



Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi
Fırat University Journal of Social Science
Cilt: 12, Sayı: 1, Sayfa: 311-324, ELAZIĞ-2002

OSMANLI DEMİRYOLU POLİTİKASINA BİR BAKIŞ

An Assay on the Railway Policies of Ottoman

İsmail YILDIRIM*

ÖZET

XIX. yüzyıl ortalarından itibaren Avrupa ve Amerika’da yeni bir ulaştırma sisteminin doğmasına sebep olan demiryolları, Osmanlı Devlet adamları tarafından da yol sorununu çözecek bir çare olarak düşünülmüştü.

Ancak Osmanlı Devleti o dönemde böyle bir ulaştırma sistemini gerçekleştirecek mali ve ekonomik yapıya sahip değildi. Bu sebeple demiryolu yapım ve işletilmesi bir imtiyaz olarak yabancı şirketlere verilmiştir. Böyle olunca da Osmanlı demiryollarını kendi çıkarlarına göre değil, aralarında önemli rekabet olan emperyalist devletlerin ekonomik, siyasi, hatta askeri çıkarlarına göre ele almak durumunda kalmıştır.

Osmanlı demiryolu politikasının belirlenmesinde bir etkende dış borçlar olmuştur. Osmanlı Hükümeti ya borç karşılığında bir imtiyaz vermiş ya da borç istediğinde yeni bir imtiyaz isteği ile karşılaşmıştır.

Demiryolu inşaatları Tanzimat döneminde başlamış olmakla birlikte, asıl hızlanma Duyunu Umumiye’nin kurulması ile başlamıştır.

Siyasi, askeri ve stratejik ağırlıklı olduğu iddia edilen bu politikanın sonucunda birbirinden kopuk, ağaç görüntüsünde, limanlardan iç bölgelere uzanan demiryolları ülke çıkarlarından çok emperyalist devletlerin çıkarlarına hizmet etmiştir.

Anahtar Kelimeler : Osmanlı Devleti, Demiryolu Politikası

SUMMARY

After the middle of 19. Century, railroads developed into a new and revolutionary transportation system ,Ottoman rulers also considered this new technology, on a way of solving the transportation problem of the country. However , at the time the state of Ottoman did not have the financial and economical structures which will support such a transportation system. Consequently the building and management rights of railroad system were given to foreign companies. As a result of this policy , the development of Ottoman railroads were stuggeret by not Ottoman national interest but by the economical, political and even military interests of foreign imperialistic countries. These foreign countries were in significant conflicts and competition with each other at the time.

Another factor, which influenced the Ottoman railroad policy, was the foreign debts of Ottoman State. When Ottoman State borrowed fromey from foreign state on companies usually granted a special priority to that country on company in building and management of railroads. Even though the construction of railroads started with Tanzimat, the most significant

* Y. Doç. Dr., Fırat Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü-Elazığ. iyildirim@firat.edu.tr

developments appeared after Duyunu – Umumiye.

Over all Ottoman railroad policy was shaped by military , political and strategial factors. Consequently a railroad network not connected properly and extending from the part cities into the Country as a branching tree was developed. In this development, foreign interests had played as much role as Ottoman national interests.

Keywords : Ottoman Empire, Railway Policy

Giriş

Bilim ve teknolojinin büyük bir gelişme gösterdiği XIX. yüzyılda, her alanda olduğu gibi ulaşımda da önemli gelişmeler yaşanmıştır. Buharlı makinenin icadı, insanlığın tarih boyunca en önemli sorunlarından biri olan ulaşım alanında yeni bir sistemin doğmasına sebep olmuştur.

Başlangıçta 10 ton yük taşıyabilen ve ancak 9 mil hızla giden ilk lokomotif 1804'te yapılmıştır.¹ Bunun üzerine demiryolu çalışmaları Avrupa ve Amerika'da süratle gelişmiş ve bütün dünyada yüzyılın en önemli ulaşım aracı olmuştur. Osmanlı yöneticileri de yol sorununu çözecek bir çare olarak demiryolunu düşünmüşlerdir. Çünkü, demiryolları Osmanlı Devleti için hem ekonomik hem askeri hem de siyasal açıdan büyük önem taşımaktaydı.

Osmanlı Devletinin hemen her alanda geri kalmasının önemli nedenlerinden biri, ülkenin ihtiyaçlarına cevap verecek iyi bir ulaşım ağının kurulamayışıydı. Ülkenin yer altı ve yer üstü kaynaklarının işletilmesi ya da elde edilen ürünün tüketim bölgelerine ve ihraç limanlarına ulaştırılması için yollara ihtiyaç vardı. Bu durum yalnız ekonomik gelişmeyi etkilemiyor, aynı zamanda ülkenin savunmasını da zora sokuyordu.² Savaş anlarında, yol eksikliği kendini göstermekteydi. İsyan bölgelerine kısa sürede ulaşılmasını sağlayacak yolların olmaması, isyanların büyümesine ve devlet otoritesinin sarsılmasına sebep olmaktadır.

Osmanlı topraklarında demiryolu yapımı sorunu, hemen hemen demiryollarının ortaya çıkması ile birlikte kendini gösterdi. İlk demiryolu hattı İngiltere'de 1825'te işletmeye açılmıştı. 1836'da ise İngiltere'de Chesney tarafından İskenderiye'den Bağdat'a ve Basra Körfezine demiryolu yapma düşüncesi ortaya atılmıştır. Fakat Süveyş Kanalı'nın açılması İngilizleri bu demiryolunu yapma düşüncesinden vazgeçirmiştir.³

¹. Esin Kahya, "Türkiye'de İlk Demiryolları", **Belleten**, LII, Sayı 202, Nisan 1988, (s.209- 218)

². Donald Blaistel, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa mali Kontrolü Duyun-u Umumiye**, İstanbul, 1979, 118.

³. A. D. Novıçev, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleştirilmesi**, Ankara 1979, s. 14-15.

Osmanlı Demiryolu Politikası

Osmanlı Devletindeki ulaşım politikası, yerel yöneticiler tarafından uzun yıllar askeri ihtiyaçlara dayalı olarak yürütülmüştür. Devletin güçlü olduğu zamanlarda kısmen yürüyen bu politika, sonradan çıkmaza girerek kara ulaştırma ağı, bir süre bakımsız ve bozuk yollardan ibaret kalmıştı. Hem ulaşım hem de ulaşım araçları son derece yetersizdi⁴ Tanzimat döneminde ülkenin imarına yönelik çalışmalar çerçevesinde "Yol ve Köprüler Nizamnamesi" çıkarılarak yol sorunu çözümlenmek istenmişti.⁵ Ayrıca Tanzimat programında ülkenin kaynaklarını işletebilmek için ulaştırma araçları sağlanması ve tarımda bölgelerin birbiriyle ve denizle bağlantısını sağlayacak demiryolu hatlarının döşenmesi öngörülmüştü.⁶ Bunun sonucunda Osmanlı topraklarının Avrupa yakasında ilk demiryolu yapımı, bir İngiliz şirketine verilmiş Cernovada-Köstence hattının yapımına 1856 yılında başlanmıştır. Anadolu yakasında ise yine bir İngiliz şirketine verilen ve yapımına aynı yıl başlanan İzmir-Aydın hattı ile demiryolu politikası hız kazanmıştır. Bunun üzerine Osmanlı devlet adamlarının demiryollarına verdikleri önem daha da artmış 1865’de Nafia Nezareti kurulmuştur.

Osmanlı Devletinde demiryolu konusundaki kapsamlı çalışmalardan ilki 1860’da Abdülmecit’in nazırlarından Ali ve Fuat Paşaların hazırladığı demiryolu programıdır. Bu programa göre Balkan yarımadasının bir ucundan öteki ucuna gidecek olan bir demiryolu İstanbul ile Tuna arasında ulaşımı sağlayacak, İstanbul’u Viyana ve Paris’e bağlayacaktı. Bu tasarıya göre İstanbul ile Bağdat arasında da bir hat döşenecekti. Fakat böylesine büyük bir projeyi başarmak için Osmanlı hükümeti ne gerekli mali kaynağa ne de teknik elemana sahipti.⁷

Abdülaziz’in demiryolları konusundaki isteklerini ele alan Sadrazam Ali Paşa, Osmanlı ile Avrupa ülkeleri arasındaki demiryolu bağlantısını sağlamak üzere harekete geçmiş ve Nafia Nazırı Davut Paşa’yı, çeşitli ülkelerin mali çevreleriyle temas sağlamak üzere Avrupa’ya göndermiştir. Bunun sonucunda Belçika bankerlerinden Baron de Hirsch ile anlaşmaya varılmış ve bu kişiye 2000 kilometre demiryolu yapması için 99 yıllık imtiyaz verilmiştir. 22000 Frank / kilometre garantisi ile verilen demiryolunun inşası esnasında sözleşmede çeşitli değişiklikler yapılmak zorunda kalmıştır.⁸ Sonuçta 1274 kilometre olarak gerçekleşen demiryoluyla İstanbul’un Viyana ve Paris ile

4. Muhteşem Kaynak, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Ekleme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir bakış", *Yapıt*, Sayı: 5, Haziran-Temmuz, 1984, s. 66-67.

5. C. Orhan Tütengil, *İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları*, İstanbul, 1961, s. 17.

6. İsmet Ergün, *Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü*, Ankara, 1985, s.69.

7. Paul İmbert, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri*, İstanbul, 1981, s.68.

8. Nihat Sayar, *Türkiye İmparatorluk Dönemi Mali Olayları*, İstanbul, 1978, s. 217.

bağlantısı ancak 1888’de gerçekleştirilmiştir.⁹

Bu konudaki diğer önemli bir çalışma da, Sultan Abdülaziz’in 1871 yılında devletin Asya topraklarında demiryolu yapımı düşüncesiyle yayınladığı iradedir. Gerçekleştirilmesi düşünülen ana hat İstanbul-Bağdat arasındaydı. Demiryolu yan hatlarla Karadeniz ve Akdeniz ile Basra Körfezine bağlanacaktı. Bu düşüncenin devlet tarafından gerçekleştirilmesine karar verilmişti. Ağustos 1871’de inşaaata başlanmış ancak İzmit’e ulaşmak için iki yıl beklemek zorunda kalınmıştır. Bunun üzerine Abdülaziz 1872 yılı Şubatında Alman mühendis Wilhelm Von Pressel’i “Asya Osmanlı Demiryolları” genel müdürlüğüne getirerek, hedefleri doğrultusunda bir demiryolu projesi hazırlamakla görevlendirmişti. Pressel’in padişahın istekleri doğrultusunda hazırladığı ayrıntılı demiryolu projesinin özelliği, başlangıç noktası olarak Akdeniz’i değil de İstanbul’u almış olmasıydı. 4670 kilometreyi bulan bu proje padişahın isteklerine uygun olarak Haydarpaşa’dan başlıyor, Ankara-Sivas-Musul-Bağdat üzerinden Basra’ya ulaşıyordu. Osmanlı Devleti’nin bu projenin altından kalkamayacağı ortadayken inşaaata başlandı ise de 1875’de Osmanlı maliyesinin iflas etmesiyle Pressel’in projesi rafa kaldırıldı.¹⁰

Bütün bunlara rağmen Osmanlı Devleti’ndeki yoğun demiryolu yapımları esas itibarıyla II. Abdülhamit döneminde Duyunu Umumiye İdaresi’nin kurulması ile başlamıştır. Bu dönemde Anadolu demiryolları (1888), Bağdat demiryolu (1889)¹¹, Yafa-Kudüs demiryolu (1889), Selanik-Manastır demiryolu (1890), Beyrut-Şam demiryolu (1890), Selanik-İstanbul demiryolu (1892) imtiyaz yabancılara verilerek demiryolu politikası savunma politikalarıyla birlikte düşünölmeye başlandı.

Bu demiryolu projelerinden en önlü ve etkileri açısından en önemli olanı, yabancı sermaye girişimi ile yapılan Bağdat demiryolu hattıdır. Bağdat demiryolu imtiyazı, gelişmiş Avrupa ölkelerinin XIX. yüzyıl sonları ve XX. yüzyıl başlarında Osmanlı toprakları üzerindeki iktisadi ve siyasi nüfuz çatışmalarını bütün ayrıntıları ile yansıtan son derece önemli bir örnek olaydır. Bu demiryolu hattı diğer hatlar gibi limanlardan iç bölgelere uzanma yerine, Anadolu’nun ortasından geçerek Musul ve Bağdat üzerinden Basra körfezine ulaşacaktı. Bağdat demiryolu hattı aynı zamanda yabancı sermaye rekabetinin artmasına zemin hazırladığı gibi, siyaset alanında da İngiltere’nin Almanya’ya kuşku ve korkuyla bakmasına yol açtı.

Almanlar bu demiryolunun kendilerine bölge de etki sahibi olma fırsatı sağlayacağını düşünmüşlerdi. Gerçektende 1914’e gelindiğın de Almanya Osmanlının

⁹. Paul İmbert, *a.g.e.*, s. 69-70.

¹⁰. Murat Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, 1988, s.15-17.

¹¹. Bağdat demiryolu ile ilgili kesin imtiyaz sözleşmesi 21 Ocak 1902’de imzalanmıştır. Bkz., Lothard Rathman, *Alman Emperyalizminin Türkiye’ye Girişi*, İstanbul, 1982, s. 75-76.

Anadolu topraklarında başlıca güç olma yolundaydı. Osmanlı yönetimi ise bu projeyi iktisadi amaçlardan çok stratejik ve askeri açıdan istiyordu. Başka bir deyişle Osmanlı yönetimi demiryolunun uzak eyaletlerin denetimini kolaylaştıracağı ve askeri birliklerin hızla sevk edilmesine imkan vereceğini düşünmekteydiler.¹² Bunun yanında II. Abdülhamit'e göre Bağdat demiryolu imtiyazı Osmanlı Devleti'nde çıkarları olan diğer Avrupa devletlerini Almanya ile karşı karşıya getirecekti. Ayrıca, denge politikaları çerçevesinde Türk-Alman yakınlaşmasını temin eden en önemli iktisadi girişim idi.¹³

Üstelik hem Arap isyanlarını etkili biçimde bastırmak hem İslam ülkeleriyle ulaşımı kolaylaştırmak hem de İngiltere'nin Mısır'dan Suriye ve Irak tarafına yayılmasını önlemek için II. Abdülhamit, demiryolunun Basra'ya kadar uzatılmasında yarar görüyordu. Almanların Basra Körfezi'ne inmeleri de İngiltere için büyük bir darbe olacaktı.¹⁴ Bağdat demiryolu imtiyazı Almanlara verilince İngiltere, Basra Körfezine kadar uzanacak demiryolu hattının Almanya'ya Yakındoğu'da üstünlük kazandırmasından ve Hindistan yolunu tehdit etmesinden endişe duymaya başlamıştır. Bu durum İngiltere'nin Bağdat demiryoluna olan itirazlarının temelini teşkil etmiştir.¹⁵ Rusya ise Anadolu'da gelişen demiryollarının Osmanlı Devleti'nin savunma gücünü artıracığı, iktisadi kalkınmasını hızlandıracağı ve Avrupa pazarlarında Rus mallarıyla rekabet edeceği düşüncesiyle karşı çıkmıştır. Fransa'da Alman nüfuzunun Yakındoğu'ya yerleşmesini kendi çıkarları açısından zararlı görmüştür.¹⁶ Böylece Bağdat demiryolu, Osmanlı-Alman ilişkileri boyutunu aşarak uluslararası diplomatik bir sorun haline gelmiştir.

Ulaşım sistemine bakıldığında Osmanlı Devletinin ulaşım politikasının daha çok siyasi, askeri ve stratejik ağırlıklı olduğu söylenebilir.¹⁷ Elverişli ve hızlı ulaşım araçları, dolayısıyla demiryolları Osmanlı yöneticileri için devlet otoritesinin devamı açısından zorunlu bir araçtı. Yapılacak olan demiryolu ülkeyi baştan başa katedecek olursa, bu hat ile ordu hem Avrupa hem Asya'da hızla istenilen yere ulaştırılabilirdi. Ya da Balkanlar Doğu Anadolu ve Arap Yarımadasında sık sık çıkan isyanları bastırabilmek kolaylaşabilirdi. Yine devlet otoritesi bu yolla ülkenin her tarafında hissettirilebilirdi.

¹². Donalt Quartaert, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı Ve Direniş (1881- 1908)**, Ankara, 1987, s.68.

¹³. E. Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi, VIII**, Ankara, 1962, s. 176.

¹⁴. Murat Sarıca, **Siyasal Tarih**, İstanbul, 1983, s.221.

¹⁵. Gündüz Ökçün, "Osmanlı Meclis-i Mebusanında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar", Ankara Üniversitesi, **Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, XXV**, No: 2, Haziran 1970, Ankara, s. 27 (s. 15-56).

¹⁶. Rifat Önsoy, **Osmanlı Alman Ticari Münasebetleri, (1871-1914)**, Yayınlanmamış Doçentlik tezi, Ankara, 1979, s. 53.

¹⁷. Orhan Kurmuş, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Ankara, 1982, s. 48-49.

Diğer taraftan Anadolu'da özellikle Batı Anadolu bölgesinde küçük çaplı da olsa sürekli olarak karışıklıklar ve isyanlar görülmekteydi. Bu olaylar bölgenin ekonomik hayatını olumsuz etkilediği gibi ulaşım aksıyor, halkta huzursuzluğa yol açıyordu. Demiryolu sayesinde daha çok sayıda asker daha kısa bir sürede ulaşacak ve bölgenin asayişini sağlamak kolaylaşacaktı. Bir ana hat ,Osmanlı egemenliğini içten ve dıştan gelecek tehlikelere karşı güvenlik altına alacaktı. II. Abdülhamit, demiryollarının yalnız ülke refahını artırmak bakımından değil, ülkenin emniyetini tehdit eden tehlikeleri karşılamak ve önlemek bakımından da faydalı olacağını düşünmüştür.¹⁸ Fakat Osmanlı'nın, demiryolu yapımında sadece bahsedilen ögelere ağırlık verdiği, ekonomik öğeleri hiç dikkate almadığı da söylenemez. Nitekim II. Abdülhamit, demiryollarının artması ile devletin askeri yönden güçleneceği, isyan ve eşkiyalığın anında önlenebileceği, bunun yanında tarım ürünlerinin de pazara sevk edilip, zenginliğin artacağı fikrindeydi.¹⁹ Demiryollarının yapılışının birinci nedeni Türk tarımını dünya pazarlarıyla bütünleştirmek olmasa bile bu bütünleşmeye katkıda bulunmaktı.

Devlete gelir sağlamayı düşünen Osmanlı devlet adamlarına göre yapılacak demiryolları, tarımsal üretimi ve dolayısıyla tarımdan alınan vergileri de arttıracaktı. Bunun yanı sıra ticaret gelişecek, ithalat ve ihracattan alınan gümrük vergileri hazineye katkıda bulunacaktı.²⁰ Demiryolu güzergahındaki zengin maden yatakları işletmeye açılacak, maden üretimi ve dolayısıyla bundan alınacak vergiler de artacaktı.

Kaybedilen topraklardan gelen göçmenlerin, ülke içlerinde uzak bölgelere yerleştirilmesi ise Osmanlı Devleti'nin demiryolu politikasının bir başka boyutuuydu.²¹

Demiryolu yapımında Osmanlı'nın temel beklentileri yukarıda saydığımız faktörler etrafında gelişirken Avrupalı ülkelerin beklentileri ise Osmanlı'nın coğrafi konumunu ve ekonomik potansiyelini değerlendirmeye yönelikti. Dolayısıyla emperyalist devletlerin Osmanlı Devleti'ndeki ekonomik çıkarları ile bu ülkelerin Osmanlı topraklarında imtiyazlı demiryolu inşa etmeleri arasında yakın bir ilişki vardır.

Osmanlı demiryolları tarihinde yabancı devletler ve yabancı şirketler daima ön planda olmuşlardır. İngilizler ve Fransızlar daha çok iktisadi düşüncelerle demiryollarını devletin zengin bölgelerinde inşa ederken Almanlar ise daha çok askeri ve stratejik kaygılarla demiryolu inşa etmişlerdir.

¹⁸. A. Du Velay, **Türkiye Maliye Tarihi**, Ankara, 1978, s.154.

¹⁹. E. Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi**, VII, Ankara, 1962, s. 175.

²⁰. İzmir-Aydın demiryolunun işletmeye açılması ile gerçekten bu hesap doğru çıkmıştır. İzmir gümrüklerinin geliri 1873-1877 yılları arasında ortalama 230.000 sterline ulaşmıştı ki, bu toplam gümrük gelirinin % 12'sini oluşturuyordu. Aydın demiryolunun Dinar'a kadar uzatılması üzerine toplanan tarımsal vergiler 1885'den 1906'ya kadar 21 yılda % 42.5 oranında artmıştır. Bu konuda bkz. Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 45-50.

²¹. E. Z. Karal, **a.g.e.**, VII, s. 176.

Demiryolları zamanın verimli ve çağdaş ulaştırma sistemi idi. Fakat Osmanlı Devleti o dönemde böyle bir ulaştırma sistemini gerçekleştirecek bir ekonomik yapıya sahip değildi.²² Yani devletin mali ve ekonomik bakımdan güçsüz oluşu, kendi demiryollarını yapmasına imkan vermiyordu. Yapılacak demiryolları bir imtiyaz olarak yabancı şirketlere veriliyordu. Bu nedenle Osmanlı Devleti demiryolu yapımını kendi çıkarlarına göre değil, aralarında önemli rekabet olan emperyalist devletlerin ekonomik ve siyasi, hatta askeri çıkarlarına göre ele almak durumunda kalıyordu.²³ Mali bakımdan son derece güçsüz olan Osmanlı Devleti, Avrupa Devletlerinin bu tutumuna boyun eğmek zorunda kalıyordu. Bu bakımdan demiryolu sorunu Osmanlı Devleti'nin dışa bağımlılığını artıran önemli bir etken olmuştur.²⁴

Osmanlı Devletinde inşa edilecek demiryolları karlı bir yatırım olmanın çok ötesinde bir anlam taşımaktaydı. Yapımı gerçekleştiren demiryolu şirketleri kadar, hatta şirketlerden daha fazla Avrupa Devletleri demiryolu imtiyazı elde etmek için siyasi, ekonomik ve mali baskıya baş vuruyorlardı. Avrupa ülkelerinin amacı Osmanlı Devletinde demiryolu yapımına girilerek nüfuz bölgelerini oluşturmaktı. Böylece ileride yapılacak bir paylaşımında bu bölgeleri kendi sömürgeleri içine almak daha kolay hale gelecekti. Önceleri Fransız ve İngilizler lehine gelişen bu durum 1889'dan itibaren Almanya'nın lehine gelişmişti.²⁵ Çözölmeye başlayan Osmanlı Devleti sınırları içinde iş yapan yabancı şirketler bu çözölmeyi daha da keskinleştirdiler; Osmanlı Hükümeti Avrupa şirketlerine izin veren her imtiyaz sözleşmesi ile sanki uyruklarının bir bölümünü daha yabancıların etki alanlarına bırakıyordu.²⁶ Sonuçta demiryolu hatlarının gelişmesi ile Osmanlı Devleti'nin demiryolları üzerindeki bölgeleri Alman, İngiliz ve Fransız nüfuz alanları olarak ayrılmaya başladı.²⁷ Örneğin İzmir-Aydın ve gerekse İzmir-Kasaba demiryolları Batı Anadolu Bölgesinde İngiliz nüfuzunun hızla yayılmasına yol açtı. Demiryolları yapımları ile bölgedeki İngiliz ticaretinde önemli artışlar göröldü. Bunu İngilizlerin madencilik, tarım ve belediye hizmetleri gibi diğer sektörlerdeki yatırımları izledi.²⁸

²² M. Kaynak, **a.g.m.**, s. 67.

²³ Bu konudaki en güzel örnek Ege Bölgesi'nde İngilizlerin yaptıkları İzmir-Aydın ve İzmir - Kasaba demiryollarıdır. Bu demiryolları bölgedeki tarımsal potansiyelin farkına varılması ile gerçekleştirilmiştir. Bkz. O. Kurmuş, **a.g.e.s.**, 59 ve sonrası; Yine aynı konuda bir başka örnekte Almanlardır. Almanlar, Bağdat demiryolu ile İngiltere'yi Uzakdoğuya giden yollarda vurabileceğini düşünerek, bu hattın yapım imtiyazını almak için çok çaba harcamışlardır. Bkz. R. Önsoy, **a.g.t.**, s. 55.

²⁴ Cihan Duru, Kemal Turan, Abdurrahman Öngeoğlu, **Atatürk Dönemi Maliye Politikası I**, Ankara, 1982, s. 150.

²⁵ Lothard Rathman, **a.g.e.**, s. 35.

²⁶ Donalt Quartaert, **a.g.e.**, s.21.

²⁷ Niyazi Berkes, **Türkiye'de Çağdaşlaşma**, İstanbul, 1978, s. 357.

²⁸ Murat Özyüksel, **a.g.e.**, s. 12.

Emperyalist Avrupalı büyük devletler, Osmanlı ülkesinde yapacakları demiryolu yatırımlarında birbirleriyle sürekli mücadele halindeydiler. İmtiyazların alınması sırasında gerçekte her ülke diğerini kollamaktaydı. Bir devlet bir imtiyaz alınca bir diğeri de imtiyaz için Osmanlı'ya baskı yapıyor ve o da bir imtiyaz alıyordu. Rekabet halinde olan bu ülkelerden Almanya'ya Haydarpaşa - İzmit hattının satılması ve Ankara'ya kadar uzatma imtiyazı verilince Fransa'ya da Yafa-Kudüs demiryolu imtiyazı verilmiştir.Yine Almanlara Selanik-Manastır demiryolu imtiyazı verilince Fransızlara Selanik-Dedeoğaç imtiyazı verilmiştir.²⁹ Diğer taraftan 1899'da Almanlarla Bağdat demiryolu ön sözleşmesi imzalanınca, Rusya'nın istekleri artmış ve 4 Nisan 1900'de Rusya ile demiryolu anlaşması imzalanmıştı. Bu anlaşmaya göre Osmanlı Devleti Karadeniz bölgesinde demiryolu yapmak isterse ve kendisi yapamazsa bu hak Ruslara geçiyordu.³⁰

Önemli bir sorun da Osmanlı topraklarında yapılacak demiryolları hatlarının geçeceği yerlerin belirlenmesi idi. Emperyalist devletler bu konuda da Osmanlı Devleti'ne baskı yaparak isteklerini elde etmeye çalışmışlardır. Yapılacak demiryolu İngiliz çıkarlarına aykırı olmamalı idi. İngiltere, Hindistan ve Mısır ile olan ulaşımının güvenliğinden korktuğu için Bağdat demiryolunun Almanlar tarafından gerçekleştirilmesine karşı çıkıyordu. Almanya ile Fransa'nın istekleri de dikkate alınmalı, Rus sınırına yakın olmamalı idi. Örneğin Anadolu demiryolu hattını Kayseri'ye kadar uzatacak olan Ankara-Kayseri demiryolu imtiyazı Almanlara verilmiş olmasına rağmen bu hat Rus baskısı yüzünden gerçekleşmemiştir.³¹ Demiryolunun merkezden, yani İstanbul'dan başlayarak Anadolu'yu boydan boya geçmesi, devlet yönetimini güçlendireceğinden bundan kaçınılmalı; Devletin paylaşılmasını kolaylaştıracak biçimde Akdeniz kıyılarından başlanmalı idi. Bütün bunların sonucunda demiryolu ağı Osmanlı Devletinin çıkarlarına aykırı bir şekilde emperyalist devletlerin çıkarları ve bu çıkarların çatışması sonucunda belirlendi.

Osmanlı Hükümetinin içine düştüğü borç batağı Osmanlı demiryolu politikasının belirlenmesinde önemli bir diğer bir etken olmuştu. Osmanlı Hükümeti ya borç karşılığında bir imtiyaz veriyor ya da borç istediğinde yeni bir imtiyaz isteğiyle karşılaşıyordu. Osmanlı Devleti'nin mali yönden sıkıntısını bilen Avrupalı devletler bu durumdan faydalanmaya çalışıyorlardı. Bağdat Demiryolu imtiyazını almak isteyen Almanya, ön sözleşme imzalanmadan Osmanlı Devleti'ne % 7 faizle 200.000 Sterlin borç vermeyi kabul etmiştir.³² Yine Osmanlı Devleti 1910'da mali krize girmişti. Acilen para

²⁹. İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, Ankara, 1982, s. 97; Murat Özyüksel, **a.g.e.**, s. 148-152.

³⁰. Murat Özyüksel, **a.g.e.**, s. 148-152.

³¹. Edward Mead Earle, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, İstanbul, 1972, s. 161.

³². M. Özyüksel, **a. g. e.**, s.141

gerekiyordu. Bu para Fransa ve İngiltere'den alınmak istendi ise de başarılı olunamadı. Almanlar devreye girdiler ve onlarla % 4 faizli 11 milyon altınlık borç anlaşması imzalandı. Ama bunun karşılığı olarak Osmanlı Devleti 11 Mart 1911'de Bağdat Demiryolu için ek bir sözleşme imzalamak zorunda kaldı.³³

Tanzimat Dönemi'nde yani demiryollarının ortaya çıkışından kısa bir süre sonra yapımına başlanan Osmanlı demiryollarında, 1880'lere kadar yavaş giden çalışmalar, Düyunu Umumiye İdaresi'nin kurulmasından sonra hızlanmaya başlamıştır. Düyunu Umumiye İdaresi teminat gösterilen vergilere el koyarak, onları şirketlere aktarma işini gönüllü olarak yerine getirmiştir.³⁴ Düyunu Umumiye İdaresinin devreye girmesinden sonra garantili büyük karlar sağlamayı hedef alan demiryolu şirketleri Osmanlı'nın sömürülmesi sürecinde önemli bir etken olmuşlardır.

Hicaz demiryolu dışında Osmanlı Devletinde inşa edilen demiryolları, yabancı sermaye tarafından gerçekleştirilmiştir. Dış borçlar hariç 1890'da Osmanlı Devletindeki yabancı sermayenin % 41'i demiryolu yapımlarının gerçekleştirilmesinde kullanılırken, bu oran 1914'te % 63'e çıkmıştır. Yine 1890'da toplam demiryolu yatırımlarındaki sermayenin % 18.8'i Fransız, % 50.6'sı İngiliz, % 22.4'ü Alman ve % 8.2'si diğer ülkelere aitken 1914'te % 49.6'sı Fransız, % 9.8'i İngiliz, % 36.8'i Alman ve % 3.8'i diğer ülkelere aittir.³⁵ Bu bilgilerden de anlaşıldığı gibi başlangıçta ağırlıklı olarak İngiliz sermayesi ile gerçekleştirilen Osmanlı demiryolları daha sonra Fransız ve Alman sermayesi ile gerçekleştirilmiştir.

Demiryollarının inşa ve işletilmesinin bir imtiyaz olarak verilmesi ise Osmanlı demiryolu politikasının en önemli özelliğidir. Kilometre garantisi denilen sistemle şirketlerin karları, Osmanlı Devletince garanti altına alınıyordu. Demiryolu şirketlerinin garanti edilen karın altında kar etmeleri halinde aradaki farkı devlet ödüyordu. Osmanlı, doğacak farkı ödemek için bir veya birkaç vilayetin öşürlerini karşılık gösteriyordu. Süresi 99 yıl olan Anadolu demiryolu imtiyazında Haydarpaşa-İzmit bölümü için kilometre başına 10300, İzmit-Ankara bölümü içinse 15000 frank garanti karşılığı olarak Ankara, İzmir, Kütahya ve Ertuğrul vilayetlerinin öşürleri gösterilmiştir.³⁶ Eskişehir-Konya arasındaki 444 kilometrelik demiryolu için kilometre başına verilen 15000 franklık garanti için de Trabzon ve Gümüşhane'nin öşürleri karşılık gösterildi.³⁷ 14300 frank kilometre garantisi verilen Selanik-Manastır demiryolu için hattın geçtiği Selanik

³³ M. Özyüksel, *a.g.e.*, s. 229 - 232.

³⁴ Doğan Avcıoğlu, *Türkiye'nin Düzeni I*, İstanbul, 1984, s. 142.

³⁵ Şevket Pamuk, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye: Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ülkelere Göre Dağılımı (1854 - 1914)", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Özel sayı, Ankara, 1978,s. 143-144.

³⁶ Stefanos Yerasimos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye II*, İstanbul, 1975, s. 967.

³⁷ Murat Özyüksel, *a. g. e.*, s. 82

ve Manastır sancaklarının öşürleri ayrılmıştır.³⁸ Selanik-İstanbul demiryoluna verilmiş olan 15500 frank garanti için de yine hattın geçtiği yerlerdeki sancakların öşürleri karşılık gösterilmiştir.³⁹ Bu vergiler Duyunu Umumiye idaresinin kontrolünde olmayan vergilerdi. Fakat yabancı şirketler Osmanlı Devleti'ne güvenmedikleri için garanti kapsamındaki vergiler de Duyunu Umumiye İdaresi tarafından toplanıp işletilmeye başlandı. Her demiryolundan edilen zarar karşılandıktan sonra kalan miktar hazineye aktarılıyordu.⁴⁰ Vergiler yetmediği zaman, mali bakımdan çok zor durumda olan Osmanlı bu farkı ödemek için borçlanmak zorunda da kalıyordu. Böylece her demiryolu imtiyazının verilmesi yeni bir borçlanmaya yol açıyordu. Bir hesaplama göre devlet kilometre garantisi için ödediği paralarla kendisi demiryolu yapsaydı 1400 kilometre daha fazla demiryolu yapmış olacaktır.⁴¹ İzmir-Aydın demiryolunda ise farklı bir sistem göze çarpmaktadır. Bu demiryolunda kilometre garantisi verilmezken, 50 yıl süreyle şirket sermayesinin % 6'sı kadar bir kar garanti edilmiştir ki bu oran daha sonra % 8'e çıkarılmıştır.⁴²

Demiryolu imtiyazları kilometre garantisi ile sınırlı değildi, Kilometre garantisi yanında hattın geçeceği devlet arazisi şirkete bedelsiz devrediliyordu. Şirket hat boyundaki devlet ormanlarını ve taş ocaklarını hiç bir bedel ödmeden kullanabiliyordu. Yine demiryolu yapımı, bakımı ve işletilmesi için gereken malzeme gümrüksüz olarak ithal ediliyordu. Demiryolunun kenarlarında bazen 40, bazen 45 kilometrelik şeritler içindeki petrol de dahil bütün madenleri işletme hakkına sahip oluyordu.⁴³ Görüldüğü gibi Osmanlı Devleti'nden demiryolu imtiyazı almak çok karlı ve avantajlı bir iş olmanın da ötesindedir.

Osmanlı demiryolları konusunda yapılan çalışmalarda, Osmanlı yöneticilerini demiryolları yapımına yönelten önemli bir etken olarak emperyalist ülkelerin telkinleri ön plana çıkarılmakta, buna karşılık Osmanlı yöneticilerinin demiryolu yaptırma istekleri devamlı göz ardı edilmektedir. Halbuki Abdülmecit gibi, Abdülaziz ve II. Abdülhamit'te bu konuda çok istekli davranmışlardı. Osmanlı yöneticileri de en az Avrupalı emperyalistler kadar demiryolu yaptırmak istiyorlardı. Çünkü demiryolu ülkede zenginleşmeyi sağlayacağı gibi merkezi otoritenin gücünün diğer bölgelerde de hissedilmesini sağlayacaktı. Abdülmecit bu konudaki arzularını tren resimlerini odasına

38. Paul İmbert, **a.g.e.**, s. 378.

39. A. Du Velay, **a.g.e.**, s. 366-369.

40. Stanford J. Shaw, Ezel Kural Shaw, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, II**, İstanbul, 1983, s. 279.

41. A. D. Novıçev, **a. g. e.**, s. 52.

42. Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 38 ve 42.

43. İ. Ortaylı, **a.g.e.**, s. 101 ; E. M. Earle, **a. g. e.**, s. 93-94.

asarak gösteriyordu.⁴⁴

Osmanlı Devletindeki demiryollarını konu alan çalışmalarda, Osmanlı yönetiminin, özellikle de II. Abdülhamit'in demiryolu politikasının askeri amaçlı olduğu ifade edilegelmiştir. Halbuki birbirine gereği gibi bağlanmış bir ulaşım ağı, Osmanlı yönetimi için en başta gelen zorunluluktur.⁴⁵ Çünkü Osmanlıların, Rusya ve Avusturya-Macaristan gibi, topraklarında gözü olan komşuları sözkonusudur. Ayrıca stratejik önemi ve doğal kaynakları yönünden zengin olan devleti parçalamak ve kendi çıkarlarına göre bölmek için gayret gösteren İngiltere ve Fransa gibi iki büyük düşmanı vardır. Diğer taraftan milliyetçilik hareketlerinin yoğunlaşması ile ülkenin çeşitli yerlerinde ayaklanmalar çıkmaktadır. Bu durum karşısında Osmanlı yönetiminin demiryolu yapımında, ağırlıklı olarak askeri amaçlı düşünceleri doğaldır. Özellikle Birinci Dünya Savaşı bu durumu açık olarak ortaya koymuştur.

İstanbul-Ankara demiryolunun Ankara'dan öteye, Doğu Anadolu'ya geçmesine engel olan Rusya, bu engellemesinin büyük yararını gördü. Zira Birinci Dünya Savaşı'nda Ruslarla savaşılan cephelere yapılan asker, silah ve cephane ulaşımındaki güçlük, Rus cephesindeki çözülüşün ve işgalin başlıca sebebiydi.⁴⁶ Buna rağmen Osmanlı'nın demiryolu politikasını belirlerken askeri amaçların dışında iktisadi ve sosyal kalkınmayı düşünmediğini söylemek de mümkün değildir.

Sonuç olarak, ifade edilen politikalar doğrultusunda Osmanlı topraklarında inşa edilen demiryollarını şu şekilde belirtmek mümkündür.

A- Yabancı Şirketlerin Yaptığı demiryolları

I- Avrupa yakasında yapılan demiryolları

Cernovada-Köstence hattı

Varna-Ruşuk hattı

Şark demiryolu hattı

Selanik-Manastır hattı

Selanik-İstanbul hattı

II- Anadolu yakasında yapılan demiryolları

İzmir-Aydın hattı

İzmir-Kasaba hattı

Anadolu hattı

Bağdat hattı

Bursa-Mudanya hattı

⁴⁴ E. Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi, VI**, Ankara, 1988, s.263.

⁴⁵ Paul İmbert, **a. g. e.**, s.20.

⁴⁶ A. Müderrisoğlu, **Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları**, Ankara, 1981s. 92.

Adana-Mersin hattı

III- Arap topraklarında Yapılan demiryolları

Yafa-Kudüs hattı

Beyrut-Şam-Havran hattı

Trablusşam-Humus hattı

Riyak-Halep hattı

B- Osmanlı Devletinin Yaptığı demiryolları

Hicaz demiryolu hattı

Yukarıda görüldüğü gibi, Osmanlı topraklarında işgal yıllarında Rusların yaptıkları 356 kilometrelik Erzurum - Sarıkamış - Sınır hattı hariç,⁴⁷ devletin kendisinin yaptığı 1564 kilometrelik Hicaz hattı ve yabancı şirketlerin yaptığı 6778 kilometrelik demiryolu ile toplam 8343 kilometre demiryolu inşa edilmiştir. 1918'de ülkede o günkü sınırlar içinde 3756 kilometresi yabancı şirketlerden, 356 kilometresi Ruslardan kalan 4112 kilometre demiryolu mevcuttur. Ancak dış baskılarla şekillenen ve bir ağaç görüntüsünde limanlardan iç bölgelere uzanan, bir birinden kopuk bu demiryolları, ülke çıkarlarından ziyade, daha çok emperyalist devletlere hizmet etmiş olup, Osmanlı döneminde milli ve bağımsız bir demiryolu politikası izlenememiştir.

Yabancılar tarafından Osmanlı Devleti'nde hem inşası hem de işletmesi gerçekleştirilen demiryolları, ilk bakışta bir uygarlık faaliyeti gibi görünüyorsa da, demiryollarının inşaat ve işletilmesi için gerekli malzemenin Avrupa'dan hiçbir gümrük ödenmeden ithal edilmesi yanında, kilometre garantisi ile Avrupalılar için çok karlı bir yatırım aracı olmuş ve ülkenin sömürülmesine imkan vermiştir. Öyle ki demiryolu yatırımlarının bu denli karlı ve sağlam güvencelere bağlı oluşu, yabancı demiryolu şirketlerinin kimi zaman daha fazla kar sağlamak amacı ile hatları düzlük arazide bile dolambaçlı bir şekilde döşemelerine sebep olmuştur.⁴⁸ Dolayısı ile yabancı demiryolu şirketleri bir yandan kendi ülkelerinin çıkarlarına göre hareket ederken diğer yandan da

⁴⁷. Doğu Anadolu'da yer alan bu hattın tamamı bölgeyi işgal eden Ruslar tarafından inşa edilmiştir. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sonunda yapılan Ayestefanos ve Berlin Anlaşmaları ile Ruslara bırakılan Doğu Anadolu'da Ruslar tarafından inşa edilmiş olan 124 kilometre uzunluğundaki Sarıkamış- Sınır hattının Kars'a kadar olan kısmı 1899'da, Kars- Sarıkamış kısmı 1914'te bitirilmiştir. Bkz. Mehmet Ferit, "Bühan ve Bizim Demiryollarımız" **Demiryol Dergisi**, VIII, sayı, 85, (Mart 1932), s. 27. 174 kilometrelik Sarıkamış- Erzurum, 18 kilometrelik Erzurum-Karabıyık ve 40 kilometrelik Karabıyık-Madenköy şube hatlarıyla toplam 232 kilometre uzunluğundaki demiryolu ise I. Dünya savaşında bu bölgeyi işgal eden Ruslar tarafından askeri amaçlarla 8 ayda yapılmıştır. Bkz. Yakup Kalgay, "Bir Karış Fazla Demiryolu Politikamız ve Neticeleri", **Demiryol Dergisi**, XIX, sayı, 224-226, (Ekim- Aralık 1943), s. 64. Erzurum- Sarıkamış- Sınır hattı olarak ifade edilen toplam 356 kilometre uzunluğundaki bu demiryolu Brest Litovsk Antlaşması ile Osmanlı Devletine bırakılmıştır. Bkz. Ahmet Onur, **Türkiye Demiryolları Tarihi (1860- 1953)**, Ankara, 1953, s. 32.

⁴⁸. Sami Güven, **Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri**, Ankara, 1982, s. 52.

kendi karlarını garanti altına almışlardır.

Osmanlı topraklarında inşa edilen demiryolları Osmanlı Devleti üzerinde derin askeri, ekonomik ve toplumsal etkiler yaratmıştır. İşletmeye açılan demiryolları askeri birliklerin taşınmasını hızlandırarak, isyanlarda ve savaşlarda Osmanlı yönetimine kolaylıklar sağlamıştır. Demiryollarının sağladığı ucuz ve kolay ulaşım imkanları Osmanlı topraklarında yeni ve geniş alanların tarıma açılmasını sağlamıştır. Anadolu buğdayı İstanbul'a ve Avrupa'ya taşınmaya başlanmıştır. Bir taraftan demiryolunun geçtiği bölgelerdeki işçi sayısı artarken diğer taraftan hükümet Balkanlardan gelen göçmenleri demiryolu yakınlarında açılan tarım alanlarında iskan etme imkanına kavuşmuştur. Ancak demiryolları tarımın ticarileşmesine ve madenlerin belli oranda işletilmesine katkı sağlarken, Osmanlı'nın sanayileşmesine pek katkıda bulunamamıştır.

Osmanlı demiryolları ihracatta sağladığı artışla, ödemeler dengesindeki açığın büyümesini belli oranda engellemiştir. Bu demiryolları dünya pazarlarıyla bütünleşmeyi sağlarken, dış borçlanmayı ve dışa bağımlılığı artıran önemli bir etken olmuştur. Dış baskılarla şekillenmek zorunda kalan ve birbirinden kopuk bir yapıda gerçekleşen Osmanlı demiryolları Osmanlı Devleti'nden çok yabancılara fayda sağlamıştır.

Ekonomik açıdan demiryolları kapalı ve durgun tarım ekonomisini canlandırmak ve ticari faaliyetleri geliştirmek bakımından faydalıdır. Diğer taraftan ülkede güvenliği sağlamak ve savaşlarda yararlanmak için de demiryollarının önemi ortadadır. Ne var ki; bütün bu avantajlara rağmen yarı sömürge şartlarında, imtiyazlı yabancı şirketlerin gerçekleştirdiği Osmanlıdaki demiryolu inşaatları tehlikeli sonuçlar doğurmuştur.

Bütün bunların da ötesinde Osmanlı Devletinde inşa edilen demiryollarının uzunluğu çok da dikkat çekici değildir. Ancak gerçekleştirilen bu demiryolu hatlarının önemi hakkında yalnız uzunluğuna bakılarak bir yargıda bulunulamaz. Osmanlı demiryollarının uluslararası sorun haline gelmesi, bunların önemini ortaya koymak bakımından daha da belirleyicidir.

KAYNAKLAR

- A. D. Novıçev, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleştirilmesi**, Ankara 1979.
- A. Du Velay, **Türkiye Maliye Tarihi**, Ankara, 1978.
- A. Müderrisoğlu, **Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları**, Ankara, 1981.
- Ahmet Onur, **Türkiye Demiryolları Tarihi (1860- 1953)**, Ankara, 1953.
- C. Orhan Tütengil, **İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları**, İstanbul, 1961.
- Cihan Duru, Kemal Turan, Abdurrahman Öngeoğlu, **Atatürk Dönemi Maliye Politikası I**, Ankara, 1982.
- Doğan Avcıoğlu, **Türkiye'nin Düzeni**, I. Kitap, İstanbul, 1984.
- Donald Blaistel, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa mali Kontrolü Duyun-u Umumiye**, İstanbul, 1979.

F.Ü.Sosyal Bilimler Dergisi 2002 12 (1)

- Donalt Quartaert, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı Ve Direniş (1881- 1908)**, Ankara, 1987.
- E. Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi**, VI, Ankara, 1988.
- E. Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi**, VII, Ankara, 1962.
- E. Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi**, VIII, Ankara, 1962.
- Edward Mead Earle, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, İstanbul, 1972.
- Esin Kahya, Türkiye'de İlk Demiryolları, **Bellekten**, LII, Sayı 202, Nisan 1988, (209-218).
- Gündüz Ökçün, "Osmanlı Meclis-i Mebusanında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar", Ankara Üniversitesi, **Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, cilt: XXV, No: 2, Haziran 1970, Ankara, (s. 15-56).
- İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, Ankara, 1982.
- İsmet Ergün, **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü**, Ankara, 1985.
- Lothard Rathman, **Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi**, İstanbul, 1982.
- Mehmet Ferit, "Buhran ve Bizim Demiryollarımız" **Demiryol Dergisi**, cilt. 8, sayı,85, Mart 1932, (s. 27-174)
- Muhteşem Kaynak, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Ekleme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir bakış", **Yapıt**, Sayı: 5, Haziran-Temmuz, 1984, (s. 66-67).
- Murat Özyüksel, **Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, İstanbul, 1988.
- Murat Sarıca, **Siyasal Tarih**, İstanbul, 1983.
- Nihat Sayar, **Türkiye İmparatorluk Dönemi Mali Olayları**, İstanbul, 1978.
- Niyazi Berkes, **Türkiye'de Çağdaşlaşma**, İstanbul, 1978.
- Orhan Kurmuş, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Ankara, 1982.
- Paul İmbert, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri**, İstanbul, 1981.
- Rifat Önsoy, **Osmanlı Alman Ticari Münasebetleri, (1871-1914)**, Yayınlanmamış Doçentlik tezi, Ankara, 1979.
- Sami Güven, **Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri**, Ankara, 1982.
- Stanford J. Shaw, Ezel Kural Shaw, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, II**, İstanbul, 1983.
- Stefanos Yerasimos, **Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye II**, İstanbul, 1975.
- Şevket Pamuk, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye: Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ülkelere Göre Dağılımı (1854 - 1914)", **ODTÜ Gelişme Dergisi**, Özel sayı, Ankara, 1978,(s. 131-162).
- Yakup Kalgay, "Bir Karış Fazla Demiryolu Politikamız ve Neticeleri", **Demiryol Dergisi**, XIX, sayı, 224-226, (Ekim- Aralık 1943).