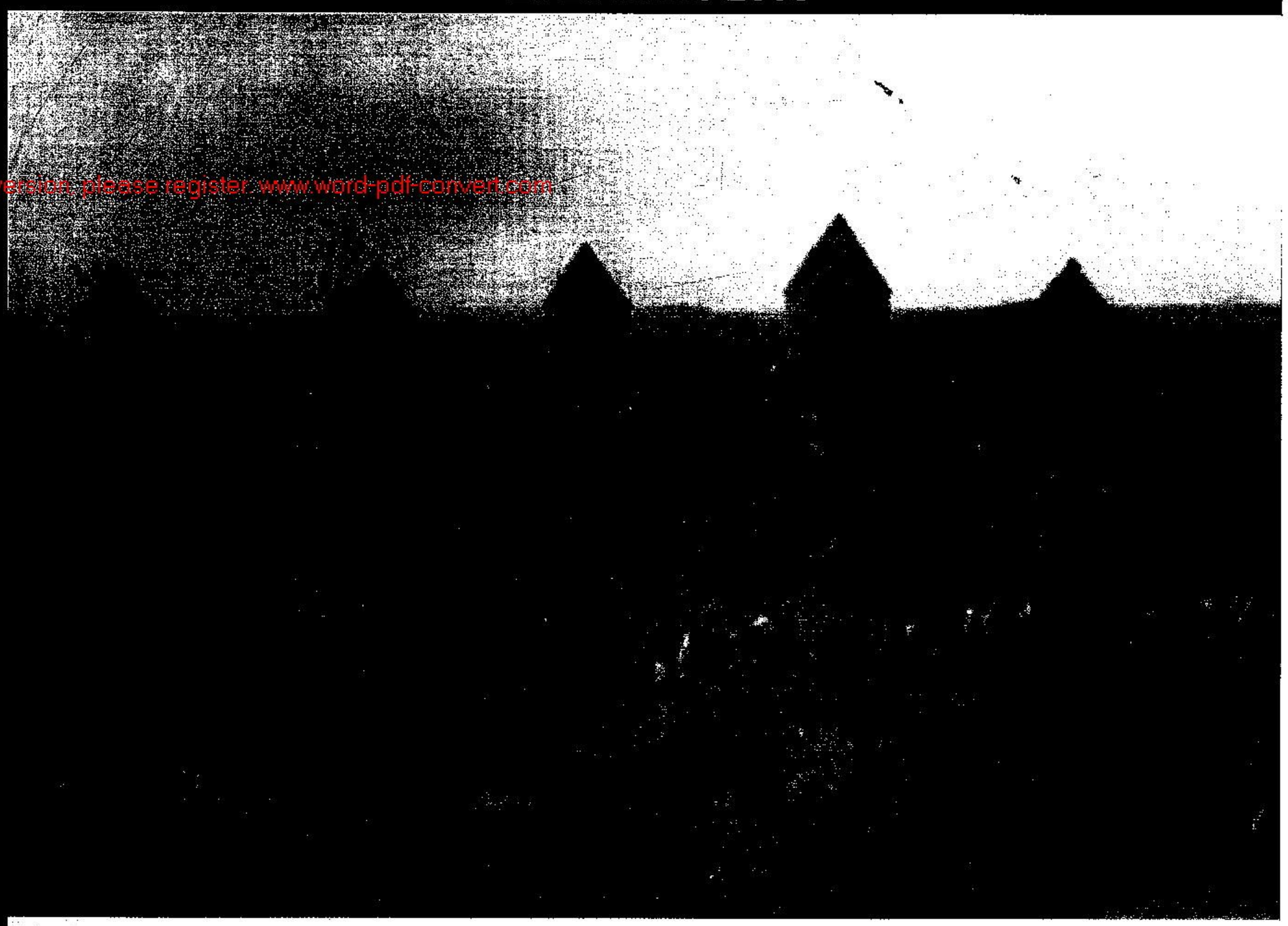
Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

TRAKYA ÜNİVERSİTESİ
TRAKYA UNIVERSITY

KEŞAN KAYMAKAMLIĞI
KEŞAN HEAD OFFICE

KEŞAN SEMPOZYUMU
KEŞAN SYMPOSIUM

15-16 MAYIS 2003



Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

KEŞAN BELEDİYE BAŞKANLIĞI
YAYINLARI

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com



TRAKYA ÜNİVERSİTESİ
TRAKYA UNIVERSITY



KEŞAN KAYMAKAMLIĞI
KEŞAN HEAD OFFICE

KEŞAN SEMPOZYUMU
KEŞAN SYMPOSIUM

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

15-16 MAYIS 2003
15-16 MAY 2003

BİLDİRİ TAM METİNLERİ
FULL TEXTS OF PRESENTATION



Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

KEŞAN BELEDİYE BAŞKANLIĞI
TARAFINDAN YAYIMLANMIŞTIR-TEMMUZ 2006

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

İçindekiler

Vali Fahri Yücel'in Konuşması
Sempozyum Programı (Türkçe)
Sempozyum Programı (İngilizce)
Rektör Osman İnci'nin Konuşması
KONFERANSLAR
Güner Öztek Balkanların Son Durumu ve Türkiye'nin Balkan Politikası
Hüseyin Pazarcı Türk-Yunan İlişkilerinde Son Gelişmeler
Bilal Şimşir Rumeli'den Türk Göçleri ve Keşan Üzerine
SERBEST BİLDİRİLER
1-SOSYAL VE BEŞERİ BİLİMLER
A-ARKEOLOJİ
Zeynep Koçel Erdem Tekirdağ Karaevlialtı (Heraion Teikhos) Antik Kenti İthal Çanak Çömlekleri
Filiz Dönmez Öztürk Karaevlialtı'nda (= heraıon teıchos ?) Ele Geçen Odrys Krallığı Sikkeleri
Neşe Atik Tekirdağ/Karaevlialtı (Heraion Teikhos) Kazısı
Işık Şahin Roma Yolu "Via Egnatia"
B-EDEBİYAT
Recep Duymaz Ciğerdelen'deki Keşan
Ali Emre Özyıldırım Keçeci-Zade İzzet Molla'nın Mihnet-Keşân'ında Keşan ve Çevresi
Ratip Kazancıgil-Murat Tuğrul Mihnetkeşan'daki Keşan Ve Rüstem Baba Bektaşi Dergâhı
Mehmet Nuri Yardım Türk Aydını Tarafından Keşfedilen Bir Yazar: Safiye Erol
Mevlüt Yaprak Orhan Veli'nin Saros Günleri
Ahmet Cihan İzzet Molla ve Keşan
C-EKONOMİ
Nurettin Öztürk Türkiye'de Sınır Ticaretinin Tarihsel Gelişimi, Ekonomik Etkileri, Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri
Ayhan Gençler-Ayhan Aytaç Edirne'nin İstihdam Durumuna Genel Bir Bakış
Emel Günenç Güler-Nevin Üzerem Altuğ Trakya Bölgesinde Turizmin Ticarete Etkisi
Erhan Atay Balkan Ülkeleriyle Türkiye Arasındaki Sınır ve Sınırötesi Ticaret ile Balkanlar'da Entegrasyon Çabaları
A.Sinan Ünsar İşletmelerde İşçi Sağlığı ve İş Güvenliğinin Önemi ve Trakya Bölgesindeki İşletmelerde İş Kazaları ve Meslek Hastalıkları İle İlgili Genel Bir Değerlendirme
D-SİYASET BİLİMİ, SOSYOLOJİ ve EĞİTİM BİLİMLERİ
Serap Ünsar-Ümmü Yıldız Fındık Keşan Anadolu Lisesi Öğrencilerinin Depreme Yönelik Davranışlarının Belirlenmesi
Iordanka Bibina İnternette Keşan
Mualla Ulusavaş-Şahin Dündar Türkiye'de Öğretmen Yetiştirme Sistemi ve Trakya'da Kepirtepe Köy Enstitüsü
Nilüfer Gökçe-Mevlüt Yaprak 1957 Üniversite Haftası, Edirne Konferansları ve Ord. Prof. Dr. A. Süheyl Ünver'in Keşan İzlenimleri
Özlem Ağırgan-Mehmet Ağırgan Önder Gazetesi'nin Keşan Kültüründeki Yeri ve Önemi
Refik Engin Keşan ve Çevresinde 1877 Den Beri Bektaşi Kökenlilerin Yerleşimleri
Refik Engin Keşan ve Çevresinde Yatır ve Tekkeler
Sabri İbrahim Alagöz Bulgaristan Türk Folklorunda Göç
Cemile Arıkoğlu 1980 Sonrası Keşan Halkının Siyasal Davranışı
E. TARİH
Tülay Alim Baran Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele Yıllarında Keşan'da Asayiş
Dean Sakel Fatih Sultan Mehmed, Demetrios Palaiologos ve Enez'in Tuz Ocakları
Hüseyin Salman 1920-1922 Yılları Arasında Keşan
İbrahim Sezgin 17. Yüzyılda Keşan Kazasında Yerleşme ve Nüfus
Kalina Peeva XX. Yüzyılın 20'li Yıllarında Bulgar Diplomatların Bakışından Doğu Trakya
Liliana V. Simenova Keşan (Russion): Ortaçağda Via Egnetia 'da Önemli Bir Kale
Nevin Yurtsever Ateş Tarihi Kırkpınar Güreşleri

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

Nilüfer Gökçe Sâlnamelere Göre Osmanlılar Döneminde Azınlıkların Keşan Yaşamındaki Yerleri
Oya Dağlar 19. Yüzyılda Avrupa Devletlerinin Keşan ve Hinterlandında Demiryolu ve Liman Yatırım Faaliyetleri
Özcan Mert Keşan Âyânlarına ve Kocabaşılarına Giriş
Penka Danova 19.Yüzyıl Sonunda Bulgar Seyahat Kayıtlarında Keşan
Slavka Draganova Keşan ve Yöresi İçin Bulgaristan'daki Osmanlı Evrakı
Ayten Altıntaş 19.Yüzyılda Keşan'da Görev Yapan Hekimlerle İlgili Belgelerin Değerlendirilmesi

F. ULUSLARARASI İLİŞKİLER

Ülkü Varlık Balkanların Türk Dış Politikasındaki Yeri ve Önemi
(Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne Entegrasyon Sürecinde Balkanlar)
Alaeddin Yalçınkaya Türk-Yunan İlişkilerinde Bir Parantez: Marmara ve Atina Depremleri
Cengiz Hakov Bulgaristan İle Türkiye Arasındaki- 1913 Yılı İstanbul Anlaşması ve Bulgar-Türk Hudut Sorunu
Emre Aykoç 9-10 Eylül 1967 Keşan-Dedeağaç Görüşmeleri
Sibel Turan Yunanistan ve Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne Giriş Süreçleri Üzerine Bir İnceleme
Stoyan Andreev Amerika Birleşik Devletleri İle İngiltere'nin Irak Savaşı'nın Uluslararası İlişkilere Etkisi
Tolga Onursal-Emre Aykoç Keşan Halkının Türkiye-Avrupa Birliği ve Türk-Yunan İlişkilerine Bakışı Üzerine Bir Araştırma
Agop Garabedyan Keşan'daki 1967 Görüşmesi ve Kıbrıs Sorunun Çözülmesi İçin Yürütülen Direkt Yunan-Türk Diyaloğunun Sonu

2. FEN BİLİMLERİ

A-EKOLOJİ

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

Turhan Üstü-Jean Marie Gehu-Yılmaz Bal Mecidiye (Keşan) Kıyı Bitki Örtüsü
Can Demir-Atila Yıldırım-Hasan Öncü Keşan İlçesine Bağlı Köylerdeki İçme ve Kullanma Sularının Fiziko-Kimyasal ve Mikrobiyolojik Yapısı
Hakan Eşme Bir Kıyı Yönetim Modeli Olarak Saros Körfezi'ni Korumanın Temel Stratejik Adımları ve İzlenmesi Gereken Yollar
İsa Cürebal-Musa Uludağ Ergene Nehri Havzasında Taşkın Risk Değerlendirmesi
İsmail Becenen-Hüseyin Erkin Günümüzde ve Gelecekte Keşan İçin Enerji Değerlendirmesi
İvan Georgiev-M. İhsan Soysal-Desislava İvanova–Petio Miladinov–Sylvia Miladinova Istranca (Strandja) Bölgesinde Çiftlik Esaslı Kırsal Turizmin Geliştirilmesindeki Alternatiflerin Elverişliliği
Levent Şaylan-Barış Çaldağ-Orhan Şen-Fatih Bakanoğulları-Hüseyin Toros-Ferzan Avşar-Mustafa Yazgan-Mehmet Ali Gürbüz Keşan-Orhaniye`de Yağışın Kimyasal Değişimi
Süheyla Balcı Akova Keşan'ın Tarımsal Faaliyetleri Bakımından Coğrafi Potansiyeli (İklim-Toprak-Su Kaynakları)

B-HAYVANCILIK

Mustafa Kaymakçı-Süleyman Kök-Turgay Taşkın-Mehmet İhsan Soysal Keşan İlçesinde Hayvancılığın Yapısal Özellikleri ve Sorunları
Christina Ligda-M. İhsan Soysal Hayvan Genetik Kaynaklarının Yönetimi ve Korunması İçin Veri Tabanlarının Kullanımı ve Oluşturulması
Haydar Özpınar Türkiye'de Hayvancılık Sektörünün Temel Problemleri ve Çözüm Önerileri
M.İhsan Soysal Türkiye'de Süt Sığırcılığı Islah Çalışmaları
M.İhsan Soysal-Süleyman Kök Edirne Damızlık Sığır Yetiştiricileri Birliği ve Keşan Şubesinin Süt Sığırlarımızın Islahındaki Önemi
M. İhsan Soysal-Süleyman Kök-Emel Özkan Türkiye'nin Yerli Genetik Kaynaklarının Korunması ve Keşan İlçesi Örneği
Andreas Georgoudis-M. İhsan Soysal Güney Doğu Avrupa Ülkelerinde Yerli Genetik Kaynaklarının Durumu

C. TARIM

Süheyla Balcı Akova Keşan'da Önemli Bir Mekansal Kullanıma Sahip Olan Tarımsal Faaliyetler ve Gelişme Hedefleri
Fatih Bakanoğulları-Barış Çaldağ-Levent Şaylan-Ferzan Avşar-Sevinç Sırdaş Trakya Bölgesi'nde Kuraklığın Analizi
Halil Sürek Ergene Nehri Kirliliğinin Ergene Havzasında Tarıma Etkisi
İsmail Becenen-Hüseyin Erkin Tarımsal Sulamada Endüstriyel Tarıma Doğru
Sami Sürer Trakya Koşullarında Sürdürülebilir Tarımın Toprak Verimliliği ve Ekosistemin Korunmasına Etkileri

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

Onur Kurulu

Fahri YÜCEL	Edirne Valisi
Prof. Dr. Osman İNCİ	Trakya Üniversitesi Rektörü

Bilimsel Kurul

Prof. Dr. Sudi APAK	Trakya Üniversitesi
Prof. Dr. Rona AYBAY	İstanbul Bilgi Üniversitesi
Doç. Dr. Süreyya BEYZADEOĞLU	Trakya Üniversitesi
Prof. Dr. İlter BÜYÜKDIĞAN	Trakya Üniversitesi
Prof. Dr. Jale CİVELEK	Marmara Üniversitesi
Prof. Dr. Agop GARABEDYAN	Bulgaristan Balkan Araştırmaları Enstitüsü
Prof. Dr. Yaşar GÜRBÜZ	Yeditepe Üniversitesi
Prof. Dr. Cengiz HAKOV	Em. Öğretim Üyesi
Yrd. Doç. Dr. Ratip KAZANCIGİL	Trakya Üniversitesi
Prof. Dr. Mehmet ÖZDOĞAN	İstanbul Üniversitesi
Prof. Dr. Hüseyin PAZARCI	Ankara Üniversitesi
Prof. Dr. Mehmet İhsan SOYSAL	Trakya Üniversitesi
Dr. Bilal ŞİMŞİR	Emekli Büyükelçi - TTK Asli Üyesi
Prof. Dr. Hasan Hayri TOK	Trakya Üniversitesi
Prof. Dr. Necmi ÜLKER	Ege Üniversitesi

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

Düzenleme Kurulu

İbrahim AVCI	Keşan Kaymakamı
Prof. Dr. Murat TUĞRUL	T.Ü. Edirne Uygulama ve Araştırma Merkez Müdürü
Doç. Dr. Sibel TURAN	T.Ü. İktisadi ve İdari Bl. Fak. Uluslararası İlişkiler Bölümü)
Yrd. Doç. Dr. Süleyman KÖK	T.Ü. Keşan Meslek Yüksekokulu
Yrd. Doç. Dr. Işık ŞAHİN	T.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Klasik Arkeoloji Bölümü
Yrd. Doç. Dr. Yılmaz BÜKTEL	T.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü
Sempozyum Sekreteri	Doç. Dr. Sibel TURAN
Sempozyum Sekreter Yardımcısı	Arş. Gör. Emre AYKOÇ

İsimler soyadına göre alfabetik olarak sıralanmıştır.

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

19. YÜZYILDA AVRUPA DEVLETLERİNİN KEŞAN VE HİNTERLANDINDA DEMİRYOLU VE LİMAN YATIRIM FAALİYETLERİ

Oya DAĞLAR*

ÖZET

18. yüzyılın sonlarına kadar tüm dünyada olduğu gibi Osmanlı İmparatorluğu'nda da ekonomik yaşam, büyük ölçüde tarıma, küçük el sanatlarına ve ticarete dayanıyordu. 19. yüzyılda Avrupa'da başlayan "Sanayi Devrimi" bu düzeni kısa sürede değiştirdi. Sanayi Devrimi ile birlikte kurulmaya başlayan fabrikalar, demiryolları ve hızla gelişen teknolojik değişimler, yakıt sağlama ihtiyacını tartışmasız en üst düzeye çıkarıyordu. Bu dönemde demir ve kömür asıl enerji kaynağı olarak çağa damgasını vurdu. Fabrikaların temel enerji kaynağı olan kömür, Avrupa ve Kuzey Amerika'da üretimin her alanında asıl güç kaynağı oldu. Sanayilerini besleyecek yeterli kömür yatakları olmayan ülkeler de büyük bedel karşılığında kömür ithalatı yaptılar. Bu gelişmeler henüz sanayi devrimini yaşamamış olan Osmanlı İmparatorluğu'nu da etkiledi. İmparatorluğun batısında yer alan büyük kömür havzaları en başından itibaren Avrupalı devletlerini bu konuda Osmanlı'ya yaklaştırdı. Kısa sürede Avrupalı yatırımcılar Osmanlı İmparatorluğu sınırları içindeki zengin maden yataklarının birçoğunun işletme hakkını elde etmeyi başardılar. Böylece pek çok şirket imparatorluk içinde etkinlik göstermeye başladı ve bu yolla 19. ve 20. yüzyılda Osmanlı ekonomisi üzerinde Avrupa denetimi giderek arttı.

Osmanlı'daki şirketleşmenin ve yabancı sermayenin bir uzantısını da Edirne'nin Keşan ilçesinde görmek mümkün. Bunun sebebi başta kömür olmak üzere bölgedeki değerli maden yataklarıdır. Türkiye'nin en zengin doğal kaynaklarından biri olan linyit madenlerinin önemli yataklarından biri Trakya bölgesinde Malkara-Saray arasında bulunmaktadır. Bölgedeki linyit yataklarının önemli bir bölümü Keşan Havzası içinde yer almaktadır. İşte bu yüzden Keşan ve çevresindeki madenler 20. yüzyılın başlarından itibaren Batılıların ilgisini çekmiş ve onları bu bölgede yatırıma sevk etmiştir. Bugün hala işletilmekte olan bu madenlerin işletme hakkını 1904 yılında Fransız ve Avusturyalı yatırımcılar talep etmişlerdir. Aldıkları ihalenin bir süre sonra geri alınması üzerine bizzat Fransa Sefareti kanalıyla dönemin Hariciye Nezareti'ne başvurulmuş söz konusu durumun yeniden incelenmesi istenmiştir. Yapılan araştırma sonucu bölgeden çıkarılan fakat bir kısmı henüz ihraç edilmeyen madenlerin işletmesinin tekrar aynı kişilere verilmesine fakat askeri sakıncalardan dolayı buradaki kömür işletme hakkının genel olarak devletin kontrolünde olduğu ifade edilmiştir. Önce bu karar tatmin edici bulmayan yatırımcılar, 1907'de aynı talep ile yeniden başvuruda bulunmuşlardır.

Linyit madenleriyle ilgili bir başka konu, kömürün nakliyle ilgilidir. Kömür yataklarından İbrice Limanı'na yapılacak sevkiyat için yeterli yol olmadığından 1912 yılı itibariyle bölgede bir dekovil hattı ve aynı güzergahta bir tünel ile bir iskele yapımına karar verilerek, konuyla ilgili resmi işlemler başlatılmıştır. Yapılan yazışmalarda bölgede önemli bir maden mültezimi olduğu ve projenin yürütülmesi için kendilerinden bölgedeki madenin durumunu bildirir ayrıntılı bir cetvel istendiği anlaşılıyor. Resmi pek çok yazışma ve resmi onaydan sonra, söz konusu inşaatın yapılmasına karar verilmiş ve bu ihale yine bir yabancı şirkete verilmiştir. Bu konunun İngiliz ve İtalyan basınında yer almış olması, Avrupalı devletlerin bölgedeki madenlere olan ilgisinin bir başka göstergesi olarak değerlendirilebilir.

1920 tarihli belgede Keşan kazasının Kurugeçit mevkiindeki linyit madenlerini işletme hakkının bir müslüman tüccara verildiği, ayrıca hem vergi hem de madenin nakliyatı konusunda bir takım kolaylıklar sağlanarak, devlet tarafından teşvik edici tedbirlere başvurulduğu görülüyor.

Bölgedeki bir başka yatırım Standart American Oil Campany Şirketi'ne aittir. Aralık 1914 tarihinde Dahiliye Nezareti'nden yapılan bir açıklamada Amerikan gaz şirketinin İnöz kazasındaki gazı işlettikleri anlaşılmaktadır.

Sonuç olarak imparatorluğun son yüzyılında yerli ve yabancı şirketlerin söz konusu yatırımları, Keşan ve çevresini Trakya bölgesinin önemli merkezlerinden biri haline getirmiştir. Bugün hala bölgedeki kömür havzaları işlerliğini korumaktadır.

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

* *Arş. Gör., İstanbul Bilgi Üniversitesi, Türk Devrim Tarihi Araştırma Merkezi*

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

RAILWAY AND SEAPORT INVESTMENT ACTIVITIES OF EUROPEAN STATES AT KEŞAN AND ITS INTERLAND IN THE 19th CENTURY

Until the end of 18th century, the economic life in Ottoman empire, as in the other parts of the world, were based on agriculture, handcrafta and trade to a great extent. "Indusrial Revoulution" started in Europe in 19th. century cahnged this order in a short period of time. Factories and railways began to be constructed due to the emergence of industrial revolution and the rapid development of technology increased the need for fuel to the highest level. In this period, iron and cool were the dominating energy resources. Cool as the primary source of energy for the factories, became the main power source in each sphere of production in Europe and North America. The countries, which were in lack of enough cool beds to support their industry, imported cool at the highest costs. These developments also affected Ottoman Empire which had not experience industrial revolution. Eupean states established close relations with the Ottoman Empire since the very beginning of the era, because of the vast coolbeds on the western part of the empire. In a short period of time, European investors obtained the right to do bussiness on the rich nine beds. So that many firms began to act within the empire and by this way, in the 19th. and 20th. centuries, the European control on Ottoman economy increased.

It is possible to see the emergence of firms in Ottoman Empire and the extension of foreign investment in Keşan which is the province of Edirne. The reason is the precious mine beds in the region, primarily the rich coolbeds. One of the important beds of linyit which is the one of the natural resources of Turkey has been in Thrace region, between Malkara and Saray. An important part of the linyit beds resides in the Keşan region. For this reason, the mines in the region attracted the attention of the Westerners and let them to invest in the region. Bussiness right of the mines, on which it is still done bussiness, first demanded by French and Australian investors in 1904. In response to the dismissal of the contract they signed for the bussiness right, they demanded the retrivel of the contract by the Foreign Affairs directly through the mediation of French Embassy. Aftermath of the investigations it was decided that the mines which had already drilled but not exported yet would be given to the same owners but the bussiness right of the minebeds would remain under the power domain of the state because of the military-security reasons. The investors who were discontended with this decision, applied to the authorities with the same demand in 1907.

Another issue about the linyit mines concerns the transportation of the cool. Because the roads were insufficient for the transportation from the coolbed to İbrice Port, they decided to build a tunel and a wharf on a decovil line on the same route and started the official procedure. It is understood from the official documents that they demanded the detail knowledge about the beds in order to be able to implement the project. After various official procedures, they decided for the construction of required facilities and granted the construction bussiness to the foreigners. The issue came into the agenda in the Italian and English press and this can also be considered as another manifestation of the interest of European states about the mines in the region.

In a document in 1920, it is seen that the bussiness rigth of the mine was given to a Muslim trader and the state provided some incentives in relation to the transportation and tax issues. Another investment in the region belongs to the Standart American Oil Campany. In a declaration of the Internal Affairs Ministry, it was understood that an American gas company did bussiness in the region.

Consequently, the investments of foreign and domestic companies in Keşan and its periphery made the region an important center of the Thrace region. Today the coolbeds in the region are still active.

Osmanlı İmparatorluğu'nda yollar devletin ekonomik, askeri ve haberleşme faaliyetlerini yürütmesinde önemli bir rol oynuyordu. İmparatorluğun yol sisteminin merkezi İstanbul'du. Anadolu'dan 3 kol halinde gelerek İstanbul'da birleşen ana yollar, yine 3 kol halinde İstanbul'dan Rumeli istikametine uzanmaktaydı. Bunlardan sağ kol İstanbul'dan Vize, Kırkkilise (Kırklareli), Prevadi- Karasu- Babadağı- İsakçı- Akkirman yolu ile Özi ve Kırım'a; orta kol, İstanbul- Silivri Edirne Filibe- Sofya, Niş, Yogadina üzerinden Belgrad'a, sol kol ise, İstanbul-Tekfurdağı (Tekirdağ) - Malkara- Keşan- Firecik- Dimetoka- Gümülcine- Pravişte- Lanzaka- Yenişehir (Larissa)- İzdin yolu ile İstefe (Tebai)'ye ulaşmaktaydı[1].

19. yüzyılın başında Avrupa'da ortaya çıkan Sanayi Devrimi ekonomik, siyasi ve askeri alanlarda çağa damgasını vuracak gelişmelere sebep oldu. Sanayi Devrimi'nin en büyük simgelerinden biri ulaştırma faaliyetlerinde adeta bir devrim yaratan demiryollarıydı. Bu büyük buluş hem iç hem de dış ticaretin gelişmesinde önemli roller oynayarak ülkeleri ekonomik açıdan kalkındırdığı gibi, askeri ve siyasi açıdan da büyük yararlar sağladı. Ayrıca demiryolları Sanayi Devrimi ile hızla gelişen teknolojik gelişmelerden yararlanmanın en etkin

1 Yaşar Ertan Engin, Rumeli Demiryolları, Eren yayınları, İstanbul 1993, s.23

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

aracı oldu. Getirdiği bütün bu olanaklardan dolayı kısa sürede Avrupa'da demiryolları vazgeçilmez bir ulaşım vasıtası haline geldi[2]. 1850'de İngiltere 26.000 km demiryoluna sahipti. 1860 -1913 arasında demiryolu uzunluğunu iki katına çıkardı. Aynı dönemde Fransa demiryollarını dört, Almanya altı katına çıkararak İngiltere'ye benzer bir demiryolu siyaseti takip etti. Rusya'nın siyasi nüfuzunu arttırmasında demiryollarının büyük payı vardı. Aynı şekilde Prusya Genelkurmay Başkanı von Moltke, demiryollarını askeri birliklerin cepheye taşınması amacıyla düzenlemişti. 1869'da Amerika'da kıtanın iki yakası demiryolu ile birbirine bağlandı. Böylece ABD hem endüstrileşmeye başladı hem de Atlantik olduğu kadar, bir Pasifik devleti haline geldi[3].

Demiryollarının Avrupa ve dünyanın diğer ülkelerine süratle yayılması, kısa bir süre sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda da demiryolu yapımını gündeme getirdi. Bunda dönemin siyasi ve askeri durumunun da büyük önemi vardı. 1830'lu yıllarda Avrupalı devletlerin Osmanlı İmparatorluğu'nda iç ticaret yapma hakkını elde etmesi, Avrupalı sermayedarları imparatorlukta ticaret ve yatırım yapmaya sevk etmişti. Elde ettikleri imtiyazlardan gereği gibi ve daha kârlı yararlanmak için Osmanlı Devleti'nin ulaşım faaliyetlerinin, liman ve yollarının gelişmesine öncelik verdiler. Kırım Harbi (1853-1856) sırasında Rusya'ya karşı oluşturulan Osmanlı-İngiliz-Fransız ittifakının getirdiği dostluk havası bu girişimlerin devlet tarafından ve kamuoyunda da destek görmesini sağladı[4]. 18 Şubat 1856 yılında ilan edilen Islahat Fermanı yabancı şirketleri Osmanlı'ya çeken bir başka etken oldu. Osmanlı devleti bu fermanla, ülkenin imarı ve ekonomik açıdan kalkındırılması konusunda Avrupa'nın bilgi, teknik ve sermayesinden yararlanacağını resmen taahhüd etmiş, özellikle ülkede yetişen mahsullerin kolaylıkla nakli için gereken yolların yapımında Batılılarla işbirliğine gidilmesi gerektiğini kabul etmişti[5]. Tüm bu düzenlemeler imparatorluk içinde demiryolu yapımını cazip hale getiriyordu.

Avrupalı devletlerin Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları için yatırım yapma isteklerinin altında yatan en önemli sebep ekonomik beklentilerdi. Demiryolları Avrupalılara Doğu ülkelerinin zengin hammadde kaynaklarından maksimum ölçüde yararlanma olanağı sağlayacaktı. Doğu ile ucuz, süratli ve emniyetli bir ulaşım köprüsü kurmanın tek yolu demiryolları kurmaktan geçiyordu[6]. Bu amaçla Anadolu ve Rumeli topraklarında gerçekleştirilen ilk proje 1856 tarihli İzmir-Aydın-Kasaba-Köstence-Çernovada-Varna-Rusçuk Demiryolu oldu. İngilizler tarafından gerçekleştirilen bu demiryolu Ege'nin zengin tarım ve hammadde kaynaklarını Avrupa'ya aktaracak çok karlı bir yatırımdı. Aynı amaçlarla Ortadoğu'da kurulması tasarlanan bir başka demiryolu hattı ise Chesney projesiydi[7]. Yine İngiltere tarafından gerçekleştirilen bu proje ile Hindistan yolunun Osmanlı İmparatorluğu üzerinden kısaltılması amaçlanıyordu. İmparatorlukta ilk ulaşıma açılan hat olarak bilinen İskenderiye-Kahire hattı bu projenin bir ürünüydü[8].

Osmanlı devlet adamları da demiryolları yapımını ülke için son derece önemli bir gelişme olarak görüyor ve söz konusu yatırımları destekliyorlardı. Fakat yol yapımı büyük emek ve sermaye gerektirdiğinden, devlet bu iş için gerekli parayı sağlayamadı. Dolayısıyla en başından itibaren demiryolları yapımı yabancı şirket ve sermaye tarafından yürütüldü. Dikkate değer tek istisna olan Hicaz Demiryolu dışında, Osmanlı demiryollarının % 90'ı yabancıydı. Yapım için gereken teknolojik uzmanlık da tümüyle Avrupa'dan sağlanmıştı. Kısa bir süre sonra Osmanlı toprakları İngiliz, Fransız ve Alman ticaret nüfuz alanları olarak ayrılmaya başladı.

Demiryolları yapımında Avrupa sermayesinin ağırlığı asıl Düyûn-u Umumiye yönetiminin kurulmasından sonra görüldü[9]. Alınan imtiyazlarla 1888, 1892, 1894, 1897 ve 1903'de bitirilen hatlar yapıldı. 12 Ağustos 1888'de Paris-Viyana-İstanbul Semplon Expresi Sirkeci istasyonuna törenle girdi[10]. Böylece İstanbul Avrupa'nın en önemli başkentlerine bağlanmış oldu.

Osmanlı Devleti demiryolu yapımında ekonomik beklentilerin yanında askeri ve siyasi kaygıları daha ön

---

2 Eric Hobsbawn, The Age of Empire, London 1987, s.52

3 Oral Sander, Siyasi Tarih, İmge yayınları, Ankara 1992, s. 154-155

4 Jakop M. Landau, The Hejaz Railway and the Müslim Pilgrimage: a case of Ottoman Political Propaganda, Detroit 1971, s.7

5 Ufuk Gülsoy, Hicaz Demiryolu, Eren yayıncılık, İstanbul 1994, s.20

6 Şevket Pamuk, Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820- 1913), Tarih Vakfı Yurt yayınları, İstanbul 1994, s. 36, 77-78

7 Anadolu'da ilk demiryolu hattını 1856-1866 yılları arasında bir İngiliz şirketi inşa etmiştir. İlk demiryolu gerçekleştirme düşüncesi ise 19. Yüzyılda yine bir İngiliz subayı olan Sir Francis Chesney tarafından ortaya atılmıştır. Bu yıllarda İngiltere Akdeniz'den Hindistan' a Basra Körfezi üzerinden ulaşma çabası içindeydi. Bkz. Murat Özyüksel, Hicaz Demiryolu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s.4

8 Bkz. Yakup. Karkar, Railway Development in the Ottoman Empire 1856-1914, New York 1972

9 Düyûn-u Umumiye İdaresi'nin işlevleri anlaşılıp, Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyete geçeceği keşinleşince, demiryolları imtiyaz talepleri de yeniden ortaya çıkmaya başladı. Çünkü Düyûn-u Umumiye İdaresi yalnız Osmanlı Devlet'ne borç para verenlerin alacaklarını garanti altına almakla kalmıyor, aynı zamanda demiryolları şirketleri ile Osmanlı Hükümeti arasında belirlenen kilometre garantilerine yarılan gelir kalemlerini de tahsil ederek demiryolu şirketine ödemeyi yükümleniyordu. Böylece Osmanlı topraklarında demiryolu yapma ayrıcalığını elde edebilen şirketler daha başlangıçta döşeyecekleri her kilometre demiryolu için asgari bir kâr garantisi sağlamış oluyorlardı. Üstelik Düyûn-u Umumiye sayesinde Osmanlı İmparatorluğu'nun ödeme güçlüklerinden kaynaklanan rizikolar da ortadan kalkmış oluyordu. Bkz. Murat Özyüksel, Anadolu ve Bağdat Demiryolları, Arba yayınları, İstanbul 1988, s. 21-23.

10 Niyazi Berkes, Türkiye'de Çağdaşlaşma, Yapı Kredi yayınları, İstanbul 2002, s.365

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

planda tutmuştur[11]. Osmanlı yöneticileri için demiryolunun en önemli işlevi imparatorluğun toprak bütünlüğünü güvence altına almaktı. Bu yüzden demiryollarının ilk girdiği bölge, ayrılıkçı ulusal hareketlerin en çok görüldüğü Balkan toprakları oldu. Bu çerçevede Rumeli demiryollarının yapımı gündeme geldi. İstanbul'dan Edirne yolu ile Balkanlar'ı aşıp, Avrupa hatlarıyla birleştirilmesi düşünülen Rumeli demiryolları, çok büyük çaplı bir projeydi. Rumeli demiryollarının yapılmasında Avrupa'nın merkezini oluşturduğu dünya ekonomisine daha sıkı bağlanma isteğinin yanı sıra askeri kaygılar da önemli rol oynuyordu. Osmanlı yöneticilerine göre, bu demiryolu projesi Osmanlı devletini modern Avrupa devletlerinden biri haline getirecek ve Rumeli vilayetlerindeki sanayi ve ticaretin gelişmesine katkıda bulunacaktı. Ayrıca, Balkan topraklarında çıkacak bir savaş veya isyanda devlet kısa sürede sınırlara asker gönderebilecek, kendisine bağlı vilayetler üzerinde idari ve askeri denetimini güçlendirmiş olacaktı. Dönemin siyasi durumu göz önünde bulundurulduğunda bu avantajın devlet için ne kadar önemli olduğu ortaya çıkmaktadır.

Rumeli Demiryolları Projesi'nin hayata geçirilebilmesi ancak yabancı sermaye ile mümkündü. Çünkü bu çaptaki bir teşebbüs için devletin ne mali ne de teknik imkânları yeterliydi. Nitekim 1855 Ekim ayında Osmanlı hükümeti basın aracılığıyla Avrupa sermaye çevrelerine bir çağrıda bulundu. Buna göre hükümet, İstanbul-Belgrat arasında bir demiryolu yaptırmak istediğini, bu amaçla da Avrupa'nın tecrübe ve sermayesine ihtiyaç duyduğunu, ilgileneceklere gerekli kolaylığın sağlanacağını duyurdu.

Hükümetin Avrupalı devletlere yaptığı demiryolu önerisine ilk cevap 1856'da İngiliz Parlamenteri Labro'dan geldi. Labro'nun önerdiği demiryolu hattı, Tuna üzerindeki Bükreş veya Silistre'den başlayarak Ege sahilindeki İnos (bugünkü Enez) veya başka elverişli bir noktaya ulaşacak, çeşitli kollarla İstanbul, Varna, Selanik, Belgrat ve Rumeli'nin belli başlı büyük şehirlerini birbirine bağlayacaktı[12]. Labro önerdiği bu hattın Osmanlı devletine pek çok açıdan avantaj sağlayacağının da altını çiziyordu. Labro'ya göre, Rumeli'de yapılacak bir demiryolunun sağlayacağı faydaları ve Osmanlı devletinin kaynaklarının gelişmesine yapacağı olumlu etkiyi başka hiçbir ulaşım vasıtası gerçekleştiremezdi. Bu büyük eseri tamamlamak için İnos'ta veya Ege denizi kıyısında seçilecek herhangi bir noktada yeni bir şehir kurmak gerekiyordu. Burası demiryolu sayesinde kısa zaman sonra Osmanlı ülkesinin Liverpool'u veya Marsilya'sı olacaktı. Birkaç yıl içinde ticaret ve doğu-batı arasındaki bağlantı sebebi ile burada kalabalık bir nüfus oluşacaktı[13].

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

Labro'nun sunduğu teklif, devletin beklentilerine de uygun olduğu için hemen kabul edildi ve 23 Ocak 1857 tarihinde iki taraf arasında bir mukavele imzalandı. Fakat gerekli sermaye sağlanamadığı için projenin yapımına bir türlü başlanamadı ve bir yıl sonra anlaşma iptal edildi.

1860-1876 BANKERLERE VERİLEN İMTİYAZLAR (BANKER BARON HIRSCH)

Osmanlı Hükümeti 1860 ve 1868 yıllarında başka yabancı kumpanyalarla da mukavele imzaladı ama bunlardan hiçbirisi başarılı olamadı. Sonunda 17 Nisan 1869 yılında Brüksel bankerlerinden aslen bir Macar Yahudisi olan Baron Hirsch ile yeni bir anlaşma yapıldı[14]. Anlaşma sonucu, Hirsch'e 2.000 km'lik demiryolu imtiyazı, kilometre başına 22.000 franklık teminatla birlikte verilmekteydi[15]. Baron Hirsch'in gerekli sermayeyi sağlamasının ardından 1870'de çalışmalara başlandı. Önce Fransız, Alman ve Avusturyalı mühendislerden oluşan bir grup Rumeli'ye gelerek burada demiryolu için gerekli haritalar çıkarıp Nafia Nezareti'ne sundular. Hazırlanan haritada, Yedikule- Küçükçekmece hattı ile Edirne - İnos ve Edirne- Filibe-Sarımbey hatları çizilmişti. Yedikule-Küçükçekmece hattının projesi Nafia Nezareti tarafında uygun bulunarak onaylanmış, böylece 4 Haziran 1870 tarihinden itibaren inşaat çalışmalarına başlanmıştır. İlk bitirilen hat da bu olacaktır. Edirne-Sarımbey hattı 13 Ekim itibarıyla kabul edilmiştir. Edirne-İnos arasındaki hattın haritası ise şirketin sonradan yaptığı bir değişiklik ile Nezarete sunulmuş ve 30 Haziran 1870 tarihli irade ile kabul edilmiştir[16].

---

11 Osmanlı Hükümeti iktisadi amaçlardan çok stratejik ve askeri gerekçelerle demiryolunun yapımını istiyordu. Başka bir deyişle, Osmanlı askeri stratejistleri, demiryolunun uzak eyaletlerin denetimini kolaylaştıracağı ve birliklerin hızla sevkedilmesine imkan vereceği düşüncesindeydiler. Gerçekten de, 1897'deki Osmanlı-Yunan Savaşı'nda ve 1912 ve 1913'teki savaşlarda Anadolu'daki askerler eskiden olduğundan çok daha hızlı bir şekilde sevkedildiler. Bkz. Donald Quataert, Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, çev. Sabri Tekay, Ankara 1987, s. 68

12 Engin, a.g.e., s. 44 - 45

15 a.g.e., s. 46

14 a.g.e., s.51

15 Murat Özyüksel, Hicaz Demiryolu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s.15

16 Engin, a.g.e., s.65

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

Resmi onayların alınmasından sonra 1871 yılında birkaç hatta başlatılan çalışmalar bir çok aksaklıktan dolayı istenilen hızda devam ettirilemedi. Bilhassa Baron Hirsch'in daha fazla kazanç elde etmek için hatlarda yaptığı gereksiz uzatmalar ve hukuki entrikalar devletin zarara uğramasına sebep oldu. 1872 yılında devlet bazı hatların yapımını üstlenerek, Baron Hirsch ile yeni bir mukavele imzaladı. Aynı tarihte demiryolları ile ilgilenmek üzere Demiryolları İdaresi adı altında resmi bir daire kuruldu[17]. Devletin yapımını üstlendiği hatlar için en büyük sorun, teknik eleman eksikliği idi. Bu yüzden işin çabuk ve emniyetle yürütülmesi için yurtdışından mühendis ve uzmanlar getirtildi. Bu arada Baron Hirsch'in sunduğu raporların bir çoğunun haritaları devlet tarafından mahzurlu görülmüş ve bu sefer devletin görevlendirdiği komisyonlarla yeniden tetkikler yapılmıştır. Baron Hirsh'in mukaveleye uygun davranmaması üzerine Sultan Abdülaziz 4 Mart 1873 tarihli bir irade ile inşaat şirketinin denetlenmesi için bir komisyon kurulmasını emretmişti[18]. Hazırlanan komisyon yapımı devam eden ve yapılacak hatları denetledi. İncelemelerde Baron Hirsch'in pek çok konuda anlaşma şartlarına aykırı hareket ettiği ortaya çıktı. Bu yüzden 1874'de Hirsch'in diğer hatların yapımı ile ilgili devlete verdiği teklifler kabul edilmeyerek, ikili görüşmeler kesildi. Bu arada Balkanlar'da çıkan ayaklanmalar, ardından Osmanlı-Sırp Savaşı (1876) ve Osmanlı Rus Savaşı (1877-1878) demiryolları yapımını geri plana iterek, inşaatları durma noktasına getirdi. Sonunda savaşın getirdiği olağanüstü koşullar ve artan askeri harcamalar yüzünden 1875 yılının ikinci yarısında devlet, demiryolu yapımını bırakmak zorunda kaldı[19].

Baron Hirsch'in 1870 yılında hazırlattığı Rumeli Demiryolları haritasının Edirne - İnos hattıyla ilgili bölümü üzerinde sonradan bir takım değişiklikler yapılarak Nafia Nezareti'ne sunulmuştu. Bu değişiklik, daha önce İnos'ta yapılması düşünülen liman ile ilgiliydi. Yeni düzenlemede İnos yerine Dedeağaç 'ta bir liman inşası öneriliyordu. Buna göre, Edirne'den Ege Denizi sahiline inen hattın son noktası olarak tespit edilmiş olan İnos'a liman yapılmasının elverişli olmadığı, bunun yerine Dedeağaç'ın tercih edilmesi teklif edilmiştir. Gerekçe olarak, İnos'ta denize dökülen Meriç Nehri suyunun indirdiği kum ve çamur dolayısıyla limanın bazı bölgelerinde adalar teşekkül etmiş olduğu, bu konu ile ilgili kurulan komisyonun tespitine göre suyun derinliğinin 1, 5 -2 metreyi geçmediği ileri sürülmüştür. Buna karşılık Dedeağaç'ta su derinliğinin 3 metreye ulaştığı, havasının da daha güzel olduğu iddia ediliyordu. Bu sebeplere dayanarak 30 Haziran 1870 tarihli irade ile Edirne'den Ege Denizi'ne ulaşacak hattın son noktasının Dedeağaç olmasına karar verildi. Sonradan Baron Hirsch'in yolsuzluklarının anlaşılması diğer projelerle birlikte bu hat projesinin de devlet tarafından yeniden incelemeye alınmasına sebep oldu. Bölgeye giderek çok detaylı bir inceleme yapan komisyon Hirsch'in önerdiği Dedeağaç limanı projesini uygulanabilir bir proje olarak kabul etmedi.

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

1876-1916 INGENİEUR ISELLA JOSEPH'İN HAZIRLADIĞI TEKLİF:

Komisyonun bu raporunun ardından 15 Ocak 1876 yılında padişaha sunulmak üzere başka bir incelemenin yapıldığını görüyoruz. Isella Jozeph isimli bir mühendis tarafından büyük bir titizlikle hazırlanan teklif, bir arzuhal defteri şeklinde padişaha sunulmuştur. Toplam 30 sayfadan oluşan defter hem Fransızca hem de Osmanlıca olarak iki ayrı dilde yazılmıştır. Defterin arkasında Rumeli Şimendifer hattının çeşitli yönlerini ele alan 4 detaylı harita mevcuttur. Bu defter, Saros Körfezi[20] ve Keşan'ı da içine almak üzere Trakya bölgesinin Osmanlı Devleti için askeri, ekonomik ve siyasi açıdan önemini büyük bir titizlikle incelediği için önemlidir. Defterde İstanbul ve Edirne'den Saros ve Gelibolu'ya uzanan bir demiryolu inşası ile Saros Körfezi'nde askeri ve ticari gemiler için bir liman ve tersane inşası teklif ediliyordu[21]. Buna göre hat İstanbul ile Edirne arasında Rumeli demiryolu merkezlerinden Sedler (Çiftlikköy) ile Babaeski'den ayrılıp Hayrabolu ve Malkara'ya uğrayarak Saros Körfezi ile Gelibolu'ya kadar uzanıyordu[22].

---

17 a.g.e., s.104
18 a.g.e., s.108
19 a.g.e., s.123
20 Saros Körfezi, Marmara Bölgesi'nde, Trakya ilinin güneybatı kıyısındaki girintidir. Edirne ilinin Enez ve Keşan ilçeleri kıyıları ile Ecabat ve Gelibolu ilçeleri kıyıları arasında 60 km kadar içeriye sokulur. Ege Denizi'ne açılan ağız bölümünde 35 km'yi geçen genişliği, orta kesimdeki Tuzla Gölü önlerinde 18 km'ye, Bakla Burnu önlerinde 10 km'ye indikten sonra daha doğuda 12 km'ye çıkar. Kıta sahanlığı çok dar olan güney kıyısının hemen açığında uzanan oluğun derinliği 695 metreye ulaşır. Körfezin alçak olduğu kuzey kıyısında iki lagün bulunur. Bunlar Tuzla Gölü ile 15 km kadar batıdaki Tuz gölüdür. AnaBritannica Ansk., Hürriyet yayınları, cilt 27, Saros Körfezi maddesi, s.183
21 Yıldız Perakende Evrakı Arzuhal ve Jurnaller, Dosya no. 1, Gömlek no. 53, 29 Z 1293. Bundan sonraki dipnotlarda Yıldız Parakende Arzuhal Jurnal "Y..PRK. AZJ.", Dosya no, "D", Gömlek no ise "G" şeklinde kısaltılarak verilecektir.
22 Y..PRK. AZJ., D.1, G. 53.

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

Defterde öncelikle bir demiryolu hattı ve liman yapılmasının önemli gerekçeleri sıralanmıştır. Buna göre, Osmanlı Devleti'nin Boğaziçi ve Rumeli bölgesi karasularında askeri ve ticari gemiler için önemli bir limana ihtiyaç vardır. Bu hem askeri güvenlik hem de ticaret için çok gereklidir. Avusturya, İtalya, Fransa ve Almanya Osmanlı Devleti'nin topraklarının onda birine sahip olmadıkları halde kendi ülkelerinde savaş ve ticaret gemilerini muhafaza edecek muntazam limanlar yapmışlardır[23].

Bu açıklamadan sonra, Baron Hirsch'in 1870'de söz konusu limanın Dedeağaç'ta yapılması teklifi değerlendirilmektedir. Buna göre, Dedeağaç'ta bir liman yapılması uygun değildir. Çünkü söz konusu mahalde deniz suyunun derinliği yeterli olmadığı için büyük gemilerin sahile yanaşması mümkün değildir. Bu yüzden gemilerin limana 1-2 mil mesafe açıkta durmaları gerekmektedir. Diğer yandan Dedeağaç sahili lodosa, kuzey ve batı rüzgarlarına açık olduğu için gemilerin nakliyesi zordur. Ayrıca Dedeağaç çevresinde ticarete uygun önemli bir şehir ve kasaba bulunmamaktadır ve buradan İstanbul'a uzaklık 402 km'dir[24]. Dedeağaç limanın ticaret gemilerine uygun hale getirilebilmesi için de büyük masrafa ihtiyaç vardır. Bu şartlar devletin tayin ettiği İngiliz komisyonu tarafından da tespit edilmiştir.

Arzuhalde Rumeli karasularında askeri ve ticari bir liman için Saros Körfezi'nden daha uygun bir yer bulunmadığı belirtilmektedir. Çünkü Saros Körfezi gemileri her türlü rüzgardan koruyabilecek güvenli bir liman olmasının yanı sıra körfezin genişliği ve suyun derinliği gemilerin yanaşmasına uygundur[25]. Üstelik körfezin başkente (Dersaadet) olan yakınlığı ona ayrı bir avantaj sağlamaktadır. Saros Körfezi'nde bir liman ve tersane yapılırsa, 10-15 sene zarfında Osmanlı imparatorluğu Avrupa'nın büyük limanları gibi bir limana sahip olacaktır.

Arzuhalin devamında "İhtar" başlığı altında Saros Körfezi'nin askeri ve güvenlik yönünden Osmanlı devleti için önemi üzerinde durulmaktadır. Buna göre, İstanbul'u Saros Körfezi'nden Gelibolu'ya bağlayacak bir demiryolu hattı ve Saros Körfezi'nde inşa edilecek bir liman askeri güvenlik açısından büyük yarar sağlayacaktır. Öncelikle böyle bir demiryolu hattı Rumeli'nin en tahkimli (sağlam) ve önemli bölgelerini ve Çanakkale Boğazı'nı İstanbul'a bağlayacaktır. Herhangi bir savaş ya da isyanda Anadolu'dan gelen askeri birlikler, yeni limana vararak buradan belirli noktalara hızla ve kolaylıkla sevk edilebileceklerdir. Yani kısa zamanda ve önemli miktarda birlik ile askeri mühimmat Rumeli'nin savunmasını sağlayan sınırdaki bölgelere ulaştırılabilecekti. Örneğin, bu demiryolu vasıtasıyla ordunun ikmal maddeleri Koludere yoluyla Marmara Denizi'ne nakledilebilirdi. Öte yandan bu proje deniz yönünden güvenliğin sağlanması için de çok gereklidir. Açıklama şöyle devam etmektedir:

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

"Saros Körfezi'nden gerek asker ve gerek mühimmat naklinde suhulet-i azimiye (önemli kolaylık) mütenebbi olacak gibi gemilerin dahi mevki-i münasıbı (uygun) olarak dost bulunan devletlerin sefaini (gemileri) Kal'a-i Sultaniye'den mürur etmeksizin (geçmeden) orada kalacak ve Balkana olan mesafesi dahi pek azdır. Şu halde ve bu vakitte Devlet-i Osmaniye'yi düşmandan vikayeye (korumaya) büyücek bir medar (vasıta) olacaktır. Zira Kal'a-i Sultaniye'nin bahr-i sefain tarafı çok zayıftır.[26]"

Defterdeki hattın maliyeti ile ilgili bölümünde, demiryolu haritasının güzergâhı ve ayrıntılı bir masraf cetveli çıkarılmıştır. Cetvelde bu bölgedeki bir demiryolu hattı ve bir liman inşasının toplam 9 milyon 700 bin franka mal olacağı belirtilmektedir. Arzuhal sahibine göre, böyle bir masrafın karşılığında devlet sadece askeri olarak değil, ulaşım ve ticaret açısından büyük kolaylıklar elde edeceği için, bu rakam gözden çıkarılabilir. Açıklamanın devamı şöyledir,

"Bu masrafla liman ve şimendifer icra olundukta iç deniz arasından Dersaadet'e ve Edirne'ye ve Balkan'a süratle gidip gelmeler suhulet olacaktır ve körfez yine donanmanın başlıca hareketine bir esas olacağından ticarete elverişlidir. Bunun ve şimendiferin inşası gece gündüz imal olduğu halde 2 mah (ay) zarfında tekmil olunur.[27]"

Aynı bölümde, Saros Körfezi'nin Çanakkale Boğazı'nın koruduğu bir alanda olmasının bu körfezi İstanbul Boğazı'nın da anahtarı haline getirdiği belirtilmektedir. Bu bölgede bir demiryolunun yapılması Hayrabolu, Keşan, İpsala ve Uzunköprü'nün savunmasını kolaylaştırdığı için, düşmanın Kal'a-i Sultaniye (Çanakkale Boğazı) veya İstanbul'a yapacağı saldırıda bu bölgenin direnişi ile başkentin muhafazası mümkün olacaktır. [28] Yani burası dışarıdan gelecek saldırılarda adeta bir savunma üssü yapacak bir bölge durumuna getirilecektir.

Projede en çok üzerinde durulan konulardan biri söz konusu hattın ve limanın Osmanlı devletinin ekonomisine sağlayacağı faydalardır. Projenin gerçekleşmesi durumunda bölgedeki zenginliklerden maksimum düzeyde

---

23 Y..PRK. AZJ, D. 1, G. 53, s.22
24 Y..PRK. AZJ, D. 1, G. 53, s.29-30
25 Y..PRK. AZJ, D. 1, G. 53, s. 21
26 Y..PRK. AZJ, D. 1, G. 53, s.2
27 Y..PRK. AZJ, D. 1, G. 53, s.2
28 Y..PRK. AZJ, D. 1, G. 53, s. 8

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

yararlanmak mümkün olacaktır. Örneğin Saros Körfezi'ndeki tuzlalardan elde edilen tuzun senelik 3 milyon kıyyesi (okka) İstanbul ile Tuna'ya araba ve develer vasıtasıyla 3 ayda gönderilebilmekte ve hem kalitesi hem de naklin pahalı olmasından dolayı pahalıya satılmaktadır. Bu yolun yapımıyla nakliyesi kolaylaşan tuzun hasılatı (üretimi) iki katına çıkacaktır[29].

Ayrıca burada yapılacak demiryolunun 10-15 km'lik alanında elde edilen mahsuller incelenerek, bölgede yetişen buğday, susam ve üzüm gibi ürünler ile Rumeli'deki envai çeşit hububatın hem bölge içinde hem de Avrupa'ya naklinin kolaylaşacağı belirtilmiştir. Bu da Saros Körfezi ve çevresinin kısa bir süre içinde ticari açıdan büyük oranda gelişeceğini göstermektedir. Defterdeki ifadeyle,

"Saros körfezi bervechi meşru (anlatıldığı üzere) letafet (güzel) mevkiyesiyle beraber Koludere'ye kadar 40 km imtidadına (uzunluğunda) büyük bir tepegah olup buğday ve susam ve üzüm mahsulatı feyiz ve bereketli olmakta olduğundan az vakit zarfında oraların gıpta bahsiyat ve iğyar olacak dereceye vasıl olur ve bundan yalnız ora ahalisi değil etrafında vaki olup 700 nüfusa havi bulunan Kadı karyesi ile etrafında olan 15 parça pare kura (köy) ahalisi dahi müstefid olurlar (istifade ederler)"[30] denmektedir.

Ekonomik açıdan bakıldığında bu hat, iç ticaretin yanı sıra uluslararası ticaretin gelişimine de katkı sağlayacaktır. Rumeli Demiryolları bu hatlar tamamlandığında Avusturya ile Rusya demiryolları ile irtibata geçip, ticari açıdan önemli gelişmeler elde edebilecekti. Öte yandan bu hat üzerinden hem Avrupa'ya giden hem de Avrupa üzerinden gelen mallardan önemli bir transit ücreti alınabilecektir. Saros'da bir demiryolu ve limanın inşası Enez -Keşan- Malkara, Hayrabolu ve Şarköy mahallerinin ithalat ve ihracatına da yardımcı olacaktır.

Rumeli demiryolunu Saros Körfezi'nden Gelibolu'ya bağlayacak hattın geçeceği güzergah da çok önemlidir. Bunun için iki yol düşünülmektedir: Uzunköprü- Keşan ve Koludere- Malkara-Hayrabolu- İnanlı-Sedler yolu. Her iki yolun da Gelibolu'ya mesafesi eşittir. Daha önce İstanbul'un Balkanlar'a olan bağlantısı Uzunköprü üzerinden yapılmıştı. 23 Haziran 1873'te yapılan Uzunköprü -İstanbul hattı Rumeli demiryollarının önemli bir kolunu oluşturuyordu. İstanbul'dan başlayarak Uzunköprü'den Yunanistan'ın Pidyon kasabasına kadar uzanan söz konusu hat, en kısa yoldan Türkiye'nin Balkanlar'a bağlanmasını sağlıyordu. Hattın güzergahı Pidyon-Uzunköprü-Pehlivanköy-Doğanca - Alpullu - Lüleburgaz - Ovacık - Muratlı - Çorlu - Çerkezköy - Çatalca - Halkalı - Sirkeci olarak belirlenmişti. Hattın uzunluğu 258 km idi. Uzunköprü'den Pidyon kasabasına kadar olan 10 km'lik mesafenin 3 kilometresi Yunanistan sınırında, 7 kilometresi ise Türkiye sınırları içinde kalıyordu. Arzuhal defterinde sunulan bu proje ile Keşan -Uzunköprü güzergahı üzerinden Gelibolu'ya bağlanacak yeni bir hattın kurulması gündeme gelmişti. Fakat yapılan araştırmada Saros Körfezi'nden İnanlı-Sedler güzergahı hem toprak yapısının uygun ve verimli olması hem de arazi koşullarının düz ve açık olması dolayısıyla, Gelibolu'ya uzanacak hat için daha uygun görüldü. Ayrıca inşaatta kullanılacak kilin bu güzergah üzerinde bulunması ve demiryolu hattı ile eşya iskeleleri için gereken kerestenin Koludere Dağı'nın kaliteli ağaçlarından sağlanabilecek olması, hattın maliyetini oldukça düşürmekteydi. Oysa Uzunköprü- Keşan hattı daha engebeli ve maliyeti diğer hatta göre daha yüksek olduğu için cazip değildi. Zaten İnanlı-Sedler hattının yapımı bu güzergahın da bir çok bakımdan gelişmesine olumlu etkilerde bulunacaktı. Öte yandan İnanlı-Sedler güzergahı üzerinde bir demiryolu hattı ile Saros Körfezi'nde inşa edilecek bir liman, İstanbul'a olan mesafeyi de diğer yola kıyasla kısaltacaktır. Defterde bu açıklama şöyle yapılmaktadır:

"Uzunköprü'ye gerek Keşan'dan gerek Koludere mesafesi müsavi (eşit) ad olundukta leffen takdim olunan resimde müşahede olunacağı gibi Koludere tariki (yolu) gayet basit ve düz olmağla yapılacak hattın beher milde en ziyade 2 ve 3 ve 8 metre/mil olacağından Saros Körfezi'nden İnanlı Sedlere demiryolu inşaası pek ehven olacağı derkardır (açıktır).

Mezkur liman Saros Körfezi'ne inşa olduğu halde mesafece Dersaaddete Uzunköprü yolundan 77 km. daha noksan olacaktır[31]."

Ayrıca adı geçen demiryolu hattı Kala-i Sultaniye'den (Çanakkale) beri tarafa 600 metre arzda (genişlik) Sestos ile Abidos viran kaleleri arasından geçirilirse, İzmir ile Anadolu'nun kuzey ve batı kıtasından İstanbul ve Avrupa'ya doğrudan geçmek için bir yol açılmış olur. Böylece İzmir'den İstanbul'a şimdiki 37 saatlik denizyolu, bu yolla karadan yalnız 16 saate indirilebilir[32]. Diğer yandan Saros Körfezi'ne yapılacak bir liman İstanbul'a deniz mesafesini de 12 saate kadar kısaltabilir[33].

Arzuhalde Sedler ve İnanlı merkezlerinden Saros Körfezi ile Gelibolu'ya yapılması teklif edilen demiryolu

---

29 Y..PRK. AZJ, D. 1, G. 53, s. 10
30 Y..PRK. AZJ, D. 1, G. 53, s. 20
31 Y..PRK. AZJ, D. 1, G. 53, s.13
32 Y..PRK. AZJ, D. 1, G. 53, s.17
33 Y..PRK. AZJ, D. 1, G. 53, s.19

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

hattının geçeceği arazi ile Osmanlı Devleti'nin diğer bölgelerine ilave edilecek hatlar da belirtilerek, Nafia Nezaret'nin onayına sunulmuştur. 3 ayrı hat halinde gösterilen bu yollar şöyledir, Birinci yol, Osmanlı devletinin Rumeli ve Anadolu kıtasıyla Suriye sahillerini ve kutsal yerleri bütünleştiren hat, ikinci yol, İstanbul-Edirne-Dedeağaç- Kal'a-i Sultaniye ve Saros Körfezi'ni birleştiren hat, üçüncü yol ise, Sedler-İnanlı-Babaeski'den Saros Körfezi'ne kadar olan yolun yönünü gösterir[34].

Defterde belirtildiğine göre, 1889 yılında demiryolu güzergâhı ile Saros Körfezi'nde yapılması önerilen limanın tespiti ve masraflarını belirlemek için Enez, İpsala, Keşan, Uzunköprü, İnanlı, Babaeski, Sedler (Çiftlikköy), Hayrabolu, Malkara, Saros Körfezi, Koludere, Baylar, Kersenez ve Karabektaşlar ile Tekfurdağı (Tekirdağ) 'dan geçerek Gelibolu'ya seyahat edilmiştir. Bu seyahat sırasında Rumeli'nin zirai yapısı ile ticari potansiyeli hakkında önemli bilgiler elde edilmiştir. Nitekim seyahat sonucunda daha önce düzenlenen arzuhal gözden geçirilerek yeniden Bakanlığa sunulmuştur. Buna göre, İstanbul ile Edirne arasında Rumeli Demiryolu merkezlerinden Sedler (Çiftlikköy) ile Babeski'den geçerek Hayrabolu ve Malkara'ya oradan da Saros Körfezi ile Gelibolu'ya kadar bir demiryolu kolunun ilavesi ile Saros Körfezi'nde biri ticari diğer askeri olmak üzere iki liman inşa edilmesi teklif edilmiştir[35].

KEŞAN VE HİNTERLANDINDA DEMİRYOLU VE DEKOVİL HATTI YAPIM FAALİYETLERİ

24 Mayıs 1916 yılında Askeri Demiryollar ve Limanlar Genel İdaresi tarafından meclise sunulan bir kanun tasarısında Uzunköprü- Keşan demiryolu hattından bahsedilmektedir[36]. Belgeden Gelibolu'ya bağlanmak için, daha önce bahsettiğimiz defterde önerilen Sedler-İnanlı demiryolu hattının yerine Uzunköprü - Keşan hattının yapımına başlandığı anlaşılıyor. 3 Kasım 1917 yılında Harbiye Nezareti'nin imzasıyla meclise gönderilen bir başka belgede ise Uzunköprü- Keşan hattının altyapı çalışmalarının tamamlandığı ve bu hattın devamı ile ilgili kararın onaylandığı görülmektedir. Konuyla ilgili karar şudur:

"İnşaat-ı tahtanisi (temeli) hitam bulan (biten) Uzunköprü - Keşan hattında görülen lüzum üzerine Keşan'a karîb (yakın) ellinci kilometresindeki Yılanlı mevkiinden bed' ile (başlayarak) Malkara'dan geçerek Marmara sahilinden Gelibolu kazasına kadar temdidi (devamı) ve mezkur hattın "Uzunköprü - Gelibolu ve Temdidi Hattı " ünvanıyla tevsimi (adlandırılması) istizanını mutazammın (iznini içeren) Harbiye Nezareti Vekaleti'ne 30 Teşrinisani 1333tarihi ve 771 numaralı tezkire okunmuştur[37]."

Keşan ve çevresinde demiryolları ile ilgili bir başka çalışma ise, kömür nakliyatı için bir dekovil[38] hattının yapılması konusundadır. Osmanlı İmparatorluğu'nun madencilik faaliyetleri büyük oranda Avrupa vilayetlerindeki madenlerden yürütülüyordu. Bunlar imparatorluk için yaşamsal önem taşıyordu. Balkan Savaşı'nda Balkan topraklarının büyük oranda kaybedilmesi ile birlikte en verimli maden ocaklarının bir kısmı kaybedilmiş oldu. Bu tarihten itibaren, devlet elinde kalan toprakların madenlerinden maksimum derecede faydalanmak için bazı yatırım ve altyapı çalışmalarına ağırlık verdi. Fakat ard arda gelen savaşlardan dolayı bu faaliyetlere yeteri kadar yatırım yapılamadığı için, madencilik sektöründe de yabancı sermayeye başvuruldu.

19. yüzyıldan itibaren Avrupa'da sanayi alanında başlayan gelişmeler başta kömür olmak üzere madenleri daha değerli hale getirmişti. Endüstri devriminin ilk aşamasında kömür ekonominin her alanında asıl güç kaynağı oldu. Dolayısıyla Avrupalı yatırımcılar Osmanlı İmparatorluğu'nun kömür madeni yatırım taleplerine en başından itibaren ilgi gösterdiler. Nitekim 1870-1908 arasında Osmanlı Devleti'nin verdiği maden imtiyazlarının büyük bölümünü Avrupalı sermayedarlar elde edip kullandı[39]. 20. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı maden üretiminin çoğu demiryollarında olduğu gibi yabancı kontrolündeki ocaklardan sağlanıyordu.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Rumeli'deki zengin maden yatakları başta Fransa ve Avusturya olmak üzere Avrupalı devletlerin yatırımcılarını bu bölgeye çekmiştir[40]. Türkiye'nin en zengin doğal kaynaklarından biri olan linyit madenlerinin önemli yataklarından biri Trakya bölgesinde Malkara-Saray arasında bulunmaktadır. Bu madenler Türkiye'de rezervleri 100 milyon tonun üzerinde olan yataklardan biridir. Bölgedeki linyit yataklarının bir bölümü de Keşan Havzası içinde yer almaktadır[41]. Dolayısıyla 20. yüzyılın başından itibaren

---

34Y..PRK. AZJ, D. I, G. 53, s.25

35 Y..PRK. AZJ, D. 1, G. 53, s.26

36 Meclis-i Vükela Mazbatası, Dosya no. 202, Gömlek no. 21, (21.B. 1334) Bundan sonraki dipnotlarda Meclis-i Vükela Mazbatası "M.V.", Dosya no "D", Gömlek no "G" kısaltmalarıyla verilecektir.

37 M.V., D. 210, G. 13, (18. M. 1336)

38 Dekovil, eni dar (0,40 m - 0,60 m) ve taşınabilir demiryolu anlamına gelmektedir. Büyük Larousse Ansk. Milliyet yayınları, cilt 6, Dekovil maddesi, s.2961

39 Donald Quarted, "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Madencilik", Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, cilt 4, s. 914- 915

40 Ayrıntılı bilgi için bkz. Haydar Kazgan, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Şirketleşme, Töbak yayınları, 1991.

41 Büyük Larousse Ansk., Hürriyet yayınları, Kömür maddesi, s. 7042

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

bölgede yabancı yatırımcıların faaliyetlerini görmek mümkündür[42].

Madenlerin işletilmesi ile ilgili en önemli konulardan biri, kömür nakliyle ilgilidir. Çıkarılan kömürün en kolay ve en ucuz yoldan ihraç edilmesi ise demiryolları ile mümkündür. İşte bu yüzden devlet kömür ihalelerinin yanı sıra, bölgede kömür nakli için dekovil hatlarının inşasına önem vermiştir. Keşan havzasında çıkan kömürün en kolay nakli İbrice limanı yolundan yapılabilirdi. Nitekim 18 Şubat 1912 tarihinde Keşan kazasında çıkarılan kömürün nakli için İbrice İskelesi'ne kadar bir dekovil inşasının yapılmasına karar verilmiştir. Ayrıca yine aynı tarihte dekovil hattı ile birlikte, işletme şirketine bölgede tünel yapımı için de ruhsat verildiği görülmektedir. Alınan karara göre;

" 1- Keşan kazasında kömür madeni müstahsilatının nakli için İbrice İskelesi'ne kadar bir kısım arazide tünellerle beraber dekovil hattı ve tünel inşasına ruhsat verildiği.

2- İbrice limanına rüsumat ve zabıta için bina yapılmasının Maliye Nezareti'ne tebliğ edilmesi " istenmiştir. Bütün bu proje ve yatırımlar bölgenin Osmanlı Devleti için önemini ortaya koymaktadır.

SONUÇ

Sanayi Devrimi'nin gelişmeleri 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nu da etkiledi. Demiryolları imparatorluğa ilk giren teknolojik gelişmelerden biri olmuştur. Avrupalı devletler doğu ticaretini daha kolay yoldan denetleyebilmek için Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları yapımını hem desteklemiş, hem de bizzat kendi yatırımlarıyla demiryolu imtiyazını tekellerine almaya çalışmışlardı. Avrupalıların ekonomik beklentilerinin yanında Osmanlı Devleti daha çok askeri ve siyasi kaygılarla bu girişimleri onayladı, hatta teşvik etti. İstanbul'un demiryolları ile Avrupa'ya bağlanmasını başta padişah olmak üzere Osmanlı devlet yöneticileri de destekliyordu. Nitekim bu amaçla Kırım Savaşı'ndan hemen sonra "Rumeli Demiryolları" projesi uygulamaya kondu. Projenin Trakya bölgesini içine alan bölümü bölgeyi imparatorluğun en önemli alanlarından biri haline getirdi. Söz konusu dönemde bölgenin yerli ve yabancı mühendisler tarafından son derece ayrıntılı bir şekilde incelenmesi Rumeli topraklarının imparatorluk için ekonomik, askeri ve siyasi önemini ortaya koymaktadır. Balkan topraklarının kaybedilmesinden sonra, Avrupa'ya açılan bir kapı olarak değerlendirilen Trakya bölgesinde, önem kazanan yerleşim merkezlerinden biri de Keşan oldu. Keşan'ın Batı'ya açılan yolların tam kavşak noktasında bulunması Rumeli demiryolu hattının bu güzergahtan geçmesini gündeme getirdi. Bölge, İstanbul'un güvenliği açısından önem taşıyordu. Saros Körfezi ile denizden, Balkanlar yolu ile de karadan gelebilecek tehlikeler bu bölgenin iyi tahkim edilmesi ile önlenebilirdi. Ayrıca hububat üretimi çok yüksek olan bu bölge ekonomik açıdan imparatorluğun gelişmesine katkıda bulunabilirdi. Aynı şekilde bölgenin maden kaynakları ve ticari potansiyeli ile Keşan, ülke ekonomisine daha yararlı hale getirilebilecek özellikler taşımaktaydı. Nitekim Keşan havzasındaki linyit kömür madenleri 19. yüzyıl'da Avrupalı yatırımcıların da ilgisini çekmiştir. Avrupa'da Sanayi Devrimi ile birlikte kurulmaya başlayan fabrikalar, demiryolları ve hızla gelişen teknolojilerine yakıt sağlamak için Avrupa'lı yatırımcılar, Osmanlı'dan kömür işletme imtiyazlarını almaya çalışmışlardır. Bu dönemde Keşan ve çevresinde Fransız ve Avusturyalı sermayedarların faaliyetleri bunun açık bir göstergesidir. Ayrıca çıkardıkları madenlerin nakli için maden ocaklarından İbrice İskelesi'ne kadar bir dekovil hattının inşasına ihtiyaç duyarak, konu ile ilgili önerilerini meclis'e sunmuşlardır. Tüm bu girişim ve yatırım faaliyetleri 19. yüzyılda Trakya ve dolayısıyla Keşan'ın hem Osmanlı ve hem de Avrupa için pek çok açıdan önemli olduğunu göstermektedir.

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

Ek 1.

YPRK. AZJ. 1/ 53 29. Z. 1293
ŞEVKETLİ SULTAN HAMİD HAZRETLERİNE
RUMELİ ŞİMENDÜFERİNİN SAROS KÖRFEZİNDEN GELİBOLUYA İRTİBATI VE KÖRFEZ-İ MEZ-KUREDE SEFAİN-İ MİRİYE VE TİCARİYEYE MAHSUS BİR LİMAN İNŞASI HAKKINDA LAYİHA
1293
Mühendis İzella Cozebu

---

42 M.V., D. 110, G. 18, (11. B. 1322), M.V., D.110, G. 86, (30. Za. 1322), M.V., D. 507, G.134 (20. L.1324)
43 M.V., D.161, G.70, (29.S.1330)
44 Dahiliye Nezareti İdare Kısmı Evrakı (DH..ID.), Dosya no. 103, Gömlek no. 8, (06.Ra. 1330)

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

Ek 2.

YPRK. AZJ. 1 / 53 29. Z. 1293

İHTAR

Saros Körfezi'nden gerek asker ve gerek mühimmat naklinde suhulet-i azimiye mütenebbi olacak gibi gemilerin dahi mevki-i münasıbı olarak dost bulunan devletlerin sefaini Kal'a-i Sultaniye'den mürur etmeksizin orada kalacak ve Balkana olan mesafesi dahi pek azdır. Şu halde ve bu vakitte Devlet-i Osmaniyeyi düşmandan vikayeye büyücek bir medar olacaktır. Zira Kal'a-i Sultaniyenin bahr-i sefain tarafı çok zayıftır.

Saros körfezine bir asker limanı inşa olunmak için bir kol şimendüfer hattı körfeze Babaeskinin istasyonunu birleştirmek ciddi masarıfa muhtaçtır ve bu memalik-i arazi kaba olması hasebiyle şimendüfer inşası için pek kolaydır. Ve her kilometresi 80 bin franka ve 90 kilometreye 720.000 franka inşası nizam bulur ve liman bendi rıhtımı için 400 metre uzunluğu ve 20 metre enliği olarak eni dahi 2 milyon 500 bin franka tesviye ederek yekunu 9 milyon 700 bin franka icra olunur.

Bu masraflarla liman ve şimendüfer icra olundukta iç deniz arasından Dersaadet'e ve Edirne'ye ve Balkan'a süratle gidip gelmeler suhulet olacaktır. Ve körfez yine donanmanın başlıca hareketine bir esas olacağından ticarete elverişlidir. Bunun ve şimendüferin inşası için gece ve gündüz imal olduğu halde 2 mah zarfında tekmil olunur.

Ek 3.

M.V. 161 / 70 29. S. 1330

HULASA MEALİ

Ticaret ve Ziraat Nezareti makamının Şuray-ı Devlete havale olunan tezkeresi üzerine Maliye ve Nafia ve Maarif Dairesi'nden kaleme alınan mazbata evrakıdır.

KARARI

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com

Mezkur mazbatada beyan olunduğu vechle Gelibolu sancağının Keşan kazasında kain 3 kıta kömür madeninin de müstahsilatının teshil-i nakliyatı için maden mevkiinden İbrice İskelesi'ne kadar bir dekovil hattı inşasına ve hatt-ı mezkur güzergahına tesadüf eden bir kısım arazide tünel hattı için işletme şirketine ruhsat itasının mahzuru olmadığı devair-i müteallika ile cereyan eden muharebeden anlaşıldığından münhasıran maden ocaklarından ihrac olunacak cevahir-i madeniyeyi nakletmek üzere melfuf planı mucibince ve şeraite mukarrerat-ı malume dairesinde mezkur hattın tesisi ve inşasına ruhsat itası hususunun nezaret-i müşarünileyhe ve hattın nokta-i inşasını teşkil edecek olan İbricede rüsumat ve harice ihracına lazım gelen mebaninin temini hususunda Dahiliye ve Maliye Nezaretine tebliği kararlaştırılmıştır.

Ek 4.

M.V. 202 / 21 21 B.1334

Ankara-Erzurum ve Uzunköprü-Keşan hatları için Askeri Demiryollar ve Limanlar İdare-i Umumiyesinin memalik-i ecnebiyeden celb ve ithal edeceği alet ve edevat mahaline ve müstahkir ile malzeme-i saniye ve levazımat-ı inşaiyenin gümrük resminden muafiyeti hakkında Harbiye Nezareti Vekaleti'nin 2 Mayıs 1332 tarihli ve 41 numaralı tezkiresi melfufu layiha-ı kanuniye ile okundu.

Meclis-i Umumiyenin nazar-ı dikkatine arz olunmak üzere Ankara Ayanlığı'nca vilayetin Meclis-i Mebusan Riyasetine irsali tensib edildi.

Ek 5.

M.V. 210 / 13 18. M. 1336

HULASA MEALİ

İnşaat-ı tahtanisi hitam bulan Uzunköprü - Keşan hattında görülen lüzum üzerine Keşan'a karîb ellinci kilometresindeki Yılanlı mevkiinden bed' ile Malkara'dan geçerek Marmara sahilinden Gelibolu kazasına kadar temdidi ve mezkur hattın "Uzunköprü - Gelibolu ve Temdidi Hattı " ünvanıyla tevsimi istizanını mutazammın Harbiye Nezareti Vekaleti'ne 30 Teşrinisani 1333 tarihi ve 771 numaralı tezkire okunmuştur.

İşar-ı vâki tensib ettiğinden cevaben vekalet-i müşarün-ileyhe tebliği ve Nafia Nezaretine malumat itası tezkir kılındı.

Unregistered version, please register. www.word-pdf-convert.com