

Ayancık-Zingal Demiryolu



Prof. Dr. Cevdet YILMAZ

Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi



Dr. Altan ALPEREN

İmtiyaz sahibi
Kalkınma Atölyesi adına
Ertan Karabıyık

Genel Yayın Yönetmeni
Selin Ayaeş

Yazı İşleri Müdürü
Kurtuluş Karaşın

Katkıda Bulunanlar
???

Tasarım & Uygulama
Kurtuluş Karaşın
Grafik Tasarım

Baskı
Altan Matbaası
312 394 8 394

Yönetim Adresi
Üsküp Cad. 16/14
Çankaya / Ankara
Tel: 0 312 439 15 45

Yayın Türü
KA Akademi, Kalkınma Atölyesi'nin yılda iki
defa yayımladığı akademik bir dergidir. 1000
adet basılır, ücretsiz olarak dağıtılır.



Bu yayının bir kamu malıdır. Bir kısmı veya
tamamının alıntı yapılabilmesi
ve çoğaltılabilmesi için Kalkınma
Atölyesi'nden izin alınmasına gerek yoktur.



**KALKINMA
ATÖLYESİ**

Çankaya Mah. Üsküp Cad. No: 16/14
0 541 457 31 90 / Çankaya - Ankara

@ info@ka.org.tr
www.ka.org.tr

kalkinmatolyesi
kalkinmatolyesi



Başlarken...

Kalkınma Atölyesi, 2002 yılından bugüne Türkiye'nin sosyal kalkınmasına katkı sağlamak amacıyla; mevsimlik tarımsal üretim, çocuk işçiliği, göç, göçmenlik, kooperatifçilik, yaşlılık, arıcılık, eğitim gibi çeşitli konularda sosyal araştırmalar ve projeler geliştiren bir sosyal işletme kooperatifidir. Kalkınma Atölyesi bu çalışmaların yanında gönüllü olarak çeşitli konularda bilgi ve deneyimin paylaşılmasını, yaygınlaşmasını hedeflemektedir. KA Akademi Dergisi, bu amaçla 2020 yılında atılmış bir adımdır.

KA Akademi Dergisi ikinci sayısı, demiryollarını odağa alarak, bu alanda Prof. Dr. Cevdet Yılmaz'ın Sinop-Ayancık-Zingal Demiryolu üzerine hazırladığı makalesi ile Prof. Dr. Altan Alperen'in Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk Alman Demiryolu Projesi makalelerine yer verilmektedir. KA Akademi ikinci sayısı, demiryollarının ekonomik ve sosyal kalkınmaya etkisini Türkiye odağında aktarmayı amaçlamaktadır.

Keyifli okumalar.

Selin Ayaş

Ayancık-Zingal Demiryolu



Prof. Dr. Cevdet YILMAZ

Giriş

Demiryolları Sanayi Devrimi ile birlikte ortaya çıkmış, o tarihlerden bu yana hız ve çeşitleri artmış, her alanda olduğu gibi şehirlerin gelişmesi ve çevreleri ile bağlantılarının kurulmasında da önemli rol oynamıştır. Demiryollarına ülkemizde de önem verilmiş, Osmanlı'nın son dönemlerinden başlayarak Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren büyük şehirler ana hatlarla birbirine bağlanmıştır. Bu hatlardan ayrı olarak, karayollarının henüz gelişme göstermediği 1950'li yıllara kadar, madencilik ve ormancılık gibi münferit ekonomik faaliyetlerin sürdürüldüğü sahalarda ise demiryollarının bir çeşidi olan dekovil (dar demiryolu) hatlarından faydalanılmıştır. Türkiye'de yerel ölçekte hizmet veren ve buldukları mekân üzerinde önemli etkilere sahip bu hatlardan biri de 1930 yılında inşa edilen Ayancık-Zingal dekovil hattıdır.

Cumhuriyetin ilanından sonra Türkiye'ye yatırım yapan yabancı sermayeli şirketlerden biri ZİNGAL'dir. 1929 yılında Sinop'un Ayancık ilçesinde kurulan ve adını Zindan ve Çangal Ormanlarından alan ZİNGAL Şirketi, söz konusu ormanlardan üreteceği tomrukları işlemek üzere Ayancık ilçe merkezine modern bir kereste fabrikası kurmuştur. Fabrika için Ayancık'ın seçilmesinde fabrikaya da adını veren Zindan ve Çangal gibi güç ve verimli ormanların mevcudiyeti yanında iki önemli faktör daha ön plana çıkmaktadır.

Bunlardan birincisi; hammadde kaynağı olan Zindan ve Çangal ormanlarına Ayancık Çayının kazdığı vadiler boyunca ulaşılabilmesi, ikincisi ise; Ayancık ilçe merkezinde sahile inşa edilen fabrikada üretilen kerestenin deniz yoluyla kolayca iç ve dış pazarlara ulaştırılabilecek konumda olmasıdır.

Şirket önce fabrikayı inşa etmiş ardından ormandan elde ettiği tomrukları bu fabrikaya ulaştırmak için birbirini tamamlayan ulaşım ağları kurmuştur. Önce yüksek kesimlerde yamaçlar üzerinde istihsal ettiği tomrukları taşımak için biri demir, diğeri ağaç direkler üzerinde hareket eden iki havai hat (teleferik) inşa ederek fabrikanın ihtiyacı olan tomrukları taşımaya başlamıştır. İkinci aşamada Ayancık çayının üç kolu üzerinden eğimin yükselmeye başladığı alanlara kadar vadi tabanlarına 96 km demiryolu hattı döşemiştir. Üçüncü aşamada orman içlerindeki en son istasyonları beslemek için yüksek eğimli vadi içlerinde havuz ve kanal sistemleri oluşturmuştur. Havai hat ile dekovil hattını varagel ile birleştirmiş, bütün bu mühendislik yapılarını orman içindeki sayısız sürütme ve traktör yolları ile desteklemiş, depo ve rampalar oluşturmuş, fabrikadan başlayarak bütün orman içlerini saran bu ulaşım istemini de mükemmel bir telefon şebekesi ile denetlemiş ve kontrol etmiştir.

¹ Metin içinde geçen; "dekovil", "dekovil hattı", "tren", "tren yolu", "demiryolu", "dar demiryolu", "raylı sistem" tanımlamalarının hepsi aynı anlamda kullanılmıştır.

KARADENİZ



Bu ulaşım ağı içinde Ayancık'ın sosyo-ekonomik yapısı üzerinde etkin bir rol oynayan ve silinmez izler bırakmış olan demiryolu sistemidir'. Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye'nin birçok bölgesinde yaşanan kırsal alandaki ulaşım problemini Ayancık bu demiryolu hattı sayesinde aşmıştır. Ormandan ilçe merkezindeki fabrikaya tomruk taşımak için kurulan raylı sistem zamanla kırsal kesimdeki halk için de önemli bir ulaşım aracı haline gelmiş, bu hat sayesinde köyler ile ilçe merkezi arasında güvenli ve bedava ulaşım sağlanmış, kilometrelerce uzaktaki köylerde oturanlar fabrikada çalışma imkânı bulmuşlardır.

Dekovil hattını kullanan köylüler ihtiyaçlarını doğrudan ilçe merkezinden sağlayabilmişler, sabah erkenden dekovillerin çektiği vagonlar ya da tomruk yükleri üzerinde kente inen köylüler ihtiyaçlarını temin ettikten sonra akşam tekrar dekoville köylerine dönmüşlerdir. Yörede yaşayanlar için dekovillerin faydaları bununla da sınırlı kalmamış, dekovil hattı bazen öğrenciler için bir servis, bazen bir düğün konvoyu, bazen de hasta taşıyan bir cankurtaran olmuştur. De-

miryolu hattı üzerinde kullanılan drezin ve vagonetler ise, günümüz dünyasında otomobillere benzetebileceğimiz, sistemin diğer çok özel ulaşım araçlarıdır.

Bütün bunlar Ayancık'ın hinterlandı ile bağlantısını güçlendirmiş, ilçe merkezindeki ticari hayatı canlandırmıştır. Fabrika kurulduğunda 300 haneden oluşan 2.000 nüfuslu küçük bir kasaba olan Ayancık, şirketin yarattığı istihdam ve köylere kolay ulaşım imkanları sayesinde hızla gelişmiştir. Orman köylüsü ve ilçe halkı ekonomik olarak kalkınmış, eğitim, spor, giyim, sosyal hayat, belediye hizmetleri, mimari gibi birçok alanda Ayancık Türkiye'de eşine az rastlanır bir ilerleme kaydetmiştir.

Zingal şirketi kurulduğu 1929 yılından, devletleştirildiği 1945'e kadar yabancılar tarafından yönetilmiş, bu tarihten sonra ise Türk yöneticiler tarafından idare edilmiştir. Ayancık-Zingal demiryolu hatları Ayancık yöresinde 1930-1963 yılları arasında, birbirinin devamı olan iki farklı yönetim altında, toplam 33 yıl kesintisiz hizmet vermiştir.

1 Ayancık-Zingal Demiryolu (Dekovil) Hatları

Zindan ve Çangal ormanlarından fabrikaya tomruk taşımak üzere kurulan dekovil hatları Ayancık ilçe merkezinden başlayarak Babaçay, Kepez Çayı, İnalıtı Çayı ana vadilerini takip ederek eğimin artık izin vermediği kesimlere kadar üç kol halinde devam ediyordu. Dekovil hattı, karayollarının henüz gündemde olmadığı bir dönemde, tek seferde yaklaşık 10-12 kamyonun taşıyabileceği kadar tomruk taşıyabilmesi, arıza göstermeden çalışabilmesi ve arızalansa bile kolay tamir edilebilmesi gibi nedenlerle uzun yıllar kullanılmıştır.

Söz konusu hatlar akarsu vadi tabanlarına kurulduğu için zaman zaman yörede yaşanan büyük sellerde önemli derecede zarar görmüştür. Her seferinde tamir edilen hatlar 1963 yılında meydana gelen büyük selden sonra onarılmamış, aynı yıllarda ülke genelinde olduğu gibi burada da karayolu egemenliğinin başlaması ile yerini kamyonlara bırakarak bütünüyle terk edilmiştir. Bu tarihten sonra sadece fabrika sahasında bir süre daha kullanılan dekovil hattı 1980'li yılların sonuna doğru bütünüyle devre dışı bırakılmıştır.



“ Dekovil hattı, karayollarının henüz gündemde olmadığı bir dönemde, tek seferde yaklaşık 10-12 kamyonun taşıyabileceği kadar tomruk taşıyabilmesi, arıza göstermeden çalışabilmesi ve arızalansa bile kolay tamir edilebilmesi gibi nedenlerle uzun yıllar kullanılmıştır. ”



2 Dekovil Hatlarından Faydalanma

Köylülerin faydalanması

Ormanların içlerine kadar ilerleyen dekovil hatlarının geçtiği güzergaha yakın köylerde ikamet edenler fabrikada çalışmak veya ilçe merkezine ulaşmak için demiryolunu kullanıyordu. İşletmede çalışmayan fakat ilçe merkezinde işi olan daha uzak mesafedeki köylüler ise bu hattı kullanmak için gece yarısı köylerinden yaya olarak yola çıkıyor sabah vakti kendilerine en yakın istasyona ulaşarak buradan yollarına trenle devam ediyordu. Sabah treni ile ilçe merkezine inen köylüler akşam boş vagonlarla geri dönüyorlardı.



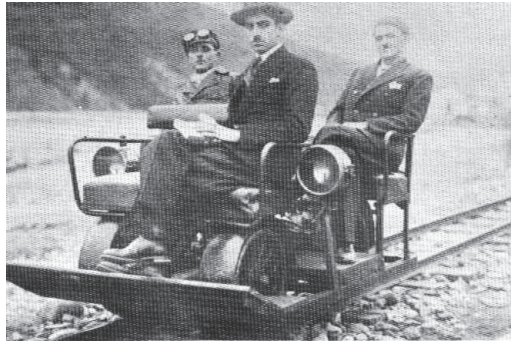
Kapalı vagon olmadığı durumlarda tehlikelerini de göze alarak tomruklar üzerinde seyahat eden yolcular.

Sabah ve akşam saatlerinde köylülerin ihtiyacına binaen tomruk vagonlarından ayrı olarak lokomotifin arkasına bir de kapalı vagon ekleniyordu. Gün içinde diğer zamanlarda ise yolculuk yapmak zorunda olanlar tomrukların üzerinde seyahat ediyordu.

Sabah ve akşam saatlerinde köylülerin ihtiyacına binaen tomruk vagonlarından ayrı olarak lokomotifin arkasına bir de kapalı vagon ekleniyordu. Gün içinde diğer zamanlarda ise yolculuk yapmak zorunda olanlar tomrukların üzerinde seyahat ediyordu. Tomruk üzerinde seyahat birçok açıdan tehlikeliydi. Düşme vb. durumlar köylüler için hayati tehlike arz ederken, lokomotifin bacasından çıkan kıvılcım (ciye), kül vb. malzemeler seyahat edenlerin kıyafetlerine zarar veriyordu.

İşletme çalışanlarının faydalanması

İlçe merkezinde ya da yakın köylerde oturup ormanda ağaç kesme, sürütme ve yükleme-boşaltma gibi işlerde çalışanlar ormana giderken, orman içindeki lojmanlarda veya çevre köylerde ikamet edenler de kasabaya inmek için dekovilli kullanıyordu. Böylece demiryolları sayesinde kırsalda yaşayanlar fabrikada, ilçe merkezinde yaşayanlar da ormanda iş sahibi olabiliyordu.



1940'ların sonlarına doğru drezin üzerinde Türk yöneticiler.

Fakat işletmede çalışanlar için demiryolu hattı üzerinde kullanılan iki alternatif vasıta daha vardı. Bunlar drezin (teresin) ve vagonet idi.

Drezin demiryolu üzerinde kullanılan yaklaşık 4 kişi taşıma kapasitesi olan motorlu araçlardı. Üst düzey görevlilere tahsis edilen bu vasıtalar günümüzün makam araçları görevini üstlenmişti. İlçe merkezi ve burada bulunan Fabrika ile orman içlerindeki işletme şeflikleri ve çevrelerindeki diğer idari birimler arasında gidiş gelişlerde çoğunlukla bu araçlar kullanılıyordu. İdareciler drezinle çok hızlı bir şekilde orman içlerine ulaşabiliyor, aynı hız ve güvende geri dönebiliyordu. Bu araçlar sayesinde olası arızalara da zamanında müdahale edilebiliyor, görevliler istenen yere hızla nakledilebiliyordu.

Vagonetler motorsuz ve elle kontrol edilebilen basit araçlardı. Ormandan ilçe merkezine inerken eğime bağlı olarak bireysel kullanılabilir, kasabadan ormana dönerken ise yokuş yukarı olduğundan tren vagonlarının arkasına bağlanarak çekiliyordu. Vagonette yolculuk tomruklar üzerinde seyahat etmekten daha güvenli ve üstelik daha keyifli idi. Bu nedenle ilçe merkezi ile orman sahası arasında, orman içinde kısa mesafelerde çeşitli amaçlarla vagonetler çok yoğun bir şekilde kullanılmışlardır.

1961 yılında Yenikonak Orman Bölge Şefi olan Mehmet Akgün'ün eşi o yılları şöyle anlatıyor: "Özellikle yaz mevsiminde eşim teftiş vb idarî işler için ormanda çalışmaya gittiğinde biz de lojmanda sıklıkla çocukları vagonete bin-

dirip kendi başıma Ayancık'a kadar gider orada denize girer, akşam aynı şekilde vagonete biner, trenin arkasına takılır geri dönerdik. Çocukları tıpkı şimdi otomobillerdeki emniyet kemeri gibi bir kuşakla vagonete bağlardım. Yokuş aşağı olduğu için vagonet zaten kendi gider, hızlandıkça elimle fren kontrolü sağlayarak yavaşlatırdım. Hiç korkmazdık. Başka da bir alternatif olmadığı için bize çok sıradan gelirdi".

İlçe merkezinden ormana yapılan ziyaretlerde kullanımı

İlçe merkezinde oturanlar dekovilin arkasına takılan vagonetleri kullanarak; zaman zaman orman gezileri yapıyor, işletme şefliklerinde ikamet eden yakınlarını ya da arkadaşlarını ziyaret ediyor, onlara misafir oluyor, bu ziyaretler için tek ulaşım vasıtası olan demiryolu hatlarından yararlanıyordu. Sistem ilk kurulduğu ve bunu takip eden yıllarda şirketin yabancı sahiplerini ziyarete gelen eş, dost ve yakınları ile yine sistemi merak eden, yerinde görmek isteyen devlet büyükleri, yerli yabancı bilim insanları, uzmanlar, tüccarlar ve diğer kişiler de bu hattı kullanarak ormanların içlerine tadar ulaşmışlar ve yerinde gezi gözlem faaliyetlerinde bulunmuşlardır. Özellikle ilk dönemde yabancı şirket yöneticilerinin aileleri ve yurtdışından gelen misafirlerini orman içinde ağırlamaları, onlarla rekreasyonel faaliyetlere katılmaları oldukça dikkat çekici olup, daha 1930'lu yıllarda Ayan-



Tren katarının arkasına bağlanan vagonet üzerinde seyahat.



Ayancık ilçe merkezinden Zingal ormanlarına ziyaret ya da piknik amaçlı giden (a) öğrenci ve öğretmenler, (b) kamu görevlileri.



Demiryolu hattı yardımıyla Zingal ormanlarını ziyaret eden ve burada eğlenen şirket yöneticilerinin aileleri ve yabancı misafirleri.

cık'ın yurt dışından gelen yabancı turistleri ağırladığını söyleyebiliriz.

Okul servisi olarak kullanımı

Orman sahasında bölge şefleri, mühendisler, uzmanlar, orman işçileri ve bunların ailelerinden oluşan yoğun bir nüfus vardı. Orman çalışanlarının çocukları için belirli merkezlerde (Duduncuk/Çangal gibi) okullar açılmıştı. Okul bulunmayan sahalardaki öğrenciler demiryolu vasıtasıyla okullarına ulaştırılıyordu. Büyüklerinin refakatinde vagonetlere binen çocuklar kimi zaman yakınlarındaki bir köy okuluna kimi zaman da ilçe merkezinde yer alan okullarda bu sayede eğitim alabilmişlerdir.

Düğün ve cenaze gibi sosyal organizasyonlarda kullanımı

Şirket yerel halkla ilişkilerini sıcak tutmak amacıyla zaman zaman tohum yardımı, battaniye yardımı gibi faaliyetlerde bulunduğu gibi halkın şirket imkânlarından azami derecede faydalanmalarına da imkân sağlamıştır. Köylülerin sadece ilçe merkezine ulaşmak ya da dönmek için değil, düğün veya cenaze gibi organizasyonlarında da demiryolundan faydalanmalarına imkân verilmiştir.

Kamu yararına faydalanma

Demiryolu sistemi, kırsal alanlar ile kasaba/ilçe merkezi arasında ekonomik bağ kurmasının yanında sosyal-kültürel faaliyetler için de ayrı bir görev yerine getirmiştir. Şehirlerde mevcut birçok sosyal imkân bu sayede kırsal alanlara ulaştırılabildiği görülmüştür.

3 Demiryollarının İstihdama Katkısı

Zingal Orman işletmesinin kurduğu fabrika ve bunu destekleyen ulaşım hatları sayesinde önemli bir istihdam imkânı yaratmış, bunun için ilanlarla çalışacak insan aramıştır. Yurtdışından olduğu kadar Türkiye'nin muhtelif kesimlerinden buraya çalışmaya gelen kalifiye elemanlar Ayancık'ın gerçek anlamda kentsel bir nitelik kazanmasında önemli rol oynamıştır².

Şirket günün şartlarında arızalar karşısında daha hızlı çözüm üretebilmek için bir atölye kurmuş, burada tamirat ve yedek parça üretimi yapmıştır. Bu sebeple demiryolu için sadece makinist

istihdam edilmemiş, raylar ve trenlerin bakım ve onarımını yapacak ustalar yetiştirmiş, bu alanda da birçok işçi istihdam etmiştir.

Bu atölyede çalışan işçiler yurtdışından gelen uzmanlar sayesinde elde ettikleri tecrübe ile bu konuda ülke çapında öneme sahip bir usta ve teknisyen kadrosu oluşturmuşlardır. 1960'lı yıllarda ülke genelinde farklı fabrikalarda kullanılan dekovillerin yedek parça üretimi ve tamiri konusunda bu atölyeden ve Ayancıklı uzmanlardan yardım alınmıştır.



² Ülkemizin önemli iş adamlarından Vitali Hakko, 14.10.2019 tarihli Türkiye Gazetesi'nde yayınlanan bir röportajında; babasının demiryolu çalışanı olduğunu, bir gün Ayancık'ta iş bulduğunu söyleyip evden ayrıldığını ve bir daha geri dönmediğini ifade etmiştir.

4 Kış Mevsiminde Kesintisiz Ulaşım



1930'lu yıllarda demiryolu sayesinde Ayancık'ta kır-kent ilişkisi kış mevsiminde dahi kopmadan devam etmiştir.

Kış mevsiminde orman içi sahalarda kar yağışı nedeniyle üretim yapılamıyordu. Fakat kış gelmeden önce depolara nakledilen tomruklar işlenmeye devam ediyor, fabrika üretimini kesmiyordu. Bu arada sistem üzerinde biriken karlar, domuzburnu adı verilen ve dekovilin önüne ta-

kılan aparatla, temizleniyor demiryolu çalışmaya devam ediyordu. Böylece Ayancık ilçe merkezi ile kırsal arasındaki ulaşım kesintisiz her mevsim devam ediyordu. Dahası, yukarıda bahsi geçen aile, eş dost ziyaretleri ve diğer rekreatif faaliyetler kış mevsiminde bile sürdürülebiliyordu.

5 Sistemin Çöküşü



Vadi tabanına kurulan demiryolu 1931 yılına ait fotoğraflarda görüldüğü gibi sık sık sellere maruz kalmış, her defasında tamir edilmiş, nihayet 1963'teki büyük selden sonra terk edilmiştir.

Ayancık'ın hemen gerisinden İsfendiyar-Küre Dağlarının yerel uzantıları olan Zindan ve Çangal dağlarından kaynağını alıp, dağları parçalayarak kıyıya ulaşan Ayancık Çayı ve kolları kıyı ile iç kesimler arasında bağlantı sağlanabilecek yegâne yolları meydana getirmişlerdi. Bu sebeple demiryolu sistemi bu vadiler üzerinde kurulmuştu. Akarsu vadi tabanlarına kurulan demiryolu sistemi yaz mevsiminde sıkça meydana gelen sellere zarar görüyor, onarılarak çalıştırılmaya devam ediyordu. Fakat 1963 yılında ve 1964 yılında yaşanan sellerden sonra sistemin tahrip olan bölümü

onarılmamış ve hat kısım kısım devre dışı bırakılmış, tomruk taşıma işi demiryolu sisteminden karayoluna geçmiştir.

Bir süre şehir içi ulaşımda kullanılan trenler, sonrasında tekrar kullanım dışı kalmıştır. Bugün trenlerden geriye 3 lokomotif kalmıştır. Bunlardan biri fabrika yerleşkesi içinde çürümeye terk edilmiş, diğeri şehrin değişik bölgelerinde halen sergilenmekte, bir tanesi de Rahmi Koç Sanayi Müzesi'nde ziyaretçilerini beklemektedir.

Sonuç

Cumhuriyet'in ilân edildiği yıllarda küçük bir kasaba olan Ayancık 1929 yılında uluslararası ölçekli yabancı sermayeli bir şirketin yatırıma sahne olmuştur. Adını yöredeki Zindan ve Çangal ormanlarının isimlerindeki hecelerden alan ZİNGAL Şirketi Ayancık yöresindeki zengin orman varlığından faydalanıp, ilçe merkezinde kurduğu fabrikada bunları işleyerek yurt içi - yurt dışı pazarlara satmayı hedeflemiş ve bu amacına da büyük ölçüde ulaşmıştır. 1945 yılında çeşitli gerekçelerle devletleştirilene kadar ormandan en kısa sürede en fazla düzeyde faydalanmak için oluşturduğu ulaşım sistemi ise o günün şartlarında mükemmel bir iş görmüştür. Sürütme yolları, havai hat, raylı sistem ile havuz ve kanal bağlantılarından oluşan bu ulaşım ağı içinde yörede en çok iz bırakan hiç şüphesiz dekovil hatları olmuştur.

Ayancık yöresinde Zingal şirketinin kurduğu raylı sistem 1963 yılındaki büyük sel felaketinde bir daha onarılamaz şekilde tahrip olup, yerini karayoluna bırakıncaya kadar sadece ormandan fabrikaya tomruk taşımakla kalmamış, ilçe merkezi ile Ayancık köyleri arasında adeta demirden kuvvetli bir bağ kurmuştur. Dekovil hattından işçiler kadar orman köylüleri, fabrikadaki görevliler, işletme elemanları, onların yakınları, hat üzerinde bulunan köylerdeki öğrenciler, orman köylerinde ikamet eden vatandaşlar ve nihayet yurt içi ve yurtdışından gelen ziyaretçiler ve turistler bu hatlardan yoğun şekilde faydalanmışlardır.

Özellikle vadileri takip ederek üç koldan orman içlerine ulaşan demiryolu sistemi sayesinde köyler ile ilçe merkezi arasında yıl boyunca kesintiye uğramadan devam eden bu ulaşım sayesinde ilçe merkezinde yaşayanlar orman üretim sahalarında, köylerde yaşayanlar da ilçe merkezinde çalışma imkânı bulmuştur. Ayancık ilçesi merkezi bu



ulaşım sistemi sayesinde büyük avantaj yakalamış, kısa zamanda yakın çevresi için önemli bir ticaret merkezi haline gelmiştir. Zaman içinde keresteye ilave olarak okul sırası, yumurta sandığı, parke, hazır ev gibi üretim çeşitliliğinin de artması ile Ayancık'ın ünü sadece yurt içinde değil yurt dışında da duyulmuştur. İlçe merkezine kurulu olan ZİNGAL kereste fabrikasının yurtiçi ve yurtdışı piyasalara ihracatı ve bunun getirdiği hareketlilik Ayancık'ı ülke genelinde önemli bir çekim merkezi haline gelmiştir. Yaratılan istihdam imkânları ile yurt dışından ve içinden aldığı göçlerle hızla büyüyüp gelişen Ayancık, (sistemin faal olarak işlediği dönem itibarıyla) kısa zamanda bir sanayi kasabasına dönüşmüştür.

Kaynakça

Höhn, P. and Yılmaz, C. (2013). "Holztransport zu Lande, zu Wasser, auf Schienen und in der Luft; Die Waldbahn der ZİNGAL AG in Ayancık, Türkei. Teil:10", Argeschmalspur INFO, 4/2013, 40-46, Dresden.

Kaya, M. (2015). Ayancık ve Yakın Çevresinin Ekoturizm Potansiyeli. Ondokuz Mayıs Üniv. Sos. Bil. Enst., (Yayımlanmamış Doktora Tezi, Danışman: Prof. Dr. Cevdet YILMAZ), Samsun.

Kaya, M. ve Yılmaz, C. (2018a). "Bir Anadolu Kentinin Kuruluş ve Gelişmesinde Sanayinin Etkisi: Ayancık Örneği". Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 5 (1), 167-188.

<https://dergipark.org.tr/tr/pub/adusobed/issue/32025/346754>

Kaya, M. ve Yılmaz, C. (2018b). Endüstriyel Miras Turizmi İçin Bir Örnek: Ayancık-Zıngal Orman İşletmesi (Sinop). Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. 32 (44), 121-162. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/erusosbilder/issue/38479/349425>

Yılmaz, C. (2004). "Ayancık ve Çevresinin Sosyo-Ekonomik Tarihinde Çok Önemli Bir Kuruluş; Zıngal Şirketi". İst. Üniv. Uluslararası Yer Bilimleri Semp. Bildiriler Kitabı içinde ss.793-800. İstanbul.

Yılmaz, C. (2012). "Sanayide Yer Seçimi ve Küreselleşme: Ayancık-Zıngal Örneği (Sinop)". A.Ü. Türkiye Coğ. Arş. ve Uyg. Merkezi (TÜCAUM) VII. Coğrafya Semp. Bildiriler Kitabı içinde ss. 297-309, Ankara.

http://tucaum.ankara.edu.tr/wp-content/uploads/sites/280/2015/08/semp7_37.pdf

Fotoğraflar

Ayancık Orman İşletme Arşivi

Atike ÖZBİLEN Albümü

Cevdet YILMAZ Arşivi

Güzin ÖNSOY Albümü

Nejat YAVUZ Arşivi

Saim YILMAZ Arşivi

Semih ERCAN Albümü

Umut EKREN Albümü

Volkan ATILGAN Arşivi

Zeynel Zeki ÖZCANOĞLU Arşivi

Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi



Dr. Altan ALPEREN*

Özet

II. Abdülhamid kendisinden önceki padişahlar gibi ülkesinin bekası için demiryolu yatırımlarına büyük önem verdi. Devletin kalkınması ve siyasi istikrarını koruması için modern bir ulaşım sistemi gerekiyordu. O dönemde ülkelerin ekonomik kalkınmasında demiryollarının stratejik önemi vardı. Sultan II. Abdülhamid, uyguladığı reel politika gereği, ülkenin bekasını modernleşme faaliyetleriyle sağlamaya çalışıyordu. Buna karşılık İngiltere, Fransa ve Rusya gibi büyük devletler, dağılmak üzere olan Osmanlı devletini hedef almışlardı. Osmanlı toprakları üzerinde herhangi bir emperyalist emeli olmayan tek büyük devlet Almanya gibi görünüyordu. Bundan dolayı demiryolu imtiyazları genellikle Almanlar'a verildi. Yine de tek bir yabancı ülkeye bağımlı kalmamak için, İngiltere ve Fransa da demiryolu imtiyazlarından pay aldılar. Almanya, II. Wilhelm'in 1888 yılında imparator olmasıyla birlikte yayılcı

bir siyaset gütmeye başladı. Bunun en önemli nedeni Almanya'nın hammadde ve pazar bulma konusunda diğer Avrupa devletlerinin gerisinde kalmasıydı. Aynı döneme Osmanlı Devleti açısından bakıldığında, Almanya Osmanlı toprakları üzerinde henüz herhangi bir talebi olmayan tek devletti. Bu gerekçeler iki ülke arasında yakınlaşmanın nedeni oldu. Almanlar Bağdat Demiryolu hattının yapımını kendi gizli ajandalarını gerçekleştirmek için istiyorlardı. Fakat Rusya, İngiltere ve Fransa bu projeye Ortadoğu üzerindeki çıkarlarını tehdit ettiği gerekçesiyle hep karşı çıktılar. Yapımı 1903'ten 1940'a kadar süren ve iki dünya savaşına tanıklık eden Bağdat Demiryolu, hiç bir zaman stratejik hedeflerine uygun bir şekilde kullanılmadı. Almanlar tarafından bitirelemeyen bu demiryolu, kaderin bir cilvesi olarak İngilizler tarafından tamamlanmıştır.

*Gazi Üniversitesi, Gazi Eğitim Fakültesi, Alman Dili ve Eğitimi Anabilim Dalı, alperen@gazi.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0002-8074-0134>

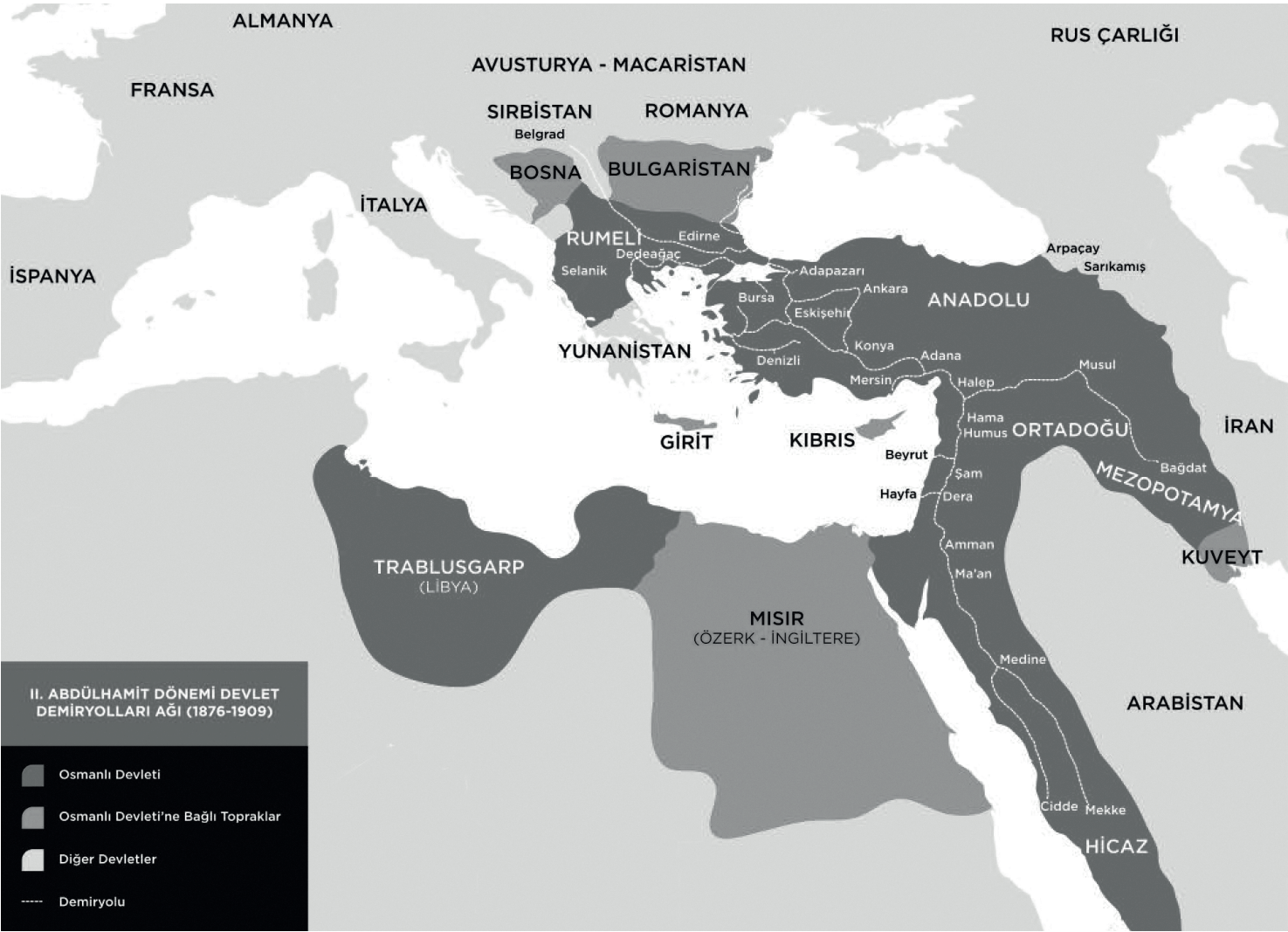
20. Yüzyılın Başlarında Avrupa ve Osmanlı Devleti

Sömürgecilik çağında Avrupalı büyük devletler, çok uluslu bir imparatorluk olan Osmanlı'nın topraklarını paylaşmak istiyordu. 19. ve 20. yüzyıllarda Osmanlı devleti, ekonomik olarak zayıf düştüğü için dağılma belirtileri göstermeye başlamıştı. İngiltere, Fransa ve Rusya, Boğazdaki "hasta adamın"¹ mirasına konmak amacıyla pusuya yatmış bekliyordu, çünkü Osmanlı dağılırsa pastadan pay almayı umuyorlardı. Her üç devlet, Bağdat demiryolu yapılana kadar Osmanlı devleti üzerinde büyük bir nüfuza sahiptiler (Hitti: 1979, 51). Rusya'nın hedefi, İstanbul ve Çanakkale boğazlarına hâkim olmaktı, çünkü kendi limanları kışın buz tuttuğu için aylarca ulaşım kapanıyordu. İstanbul ve Çanakkale boğazlarını kontrol eden bir Rusya, sıcak denizlere kolayca inebilecekti ve aynı zamanda kendi mallarını deniz aşırı suyollarıyla uzak pazarlara ulaştırabilecekti. Fransa'nın çıkarları, bugünkü Suriye toprakları üzerindeydi. Fransa, Suriye üzerinden Anadolu, Mısır, Arabistan, Irak ve İran'ın pazarlarını ele geçirecek ve oralarda ekonomik hâkimiyet kuracaktı. İngiltere, o dönemde Osmanlı toprağı olan Mısır'ı işgal etmiş ve böylece Süveyş Kanalı ve Basra Körfezi'ndeki deniz ticaretini kontrol altına almıştı. İngilizler için her iki suyu, kraliyet sömürgesi olan Hindistan ve Asya'yla deniz bağlantısını sağlayan ve stratejik açıdan hayati önem taşıyan geçiş güzergâhlarıydı. İngiltere'nin en önemli sorunu, Irak ve Basra körfezinde petrol kaynaklarının güvenliğini sağlamaktı. Almanya, bu emperyalist mücadeledeki yerini almakta biraz geç kalmıştı. İmparator II. Wilhelm'in 1888 yılında iktidara gelmesiyle beraber Almanya, gözlerini Anadolu, Basra körfezi ve Mezopotamya'nın zengin doğal kaynaklarına dikti. Almanya, bu coğrafyalara kurulacak demiryolu ağlarıyla ulaşmayı planlıyordu (Hüber: 1943, 87; Rathmann: 1984, 21). Özellikle Basra körfezi ve Mezopotamya, Almanların ham-

madde ve petrol ihtiyacını karşılayacaktı. Ne var ki Avrupa devletlerinden hiç birisi, Osmanlı topraklarında emperyalist emellerine tek başına ulaşacak güçte değildi. Avrupa devletleri, Osmanlı topraklarını tek başına ele geçirmek isteseler, birbirleriyle çatışmaları gerekecekti, ama bunu gözen alamıyorlardı. Bu yüzden Avrupalı sömürgeci güçler, zamanı geldiğinde hedeflerine ulaşmak için pusuda bekliyorlardı. Osmanlı devleti, 1914 yılına kadar denge siyaseti izleyerek sömürgeci devletlerin bu emperyalist rekabetinden kendi çıkarına yararlanmasını bildi. İngiltere, Fransa ve Rusya, Almanya'nın Osmanlı topraklarına karşı artan ilgisini kendi çıkarlarına karşı hayati bir tehdit olarak algıladılar. Bu yüzden 1914 yılına kadar Almanya'nın Osmanlı coğrafyasındaki nüfuzunu ellerinden geldiği kadar engellemeye çalıştılar. Ancak bu konuda pek başarılı oldukları söylenemez. Almanya, 1880'lerden beri Osmanlı devletini silah yardımları ve askeri eğitim faaliyetleriyle destekledi. Bunların dışında Almanya'nın Osmanlı'daki en büyük yatırımı, Bağdat demiryolunun finansmanı ve yapımı oldu. Bu projede Almanların ve Türklerin çıkarları örtüştüğü için Bağdat demiryolunun yapılmasına beraber karar verildi. Demiryolu, Almanya'yı emperyalist hedeflerine ulaştıracak ve Osmanlı devletine de ekonomik kalkınma sağlayacaktı.

Aslında Bağdat ve Hicaz demiryolu projelerinin mimarı Sultan II. Abdülhamit'tir. Padişah, dev imparatorluğun Avrupalı büyük devletler karşısındaki geri kalmışlığını gidermek için devasa projeleri hayata geçirmek istiyordu. Orduyu güçlendirmek, modern ulaşım sistemleri kurmak ve devletin gelirlerini arttırmak amacıyla yapılan Bağdat demiryolu, uluslararası öneme sahip bir Türk projesiydi (Rohrbach: 1911, 49). Bağdat demiryolunun inşası, milli birlik, ekonomik kalkınma ve özellikle sanayinin gelişimi açısından çok önemliydi. Osmanlı devletinde kurulacak bir demiryolu ağı, sadece ulaşım sisteminde devrime yol açmayacak, aynı zamanda eyaletleri payitahta bağlayarak ülkeyi sosyopolitik ve sosyoekonomik

¹ "Hasta Adam" deyimini ilk defa Rus İmparatoru I. Nikolay, art arda gelen savaşlar nedeni ile toprak kaybeden ve Avrupa'nın mali kontrolüne giren Osmanlı İmparatorluğu için kullanmıştır.



açıdan istikrara kavuşturacaktı. 1914'te Birinci dünya savaşı çıkınca ittifak devletleri (Almanya, Avusturya-Macaristan), itilaf devletleriyle (İngiltere, Fransa, Rusya) karşı karşıya geldi. Savaş başladığında Osmanlı devletinin kimin yanında yer alacağı henüz belli olmamıştı. Ama savaş, Osmanlı topraklarındaki petrol kaynaklarının paylaşımı için çıkarılmıştı. Bu yüzden Osmanlı dev-

letin savaşı içine çekilmesi kaçınılmazdı. Bir oldubittiyle Osmanlı devleti, savaş başladıktan birkaç ay sonra Almanya ve Avusturya-Macaristan'ın yanında savaşa girmek zorunda bırakıldı. Savaş, Almanya ve müttefiklerinin yenilgisiyle bitti ve Osmanlı devleti parçalandı. İngiltere ve Fransa, Osmanlı'nın mirasına kondu.

Osmanlı'da Demiryolu Projeleri

Birinci Dünya savaşından önce Osmanlı Devleti, Mısır'dan Basra Körfezine ve Kafkasya'dan Mekke ve Medine'ye kadar uzanıyordu. Ekonomisi tarıma dayalı bu çok uluslu imparatorluk, 20. yüzyılda dağılma sürecine girdi. Demiryolu ağlarının yapımı, imparatorluğun parçalanmasını belki durdurabilirdi. Osmanlı devletinin istikrarı ve bekası için 1856'dan 1923'e kadar aşağıdaki demiryolu hatları yapılmıştır:

- Balkanlarda (Rumeli'de) inşa edilen 2886 km'lik hat;
- 2424 km uzunluğundaki Anadolu ve Bağdat demiryolu hattı;
- Bağlantı hatlarıyla birlikte 610 km'lik İzmir-Aydın demiryolu hattı; uzatılarak 695 km'ye ulaşan İzmir-Kasaba demiryolu hattı;
- Bağlantılarıyla birlikte 1592 km uzunluğundaki Hicaz demiryolu hattı (Yavuz: 2005. 4).

Sultan II. Abdülhamid Dönemi'nde yaklaşık 5800 kilometre demiryolu yapılmıştır. II. Meşrutiyet Dönemi'nde (1908-1918) daha çok askeri amaçlı demiryolları inşa edilmiş, bu arada Bağdat demiryolunun kalan bölümleri tamamlanmaya çalışılmıştır. Osmanlı Devleti'nde baştan itibaren yapılan demiryollarının toplam uzunluğu yaklaşık 8400 kilometredir. Bunlardan 4138 kilometresi bugünkü Türkiye Cumhuriyeti devletinin toprakları içinde kalmıştır.

19. ve 20. yüzyıllarda demiryolları, İngiltere'deki sanayi devriminin ve Almanya'daki ekonomik kalkınmanın motoru olmuştur. Avrupa'daki örneklerde olduğu gibi modern bir ulaşım sistemi, Osmanlı devletinin de çok çabuk kalkınmasını sağlayabilirdi. Sultan II. Abdülhamit, modern bir demiryolu ağıyla payitahttan çok uzak olan eyaletlerde devlet otoritesini yeniden tesis etmek amacındaydı. Modern bir ulaşım sisteminin kurulmasıyla birlikte ülkede sosyoekonomik ve sosyokültürel kalkınma olacaktı. Sultan II. Abdülhamit'ten önce de Osmanlı'da demiryolları inşa edilmişti. Selefî Sultan Abdülaziz, Türk devleti-



Alman Planına Göre Berlin-Basra Demiryolu Güzergâhı

nin Avrupa'daki topraklarına (Rumeli) demiryolu hatları kurması için Alman mühendis Wilhelm Pressel'i görevlendirmişti. Bu Alman mühendis, 1869'dan 1871'e kadar Rumeli'de demiryolları inşa etmiştir. Sultan Abdülaziz, Pressel'i 1872'de Asya'daki devlet demiryolları genel müdürlüğü görevine atamıştır (Korn: 2009, 19; Fül: 2001, 701). Sultan II. Abdülhamit de kendi döneminde devletin Asya topraklarında yolun olmadığı geniş bölgelere demiryolu hatları kurmaları için Alman mühendisleri İstanbul'a davet etmiştir. Anadolu'da kurulan ilk demiryolu hattı, 1869'da

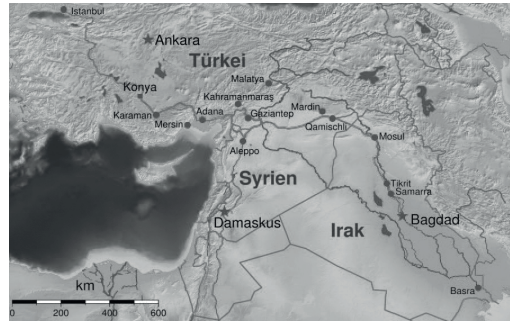
İstanbul'dan Konya'ya kadar uzanan Anadolu demiryolu hattıdır. Bu hat sonradan Bağdat'a kadar uzatılmıştır. Anadolu demiryolu hattı, Bağdat'a kadar uzatılınca Bağdat demiryolunun bir parçası haline gelmiş ve bu nedenle de adı Bağdat demiryolu olarak değiştirilmiştir. Bağdat demiryolunun hayata geçmesi, Alman imparatoru II. Wilhelm'in 1898 yılında Sultan II. Abdülhamit'i İstanbul'da ziyaretiyle başlar. Türk hakanı, Alman imparatorundan Konya Bağdat demiryolunun Almanlar tarafından yapılmasını ister. Alman imparatora Bağdat demiryolu projesinin

imtiyaz hakkının "Deutsche Bank" adlı Alman bankasına verilmesini teklif eder. Alman imparatoru bu teklifi kabul ederek Bağdat demiryolunun hamisi olmuştur. Daha sonraki yıllarda bütün demiryolu imtiyazları Alman şirketlerine verilmiştir. Alman imparatorunun ziyaretinin en önemli sonuçları Türk ordusunun reorganizasyonu ve modernizasyonu, Türk-Alman ilişkilerinin derinleşmesi ve buradan doğan Türk-Alman ittifakı olmuştur.

Almanya'nın başkenti Berlin ile Osmanlı Devletinin payitahtı (başkenti) İstanbul arasındaki demiryolu bağlantısı 19. yüzyılın sonlarında bitmişti. Bağdat demiryolu tamamlandığında Berlin, Bağdat ve Basra üzerinden bugünkü Kuveyt'e (Körfez bölgesi) bağlanacaktı. Almanların hesabına göre Berlin'den yola çıkan bir tren, 13 günde Mezopotamya'ya (bugünkü Irak) kadar ulaşacaktı. Bu tarihi vizyon, o dönem için çok fütüristik bir projeydi. Konya'dan Kuveyt'e kadar uzanacak bu yeni demiryolu hattı, Almanya'nın petrol zenginini Basra Körfezine karadan erişimini kolaylaştırıcaktı. Almanlar, demiryolu hattıyla sadece Anadolu ve Mezopotamya'daki doğal kaynakları ekonomik açıdan güvence altına almış olmayacak, aynı zamanda Orta Doğuda askeri ve stratejik üstünlüğü de ele geçirmiş olacaktı. Bağdat demiryolu projesi, Türk-Alman ittifakına karşı çıkan İngiltere ve Rusya'nın yakınlaşmasına yol açtı, çünkü her iki devlet, Türk-Alman işbirliğini kendilerinin Ortadoğu'daki çıkarlarına ve nüfuz alanlarına bir tehdit olarak algıyorlardı (Enzyklopädie Brockhaus: 1987, 481).

Bağdat Demiryolu Güzergâhı

Bağdat Demiryolu, Anadolu demiryolunun bir devamı olarak Konya'dan Adana'ya, oradan da Halep ve Musul üzerinden Bağdat'a kadar uzanmaktadır. Bu hat daha sonra Bağdat'tan Basra körfezindeki Basra şehrine kadar uzatılacaktı. Bağdat demiryoluna Halep'te ülkenin güneyine doğru uzanan Hicaz demiryolu da eklenecekti. Hicaz demiryolu, Halep'ten başlayarak Şam (Suriye) ve Amman (Ürdün) üzerinden Medine'ye (Suudi Arabistan) kadar uzanmaktadır. Halep'ten (Suriye) Medine'ye (Suudi Arabistan) kadar giden Hicaz demiryolunu Alman mühendis Heinrich August Meissner Sultan II. Abdülhamit'in emriyle inşa etmiştir. Hicaz demiryolu Şam'dan Medine'ye kadar 1320 km uzunluğundayken Bağdat demiryolu da Konya'dan Bağdat'a (Irak) kadar 1600 km'lik bir hattır. Bağdat demiryolunun en uzun bölümü Türkiye'nin zorlu bir coğrafi bölgesinden geçmektedir. Alman mühendisleri için Anadolu coğrafyasındaki dağlık bölgelerden de-



Bağdat demiryolu güzergâhı (kalın kırmızı hat)



Toroslarda Bağdat Demiryolu Viyadüğü

miryolu hattının geçirilmesi çok büyük zorlukları beraberinde getirmiştir. Geçit ve nehirleri aşmak için yüzlerce köprü ve viyadük inşa edilmiştir. Osmanlı Devleti'nin merkez coğrafyasını teşkil eden Türkiye'de büyük bir inşaat ordusu, binlerce yıldır güneye geçişi engelleyen Toros dağlarını aşmak zorunda kalmıştır. Torosları aşan 64 km'lik bir hatta 44 adet tünel inşa edilmiş ve raylar 1478 m yüksekliğindeki bir rakımdan geçirilmiştir. Bağdat demiryolu projesinin en büyük mühendislik başarısı, Türkiye'deki Kilikya geçidi, Toros ve Nur dağlarının demiryoluyla aşılmasıdır (Korn:2009, 159; Noack: 2003, 1).

Torosların demir raylarla aşılmasından sonra Bağdat demiryolunun geri kalan kesiminin inşasında güzergâh çok defa değiştirildi, çünkü büyük devletlerin askeri tehditleri, demiryolu hattının doğal güzergâhına göre inşa edilmesini engelledi. Doğal güzergâha göre rayların Adana'dan sonra Akdeniz kıyısı boyunca İskenderun'a kadar döşenmesi planlanıyordu. İskenderun'dan sonra kolay aşılacak olan Baylan geçidi üzerinden demiryolu hattı Halep'e kadar uzatılacaktı. Ancak düşman savaş gemilerinden gelebilecek tehditler yüzünden Bağdat demiryolu hattı, sahilden iç kesimlere doğru kaydırıldı, çünkü Bağdat demiryolunu Akdeniz'deki düşman gemilerinden gelecek top atışlarının menzilinden çıkarmak gerekiyordu. Daha kolay ve daha çabuk inşa edilebilecek bir sahil hattının yapımından stratejik nedenlerle vazgeçildi. Bu yüzden Adana'dan İskenderun'a ayrı bir hat inşa edildi ve bu hat İskenderun'da son buldu. Bağdat demiryolunun ana güzergâhı, askeri kaygılarla İskenderun'dan Halep'e doğru değil, Adana'dan büyük zorluklarla Amanos dağları üzerinden Halep'e kadar inşa edildi. Amanosları aşmak için 8 km uzunluğunda bir demiryolu tüneli yapıldı. Bağdat demiryolu için Birinci Dünya Savaşı'nın sonuna kadar yaklaşık 2000 km'lik ray döşenmiş, ama buna rağmen demiryolu tamamlanamamıştır. Savaşın bitiminde Bağdat demiryolu, bugünkü Türkiye Suriye sınırındaki küçük bir yerleşim yeri olan Nasıriye'ye kadar gelebildi. 1912'den beri Bağdat'tan Musul'a doğru inşası devam edip Samara'ya kadar yapımı biten demiryolu hattı aslında Nasıriye'de Konya'dan gelen hatla

birleşecekti. Ancak Nasıriye ve Samara arasındaki 280 km'lik boşluğu kapatmak 1940'ta Irak hükümetine nasip oldu (Noack: 2003, 1). Bağdat Demiryolu, 1903'ten 1940'a kadar süren yapımı boyunca iki dünya savaşına tanıklık etti. Konya istasyonundan Bağdat garına kadar uzanan hattın bitmesi tam 37 yıl sürdü. Uzun yıllardan beri beklenen Berlin ile Bağdat arasındaki kesintisiz demiryolu ulaşımı, nihayet 1940 yılında ve İkinci Dünya Savaşında tamamlanabildi. Bu demiryolu, Birinci Dünya Savaşı'ndan önce öngörüldüğü gibi ne Bağdat'a ne de Basra'ya kadar uzatılabildi. Türk-Alman işbirliğinde yapımı sürekli sabotaj edilen Bağdat-Basra hattını İngilizler, 1941 yılında bitirdiler. Bağdat demiryolu asıl yapılış amacına hiç bir zaman hizmet edemedi. İngilizlerin istemediği Bağdat demiryolunu bitirmesi, kaderin bir cilvesi olsa gerekti. Bu demiryolu hiç bir zaman bir uçtan diğer uca kesintisiz bir şekilde kullanılmadı. Bağdat demiryolundan beklenen ekonomik ve stratejik fayda asla hayata geçmedi. İtilaf devletlerinin 1918'deki zaferiyale Bağdat demiryolu önemini tamamen kaybetti.

Bağdat Demiryolunun Yapılışı

1903 yılında yapımına başlanan Bağdat demiryolu, o yılların en önemli lojistik projelerinden birisi sayılıyordu. Osmanlı Devleti'nin gururu olan Bağdat demiryolu, hem devletin en büyük altyapı projelerinden birisi, hem de Alman mühendislik sanatının bir teknoloji harikasıydı.

Bağdat demiryolu projesinin öncüsü aslında İngiliz Albay Chesney'dir. Bu kişi 1833 yılında Hatay'daki Asi nehrinden Fırat nehrine doğru giden bir demiryolu hattının projesini hazırladı. Ancak o yıllarda İngilizler Süveyş kanalının inşasına öncelik verdikleri için Fırat Vadisi demiryolu projesi (Euphrat Valley Railway) devre dışı bırakıldı (Graichen&Gründer: 2005, 252). 1880'li yılların başından itibaren Alman mühendis Wilhelm Pressel benzer projeler geliştirdi. 1873'te 6800 km uzunluğundaki Anadolu demiryolu projesini çizdi. Bu projeleriyle 1903 ile 1940 yılları arasında gerçekleşen Bağdat demiryolu inşaatının ana yapımcısı oldu (Füssl:2001, 701).

Bağdat demiryolunun inşaat malzemeleri, tarihi bir ordu güzergâhı olan Toros dağlarındaki Kilikya geçidinden taşındı. Büyük İskender'in inşaat ettiği tarihi Kilikya geçidi, Torosların arasından geçerek Adana ovasına ve oradan da Halep'e kadar uzanmaktadır. 1899'dan itibaren güzergâhın belirlenmesi için yürütülen fizibilite çalışmaları, Almanlar tarafından o bölgede başlatıldı. Bağdat Demiryolu ağırlıklı olarak Alman şirketlerinin katılımıyla inşa edildi. Alman şirketleri, demiryolunu, istasyon binalarını ve büyük garları inşa ettiler. Raylar ve lokomotifler de Alman şirketleri tarafından sağlandı. Demiryolu inşaatında zaman zaman 35000'den fazla işçi oldukça zor ve tehlikeli şartlarda çalıştırıldı. İnşaatta kozmopolit bir işçi ordusu görev yaptı. İsviçreli, Fransız, İtalyan, Avusturyalı, Rus, Yunanlı, Levanten, Ermeni, Türk ve Alman işçiler hep birlikte demiryolunu inşa ettiler. Bunların yanı sıra başka ülkelerden gelen işçiler de bu devasa projenin gerçekleştirilmesine büyük katkı sağladılar (Korn: 2009, 163).

Bağdat demiryoluna malzemeler, Toros dağları arasından geçen tarihi Kilikya geçidinden kamyonlarla taşındı. Tarihte askeri bir güzergâh olan resimdeki Kilikya geçidi, Torosların arasından geçerek Adana ovasına ve oradan da Halep'e kadar uzanmaktadır. Bu yolu Büyük İskender inşa ettirmiştir.

Birinci dünya savaşından önceki siyasi ve teknik sorunlar, Bağdat demiryolu inşaatındaki ilerleyişi geciktirdi. Özellikle Toros ve Amanos dağlarındaki tüneller ve viyadük çalışmaları, demiryolunun zamanında bitirilmesini zorlaştırdı. 1904'ten 1910'a kadar demiryolundaki inşaat çalışmaları 6 yıl boyunca durdu, çünkü projenin başından beri iç ve dış odaklar, demiryolunun yapımını sabote ettiler. Osmanlı devletindeki sosyopolitik çalkantılar, Fransız ve İngiliz müdahaleleri ve 1908'deki askeri darbe, İttihat ve Terakki Cemiyetinin iktidara gelmesini sağladı. İttihat ve Terakki mensupları, 1908'de gerçekleştirdikleri askeri darbeye iktidarı ele geçirdiler ve 1909'da Sultan II. Abdülhamit'i tahttan indirdiler. Padişahın devrilmesi, İngilizlerin işine çok yaradı, çünkü

bu sayede zaman kazanıp Bağdat demiryolunun inşaatını önlemiş oldular. Bağdat demiryolunun Avrupalı güçler tarafından engellenmesi, aynı zamanda onların Ortadoğu'da hâkimiyet kurma mücadelesinin bir sonucuydu. Avrupa devletlerinin çıkar mücadelesinin, Osmanlı devletinin iç siyaseti üzerinde büyük etkisi oldu. Sultan II. Abdülhamit, Müslümanların

halifesi sıfatıyla panislamist politikalar güttüğü için İngilizler, onu Ortadoğu'daki çıkarları için büyük bir tehdit olarak görüyorlardı. Sultan II. Abdülhamit, panislamizm politikasıyla İngilizlerin Osmanlı karşıtı sömürge politikalarını önlemeye çalışıyordu. Ama 1908'deki İttihat ve Terakki darbesi, Osmanlı devletinde politika değişikliğine yol açarak bu duruma bir son verdi. Darbe sonucu Almanya karşıtı, ama İtilaf devletleri lehinde politikalar gelişmeye başladı. İngiltere ve Fransa, 1909'dan itibaren İttihat ve Terakki Cemiyetinin doğal bir müttefiki oldu. Bunun sonucunda Osmanlı donanması fiilen bir İngiliz amiralin komutasına verildi ve İngiliz subaylar, savaşın çıktığı 1914 yılına kadar Osmanlı topraklarındaki gemilerde ve demiryolu istasyonlarında kendilerine tanınan yetkileri kullandılar (Earle:1924, 220). 1911'de Bağdat ile Basra arasında yapımı planlanan demiryolu hattının inşasından vazgeçildi (Korn: 2009, 19; Bickel: 2003b, 160). Ancak Almanların daha sonra İttihat ve Terakki Cemiyeti ile iyi ilişkiler kurması sonucunda demiryolu inşaatına yeniden başlandı. 1912 yılında Alman mühendis Heinrich August Meissner'in idaresine Bağdat-Musul demiryolu hattının inşası verildi. Birinci dünya savaşında Almanların safında savaşa katılan Osmanlı devleti, Bağdat demiryolunun inşaatına stratejik nedenlerden dolayı savaş boyunca devam etti. Ancak savaşın bitiminden sonra demiryolu yapımının daha uzun yıllar süreceği anlaşıldı, çünkü İngiltere ve Rusya kapitülasyonları ileri sürerek demiryolunun bitirilmesini engelledi. Bağdat-Kerkük ve Bağdat-Basra hatları, 1941 yılında İngilizler tarafından inşa edildi (Held: 1960, 135).

²Duyun-u Umumiye "Genel Borçlar" anlamına gelir. 1881-1939 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu'nun dış borçlarını denetleyen kurumdur.

Bağdat Demiryolunun Finansmanı

1875 yılında Osmanlı devleti fiilen iflas ettiği için borçlarını ödeyemez hale geldi. Devlet, o dönemde Avrupa'dan kredi almış ve bunun sonucunda aşırı borçlanmıştı. Devletin iflası sonucu 1881 yılında Osmanlı Duyun-u Umumiye İdaresi² Avrupa'nın en önemli yedi devleti tarafından kuruldu. Bunların arasında Fransa % 40 ile en büyük alacaklıydı. Fransa'yı % 29 ile İngiltere ve % 4,7 ile Almanya takip ediyordu (Schöllgen: 2000, 38). Duyun-u Umumiye idaresini Fransız-İngiliz idaresindeki bir Avrupa banka konsorsiyumu yönetiyordu.

Osmanlı devletinin önemli vergi gelirlerini yöneten bu kurum, vergi gelirlerini borçların geri ödemesi için kullanıyordu. Bu yüzden Osmanlı devletindeki birçok ekonomi dalları, yabancı finans kurumlarının kontrolüne girdi. Ağır borç yükü altındaki Osmanlı devleti, ekonomide bağımsız politikalar üretmedi. Osmanlı devleti, mali yönden Fransa'ya çok bağımlı hale geldi. Bu bağımlılık duyunu umumiye idaresi ve Fransız bankaları aracılığıyla oldu. Sultan II. Abdülhamit, Bağdat demiryolunun finansmanını İngiliz veya Alman bankalarına yaptırarak ülkesini Fransa'ya olan bağımlılıktan kurtarmak istiyordu. İngiliz hükümeti de Osmanlı devletinin istikrara kavuşmasını kendi çıkarlarına uygun bulduğu için padişahın bu düşüncesine sıcak bakıyordu. Çünkü İngilizlere göre Osmanlı'nın dağılması, o konjonktürde ancak Avusturya-Macaristan ve Rus imparatorluklarına yarayacaktı. Ancak İngiliz bankaları bu projeyi büyük bir mali risk olarak gördükleri için Bağdat Demiryolu hattının yapımına finansman sağlamak istemediler. Öte yandan Osmanlı Devleti, Türk ordusunun modernizasyonu ve reorganizasyonu amacıyla Almanya'dan gelen askeri heyetlerden memnun kalmıştı.

Alman imparatoru II. Wilhelm'in 1889 ve 1898 yıllarında İstanbul'a yaptığı ziyaretler, Almanya'yla

ticari ilişkileri geliştirdi. Kayser Wilhelm'in Şam ziyaretinde 300 milyon Müslümanın en iyi dostu olduğunu söylemesi, Osmanlı'da büyük sempati topladı. O dönemde Almanya'nın Osmanlı topraklarındaki çıkarlarının sadece ticaretle sınırlı olduğuna inanılıyordu. İngiliz ve Fransızların emperyalist politikaları, Osmanlı'dan toprak koparmaya çalışırken Almanların böyle bir derdinin olmadığı düşünülüyordu.

Almanların Osmanlı'ya yönelik politikaları, İngiliz ve Fransızlara göre daha az tehlikeli bulunuyordu. İşte bu yüzden Bağdat Demiryolu, Osmanlı hükümetinin arzusuyla Almanlar tarafından inşa edilmeliydi. "Deutsche Bank" adlı Alman bankası, önce demiryolunun verimliliğiyle ve sonradan da Mezopotamya'da keşfedilen petrol kaynakların zenginliğiyle

ilgilenmiştir. Mezopotamya ve Basra körfezinde zengin petrol yataklarının bulunmasından sonra Alman bankası, demiryolunun finansmanını üstlenmiştir. Almanlar, Bağdat demiryolunu yaparak İngiliz ve Fransızların çoktandır hâkim oldukları Ortadoğu bölgesinde kendilerinin de nüfuz sahibi olacaklarına inanmaya başladı. Alman imparatoru II. Wilhelm, Bağdat demiryolunun yapımıyla bizzat ilgilenmiş ve demiryolunun bitirilen her bir kesimi için her seferinde inşaat işçilerine iki dilde kutlama telgrafları çekmiştir (Schöllgen: 2003, 108).

Bağdat Demiryolu, Alman malları için yeni pazarların kazanılması demektir. Almanlar, Bağdat demiryoluyla bağlantılı olarak Basra körfezinde ticari ve askeri gemileri için stratejik öneme sahip bir üs kurmayı hedefliyorlardı. Deutsche Bank'ın genel müdürü Georg von Siemens, Bağdat Demiryolu projesini ölü bir demiryolu hattı ve Alman çıkarları için önemi olmayan bir girişim olarak nitelendirmiştir (Wiegant: 1970, 29). Bağdat demiryolunun büyük bir bölümü, Alman kaynaklarıyla finanse edildi. Aslında Bağdat demiryolu Basra körfezine kadar yapılacaktı, ancak finansman seçenekleri çok olmasına rağmen devletin kasasında yeterince para yoktu.

Bağdat Demiryolunun Ekonomik Önemi

Modern bir ulaşım sistemi olan demiryolları, kalkınmanın ekonomik temelini oluşturur ve aynı zamanda da refahın ülke sathında yayılmasını sağlar. Osmanlı Devleti, bu niyetlerle demiryollarını Almanlara yaptırdı. Ancak Almanların niyetleri daha farklıydı. Onlar Osmanlı'daki demiryolu sistemini Almanya'ya yeni pazarlar bulmak ve Ortadoğu'ya stratejik açıdan ulaşmak amacıyla inşa etmek istiyorlardı. Bitmiş bir demiryoluyla Almanlar, Asya'nın kapılarına kadar dayanacak, oradan da Asya'nın içlerine kolayca ulaşacaklardı. Bu demiryolu projesi, Berlin'i petrol zengini Körfez bölgesiyle buluşturacak ve böylece Almanya'nın başkentiyle Basra Körfezi arasında kesintisiz bir mal ve petrol akışı sağlanacaktı. Almanlar, Bağdat demiryoluyla İngilizlerin hâkim olduğu deniz aşırı yolları ve Süveyş kanalını kullanmaya gerek kalmadan Asya'nın içlerine kadar ulaşabili-

lecekti. Kısacası Almanlar, geleceğin yakıtı olan petrole kavuşmak istiyorlardı. 18. yüzyılın sonundan beri Mezopotamya ve Basra körfezinde zengin petrol yataklarının olduğu biliniyordu. Çevresinde zengin petrol yataklarına sahip Musul şehri de Bağdat demiryolunun önemli duraklarından biri olacaktı.

1912 yılında Türk hükümeti, Bağdat demiryolunun yapım masraflarını karşılaması için Alman bankasına (Deutsche Bank) tavizler verdi. Takasa dayalı bu tavizler sonucunda Alman bankası, Musul'a kadar giden Bağdat demiryolu hattının sağından ve solundan geçen yirmişer kilometrelik alan boyunca bütün petrol ve yeraltı kaynaklarını çıkarma hakkı elde etti. Böylece sanayisi ve ekonomisi için hayati önem taşıyan petrol sahaları, Almanya'nın önünde kullanıma hazır hale gelecekti. Ayrıca demiryolu hattı Bağdat'tan Basra'ya kadar uzatılmış olsaydı, Almanya Basra körfezindeki diğer petrol sahalarına da kolayca erişebilecekti. Ortadoğu petrollerine kavuşan Almanya, Amerika Birleşik Devletlerinden petrol ithal



20. yüzyıl başlarında Bağdat Demiryolu

etmek zorunda kalmayacak ve Amerika'ya olan petrol bağımlılığından tamamen kurtulacaktı. Bir savaş durumunda İngiltere, Almanya'ya deniz ablukası uygular ve Amerika da petrol sevkiyatını keserse savaşın kaderi Almanya aleyhine gelişirdi. Birinci Dünya Savaşının en önemli nedenlerinden birisi, Almanya'nın Bağdat demiryolunu kullanarak Ortadoğu'nun enerji kaynaklarını ele geçirme riskiydi. Almanya'nın bu yayılmacı politikası sadece Almanya ile İngiltere arasında değil, aynı zamanda Almanya ile Rusya ve Fransa arasında da büyük çıkar çatışmalarına neden oluyordu. Almanya Bağdat demiryolu projesiyle Fransa'nın (Suriye, Lübnan), İngiltere'nin (Basra Körfezi) ve Rusya'nın (İran) çıkar alanlarına girmiş oluyordu. Bağdat demiryolu, İngilizlerin ve Rusların Ortadoğu'daki alt yapı projeleriyle rekabet ediyordu. Bu demiryolu projesi, İngilizlerin hâkim olduğu Süveyş kanalına ve Rusların İran'daki demiryolu projelerine alternatif oluşturuyordu. Bu yüzden Bağdat demiryolu projesi İngiltere, Fransa ve Rusya'yı birbirine yakınlaştırırken Almanya'yla bu üç dünya gücü arasında büyük bir gerilime yol açtı. Bağdat demiryolu, çıkması muhtemel bir savaşta Almanya için hayati bir rol oynayacaktı.

Bağdat ve Hicaz demiryolları, Osmanlı devleti için de stratejik bir öneme sahipti. Osmanlı Devleti, her iki demiryolu sayesinde Süveyş kanalı bölgesindeki güney cephesine bol miktarda asker ve silah sevkiyatı yapabilecek ve Arap isyancılarla daha etkin bir şekilde mücadele edebilecekti (Hort: 2014, 206). Halep şehri, aynı zamanda Bağdat demiryolundan Hicaz demiryoluna aktarma istasyonuydu. Hicaz demiryoluyla hem hacılar, hem askerler, hem de silahlar Sina bölgesine taşınıyordu. İngiltere, savaştan önce Türklerin bu demiryolu yüzünden Süveyş kanalına bir askeri operasyon yapmasından çok korkuyordu, çünkü Süveyş kanalı İngiliz imparatorluğunun sömürgelerine giden en önemli can damarıydı. Türkler bu can damarını kesecek olursa İngiltere'nin en önemli sömürgesi olan Hindistan'la bağlantısı kopacaktı. Bağdat demiryolu, İngilizler için en büyük can düşmanıydı ve bu yüzden asla bitirilmemesi gerekiyordu. Bağdat ve Hicaz demiryolunu tehlike olmaktan çıkarmak isteyen İngilizler, Birinci Dünya savaşında bu demiryolu ağını geniş ölçüde tahrip etmişlerdir.

Sonuç

Birinci Dünya savaşından sonra Ortadoğu'nun siyasi haritası, galip devletlerin istekleri doğrultusunda yeniden çizilmiştir. İngiltere ve Fransa, savaştan sonra Osmanlı coğrafyasını farklı devletlere böldü. Bağdat demiryolu hattı, Osmanlı bakiyesi devletler olan Türkiye, Suriye ve Irak arasında bölüştürüldü. Bağdat demiryolu güzergâhı, savaş sonunda bu üç farklı devletin payına düştüğü için tamamlanamadı. Halep'ten gelen hatla Bağdat'tan gelen hat arasında henüz bitirilmemiş 485 km'lik bir boşluk kalmıştı, ancak bu boşluğun 135 km'lik bölümüne raylar döşenmişti. Trenin çalışmadığı bu boşluk arasında yolcular, Bağdat'tan Halep'e veya aksi istikamette seyahat edince otobüslere aktarılmak zorunda kalıyorlardı. Savaştan sonra Bağdat demiryolu, jeostratejik değerini kaybetmiş, doğu dünyasının egzotik havasından büyülenen turistler ve maceracılar için turistik bir atraksiyon olmuştu. Bağdat demiryolunu kullanan ünlü bir yolcu, Agatha Christie adlı İngiliz kadın yazardı. Bu yazar 1928 ve 1930 yıllarında İngiltere'den Şark Ekspresi ile İstanbul'a kadar gelmiş ve Toros Ekspresi ile de Suriye'ye doğru yoluna devam etmiştir (Bickel: 2003a, 120).

1923 yılında imzalanan Lozan anlaşmasıyla Bağdat demiryolunun Karkamış (Cerablus) ve Nusaybin arasından geçen hattı, Türkiye ile Suriye arasındaki sınır olarak belirlendi (Bickel: 2003a, 161). Demiryolunun Türkiye ile Suriye arasında sınır yapılması, savaşın galipleri tarafından ihtilaf yaratmak amacıyla önceden planlanmıştı. Böylece iki komşu ülke arasında fitne ve kavga çıkarmak mümkün olacak ve olası bir çatışma durumunda demiryolu ulaşımı işe yaramaz hale gelecekti. İngiltere'nin Osmanlı imparatorluğunun bakiyesi

olan devletleri birbirlerine karşı düşman etmesi, geleneksel "böl ve yönet" politikasının bir devamıydı. Ortadoğu düzeninin mimarı olan İngilizler, petrol kaynaklarını garanti altına almak için Ortadoğu ülkelerini birbirine düşüren politikalar geliştirmek zorundaydılar. İngiltere'yi yöneten derin akıl, Ortadoğu'daki devletleri ancak fitne ve siyasi çatışmalarla kontrol edebileceğini biliyordu. Bu yüzden Ortadoğu'da kavgalar hiç bitmedi.

İkinci Dünya Savaşından sonra Suriye ve Irak'taki demiryolu hatları ulaşımına kapanmış, çünkü Ortadoğu'da çıkarılan siyasi çatışmalar, hep bölgesel savaşları ve iç savaşları tetiklemiştir. 1990'lı yıllardan sonra Bağdat demiryolu artık sadece Türkiye'de işletildiği için Anadolu demiryoluna dönüşmüştür. Türkiye'nin dışında Bağdat demiryolu işletilememiş, çünkü büyük devletlerin kaos politikaları buna izin vermemiştir. Irak Savaşı ve Suriye'deki iç savaş yüzünden Bağdat demiryolu halen çalışmıyor. 2002 yılında Türkiye ve Irak devlet demiryolları idareleri tarafından İstanbul-Bağdat seferlerinin yeniden başlatılması için bir anlaşma imzalandı. Ama Irak ve Suriye'deki bölgesel savaşlar, bu projenin gerçekleşmesini engelledi.

Artık Suriye ve Irak'ta Bağdat demiryolunun yerini uçak, araba ve kamyonlar aldı. Petrol de büyük oranda boru hatlarıyla taşınmaya başlandı. Türkiye'deki Bağdat demiryolu hattı, günümüze kadar kalan istasyonları ve lokomotifleriyle nostaljik bir havaya büründü. Bağdat demiryolu, günümüzde İstanbul ile Bağdat arasında seyahat edilmeyen tarihi bir demiryolu olduğu için hafızalarda meraklıları için romantik duygular uyandırmaktan başka bir işe yaramıyor.

Kaynakça

- BICKEL, Benno (2003a), "Mit Agatha Christie durch die Schluchten des Taurus. Die Bagdadbahn im Spiegel der Literatur und des Reiseberichts. In: Jürgen Franzke (Hrsg.): Bagdadbahn und Hedjazbahn", **Deutsche Eisenbahngeschichte im Vorderen Orient**, Nürnberg: Tümmel Verlag, (120-124).
- BICKEL, Benno (2003b), "Zeittafel Bagdadbahn. In: Jürgen Franzke (Hrsg.): Bagdadbahn und Hedjazbahn", **Deutsche Eisenbahngeschichte im Vorderen Orient**, Nürnberg: Tümmel Verlag, (160-162).
- EARLE, Edward Mead (1924), *Turkey, the Great Powers, and the Bagdad Railway: A Study in Imperialism*, New York: The Macmillan Company.
- ENZYKLOPÄDIE BROCKHAUS** (1987): in 24 Bänden, (19., vollständig überarb. und erw. Aufl.), 2. Bd. Mannheim: Brockhaus.
- FÜL, Wilhelm (2001), *Pressel, Wilhelm. In: Neue Deutsche Biographie (NDB)*, 20. Bd. Berlin: Duncker & Humblot.
- GRAICHEN, Gisela; GRÜNDER, Horst (2005), *Deutsche Kolonien – Traum und Trauma*, Berlin: Ullstein Buchverlag.
- HELD, Hermann (1960), "Bagdadbahn. In: SCHLOCHAUER, Hans Jürgen (Hrsg.): **Wörterbuch des Völkerrechts** (völlig neu bearb. 2. Auflage in Verbindung mit der Deutschen Gesellschaft für Völkerrecht. 1. Bd. Berlin: de Gruyter, (pp. 134-136).
- HITTI, Philip Khuri (1979): "Baghdad Railway. In: Encyclopedia Americana", Vol. 3. New York: **Encyclopedia Americana**.
- HORT, Jakob (2014), "Architektur der Diplomatie", *Repräsentation in europäischen Botschaftsbauten 1800-1920*, Göttingen: Verlag von Vandenhoeck&Ruprecht.
- HÜBER, Reinhard (1943), "Die Bagdadbahn. In: SIX, Franz Alfred (Hrsg.): **Schriften zur Weltpolitik (87-98)**, Heft 6. Berlin: Junker und Dünhaupt Verlag.
- KORN, Wolfgang (2009), *Schienen für den Sultan: Die Bagdadbahn: Wilhelm II.*, Abenteuer und Spione. Köln: Fackelträger Verlag.
- NOACK, Rosemarie (11. Dezember 2003), **Zügig durch die Wüste. Die Zeit**. [Online: <http://www.zeit.de/2003/51/Bagdadbahn>]. (11.10.2017).
- RATHMANN, Lothar (1982), *Berlin-Bağdat: Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi Berlin Bagdad. [Originaltitel: Berlin-Bagdad: Die imperialistische Nahostpolitik des kaiserlichen Deutschlands*, Berlin 1962 (Aus dem Deutschen übersetzt von Ragıp Zarakolu)]. Istanbul: Belge Yayınları.
- ROHRBACH, Paul. (1911), *Die Bagdadbahn. 2. Auflage*, Berlin: Verlag von Wiegandt&Grieben.
- SCHÖLLGEN, Gregor (2000), *Imperialismus und Gleichgewicht: Deutschland, England und die orientalische Frage 1871-1914*, München: Oldenbourg Wissenschaftsverlag.
- SCHÖLLGEN, Gregor (2003), "Instrument deutscher Weltmachtspolitik. Die Bagdadbahn im Zeitalter des Imperialismus. In: Jürgen Franzke (Hrsg.): Bagdadbahn und Hedjazbahn", **Deutsche Eisenbahngeschichte im Vorderen Orient** (108-111), Nürnberg: Oldenbourg Wissenschaftsverlag.
- WIEGAND, Theodor (1970), *Halbmond im letzten Viertel. Briefe und Reiseberichte aus der alten Türkei. 1895-1918*, München: Bruckmann Verlag.
- YAVUZ, Mehmet (2005), *Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen Reich*, (Doktora Tezi), Bochum: Ruhr Universität Bochum.



KALKINMA ATÖLYESİ

Çankaya Mah. Üsküp Cad. No: 16/14 Çankaya - Ankara



/kalkinmaatolyesi



/kalkinmatolyesi



/kalkinmaatolyesi



info@ka.org.tr



www.ka.org.tr

