

Bayram NAZIR

Doç. Dr. | Assoc. Prof. Dr.
Gümüşhane Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Gümüşhane-Türkiye
Gümüşhane University, Faculty of Letters, Department of History, Gümüşhane-Turkey
bayramnazir@gmail.com

İSTANBUL'DAN BASRA'YA KADAR UZANACAK DEMİRYOLU İNŞASI HAKKINDA NOREL'İN LAYİHASI

Özet

Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımıyla ilgili ilk teklifler 1830'lu yıllara rastlar. Bu tarihten sonra başta İngiltere olmak üzere Avrupa devletleri Osmanlı ülkesinde demiryolu yapımıyla yakından ilgilenme gereği duymuşlardır. Böylece İngiltere doğunun zengin ham madde kaynaklarını kendi ülkesine aktarmayı hedefliyordu. Bu hedeflerin gerçekleşmesi ancak Anadolu, Asya ve Hindistan ile bir demiryolu ağı kurulmasıyla mümkün olabilecekti. Bu nedenle Osmanlı ülkesinde demiryolu yapımıyla ilgili birçok öneri ve layihalar hazırlanmıştır. Bu layihalardan biri de Norel tarafından 14 Şubat 1856 tarihinde Osmanlı Hükümeti'ne sunulmuştur. Norel bu layihasında Üsküdar'dan başlayıp Basra Körfezi'ne kadar uzanacak 2.500 km gibi oldukça uzun demiryolu inşası hakkında önerilerde bulunmaktadır. Bu hattın en mühim kısmı Üsküdar'dan başlayıp Basra'ya kadar olan bölümü olacaktı. Norel'e göre Anadolu'ya demiryolu inşası askerî, siyasî ve ticarî bakımdan Rumeli'ye demiryolu inşası kadar önemliydi.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Norel, Anadolu, Demiryolu, Basra.

NOREL'S REPORT ON RAILWAY CONSTRUCTION FROM ISTANBUL TO BASRA

Abstract

The first offerings related to railway construction in Ottoman Empire coincide 1830s. After that time European states, especially England, required to a care for railway construction. Thus, England aimed to transfer raw material resources of the orient to her own country. To achieve these goals, it had to establish a railway network among Anatolia, Asia and India. In this regard, England made up many suggestions and reports related to railway network in Ottoman State. One of these reports was introduced to Ottoman State in 14 February 1856 by Norel. Norel in this report had given suggestions about a long railway construction, such as 2500 kilometer, from Uskudar to Basra. Chief Point of this network was from Uskudar to Basra. According to Norel, a railway construction through Anatolia was important as far as railway construction to Rumeli in terms of military, political and commercial.

Keywords: Ottoman Empire, Norel, Anatolia, Railway, Basra.

GİRİŞ

Layihalar herhangi bir konu hakkında görüşleri ve düşünceleri bildiren, rapor niteliğinde olan yazılardır. Layihalar yöneticiler, devlet adamları bazen de hiçbir idari görevi olmayan kişiler tarafından hazırlanırdı. Bu tür yazılarda devletin karşılaştığı sorunlar hakkında analizler yapılır ve çözüm önerileri kaleme alınarak, hükümet veya padişaha sunulurdu. Layihalar padişahın emri ile hazırlandığı gibi, padişahın emri olmadan da hazırlanıp kendisine sunulurdu. Özellikle 19. yüzyılda Osmanlı Devleti’nin içinde bulunduğu durumun gittikçe olumsuz bir hal alması üzerine, gelişmelerden kaygı duyan devlet adamları, ilim adamları, düşünürler, ülkenin durumu hakkında Padişaha layihalar takdim etmişlerdir.¹

Osmanlı Devleti, özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısında siyasi ve ekonomik olarak büyük sorunlarla uğraşmak zorunda kalmıştır. Osmanlı hükümeti bir yandan ağır sorunlarla uğraşırken diğer yandan da ülkenin imarı konusunda cesur adımlar atmada tereddüt göstermedi. Bu bağlamda Osmanlı padişahı ve hükümeti, ticaretin ana damarı olan demiryolu inşasına büyük önem verdi. Demiryolu ağının bütün Osmanlı ülkesine yayılması için yerli ve yabancı birçok uzmandan istifade edildi. Bu uzmanlar, bazen mühendis olarak bazen de layihalar hazırlayarak hükümete katkı sunmaya çalışmışlardır.

Bu layihalarda Osmanlı ülkesindeki gereksinim duyulan demiryolu ağları hakkında doyurucu bilgiler verilmektedir. Nitekim Başbakanlık Osmanlı Arşivi’nde demiryollarıyla ilgili tespit edebildiğimiz birçok layihada demiryollarının güzergâhları, inşası, finansmanına dair bilgiler yer almaktadır. Örneğin, 27 Temmuz 1891 tarihinde Erkan-ı Harbiye Ferikânından Mehmet Necip Paşa, “Anadolu Demiryollarının İnşasına Dair” başlıklı bir layiha hazırlamıştır (BOA; YEE, 12-37, 29/Z/1308). Yine Ahmed Cevdet Paşa’nın Anadolu demiryolları inşa ve işletme imtiyazlarının Fransa ile İngiltere

¹ Sultan II. Abdülhamid dönemine ait layihalar için üzerine yapılan çalışmalar hakkında bk. Mustafa Oğuz, *II. Abdülhamid’e Sunulan Layihalar*”, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2007.

devletlerine verilmesinden doğacak siyasi neticeler hakkında bir layiha kaleme almıştır (BOA; YEE, 38-103, tarihsiz).

Norel’in layihasını ilginç kılan o dönemde Osmanlı Devleti, Rumeli’de demiryolu yapımına odaklanmışken Üsküdar’dan başlayıp Basra’ya kadar uzanan bir projeyi hükümete sunmasıdır. Norel, layihasında Anadolu’ya demiryolu inşasının siyasi askeri ve ticari önemi üzerinde durarak Osmanlı hükümetinin dikkatini Anadolu’ya inşa edilecek demiryolu hattına çekmek istemiştir.

Norel’in Anadolu’dan Basra’ya uzanacak demiryolu hattı hakkındaki düşüncelerine geçmeden önce, Osmanlı Devleti’nde 1850 yılına kadar demiryolu hatlarının tarihi seyri hakkında bilgi vermek istiyoruz.

Osmanlı Devleti’nde demiryolu inşasına dair ilk teklifler 1830’lu yıllarda İngiliz şirketler tarafından yapılmıştır. Avrupa’da modern manada demiryollarının ortaya çıkmaya başladığı söz konusu tarihlerdeki bu ilk önerilerin temel özelliği Avrupa’da XVIII ile XIX. yüzyıl başlarında meydana gelen ekonomik ve siyasi gelişmelerle yakından ilişkili olmasıydı (Gülsoy 1994: 17).

XIX. yüzyıl başlarından sanayi devrimini tamamlayan İngiltere, ürettiği malları batılı devletlerin ülkelerine girişlerini yasaklamasından dolayı dış pazarlara yönelmek zorunda kalmıştı. Böylece İngiltere hem ürettiği mallara yeni pazarlar bulmayı hem de doğunun zengin ham madde kaynaklarını kendi ülkesine aktarmayı hedefliyordu. Bu hedeflerin gerçekleşmesi ancak Anadolu, Asya ve Hindistan ile bir demiryolu ağı kurulmasıyla mümkün olabilecekti. Ucuz, süratli ve güvenli olması bakımından demiryolu İngiltere için en makul çözümdü (Kütükoğlu 1974: 74; Gülsoy 1994: 17).

İngiliz hükümeti bu planlarını gerçekleştirmek maksadıyla Francis Chesney başkanlığında bir heyeti Fırat vadisinden Bağdat’a ve oradan da Basra’ya uzanacak bir demiryolu hattının keşfi için bölgeye göndermişti (Orhonlu ve Işıksal 1963: 100). Fakat yapılan inceleme ve keşiflerden sonra Chesney bu bölgede demiryolu inşa edilmesi için Osmanlı Devleti’nden gerekli izni alamamıştı (Gülsoy 1994: 18; Özyüksel 1988: 8).

Norel’in Osmanlı hükümetine layihasını sunduğu 1850’li yıllara kadar bu bölgede bir demiryolu inşası bir süre askıda kaldı. Süveyş Kanalı’nın yapımı düşüncesinin ortaya çıkmasıyla birlikte bölgede bir demiryolu hattının inşası yeniden gündeme geldi. Bu proje göre, demiryolu güzergâhı Süveyde’den başlıyor Fırat üzerindeki Caber Kalesi’nin bulunduğu yerden geçerek önce Mezopotamya’ya ve oradan da Kuveyt’e kadar uzanıyordu (Gülsoy 1994: 18; Imbert 1981: 24).

Kırım Savaşı’nın (1853-1856) bitiminden sonra Osmanlı Devleti’nde demiryolu imtiyazı almak isteyen şirketlerin sayısında bir artma olduğu gözlenmektedir. Yine aynı tarihlerden itibaren Osmanlı hükümetine demiryolu hattı inşasıyla ilgili birçok layihalar sunulmuştur. Bu layihalardan biri de 14 Şubat 1856 tarihli olup Norel tarafından Babıali’ye takdim edilmiştir. Norel bu layihasında Üsküdar’dan başlayıp Basra Körfezi’ne kadar uzanacak 2.500 km gibi oldukça uzun demiryolu inşası hakkında önerilerde bulunmaktadır. Norel’in Osmanlı hükümetine demiryolu inşası için layihasını sunduğu tarihlerde Fransızlar Süveyş Kanalı’nı açma faaliyetlerine girişmiş ve Hindistan yolunda İngilizlerle rakip hale gelmişlerdi (Engin 1983: 37). Yine aynı tarihlerde Anadolu’da ilk demiryolu İzmir-Aydın arasında yapılmıştır. Bu hattın imtiyazı ise İngilizlere verilmişti. 1857 yılında başlayan demiryolu inşası tüm hatlarıyla birlikte 1890 yılında tamamlanmıştır.²

Üsküdar’dan Basra’ya Uzanacak Demiryolu İnşası İçin Norel’in Önerileri

Norel layihasının girişinde Anadolu’ya demiryolu inşa edilmesinin önemi üzerinde durmaktadır. Ona göre Anadolu’ya demiryolu inşası askerî, siyasî ve ticarî bakımdan Rumeli’ye demiryolu yapımı kadar önemlidir. Osmanlı ordusunun en yetenekli askerleri Anadolu’dan seçildiğinden inşa edilecek demiryolu aracılığıyla bu askerlerin yazılması ve tespitleri kolaylaşacaktır. Aynı zamanda bu hat, her çeşit mühimmat nakline kolaylık sağlayacak ve ticaretin gelişmesinde öncü rol oynayacaktır.

Norel, Anadolu’da inşa edilecek demiryolu hattının siyasî olarak da önemli olduğu düşüncesindeydi. Çünkü Osmanlı Devleti İran ve Rusya ile aynı sınırları paylaşıyordu.

² İzmir Aydın Demiryolu hattı hakkında daha geniş bilgi için bk. Ali Akyıldız, *İzmir-Aydın Demiryolu*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, 1987.

Bu sınırların güvenliği tam anlamıyla sağlanamadığı gibi bu hususta devlet önemli harcamalar yapmaktaydı. Bu nedenle demiryolu inşası Anadolu’da devletin hâkimiyetini güçlendirecek ve sınır güvenliğinin sağlanmasında etkin bir rol oynayacaktır. Demiryolu inşasıyla Anadolu Avrupa kıtasına bağlanacak ve böylece dünyanın en verimli coğrafyasında ziraat ve hayvancılık gelişme gösterecekti.

Norel’e göre Anadolu’da inşa edilecek demiryolunun maliyetine bakılmaksızın bir an önce inşa faaliyetlerine başlanması gerekmektedir. Çünkü bu gelişme Osmanlı Devleti’nin bayındırlık alanında önemli gelişmeler sağlayacağı gibi hazinesini de mali olarak güçlendirecektir. Norel, layihasında demiryolu inşası düşüncesinin şimdilik Osmanlı Devleti’nin asayiş, ticaret ve ziraatın geliştirilmesi amacıyla hazırladığını ifade ediyordu. Ancak ileride ticarî ve ziraî yönden ihtiyaç duyuldukça üzerinden yeni düzenlemeler yapılabileceğini de belirtiyordu.

Norel layihasında inşa edilecek demiryolunu çeşitli hatlara ayırmıştı. Dokuz kısımdan oluşan bu hatlar şöyleydi.

1. Üsküdar-Basra hattı
2. Akdeniz-Basra hattı
3. İzmir hattı
4. Diyarbakır hattı
5. Trabzon hattı
6. Samsun hattı
7. Eskişehir hattı
8. Malatya hattı
9. Konya hattı

Norel’in hazırladığı plana göre bu hatların uzunluğu da şöyleydi: 1-Üsküdar-Basra hattı 2.500 km, Akdeniz-Basra hattı 453 km, İzmir hattı 280 km, Diyarbakır hattı 390 km, Trabzon hattı 500 km, Samsun hattı 400 km, Eskişehir hattı 440 km, Malatya hattı 260 km, Konya hattı 300 km (BOA., A.MKT. UM. 247-89).

1. Üsküdar-Basra Hattı

Norel’e göre, 2.500 km uzunluğunda olacak bu hattın en mühim kısmı Üsküdar’dan başlayıp Basra’ya kadar olan bölümüdür. Çünkü bu hat Avusturya’dan başlayıp İstanbul’a kadar uzanan hattın bir tamamlayıcısı hükmünde olacaktır. Hind ve Çin postasıyla taşınan yolcu ve kıymetli eşyalar, inşa edilecek bu büyük hat vasıtasıyla taşınacak ve Osmanlı Devleti hazinesine önemli bir kaynak oluşturacaktır. Norel’e göre, öncelikli olarak bu hattın Malatya güzergâhıyla Diyarbakır’a uzaması ve ilaveten Ankara ve Sivas’a uğraması gerekir. Aksi halde Eskişehir, Kütahya, Afyonkarahisar, Konya, Kayseri ve Malatya üzerinden geçmesi zorunlu olacaktır. Öncelikli olarak bu durumun kararlaştırılması gerekmektedir (BOA., A.MKT. UM. 247-89).

Norel’e göre, nakliyatın ağırlık merkezi Akdeniz olacağından hattın ağırlık merkezinin de bu yöne kaydırılması gerekmektedir. Demiryolu güzergâhı birçok önemli yerleşim yerinden geçeceğinden Konya’dan başlayarak Mersin’e uzanan bir şube vasıtasıyla Karaman’a kadar ulaşılabilecektir. Norel, Demiryolu hattının Diyarbakır’a vardığında yüksek yerlerden mi yoksa Şattu’l-Arab sahilinden mi geçirilmesi konusunda kararsızdır. Onan göre yüksek mahalden geçirildiği takdirde iniş zorluğu olmayacak ve Ergani, Maden, Mardin, Musul ve öteki mahallere uğramak daha kolay olacaktır. Fakat bu durumda Diyarbakır ile Van gölü arasındaki bölge güzergâh dışında kalacaktır. Sonrada adı geçen bölgeye bir şube yapılarak ana hatta bağlanması mümkündür (BOA., A.MKT. UM. 247-89).

Hangi hattın daha iyi ve daha ekonomik olduğunun anlaşılabilmesi için Norel bir de bölgenin haritasını hazırlamıştı. Demiryolu hattı Bağdat’a varınca Şattu’l-Arab ve Yemen sahili boyunca giderek Kalatü’l-Suruc’tan Fırat Nehri üzerinden geçerek Basra’ya uzanacaktır. Bu hattın uzunluğu ise yaklaşık 2.500 km tahmin olunmaktadır (BOA., A.MKT. UM. 247-89).

2. Akdeniz-Basra Hattı

Norel’in verdiği bilgiye göre, Akdeniz’den Basra’ya kadar 453 km ve nehir üzerinden 764 deniz mili uzunluğunda olan hat Akdeniz’den başlayarak Fırat nehrine kadar uzanacaktır. Önem bakımından ikinci sırada olan bu hat 1832 yılında Süveyş Kanalı

açılmadan evvel Hindistan'a transit ulaşmak maksadıyla İngiltere tarafından düşünülmüştür. Daha sonra 1856 senesinde Mösyö Andro İskenderun'dan başlayarak Fırat üzerinde Birecik'e kadar uzanan bir demiryolu hattı yapımı teklif etmişti (BOA., A.MKT. UM. 247-89).

Mösyö Andro, Fırat'ta yapılacak gemi yolculuğu düşünüldüğünde Süveyş hattından daha çok kullanışlı olacağı düşüncesindedir. Fakat İskenderun etrafındaki dağlar nedeniyle hareket noktasının tam olarak seçilememesinden dolayı bu düşünceler uygulanamamıştır.

Babiâli'ye sunulan başka bir layihaya göre yapımı tasarlanan hattın başlangıç noktası Asi Nehri'nin denize döküldüğü yerin kuzey tarafından başlayarak Halep'e uğramasıydı. Fakat bu düşünce gerçekleştirilememiştir. Çünkü Fırat Nehri'nin yukarı taraflarında ulaşım Süveyş'e göre daha zordu.

Norel layihasında inşa edilecek demiryolu hattının Osmanlı Devleti'ne sağlayacağı faydaları şöyle sıralıyordu.

1. Yapılacak 16 köprü ile suların azaldığı zamanlarda kuruyan dereler boyunca Fırat nehrinin sahillerindeki arazi makinesiz sulanarak gelir elde edilecek ve bundan sonra sudan mahrum olan bu arazi masrafsızca sulanacaktır.
2. Geliri az olan hinta ve mısır buğdayı yerine daha fazla gelir getiren pamuk ve şeker kamışı ziraatı yapılacaktır.
3. Barsa Körfezi'ne nakledilerek orada düşük fiyat ile satılan Irak buğdayı bu tarihten sonra Akdeniz sahili üzerinden pazarlanacaktır.
4. Posta ile gönderilen mektuplar gidecekleri yerlere daha hızlı bir şekilde ulaşacak böylece önemli bir tasarruf sağlanacaktır.
5. İnşa edilecek tabya ve dubalar sayesinde az miktardaki asker ile Fırat Nehri'nin sol tarafında güvenlik tam anlamıyla sağlanacaktır. Nehrin sağ tarafında olan ve itaat altına alınamayan Arap aşiretleri ise topraklarını bereketlendiren suya kavuştuklarında isyan hareketlerinden vaz geçeceklerdir.

6. Basra'da olduğu gibi köprülerden alınacak geçiş ücretinden hatırı sayılır miktarda gelir elde edilecektir. Basra'da inşa olunan köprü 500 bin Frank'a mal olmuştur. Bu köprüden geçiş ücreti yük başına 10 para gibi cüzi bir miktar da olsa yıllık 500 bin Frank gelir getirmektedir. Halk kendisine taşımada kolaylık sağlayacak bu türden eserlerden istifade ederken memnuniyetle bedelini ödeyecektir.

7-Fırat boyunca fazla miktarda bulunan zift ve petrol gibi maddeler atıl bir halde iken demiryolu hattının yapımı ve bu maddelerin ekonomiye katılımıyla ticaret hacminde önemli bir artış olacaktır.

8-Üretilen mahsullerin Akdeniz'e nakline başlanmasından sonra aşarın kıymet ve miktarında önemli bir artış artacaktır (BOA., A.MKT. UM. 247-89).

3. İzmir Hattı

Siyasî ve ticarî bakımdan üçüncü derecede önemli olan hat ise Kasaba veya Aydın demiryolundan ayrılarak İzmir'e bağlı Afyonkarahisar'a bağlanacaktır. Bu hat, Anadolu'nun kuzey ve doğusundaki bölgelerden gelen önemli miktardaki mahsulatın Akdeniz'e ulaşmasında ticari bir kapı hükmünde olacaktır. Üsküdar'dan Basra'ya uzanan büyük hattın güzergâhının bu kısmında hem Kütahya hem de Konya taraflarına birer kol ayrılarak inşa olunmalıdır. Ana güzergâhtan ayrılarak adı geçen yerleşim yerlerine yaklaşık 280 km uzunluğundaki iki hattın inşa edilmesi zorunludur ve bu hattın en üç sene gibi kısa bir sürede inşa edilmesi gerekmektedir.

Fırat transit yolu Süveyş yoluna kolaylıkla tercih edilecektir. Çünkü Süveydiye'den Direk'e kadar 450 km uzunluğundaki demiryolu 10 saatlik bir süredir. Fırat nehrinin Direk'ten Basra'ya kadar uzanan, yaklaşık 764 deniz mili olan ve saatte on mil sürat yapan vapur çıkışta sekiz ve inişte on iki mil mesafe gidebilir. Kömür, yolcu, eşya almak ve köprüleri geçmek için gerekli durma ve kalkma zamanları çıkarıldığında günlük yirmi saatlik mesafe alacağı tahmin edilse Direk'ten Basra'ya beş, Basra'dan Direk'e üç günde gidilip gelenebilir.

Basra'dan Bombay'ın arası 1400 deniz mili olup bu mesafe bir saatte on mil yani 144 saat yani beş gün dört saat zarfında gidilebilir. Bu durumda Bombay'dan Süveydiye'ye

yaklaşık on bir günde ve Süveydiye'den Bombay'a dokuz günde varılabilir. Süveys'ten Bombay'a gidebilmek için en az on üç, Said Limanı'ndan Süveys'e deniz kanalıyla gitmek için iki güne daha ihtiyaç vardır. Bu yüzden söz konusu yolun Fırat hattından farklı olarak gidişte dört ve gelişte altı günlük bir fark vardır. Süveys yolu tamamlanıncaya kadar genel olarak ulaşım Fırat hattından olacak ve söz konusu yol tamamlandıktan sonra Karadeniz'in yönünün önemli mecrası olacaktır. Norel, layihasında bu hattın maliyetini açıklamaktadır. Onun hesabına göre;

1. Süveydi'ye yakınında bir liman tesis ve inşa masrafı 48.726.950 Franktır. Mösyö Andro, tarafından bu bölgede yapılan keşif gereğince 453 kilometre uzunluğunda bir demiryolu ortalama bir hespla her kilometresin masrafı 107.560 Frank'tır.
2. Her biri 1 milyon Frank'tan 16 adet köprü inşası için 16.000.000 Frank
3. 24 vapur ve yedek parçaları için 250.000 Frank
4. Demiryolu boyunca döşenecek telgraf hattı için 381.500 Frank
5. Yol boyunca konacak işaret ve fenerler için 2.000.000 Frank
6. Kavas yahut durak masrafları için 5.000.000 Frank
7. Olağansütü masraflar için 4.444.550 Frank (BOA., A.MKT. UM. 247-89).

4. Diyarbakır Hattı

Diyarbakır'dan Akdeniz'e kadar olan uzanan demiryolu hattı siyasî ve ticarî önem bakımından dördüncü derecedir. Söz konusu hat Şattu'l-Arab bölgesiyle Fırat'ın yukarı tarafları özellikle de Ergani madenlerinin denize nakillerini kolaylaştıracaktır. Bununla birlikte bu hat hakkında bazı şüpheler bulunmaktadır. Çünkü bu hattın Halep'ten önce Antep'e uğraması ve oradan Sungur Çay'ı üzerinden Fırat'ı geçmesi ve Diyarbakır tepelerine kadar Fırat vadisi boyunca gitmesi mümkündür. Bu hattın gerçekleşmesi halinde Fırat üzerinde bir köprü inşası zorunlu hale gelecektir. Diğer taraftan küçük bir hat ile bu yol Maraş ve Antep'e bağlanabilir.

Bu hattın uzunluğu 390 km’dir. Fırat Nehri’nin kenarında bulunan Rakka başlangıç noktası alındığında Diyarbakır hattına kavuşmak için Celap vadisinden Urfa’ya çıkılabilir. Bu şubenin uzunluğu ise 300 km kadardır (BOA., A.MKT. UM. 247-89).

5. Trabzon Hattı

Beşincisi Erzurum’a kadar uzanan 500 km uzunluğundaki Trabzon hattıdır. Bayezid dağlarından İran sınırına kadar uzanan bu hat, Hazar Denizi mahsulatını transit yoluyla nakledilmesini kolaylaştıracağından oldukça ehemmiyet arz etmektedir (BOA., A.MKT. UM. 247-89).

6. Samsun Hattı

Bu hat, Sivas’a kadar uzanan 440 kilometre uzunluğundaki Samsun hattıdır. Bundan sonra Samsun’dan başlayarak Amasya Tokat ve Sivas üzerinden Kayseri’ye uğrayacak hat gelir. Bu hattın uzunluğu ise yaklaşık 400 kilometredir (BOA., A.MKT. UM. 247-89).

7. Eskişehir Hattı

Ankara, Sivas ve Erzurum’a kadar uzanan Eskişehir hattıdır. İkinci derecede bir hat ile Eskişehir’in Ankara, Yozgat ve Erzurum’a bağlanması gereklidir. Bu hattın uzunluğu ise 440 km’dir (BOA., A.MKT. UM. 247-89).

8. Malatya Hattı

Erzurum’a kadar uzanan ve 260 km uzunluğunda olan Malatya hattıdır. Yine ikinci derecede ve yaklaşık 260 km uzunluğunda bir hat ile Erzurum’un Malatya’ya bağlanması gerekmektedir (BOA., A.MKT. UM. 247-89).

9. Konya Hattı

Konya’dan başlayıp Mersin’e kadar uzanan ve 300 km uzunluğunda olan Konya hattıdır. Konya’dan başlayıp Karaman üzerinden Mersin limanına uzanan bir hattın varlığı oldukça önemlidir (BOA., A.MKT. UM. 247-89).

Norel’e göre inşa olunacak bu demiryolu hatları Suriye sınırını ve Osmanlı Devleti’nin diğer coğrafyasını tam kapsamadığından mükemmel görülemez. Bununla birlikte Osmanlı vilayetlerini birbirine bağlaması, Karadeniz’de iki, İzmir’e bir ve Akdeniz’e üç

çıkış yolu sağlaması bakımından oldukça önemlidir. Aynı zamanda bu hatlar, İran ile yapılan ticareti kolaylaştıracaktı (BOA., A.MKT. UM. 247-89).

Norel’e göre planlanan hattın uzunluğu yaklaşık 5800 km uzunluğundadır. Bu hattın ancak 1800 km’lik kısmının keşif ve araştırması yapılabilmektedir. Bundan sonra hattın uğrayacağı mahallerin tespiti ve haritalarda gösterilmesi gerekmektedir. Bu yüzden keşfin her km’si için 500-600 Frank paraya ihtiyaç duyulmaktadır (BOA., A.MKT. UM. 247-89).

Norel layihanın sonunda inşa edilecek hatların yapımında asker istihdam edilmesinin gerekli olduğunu ifade eder. Çünkü ona göre, askerinin istihdam edilmesi hem hat inşaatının yapımını hızlandıracak hem de harcamalarda tasarruf yapılmasını sağlayacaktı (BOA., A.MKT. UM. 247-89).

SONUÇ

Osmanlı Devleti’nde demiryolu inşasına dair ilk önerilerin 1830’lu yıllarda olduğunu görmekteyiz. İngiliz Francis Chesney başkanlığında bir heyet, Fırat vadisinden Basra Körfezi’ne kadar bir demiryolu inşası edilmesi projesini gündeme taşımışlardır. Daha sonra 1856 senesinde Mösyö Andro, İskenderun’dan başlayarak Fırat üzerinde Birecik’e kadar uzanan bir demiryolu hattı yapımı teklif etmişti. Norel’in hazırladığı proje ise İstanbul’dan başlayıp Basra’ya kadar uzanacak bir demiryolu projesi olması bakımından ilk olma özelliğini taşıyordu. Norel layihasında Anadolu’ya inşa edilecek demiryolunun askeri, siyasi ve ekonomik bakımından önemli olduğunu Osmanlı Hükümeti’ne anlatmaya çalışmıştır. Norel, Anadolu kıtasında demiryolu inşa etmenin Rumeli’deki kadar stratejik olduğu görüşündeydi. Bu hattın en önemli kısmını ise Üsküdar’dan başlayıp Basra’ya kadar olan bölümü oluşturuyordu. Çünkü bu hat Avusturya’dan başlayıp İstanbul’a kadar uzanan hattın bir tamamlayıcısı hükmünde olacaktır. Böylece Hind ve Çin postasıyla taşınan yolcu ve kıymetli eşyalar, inşa edilecek bu büyük hat sayesinde taşınacak ve böylece Osmanlı Devleti hazinesi önemli bir kaynağa kavuşacaktı.

14 ŞUBAT 1856 TARİHLİ LAYİHANIN METNİ

Anadolu kıtasında inşâsı musammem olan demiryol hutûtı hakkında fi 2 Şubat Sene 71 târihiyle Norel tarafından takdîm kılınan lâyihanın tercemesidir.

Anadolu demiryolunun ihtiyâcât-ı askeriye ve politika ve ticaret nukât-ı nazâriyesinden Bakıldığı halde ekall-i saygun Rumeli demiyolu kadar ehemmiyeti vardır. Şöyle ki âsâkir-i nusret-i sâire-i hazret-i şâhânenin ekseri ve en güzîdegânı Anadolu ehâlîsinden olunmakta olduklarından lâyikiyle inşâ olunmuş bir demiryol vâsîtâsıyla bunların tahrîr ve tesbilleri teshîl olunmuş olur ve her nev’i mühimmât naklinde daha ziyâde sür’at ve ehveniyyet hâsıl olacağı gibi muhâfazâ-i sugûr ve bilâd ve vikâye-i âsâyiş-i ahâlî ve ibâd kaziyeleri dahi az asker ve cüz’î masrafla husûle gelür.

Politika cihetine gelince kıt’a-i mezkûre Rusya ve İran memâlikiyle hem-hudûd olup ba’zı taraflarında henüz dâhil-i dâire-i itâ’at olmamış ehâlî bulunduğu gibi ve orada mîriyye dahî usret ve müşkilât ve külliyyetlü masârifât ile tahsîl ve istîfâ oluna geldiğinden devletin oralarca servet ve iktidarı demiryollarının derece-i vasâtî nisbetinde terakkî eder. Ticarete olan menfâ’ati müstağni-i îzâh ve beyân olup çünkü Anadolu kıt’asında demiryol inşâsı Avrupa kıt’asının aksâ-yı aktâr-ı şirketiyle transit-i mu’âmelenin husûle gelmesini ve bu sûretle dünyânın en münbit ve mahsûldâr bir kıt’asında zirâ’at ve terakkî ve izdiyâdının mûcib olacağı bedîhidir.

Ne kadar masârıfa tevakkuf eder ise etsün Anadolu demiryolu ile Memâlik-i Devlet-i Aliyye’yi i’mar ve ihyâ ve i’tibâr-ı mâlisini tahkim ve i’lâ edeceği mübâlağasızca tasdik olunabilir. İşte Muharrer-i imza tarafından Saltanat-ı Seniyye’nin tasdikine arz olunan demiryol tasavvuru mütâla’ât-ı meşrûha ve ilerü de ihtiyâcât-ı ticâret ve zirâ’at icâb ettirdikçe ikmâl olunmak üzere şimdilik mücerred muhâfaza-ı mülk-i devlet ve tevsî-i dâire-i ticâret ve zirâ’at mülâhazâsıyla tertîb ve tanzîm olunmuştur.

Üsküdar’dan Basra’ya iki bin beş yüz kilometre tûlunda olan hudûd inşâsı mutasavvur olan demiryolun en mühim hattı Üsküdar’dan bed’ ile Basra’ya müntehî olacak ve iş bu hat Avusturya hudûdundan Dersaadet’e kadar mümted olan hattın tettimmesi olacaktır. İş bu hatt-ı cesîmin emr-i inşâsı hadd-ı hitâm olduğu gibi Hind ve Çin postasıyla yolcu ve zî-kıymet emtî’a ve eşyâ bu tarîkten murûr u ubûr ederek Devlet-i Aliyyece kesb-i vus’at edecek bir menbâ-ı azîm servet olacağı bî-şek u gümândır. Evvel emîrde hatt-ı mezkûrun Malatya tarîkiyle Diyarbakir’e müntehî olmak üzere Ankara ve Sivas’a uğraması lâzım gelür ki bu halde tûlu biraz tezâyüd eder. Yohsa Eskişehir ve Kütahya ve Afyonkarahisar ve Konya ve Kayseri’ye ve Malatya üzerinden geçmesi iktizâ eder. Evvel emîrde buralarını kararlaştırmak icâb etmiştir.

Nakliyatın mümkün mertebe nokta-i vusûlü olacak olan Bahr-ı Sefid’e daha ziyâde takarrüb ettiği gibi bir çok mevâki’-i mühimmeden murûr edeceğinden ve Konya’dan bed’ ile Mersin’e müntehî olacak bir şu’be vâsîtâsıyla Karaman taraflarına dâhi işlemeğe müsâ’id bulunacağından ikinci sûret daha elverişli ve inşâsı dahî zîrde ta’rif olunacağı veçhile daha suhûletli görülmüştür. Hatt-ı mezkûr Diyarbakir’e vusûlünde mevâki-i mürtefi’adan mı geçirilmek veyâhüd Şattu’l-Arab sâhiline mi indirmek iktizâ eder. Burası dahî cây-ı suâl olup mürtefi’ mahallerden geçürüldüğü halde iniş müşkilâtından kurtulunmuş ve Ergani ve Maden ve Mardin ve Musul ve daha sâ’ir mahallere bi’s-suhûle uğramak kâbil olacağı gibi

bu hattın şehr-i mezkûr ile Diyarbekir beyninde olan tûlu dahî gereği gibi taklîl edilmiş olur. Fakat bu sûretde sâhil-i mezkûr ile Van Gölü civârında kâin mevâki' bir tarafa kalur ise de oralara dahî bir şu'be yapılması mümkinâttandır.

Bu iki cihetinin kangısının intihâbı münâsib olacağı hakkında hâsıl olan tereddüt iştibâha mebni bu bâbda tahkîkât-ı lâzime icrasıyla hâsıl olacak ma'lûmât-ı kâmile üzerine bir karar verilmek için iki suret dahî haritada gösterilmiştir. Hatt-ı tarîk-i muvassıldan bed' ile tâ Bağdat'a varınca Şattü'l-Arabsâhil-i Yemeni boyuna giderek ve ba'dehu Fırat Nehri'ne takarrüb ile Kal'atü's-Suruc nâm mahall havâlîsinde nehr-i mezkûr üzerinden geçerek mümkün mertebe doğrudan doğruya Basra'ya müntehî olacaktır. Diğer hatların nokta-i ittisâkı olan iş bu hatt-ı cesîmin tûlu iki bin beş yüz kilometre tahmîn olunur.

Hangi hattın daha iyi ve daha ekonomik olduğunun anlaşılabilmesi için hazırladığı layiha ile bir de bir harita hazırlamıştı.

Bahr-ı Sefid'den Basra'ya kadar dört yüz elli üç kilometre ve nehir üzerinde dahî yedi yüz altmış dört mil-i bahrî tûlunda olan hatt Bahr-ı Sefid'den bed' ile Fırat Nehri'ne kadar gidecek olan hatt ehemmiyetce ikinci derecede olup 1832 senesinde Süveyş Kanalı açılmazdan evvel nehrin mu'âvenetiyle Hindistan'a transit için isti'mâl olunmak üzere İngilizler tarafından tasavvur ve tasâm olunmuş ve mu'ahharan 1856 senesinde cedvel-i mezkûr imtiyâzının i'tâsından sonra Mösyö Andro İskenderun'dan bed' ile Fırat üzerinde vâki' Birecik nâm mahalle müntehî olmak üzere bir demiryolunun inşâsını teklif etmiş idi. Mûmâileyh Fırat'ın seyr-i sefâyin cihetiyle iş bu demiryolunun Süveyş tarîkinden ziyâde muhâssenâtı câmi' olacağı zu'm ve i'tikâdında bulunmuş ise de İskenderun'u ihâta eden cibâl münâsebetiyle nokta-i hareketin lâyıkiyle intihâb edilmemiş olduğu muahharan tahakkuk eylemiştir.

Binâenaleyh icrâ olunan istikşâfât-ı cedide üzerine Bâbıali'ye arz olunan ve mücebince müsâ'ade-i imtiyâziyesi i'tâ olunan diğer bir lâyiha mücebince mutasavvır olan hattın nokta-i hareketi Âsi Nehri'nin denize mahall-i insıbâbının cânib-i şimâlinde ve müntehîsi dahî Haleb'e uğramak üzere bâlîsi olmak üzere ta'yîn kılınmış ise de iş bu tasavvurun fi'le çıkarılamaması ba'zı esbâb-ı mütenevvi'adan neşet etmektedir ki bunun başlıcası Fırat Nehri'nin yukarı taraflarında seyr-i sefâyince derkâr olan müşkilât sebebiyle hatt-ı mezkûrun Süveyş tarîkinin mâdûnda kalmasıdır. Ancak mezkûr demiryolu bâlîsinin öte tarafına doğru sâhil-i yesârı üzerinde Viran nâm mahalle kadar temdîd olunub da nehir üzerinde her vakt vâki' iki metro amîkinde bir su harkı hâsıl edecek surette kantara inşâ ve Sen Nehri'nin ücret olarak 10 santim hesabıyla iktifâ ettiğimiz halde hâsılâtın yekûn-ı takrîbisi 75.888.700 vâridât-ı seneviyyenin mecmû'u bundan işlemine masârifi olarak yüzde ellisi tenzîl olunduğu halde geride sarf olunan sermayenin yüzde yigirmi beşine mukâbil bir temettü'-i sâfi kalacağına nazaran iş bu tasavvurun icrâsında mâliyece fâ'ide olacağından başka hükûmet-i seniyye için âtiyyü'z-zikr menâfi' ve muhâssenât-ı azîmeyi dahî müstelzim olacaktır.

Evvela, on altı adet kantara vâsıtasıyla ekseriyâ suların azaldığı vakitlerde kuruyan cedveller boyuna nehrin sâhilinde kâ'in arâziyi makinâsızca sâkî ve vâridât-ı ikbâl olacak ve binâenaleyh el-haletü hâzihî sudan mahrum olan ol havâlî bilâ-masârif iskâ edilmiş olacaktır.

Sâniyen, temettü’ü cüz’î olan hinta ve mısır buğdayı yerine kesîrüt-temettü’ bulunan pamuk ve şeker kamışı zirâ’atine meyl ü isti’dâd hâsıl olacaktır.

Sâlisen, el-yevm Basra Körfezi’ne nakl ile orada dûn fiyat ile furûht olunmakta olan hinta-i Irakiyye mahsûlâtına ba’demâ Bahr-i Sefid sâhilinde bir mahrec-i sahîh hâsıl olmuş olacaktır.

Râbi’an, Posta ile gönderilecek mekâtib ve sıraların nakli ve îsâlleri sür’at ve tasarruf ile olacaktır.

Hâmisen, blockhaus (tabya) ile toplu dubalar ile cüz’î asâkir ile Fırat Nehri’nin bütün sâhil-i yesârında muhâfaza-ı emniyet ve asâyîş-i kifâyet edeceği gibi sâhil-i yemîninde bulunub dâhil-i dâire-i mutâva’at olmayan aşâyir-i Urbân dahî akdâm-ı havâyic-i zarûriyyeleri olan suya bu suretle mâlik olarak transit hattında kendülerince derkâr olan fevâid ve muhâssenâtı gördükleri gibi harekât-ı serkeşânededen ferâgat edeceklerdir. Nitekim bu hâlin vukû’u Hîndus Nehri üzerinde sûret-i muntazamada vapur işletirilmesine başlanır başlanmaz meşhûd olmuştur.

Sâdisân, Basra’da olduğu gibi kantaralardan alınacak cüz’î mürûrîye resminden küllî vâridât hâsıl edecektir. Basra’daki atfe kantarası 500 bin frank masrafla inşâ olunmuş ve her ne kadar ahz ü istifâ olunan mürûrîye resmi beher urûb ya’ni takriben yüz on kıyye yük başına on paradan ibâret bulunmuş ise de yine senevî 500 bin frank husûle getirmektedir. Çünkü halk kendilerine müceb-i fâ’ide ve teshîlât ve teferruât-ı azîme olan bu misillü âsâr-ı nâfi’â için iktizâ eden resmi bi’l-memnûniyye îfâ eder.

Sâbi’ân, Fırat boyuna külliyyetle hâsıl olan zift ve petrol şimdi i’mâl ve isti’mâlden âtl kalmakta iken onların dahi i’mâl ve isti’mâliyle külliyyetli bir san’at ve ticâret vücûda gelmiş olur.

Sâminen, mahsûlâtın Bahr-ı Sefid’e nakline bed’ olunur olunmaz a’sârın dahi mikdâr ve kıymeti tezâyüd eder iş bu hattın menâfi’i ve muhâssenât-ı sâ’iresiyle ba’d olup mücerred lüzûm ve ehemmiyetini irâe ve isbât için bu kadarcıkla iktifâ olundu.

Üçüncüsü, Afyonkarahisarına kadar 280 km tûlunda İzmir hattı: Politika ve ticâretce ehemmiyeti üçüncü derecede bulunan ve Kasaba veya Aydın demiryolundan ayrılarak İzmir Afyonkarahisarına rabt u ilsâk edecek olan iş bu hatt-ı Anadolu’nun cihet-i şîmâliye ve şarkıyesinde kâin memalikten gelen mahsûlâtın kısm-ı a’zâmı için Bahr-ı Sefid’e bir mahrec peydâ edecektir. Üsküdar’dan Basra’ya kadar olan büyük hattın güzergâhının iş bu kısmında def’aten hem Kütahya ve hem de Konya taraflarına kol atarak inşâ olunması mücerred hatt-ı mezkûrun husûlüne muhtâc ve mütevakıf bulunduğundan bunun serî’an ya’nî en ziyâde üç sene müddette inşâsı lâzımdır. Mebde-i Kasaba hattı i’tibârıyla ve tûlu takriben 280 km’dir.

Aşağı taraflarında olduğu gibi fenârlık nişânlar vaz’ olursa Fırat tarîki transit için Süveys tarîkine tercih olunacağı der-kârdır. Fî’l-vâki’ Süveydiye’den Direk’e kadar 450 km tûlunda bulunan demiryol on sâ’at zarfında kat’ olunur. Fırat Nehri’nin Direk’ten Basra’ya kadar olan tûlu tahmînen 764 mil-i bahrîden ibâret olup, sâ’atte on mil sür’atı olan vapur birbiri üzerine çıkışta sekiz ve inişte on iki mil mesâfe kat’ edebilir. Kömür ve yolcu ve eşya almak ve kantaraları geçmek için iktizâ eden tevakkuf ve karar zamanları çıkarıldığı halde yevmî

yigirmi sâ'atlik mesâfe kat' olunacağı farz olursa Direk'ten Basra'ya beş ve Basra'dan Direk'e üç günde gelinip gidilebilir.

Basra'dan Bombay'ın mâbeyni hatt-ı müstakîm üzere 1400 mil-i bahrî mesâfe olup, bu mesâfe sâ'atte on mil hesâbıyla 144 sâ'at ya'ni beş gün ve dört sâ'at zarfında kat' olunabileceğinden, bu sûrette Bombay'dan Süveydiye'ye tahmînen on bir günde çıkılmak ve Süveydiye'den Bombay'a yalnız dokuz günde inilmek lâzım gelir. İmdi Süveyş'den Bombay'a gidilmek lâ-ekall on üç ve Sâ'id limanından Süveyş'e cedvel-i bahrî mürûr edilmek dahi iki güne muhtâc olduğundan iş bu tarîkin Fırat hattından ziyâde olarak çıkışta dört ve inişte dahi altı günden ibâret bir fark vardır. Süveyş tarîki ikmâl olunmaya kadar umûm transit Fırat hattıyla icrâ olunacak ve ikmâl olunduktan sonra dahi yine hatt-ı mezkûr Bahr-i Sefid'in ekser tarafının bir mecrâi âzâmi olacaktır. İş bu hattın fevâ'id ve muhâssenâtı masârifât-ı muhammenesiyile erbâb-ı vukûf indinde ekall-i kalîl olarak hesâb ve kabul olunan vâridâtın mukâyesesiyle anlaşılır. Şöyle ki 7.500.000 olan Süveydiye kurbunda bir liman te'sisi ve inşâsı masârifi 48.726.950 sâniyen Mösyö Andro mârifetiyle işbu havâlîde icra olunan keşif mucebince 453 kilometro tûlunda bir demiryolu hesâb-ı mutasavvıt üzere beher kilometrusunun masârifi-i inşâiyyesi 107560 franka bâliğ olur.

16.000.000 sâlisen beheri birer milyon frankdan 16 adet kantarının masârifi-i inşâiyyesi

3.250.000 râbian 24 kıta vapur ve yedek vapuru ve sâ'ire şilib ve sâ'ir bahâsı

381.500 hâmisen bu yola mahsûs telgraf hattı masârifi

3.000.000 sâdisen işaret ve fenâr ve tâk bahâsı

5.000.000 sâbi'an blockhaus veyâhûd mevâkîf-ı müstahkeme masârifi

4.441.550 sâminen masârifi-i fevkal'âde 88.400.000

42.400.000 meblağ-ı mezbûrun senevî %12 hesâbıyla

130.800.000 dört sene müddetde

Bu sûretle transit hattı 130.800.000 masrafla vücûda gelecektir.

Hatt-ı mezkûrdan lâ-ekal hâsıl olması muhtemel bulunan vâridât

6.250.000 ekall-i kalîl olarak Hint postasının hâsılâtı

15.954.000 yine o mikyâs üzere senevî 300.000 yolcunun beher kilometro başına 15 üzerinde dahi beher mil-i bahrî için yine 15 santim hesâbıyla ücret-i nakliyye.

43.684.600 emti'aya gelince bunların mikdârını milyonlarca tonilâden hesâb etmek lazım gelir ise de biz gidiş ve geliş de ikişer yüz binden cem'an dörtyüz bin tonilite ve kilometro veya mil-i bahrî başına beher tonilite için.

Dördüncüsü, Rakka'dan Diyarbakır hattı: Diyarbakır'dan Bahri Sefid'e kadar olan şû'benin politika ve tüccârınca ehemmiyeti dördüncü derecededir. Hatt-ı mezkûr Şattu'l-Arab havâlîsiyle Fırat'ın yukarı tarafları ve ale'l-husûs Ergani ma'deni mahsûlâtının sâhil-i bahre nakl ü îsâllerini teshîl ve tebşîr edecektir. İş bu hattın istikâmeti hakkında ba'zı mertebe-i tereddüd iştibâh vardır. Vâkı'â hatt-ı mezkûrun Haleb'den ibtidâ Anteb'e uğraması ve Sungur Çay'a doğru Fırat'ı geçmesi Diyarbakır tepelerine değin nehr-i mezkûr vâdîsi

boyuna gitmesi mümkündür. İşbu istikâmet Fırat üzerine bir köprü inşası icap ettirir ise de diğer taraftan dahi bir küçük şube ile Maraş ve Anteb’e rabtı kâbil olur.

İşbu hattın tûlu 390 kilometredir. Fırat nehrinin sâhil-i yarında kâ’in Rakka dahi mebde ittihâz olunur ve Diyarbakır hattına muvâsalat için “Celap” vâdisinden Urfa’ya çıkılabilir. İşbu şube için ancak 300 kilometre tûlunda olup köprü inşasına dahi ihtiyaç mesmetmesine ve bu şube haritada mesâ’i-i Çendik ile işâret olunmuş olduğundan bu bâbda kararı ittihâz olunmasından evvel hatteyn-i mezkûr milinin keşiflerinin icrâsı münasib olur

Beşincisi, Erzurum’a kadar 500 kilometre tûlunda Trabzon hattı: İşbu hatt Bayezid Dağlarından İran hududuna kadar mebde’ olarak re’s-i nehirle bahr-i hazer mahsûlatının transit tarikiyle naklini kendi tarafına celb edeceğinden hudûd-ı dâhiliyenin en ehemmiyetlisi olacaktır.

Altıncısı, Sivas’a kadar 440 kilometre tûlunda Samsun hattı: Bundan sonra Samsun’dan ibtida ile Amasya ve Tokat ve Sivas’a uğrayarak Kayseri’ye müntehî olan hat gelir. İşbu hattın tûlu takriben 400 kilometredir.

Yedincisi, Ankara ve Sivas ve Erzurum’a kadar Eskişehir hattı: İkinci derecede bir hat ile Eskişehir’in Ankara ve Yozgat ve Erzurum ile rabt u isâkı lâzımdır. İşbu hattın tûlu 440 kilometredir.

Sekizincisi, Erzurum’a kadar 260 kilometre tûlunda Malatya hattı: Yine ikinci derecede ve takriben 260 kilometre tûlunda bir hat ile Erzurum’u Malatya’ya rabtı lazımdır.

Dokuzuncusu, Konya’dan Mersin’e kadar 300 kilometre tûlunda Konya hattı: Konya’dan bed’ ile Karaman’dan geçerek Mersin limanına müntehî bir hat ile Karaman’ın orta tarafıyla demiryolu işletmenin dahi fâ’ide ve ehemmiyeti derkârdır. İşbu hattın tûlu 310 kilometre tahmin olunur.

Yukarıdan berü ta’dâd ve beyân olduğu sûrette inşâ olunacak hudûd Suriye’yi memâlik-i mahrûse-i şâhânenin sa’ir cihetlerini açıktaki bıraktığından yine gayr-i mükemmel add olunur ise de ekser vilayet-i şâhânenin merkezlerini yek-diğerine rabt edeceği ve Bahr-i Siyâh’da iki ve dürr-i sa’âdet ile İzmir’e birer ve Bahr-i Sefîd’de dahi üç mahrec peydâh edeceği ve İran ile transit mu’âmelâtınca dahi te’sîrâtı mûcib olacağı cihetlerle ihtiyâcât-ı hâzıraya kâfi görünür.

Hutut-ı mutasavvire-i meşrû’anın mecmû’u takriben 5800 kilometre tûluna bâliğ olup bunun ancak 1800 kilometresunun keşf ü tahkîki icrâ olunmuş ve olunmasına cihetlerin dahi tavlana profilleri ile uğrayacak mahallerinin ta’yîn ve irâesiyle muhtasar haritalarının serî’an tanzimi lâzımeden bulunmuşdur. Bu sûretle bir keşfin ve her kilometrosu 500-600 frank masrafla husûsa gelir.

Muharrer imzâ tesviye-i turâb ve sâ’ir ameliyyât-ı sanâiyyenin bir kısmının icrâsında asker-i şâhâne istihdâm edilmesinin ihzârını burada dahi tekrâr ve bu sûretle hattın inşası kemâl-i sür’at ve tasarrufla hâsıl olacağından Üsküdar ile İzmit ve Diyarbakır ile Basra beyninde yapılacak hatların emr-i inşasında asker-i nusret-müessir Cenâb-ı mulûkânenin istihdâm olunmasını hassaten tavsiyeye ictisâr eyler.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

BOA., A.MKT. UM. 247-89.

BOA., YEE, 38-103

Araştırma Kaynakları

KÜTÜKOĞLU, Mübahat (1974). *Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri, I (1580-1838)*, Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü.

GÜLSOY, Ufuk (1994). *Hicaz Demiryolu*, İstanbul: Eren Yayınları.

ÖZYÜKSEL, Murat (1988). *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul: Arba Yayınları.

IMBERT, Paul (1981). *Osmanlı İmparatorluğu’nda Yenileşme Hareketleri, Türkiye’nin Meseleleri*. çev. Adnan Cemgil, İstanbul: Havass Yayınları.

ENGİN, Vahdettin (1983). *Rumeli Demiryolları*, İstanbul: Eren Yayınları.

AKYILDIZ, Ali (1987). *İzmir-Aydın Demiryolu*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

OĞUZ, Mustafa (2007). *II. Abdülhamid’e Sunulan Layihalar*, (Basılmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

ORHONLU, Cengiz ve Turgud IŞIKSAL (1963). “Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar, Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat”, *İstanbul Üniversitesi Tarih Dergisi*, 13(17-18): 77-102.