

PAPER DETAILS

TITLE: XIX. YÜZYILIN SON ÇEYREGİNDE ANKARA'DA DEMİRYOLU ULASIMI

AUTHORS: Eylem TEKEMEN ALTINTAS

PAGES: 21-32

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1437775>

XIX. YÜZYILIN SON ÇEYREĞİNDE ANKARA'DA DEMİRYOLU ULAŞIMI

ARAŞTIRMA MAKALESİ

Dr. Eylem TEKEMEN ALTINDAŞ

Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi

Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü

tekemen_e@ibu.edu.tr

ORCID: 0000-0003-1120-1126

Gönderim Tarihi: 08.12.2020 Kabul Tarihi: 15.06.2021

Alıntı: TEKEMEN ALTINDAŞ, Eylem (2021), "XIX. Yüzyılın Son Çeyreğinde Ankara'da Demiryolu Ulaşımı", *AHBV Edebiyat Fakültesi Dergisi*, (4) 21-32.

Öz: Osmanlı Devleti'nde Tanzimat'la birlikte ulaşım konusu gittikçe önem kazanmıştır. Anadolu'da önce limanlara yakın olan İzmir-Aydın üzerinde demiryolu hattı döşenmiştir. Devamında Haydarpaşa-İzmit Hattı'nın ardından İzmit-Ankara güzergâhında da demiryolu çalışmalarına hız verilmiştir. İzmit-Ankara Demiryolu Hattı boyunca yeni tarım alanlarının açılmasıyla birlikte üretimde de artış beklenmekte idi. Hat boyunca yerleştirilen özellikle Balkanlardan gelen muhacirlerin ileri tarım teknikleriyle üretimde artış yaşanmıştır. Hem yeni tarım ürünlerinin hem de mevcut ürünlerin ticari yönden diğer bölgelere özellikle de limanlara bozulmadan getirilerek ticaretin canlandırılması bakımından demiryolu oldukça önemliydi. Hükümetin merkezi otoriteyi sağlamlaştırmak istemesi yanında Ankaralı halk ve idarecilerin isteği doğrultusunda İzmit-Ankara arasında demiryolu inşası için çalışmalar gerçekleştirilmişti. Almanlara verilen ihale ile 1882 senesinde başlayan hat yapımı işlemleri 1892 senesinde demiryolunun Ankara'ya gelişi ile son bulmuştur. İzmit-Ankara Demiryolu'nun faaliyete geçmesiyle İstanbul-Ankara arasındaki ulaşım iki güne inmiştir.

Anahtar Kelimeler: Ulaşım, Demiryolu, Osmanlı Devleti, Ankara.

Railway Transportation in Ankara in the Last Quarter of the 19th Century

Abstract: With the Tanzimat, the issue of transportation became increasingly important in the Ottoman Empire. In Anatolia, a railway line was first laid on İzmir-Aydın, being close to the ports. Following the Haydarpaşa-İzmit line, railway works on the İzmit-Ankara route were accelerated. With the opening of new agricultural areas along the İzmit-Ankara railway line, an increase was expected in production. There appeared an increase in production with the advanced agricultural techniques of the immigrants who were placed along the line, especially those from the Balkans. The railway was very important in that trade could be revived by bringing both the new agricultural products and the existing products to other regions in commercial terms, especially to the ports, without spoiling. In addition to the government's desire to consolidate the central authority, work was carried out for the construction of a railway between İzmit and Ankara in line with the request of the people and their administrators. The processes for line construction, which started in 1882 through the tender given to the Germans, were completed in 1892 with the arrival of the railway in Ankara. With the İzmit-Ankara railway entering into service and operation, the travel time between İstanbul and Ankara was reduced to two days.

Keywords: Transportation, Railway, Ottoman State, Railway Construction, Ankara.

Giriş

Dünyada XIX. yüzyılla birlikte nüfusun artışına paralel olarak üretim ve ticarete artış meydana gelmiştir. Dolayısıyla bu yüzyılda ulaşım ve haberleşme konusunda oldukça önemli gelişmeler yaşanmıştır. Yeni bir ulaşım sistemi olarak demiryolu önem kazanmıştır. Liverpool ile Manchester arasındaki yol üzerinde 16 Kasım 1829 tarihinde yapılan ilk tren yolculuğu demiryolculuğunun başlangıcıdır (Onur, 1953: 5). İngiltere'den sonra yine aynı sene Amerika'da, 1832'de Fransa'da, 1835'te Belçika'da ve Almanya'da, 1838'de Avusturya'da, 1839'da İtalya'da demiryolları faaliyete geçmiştir (Satan, 2012: 309).

Tanzimat bürokratları özellikle Ali Paşa ve Fuat Paşa, hazırladıkları layihalarla demiryolu konusunda Padişahın ilgisini çekmişlerdi (Özyüksel, 2013: 7). Tanzimat Fermanı'nın ilanı ile

birlikte imparatorluk sınırları içinde ulaşımın ve haberleşmenin gelişmesi için alt yapı hazırlıklarına başlanmıştı. Bunun için sınırlar dâhilindeki karayollarının ıslahı, demiryolu yapımı, telgraf hatlarının döşenmesi ve posta sisteminin daha verimli olabilmesi için posta teşkilatının kurulmasına öncelik verilmiştir.

İngiltere, Osmanlı Devleti'nde demiryolu hattı yapılması konusunda oldukça istekli davranmıştır. Hindistan'a kısa sürede ulaşabilmek amacıyla yeni bir yol tesis etme isteğiyle harekete geçmiş ve bu doğrultuda Osmanlı topraklarında demiryolu konusunda etkili bir siyaset izlemeye çalışmıştır (Zarakolu, 1954: 574). Osmanlı Devleti sınırları dâhilinde ilk demiryolu çalışmaları Mısır Valisi Abbas Paşa'nın 1851 senesinde İskenderiye-Kahire Hattı'nın yapımını İngilizlere vermesi ile başlamıştır. Mısır Valisi'nin bu girişimi Padişahın onayının alınmamış olması sebebiyle Osmanlı hükümetinin tepkisini çekmiştir. Bunun üzerine Vali, demiryolu hattı çalışmalarında halkın bedava çalıştırılmaması, borçlanma yapılmaması ve demiryolu için yeni bir vergi konulmaması şartı ile Osmanlı hükümetinden gerekli izni alarak çalışmalara başlanılmasını sağlamıştır. İskenderiye-Kahire Demiryolu Hattı 1856 senesinde tamamlanarak işletilmeye açılmıştır (Engin, 1993: 36-37; Satan, 2012: 214). Kırım Savaşı'nda müttefiki olan İngiltere ve Fransa'nın sermayeleri ile Osmanlı Devleti'nde Anadolu'da demiryolları çalışmaları İzmir-Aydın, Mersin-Adana arasında olmuştur (Onur, 1953: 10). İngiliz sermayesi ile Anadolu'da yapılan ilk demiryolu olan İzmir-Aydın Hattı konusunda İzmir'de bulunan İngiliz ticaret kolonisinin etkisi olmuştur. İngiliz sermayesi ile Batı Anadolu'da yapılacak olan demiryolu İngilizler tarafından işletilecekti. Aynı zamanda bölgede kullanıma açılması planlanan yeni tarım arazilerinin kendileri tarafından işletilecek olması kâr oranı oldukça yüksek bir yatırım olarak görülmüştür (Kurmuş, 2012: 81). 1856 senesinde İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın inşası Londra merkezli bir şirkete verilmiştir. 14 Ekim 1856 tarihli bir belgeye göre imtiyaz verilen Londra'da Josef Bakston, George Vanlis, William Jakson ve Ogüst Dikson tarafından kurulan şirket Osmanlı kanun ve nizamlarına tabi bir Osmanlı şirketi haline gelecekti. Söz konusu şirketin imtiyaz süresi 50 sene olarak belirlenmiştir (BOA., İ.HR, 136/7040).

Osmanlı Devleti'nde Demiryolunun Önemi

Osmanlı Devleti, XIX. yüzyıla gelindiğinde askeri, idari, mali anlamda devletin tamamlanmasında denetimi sağlamak ve merkezi otoriteyi güçlendirmek için ulaşım ve haberleşmenin hızlı ve güvenilir bir şekilde sağlanması gerektiğini anlamıştı. Bu bağlamda demiryolu ulaşımının öneminin farkına varılmıştı. Devletin içinde bulunduğu ekonomik, sosyal, idari ve askeri sorunların çözümünde demiryolunun ciddi katkı sağlayacağını düşünmekteydi (Öztürk, 2010: 180-183; Gülsoy, 2012: 289-292). Demiryolunun İngiltere'den başlayarak Avrupa ve diğer bölgelere yayılmasının bir sonucu olarak ulaşım ucuzlamış ve kolaylaşmıştır. Tanzimat'ın idarecileri, demiryolunu Osmanlı Devleti için modernleşmenin önemli bir unsuru olarak kabul etmişlerdi (Engin, 1993: 34-38). Geniş bir coğrafyaya sahip olan Osmanlı Devleti'nde demiryolu ulaşımı haberleşmenin daha hızlı olması yanında aynı zamanda tarım ürünlerinin bozulmadan hem pazarlara hem de limanlara ulaştırılması yönünden büyük önem arz etmekteydi (Quataert, 1985: 1630; Gümüş, 2011: 167-169).

Hükümet, devletin doğusu ile batısı arasında ulaşım ve haberleşmenin hızlı ve güvenli bir şekilde temin edilmesi için kısa süre içinde demiryolu hattı inşa etmek istemekteydi. Rusya ile yeni bir savaştan çıkılması (1877-1878) devlet ekonomisinin iyice sarsılmasına neden olmuştu. Osmanlı Devleti'nin borçlarını ödemede konusunda sıkıntı yaşaması Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin faaliyete geçmesine neden olmuştur. İdarenin açılması Avrupa sermayesinin Osmanlı topraklarında yeniden yatırımlara girişmesini de kolaylaştırmıştır¹. Devlet maliyesinin kötü olmasının yanı sıra devlette demiryolu konusunda teknik bilgisi olan kişi sayısının yok denecek kadar az olması sorun teşkil etmekteydi. Bu sebepten ötürü Dersaadet, demiryolu projesinin uygulanması için İzmir-Aydın, Mersin-Adana Hatlarını bir İngiliz şirketine, İzmir-Kasaba Hattı'nı da bir Fransız şirketine vermişti. İngiliz ve Fransızlardan sonra Alman yatırımcılar

¹ Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin demiryolu konusundaki işlevi içi bkz. Özyüksel, 2013: 19-26.

da Anadolu'da yapılması planlanan demiryolu için teşebbüste bulunmaya başlamışlardı. İngilizler Anadolu Demiryolu Hattı'nda Fransızların etkili olmasını istemediği için Almanlara dolaylı olsa da destek vermiştir. Osmanlı Devleti'nde daha önceden hiçbir Alman demiryolu şirketinin Anadolu'da tecrübesi olmamasından dolayı Frankfurt menşeli Alman Holzerman Şirketi ile Anadolu demiryolu konusunda tecrübesi bulunan Fransız Kont Vitali Firması birleşerek demiryolunu inşa etmek için *Societe du Chemin de Fer d'Anatolie (Anadolu Demiryolu Şirketi)*² adı altında birleşerek yeni bir şirket kurmuşlardı. İzmit-Ankara Hattı hükümet ve padişahın izlediği politika gereği Almanlara verilmişti (Soy, 2004: 189-194, 312; Özyüksel, 2013: 44-49, 57-58). İzmit'ten Eskişehir yoluyla Ankara'ya döşenecek şimendifer hattı ile ilgili yapılan mukavele-name ile ilgili olarak Dersaadet'ten gelen haberler Vilayet Gazetesi'nde oldukça fazla yer bulmuştur (*Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 751, Fi 9 Teşrin-i Sani Sene 304; 5 fasıl ve 30 maddeden oluşan şartname ve fiyat tarifesi için bkz. *Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 770, 3 Şaban Sene 306 Fi 22 Mart Sene 305; *Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 772, 17 Şaban Sene 306 Fi 5 Nisan 305; *Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 774, 1 Ramazan Sene 306 Fi 19 Nisan Sene 305; *Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 775, 8 Ramazan Sene 306 Fi 26 Nisan Sene 305; *Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 776, 15 Ramazan Sene 306 Fi 3 Mayıs Sene 305; *Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 777, 22 Ramazan Sene 306 Fi 10 Mayıs Sene 305; demiryolu hattı için Alman kumpanyası teşkil olunacağı ile ilgili haber için bkz. *Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 771, 10 Şaban Sene 306 Fi 29 Mart 305)³.

Osmanlı Devleti'nin demiryolu politikasının en önemli özelliği demiryollarının yapımlarının "kilometre garantisi" adı altında imtiyaz olarak verilmesidir. Kilometre garantisinin verilmesiyle birlikte hattın geçtiği vilayetlerin ve kazaların aşar gelirleri şirketlere tahsis edilmiştir. Demiryolu şirketlerinin kârları Osmanlı Devleti'nce garanti altına alınmış olmasıyla birlikte demiryolu şirketlerinin kâr oranlarının teminatın altında olması sonucunda aradaki farkı Osmanlı Devleti ödemek zorunda kalmıştır (Onur, 1953: 23-26). Demiryolu güzergâhları Avrupa demiryolları açısından farklı yapılmıştır. Yabancı şirketler, Osmanlı hükümetinden daha fazla maddi kazanç elde etmek için belirlenen güzergâhların birbiri ile demiryolu bağlantısı olmaması ve demiryolunun ağ uzantılarının yapılmaması şeklinde bir yol izlemişlerdir (Çağlayan-Yıldız, 2013: 466-486). Anadolu'daki hatların güzergâhlarının da inşaat şirketi ve onun ülkesinin çıkarları doğrultusunda belirlenmiş olduğunu görmekteyiz (Efe, 2005: 95-117; Kaleli, 2011: 152-166).

Anadolu'da bulunan ham madde ve Osmanlı pazarları, Batılı devletlerin Osmanlı coğrafyasında demiryolu hatlarının yapımı konusunda birbiri ile mücadele etmesinin en büyük nedeniydi. Bunların yanında coğrafi konumu da Avrupalı devletlerin Anadolu Demiryolu konusunda kendi aralarında rekabete neden olmuştu (*Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 734, Fi 2 Zilkade Sene 305 Fi 29 Haziran Sene 304). İngiltere, Fransa ve özellikle de Almanya, Anadolu coğrafyasında demiryolu hattının yapımı ve imtiyazını alma konusunda birbiriyle yarışır konuma gelmişlerdi (Onur, 1953: 15-16). Çünkü Osmanlı Devleti üzerinde nüfuz bölgeleri oluşturmak amacındaydılar. Bu amaçlarına ulaşabilmek için kendi demiryolu şirketleri vasıtasıyla Osmanlı Devleti'ne ekonomik ve siyasi baskı yapmaktaydılar (Burak, 2005: 36; Pamuk, 1978: 148). Örneğin Osmanlı Devleti'nde bir zamanlar demiryolu imtiyazına sahip olan İngiliz John Robert Pilling, Osmanlı Devleti'ni ve idarecilerini yazdığı bir mektupla İngiliz Dışişleri Bakanlığı'na şikâyet etmiştir. Söz konusu mektup İngiliz Hükümeti'nin Osmanlı Devleti üzerindeki siyasi, askeri, ekonomik hedeflerini göstermesi bakımından dikkat çekicidir⁴.

Diğer Batılı devletler gibi Almanya'nın da Osmanlı Devleti'ne yaklaşmasının en büyük sebebi, sanayisi için kolay ve ucuz bir şekilde hammadde bulmak istemesidir. Almanya, Osmanlı coğrafyasını kendisi için ulaşılması en kolay yer olarak görmekteydi (Tepekaya, 2002: 40-56; Gülsoy, 2012: 294-304; Ortaylı, 2006: 48-50, 109-117, 121-123; Aydın, 2001: 56-57).

² Şirketin tam adı *Anadolu Osmanlı Demiryolu*'dur. Bkz. BOA. İ.DH. 1123/87795.

³ İzmit-Ankara Demiryolu Hattı konusunda Alman şirket ile yapılan sözleşme Vilayet Gazetesi'nin farklı sayılarında yayımlanmıştır.

⁴ John Robert Pilling'in mektubunun içeriği ile ilgili olarak bkz. Burak, 2005: 38-45.

Anadolu Demiryolu Şirketi ile Osmanlı Devleti'nden imtiyaz elde eden Almanya, Yakın Doğu'daki çıkarlarını da genişletme konusunda ilerleme kaydetmiştir (Güven, 1982: 46).

İzmit'ten Ankara'ya Demiryolunun Döşenmesi

Ankara halkının ve idarecilerinin Ankara'ya demiryolunun yapılması konusunda ilk istekleri 1866 senesinde olmuştur (BOA. MV.7/75.2). Ankara'nın herhangi bir sahil şeridiyle bağlantısının olmaması nedeniyle merkez ve kazalarının ürünlerinin bozulmadan limanlara ulaştırılamaması büyük bir sıkıntıya neden olmaktaydı. Ankara Vilayeti Umumi Meclisi, Ankara'nın limanlardan uzak olması ürün ticaretinin zamanında yapılamaması konusunda karşılaşılan zorluklar sebebiyle ulaşımın kolaylaşması amacıyla Seferihisar⁵-Eskişehir üzerinden Bursa'ya kadar demiryolu hattının yapılması yönündeki isteklerini hükümete iletmışlerdi. Ankara Vilayeti Umumi Meclisi, hükümetin gerekli demir ve malzemeyi vermesi durumunda keeste, iş gücü ve diğer bütün giderlerin Ankara halkı tarafından karşılanacağını taahhüt etmiştir. Vilayet Umumi Meclisi, inşaat için gerekli olan paranın da toplanması için Daire-i Belediye Sandıkları'nın gelirini ve Ankara-Yozgat-Kayseri'nin öşür gelirlerinden % 13 oranlık bir kısmı harcamayı düşünmüştü. Hükümet Mayıs 1869 tarihinde verdiği cevapta demiryolu yapmanın sanıldığından çok daha büyük bir iş olduğunu ve bu işin ertelenmesi gerektiğini belirtmişti (Çadırıcı, 1991: 265).

1874-1875 yılları arasında yaşanan kuraklıkta mağdurlara yapılan hububat, çift hayvanı gibi yardımların nakliyesinde yaşanan gecikmeler ve zorluklar İzmit-Ankara arasında ulaşımın hızlı olması için demiryolunun önemini artırmıştı (Tekemen Altındaş, 2018: 8). Bu konuyla ilgili olarak Ankara İdare Meclisi ve Heyet-i Müfettişiye tarafından hazırlanan bir mazbata ile Nafia Nezaretine bildirilerek Anadolu Demiryolu'nun Ankara'ya kadar getirilmesi talep edilmişti (Erlar, 2012: 308). 20 Ekim 1885 tarihli Ankara Vilayet Gazetesi'nde halkın Padişah'a ve Dâhiliye Nezaretine yazdığı dilekçeye yer verilmiştir (*Ankara Vilayet Gazetesi*, Nr. 641, Muharrem 1303; *Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 667, Fi 12 Zilkade Sene 1302 Fi 21 Ağustos Sene 1301). Durumun gerçekliğini araştırmak için Padişah tarafından bölgeye gönderilen Yaver Ömer Lütfi Bey, yaşanan kıtlığın etkisinin büyüklüğü, yardımların ulaşımın yetersizliği ile zamanında yapılamamış olmasının nedeni olarak ulaşımın zorluğu ile ilgili bir rapor hazırlamıştı. Ömer Bey'in araştırmaları sonunda bölgede ulaşımın önemine vurgu yapılarak demiryolunun yapımı bir kez daha gündeme gelmişti. Haydarpaşa-İzmit Hattı'nın Ağustos 1873'te açılmasından sonra demiryolu hattının Ankara'ya ulaştırılması konusunun gündeme geldiği bilinmektedir (Aydın vd., 2005: 230).

Ankara halkı yol yapımı konusunda hükümet tarafından görevlendirilen müteahhitlere artık güvenlerinin kalmadığına ve bu durumdan dolayı da demiryolunun Ankara'dan geçmesi halinde hat üzerinde çalışabileceklerine dair merkeze toplu dilekçe yazmışlardır. Ankara halkının demiryoluna karşı bu kadar hevesli olduğunu gören Vali, Dâhiliye Vekâletine gönderdiği dilekçede demiryoluna kırsal kesimde yaşayanların ve tüccar sınıfının çok istekli olduğunu, karayolu yapımında olduğu gibi hattın döşenmesi sırasında da 163.811 kişinin çalışabileceğini ve bu sayede de hattın üç yıl gibi bir sürede tamamlanabileceğini belirtmiştir (Aydın vd., 2005: 231; *Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 641 9 Teşrinievvel 1301-21 Ekim 1885).

Almanya politikasının bir gereği olarak Haydarpaşa-İzmit ve İzmit-Ankara arasındaki hattın yapılabilmesi için Osmanlı Devleti'nin ihtiyacı olan finans desteğini sağlamak amacıyla Deutsche Bank'ı görevlendirmiştir⁶ (Önsoy, 1999: 246-247; Eldem, 1994: 98-99, 104, 160; Geyikdağı, 2008: 140, 142, 146). Osmanlı hükümetinden demiryolu imtiyazını alan Alfred Kulla, Deutsche Bank ile bir anlaşma yapmıştır (Ortaylı, 2006: 119-129; Özyüksel, 2013: 55, 60-62). 1888 senesinde Deutsche Bank ile Osmanlı Devleti arasında Haydarpaşa-İzmit Demiryolu Hattı'nın işletilmesi ve bu hattın Ankara'ya kadar getirilmesi konusunda 8 fasıl ve 49 maddeden

⁵ Ankara Vilayet Salnamesi'nde 1871-1889 yılları arasında Seferihisar, sonrasında Sivrihisar olarak geçmektedir. Bkz. *Salname-i Vilayet-i Ankara*, 1307: 139; Becerik, 2019: 54.

⁶ Alman sermayesi, Deutsche Bank sayesinde Osmanlı demiryollarında etkinliğini artırmıştır. Bkz. Baskıcı, 2005: 9-10; Deutsche Bank'ın İzmit-Ankara demiryolu imtiyazını elde etme süreci için bkz. Özyüksel, 2013: 53-55.

oluşan bir anlaşma yapılmıştı (BOA. Y.PRK. TNF 2/54-23; Özyüksel, 2013: 55-56). Söz konusu anlaşma Vilayet Gazetesi'nde yer almıştır. Kumpanyanın üç direktör tarafından kontrol edileceği ve her kilometrenin vasat fiyatı 123.000 frank olup hattında toplamda 170 kilometre olacağı vurgulanmıştır (*Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 771, 10 Şaban sene 306 Fi 29 Mart Sene 305). İzmit-Ankara arasında yapılması düşünülen demiryolunun inşası için öncelikle bölge haritasının çıkarılması konusunda mühendislerin görevlendirilmesine karar verilmişti (BOA. İ.MMS. 133/57003.3). Osmanlı Devleti'nin demiryolu şirketlerine dönecek hat üzerinde kilometre başına garanti vermesi üzerine söz konusu yabancı şirketler daha fazla kâr elde etmek için Eskişehir-Ankara Hattı'nı arazide kavimli bir şekilde inşa etmişlerdir (Güven, 1982: 52).

Anadolu ziraatını Rusya ile karşılaştıran Osmanlı hükümeti, İstanbul'un yıllık buğday ihtiyacının Rusya, Romanya ve Bulgaristan'dan değil artık Orta Anadolu'dan başta Ankara ve civarından karşılanması demiryolunun Ankara'ya kadar gelmesiyle birlikte daha kolay ve ucuz olacağına karar vermişti (*Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 742, 13 Muharrem Sene 306 Fi 7 Eylül 304; Tekemen Altındaş, 2016: 124-125). Böylece her yıl buğday alımında dışarıya giden yaklaşık 1 milyon Osmanlı lirası ülkede kalacak ve İstanbul-Anadolu arasında güçlü ekonomik ilişkiler sağlanacaktı (Yavuz, 2000: 201; Soy, 2004: 148). Anadolu Demiryolu'nun Ankara'ya getirilmesi İzmit Limanı ticareti için de oldukça önem arz ediyordu. Çünkü Avrupalı tüccarlar İzmit-Ankara arası demiryolu ile başta tahıl olmak üzere taze meyve ve sanayileri için ham-madde ihtiyaçlarını Anadolu'dan daha ucuz bir şekilde sağlayabileceklerdi.

Anadolu Demiryolu'nun Ankara'ya kadar getirilmesi yolundaki çalışmalar 1888 yılından itibaren başlamıştır⁷. İzmit-Ankara Demiryolu'nun inşaatı iki farklı yönde ilerlemiş olup inşaatla çalışan işçi sayısının da zamanla artmış olduğunu görmekteyiz (BOA, A. MKT. UM, 1288/40). 1890'lı senelerde yaşanmış olan kuraklık ve kıtlığın neticesinde Erzurum ve Erzincan'da yaşayan Ermeniler Amerika'ya göç etmek üzere yola çıkarken Müslüman kesim de İç Anadolu'ya doğru hareket etmiştir. Kıtlıktan kurtulmak amacıyla Ankara ve Yozgat civarına gelen göçmenlerin bir kısmının Ankara Demiryolu'nun inşaatında çalışmak üzere istihdam edildiği bilinmektedir (BOA, Y.PRK, A. 9/21-22; Gül, 2009: 151-153). Hükümet, İzmit-Ankara arasında yapılması planlanan demiryolunda kuraklıktan etkilenenlerin geçimlerini sağlayabilecek kadar bir ücret ödenmesini kararlaştırmıştı. Kıtlıktan dolayı mağdur olanların hem geçimini temin etmekte hem de bölgede iş imkânı sağlayarak güvenliği bozabilecek davranışlarda bulunmaları da önlenmek istenmiştir (Geyikdağı, 2008: 126). 1890'dan itibaren Doğu Rumeli ve Bulgaristan'dan gelen göçmenler Muhacirîn Komisyonu vasıtasıyla demiryolu güzergâhlarına yerleştirilmiştir (BOA. Y.A.RES. 54/15.5). Muhacir Komisyonu, kazalardan Balkanlardan ve Rumeli'den gelen göçmenlerin yerleştirilmesi ile ilgili istemiş olduğu raporların neticesine göre bir iskân politikası belirlemiştir⁸. Muhacirlerin iskânı öncesinde Muzaffer Paşa, demiryolu hattı üzerinde Haymana, Sivrihisar ve Bala kazalarının zahiresini yerleşecek halk için ayırtmıştır (BOA. DH. MKT. 141/19.4).

Ankara Demiryolu güzergâhı 16 tünel, birçok köprü ve 180 km'ye ulaşan tepelerin yarılmasıyla yapılmıştır (Erler, 2012: 308-309; Ortaylı, 2000: 207). Demiryolunda hat döşeme çalışmaları olurken aynı zamanda istasyon yakınındaki yolların tamirinin yapıldığını görmekteyiz (*Takvim-i Vekayi*, N. 110, Fi 24 Rebiülevvel Sene 1309 Çarşamba Fi 16 Teşrinievvel-i Rumi Sene 1307). Demiryolu hat güzergâhlarına tesadüf eden kazalar ile istasyonlar arasında birer şose yol yapılması uygun bulunmuştur. Bu konuda Başmühendis Hamdi Efendi görevlendirilmiştir. Bu doğrultuda Hamdi Bey'in ilk görev yeri Haymana ve Sivrihisar olmuştur (*Tercüman-ı Hakikat* N. 4181, Fi 21 Zilkade 1309 4 Haziran-ı Rumi 1308).

⁷ İzmit'ten Ankara'ya kadar yapımına başlanan demiryolu inşasının Vezirhan-Bilecik-Karaköy civarının yüzde doksanın bitmiş olmasına rağmen çalışmaların planlan süreden 2.5 aydan daha uzun sürmesi nedeniyle demiryolu hattının tamamlanabilmesi için demiryolu şirketi Dersaadet'ten ek süre talep etmiştir. BOA. İ.HUS. 5/37.5; Polatlı'dan Ankara'ya kadar olan hattı Aralık 1892 tarihinde tamamlanmıştır. BOA. Y.PRK. ASK. 87/90; Adapazarı'ndan Lefke'ye kadar olan 63 kilometrelik demiryolunun tamamlanmış olup işletilmesi ile ilgili olarak bkz. BOA. Y.A.HUS. 241/14-3.

⁸ Muhacir Komisyonunun hazırlanmış olduğu rapora göre Ankara'da demiryolu hat güzergâhında olan Zir kazası başta olmak üzere Ayaş, Haymana, Seferihisar, Çubukabad, Yabanabad kazaları ve Ankara merkez köylerinde kaç hane iskân edilebileceği ile ilgili detaylı bir çalışma için bkz. Kaynar-Koraltürk, 2016: 1-12.

Demiryolu hattının inşa çalışmalarının Ankara merkeze yaklaşık 7 saat mesafede olan Mali köyüne kadar gelmiş olması halk arasında memnuniyet ile karşılanmıştır. Vilayet Gazetesi'nde Ekim ayına kadar şehre ilk lokomotifin de gelebileceğine dair haberlerin çıktığını görmekteyiz (*Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 919, Fi Rebiülevvel Sene 310 Fi 23 Eylül Sene 1308). Demiryolunun tamamlanmasıyla birlikte gerçekleşecek olan resmî açılış için devletin birçok yerinden olduğu gibi Avrupa'dan da gelecek misafirlerin olmasından dolayı Hükümet, demiryolu güzergâhındaki evlerin ve caddelerin bakımlı ve temiz görünmesi için boya ve temizliğin yapılmasını istemiştir (BOA., DH.MKT., 1887/55, 5 Rebiülahir 1309). Bu istek sonrasında Ankara Belediyesi hemen harekete geçmiş ve açılıştan önce o zamana kadar güzergâh boyunca evlerin beyaz boya ile boyanmasını sağlayarak vilayetin eski kasvetli manzarasını değiştirerek güzel bir manzara ortaya çıkarmışlardır (*Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 919, Fi 14 Rebiülevvel Sene 310 Fi 23 Eylül Sene 1308).

Demiryolunun Ankara'ya ulaşması vilayette yankı uyandırmıştır. Bununla ilgili olarak Ankara Vilayet Gazetesi'nde şu ifadeler yer almaktadır: “*Şimendiferlerin te'sisi tarihinden itibaren bu devre-i cedide-i terakkiye dahil olan memleketimizin, aksâm-ı sanayi ve ticaretinde görülen te'sirât-ı hasene cümlesindendir ki birkaç seneden beri emlâk ve arazi kıymetinde yüzde otuz, kırk raddesinde ve istasyona civar olan mahallerde yüzde bin ve daha ziyade bir fikr-i terakki husule geldiği gibi hazine-i celile, ticaret ve ziraat-ı mahalliyede bu nisbetde hisse-yâb feyz ve terakki olmuş ve bu sene vilâyetin umum a'sârında ... kıyye bir fazla zuhur etmiştir. Şehrin her noktasını tezyin eden mebâni-i aliyye ve asâr-ı nâfi'a ve ba-husus istasyon cihetinde iktisâb ettiği hal-i terakki ve ma'muriyyet, terakkiyat-ı hazıra-i memlekete beraat-i istihlâl olmak üzere revnak-ı bahşin uyûn-u mübâhât olunmaktadır.*” (*Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 925, Fi 11 Cemaziyelevvel Sene 310 Fi 18 Teşrin-i Sani Sene 1308).

Anadolu Demiryolları			
Muvakkıfların Esâmisi	Yekdiğerine Mesâfesi		Târih-i Kûşâd
	Kilometro	Metro	
Lefke	14	70,79	25 Kânûn-ı Evvel Sene 306
Vezirhan	18	773,28	3 Mayıs Sene 307
Bilecik	17	772,56	
Karaköy	16	706,24	
Bozüyük	14	606,22	3 Mart Sene 308
İnönü	16	840,15	27 Mayıs Sene 308
Çukurhisar	14	310,78	
Eskişehir	18	980,45	
Ağa Pınar	22	531,15	
Alpiköy	16	633,50	
Beylikahır	22	81,30	18 Ağustos Sene 308
Sarıköy	31	170,00	16 Teşrin-i Evvel Sene 308
Bıçer	26	520,60	
Sazılar	20	448,70	
Beylikköprü	14	317,35	
Poladlı	19	638,50	19 Kânûn-ı Evvel Sene 308
Malıköy	34	995,50	
Sincanköy	29	985,75	
Ankara	25	416,80	
Mecmû' Tûlû			
576,835,80			

Tablo 1: H. 1318 Salnamesine Göre Anadolu Demiryolu Hat Güzergâhı H.1318 /M. 1900
(Salname-i Vilayet-i Ankara, 1318: 289)

H. 1318 tarihli Vilayet Salnamesine göre (Bkz. Tablo 1) Anadolu demiryolu güzergâhında 19 istasyon bulunmakta olup salnamede istasyonların birbirlerine olan mesafeleri verilmiştir. Tablodaki bilgilere göre Ankara merkezine en yakın demiryolu istasyonu Sincanköy'dür. İki istasyon arasındaki en uzak mesafe ise Poladlı-Malıköy istasyonları arasında olup 34 kilometre 995,50 metredir. 1325 yılı vilayet salnamesine göre Ankara-Haydarpaşa arası mesafenin 576 ve İstanbul'a en yakın istasyon olan Beylikahur arasının da 374 kilometre olduğunu görmekteyiz (*Salname-i Vilayet-i Ankara*, 1325: 335-338).

Anadolu Demiryolu Şirketi'nin ilk treni 27 Kasım 1892 tarihinde Ankara'ya ulaşmıştır (BOA. Y. A. HUS. 267/26). İzmit-Ankara Hattı'nın İnönü-Ankara Bölümü de Eylül 1893'te tamamlanmıştır. (Satan, 2012: 325)⁹. Ankara-İstanbul arası tren yolculuğu 2 gün sürmekte, yolcular Eskişehir'de konaklamakta idi (Ortaylı, 2000: 216). 1893 yılında Ankara'ya Ermenileri incelemek üzere demiryolu vasıtasıyla gelmiş olan İstanbul İngiliz Büyükelçiliği ikinci kâtibi C.N.E. Elliot yazmış olduğu raporda İstanbul-Ankara yolculuğunun 24 saat sürdüğünü yazmaktadır. Bu sayede tren yolculuğu hakkında bilgi edinmekteyiz (Şimşir, 2006: 44-45).

Anadolu Demiryolu Hattı'nın Ankara'ya ulaşmasından önce Ankara'dan başta İstanbul olmak üzere birçok yere ticaret ve ulaşım yük hayvanları ile yapılmakta idi. 1880'lerde Ankara'dan İstanbul'a gidecek buğday için, develerle 361 km'lik yolu gitmek hem çok masraflı hem de oldukça yorucu idi. Dolayısıyla yolun uzun olması buğdayın veya taşınan farklı bir malın fiyatının da üç katına çıkmasına neden oluyordu. Demiryolu hattının açılmasıyla beraber ulaşımın develerle kervan yoluna göre kolay ve hızlı olması nakliye işlemlerini kolaylaştırmıştı. Demiryolu taşımacılığı ile kervan taşıyıcıları arasında nakliye konusunda fiyat indirimleri olmuş, sonunda kervan taşıyıcılar zamanla nakliye işlerinden vazgeçmek zorunda kalmışlardı (Yavuz, 2000: 201-202).

Anadolu demiryolunun Haydarpaşa-Ankara güzergâhı üzerinde Haydarpaşa-İzmit arasındaki bölümü için yıllık kilometre başına 10.300 ve İzmit-Ankara arasındaki güzergâh için 15.000 frank masraf çıkmıştır. Anadolu demiryolu hattının Ankara güzergâhının tamamlanması ile birlikte her gün nakliye vagonları ürün taşımaktaydı. Demiryolunda nakliye Ankara Vilayeti ve yakın çevresinde, ürün hasat edildikten sonra özellikle Eylül-Ekim ve Kasım aylarında yoğun olarak yapılmaktaydı. Hatta bu dönemlerde günlük olarak 60 vagon ürünün nakliye edildiğini bilmekteyiz (*Salname-i Vilayet-i Ankara*, 1325: 334).

1893 senesinde Ankara'dan Haydarpaşa'ya 51.389 ton hububat, 469 ton yumurta, 2.581 ton meyve nakledilmiştir. 1911 senesine gelindiğinde nakledilen hububat miktarı 262.145 tona, yumurta 4.070 tona, meyve ise 5.444 tona çıkmıştı. Haydarpaşa'dan Ankara'ya 1893 senesinde şeker nakli 775 ton iken 1911'de 10.987 tona, manifatura nakli 1.434 tondan 8.144 tona, petrol nakli ise 1.847 tondan 5.305 tona çıkmıştır (Ortaylı, 2000: 213). Ankara Demiryolu'nun faaliyete geçmesiyle birlikte Almanya ile yapılan ihracat oranının da artmış olduğunu görmekteyiz. 1888 senesinde Almanya'nın Osmanlı Devleti'ne ihracatı 11.700.000 mark iken Ankara Demiryolu Hattı'nın tamamlanmasıyla birlikte ihracat 40.900.000 marka çıkmıştır (Soy, 2004: 312).

Anadolu Demiryolu'nun Ankara'ya ulaşmasıyla birlikte Ankara-İstanbul arası yolculuklar daha güvenli ve daha kısa sürede yapılmaya başlanmıştı. Ankara'dan Dersaadet'e gidecek olan birinci sınıf yolculardan 366 kuruş, ikinci sınıf yolculardan 266 kuruş ve üçüncü sınıf yolculardan da 173 kuruş alınmaktaydı (*Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 929, Fi 9 Cemaziyelahir Sene 310). Ankara merkezinde 1904 senesinde demiryolu yolcu nakliyatından 713.792,37 kuruş, 1905 senesinde 1.080.729,33 kuruş hasılat elde edilmiştir. Bir yıl içinde 366.936,96 kuruş artış ortaya çıkmıştır (*Salname-i Vilayet-i Ankara*, 1325: 335). XIX. yüzyıl ortalarından itibaren karayollarının yapılması, demiryolunun faaliyete geçmesiyle ticari ürün sevkiyatı hız kazanmaya başlamış, yüzyılın sonlarına doğru örneğin Ankara-İstanbul Demiryolu vasıtasıyla ulaşım iki

⁹ İzmit-Ankara demiryolunun Bilecik'ten İnönü'ye kadar olan kısmının tamamlanıp işletilmeye hazır olması ile ilgili olarak bkz. BOA. Y.A.HUS. 257/102.

güne düşmüştü (Georgeon, 1999: 109). Oluşturulan farklı bir tarife ile Ankara-Eskişehir arasında her gün sabahleyin Ankara'dan yola çıkan trenin 11 saat 30 dakikada Eskişehir'e gideceği ve ertesi sabah da Eskişehir'den hareketle 12 saat 45 dakikada Ankara'ya geleceği kararlaştırılmıştı (*Ankara Vilayet Gazetesi*, N. 929, Fi 9 Cemaziyelahir Sene 310).

İzmit-Ankara Demiryolu Hattı'nın faaliyete geçmesiyle Ankara ve civarının, tahıl başta olmak üzere diğer ürünlerinin İzmit ve İstanbul'a götürülmesi kervan taşımacılığının zayıflamasına neden olurken nakliyenin de teslim süresini kısaltmıştır. Ayrıca İstanbul'un buğday ihtiyacının dışarıdan değil Anadolu'dan karşılanmasını düzenli bir yapıya bağlamıştır¹⁰. Ankara'da çiftçiler dünya piyasası için üretim yapmaya başlamıştır. Artık buğday İstanbul'da satılırken bira yapımı için arpa İngiltere'ye ve Fransa'ya ihraç edilmekteydi (Baskıcı, 2012: 198). Demiryolu ulaşımı üretimin artması için yeni tarım arazilerinin açılmasını kolaylaştırmıştır. Bu bağlamda hem ürün çeşidi hem de ürünlerin miktarı artmıştır.

Anadolu Demiryolu'nun devlet hazinesine getirmiş olduğu maliyet nedeniyle ekonomik açıdan devlete yararı olmamıştır diyebiliriz. Çünkü demiryolu şirketine 1893-1909 seneleri arasında hazineden ödenen 3,5 milyon Osmanlı lirası, Ankara'da toplanan aşar vergisinden fazla idi (Yavuz, 2000: 202). Almanya'nın Anadolu'da demiryolu yapımını almasıyla birlikte 1880 ile 1904 seneleri arasında Osmanlı Devleti'nin Almanya ile yaptığı ihracat %2.200 oranında artış göstermiştir. Almanya, Osmanlı Devleti'nden başta kuru üzüm olmak üzere incir, fındık, palamut, mazı, yağlı tohumlar, narenciye, pamuk, yün, tütün, afyon, hububat, maden, ham deri, kilim, ilaç ve boya hammaddeleri almıştır. Almanya'dan ithal edilen ürünler daha çok hammadde Anadolu'dan giden fakat işlenip geri dönen ürünler olmuştur. Yünlü ve ipekli dokumalar, hazır elbise ve ayakkabılar, demir ürünleri ve işlenmiş deri gibi ürünlerdi (Albayrak, 1995: 1-38).

Padişah, İzmit-Ankara demiryolunun Sivas'ın verimli ve yoğun nüfuslu bölgelerine bağlamak yerine stratejik ve askeri sebepler ileri sürerek ve İzmit-Ankara hattını nüfusu daha az olan Eskişehir-Konya güzergâhından geçmesini sağlamıştı (Quataert, 1985: 934; Ortaylı, 2006: 127). Anadolu Demiryolu Hattı'nın Sivas'a kadar uzanması düşünülmüştür. Bunun için sermaye erbabından yeni bir şirket kurulmasını sağlamak amacıyla hareket edildiğini görmekteyiz (*Tercüman-ı Hakikat* N. 4186, 28 Zilkade 1309 Fi 10 Haziran-ı Rumi 1308). Ankara'dan Sivas'a kadar inşa olunacak şimendifer güzergâhının keşfi için görevlendirilen bir heyetin olduğunu ve onların güvenliğinden de sorumlu olan askerlerin Ankara'ya gelip birkaç gün keşif yaptıklarını görmekteyiz (*Takvim-i Vekayi*, N. 109, Fi 17 Rebiülevvel Sene 1309 Çarşamba Fi 9 Teşrinievvel-i Rumi Sene 1307; *Tercüman-ı Hakikat* N. 4181, Fi 21 Zilkade 1309 4 Haziran-ı Rumi 1308). Demiryolunun Ankara'dan ötesine gidememiş olması sebebiyle Ankara hinterlandı ve doğusundaki Anadolu toprakları arasında ulaşım ve ticaret yine karayolu ve kervanlar ile yapılmaya devam etmiştir.

Sonuç

Bu makalede XIX. yüzyılın ikinci yarısında demiryolu ulaşımında İzmit-Ankara Hattı'nın önemi açıklanmaya çalışılmıştır. İstanbul'u İzmit üzerinden Ankara'ya bağlayan Anadolu Demiryolu'nun siyasi, idari ve ekonomik olmak üzere mühim sonuçları olmuştur. Osmanlı Devleti, taşrada demiryolu sayesinde merkezi otoritesini pekiştirmiştir. Osmanlı Devleti'nde demiryolu ulaşım sistemi; ticaret, haberleşme ve ulaşımın dönem şartlarına göre daha hızlı ve kolay olmasını sağlamışken yüzyılın sonundan itibaren de devletin güvenliği için silah ve asker sevkiyatını kolaylaştırmıştır.

Demiryolu yapımında yeterli sermayenin ve teknik personelin olmamasından dolayı Osmanlı Devleti idarecileri bu eksikliklerin giderilmesinde Batılı devletlerin yardımını almaya mecbur kalmıştır. Demiryolu yapımları imtiyaz olarak yabancı devletlere verilmiştir. Hükümet

¹⁰ Anadolu Demiryolu, hattının döşenmeye başlamasından yaklaşık 10 yıl sonra yıllık hububat üretimin 400.000 ton artmasını sağlamış, İstanbul'un tükettiği hububatın % 90'ını artık Anadolu'dan karşılamıştır. İstanbul'daki değirmenciler hububatlarını Rusya, Bulgaristan ve Romanya'dan denizyolu yerine artık demiryolu ile Anadolu'dan temin etmişlerdi. Bkz. Quataert, 2006: 935.

demiryolunda kilometre garantisi olarak ödeme yapmayı kabul etmişti. Devlete ek bir yük getirmiş olan bu garanti, hattın geçtiği sancak veya vilayetlerin aşar gelirlerinden karşılanacaktı. Ancak Anadolu demiryoluna garanti kapsamında ödenen para Ankara'da toplanan aşar vergisinden fazla idi.

Demiryolu sayesinde ulaşımın kolaylaşmasıyla birlikte Ankara'da kullanılamayan araziler de tarıma açılmıştır. İstasyon güzergâhları boyunca özellikle Rumeli'den gelen muhacirlerin iskân edilmesi tarımın gelişmesinde önemli bir paya sahiptir. Demiryolu hattı yakınlarında yeni tarım alanlarının açılmasıyla birlikte zirai üretim gelişmiş bunun neticesinde ürün çeşit ve miktarında artış olmuştur. Yeni tarım teknikleriyle yerel halka örnek olan muhacirler Ankara'nın bayındırlaştırılması konusunda etkin bir rol oynamışlardır.

Ankara Demiryolu'nun faaliyete geçmesinden evvel ticaret ve ulaşım, maliyeti yüksek olan deve kervanlarıyla yapılmaktaydı. İzmit-Ankara Demiryolu sayesinde tarım ürünleri bozulmadan limanlara ve pazarlara götürülmüş, çıkarılan madenlerin sevkıyatı daha ucuz ve hızlı bir şekilde yapılmıştır. Özellikle sonbahar aylarında tahıl ve meyveler için neredeyse her gün vagonlar doldurularak Haydarpaşa ve İzmit Limanlarına gönderilmiştir. Doğal olarak Ankara'nın ticaretinde canlanma olmuştur. Bunun sonucunda vilayetin aşar vergisinde artış meydana gelmiştir.

Ankara Demiryolu Hattı çalışmalarıyla eşzamanlı olarak başlayan göç hareketi nüfusta bir hareketlilik yaşanmasına neden olmuştur. 1890'lı senelerde yaşanmış olan kuraklık ve kıtlığın neticesinde İç Anadolu'ya gelen vatandaşların bir kısmı Ankara Demiryolu'nun inşaatında çalışmak üzere istihdam edilmiş, bu şekilde güvenliği bozabilecek davranışlarda bulunmaları da önlenmek istenmiştir. Ürünlerin yanı sıra yolcu nakliyatında da demiryolundan istifade edilmiştir. İstanbul-Ankara arasında yolculuklar daha güvenli bir hâl aldığı gibi ulaşım süresi de iki güne düşmüştür. Yıllar geçtikçe İstanbul-Ankara arasında yolcu naklinde demiryolu ulaşımı daha çok tercih edilmiştir.

KAYNAKLAR

A. Arşiv Belgeleri

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Dahiliye-i Mektubi Kalem

DH. MKT. 141/19.4

DH.MKT., 1887/55, 5 Rebiülahir 1309.

İrade-i Dahiliye

İ.DH. 1123/87795

İrade-i Hariciye

İ.HR, 136/7040.

İrade-i Hususi

İ.HUS. 5/37.5

İrade-i Meclis-i Mahsus

İ.MMS. 133/57003.3

Meclis-i Vükela Mazbaataları

MV. 7/75.2

Sadaret-i Umum Vilayat Evrak

A. MKT. UM, 1288/40.

Ticaret, Nafia, Ziraat, Orman Maadin Nezaretleri

T. 1194/1.

Yıldız Parakende Serkurenalık Evrakı

Y.PRK, A. 9/21-13.

Yıldız Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzatı

Y.PRK. TNF 2/54.23

Yıldız Askeri Maruzat

Y.PRK. ASK. 87/90

Yıldız Resmi Maruzat

Y.A.RES. 54/15.5

Yıldız Hususi Maruzat

Y.A.HUS. 241/14.3

Y.A.HUS. 257/102

Y.A.HUS. 267/26

B. Gazeteler

Ankara Vilayet Gazetesi, N. 641, Muharrem Sene 303.

Ankara Vilayet Gazetesi, N. 667, Fi 12 Zilkade Sene 1302 Fi 21 Ağustos Sene 1301.

Ankara Vilayet Gazetesi, N. 734, Fi 2 Zilkade Sene 305 Fi 29 Haziran Sene 304.

Ankara Vilayet Gazetesi, N. 742, 13 Muharrem Sene 306 Fi 7 Eylül 304.

Ankara Vilayet Gazetesi, N. 751, Fi 9 Teşrin-i Sani Sene 304.

Ankara Vilayet Gazetesi, N. 770, 3 Şaban Sene 306 Fi 22 Mart Sene 305.

Ankara Vilayet Gazetesi, N. 772, 17 Şaban Sene 306 Fi 5 Nisan 305.

Ankara Vilayet Gazetesi, N. 774, 1 Ramazan Sene 306 Fi 19 Nisan Sene 305.

Ankara Vilayet Gazetesi, N. 775, 8 Ramazan Sene 306 Fi 26 Nisan Sene 305.

Ankara Vilayet Gazetesi, N. 776, 15 Ramazan Sene 306 Fi 3 Mayıs Sene 305.

Ankara Vilayet Gazetesi, N. 777, 22 Ramazan Sene 306 Fi 10 Mayıs Sene 305.

Ankara Vilayet Gazetesi, N. 771, 10 Şaban Sene 306 Fi 29 Mart 305.

Ankara Vilayet Gazetesi, 9 Teşrinievvel 1301 (21 Ekim 1885).

Ankara Vilayet Gazetesi, N. 919, Fi Rebiülevvel Sene 310 Fi 23 Eylül Sene 1308.

Ankara Vilayet Gazetesi, N. 925, Fi 11 Cemaziyelevvel Sene 310 Fi 18 Teşrin-i Sani Sene 1308.

Ankara Vilayet Gazetesi, N. 929, Fi 9 Cemaziyelahir Sene 310.

Takvim-i Vekayi, N. 109, Fi 17 Rebiülevvel Sene 1309 Çarşamba Fi 9 Teşrinievvel-i Rumi Sene 1307.

Takvim-i Vekayi, N. 109, Fi 24 Rebiülevvel Sene 1309 Çarşamba Fi 16 Teşrinievvel-i Rumi Sene 1307.

Tercüman-ı Hakikat N. 4181, Fi 21 Zilkade 1309 4 Haziran-ı Rumi Sene 1308.

Tercüman-ı Hakikat N. 4186, 28 Zilkade 1309 Fi 10 Haziran-ı Rumi Sene 1308.

C. Salnameler

Salname-i Vilayet-i Ankara, Def'a 11, Sene 1307.

Salname-i Vilayet-i Ankara, Def'a 13, Sene 1318.

Salname-i Vilayet-i Ankara, Def'a 15, Sene 1325.

D. Kitap Ve Makaleler

Albayrak, M. (1995). "Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı". A.Ü. Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM) (S. 6). s. 1-38. Ankara.

Altındaş, E. T. (2018). "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Yaşanan Kuraklığın Ankara'ya Yansıması". Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı. Bahar (S. 24). s.1-13.

- Altındaş, E. T. (2016). XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Ankara. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara. 2016.
- Aydın, S. (2001). "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış", *Kebikeç* (11/2001), s. 49-94.
- Aydın, S. - Emiroğlu K. - Türkoğlu Ö. - Özsoy E. D. (2005). *Küçük Asya'nın Bin Yüzü*: Ankara. Ankara.
- Baskıcı, M. M. (2005). 1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim. Ankara: Turhan Kitabevi.
- Baskıcı, M. M. (2012). "XIX. Yüzyıl sonu ve XX. Yüzyıl Başlarında Ankara'nın İktisadi Durumu". *Tarihte Ankara Uluslararası Sempozyumu Bildiriler* (C. 1). s. 193-205. Ankara.
- Becerik, M. F. (2019). "XIX. Yüzyıl Ortalarında Sivrihisar'da Meslekler". *ESOGÜ Tarih Dergisi* (C. 2, S. 2). s. 54-88.
- Burak, D. M. (2005). "İngiliz J. R. Pilling'in Osmanlı Demiryolu İmtiyazını Ele Geçirme Mücadelesi". *A.Ü. Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)* (S. 17). s. 35-60. Ankara.
- Çadırcı, M. (1991). *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*. Ankara: TTK Yayınları.
- Çağlayan, A.-Yıldız A. B. (2013). "Türkiye'de Demiryolu Güzergahları Jeomorfoloji İlişkisi". *Marmara Coğrafya Dergisi* (S. 28). s. 466-486, İstanbul.
- Çetin, E. (2013). *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Karayolu Ulaşımı*. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih (Yakınçağ Tarihi) Anabilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi, Ankara.
- Efe, A. (2005). "Almanya'ya Verilen İkinci Demiryolu İmtiyazı: Hububat Hattı". *A.Ü. Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)* (S. 18), s. 95-117. Ankara.
- Eldem, V. (1994). *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara
- Engin, V. (1993). *Rumeli Demiryolları*, İstanbul.
- Erlor, M. Y. (2012). *Osmanlı Devleti'nde Kuraklık ve Kıtık Olayları (1800-1880)*.
- Georgeon, F. (1999). "Keçi Kılından Kalpağa: Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Yüzyılında Ankara'nın Gelişimi". *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*. Ed. P. Dumont- F. Georgeon. İstanbul: TVYY.
- Geyikdağı, V. N. (2008). *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye: 1854-1914*, İstanbul.
- Gül, A. (2009). "Osmanlı Devleti'nde Kuraklık ve Kıtık (Erzurum Vilayeti Üçgeni: 1892-1893 ve 1906-1908 Yılları)", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi (Volume 2/9 Fall)*. s. 144-158.
- Gülsoy, U. (2012). "Osmanlı Devrinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları". *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*. Ed. Vahdettin Engin vd. s. 289-292. İstanbul.
- Gümüş, M. (2011). "1893'ten 1923 Chester Projesi'ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler". *Tarih Okulu* (S. X). s. 151-194.
- Güven, S. (1982). *Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri*. Ankara: TODAİE Yayınları.
- Kaleli, H. (2011). "Osmanlı Dönemi Karadeniz Bölgesine Demiryolu İnşa Tasarıları". *Karadeniz Dergi* (S. 9). s. 152-166.
- Kaynar, İ. H-Koraltürk, M. (2016). "Ankara'ya Demiryoluyla Göçler ve İskân Siyaseti (1890-1910)". *Ankara Araştırmaları Dergisi* (Haziran 4(1)). s. 1-12.
- Kurmuş, O. (2012). *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*. İstanbul.
- Onur, A. (1953). *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)*. İstanbul: K.K.K. Askeri Basımevi.
- Ortaylı, İ. (2000). "19. Yüzyıl Ankara'sına Demiryolunun Gelişi, Hinterlandının ve Hinterland-daki Üretim Eylemlerinin Değişimi". *Tarih İçinde Ankara*. s. 207-219. Ankara: T.B.M.M Basımevi.
- Ortaylı, İ. (2006). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*. İstanbul.

- Önsoy, R. (1999). Mali Tutsaklığa Giden Yol-Osmanlı Borçları 1854-1914. Ankara.
- Öztürk, S. (2010). Osmanlı'da İletişimin Diyalektiği. Ankara.
- Özyüksel, M. (2013). Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi- Anadolu ve Bağdat Demiryolları. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Pamuk, Ş. (1978). "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Sermaye: Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ülkelere Göre Dağılımı 1854-1914". Türkiye İktisat Tarihi Üzerine Araştırmalar Gelişme Dergisi (ODTÜ Özel Sayısı), s. 148.
- Quataert, D. (1985). "19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları". Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi. C. VI. s. 1630-1636. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Quataert, D. (2006). "19. Yüzyıla Genel Bakış Islahatlar Devri 1812-1914". Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik Ve Sosyal Tarihi. Ed. Halil İnalcık-Donald Quataert. C. 2. İstanbul.
- Satan, A. (2012). "Osmanlı Devri Demiryolu Kronolojisi". Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu, Ed. Vahdettin Engin vd. s.309-341. İstanbul: Çamlıca Basın Yayınları/101.
- Satan, A. (2012). "Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi", Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu. Ed. Vahdettin Engin vd. s. 209-218. İstanbul: Çamlıca Basın Yayınları/101.
- Soy, H. B. (2000). "Anadolu ve Bağdat Demiryolu Çevresinde Osmanlı-Alman Yakınlaşması". Yeni Türkiye Osmanlı Özel Sayısı (S. 31 Ocak-Şubat). s. 309-316.
- Soy, H. B. (2002). "II. Wilhem, Weltpolitik ve Abdülhamid". Türkler, C. XII. s. 25-33. Ankara: Yeni Türkiye Yayınları
- Soy, H. B. (2004). Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914). Ankara.
- Şimşir, B. N. (2006). Ankara... Ankara... Bir Başkent'in Doğuşu. Ankara: Bilgi Yayınevi.
- Tepekaya, M. (2002). "Osmanlı-Alman İlişkileri 1870-1914", Türkler, C. XIII. s. 40-56. Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- Yavuz, E. (2000). "19. Yüzyıl Ankara'sında Ekonomik Hayatın Örgütlenmesi ve Kent-içi Sosyal Yapı". Tarih İçinde Ankara. s. 195-206. Ankara.
- Zarakolu, A. (1954). "Memleketimizde Demiryolu Politikası". A.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi (C. 12, S. 2). s. 573-589. Ankara.