üzerinde
Olmayan Yerler ve Uzaklıkları**

Aydın Salnamesi, 1313, s. 498.

Gökabad iskelesine 30 kilometre uzaklıktadır	Muğla
Salhalı istasyonuna 20 kilometre uzaklıktadır	Gördes
Salhalı istasyonuna 104 kilometre uzaklıktadır	Demirci
Alaşehir istasyonuna 30 kilometre uzaklıktadır	Kula
Alaşehir istasyonuna 50 kilometre uzaklıktadır	Eşme
Sarayköy istasyonuna 20 kilometre uzaklıktadır	Buldan
Sarayköy istasyonuna 50 kilometre uzaklıktadır	Çal
Denizli istasyonuna 30 kilometre uzaklıktadır	Tavas
Denizli istasyonuna 50 kilometre uzaklıktadır	Arabıkarağaç
Nazilli istasyonuna 30 kilometre uzaklıktadır	Bozdoğan
Aydın istasyonuna 40 kilometre uzaklıktadır	Çine

KAYNAKÇA

I- SALNAMELER

Aydın Salnamesi	1297
	1298
	1300
	1304
	1306
	1307
	1308
	1311
	1312
	1313
	1317

II- GAZETELER VE MECMUALAR

Ahenk Gazetesi	1894
	1895
	1896
	1897
	1898
	1899
	1900
	1901
	1902

	1903
	1904
	1905
	1906
	1907
	1908
Anadolu Gazetesi	1900 - 1912 Arası (1327-1328)
Hakayık-ül Vekayi	3 Eylül 1870 18 Şubat 1871 20 Şubat 1871 28 Teşrinevvel 1871
Hizmet Gazetesi	1886 1887 1888 1889 1890 1891 1892 1893 1894 1908
İttihat Gazetesi	26 Eylül 1908 (1324) 25 İkincikanun 1908
İzmir Gazetesi	7 Mart 1293 8 Eylül 1293 (1877)
Köylü Gazetesi	1908-1909 (1324-1325) 1908-1910 (1324-1326) 1910 (1326)

Ruzname-i Ceride-i Havadis Gazetesi	1861-1862 (1277-1278) 1863-1864 (1279-1280) 1866-1867 (1282-1283) 1867-1868 (1283-1284) 1869-1870 (1285-1286)
Sabah Gazetesi	1877 (Mayıs-Haziran) 1889 (Ağustos-Mart) 1890 (Ağustos-Mart) 1908 (Eylül-Şubat)
Saday-ı Hak Gazetesi	12 Haziran 1340
Demiryolları Mecmuası	1 Mart 1925 - 1 Şubat 1926 1 Mart 1927 - 1 Şubat 1928
Mecmua-i Umur-ı Nafia	No. 7, 1302.

III- KİTAPLAR ve MAKALELER

ABİSEL, M.A.,	Dünya Ticaret Yolları Etrafında Cereyan Eden Siyasi ve İktisadi Mücadeleler, İstanbul, 1943.
AKÇADURAK, Zübeyir,	Türkiye Demiryolları Tarihçesi, Ankara, 1954.
AKTEPE, Münir,	"Osmanlı İmparatorluğu'nun Islahı Hakkında İngiliz Büyükelçisi Layard'ın Verdiği Rapor", Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, C. II, (Ankara 1979).
AKYILDIZ, Ali,	İzmir-Aydın Demiryolu, (Marmara Üniversitesi Sos. Bilim Ens. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 1987.

- _____
 “Demiryolları ve Değişme (Batı Anadolu Örneği)”, **Yeni Toplum**, S. 1 (Mayıs-Haziran 1992).
- _____
 “Osmanlı Anadolu’sunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)”, **Çağını Yakalayan Osmanlı**, Yay. haz. E. İhsanoğlu, M. Kaçar, İstanbul, 1995.
- ARIKAN, Zeki, “İzmir-Kasaba-Aydın Demiryolu İşçilerinin Bir Muhtırası”, **Tarih ve Toplum**, S. 49 (Ocak 1988).
- ATAY, Çınar, **Tarih İçinde İzmir**, İzmir, 1978.
- AYBAR, Celal, **Osmanlı İmparatorluğu’nun Ticaret Muvazenesi 1878-1913**, Ankara, 1939.
- BAHAEDDİN, M., **Demiryollarının İşletilmesi**, İstanbul, 1308.
- BLAISDAL, Donald, **Osmanlı İmparatorluğu’nda Avrupa Mali Kontrolü**, Çev. Hazım Atıf Kuyucak, İstanbul, 1940.
- BARDA, Süleyman, **Münakale Ekonomisi**, İstanbul, 1958.
- CEVDET PAŞA, **Maruzat**, Yay. haz. Yusuf Hallaçoğlu, İstanbul, 1980.

- DARKOT, Besim, "İzmir", İ.A., C. V, İstanbul, 1968, s 1238-1251.
- Demiryollarımız,** Demiryolları Dergisi Yayınlarından, Ankara, 1958.
- DİNÇER, Celal, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layihası", T.T.K. Belgeler Dergisi, C. III, (1966).
- EARLE, E. Mead, **Bağdat Demiryolu Savaşı,** Çev. Kasım Yargıcı, İstanbul, 1972.
- ENGELHARDT, Ed., **Tanzimat,** Çev. Ayda Düz, İstanbul, 1976.
- ENGİN, Vahdettin, **Rumeli Demiryolları,** İstanbul, 1993.
- ELDEM, Vedat, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik,** İstanbul, 1970.
- ERGİN, Osman, **Türk Maarif Tarihi,** C. IV, İstanbul, 1942.
- GAVRIEL, Arangelos, **Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirketi Osmanîyesinin İç Yüzü,** İstanbul, 1327.
- GOFFMAN, Daniel, **İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650),** İstanbul, 1995.
- GÜLSOY, Ufuk, **Hicaz Demiryolu,** İstanbul, 1994.

- IMBERT, Poul, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri**, Çev. Adnan Cemgil, İstanbul, 1981.
- ISSAWI, Charles, **The Economic History of the Middle East 1800-1914**, Chicago, 1966.
- KAHYA, Esin, "Türkiye'de İlk Demiryolları", **Belleten**, C. LII, S. 202, (Ankara, 1988).
- KAYNAK, Muhteşem, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", **Yapıt**, S. 5 (1984).
- KIRAY, B. Mübeccel, "Az Gelişmiş Memleketlerde Şehirleşme Eğilimleri: Tarihsel Perspektif İçinde İzmir", **ODTÜ Gelişme Dergisi**, S. 3 (1971).
- _____, **Örgütlenemeyen Kent İzmir'de İş Hayatının Yapısı ve Yerleşme Düzeni**, Ankara, 1972.
- KURMUŞ, Orhan, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, İstanbul, 1974.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat, "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", **Tarih Dergisi**, S. 32 (1968).
- _____, **Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1838-1850)**, İstanbul, 1976.

- _____
 "Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri", 150. Yılında Tanzimat, Yay. haz. H. Dursun Yıldız, Ankara, 1992.
- LEWIS, Bernard, **Modern Türkiye'nin Doğuşu**, Çev. Metin Kıratlı, Ankara, 1984.
- MORAWITZ, Charles, **Türkiye Maliyesi**, Ankara, 1978.
- MUTLUÇAĞ, Hayri, "Borasit ve Anadolu'da Yabancı Çıkarları", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, S. 1 (1967).
- NOVIÇEV, A.A., **Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi**, İstanbul, 1992.
- OKYAY, Vildan, "Batı Anadolu Bölgesinde Ulaşım Sistemindeki Değişikliğin Merkezler Kademelenmesi Üzerindeki Etkileri (1844-1914), **ODTÜ Gelişme Dergisi**, S. 8 (1981).
- ORTAYLI, İlber, **İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı**, İstanbul, 1983.
- _____
Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu, İstanbul, 1983.
- ÖKÇÜN, Gündüz, "XX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Maden Üretiminde Türk, Azınlık ve Yabancı Payları", **Abadan'a Armağan**, Ankara, 1969.

- _____
 “Osmanlı Meclisi Mebusanında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar”, Ank. Ün. SBF Dergisi, S. 2 (1970).
- ÖNSOY, Rıfat, **Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)**, İstanbul, 1982.
- _____
Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayi ve Sanayileşme Politikası, Ankara, 1988.
- ÖZYÜKSEL, Murat, **Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, İstanbul, 1988.
- PAMUK, Şevket, **100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi (1500-1914)**, İstanbul, 1950.
- _____
 “Osmanlı İmparatorluğu’nda Yabancı Sermaye: Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ükelere Göre Dağılımı 1854-1914, ODTÜ Gelişme Dergisi, 1978 Özel Sayısı.
- _____
 “19. yy’da Osmanlı Dış Ticareti”, **Tanzimattan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi**, C. III, İstanbul, 1985.
- _____
 “Türkiye’deki İlk Demiryolu: İzmir-Aydın”, **Toplumsal Tarih**, C. I, S. 5 (Mayıs 1994).
- _____
 “Emperyalizmin Doğu Sorunu ve Osmanlı Demiryolları”, **İktisat Dergisi**, S. 394 (Ekim 1999).

- PLATİN, P., "Demiryolu", Meydan Larousse, C. III, İstanbul, 1969.
- QUARTET, Donald, Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş 1881-1908, Çev. S. Teksoy, Ankara, 1982.
- _____, "19. yy.'da Osmanlı Devleti'nde Madencilik", Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, C. IV, İstanbul, 1985.
- _____, "19. yy.'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, C. VI, İstanbul, 1985.
- SAHİLLİOĞLU, Halil, "1763'de İzmir Limanı İhracat Gümrüğü ve Tarifesi", Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, S. 8 (1968).
- SHOW, J. Stanford, Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, Çev. Mehmet Harmancı, C. II, İstanbul, 1983.
- TAYLAN, Tevfik, Demiryollar İşletmesi, C. I, İstanbul, 1936.
- TÜMERTEKİN, Erol, İktisadi Coğrafya, İstanbul, 1972.
- _____, Ulaşım Coğrafyası, İstanbul, 1976.

- VARLIK, Bülent, 19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması, Ankara, 1976.
- VELAY, A. D., Türkiye Maliye Tarihi, İstanbul, 1973.
- WILLIAM M. Acworth, Demiryollar Ekonomisi, Çev. Hüsamettin Berkes, İstanbul, 1938.
- YENİAY, Hakkı, Yeni Osmanlı Borçları Tarihi, İstanbul, 1964.
- YERASIMOS, Stefanos, Azgelişmişlik Sürecinde Türkiye, Çev. Babür Kuzucu, C. II, İstanbul, 1987.
- YINANÇ, Halil Mükremin, "Aydın", İ.A., C. II, İstanbul, 1949.
- YÜCEL, Talip, "Demiryollarımızın İstasyon Nüfuslarına Etkisi", Türk Coğrafya Dergisi, C. XVI (1960).
- "Aydın", Türkiye Ansiklopedisi, C. I, Ankara, 1956.
- "Demiryolu", Türk Ansiklopedisi, C. XII, Ankara, 1966.
- "Demiryolu", Hayat Ansiklopedisi, C. II, Ankara, 1968.
- "Lokomotif" Meydan Larousse, C. VIII, İstanbul, 1972.
- "Ulaşım", Yurt Ansiklopedisi, C. VI, İstanbul, 194.
- Düştur, C. I, İstanbul, 1289.