

*Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığı (95 nci Yıl Özel Sayısı s.111-124)*

**GERÇEKLEŞEMEYEN BİR FRANSIZ TEŞEBBÜSÜ:  
ÇANAKKALE İZMİR DEMİRYOLU  
AN UNSUCCESSFUL FRENCH PROJECT:  
DARDANELLES IZMIR RAILWAY**

**M. Mustafa KULU**

Araştırma Görevlisi, Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

**ÖZET**

Çanakkale İngiliz Konsolos vekilliği raporlarından yararlanılarak hazırlanan bu makalede, Çanakkale/Kordon- İzmir/ Karşıyaka kıyıları arasındaki ana hat ile (Ezine, Ayvacık, Edremit, Burhaniye, Ayvalık, Dikili ve Aliğa yoluyla) Ezine- Karabiga kıyısı arasındaki tali hattın (Bayramiç ve Çanpazarı yoluyla) oluşan ama gerçekleştirilmeyen Fransızların demiryolu inşaatı teşebbüsü ele alınmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Çanakkale, demiryolu, Fransız

**SUMMARY**

This article, based on consular reports from the British vice- consulate at the Dardanelles, examines a proposed railway from the Dardanelles to Smyrna to be built with French capital. The Dardanelles- Smyrna main line would run through Ezine, Ayvacik, Edremit Burhaniye, Ayvalik, Dikili, and Aliaga with a branch line passing via Ezine- Karabiga through Bayramic and Canpazari.

**Key Words:** Dardanelles, railway, French

## Giriş

XIX. yüzyılın ortalarından itibaren en önemli ulaşım şekli olan demiryolu, günümüzde internetin iletişimde yaptığı benzer etkiyi, o dönemde ulaşım alanında yaparak endüstriyel kapitalizmin en önemli araçlarından biri olmuştur. Demiryolunun, sanayi üretimi için gerekli hammaddenin temini ve ürünlerin pazarlara ulaştırılması konusunda sağladığı kolaylıklar, daha önce ekonomik değeri fazla olmayan mamul ve ham maddeleri daha değerli kılmış, bu da demiryollarının yaygınlaşmasını sağlamıştır. Bu yaygınlaşma demir, kömür, makine ve finans sistemindeki gelişmeleri arttırmış, sonucunda demiryolunun yaygınlaşması daha kolaylaşmış ve hızlanmıştır.

Dünya ekonomi sisteminin merkezinde bulunan batılı devletler, Osmanlı Devleti gibi gelişmemiş veya gelişmekte olan ülkeleri, demiryolları ile kendi üretim merkezlerine bağlamak için, kredi vererek doğrudan demiryolu inşasına girişmişlerdir. Demiryolları, bölgelerin ihracat ve ithalatını kontrol etmiş, ayrıca işletim açısından da karlı bir sektör haline almıştı. Çünkü şirketler, kilometre başına garantili ödeme alabildikleri gibi, demiryolunun çevresindeki maden ocaklarının işletilmesi gibi önemli imtiyazlara da sahip olabiliyorlardı. Bunun içindir ki Batılı devletler, politik ve ekonomik etkinlik kazanmak istedikleri bölgelere demiryolu inşa eden şirketlerini ve kredi veren bankalarını desteklemişlerdir.

Osmanlı Devleti için de dönemin en hızlı ve en güvenilir ulaşım aracı olan demiryolları, ulaşım sorununu çözecek bir çare olarak düşünülmesi yanında ekonomik, askeri ve siyasi yönden büyük önem taşımıştır. Çünkü develerle veya atlarla yapılan taşımacılığın zorluğu ve karaların içine giren taşımacılığa uygun ırmakların yaygın olmaması bunu zorunlu kılmıştır. Demiryolu inşa ederek zirai, maden ve sanayi üretimini artırma, tarım arazilerini genişletme ve böylece daha çok vergi almak mümkün olabilmiştir. İmparatorlukta Balta Limanı Anlaşması'ndan sonra (1838) *yed- i vahid* (tekkel) sisteminin kaldırılması ile ülke içinde bölgeler arası geçişte yabancı tüccarlardan alınan verginin iptal edilmesi, ihraç ürünlerinden %12 ve ithal mallarından da %5 vergi alınması gibi değişiklikler, demiryolu inşaatında artış meydana gelmesini kolaylaştırmıştır. Ayrıca 1853- 1856 Kırım Harbi sırasında Rusya'ya karşı oluşturulan Osmanlı, İngiltere ve Fransa ittifakının getirdiği dostluk havası içinde ilan edilen Islahat Fermanı, yabancı sermaye grupların

ülkeye borç vermelerini ve yatırım yapmalarını da sağlamıştır. Bundan dolayı bu XIX. yüzyıl ortalarından sonra İmparatorluğa giren yabancı sermaye, ağırlıklı olarak demiryolları gibi dış ticareti geliştirmeye yönelik alt yapı yatırımlarına yönelmiştir.<sup>1</sup>

Ayrıca demiryolu sayesinde Osmanlı topraklarının bütünleşmesi ve güvenliği de sağlanabilecekti. Buna en iyi örnek, Osmanlı Devleti'nin Ortadoğu'da yönetimini ve güvenliğini sağlamlaştırmak amacı ile inşa ettiği Anadolu- Bağdat demiryolu projesi gösterilebilir. Bu durum, devrin padişahı II. Abdülhamid'in hatıralarına şu şekilde yansımıştır:

"Bütün kuvvetimle Anadolu Demiryollarının inşasına hız verdim. Bu yolun gayesi Mezopotamya ve Bağdat'ı, Anadolu'ya bağlamak, İran Körfezine kadar ulaşmaktır. Alman yardımı sayesinde bu başarılmıştır. Eskiden tarlalarda çürüyen hububat şimdi iyi sürüm bulmaktadır, madenlerimiz dünya piyasasına arz edilmektedir. Anadolu için iyi bir istikbal hazırlanmıştır. İmparatorluğumuz dahilindeki demiryollarının inşaatı mevzuunda büyük devletler arasındaki rekabet çok garip ve şüphe davet edicidir. Her ne kadar büyük devletler itiraf etmek istemiyorlarsa da bu demiryollarının ehemmiyeti yalnızca iktisadi değil, aynı zamanda siyasidir."<sup>2</sup>

Osmanlı Devleti'nde hem iç hem de dış etkenlerin bir sonucu olarak inşa edilmeye başlanan, bazen devletin içinde bulunduğu ekonomik ve teknik zorluklardan dolayı uluslararası bir soruna da dönüşen demiryollarının ilki 1854 yılında İngiliz şirketi tarafından yapılan İskenderiye- Kahire demiryoludur. Bu hattın uzunluğu imparatorluğun son yıllarına doğru 4.400 kilometreye ulaşarak, neredeyse bugünkü Türkiye sınırları içinde Osmanlı döneminde yapılan tüm tren yollarının uzunluğuna ulaşmıştır. 1854'teki İskenderiye- Kahire hattından sonra 1856'da Çernovoda- Köstence demiryolunu inşa eden İngilizler, bu hattı hububat ihracatını ucuzlatmak ve kolaylaştırmak üzere döşemişlerdir. Özellikle Balkanlar'daki demiryolları buradaki milliyetçilik akımlarını da körükleyerek ayrılıkçı ulusal hareketleri güçlendirmiştir.<sup>3</sup> Daha sonraki yıllarda da Osmanlı Devleti, İngiliz, Fransız

<sup>1</sup> Demiryolları ile ilgili olarak şu eserlere bakılabilir, Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayınları, İstanbul: 1993; Ahmet Onur, *Türk Demiryolları Tarihi (1860-1953)*, T.C. M.S.V. Kara Kuvvetleri Kumandanlığı Yayınları, Ankara: 1953. Sena Baytaroğlu, *Developments in the Ottoman Empire and Turkey*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Boğaziçi Üniversitesi, İstanbul: 1995.

<sup>2</sup> <http://www.tcedd.gov.tr/home/detail/?id=267> (11/03/2010 tarihinde ulaşılmıştır). Sultan Abdülhamit, *Siyasi Hatıratım*, Dergah Yayınları, İstanbul, 1999.

<sup>3</sup> Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul: 1994, s. 36; Bülent Bilmez Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi, (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul: 2000, s. 44.

ve Alman şirketlerine imtiyazlar vererek demiryolu inşasına hız vermiştir. Fransızlar, Kuzey Yunanistan, Batı ve Güney Anadolu ve Suriye’de, İngilizler Romanya, Batı Anadolu, Irak ve Basra Körfezi’nde, Almanlar ise Trakya, İç Anadolu ve Mezopotamya’da ağırlıklı olarak demiryolu inşa ederek bu bölgeleri kendi iktisadi ve siyasi amaçlarına göre biçimlendirmeyi planlamışlardır.<sup>4</sup> İmparatorluğun sonuna doğru, demiryollarındaki dış yatırımlarda, %57’lik bir payla Alman sermayesi ön plana çıkarken, bunu %23,5 bir payla Fransız sermayesi izlemiş ve İngiliz sermayenin payı ise %20’ye kadar gerilemiştir. İlk yıllardaki İngiliz ağırlığına karşı, ilerleyen yıllarda Fransa ve Almanya’nın ağırlığı artmıştır.<sup>5</sup>

Birinci Dünya Savaşı öncesinde Avrupa, Anadolu ve Arap coğrafyasında (Mısır hariç) döşenmiş ve işletmeye sokulmuş olan demiryollarının uzunluğu tüm imparatorlukta yaklaşık 8.600 km.dir. Bu dönemde Rumeli’de (2.383 km. normal), Anadolu- Bağdat hattı (2.424 km. normal hat) İzmir - Kasaba ve uzantısı (695 km. normal hat), İzmir - Aydın ve şubeleri (610 km. normal hat) Şam- Hama ve uzantısı (498 km. dar ve normal hat) Yafa- Kudüs (86 km. normal hat), Bursa- Mudanya (42 km. dar hat) ve Ankara- Yahşihan (80 km. dar hat) hatları yapılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu’ndan Cumhuriyet dönemine, yabancı şirketlere ait 2.282 kilometrelik normal genişlikte hat ve 70 km. uzunluğunda dar hat ile devletin yönetiminde olan 1.378 kilometrelik normal genişlikte hat olmak üzere yaklaşık 4.200 kilometrelik tren hattı kalmıştır.<sup>6</sup>

İmparatorluğun Anadolu’da inşa ettiği ilk demiryolları, 1860- 1866 yılları arasında açılan İzmir- Aydın ile 1866 yılında açılan İzmir- Kasaba (Turgutlu) arasındaki tren hatlarıdır.<sup>7</sup> 1873’te devlet tarafından yaptırılan Haydarpaşa- İzmit demiryolu açılırken, Doğu Rumeli hattı da 1883 yılında İstanbul’un batı yakasına ulaşmıştır. Almanya, İngiltere’nin engellemelerine karşın, 1888 yılında Haydarpaşa- İzmit Demiryolu’nun işletme hakkı ile Anadolu Demiryolu (İzmit- Ankara (1893) ve Eskişehir- Konya) hattının imtiyazını, 1899 yılında da Bağdat Demiryolu (Konya- Bağdat) hattının

<sup>4</sup> Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme*, s.37; Donald Quataer, “19.yy’da Osmanlı İmparatorluğu’nda Demiryolları”, *Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi* 6, İletişim yay., İstanbul: 1985, s. 1630.

<sup>5</sup> Yakup Kepenek, Nurhan Yentürk, *Türkiye Ekonomisi*, Remzi Kitapevi, İstanbul: 2007, s. 20; Bülent Bilmez Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi, (1908-1923)*, s. 42.

<sup>6</sup> <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail?id=267> (11/03/2010 tarihinde ulaşılmıştır). Ayrıca bakınız. Avni Zarakolu “Memleketimizde Demiryolu Politikası” *Demir Yolları Dergisi*, 579. <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/38/248/2390.pdf> (11/03/2010 tarihinde ulaşılmıştır).

<sup>7</sup> Daha detaylı bilgi için bakınız. Alev Gözcü “Geçmişten Günümüze Demiryolu Ulaşımı Politikalarına Genel. Bir Bakış: İzmir Örneği” [http://ius.imoizmir.org.tr/ius\\_bildiriler/48\\_k18\\_ius\\_gozcu.pdf](http://ius.imoizmir.org.tr/ius_bildiriler/48_k18_ius_gozcu.pdf) (11/03/2010 tarihinde ulaşılmıştır).

imtiyazını alarak, Birinci Dünya Savaşı'nın önemli sebeplerinden birini teşkil eden Berlin- Bağdat Demiryolu projesini hayata geçirmeye çalışmıştır.<sup>12</sup> Osmanlı Devleti'nin önem verdiği diğer bir güzergah olan Hicaz Demiryolu inşaatına 1900 yılında başlanılmış ve 1908 yılında demiryolu faaliyete geçmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nda Ruslar da, harp ihtiyaçlarını göz önünde bulundurarak Transkafkas demiryollarını dar bir hatla Erzurum'a kadar uzatmıştır.

Bu demiryollarının yanında bir de inşa edilmesi düşünülen ama çeşitli sebeplerle gerçekleşmemiş projeler de bulunmaktadır. Gerçekleşmeyen projelerden en önemlisi Osmanlı topraklarında demiryolu inşa etme yarışına girmek isteyen ABD'li Chester Şirketi'nin projesidir.<sup>8</sup> Bu demiryolu, Sivas'tan başlayarak, Harput, Diyarbakır, Bitlis ve Van Gölü'ne uzanacak, buradan bir bölümü Kerkük ve Süleymaniye'ye, diğer bölümü de Ceyhan vadisinden geçerek, Yumurtalık Körfezi ve İskenderun'a uzatılacak bir güzergahı kapsamaktadır. Konumuz olan Çanakkale- İzmir arasında yapılacak olan demiryolu projesi de Batı Anadolu'da İngilizler ile rekabet halindeki Fransızlar tarafından yapılması planlanan ama gerçekleşemeyen bir proje olmuştur.<sup>9</sup>

Demiryolunun yapılması için seçilen bu bölgenin Batı Anadolu ve Marmara Bölgeleri ve kavşak noktanın İzmir olması önemlidir. İzmir'in XIX. yüzyılda Anadolu'daki en önemli ticaret limanı olması ve 1838'deki Balta Limanı Serbest Ticaret Anlaşması'ndan sonra öneminin daha da artmasından kaynaklanmaktadır. Başta İngilizler olmak üzere Fransızlar ve Almanlar birbirleri ile bu bölgedeki tren yollarının yapımında yarışa girerek iç kesimlerde yetişen tarım ürünlerinin ve değerli madenlerin limanlara, oradan da dış pazarlara ulaştırılmasını; Avrupa'dan gelen mamul maddelerin de İzmir limanından Batı Anadolu'ya pazarlanmasını amaçlanmıştır. Anadolu'daki ilk inşa edilen demiryollarından birisi olan İzmir- Kasaba hattı daha sonraki yıllarda yapılan yeni hatlarla Soma (1890), Balıkesir (1912) ve Bandırma'ya (1914) kadar ulaşarak, Kuzey Batı Anadolu da İzmir limanına bağlanmıştır. Bu bölgede devletler arasında üst düzeyde rekabet olduğu için İzmir- Turgutlu ile Manisa- Soma arasındaki demiryolunu İngilizler, Soma- Bandırma ile Alaşehir- Uşak arasındaki demiryolunu ise

<sup>8</sup> Daha geniş bilgi için bakınız. Bülent Bilmez Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi, (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul: 2000.

<sup>9</sup> Daha sonraki dönemlerde Çanakkale'yi Bandırma'ya bağlamak için bazı teşebbüsler olmasına rağmen, bunlar da gerçekleştirilememiştir [www.trainsofturkey.com/w/pmwiki.php/Maps/Maps](http://www.trainsofturkey.com/w/pmwiki.php/Maps/Maps) adresinde yapılması planlanan bu hattın haritası bulunabilir. (11/03/2010 tarihinde ulaşılmıştır).

Fransızlar inşa etmişlerdir.<sup>10</sup> Yapılan bu demiryolu hattı ile Bursa ve Balıkesir bölgesinde ulaşım problemi çözümlenirken, Çanakkale ve bölgesinde herhangi bir değişiklik olmamıştır. Ayrıca bu hat Batı Anadolu'daki demiryollarının işletme hakkını elinde tutan İngiltere'nin ağırlığına son vermek için de planlanmış olabilir.

Demiryollarının geçtiği güzergaha bakılırsa göreceli olarak nüfus yoğunluğu fazla, toprakları verimli ve Anadolu'daki diğer bölgelere nazaran Avrupa ile uzun zamandır deniz yoluyla ulaşımının daha kolay olduğu zengin yerleşimler olduğu fark edilir. Avrupalı sermayenin Osmanlı topraklarında döşediği demiryolu hatları, sadece kar amacı güdülerek yapılmamıştır. Batı Anadolu stratejik açıdan önemli olduğu gibi, İzmir'den hareket eden bir trenle Bandırma'ya, bunun yanında yapılması planlanan yeni hatla Çanakkale Boğazına veya Marmara Denizi'ndeki Karabiga'ya, oradan gemi yolu ile İstanbul'a ulaşabilmeyi de hesaplanmıştır. Bu durum işgal veya savaş dönemlerinde beklenmedik durumlara yol açabilirdi. Nitekim nüfus açısından bu bölge, Anadolu'da coğrafyasında Rum, Ermeni, Yahudilerden oluşan gayrimüslim halkın en fazla yaşadığı yeri. Muhtemelen yeni yapılacak demiryolu ile Osmanlı Devleti, bu bölgelerdeki muhtemel ayrılıkçı ve çete faaliyetlerine karşı bölgeye asker ve askeri malzeme sevkiyatında demiryollarından istifade etmeyi de amaçlamışken, batılı devletler de buradaki gayrimüslimlerle daha rahat iletişime geçmeyi, ayrıca bölgedeki Müslüman ve gayrimüslimleri ekonomik ve kültürel açıdan etkilemeyi planlamış olabilirler.<sup>11</sup>

Bu hatla sade Osmanlı Devleti değil, Kuzey Batı Anadolu'da Fransa ile önemli rekabeti olan İngiltere de bir ilgilenmişti. Nitekim, İngiltere-Londra Foreign Office'deki 195 2458 nolu klasörde Çanakkale'de görev yapan konsolos vekili Palmer'in bu konu ile ilgili yazdığı 10 Şubat, 20 Şubat ve 17 Temmuz 1914 tarihli üç adet rapor bulunmaktadır.<sup>12</sup> Arşivde Çanakkale ile ilgili olarak 1890'lara kadar düzenli rapor olmasına rağmen, yüzyılın sonuna doğru belgeler azalmaktadır. Bundan dolayı bu belge hemen göze çarpmaktadır. Çanakkale'de görev yapan konsolos

<sup>10</sup> Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Bilim Yayınları, İstanbul 1982. s.160- 169. Hafize Key, "Osmanlı'da Demiryolu Faaliyetlerine Bir Bakış ( İzmir-Aydın Hattı ve İzmir-Kasaba Hattı Örneği)" *Balıkesir Üniversitesi F.E.F. Karesi Tarih Kulübü Bülteni 2007/1* makalesinden alınmıştır.

<sup>11</sup> Bülent Bilmez Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi, (1908-1923)*, s. 47.

<sup>12</sup> Daha detaylı bilgi için bakınız M. Mustafa Kulu, "Çanakkale'de Görev Yapan İngiltere Konsolosları ve Vekilleri (1829-1914) *Çanakkale I- Savaşı ve Tarihi*. Ed. İbrahim Güran Yumuşak. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 427-442.

vekili, bu belgelerin ilkinde demiryolu imtiyazı hakkındaki söylentileri ve elde ettiği bilgileri yazarken, ikincisinde imtiyazlar hakkında bilgi vermiştir. Üçüncüsünde ise daha sonra yapılanlar hakkında bilgi vererek, demiryolunun gerçekleşeceğine mesafeli yaklaştığını belirtmiştir ki, zaman onu haklı çıkarmıştır.

Palmer, İngiltere'nin İstanbul Başkonsolosluğu'na gönderdiği 10 Şubat 1914 tarihli raporunda; Çanakkale'den İzmir'e kadar inşa edilmesi düşünülen demiryolunun son planlarının Mart ayında hazırlanmasına paralel olarak baharda inşasına başlanacağı ve makinelerin gelmesinin beklendiğini aktarmıştır. Hattın kesine yakın olan rotasının Erenköy, Troya, Ezine, Ayvacık'ın güneyi, Edremit, Burhaniye, Ayvalık, Dikili, Aliağa ve İzmir Karşıyaka Körfezi olarak belirlendiğini aktarmıştır. Konsolosun aktardığı bu güzergah, bugünkü Çanakkale- İzmir karayoluna paraleldir. Ayrıca Ezine'den Bayramiç, Çanpazarı ve Biga yoluyla Karabiga'ya kadar da demiryolunun bir kolunun inşa edileceğini aktarmıştır. Çanakkale'deki istasyonunun ise Amerikan Konsolosluğu yakınındaki boş araziye yapılacağını belirtmiştir.<sup>13</sup>

Ayrıca Fransız şirketinin sahip olacağı imtiyazlar hakkında da elde ettiği bilgileri de aktarmıştır. Fransızların hattın 20 kilometrelik alanındaki tüm madenleri kullanma hakkına sahip olmalarına rağmen bunun bir imtiyaz veya tekel olmayacağını belirtmiştir. Ayrıca İda Dağı'ndaki çam ormanlarını keserek bunların ırmaklar vasıtasıyla taşınacağını kendisine gizlice söylediğini de belirtmiştir. En önemli imtiyazlarından birinin de 1911 yılından itibaren raporlarında belirttiğini yazdığı Çanakkale'de rıhtım ve iskele inşa etme hakkının olduğunu ifade etmiştir. Burada dikkat çeken konu, konsolosun demiryolu kadar hatta daha fazla rıhtım inşası ile ilgilenmiş olmasıdır. Herhalde bunun nedeni, daha önceki yıllarda İzmir'deki rıhtımın işlete hakkını alan Fransızların bu işten çok kazançlı çıkmış olmalarından kaynaklanmaktadır. Bundan dolayı bu rıhtım işine daha özel bir itina göstermiş ve rıhtım için boğaza yapılacak düzenlemeler hakkında da detaylı bilgi vermiştir.

---

<sup>13</sup> Henry Noel Brailsford, *The War of Steel and Gold. A Study of the Armed Peace*, London, 1918 (1914) <http://www.gwpda.org/wwi-www/Brailsford/AP02.htm> (11/03/2010 tarihinde ulaşılmıştır). Ayrıca yapılacak bu demiryolu ile ilgili olarak Osmanlı arşivinde belgeler bulunmaktadır: Çanakkale'den Ezine yoluyla İzmir Karşıyaka mevkiine kadar bir asıl hat ile Ezine'den Karabiga'ya bir şubeyi havi olmak üzere demiryolu hattının inşa ve işletilmesi için mukavelename teatisi Fon Kodu: İ.MMS. Dosya No:176 Gömlek No:1332.Ş-65 Tarih: 07.Ş.1332 (Hicri) ile İmtiyazı talep edilen Karabiga-Çanakkale-İzmir demiryolu haritası (Ölçek 1.1000000) Fon Kodu: HRT Gömlek No:2284 Tarih: 29.Z.1300 (Hicri).

Konsolos, yöredeki etkili tüccarlardan edindiği izlenimi de aktararak, hattın deniz ulaşımındaki kolaylığına rağmen, bitirilemeyeceğini savunmuştur. Ayrıca hattın denize yakın kısmında yer alan Ayvacık ve Edremit arasının bombalanmaması durumunda stratejik önemi de olduğunu aktarmıştır. Bunun yanında beklenmedik şekilde bir veya daha fazla maden ocağının bulunmaması durumunda, bölgedeki demiryolu inşasına yapılan harcamaların karşılamaının zor olduğunu aktarmıştır.

Palmer, Başkonsolosluğa gönderdiği 20 Şubat 1914 tarihli raporunda ise daha önce ilan edileceğini belirttiği imtiyazlar hakkında da bilgi vermiştir. Öncelikle imtiyazın verildiği Omnium d'enterprises şirketinin ve bunun en büyük ortağı olan Perrier Bank'ın sadece bu bölgeye yatırım yapmadığını, aynı zamanda güvenlikle ilgili tavizler de koparmaya çalışarak; Üsküdar ve Bursa arası elektrikli tramvay, Kudüs- Bethlehem arası elektrikli tramvay ile Kudüs'ün elektrikle aydınlatılması gibi imtiyazlarla da ilgilendiğini aktarmıştır. Daha sonra ise, Çanakkale-İzmir arası demiryolu imtiyazı hakkında bilgi vermiştir.

Hükümet, Çanakkale, Kemer ve Edremit Körfezi arasında yapılacak rıhtım ve liman yapma veya imtiyaz olarak verme hakkını saklı tutmasına rağmen, şirketin bu iki yere liman ve rıhtım inşa edebileceğini belirtmiştir.

Planın resmi olarak kabulünden üç ay sonra demiryolunun inşasına başlanacak, ayrıca imtiyaz fermanının verilmesini müteakip beş yıl içinde iskele ve rıhtımın plan ve ücret tarifesi sunulacaktır. İskele ve rıhtımların inşasına plana onay alınmasını müteakip iki yıl içinde başlanacaktır.

Şirket, güzergahın 20 km. etrafındaki madenlerin, maden yönetmenliğine göre işletilmesi hakkını elde etmiştir. Fakat bu durumun herhangi bir imtiyaz veya tekel olma anlamına gelmeyeceğini de belirtmiştir.

Anlaşmanın imzalanmasından sonraki bir yıl içinde şirket, hattın rotasını ve hattın etüdünü, toplam harcamaların hesaplanabilmesi için sunacaktır.

Eğer hükümet verdiği imtiyazlardan vazgeçerse şirket ödediği 15.000 sterlini geri alabilecek ve eğer şirket imtiyazlardan vazgeçmek isterse bir yıl içinde devlete durumu bildirerek, devlet tarafından da kabul edilmesi durumunda imtiyazlarından vazgeçebilecek ve ödediği depoziti de geri alabilecektir. Şirket imtiyazlardan tamamen veya kısmen vazgeçebilecektir. Eğer bir yıl içinde vazgeçme durumu olmazsa anlaşma geçerli olacaktır.



Demiryolu giderleri km. başına garantili olarak değil; inşa, faiz ve itfa fonu dahil kilometresi 11.000 franktan ödenecek, bu rakamın üstündeki masrafların üçte ikisi şirket, üçte birisi hükümet tarafından karşılanacaktır.

Konsolos, denize paralel giden ve kilometre başına 11.000 frank olan bu güzergahın, İzmir ve Çanakkale'yi birbirine bağlamasından kaynaklanan stratejik önemine rağmen, bölgenin gelişimine yararlı olmasının şüpheli olduğuna geçtikten sonra, bu hattın gerçekleşme olasılığının düşük olduğunu belirtmiştir. Ayrıca şirketin gerekirse elde ettiği bu imtiyazdan vazgeçebileceğinin kendisine söylendiğini aktarmıştır.

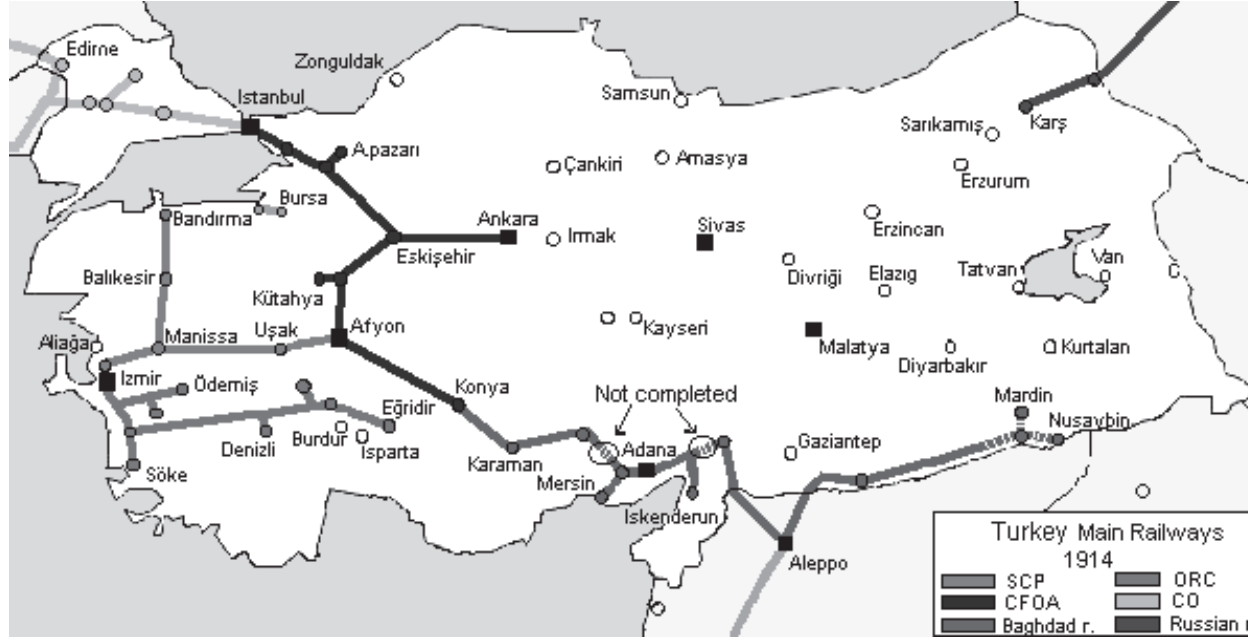
Konsolos Vekili Palmer, 17 Temmuz 1914 tarihinde İngiliz Büyükelçiliği'ne yazdığı raporda imtiyazların ilan edilmesinden sonra beklenmedik bir şekilde Mr. Mavromati ve altı Fransız mühendisin Çanakkale'ye geldiğini iletmiştir. Mavromati'nin ormanlarda ağaç kesim hakkı elde etmesine rağmen, Çanakkale'de demiryolunun yapımı ile ilgili şüphelerin devam ettiğini belirtmiştir. Ayrıca bölge gezileri sırasında demiryolu inşasını teyit edecek bir gelişme görmediğini belirterek, daha sonra yapacağı seyahatte toplayacağı bilgileri detaylı bir rapor halinde hazırlayıp göndereceğini aktarmıştır.

O ayrıca demiryolunun İda'dan Bandırma'ya kadar olan bazı bölgeler için faydasının olacağını yazmışsa da Ezine için aksi görüş belirtmiştir. Çünkü Ezine ekonomisi daha ziyade palamuda bağlı olduğundan, palamuttaki düşmenin bölgenin işine gelmeyeceğini aktarmıştır. Madenler hakkında da bilgi vererek, ziyaret ettiği bölgedeki yirmi maden ocağından, sadece birinin ferman ile korunduğunu ve bunların hepsinin demiryolu güzergahının geçmesinin planlandığı 20 kilometrelik alanın dışında kaldığını aktararak, üçüncü taraflar açısından maden işletim hakkının elde edilmesinin bir önemi bulunmadığını kaydetmiştir. Eylül ayında eğer politik durum müsait olursa Papazlık bölgesindeki maden yataklarını inceleyeceğini, çünkü buradaki bir madenin önemli olduğunu belirterek raporuna son vermiştir.

Konsolosun hattın inşasının gerçekleşme ihtimalini zayıf bulduğunu yukarıda belirtmiştik. Fakat Birinci Dünya Savaşı ve bu savaşın en önemli cephesi olan Çanakkale savaşları, onun da tahmin edemediği bir gelişme olmuştur. Çanakkale- İzmir demiryolu gerçekleştiğinde, hat bölgede madencilik, tarımın ve tüketimin Avrupa pazarlarına göre şekillenmesini hızlandıracak, burada kapalı köyler arasındaki iletişim ve

ulaşımı kolaylaştıracaktı. İhracata yönelik tarımsal üretim artarken, tarım ürünlerini işleyen işletmeler olumsuz etkilenecekti. Ayrıca o dönemde burada önemli bir gelir kaynağı olan kervancılık ve el işçiliğine dayalı olan atölyeler de olumsuz etkilenen sektörler arasında yer alacaktı. Bu durum bölgenin Avrupa ile daha da bütünleşmesi, diğer deyişle Avrupa'ya daha bağımlı hale gelmesi demektir.

Fransızlar Çanakkale- İzmir arası demiryolunu inşa ettikleri takdirde, 99 yıllık hat inşa ve işletme hakkını da elde edeceklerdi. Ancak bu durum, 24 Mayıs 1924 tarihinde çıkarılan 506 Sayılı Kanunu'na kadar devam edebilecek, bu tarihten sonra Çanakkale- İzmir hattı da millileşecek ve bahsettiğimiz tarihten itibaren ülkenin gerçek sahiplerine hizmet edebilme şansına sahip olacaktı.



**EK 1 : 1914 yılında Türkiye'deki Demiryolları**

<sup>1</sup> Kırmızı Renktekiler TCDD tarafından yapılan resimleri göstermektedir.  
<http://www.trainsofturkey.com/w/pmwiki.php/Maps.Maps> adresinden alınmıştır, (11/03/2010 tarihinde ulaşılmıştır).

2. P. 111  
mer's 203  
M



21  
20 February 1914

The attention of the Perrier Bank has not been limited to the conclusion of loans on usurious terms with the Turkish Government, but has also been directed towards securing concessions, some of them of a doubtful value, such as the construction and working of a railway from the DARDANELLES to the Gulf of SMYRNA, or electric tramways in Scuteri and in BROUSSA, the construction and working of electric tramways from JERUSALEM to BETHLEHEM, besides the electric lighting of JERUSALEM itself.

The negotiations relative to the Dardanelles - Smyrna railway concession were concluded some time ago and the Imperial firman of concession was issued on the 5th ultimo.

This railway concession has been negotiated on behalf of and has been granted to the "Omnium d'Entreprises" of 59 Rue de la Provence, Paris, a syndicate in which the Perrier Bank is said to hold a large interest. The concession is for 99 years, and comprises the construction and working of a main line of a metre gauge starting from Tohanak - Kaleh (Dardanelles) through EZINEH, AIVADJIK, EDREMID, BURHANIEH, AIVALIK, DIKILI, ALI AGHA, and reaching the shores of the Smyrna Gulf at KARSHI - YAKA (CORDELIO). A branch line will leave the main line at EZINEH, and, going through BAIRAMITCH and TOHANG BAZAAR, is to have its terminus at KARA - BICHA on the Sea of Marmora.

The concessionaire will have the right to construct quays, which will permit of vessels going alongside, at the DARDANELLES as well as at a point to be determined on the coast between KEMER and EDREMID. Government however retains the right to build ports and harbours at these two places or to grant concessions for building them.

Work of construction on the railway will commence  
within



three months after official approval of the plans, and, as regards the quays, the concessionnaire is to submit complete plans and estimates, as well as a detailed tariff of the dues it is proposed to levy on shipping and merchandise, within five years from the date of the firman of concession. Work on these quays will commence within two years after official approval of the plans. The revenues to be derived from these quays are to be added to the gross receipts of the railway system.

Any mines found within a radius of 20 kilometres on each side of the line can be worked by the concessionnaire in accordance with the mining regulations, but this right will not confer any privilege or monopoly.

The railway will enjoy no kilometric guarantee, and provision is made on the following lines for Government participation in surplus receipts:-

Working expenses, interest and sinking fund are to be fixed at 11,000 Francs per kilometre per annum, and the concessionnaire will be authorised to deduct 11,000 Frs <sup>per</sup> No of kilometres of line, from annual gross receipts.

Any surplus revenue over and above 11,000 Francs per kilometre will be divided in the proportion of 2/3 to the concessionnaire and 1/3 to the Government. Should the gross traffic receipts, at any time, fall short of the amount defined to meet working expenses, interest and sinking fund, the difference is to be made good by the concessionnaire, on the understanding however, that all surplus receipts of future years shall be devoted to the repayment of advances made by the concessionnaire on "Deficiency account" plus 5 % interest.

The concessionnaire will enjoy the following rights:-

1st.- The concessionnaire is expected to submit for the consideration of the Public Works Department, within a period of one year after the signature of the Convention, the plans of the definite tracée of the line, as well as a detailed report (étude) of the investigations made, in order to determine the probable gross receipts of the railway,-  
2ndly.- But should the concessionnaire, owing to the unfavourable conclusions of this report, decline to take up the concession, he will have to give due notification of his decision to the Public Works Department, within the specified period of one year. In the event of the Department accepting the reasons advanced for the abandonment of the concession, the concessionnaire will then be freed from his engagements under the Convention, and will be authorised to withdraw his deposit of £t 15,000, made when the concession was first applied for. In the absence of any such notification within the stipulated period, the concession will become valid, and the concessionnaire will be expected to carry out all the conditions of the Convention and Cahier de Charges.

Whilst the concession has been given, the Perrier group are also, given the option of taking it up or of abandoning it altogether.

There seems little probability of such a line, which will run almost parallel with the coast, earning 11,000 Francs per kilometre, at least for many years, and, whatever might be the strategic importance of a railway connecting the Dardanelles with Smyrna, its usefulness as an important factor in the development of the country, is much doubted. So little belief have the group apparently, in the value of the concession they have obtained, that rumours are already in circulation that they would be willing to part with it on easy terms.