

## Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Demiryolu Seferberliğinin Konya Vilayeti Üzerindeki Kentsel Etkileri

Eray YAVUZARSLAN<sup>1\*</sup>

### Öz

Konya vilayeti, Osmanlı İmparatorluğu'nda çok büyük bir öneme sahip olan bir ticaret yolu üzerindedir. Verimli topraklara sahip olması sebebiyle Konya Ovası'nda üretilen mahsuller, Batının ve özellikle Almanya'nın hep ilgi odağında kalmıştır. Bu sebeple Berlin - Bağdat Demiryolu hattı bu mahsulün Alman İmparatorluğu'nun başkenti Berlin'e kadar taşınmasını hedef almıştır. Bu hat ile bir yandan verimli topraklarda üretilen her ne var ise taşınırken, diğer yandan da Berlin ile doğrudan temas sağlanıp bir kültür etkileşimi içerisine girilmiştir.

Bu makalenin konusu, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolu seferberliğinin Konya vilayeti üzerindeki etkileri ve kentsel olarak dönüşümüne katkılarının araştırılması ve bununla ilgili değerlendirme ve tespitlerin yapılmasıdır. Bunun için 19.yüzyılda Konya vilayetinin kentsel gelişimi, birçok kaynaktan ve arşivlerden araştırılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'ndaki aynı yüzyıldaki demiryolu hareketinin Konya vilayeti özelindeki katkıları analiz edilmeye çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Demiryolu, Konya Şehir Tarihi, Şehir Planlama, Sanayileşme ve Kentsel Dönüşüm.

### The Effects of the Railway Mobility in the Ottoman Empire on the Konya Province

#### Abstract

Konya province is on a trade route that was of great importance in the Ottoman Empire. Due to its fertile soils, the crops produced in the Konya Plain have always been the focus of attention of the West and especially of Germany. For this reason, the Berlin - Baghdad Railway line aimed to transport this crop to Berlin, the capital of the German Empire. With this line, on the one hand, everything produced on fertile lands was transported, on the other hand, direct contact with Berlin was established and a cultural interaction started.

The subject of this article is to investigate the effects of the railway mobilization in the Ottoman Empire on the province of Konya and its contribution to its urban transformation, and to make evaluations and determinations about it. For this reason, the development of Konya province in the 19th century has been researched from many sources and archives. The contributions of the railway movement in the same century in the Ottoman Empire to the Konya province were tried to be analyzed.

**Keywords:** Railway, History of Konya City, Urban Planning, Industrialization and Urban Transformation.

<sup>1</sup> Bağımsız Araştırmacı, İstanbul, Türkiye

\* İlgili yazar/Corresponding author: erayya@gmail.com

## 1. Giriş

Sanayileşmenin en önemli sembollerinden birisi olan demiryollarının, kent olgusu üzerindeki toplumsal, ekonomik ve fiziksel etkileri tüm dünyada akademik olarak bir inceleme konusudur. Demiryolu ulaşım sisteminin yarattığı bu etkilerin, kentleşmeyi ve kentsel planlama fikirlerini tetiklediği ve geliştirdiği bir gerçektir. Türkiye'deki şehirlerin de içinden geçen demiryolu sistemlerine bu anlamda kayıtsız kalmaları imkânsızdır. Özellikle Anadolu şehirleri, demiryolunun getirdiği ulaşım kolaylığı ile gerek ticari, gerekse de kültürel olarak oldukça önemli gelişmeler sağlamışlardır.

Bu şehirlerden birisi olan Konya, Türklerin Anadolu'ya ilk göçünden itibaren hep ilgi odağı olmuş nadide bir şehirdir. Bulunduğu konum itibariyle bir aktarım noktası olarak vazife görmesinin yanı sıra verimli toprakları ile de bir tarımsal üretim merkezi olarak değerlendirilmiştir. Bu sebeple yüzlerce yıldır üzerinde bir ilgi odağı oluşturmayı başarmıştır.

Bu sebeple Konya, Asya ile Avrupa'yı bağlayan ve bir ticaret yolu olan İpek Yolu'nun da önemli merkezlerinden birisi olmuştur. Venedik'e kadar uzanan bu ticaret yolu üzerinden Konya bağlantılı gelen baharat ve tahıl mamullerinin Batı'ya kadar ulaşımı yüzlerce yıl iyi bir şekilde organize edilmiştir.

Verimli toprakları ile tarihsel süreçte birçok ticari ulaşım yolunun birleştiği bir ana toplanma merkezi vazifesi görmüş olan Konya, aynı zamanda bu konumunun sağlamış olduğu şehircilik alanındaki katkılarından da yararlanılmıştır. Doğu ile Batı arasında önemli bir harekete sebep olan bu ulaşım yolları, çok milletli kültürel bir çeşitliliğe yol açarken, kentin gelişmesinin de önünü açmıştır.

Bu durum Osmanlı'nın içerisine girdiği demiryolu seferberliği döneminde de devam etmiştir. İmparatorluk, kendi imkânları ile inşaatı yapılamayan demiryolu hatları için, sağlanan bir takım imtiyazlar ile yapıma politikasına yönelince, en büyük imtiyazlar hat işletmesinin gelirlerinin yanı sıra verimli topraklardan elde edilen mahsuller olmuştur. Bu durum yüzlerce yıldır bahse konu ticaret yollarının üzerinde bulunan Konya'yı aynı şekilde demiryolu hatları için de ilgi odağı haline getirmiştir.

İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan Rumeli Demiryolları ile kurulacak olan entegre demiryolu hattı planı, bir anlamda Anadolu zenginliklerinin taşınması için kurgulanmıştı. İngilizler ve Fransızların imtiyazlarını aldığı yer yer münferit bir takım hatların liman sahaları, yani deniz yolu ile bağlantıları düşünüldüğünde Berlin'e başka bir ulaşım türü kullanmadan sadece demiryolu ile doğrudan aktarım gerçekleştirilebilecekti. Nitekim 19. yüzyıl sonlarında, Anadolu demiryolu ile bağlantısının kurulması, Konya'nın tarımda önemini artırmıştır. 1896'da yapımı tamamlanan hat ile, Konya İstanbul'a bağlanırken, 1894-1896 yılında yapımı tamamlanan 252 km Alaşehir – Afyon hattı ile Konya'nın İzmir – Aydın ticari demiryolu ile de bağlantısı sağlanmıştır (Öcal, 2006: 413).

Bu anlamda demiryolu ve kent ilişkisi önce ticari bir müessese olarak kendini gösterir ve ilerleyen bu ilişki neticesinde bu iki olgu arasında bir kültürel iletişim başlar ve ardından bir kültürel miras kalır. Söz konusu mirası, yolcu binaları, peronlar, vagon ve su depoları gibi yapıların yanı sıra, dönemin teknolojik yapıları olan köprü ve viyadükler olarak anlamak gereklidir (Burman, 1997: 18).

Konya'nın da demiryolu ile ilişkisi verimli topraklarına olan rağbet ile başlayan bir kentsel gelişim sürecidir. Demiryolları kent gelişimine sebep olurken, ticareti arttırmış ve istihdam

olanakları sağlamıştır. Kent içerisinde de istasyon yapısı ve çevresindeki buna bağlı yapılaşma ile kendine has bir kültür oluşturmuştur.

## 2. Anadolu Demiryolu Hattının Yapımında Almanların Etkisi ve Konya'nın Önemi

19. yüzyılda sanayileşme hareketi içerisine giren Avrupa'da yaşanan teknolojik gelişmeler, tekstil, tarım vs. gibi her ne ürün var ise bollaştırmak ve piyasaya sürülmek üzere sermayedarların rekabetine sebep olmuştur. Ürünlerin dağıtım ve satışının getirdiği refah düzeyi, hem seri üretime geçilmesinin hem de bunun daha yüksek miktarlarda dağıtımının önünü açmıştır. Bir anlamda demiryollarının gelişimi bu şekilde gerçekleşmiştir.

Yüksek tonajları, önüne ray döşendiği sürece uzak mesafelere taşıyabilen demiryolu sistemi, en önemli aktör olarak bu dağıtım içinde rolünü almıştır. Her türlü mal ve ürün en uzak noktalara demiryolu sayesinde ulaştırılabilmektedir. Dolayısıyla sanayileşmenin en önemli sembollerinden birisi olarak sağladığı büyük katkılarından dolayı hiç şüphesiz demiryolları kabul edilmelidir.

19. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu için bir seferberlik dönemidir. Batı'nın içerisine girdiği Sanayi Devrimi karşısında pozisyonunu korumaya çalışan ve mesafeli duran Osmanlı, demiryolları konusunda aynı düşüncede hiçbir zaman olmadı. Demiryollarını, İmparatorluk için gerek stratejik gerekse de ticari olarak bir kurtuluş yolu olarak görmeyi tercih etmiş olan Saltanat, Anadolu'nun her yerini demir ağlarla örmeyi hedeflemiştir. Bu düşüncenin altında demiryollarının askeri lojistik konusunda başarılı bir hizmet vermesinin de etkisi büyüktür.

Osmanlı İmparatorluğu'nda Abdülaziz iktidarı ile bir ivme yakalayan demiryolu hareketinin, en fazla ilgi gördüğü bir başka dönem II. Abdülhamit saltanatıdır. II. Abdülhamit'in döneminde başta Beyrut-Şam hattı olmak üzere, Afyon-Konya, İstanbul-Eskişehir-Ankara, Eskişehir-Adana-Bağdat ve Adana-Şam-Medine demiryolu hatları faaliyete geçirilmiştir. (Hülagü, 2008: 18)

Buradaki ana hedef bir anlamda Anadolu üzerinden Batı ile Doğu'yu bağlamak ve bu ticaretten de bir şekilde İmparatorluk olarak fayda sağlamaktır. Bu hatların en önemli aktarım noktasında bulunan Konya, bu durumdan en çok etkilenen vilayetlerden olmuştur. Önemli bir tahıl ambarı olan Konya, verimli toprakları ile başta Almanlar olmak üzere, İngilizler ve Fransızların hep dikkatini çekmiştir.

Almanya, Fransa'dan aldığı savaş tazminatının önemli bir kısmını sanayi yatırımları için kullanmıştır. Kendi sanayi teşebbüsleri için dünya ülkelerinden hammadde ve pazar arayışına girmiştir. Alman kapitalizmi 19. yüzyıl sonlarında, dünya kapitalizminin genç, dinamik ve hırslı bir bireyi olarak ortaya çıkmıştır. (Çolak, 2014: 41) Bu nedenle dolayı Almanların Anadolu topraklarında at başı üstünlükleri tartışmasızdır. Sömürge yarışında diğer devletlerin oldukça gerisinde kalmaları da üstün olmalarını zorunlu kılacak başka bir etkidir.

Almanları ön plana çıkaran bir başka önemli etken de, her ne kadar Sanayi Devrimi 18. yüzyılın sonları ile 19. yüzyılın başlarında İngiltere'de başlamışsa da hemen ardından ikinci kuşak makine ve kimya sanayi devrimlerinin önderliğini Almanya yapmıştır. (Tulgar, 2006: 66) Bu durum, Almanların dünya liderliğine doğru bir adım atmalarının en büyük teşvik edici tarafıydı. Çünkü bu dönemde her ne kadar İngilizler liderliği önde götürüyorsa da sermayede yaşanan kan kaybı, tahtını sallamaya başlamıştı.

Tüm bu sanayi devletlerinin arasındaki iç çekişmelere rağmen içinde Konya vilayetinin de olduğu Berlin ile Bağdat'ı birbirine bağlayan Bağdat Demiryolu, tamamen Almanların eseridir ve tüm hattın inşaat finansmanını Deutsche Bank karşılamıştır (Hut, 2016: 73). Bu imzalanan sözleşme ile Alman sermayesi bir adım öne çıkarak Osmanlı İmparatorluğu'nda önemli gelişmelere sebep olacak bir yol açmıştır (Rathmann, 1982: 147). Aslında, Bağdat'a kadar uzanan hat üzerindeki tüm verimli toprakların mahsullerinin Berlin'e kadar taşınmasının hedeflendiği bu hattın yapımı için ayrılan büyük finansman, İngiltere ve Fransa gibi diğer süper devletlerin tasarruflarının da üzerindeydi. Özellikle İngilizlerin kontrolünde bulunan İzmir – Aydın Demiryolu ile Fransızların kontrolündeki İzmir – Kasaba hattının Konya ve çevresindeki nüfus alanlarının düşmesinden kaynaklı bir korku ve telaş hali söz konusuydu (Baykal, 1935: 118-119).

Ayrıca bu hattın zengin petrol yataklarından geçtiği de dikkatlerden kaçmamalıdır. Konya-Tarsus-Adana-Cebelibereket'den geçen Osmaniye'ye bir ara hat, Kilis ve Halep'e bir ara hat, Birecik-Harran-Resülayn ve Urfa'ya bir ara hat, Nusaybin- Musul- Tikrit-Sadiye ve Hanikin'e bir ara hat, Bağdat- Kербela- Necef- Zübeyir- Basra olarak devam edecek olan ana hat bu kapsamın içerisinde düşünülmelidir. Basra Körfezi'ne kadar ulaşacak olan hat boyunca her iki yandaki yirmişer kilometrelik sahada maden arama çalışmaları yapabilecek ve bu madenleri Nafia Nezareti ile düzenleyecekleri anlaşmalar doğrultusunda işletebilecek; arkeolojik kazı da yapılabilecekti. (Hut, 2016: 85)

Diğer taraftan bu hat İngilizlerin de ilgisini çekmişti. Birinci Dünya Savaşı'na giden süreçte İngiltere'nin genelde Anadolu, özelde ise Konya'ya ilgileri neticesinde pek çok görevli, bu coğrafyaya gelmiş ve bölge hakkında izlenimlerini yazıya dökmüşlerdir. Sultan II. Abdülhamid döneminde Konya'ya gelen İngiliz görevlilerin temel konusu Berlin-Bağdat Demiryolu'nun Konya ayağı olmuştur. Konu ile ilgili Sultan II. Abdülhamid'in hazırlıklarının ve planlamalarının da Konya bağlamında oldukça dikkatle takip edildiği anlaşılmaktadır. (Kartın, 2017: 832) Hatta İngilizler, Macar girişimci Rechnitzer aracılığıyla çok uygun şartlarla imtiyaz başvurusunda bulunmuştur. Fakat bu bir oyalama ve geciktirme politikasıdır. Aslında imtiyazlar Almanlara çoktan verilmiştir (Gümüş, 2011: 177).

Alman İmparatoru II. Wilhelm 1889 ve 1898 yıllarında iki defa İstanbul'a gelmiştir. Bu ziyaretler sonucunda iki ülke arasında yakınlaşmalar sağlanmış, Alman iş adamlarının Osmanlı İmparatorluğu'nda iş yapma istekleri artmıştır. (Çolak, 2014: 53). Alman-Osmanlı ilişkilerinin iyileşmesi demiryolu yatırımlarının çapını da büyütmüştür.

Çok hızlı mobilize olma yetisine sahip Almanlar bahse konu seferleri gerçekleştirmek için Anadolu demiryolunun yapımını hızlı bir şekilde ilerletmeyi başarmıştır. İlk etapta 485 km ray döşenmiş ve ilk tren Ocak 1893'te Ankara'ya ulaşmıştır. Böylece beklenen seferler başlamıştır (Earle, 1972: 43). Bunun getirdiği güven ve şevk ile 1895 yılında Ankara-Konya hattının yapımı da tamamlanırken çok kısa zaman sonra Eskişehir-Konya hattı da kapsama dâhil edilmiştir. Bu hat 1896 yılında tamamlanınca, İstanbul-Konya arasında deve kervanlarıyla yapılan 20 ile 30 gün süren yolculuk 23 saate düşmüştür (Akbulut, 2010: 128). Eskişehir-Konya demiryolu hattının inşaatına 31 Ağustos 1893 yılında başlanmıştır. Hattın yapım işi, bir Alman ortaklığı olarak kurulan Eskişehir-Konya Demiryolları İnşaat Şirketi'ne verilmiştir. Teknik olarak yönetilmesi de Philipp Holzmann Şirketi'ne bırakılmıştır (Fındıkgil-Doğuoğlu, 2002: 41).

Almanların hızlı bir şekilde demiryolu inşaatına başlamaları Osmanlı Devleti'nin güvenini kazanmasına sebep olmuştur. Bu güvenin verdiği desteğin yanı sıra İngilizlerin ve Fransızların Osmanlı İmparatorluğu topraklarında paylaşımaya gitme emellerinin olması,

Bağdat Demiryolu Projesini de içine alan birçok imtiyazın Alman İmparatorluğu'na verilmesine sebep olmuştur. (Özlü-Üzüm, 2020: 144)

Böylece ilk etapta Almanların yaptığı toplam hat uzunluğu 3373 km'yi (Çizelge 1) bulmuştur.

Hat	Uzunluk
Haydarpaşa – İzmit	91 km (Tamamlanan ve işletmede olan kısım)
İzmit-Eskişehir	174 km
Eskişehir-Konya	444 km
Konya-Basra	2264 km
Şube Hatları	800 km
<b>Toplam</b>	<b>3373 km</b>

Çizelge 1: Anadolu Hattı Bağdat Demiryolu Bağlantılı Hatlar (Kaynak: Earle, 1972: 90)

Böylece, Anadolu Demiryolu'nun ilk kısmının faaliyete geçmesi ile Konya ve çevresinden yetişen tarım ürünlerinin Batı'ya nakliyesi olanaklı hale gelmiştir. Bu vesileyle Anadolu'da yetiştirilen hububatın yaklaşık dörtte üçü Avrupa'ya ihraç edilmiş, geri kalan hububat ise başta buğday olmak üzere İstanbul ve çevre halkı ile ordunun ihtiyaçları için kullanılmıştır. 1897 yılında başta Konya olmak üzere Anadolu, bahse konu hat üzerinden İstanbul'un buğday ihtiyacının %92'sini karşılamıştır. Yine Konya ve İç Anadolu'dan İstanbul'a getirilen tahıl, iç piyasadaki fiyatların düşmesine neden olmuş, Rusya ve Bulgaristan'dan buğday alma ihtiyacı ve bağımlılığı büyük ölçüde azalmıştır (Akbulut, 2010: 128).

Kaçınılmaz yakınlaşma fırsatı ile Alman İmparatorluğu, inşaatından sonra da Anadolu Demiryollarının tüm imtiyazlarını bunun gibi sebeplerden almış ve bu hat Ankara, Eskişehir ve Konya'da üretilen buğdayın Avrupa'ya taşınmasını kolaylaştırmıştır. Anadolu Demiryolu, ileride Almanların imtiyazını alacağı Bağdat Demiryolu'nun ilk aşamasıdır. Osmanlı, Almanya'ya bu hattın yapımı karşılığında verdiği birçok imtiyazların yanı sıra Haydarpaşa – Ankara hattı boyunca ve hattın her iki yanında kalan 20 km. eninde bir şerit alanı içerisindeki toprak altı zenginliklerin çıkarılması ve ağaç kesilmesi hakkını da vermiştir. Ayrıca km. garantisinin teminatı için hattın geçtiği İzmit, Ertuğrul, Kütahya ve Ankara sancaklarının aşar vergileri gösterilmiştir. Diğer yandan bu topraklarda çalıştırılmak üzere Osmanlı tarafından demiryolu güzergâhına Kırım ve Rumeli göçmenleri yerleştirilmiş, böylece Almanların istedikleri nüfus bölgeleri oluşturulmaya çalışılmıştır (Akbulut, 2010: 125).

Bu arada Konya'ya uzanan hattın verimli çalışmasıyla yola çıkan bir Alman Araştırma Komisyonu, Bağdat demiryolu güzergâhında çalışmalarını sonuçlandırmıştır. Komisyonun raporuna göre bu hat, büyük bir alan kat ederek Konya, Karaman, Adana, Hamidiye, Osmaniye, Kilis'ten Irak'a girerek Ras el Ayin, Nusaybin, Musul, Bağdat ve Basra üzerinden Kuveyt'e ulaşmalı ve tüm verimli topraklardan geçmeliydi. Bu durumda, Hanikin ve Kastapol'a düşünülen şube hatlarıyla beraber demiryolu Konya'dan öte yaklaşık 2000 km'yi bulacaktır (Özyüksel, 1988: 152).

### 3. Demiryolu Hattının Yapımı ve İşletmeye Açılması

Söz konusu hattın Konya'dan Bağdat'a ve oradan Basra'ya, hatta bir körfez ülkesi olan Kuveyt'e kadar uzamasının planlanması tesadüf değildir. İstanbul'dan gelen Anadolu hattı ile Basra'dan gelen hattın birleşim noktası olarak Konya seçilmiş olup, ve bir anlamda hububat taşıyan lokomotif katarı, Basra'dan gelip Bağdat üzerinden Konya'ya ulaşacak, oradan başkent İstanbul'a ve oradan da Avrupa'ya çıkarak Berlin'e kadar gidecekti. Bu anlamı, Basra'nın ve Anadolu'nun ne zenginlikleri varsa önce Anadolu demiryolu hattı ile ve sonra oradan da Şark demiryolu vasıtasıyla Avrupa'ya ve hatta Berlin'e taşıyor olabilecekti.

31 Ocak 1902 tarihli sözleşme ile zaten birçok hattın işletmesini almış olan Anadolu Demiryolu şirketi 99 yıllık bir süre için Bağdat Demiryolu yapım ve işletme imtiyazını da elde ediyordu. Sözleşme içeriği olarak güzergâh Konya'dan başlayıp Karaman, Ereğli, Adana, Hamidiye, Kilis, Tel Habeş, Nusaybin, Musul, Tekrik, Samara, Kerbela, Necef üzerinden Basra'ya kadar hat dâhil edildi (Özyüksel, 1988: 173).

Özellikle Eskişehir – Konya yolu İzmir limanı ile bağlantılı, hinterlandı kesmek için yapılmış ve bölgedeki tarımsal ve sınai ürünler rahatlıkla İstanbul'a aktarılabilmiştir (Kolay, 2011: 114). Bu durum bir anlamda Almanların rakipleri olan İngilizler ve Fransızlar üzerindeki üstünlüğünü perçinlemiştir. Liman sahalarına erişimi dahi kendi kontrollerinde sağlamışlardır.

Çok hızlı imalata başlayan Almanlar, ilk kesimi aynı hızla bitirerek, Bağdat Demiryolu'nun (Şekil 3.1) ilk 200 km'lik bölümünü 25 Ekim 1904 tarihinde işletmeye açtı. Böylece ilk hat olan Konya Bulgurlu hattı kolaylıkla tamamlanmış, üstelik demiryolu şirketine umulmadık ölçülerde kâr bırakmıştı. Bu hat için Osmanlı Hükümeti'nin demiryolu şirketine ödediği kilometre garantisi ücreti, inşaatın maliyetini bütünüyle karşılamış ve ayrıca tahvil satışından elde edilen gelir ile birlikte altı milyon frank kazanç sağlanmıştı (Özyüksel, 1988: 197).



Şekil 3.1. : Osmanlı Demiryollarına Genel Bir Bakış (<https://tr.depositphotos.com>)

Konya- Bulgurlu hattının kolaylıkla tamamlanabilmesinin en önemli nedeni, bölgenin coğrafi açıdan demiryolu yapımına son derece elverişli olmasıydı. Bölge ovalıktı ve köprü, menfez ve istinat duvarı gibi sanat yapılarına çok ihtiyaç duyulmamıştı. Bunun gibi nedenlerle yapım sürecinde mühendislik sorunlarıyla karşılaşılma ve demiryolunun maliyeti düşük tutulabilmişti (Özyüksel, 1988: 199). Bundan sonraki kısım için aynı şeyi ifade etmek çok mümkün değildir. Hattın geldiği noktada Toros ve Amanos dağlarının tünellerle aşılması önemli teknik ve dolayısıyla finansman sorunlarını beraberinde getirdi. Örneğin, Adana ile Halep arasındaki Amanos dağlarını aşmak için yaklaşık beş kilometrelik bir tünel inşa edilmesi gerekti. Torosların üç bin metre yüksekliklerinde “yılan gibi kıvrılan kayalıklarda” çalışmaların sürdürülmesi ayrıca Fırat üzerinde köprü kurma gerekliliği ve benzeri güçlükler çalışmalarını durma noktasına getirdi (Özyüksel, 1988: 199).

Diğer yandan Anadolu Demiryolu'nun Alman Müdürü olan Karl Helfferich'in Bağdat Demiryolu dışında Osmanlı yöneticileriyle görüşmelerini sürdürdüğü en önemli proje Konya Ovası'nın sulanmasıyla ilgili olandı. Anılarından Helfferich'in İstanbul'a varışından hemen iki gün sonra, biran evvel asıl hedefi olan bu konuyu gündeme getirdiği anlaşılmaktadır. Almanlar için bir zafer olarak kabul edilebilecek bir hadise olan Konya Ovası'nın sulanmasıyla ilgili imtiyaz, 27 Kasım 1907 tarihinde, “Anadolu Demiryolu Şirketine” verildi. Sözleşmeye göre şirket, Beyşehir Gölü'nün suyunu 200 km uzunluğunda bir kanalla, sulama için uygun bölgelere ulaştıracaktı. Anadolu Demiryolu Şirketi yöneticilerinin amacı bölgede verimliliği arttırarak köylünün alım gücünü yükseltmektir. Böylece Almanya'nın bu bölgeye dış satım yapması kolaylaşacak, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin taşımacılık gelirleri çoğalacaktı (Özyüksel, 1988: 209). Ayrıca burada verimi artan mahsulü kolaylıkla İstanbul üzerinden Berlin'e götürebilecekti.

Almanlar Bağdat hedeflerine ulaşmak için 1904 yılında daha önce tamamlanan 200 km'lik Konya-Bulgurlu arası da dâhil edilirse I. Dünya Savaşı'na kadar Bağdat Demiryolu projesinin 887 km'sinin bitirmişlerdir. Henüz tamamlanamayanlar ise Toros dağlarında 38 km'lik kısım, Amanos dağlarındaki 100 km'lik kısım ile 690 km uzunluğundaki Samarra-Musul-Tel Ebiad hattıdır (Şekil 3.2) (A.g.e.: 233). Tüm bu zorluklara rağmen ilginçtir ki hattın kullanımı durmamıştır. Döşenen her kilometre hattın Berlin ile bağlantısı lojistik olarak sağlanmıştır.



Şekil 3.2. : Bağdat Demiryolu (rayhaber.com)

Almanlar, tüm hattın işlerliği için 1911 yılına kadar beklemek durumunda kalmıştır. Yapılan hat Almanlar için tüm dünyaya bir mesajdır. Bu yüzden geçtiği güzergâhtaki vilayetlere ekstra bir önem vermişlerdir. Bu sebeple hattın geçtiği güzergâhtaki kır ve şehir yaşamı üzerine demiryolunun etkileri dikkate değerdir. Özellikle 1893-1911 yılları arasında Konya, Eskişehir ve Ankara sancaklarından gönderilen hububat, sebze ve meyve miktarı %1000 artmıştır (Akbulut, 2010: 129). 1910 yılında Anadolu Demiryoluyla 456.167 ton çoğunluğu tarım ürünlerinden oluşan yük taşımacılığı gerçekleşmiştir. Ovalarda geleneksel karasabanın yerini pulluk almıştır. Bu durum Konya ve çevresinin refah artışını sağlarken, bu çevrede ticaret ile uğraşan bir burjuvazinin oluşmasının da önünü açmıştır.

Hattın yapımını üstlenen Philipp Holzmann Şirketi aynı zamanda Konya Ovası'nın sulama ve bataklıkları kurutma işlerini de almıştır. "Konya Ovasını Sulama Şirketi" olarak kurulan alt şirket ile başarılı işler yapılmış ve Osmanlı hükümeti tarafından bu başarılı işlerin neticesinde Adana Ovası da aynı şekilde Alman Şark Şirketine verilmiştir. Tüm işlemlerden sonra Çukurova'nın pamuk üretimindeki artışı, Rusya'nın tekelinde Türkistan'da üretilen pamuk rekoltesine rakip olmuştur. (Soy, 2000: 313)



Şekil 3.3. : Beyşehir Gölü'nden gelen suyu Konya ovasına aktaran köprü (saglikdogasi.com)

Sulama işi için Beyşehir Gölü'nün suları kullanılmış ve gölün suları toprak isale kanalları ile Konya ovasına aktarılmıştır (Şekil 3.3). Aynı yöntem daha sonra Çukurova Sulama Projesi için de kullanılmıştır. Konya Ovası Sulama projesi tam olarak faaliyete geçtiğinde, 500.000 dönüm araziden 128.000 ton buğday, 50.000 ton arpa ve mısır ile diğer hububat çeşitlerinin verimli bir şekilde elde edilmesi planlanmıştır. (Yılmaz, 2016: 485)

Demiryolu hattı boyunca çok sayıda istasyon ve yanında buğday ambarları inşa edilmiş, şehirlerde bağlantı bürosu da olan Tarım Hizmetleri Dairesi kurulmuştur (Akbulut, 2010: 128). Böylece mahsullerin tarlalarda çürümesi engellenmiş, geçmişte sadece geçimlik yapılan tarımsal üretim, daha organize bir ticari üretime dönüşmüştür. Örneğin Konya ve çevresinde buğday üretiminde büyük artış görülürken, şehre uzun mesafelerde taşınması mümkün olmayan yumurta, meyve ve sebze demiryolu ile getirilmeye başlanmıştır. Ayrıca, şehrin ticaret merkezine dönüşmesi, ticaretle uğraşan insanları kendine çekmiştir. Örneğin 1881 yılında 198.398 kişi olan Konya vilayetinin toplam



nüfusu demiryolunun gelişinden bir süre sonra özellikle 1890'lı yılların sonunda 600.000 kişiyi geçmiştir.

İmparatorluk yıkılana kadar toplam 12.000 km demiryolu hattı inşa edilmiştir. Bu hatların yaklaşık 4.000 km'si Anadolu topraklarında olup Cumhuriyet dönemine miras kalmıştır. Cumhuriyet döneminde de bu hatların toplam uzunluğu yaklaşık 8.000 km'ye çıkarılmıştır. Özellikle "1948 yılında" tüm taşımacılığın % 90'ı demiryolu taşımacılığı ile yapılırken günümüzde bu oran % 6'lara gerilemiştir. (Köřkerođlu, 2006: 21)

#### 4. Demiryolunun Konya'nın Kentsel Gelişimine Etkileri

19. yüzyıldaki gelişmelerin, pek çok Anadolu kentinde olduğu gibi Konya'nın da kent dokusunun şekillenmesinde etkili olduğu bilinmektedir. Bu dönem içerisinde, kente göçlerle yeni iskân alanlarının açılması, kentin tarihi alanına yakın konumlu ticari bölgede etkili olan çarşı yangını ve kente demiryolunun bağlanması gibi bazı olaylar Konya'nın doku oluşumunda etkili olmuştur. (Önge, 2018: 460)

Anadolu Selçuklu zamanında ticaret, sanayi ve benzeri hizmetlerin ağırlık kazandığı Konya, Osmanlı'nın son dönemine kadar aynı yapısını devam ettirmiş, 19. yüzyılda ise Almanların etkisi ile bir tarım kenti olmuştur. Böylece meyvecilik, sebzeçilik ve hayvancılık faaliyetleri kent içerisinde yapılırken, zahire ihtiyacı civar köylerden tedarik edilmiştir. (Aka, 2007: 140) 19. yüzyılda Konya'da tarım faaliyetlerinin gelişimine katkıda bulunan başlıca hadiseler sulama kanallarının yapılması ve demiryolunun inşası olarak kabul edilmelidir. 1898 yılında kentteki nakliye hareketini artırmak için demiryolu idaresi hat boyunca patates üretimini ve makine kullanımını teşvik etmiştir. 1902 yılında demiryolu kumpanyasının girişimleriyle, bahse konu teşviki daha da arttırmak için Konya'da ziraat makineleri fuarı açılmış, halka ucuz ve taksitle makine verilmesi vaat edilmiştir. Böylece Konya'daki tarımsal sahadaki makineleşmenin adımları atılmıştır (Öztürk, 2003: 14).

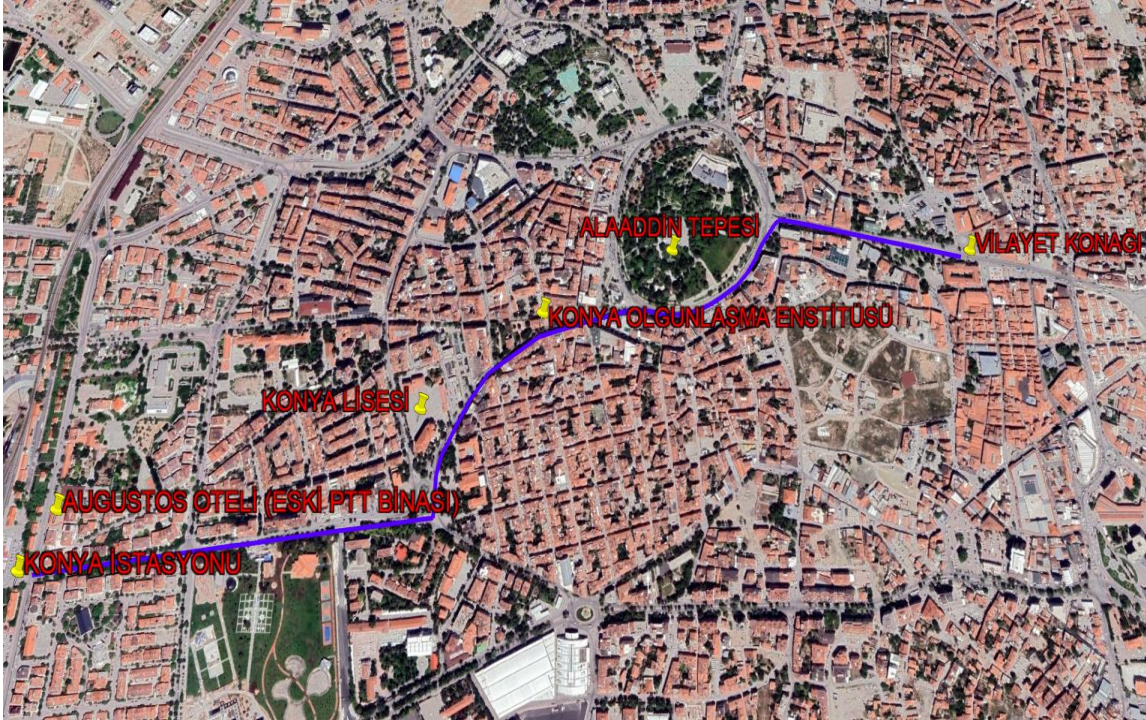
Kent içi ulaşım yollarının kalitesinin artması kentin transit ticaretini de etkilemiştir. 1899 yılında, Konya'dan kent dışına buğday, arpa, koyun yapağı, tiftik, afyon, mısır, çavdar, cehri, kitre, palamut, kuru üzüm, sığır, manda, koyun, keçi, yağ, peynir gönderilebiliyorken, ket içine de kahve, şeker, sabun, pirinç, petrol, zeytinyağı, ispermeçet, tıbbi malzeme, manifatura, kösele, demir, bakır, yeni tarım aletleri vs. tedarik edilmiştir. (Öztürk, 2003: 15)

Tüm bunlara rağmen demiryolunun Konya'dan geçirilmesi söz konusu olduğunda şehrin ileri gelenleri, kentte nakliyecilikle uğraşanların işsiz kalmaması için, demiryoluna muhalefet göstermiş ve İstanbul'daki ilgili makamlara dilekçe göndererek itiraz etmişlerdir. Aynı eşraf, demiryolunun kentten geçmesinin kesinleşmesi üzerine bu seferde demiryolunun kent dışından geçirilmesini istemişler ve bu konuda ise başarılı olmuşlardır (Aka, 2007: 149). Fakat Almanlar kent kararlarında daha etkili olmaya başladıkça, zaman içerisinde hattın her yönden daha aktif hale getirilmesi söz konusu olmuştur. Demiryollarının Konya bağlantısının asıl sebebi stratejiktir. Ticari bakışın yanında denizden uzak ve savaş gemilerinin atış hattının dışında olması planlanmada bir başka etkidir (Hutteroth, 1999: 291). Dolayısıyla Almanların hedefi temelde bölgeyi kalkındırmaktan ziyade, stratejik bir şekilde mahsulün çekilmesidir.

Kente demiryolunun bağlanması Konya'nın kent gelişiminde önemli katkılar sağlamıştır. Ayrıca bu ulaşım hattı sayesinde güneybatı yakasında istasyona yakın yeni mahalleler ortaya çıkarken, İstasyon Caddesi bölgesinde diğer Anadolu kentlerinde de örnekleri görüldüğu gibi bir kentsel omurga yapısının belirginleşmesi söz konusu olmuştur. Bu yapı, kentin tarihi alanındaki Konya Vilayet Binası'nın yakınlarından başlayarak, güneye doğru varlıklı gayrimüslim kesimin yaşadığı Gazi Âlemřah Mahallesi'nden geçip istasyon

binasına doğru uzanır. Bir müddet sonra şehrin ilk toplu taşıma sistemi de bu aks üzerinde işletilmeye başlanacaktır (Önge, 2011: 71). Nizamiye Medresesine bağlı açılan ve Dar'ül Muallimin olarak hizmet veren “Konya Lisesi”, Bugün “Konya Olgunlaşma Enstitüsü” olarak kullanılan tarihi bina, bir müddet demiryolu ile bağlantılı PTT binası olarak da kullanılan “Augustos Oteli gibi dönem yapısı muhtelif binalar, aksın bu yöne kaymasında etkili olmuştur.

Yeni adı Atatürk Caddesi olan istasyona doğru uzanan cadde üzerinde kurulu olan tün mahalle ve sokaklar bu aks üzerinde bu dönemde ve sonraki Cumhuriyet döneminde kurulmuştur (Şekil 4.1).



Şekil 4.1. : Konya Gar Binası (tr.pinterest.com)

İstasyon çevresindeki bu mahallelerin oluşum süreci, göçler ile de ilişkilidir. Kentin çöküntü alanlarına ve tarihi odağın güney batısındaki kent ile istasyon arasında kalan bölgeye değişik tarihlerde göçmenler yerleştirilmiştir (Önge, 2011: 72). Bahse konu göçmenler, Osmanlı İmparatorluğu'nun 19. yüzyıldaki Kafkasya ve Balkanlarda meydana gelen toprak kaybından dolayı Anadolu'ya gelmişlerdir. Konya'nın verimli ve geniş topraklara sahip olması ve bunların ekimini sağlayacak yeteri kadar çiftçinin civarda bulunmaması gibi nedenlerle bu işi yapacak muhacirlerin yerleştirilmesine karar verilmiştir (Yılmaz, 1996: 15).

Demiryolu hattının bağlanması kent ekonomisine olumlu bir katkı sağlarken, otel ve ambar gibi yapıların sayılarında da belirgin bir artışa sebep olmuştu. Böylece istasyon binası ve demiryolu hattı çevresinde, ticaret ve üretim ile ilgili yapıları içerisinde barındıran bir bölgenin oluştuğu görülmüştür (Önge, 2011: 75). Bu yeni bölge kent dokusu içerisinde yer edinerek, gelenekselin yerine yeni bir planlama anlayışının gelişmesinin de önünü açmıştır.

Örneğin demiryolunun 1895 yılında kente ulaşması ve ardından 1896 yılında tam olarak faaliyete geçmesi ile Mevlana Türbesi ve kent merkezi kabul edilen Alaattin Tepesi arasında bir ulaşım aracına ihtiyaç söz konusu olmuştu. Bu ihtiyacı, dönemi itibarıyla

yeni bir ulaşım aracı olan “Atlı Tramvay” sefere çıkararak karşılamıştır (Şekil 4.2). (Aka, 2007: 135)



Şekil 4.2. : Mevlana Türbesi ile Alaaddin tepesi arasındaki düz cadde de çalışan tramvay (Yılmaz; 2022)

Konya’da modernleşmeyi temsil eden ilk yapılardan birisi Konya Gar binasıdır (Şekil 4.3). Bu bina Konyalılar için bir dönüm noktası, kente yeni bir bakış açısıdır. Kent içindeki konumu itibarıyla de zaman içerisinde tüm Konyalıların uğrak noktası olmuş ve demiryolu kültürünün benimsendiği en önemli gösterge olarak kent dokusu içerisinde yerini almıştır. Georg Kawerau tarafından tasarlanan ve 1896 yılında hizmete giren Konya Gar Binası, yapım sistemi, teknolojisi ve tercih edilen malzemeleri açısından, döneminin özgün bir örneğini temsil etmektedir. Yiğma taş, ahşap ve çelik kullanılarak kompozit bir şekilde inşa edilen bu yapı, yöresel özellikler ile Alman mimari dilini bütünleştirmesi açısından da farklı bir kimliktir. Taşıyıcı duvarların üzerinde, moloz taş örgü ve tuğla malzemeden yapılmış hatıllar kullanılan kemerler, pencere ve kapılar için ayrı bir görünüm sunmaktadır. Kat döşemeleri ahşap kirişlere sahiptir ve geniş açıklıkların üzerinde çelik elemanlar kullanılmıştır. Cephede bulunan kapı-pencere söveleri ve duvar kenarlarındaki kesme taş motifleri, kabartmalı dekorda ve değişik renk tonlarında yapılmıştır. (Karakul, 2012: 50) Estetik olarak kent için önemli bir katkı sağlayacak nitelikte bir yapı olması, Konya’nın görünümünü için büyük kazanç olmuştur.



Şekil 4.3. : Konya Gar Binası (tr.pinterest.com)

Demiryolu vasıtasıyla gelen misafirlerin ağırlanması için istasyon binasının hemen karşısında bir de otel inşa edilmiştir. “Bağdat Otel” olarak isimlendirilen bu otel de Alman mimari özelliklerine göre yapılmıştır (Şekil 4.4). Oturma alanı toplamda 360 m<sup>2</sup> olan binanın sağına ve soluna bitişik ayrıca iki bina daha ilave edilmiştir. Tesis, istasyon sahasında 190 m<sup>2</sup> alanda peron ve yaklaşık 400 ila 500 m<sup>2</sup> civarı mal deposu ve 30 m<sup>2</sup> ölçüsünde tuvaletler, polis için tek katlı bir bina, 75 m<sup>2</sup> alanda postane ve aydınlatma odası, yaklaşık 300 ila 400 m<sup>2</sup> alana sahip bir yükleme rampası, demiryolu personeli için bir geceleme lokaline sahiptir. Bunun yanı sıra, 19 adet demiryolu makası da istasyon bölgesinde mevcuttur. (Çolak, 2014: 233)



Şekil 4.4. : Bağdat Oteli 19. Yüzyıldan bir görsel (<https://archives.saltresearch.org/>)

Demiryolu bir Alman firmasına ihale edilirken, istasyon çevresinde lojman binası olarak daha evvel kentte benzeri görülmemiş tarzda Alman mimarisi evler yapılmıştır. (Aka, 2007: 150) Bu binalar, neo-klasik ve bir Alman geleneksel tarzı olan ‘heimatstil’ mimari anlayışıyla inşa edilmiştir. Halk arasında “İstasyon Evleri” ve “Alman Evleri” olarak da bilinen bu yapılar, yüksek eğimli çatılar, abartılı saçaklar ve alın süslemeleri ile farklı bir görünüme sahiptir. Bu durum modern Batı mimarisinin Konya’ya girişini sağlarken, kentin dokusuna yeni bir bakış açısı getirmiştir.

Eskişehir – Konya hattı boyunca aynı şekilde yolcu binaları, tuvaletler, mal depoları, lokomotif park alan ve atölyeleri, lojman ve ek binaları, çamaşırhaneler, işçi ve nöbetçi evleri inşa edilmiştir. Böylece 445 kilometrelik hat boyunca toplam 22 istasyon binası bu özelliklerde ve standartlarda inşa edilerek, estetik ve kalite ön plana çıkarılmıştır. (Çolak, 2014: 231)

## 5. Değerlendirme ve Sonuç

Bağdat Demiryolu ve dolayısıyla Anadolu hattı, başta başkent İstanbul olmak üzere pek çok Osmanlı şehrine katkıda bulunmuştur. Basra’dan gelen ürünlerin Berlin’e kadar ulaştırılması, kullanılan hattın üzerinde bulunan başta Konya olmak üzere Ankara, Eskişehir, İskenderun gibi şehirlerin ticari ve kültürel gelişiminin yanı sıra hat üzerinde olmayan, fakat bağlantısı olan liman bölgelerinde de ticari faaliyetler neticesinde bir gelişim söz konusu olmuştur. Denizyolu ve demiryolu arasındaki bağlantı özellikle hububat, narenciye ve tekstil ürünlerinin doğu ile batı arasında nakillerini kolaylaştırırken, yeni pazarlar açmış ve hat üzerindeki bölgelerin gelir düzeyinin artışına katkıda bulunmuştur.

Bu vilayetlerden en önemlisi olan Konya, Selçuklu başkenti olması sebebiyle belirli bir kültürel mirasa sahip olmasının yanı sıra, yüzlerce yıldır geçiş yolu olması sebebiyle bir ticari kimliğe de sahip olmuştur. Ancak söylenmelidir ki Bağdat demiryolu hattı inşa edilene kadar geçmişteki bu önemini bir nebze de olsa yitirmiş olsa da bu hat ile güçlü vilayet kimliğine tekrar kavuşmuştur. Ayrıca Almanların Anadolu'da demiryolu geçiş güzergâhını Konya üzerinden seçmeleri hiçbir şekilde tesadüf değildir.

Konya ile Berlin'in iletişim içerisine geçmesi, özellikle hububat üretimi konusunda çok ciddi sıkıntılar çeken Alman İmparatorluğu için çok önemli bir adımdı. Nitekim yan hatlar ile kurulan bu bağlantı ile Berlin'e, Konya'da üretilen mahsulün büyük çoğunluğunun çekilmesi başarılmıştır. Bu bir anlamda Almanların zaferidir.

En son 1912 yılında Konya – Ulukışla – Karapınar (Adana) demiryolu hattının işletmeye açılması ile Berlin Bağdat hattının ticari zenginliği çok önem kazanmıştır. Konya'dan İstanbul'a, İzmir'e ve Adana'ya yapılan bağlantılar ile tahıl taşımacılığı, ticaretin gelişimini sağlamıştır. (Öcal, 2006: 413) Bu durum Konya'nın kentsel olarak da önemini arttırmıştır.

Almanların Konya Ovası ve çevresindeki verimli toprakları önemli bir tarım sahası olarak keşfetmeleri, gizliden de olsa içine girdikleri liderlik yarışında ellerini güçlendirmiştir. Arpa, patates ve şekerpancarı haricindeki tarım ürünlerini toprakları dışından temin etmek zorunda kalan Almanya için, haklarını aldığı sulama tesislerini yeniden yaptıktan ve genişlettikten sonra buna uygun iklim ve toprak koşullarının bulunduğu Konya'dan ihtiyaç duyduğu tahılın karşılanması büyük bir kazanç olmuştur (Akbulut, 2010: 133).

Almanya açısından bakılacak olursa, Konya bağlantılı Bağdat Demiryolu Hattı, dünyanın önemli sayılacak bir ham madde deposu ve zengin bir tahıl ambarını Berlin'e bağlamış ve Almanları İngiltere'nin karşısında güçlü bir konuma getirmiştir. Bu durum, gelecekteki dünya siyaseti için Almanya'ya bir dayanak olacaktır. Osmanlı tarafından verilen demiryolu imtiyazı, Almanya için Fransa, Rusya ve İngiltere karşısında etkili bir mesajdır. Böylece Almanya da, Türkiye için oynanan oyunlarda ayrıca söz sahibi olduğunu göstermiştir. Almanya'nın Yakın Doğu'ya bu şekilde nüfuzu, İmparatorluk üzerinde yeni bir tehlike sahası oluşturmuştur. Dolayısıyla Ruslar tarafından İstanbul yani payitaht ile olan ilişkilerinin, İngilizler için ise Mısır Hindistan hattının Türk-Alman dostluğu ile tehdit edildiği görülmüştür. Aynı şekilde Fransızlar da Afrika ve Asya'daki siyasi ve ekonomik durumlarının tehlikeye girmesinden korkmuşlardır.

Tüm bunlar göstermiştir ki Konya ve verimli toprakları, önceki dönemlerde olduğu gibi son yüzyıl içerisinde de siyasi çekişmelerin odağında kalmış ve kapitalist devletlerin iştahını kabartmıştır. Son dönemin en önemli sömürge araçlarından birisi olan demiryolları, yüksek tonajlardaki taşıma kapasiteleri ile bu ilgiyi arttıran en önemli etkenlerden birisi olmuştur.

Verimli Konya Ovası'nın Almanlar tarafından keşfedilmesinin yanı sıra aynı zamanda Basra'dan gelen ürünlerin de Anadolu hattına aktarım noktası olması sebebiyle Konya bir anlamda pazar yeri haline gelmiş ve bu olgu şehir gelişimine büyük katkılar sağlamıştır. Nüfus yeni göç ve yerleşimlerle artmış, şehrin zengin ve varlıklı dokusu hatırı sayılır derecede ortaya çıkmıştır. Bu durumun, yeniden keşfedilen kentin mimari ve mekân olarak gelişimine de katkıları büyük olmuştur.

Avrupa'nın yaşadığı sanayileşmeden çok uzakta olan Osmanlı şehirleri, 19. yüzyıldaki demiryolları seferberliğinin getirileri ile kayda değer bir kültürel dönüşümün içine girmiştir.

Bu seferberlik hali Konya'yı da derinden etkilemiş, İstanbul ile direkt iletişim içerisine giren şehirlerin yaşam tarz ve dokusunda meydana gelen değişim Konya'da da görülmüştür. Şehrin geleneksel yaşamına dair başlayan yapısal değişim, mimarlık ve şehir planlamasına da yansımış, zaman ile şehrin modern görünümü oluşmaya başlamıştır.

Diğer yandan tarımsal faaliyetlerdeki ilerleme tarım işçisinin artışının önünü açarken, kentin içerisinde tarıma dayalı bir nüfus hareketine de sebep olmuştur. Dolayısıyla çevre vilayetlerden aynı dönem içerisinde Konya'ya göç büyük oranda artmıştır. Osmanlı'nın son döneminde, hatırı sayılır bir nüfus yoğunluğu ile İmparatorluğun ileri gelen Sancak'larından birisi olmuştur. Bu durum kentsel planlamanın da önünü açmıştır. Eski Konya'daki yerleşimden kent çeperine doğru yeni Konya yerleşimleri oluşmuştur. Bu durum aynı zamanda atlı tramvay gibi yeni ulaşım sistemlerinin Konya'da kullanılmasına sebep olmuştur.

Demiryolları sayesinde istasyon merkezli bir yerleşim düzeni, kentin bu akstaki gelişim sürecini de hızlandırmıştır. Bu şekilde Batı ile olan iletişim sayesinde kent dokusunda mimari ve şehircilik açısından bir modernleşme izlenmiştir. Almanların tesirinde gerçekleşen demiryolu gelişimi ile bu süreci takip için gelen Almanlar Konya'da kendilerine yeni mahalleler kurmuş ve kentsel gelişimin bizzat içerisinde yer almışlardır. Bu dönemde dini yapı motifinden ziyade Batılı tarzda mimari öğeler, görülmeye başlanmıştır. Özellikle Alman tesirinde gerçekleşen bu anlayış, Cumhuriyetin ilk dönemlerine kadar devam etmiştir.

Kentin planlı bir şekilde bazı okul ve devlet binaları ile istasyon tarafına kaydırılması, buradaki yerleşimin önünü açmıştır. İstasyon tarafında yapılan Alman evleri ile bir anlamda kentin bu tarafına ticari harekette gelmiştir. Çünkü buradaki yerleşimcilerin ihtiyaçları için esnafın rağbeti söz konusu olmuştur. Ayrıca İstasyon ve destek binaları ile oluşan kompleks yapı için çalışan ihtiyacı, civardaki yerleşimlerin nüfusunun artmasının da önünü açmıştır.

Sonuç olarak, 19.yüzyıldan sonra demiryollarının Konya'nın ticari olarak gelişiminde en önemli ulaşım aracı olmasının yanı sıra kentsel dönüşümü üzerindeki etkileri de büyüktür. Kentin bugünkü düzenine kavuşmasında kent içerisinden geçen demiryolu hattının etkisi büyüktür. Modernleşme sürecinde, Osmanlı İmparatorluğu'nda kabuk değiştiren ve geleneksel şehir tarzından uzaklaşarak planlı bir düzene geçen bir kaç kentten birisi de Konya'dır. Özellikle kendine has bir üslup ve anlayışa sahip Almanların demiryolu inşaatı sebebiyle kentin planına katkıda bulunmaları, modern bir kültürün kent dokusunda yer etmesine de vesile olmuştur. Bu durum Cumhuriyet döneminde kent ölçeğinde yapılan modernleşme çalışmalarının da önünü açmıştır.

## Kaynaklar

Aka, A.S. (2007). *Konya Şehrinin Kuruluş Ve Gelişimini Etkileyen Coğrafi Faktörler* Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

Akbulut, G. (2010). *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*, Ankara: Anı Yayınevi.

Akyıldız, A. (2019). *Osmanlı'da Ulaşımın Modernleşmesi*, İstanbul: Timaş Yayınları.

Alperen, A. (2018). Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi, *21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum* Cilt 7, Sayı /19, Bahar Sf. 1-22.

Baykal, B. S. (1935). *Das Bagdad – Bahn – Problem 1890 -1903, Freiburg im Breisgau : Druck von Rodolf Goldshagg, Germany.*

Burman, P. (1997). *Conserving the Railway Heritage.* E&FN Spon, London

Çolak, F. (2014). *Almanların Konya Ve Çevresindeki Faaliyetleri (19.yüzyıl sonu – 20.yüzyıl başı),* Konya: Çizgi Kitabevi.

Earle, E. M. (1972). *Bağdat Demiryolu Savaşı, Çevirmen Kasım Yargıcı, İstanbul: Milliyet Yayınları.*

Fındıkgil-Doğuoğlu, M. (2002). *19. Yüzyıl İstanbul’unda Alman Mimari Etkinliği.* Doktora Tezi. İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Gümüş, M. (2011). 1893’ten 1923 Chester Projesi’ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler, *Tarih Okulu, Sayı 10, Sf. 151-194, Muş*

Güran, T. (2014). *19. yüzyılda Osmanlı Ekonomisi Üzerine Araştırmalar, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.*

Hut, D. (2016). *Bağdat Demiryolu ve Petrol Mücadelesi, sf 73-102, Die Bagdadbahn. Verlag Dr. Kovac GmbH, Hamburg.*

Hutteroth, W. (1999). Osmanlı Devletinde İlk Demiryolları, *Uluslararası Kuruluşunun 700. Yıldönümünde Bütün Yönleriyle Osmanlı Devleti Kongresi, S.Ü. Bas. Konya.*

Hülagü, M. (2008). *Bir Umudun İnşası Hicaz Demiryolu, İzmir: Yitik Hazine Yayınevi.*

Impert, P. (1994). *Osmanlı İmparatorluğunda Yenileşme Hareketleri, Çevirmen Adnan Cemgil. Ankara: Engin Yayınevi.*

Karakul, Ö. (2012). *Konya’nın Demiryolu Mirası, Türkiye Mimarlığında Modernizmin Yerel Açılımları VII Poster Sunuşları, Kocaeli Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Kocaeli.*

Kartın, C. (2017). 19. ve 20. Yüzyılda İngiliz Seyyah ve Görevlilerin Konya Gözlemleri, *Uluslararası Kültürel Miras Kongresi, Selçuk Üniversitesi, Sf. 839-855., Konya*

Kolay, A. (2011). *İzmir – Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863 – 1897), Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.*

Köşkeröğlu, E. (2006). Demiryolu Mirası, Korunması, *TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Dergisi, Dosya 03. Bülten, Sf 19-23, Ankara.*

Pamuk, Ş. (2017). *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.*

Rathmann, L. (1982). *Berlin – Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye’ye Girişi. Haz. Ragıp Zarakolu, İstanbul: Belge Yayınları.*

Soy, B. (2000). Anadolu ve Bağdat Demiryolu Çerçevesinde Osmanlı-Alman Yakınlaşması, *Yeni Türkiye Dergisi Osmanlı Özel Sayısı, Siyaset ve Teşkilat, Sf. 309-316, Ankara.*

Tulgar, S. (2006). *Geçmişten Günümüze Türkiye – Almanya İlişkileri*, Yüksek Lisans Tezi, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Strateji Bilimi Anabilim Dalı, Gebze.

Öcal, T. (2006). Konya Şehrinin Selçuklulardan Günümüze Ticaret Fonksiyonu, *TÜBAR Dergisi– XIX*, Sf. 401-435, Niğde.

Önge, M. (2011). *Conservaton of Cultural Heritage on Alaeddin Hill in Konya from the 19th Century to Present Day*, Doktora Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Restorasyon Doktora Programı, Ankara.

Önge, M. (2018) Tarihsel Süreçte Konya Kent Morfolojisinin Gelişimi, *Türkiye Kentsel Morfoloji Araştırma Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiri Kitabı*, Sf. 455-468, İstanbul.

Özlü, Z. – Üzüm, İ. H. (2020). Bağdat Demiryolu Hattı ve Basra Körfezine Dair Bir Layiha Işığında İngiltere'nin Ortadoğu Politikasına Bir Bakış, *Türkiye'nin Bölgesel Sorunları “Osmanlı'dan Günümüze” Ortadoğu Dergisi*. Hiper Yayın, Sf 138-166, İstanbul.

Öztürk, S. (2003). *Osmanlı Döneminde Konya Ekonomisine Dair Gözlemler*. I. Ulusal Konya Sempozyumu Bildiriler. İnci Ofset, Konya.

Özyüksel, M. (1988). *Anadolu ve Bağdat Demiryolu*, İstanbul: Arba Yayınları.

Yılmaz, E. (2016). Demiryolları ve Tarımsal Gelişme: Konya Ovası Sulama Projesi Örneği, *Uluslararası Bozkır Sempozyumu Bildiri Kitabı*, Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yayınları: 9, Sf 472-500, Konya.

Yılmaz, E. (2022). Konya Atlı Tramvayı ve Kent İçi Ulaşımına Etkisi (1906 – 1914), *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı 55, SS. 1-20, Siirt.

Yılmaz, M. (1996). *Konya Vilayetinde Muhacir Yerleşmeleri 1854-1914*. Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sos. Bil. Enstitüsü, Konya.

## **İnternet Kaynakları**

URL - 1. <https://archives.saltresearch.org>

URL - 2. <https://tr.depositphotos.com>

URL - 3. <https://tr.pinterest.com>

URL - 4. [www.rayhaber.com](http://www.rayhaber.com)

URL - 5. [www.saglikdogasi.com](http://www.saglikdogasi.com)