

SAKARYA-DÜZCE-BOLU-EREĞLİ DEMİRYOLU PROJESİ (1910-1917)

THE PROJECT OF SAKARYA-DÜZCE-BOLU-EREĞLİ RAILWAY (1910-1917)

Özet

Sakarya'dan başlayıp, Düzce-Bolu güzergâhını takip ederek Ereğli'ye ulaşacak bir demiryolu hattının yapılması düşüncesi Anadolu Demiryolları projesinin hazırlandığı ilk dönemlerden itibaren gündeme gelmiştir. Sakarya-Ereğli demiryolu hattı iktisadi açıdan olduğu kadar stratejik açıdan da son derece önemliydi. Ereğli havzası, Osmanlı ülkesinde en kaliteli kömür madenlerinin yer aldığı bölgeydi. Rusya gibi Karadeniz'de kıyısı olan bir ülke ile savaşa girilmesi halinde, 19. ve 20. yüzyılda son derece stratejik bir yakıt olan kömürün Ereğli'den İstanbul'a naklinde sorunlar yaşanmakta bu da Osmanlı Devleti'ni zor durumda bırakmaktaydı. Bu nedenle bol miktarda kömürün demiryoluyla karadan güvenli bir şekilde nakledilmesine yönelik olarak Sakarya'dan Ereğli'ye kadar uzanacak bir demiryolu hattının yapılması gündeme geldi. Ancak bir takım mali ve teknik imkânsızlıklar nedeniyle bu proje hayata geçirilemedi. Osmanlı Devleti döneminde Anadolu'da inşa edilen demiryollarını inceleyen çalışmalar arasında Sakarya-Ereğli tren hattına ilişkin müstakil bir araştırma bulunmamaktadır. Sakarya-Ereğli tren hattını ele alan bu çalışma, Osmanlı döneminde Anadolu'da inşa edilen demiryollarına ilişkin araştırmalarda incelenmemiş olan hatların tamamlanmasına da katkı sağlayacaktır.

Anahtar Kelimeler: Sakarya, Ereğli, Demiryolu, Kömür.

Abstarct

The idea of a railway beginning from Sakarya to Ereğli through Düzce-Bolu route was at the top of agenda from the first days of the project, Anatolian Railways. Sakarya-Ereğli Railway was extremely important from the aspect of strategy as much as economy. Ereğli Basin was a place in where the most quality coal mines were. However, in the nineteenth and twentieth century, Ottoman Empire had difficulties in transporting an extremely strategic fuel coal from Ereğli to İstanbul when it got to war against Russia which had coast on the Black Sea. Thus, a railway to transport the coal from Sakarya to Ereğli became the main topic of that day. Nonetheless, because of some financial and technical problems this Project could not be implemented. There is no any peculiar study on Sakarya-Ereğli Railway, among the studies on the railways of the Ottoman State. Handling

Sakarya-Ereğli Railway Project the current study, in the mean time, contributes to the examinations of railway lines in Anatolia, which has some missing pieces.

Key Words: *Sakarya, Ereğli, Railway, Coal.*

Giriş

Sakarya'dan (Adapazarı) başlayıp, Düzce-Bolu güzergâhını takip ederek Ereğli'ye ulaşacak ve hatta uzun vadede Amasya'ya kadar uzanacak bir demiryolunun yapılması tasavvuru, Anadolu'daki çeşitli şehirlerin İstanbul'la bağlantısını sağlayacak demiryolu hatları projelerinin hazırlandığı ilk dönemlerden itibaren gündeme gelmiştir.

Osmanlı Hükümeti, 1871 yılında 92 km. mesafeye sahip Haydarpaşa-İzmit hattını kendi hesabına inşa ettirdi ve üstelik bu hattı bir müddet emaneten de işletti. Ancak Osmanlı Hükümeti, Haydarpaşa-İzmit hattından istediği kârı elde edemeyince, bu hattın işletmesini Seefelder, Hanson ve Zafiropulo konsorsiyumuna devretti. 1888 senesine gelindiğinde ise Haydarpaşa-İzmit hattı Deutsche Bank'ın kurduğu bir gruba altı milyon Frank'a satıldı ve aynı grup 486 km uzunluğundaki Haydarpaşa-Ankara hattının inşa ve işletme imtiyazını da aldı. Osmanlı Hükümeti Anadolu demiryollarını sistemli tarzda inşa etmeye yönelik olarak uzun vadeli bir plan hazırlayarak, bu projeleri aşamalı şekilde uygulamaya koymaya karar verdi. Söz konusu plana göre inşaat üç döneme ayrılmaktaydı ve yapılması planlanan güzergâhlar şunlardı:

Tablo 1:
Osmanlı Devleti'nin Anadolu'da İnşa Edilmesini Düşündüğü Demiryolu Hatları:

İNŞA EDİLECEK HATLAR	HATTIN MESAFESİ
I. Dönem	
Samsun-Amasya-Sivas Hattı	392 Kilometre
İzmit-Ankara-Diyarbakır Hattı	1.369 Kilometre
Halep-Diyarbakır Hattı	485 Kilometre
Adapazarı (Sakarya)-Ereğli Hattı	200 Kilometre
II. Dönem	
Bursa-Bozüyük Hattı	114 Kilometre
Eskişehir-Kütahya-Konya Hattı	472 Kilometre
Sivas-Kayseri Hattı	150 Kilometre
Diyarbakır-Bağdat Hattı	886 Kilometre
III. Dönem	
Bağdat-Basra Hattı	440 Kilometre
Trablus-Humus-Antakya Hattı	256 Kilometre

Yukarıdaki proje, İtalya'nın Lombardia demiryollarını inşa eden Von Parasel'e tarafından hazırlanmıştı¹ Görüldüğü gibi Adapazarı iliyle Batı Karadeniz bölgesinin önemli merkezlerinin bağlantısını tesis edecek ve hatta Doğu Marmara ile Batı Karadeniz bölgesinin ekonomik ve sosyal açıdan entegrasyonuna katkı sağlayacak bir demiryolu hattının inşa edilmesi düşüncesi, 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren gündemdeki yerini almıştı.

Sakarya'yı, inşa olunacak demiryolları hatları ile Batı Karadeniz bölgesiyle bağlama düşüncesi elbette bu şehrin Anadolu Demiryolu güzergâhında sahip olduğu coğrafi konumla yakından alakalıydı. Zira Sakarya, İstanbul'u Ankara'ya ve diğer Anadolu kentlerine bağlayan demiryolu güzergâhı üzerindediydi.

Alman sermayeli Anadolu Demiryolları Şirketi 1888 yılında imzalanan sözleşmeyle, İzmit-Ankara demiryolu hattının inşa ve işletme hakkını elde etmişti. Bu şirketin çalışmaları sonucunda da demiryolu Sakarya'ya, 2 Haziran 1890'da, yolun İzmit-Adapazarı arasındaki 40 kilometrelik bölümünü işletmeye açmasıyla ulaşmıştı.² İzmit-Adapazarı demiryolu hattının açılışına Siemens, Kaulla ve diğer Alman yöneticilerinin yanı sıra Osmanlı Hükümeti'nin Nafia Nazırı Raif Paşa'da katılmıştı.³

İstanbul'daki Haydarpaşa istasyonundan başlayan demiryolu hattı, Sapanca Gölü'nün kıyısını izleyerek, Arifiye istasyonuna ulaşmaktaydı. Arifiye'den güneye doğru yönelen demiryolu, Eskişehir'e ulaşmakta ve buradan da doğuda Ankara ve güneyde Konya'ya doğru iki ayrı hat şeklinde uzanmayı sürdürmekteydi. Bu demiryolu hattı 1891'de Bilecik'e, 1893'ün başında da Ankara'ya ulaştı.⁴ Ancak Anadolu Demiryolu'nun güzergâhı Sakarya'nın kent merkezinden geçmemekteydi. Sakarya kent merkezinin Anadolu Demiryolu hattıyla bağlantısını sağlamak amacıyla 8 kilometrelik ilave bir demiryolu hattı inşa edilmiş ve böylece şehir merkezinin Arifiye istasyonu vasıtasıyla diğer hatlarla olan bağlantısı sağlanmıştı.⁵

¹ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK Yayınları, Ankara 1994, s. 98-99. İzmit-Ankara hattının yapımını yüklenen konsorsiyumda Deutche Bank'ın yanı sıra, Deutche Vereins Bankile Wüttem bergische Vereinsbank bulunuyordu, bkz. Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 20.

² *Yurt ansiklopedisi*, C. IX, Anadolu yayıncılık, İstanbul 1983, s. 6496.

³ Özyüksel, *a.g.e.*, s. 21.

⁴ *Yurt ansiklopedisi*, s. 6496.

⁵ Adapazarı Kasabasının merkezi ile Haydarpaşa-Ankara hattının bağlantısını sağlamak için bizzat Anadolu Demiryolu şirketi talepte bulunmuştu. Osmanlı Hükümeti de 8 km uzunluktaki ilave hattın işletilmesinden elde edilecek gelirleri Haydarpaşa-Ankara asli hudut işletilmesinden elde edilen gelirlere karıştırılmamak ve söz konusu ilave hattın elde edilecek

Daha önce de ifade edildiği üzere Sakarya ile Ereğli'yi birbirine bağlayacak bir demiryolu hattının inşa edilmesi projesi ekonomik açıdan mühimdi. Ancak Sakarya-Ereğli demiryolu hattı stratejik açıdan çok daha önemliydi. Zira 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi'nde Rusya'nın deniz kuvvetleri, Osmanlı donanmasını etkisiz hale getirmek ve Karadeniz'deki nakliyata engel olmak amacıyla Ereğli Kömür Madenlerinden İstanbul'a kömür nakleden gemilere yönelik saldırılar gerçekleştirmişlerdi.⁶ Bu nedenle Ereğli havzasında çıkarılan kömürün, özellikle Rusya ile gerçekleşecek muhtemel bir savaşta, deniz yoluyla naklinde meydana gelebilecek tehditleri bertaraf etmek ve Ereğli-Zonguldak bölgesindeki ocaklardan elde edilen kömürü karadan külliyetli miktarda, hızlı ve güvenli şekilde demiryolu ile nakledilmesi konusu pek çok zaman gündeme gelmekteydi. Üstelik Sakarya'dan Ereğli'ye kadar uzanacak bir demiryolu hattı sadece kömür nakline yönelik olarak değil, tren hattının güzergâhı üzerinde veya yakınında yer alan insanların ve malların da naklini gerçekleştireceğinden, bu hattın inşası Batı Karadeniz Bölgesinin iktisadi ve sosyal hayatına büyük bir canlılık ve hareketlilik getirecekti.

Görüldüğü gibi Osmanlı Hükümeti, 19. asrın son çeyreğinde yaşamış olduğu acı tecrübelerin de etkisiyle, Anadolu'da yapımı planlanan demiryolu hatları arasında Adapazarı'ndan başlayıp Düzce-Bolu üzerinden Ereğli'ye uzanacak bir güzergâha da yer vermişti. Fakat stratejik ve iktisadi açıdan sahip olduğu öneme rağmen Sakarya-Ereğli demiryolu hattı projesi bir türlü hayata geçirilemedi. Sakarya-Ereğli demiryolu hattı projesi pratiğe dönüştürülemediği olmakla birlikte; ilki 1910-1911 senesinde ve diğeri de I. Dünya Savaşı yıllarında olmak üzere iki kez bu tren yolunun yapımına yönelik olarak ciddi şekilde girişimlerde bulunuldu. Bundan sonraki bölümlerde Sakarya ile Ereğli arasında uzanacak bir demiryolu hattının inşa girişimlerinin ne zaman gündeme geldiğine ve hangi nedenlerden ötürü bu projelerin hayata geçirilemediği incelenecektir.

1. 1910-1911 Yıllarında Adapazarı-Bolu-Ereğli Demiryolu Hattının Yapımına Yönelik Girişimler

Adapazarı-Ereğli arasında bir demiryolu hattının inşasına yönelik ilk ciddi teşebbüs 1910-1911 yıllarında gerçekleşti. Yukarıda da temas ettiğimiz üzere, aslında Anadolu'da inşa edilmesi düşünülen belli başlı demiryolu hatları arasında, ilk etapta Sakarya'dan Ereğli ve Zonguldak'a kadar olan

kâr veya zarar tamamen şirkete ait olmak şartıyla söz konusu ilave hattın inşasına izin vermişti. BOA, BEO, 693/51951; BOA, BEO 1018/76277; BOA, MV. 90/36.

⁶ İsa Tak, *Osmanlı Döneminde Ereğli Kömür Madenleri*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), Erzurum 2001, s. 34.

mesafeyi kat edecek ve ilerleyen dönemde de daha doğuya, Amasya'ya kadar uzanacak bir güzergâh bulunmaktaydı. Ancak Osmanlı Devleti'nin iktisadi ve mali kaynakların sınırlı olması ve demiryolu yatırımlarını gerçekleştiren uluslararası şirketlerin Anadolu'daki demiryolları yatırımlarını gerçekleştirirken sahip oldukları önceliklerle uyumlu olmaması nedeniyle, 19. asır sonlarında Sakarya-Ereğli demiryolu güzergâhı projesi hayata geçirilemedi. İstanbul-Bağdat arasında uzanan demiryolu hatlarını inşa eden Almanya'nın ilgi odağı, Anadolu düzlükleri ile onun devamını da yer alan Mezopotamya bölgesi idi. Almanya ihtiyaç duyduğu tahılı, sebze yi Anadolu'nun kıraç ovalarından, petrolü ise Mezopotamya'dan tedarik etmeyi düşünmekteydi.⁷ Fakat Osmanlı hükümeti, 20. yüzyılın başlarında askeri ve iktisadi faaliyetleri sağlıklı şekilde devam ettirebilmesi açısından kömürün ne derece stratejik bir konuma sahip olduğunun farkındaydı. Bu nedenle Osmanlı Devleti, 1910 senesinde Sakarya-Ereğli demiryolu hattını inşa etmeye yönelik olarak bir girişimde bulundu.

Stratejik açıdan oldukça mühim olan Sakarya-Ereğli hattının 1910 yılında inşa edilmesi yönündeki girişim, Bahriye Nezareti'nin talepleri sonucunda gündeme geldi. Bahriye Nezareti "*seferberlik döneminde Donanmanın kömür ihtiyacını karşılayabilmek için Ereğli'den İzmit'e uzanacak bir dekovil hattının inşa edilmesi gerektiği*" bildirilmişti. Ancak bu talebe yönelik olarak Osmanlı Hükümeti tarafından yapılan değerlendirmelerin ardından, Bahriye Nezareti tarafından inşası talep edilen İzmit-Ereğli dekovil hattı yerine, Adapazarı şube hattının Düzce'ye kadar uzatılması ve oradan da Ereğli'ye kadar uzanacak bir demiryolunun yapılmasının daha muvafık olacağı sonucuna varılmıştı. Hükümet üyelerinin bu konuya ilişkin değerlendirmelerinin ardından, inşa edilmesi düşünülen Adapazarı-Düzce demiryolu hattının hukukî durumunun ele alınması ve Düzce'den Ereğli'ye uzanacak hattın mevcut mukaveleye göre ne şekilde inşasının mümkün olduğunun anlaşılması için gerekli incelenmelerin yapılması talimatı verildi. Hükümet üyeleri ayrıca, Sakarya-Düzce ve Düzce-Ereğli hatlarının uzunluğu ile ehemmiyet derecelerinin ve bu hatların inşa maliyetlerinin de araştırılmasını talep etmişlerdi⁸

Sadrazam tarafından 29 Mayıs 1910 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilen yazıyla, inşa edilmesi düşünülen Adapazarı-Düzce Demiryolu şubesinin hukuki durumunun incelenmesi ve Düzce'den Ereğli'ye kadar uzanacak hattın ne şekilde inşa edilmesinin gerektiği

⁷ İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Kaynak Yay. , İstanbul 1983, s. 52.

⁸ BOA, BEO 3778/283309 (26 Mayıs 1910).

hususunda bir rapor hazırlanması talimatı verildi. Nafia Nezareti tarafından hazırlanacak söz konusu raporda; Sakarya-Düzce ve Düzce-Ereğli etaplarından oluşacak hatların uzunluğu ile ehemmiyet derecesinin araştırılması ve söz konusu hatların gerek inşası ve gerek işletilmesi esnasında karşılaşılabilecek risklere dair de açıklamalara yer verilmesi talep edilmekteydi.

Sadrazamın talimatı doğrultusunda incelemeler ve değerlendirmeler yapıldı. Bu arada Sakarya-Ereğli tren hattının hukuki açıdan da durumu ele alındı. Yapılan incelemelerin ardından, 15 Şubat 1893 tarihinde imzalanan Eskişehir-Konya Hattının yapımı ve işletilmesine ilişkin mukavelenin 36. maddesinde; imtiyaz sahibi firmanın yani, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin, Osmanlı Hükümeti tarafından talep edilmesi durumunda altı ay içinde, Adapazarı'ndan başlayıp Hendek ve Düzce'den geçerek Ereğli'ye kadar uzanacak bir demiryolu hattının keşif projesini hazırlamakla mükellef olduğu tespit edildi. Yine söz konusu maddeye göre; Sakarya-Ereğli hattının inşası ve işletilmesi hakkında, Osmanlı Hükümeti ile imtiyaz sahibi şirket arasında özel bir mukavelename akdedilip teati kılınması hükmü de sözleşmede yer almaktaydı. Adapazarı-Ereğli hattının yapılmasına ilişkin olarak akdedilen 10 Ekim 1898 (28 Eylül 1314) tarihli başka bir mukavelenin özel maddesinde, demiryolu hattının Bolu'ya kadar uzatılması yönünde bir karar alınması halinde, söz konusu hattın inşasında Anadolu Demiryolu Şirketi'ne öncelik hakkı tanıyan özel bir imtiyaz maddesi de bulunmaktaydı.⁹

Bâb-ı Âlî'nin talimatının ardından Sakarya-Ereğli Demiryolu hattının mesafesi ve inşaat masraflarına ilişkin olarak bir takım çalışmalar gerçekleştirildi. Yapılan incelemelerin ardından Adapazarı-Düzce hattının 75 ve Düzce Ereğli hattının ise yaklaşık 175 kilometrelik bir mesafeye sahip olacağı tahmin edilmekteydi. Ayrıca Adapazarı-Düzce hattının Nafia Nezareti tarafından “*birinci derecede mühim hatlardan*” sayılmakta olduğu hususunun da altı çizilmekteydi. Üstelik Sakarya-Ereğli hattının, gelecekte yapılması düşünülen Adapazarı-Düzce-Zağferanbolu-Kastamonu-Amasya'ya kadar uzanacak olan demiryolu hattının bir kısmını da teşkil edeceğine işaret edilmekteydi. Sakarya'dan Ereğli'ye kadar uzanan demiryolunun inşaa maliyetine ilişkin olarak ise “*hattın beher kilometresinin 10.000 Liraya mâl olacağı*” tahminine yer verilmekteydi. Gerek Sakarya-Ereğli şubesinin inşası ve gerek ileride Kastamonu'ya kadar uzatılması tasavvur olunan demiryolu güzergâhının yapım maliyetine ilişkin olarak nihai ve kesin (katî) keşif raporlarının ise en kısa sürede hazırlanacağı haber

⁹ BOA, BEO 3778/283307 Lef 1.

verilmekteydi. İnşaat masraflarının tespitine yönelik olarak hazırlanacak bu nihaî keşif raporunda, hattın yapımı için ne kadar masraf yapılması gerektiğine ilişkin raporların yanı sıra, Sakarya'dan Amasya'ya kadar uzatılması düşünülen bu güzergâhta Ereğli şubesinin asıl hattan ayrılacağı noktanın da tayin edileceği bildiriliyordu.¹⁰

Sakarya-Ereğli demiryolu hattının inşasına yönelik olarak hazırlıkların hangi aşamaya geldiğine dair Sadrazamın 7 Mart 1911 tarihli yazısına cevaben kaleme alınan başka bir açıklamada, Adapazarı hattının Bolu'ya kadar uzatılması ve ilerleyen dönemde Samsun-Sivas hattına uygun bir mevkinden eklenmesine yönelik olarak gerçekleştirilen keşif çalışması çerçevesinde bir harita hazırlandığı haber veriliyordu. Sakarya-Bolu hattının inşası hususunda en fazla alakadar olan kumpanyanın ise Anadolu Demiryolu Şirketi olduğu belirtiliyordu. Anadolu Demiryolu Şirketi'yle müzakerelere başlanarak kısa zamanda güzel bir netice elde edileceğinin umulduğu bildirilerek, konunun neticeye ulaştırılmasının hemen ardından da yetkililere durumun en kısa sürede arz edileceği bildiriliyordu.¹¹

Osmanlı Devleti oldukça pahalı bir yatırım olması ve teknik açıdan belli bir birikimi ve tecrübeyi gerektirmesi nedeniyle, demiryolu hatlarının inşasını ve işletmesini sunduğu bir takım imtiyazlar karşılığında yabancı şirketlere verilmekteydi.¹² Nitekim II. Abdülhamit döneminde inşa olunan Haydarpaşa-Ankara ve Haydarpaşa-Konya-Bağdat hatları da Alman kökenli ortakların hâkim olduğu Anadolu Demiryolları Şirketi tarafından yapılmıştı.

Osmanlı devlet adamları, ülkenin her bakımdan gelişmesi ve kalkınması açısından demiryollarının çok büyük bir öneme sahip olduğunu son derece iyi biliyorlardı. Demiryolları, ulaştırma maliyetlerini çok aşağı seviyelere çekmek suretiyle, özellikle iç bölgelerde zirai üretim gerçekleştirilmeyen alanların ekilip biçilmesine ve hatta ihracata yönelik tarımsal üretime geçilmesini de mümkün kılıyordu. Tarımsal üretimin artması, ihracat gelirlerinin yanı sıra vergi gelirlerinin yükselmesine de katkı sağlıyordu. Üstelik Osmanlı devlet adamları, demiryollarının ülkenin merkezi otoritesini güçlendireceğini de biliyorlardı. Zira demiryolları, ülkede sıkça rastlanılan eşkıya ve isyan hareketlerini bastırmak için gerekli askeri gücün süratli şekilde sevkياتına da imkân sağlamaktaydı. Dolayısıyla Osmanlı idarecileri; tarıma, ticarete, askerî sevkiyata, asayiş sorununa ve devletin

¹⁰ BOA, BEO 3778/283307 Lef 2 (17 Haziran 1326 / 30 Haziran 1910).

¹¹ BOA, BEO 3900/292441, Lef 3.

¹² Osmanlı Devleti'nin Asya ve Avrupa topraklarında inşa ettirdiği demiryolu hatlarının imtiyaz sözleşmelerinde yer alan hükümlere ilişkin olarak bkz. Ali Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, İletişim Yay. , İstanbul 2005; Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yay. , İstanbul 1993.

mali gelirlerine sağlayacağı katkılar nedeniyle demiryolları yatırımlarını destekliyordu. Ancak sadece Osmanlı devlet adamları değil, demiryolları yatırımlarının gerçekleştirileceği bölgelerde yaşayan insanlar da bu yatırımın kendileri açısından ne denli önemli olduğunu farkındaydılar. Nitekim Sakarya'dan başlayıp Batı ve Orta Karadeniz Bölgelerine kadar uzanacak bir demiryolunun inşa edilmesine yönelik bir girişimin başlatılacağını haber alan bölge halkında da bu proje büyük bir coşkuya ve heyecana yol açmıştı. Bu bölgede görevli mülki amirlerin payitahta gönderdikleri yazılar, demiryolu inşa edileceğine dair haberlerin bölgede ne derece büyük bir sevinç ve mutluluğa yol açtığını net bir şekilde yansıtmaktadır.

Bolu Mutasarrıflığı tarafından Sadrazama çekilen telgrafta, Adapazarı-Bolu demiryolu hattının inşasına ilişkin muamelelerin biran evvel tamamlanması talep edilmekte ve söz konusu hattın inşasının bölge halkı tarafından sabırsızlıkla ve büyük bir ümitle beklenmekte olduğu haber verilmekteydi.¹³

Yine Bolu Milletvekilleri (Mebusları) Ticaret ve Nafia Nezareti'nden Sakarya-Bolu demiryolunun inşasına ilişkin olarak Anadolu Demiryolu Şirketi ile gerçekleştirilen müzakerelerin hangi aşamada olduğunu da sormaktaydılar.¹⁴ Meclis-i Mebusan'da görev yapan Bolu Milletvekilleri bu hattın yapımına ilişkin muamelelerin bürokratik yapının ağır işleyen mekanizması nedeniyle gecikmesi ihtimaline karşı duyarsız kalmamış ve Meclis-i Mebusan Riyasetine 31 Mayıs 1911 tarihinde gönderdikleri yazıyla, Sakarya-Bolu hattının inşasına onay verilmesi yönündeki kararı Meclisin biran evvel almasını talep etmişlerdi.

Bolu Mutasarrıfı ve Bolu İl Meclis Üyelerinin imzasıyla gönderilen bir başka yazıda "Ahalimiz gayet elim bir ihtiyaç içinde yuvarlanmaktadır. Yolsuzluk yüzünden bugün Devlet askeri sevkiyatı icra etmekten acizdir. İşte bu durumlar hep intizarında olduğumuz Demiryolu hattının uzatılmamasından kaynaklanıyor. Demiryolunun inşasıyla nakil şartlarının kolaylaşması sayesinde halkın kazancında meydana gelecek gelişmelerin yanı sıra vergi gelirlerinde gerçekleşecek artış ve hükümetin askerî

¹³ BOA, İD. 41/26 Lef 1, (13 Mayıs 1327/26 Mayıs 1911). Dâhiliye Nezareti'nden Sadrazama gönderilen başka bir yazıda, Adapazarı-Bolu hattının inşasına ilişkin muamelelerin biran evvel tamamlanmasını ahalinin büyük bir umutla beklemekte (muntazır) bulunduğu aktarılıyordu, bkz. BOA, BEO 3900/292441 (14 Mayıs 1327/27 Mayıs 1911).

¹⁴ BOA, BEO 3900/292441, Lef 4-2.

sevkiyatta elde edeceği yeni imkânlar ve menfaatler göz önünde tutularak adı geçen hattın acilen yapımının gerçekleştirilmesi” talep edilmekteydi.¹⁵

Ticaret ve Nafia Nezareti’nden gelen cevapta, adı geçen hattın inşası ve işletilmesi hakkında Osmanlı Hükümeti ile Anadolu Demiryolu şirketi arasında daha önceden kararlaştırılmış şartları içeren mukaveleye ilişkin olarak düzenlenmiş olan raporun Bâb-ı Âli’de incelenmekte olduğu belirtiliyordu. Adapazarı-Bolu demiryolunun inşası hususunda ise bu konuya ilişkin olarak yapılacak değerlendirmelerin tamamlanmasının ardından hattın inşasına başlanmasının Sadrazamın müsaadesine bağlı olduğu hususu ifade ediliyordu.¹⁶ Nitekim Anadolu Demiryolu’nun Adapazarı’ndan Bolu’ya ve Bolu’dan Ereğli’ye doğru takriben 60 km mesafeye kadar uzatılması ve gerek bu hattın inşası ve işletilmesi ve Haydarpaşa-Pendik hattının çifte hatta tahvili hakkında Anadolu Demiryolu Şirketi ile devlet memurları arasında gerçekleştirilen müzakerelerde tarafların üzerinde anlaştığı şartları içeren bir mukavele hazırlanmıştı. Osmanlı Hükümeti, Anadolu Demiryolları Şirketi tarafından yapılacak Adapazarı-Bolu hattının inşa ve işletilmesine teminat olarak Bolu Sancağı öşür ve ağnam vergilerini karşılık göstermişti.¹⁷

Sakarya’dan Ereğli’ye uzanacak hattın inşasının gündemde olduğu bu dönemde, Batı Karadeniz Bölgesinde demiryolunun geçeceği güzergâhın tespitine yönelik olarak küçük bir rekabetin yaşanmış olduğunu da aktarmak gerekir. Demiryolu, hattın geçtiği güzergâh üzerinde veya yakınında yer alanlar insanlara büyük bir imkân ve menfaat sağladığından, Batı Karadeniz bölgesinde inşası düşünülen bu yeni tren hattının kendi bölgelerinden geçmesi konusunda bölgedeki ahali arasında bir takım taleplere ve arayışlara yol açmıştı. Nitekim Mudurnu Kazası Belediye ve Ticaret Odası Reisi tarafından Sadarete çekilen telgrafta, batı Karadeniz Bölgesi’nde inşa edilmesi düşünülen tren Adapazarı-Bolu hattının Adapazarı-Düzce güzergâhı yerine Mudurnu’dan geçerek Bolu’ya ulaştırılmasını talep ediyorlardı. Ancak hattın Düzce yerine Mudurnu’dan geçmesi durumunda güzergâhın uzunluğu önemli oranda artacağı gibi, Mudurnu’da deniz seviyesinden yaklaşık 1300 metre irtifaa çıkıldıktan sonra Bolu’ya doğru inişe geçme mecburiyeti hâsıl olacağı zikrediliyordu. Hali hazırda inşası düşünülen Sakarya- Düzce-Taraklı hattında ise çıkılması gereken yüksekliğin yaklaşık 900 metre civarında olduğu aktarılıyordu. Hattın Düzce yerine Mudurnu’dan geçirilmesi durumunda güzergâh uzunluğunda (tulde)

¹⁵ BOA, BEO 3900/292441, Lef 4.

¹⁶ BOA, BEO 3900/292441 Lef 2 (14 Mayıs 1327/27 Mayıs 1911).

¹⁷ BOA, BEO 3900/292441 Lef 1.

meydana gelecek artış da dikkate alındığında hattın her halükârda Düzce'den geçmesinin münasip olduğu neticesine varıldığı aktarılmaktaydı.¹⁸

Bâb-ı Âlî, hattın uzunluğu ve yapım maliyeti gibi talep etmiş olduğu çeşitli hususlara ilişkin değerlendirmelerin yer aldığı raporları inceledikten sonra, Adapazarı-Düzce hattının yapımına 1911 yılında başlanması için derhal Anadolu Demiryolu Şirketi ile müzakerelere girişilmesi yönünde karar aldı.¹⁹ Sadrazamın bu talimatı sonrasında Sakarya-Bolu hattının yapımına ilişkin olarak Anadolu demiryolu Şirketi ile müzakerelere başlandı. Görüşmeler sonucunda Ticaret ve Nafia Nezareti'nde görevli memurlar ile şirket yöneticileri arasında hattın yapımı ve işletilmesine yönelik şartları içeren bir sözleşme hazırlandı. Ticaret ve Nafia Nezareti'nden gönderilen tezkerede yer alan Adapazarı-Bolu hattının inşası ve işletilmesi hakkındaki bu mukavelename raporu, Bâb-ı Âlî'de tetkik edildi.²⁰ Adapazarı-Bolu demiryolu hattının inşasına ilişkin sözleşme ise Bâb-ı Âlî tarafından imzalanıp tasdik edildikten sonra onaylanmak üzere Meclis-i Mebusan'a gönderildi. Ancak Sakarya-Bolu hattının yapımına ilişkin olarak hazırlanan sözleşmenin incelenmek ve tasdik edilmek üzere Meclis-i Mebusan'a havale edilmesinden sonra bir duraksama yaşandı. Sakarya-Bolu hattının Meclis-i Mebusan tarafından bir türlü ele alınamaması ve bu konudaki bürokratik işlemlerin henüz bir neticeye ulaştırılamaması üzerine, Batı Karadeniz havalisi halkının Sakarya-Ereğli demiryoluna ait muamelelerin neticelenmesini sabırsızlıkla beklemekte (intizar) oldukları haber verilmekteydi. Sakarya-Bolu demiryolu hattının inşası mevzusunu müzakere edecek olan Meclis-i Mebusan'ın 1911 senesine ait toplantı dönemi (devre-i ictimaiyesi) sona ermeden, söz konusu olan bürokratik sürecin biran evvel sonuçlandırılması talep edilmekteydi.²¹

Sakarya-Ereğli arasına inşa edilecek bir demiryolu hattı; iktisadi, ticari, mali, askerî, idarî ve stratejik açıdan son derece önemliydi. Ancak bu kadar mühim olmasına rağmen 1910-1911 yıllarında Batı Karadeniz bölgesini Ereğli-Bolu-Adapazarı üzerinden başkent İstanbul'a demiryolu vasıtasıyla bağlama yönündeki bu girişimler, 1911 senesinde İtalya'nın Trablusgarp'ı işgal etmesi sonucunda gündemden düşmüş ve ardından patlak veren Balkan Harbi nedeniyle bir müddet ele alınamamıştır. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin muharebeler sürecine sürüklenmesi ile birlikte Adapazarı-Ereğli arasında uzanacak bu demiryolu hattının inşasını fikri askıya alınmıştır. Ancak bu gelişmelere paradoks oluşturacak şekilde

¹⁸ BOA, İD. 4-1/20.

¹⁹ BOA, BEO 3778/283309 (22 Cemaziyelahir 1328)

²⁰ BOA, İD. 41/26 Lef 1, (13 Mayıs 1327/26 Mayıs 1911)

²¹ BOA, İD. 41/26 Lef 2, 3 Mayıs 1327/16 Mayıs 1911

Adapazarı ile Ereğli'yi birbirine bağlayacak bir demiryolu hattının inşasının tekrar gündeme gelmesi, Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na dâhil olmasının ardından gerçekleşmiştir.

2. I. Dünya Harbinde Sakarya-Ereğli Demiryolu Projesinin Tekrar Gündeme Gelmesi

Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na dâhil olmasıyla derhal gündeme gelen konuların başında, *“Ereğli-Zonguldak'tan başlayıp Sakarya'ya ulaşacak bir demiryolu hattının inşa edilmesi”* projesi yer almaktaydı. Ancak bu demiryolu hattının inşası için Hendek-Bolu, Bolu-Devrek ve Devrek-Zonguldak arasında büyük ölçekli bir yatırım yapılması gerektiğinden şimdilik bu tren hattının yapımının gerçekleştirilemeyeceği ifade edilmekteydi.²² Görüldüğü gibi Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Harbi'ne dâhil olmasının hemen ardından Sakarya-Ereğli arasında bir demiryolunun inşası bir kez daha gündeme gelmiş ancak hattın yapımı için gereken büyük ölçekli yatırımın maliyeti o günlerde karşılanamayacağından bu projenin bir süre daha ertelenmesinin gerektiği bildirilmişti.

Aslında 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi'nin sıkıntılarını tecrübe etmiş Osmanlı Devlet adamlarının Rusya ile yeni bir savaşa girmeden önce Sakarya-Ereğli arasına bir demiryolu hattını inşa etmiş veya en kötü ihtimalle bu hattın yapımı için gereken malzemeyi ülkeye getirmiş olmaları gerekirdi. Ancak savaş başlamadan evvel bu tedbirler alınmamıştı. I. Dünya Harbi'nde 1917 yılının Mart ayına kadar Zonguldak ve Ereğli kıyılarında Rus ablukası devam ettiğinden Osmanlı Devleti kömür naklinde çok büyük sıkıntı yaşamış savaş yıllarında kömür temini hususunda büyük bir problem ile karşı karşıya kalmıştı. Osmanlı devlet adamları bu kömür sıkıntısı problemini aşmak için 1915 ve 1916 yıllarında çeşitli çözüm yolları geliştirmeye çalışmış fakat bu tedbirlerden bir türlü istenen netice elde edilemeyince 1917 yılının başlarında Ereğli ile Sakarya'yı birbirine bağlayacak olan demiryolu projesini tekrar gündeme almak zorunda kalmıştı. 1917 yılı başlarında Sakarya-Ereğli Demiryolu hattının inşa edilmesinin Osmanlı Devlet adamları açısından ne derece acil ve gerekli hale geldiğini anlayabilmek için Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Harbi'ne dâhil olmasının ardından Karadeniz'deki Rus ablukasına ve bu abluka nedeniyle Osmanlıların kömür temini ve nakli hususlarında yaşadıkları sıkıntılara yakından bakmak gerekir.

²² Tak, *a.g.t.*, s. 117-122.

3. Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Harbi'ne Girmesi ve Karadeniz'deki Rus Ablukası

Avusturya-Macaristan veliahdı Ferdinand'ın Saraybosna'da Sırp kökenli Pirincip isimli bir genç tarafından öldürülmesi üzerine Avusturya-Macaristan İmparatorluğu Sırbistan'a saldırmış ve bu gelişmenin ardından Avrupa'daki devletlerarası bloklar yeni bir hesaplaşmaya girişmiş ve böylece I. Dünya Savaşı patlak vermişti. İngiliz Donanması'ndan kaçan Goben ve Breslau isimli gemilerin 10 Ağustos'ta Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yaparak Osmanlı Devleti'ne sığınmasının ardından,²³ bu gemilerin Osmanlı Devleti tarafından satın alındığı belirtilerek isimleri Yavuz ve Midilli olarak değiştirilmişti. Yavuz ve Midilli ismini alan gemilerin komutanı olan Alman Amiral Souchon'un idaresindeki Osmanlı filosu, 27 Ekim 1914 sabahı Karadeniz'e açıldıktan sonra 29 Ekim 1914'te Rus filosuna saldırarak Prut isimli gemiyi batırmış, bir torpidoyu hasara uğratmış ve kömür yüklü bir gemiyi de ele geçirmişti. Ardından Odesa, Feodaya ve Novorossisk'deki askeri tesisler bombardıman edilmiş, petrol depoları ile telsiz-telgraf istasyonları tahrip edilmiş ve bir gambota da hasar verilmişti. 29 Ekim 1914'te gerçekleşen ve "Karadeniz Hadisesi" olarak anılan bu gelişmeyle Osmanlı Devleti fiilen I. Dünya Harbi'ne dâhil olmuştu.²⁴ Karadeniz'deki bu gelişmeler sonrasında 2 Kasım 1914'te önce Rusya ve ardından 5 Kasım 1914'te İngiltere ve Fransa Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmiş ve Osmanlı Devleti de 11 Kasım 1914'te gerçekleştirdiği açıklamayla Almanya ve Avusturya-Macaristan Devletlerinin yanında harbe girdiğini duyurmuştu.

Rusya, Karadeniz'deki Osmanlı filosunun taarruzuna misillemede bulunmak amacıyla 6 Kasım 1914'te Ereğli Havzası'na yönelik ilk saldırısını gerçekleştirdi. Bu Rus taarruzu esnasında Osmanlı Devletine ait iki kömür gemisinin yanı sıra Kafkas harekâtına yönelik olarak Trabzon'a askeri malzeme taşıyan üç nakliye gemisi battı. Ruslar, 1914 yılının sonlarından itibaren kömür nakliyatını engellemek için Zonguldak ve Ereğli önlerinde denize mayın döşemeye başladılar. Ruslar tarafından döşenen mayınlar 1915 senesinin ilk günlerinden itibaren temizlenmeye çalışıldı. Ereğli havzasına yönelik Rus saldırıları 1915 yılının Mart ayından itibaren artınca Rus Donanması'nın yol açtığı tehlike nedeniyle kömür nakliyatı geçici bir süre durduruldu.²⁵

Osmanlı Devletine önemli miktarda kömür ihraç eden İngiltere, Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na dâhil olmasının ardından Avrupa'dan kömür

²³ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, C IX, TTK Yayınları, Ankara 1996, s. 385.

²⁴ Karal, *a.g.e.*, s. 393-399.

²⁵ Tak, *a.g.t.*, s. 114-115.

ithal edememesi nedeniyle Osmanlılar açısından Ereğli havzasının ne derece önemli hale gelmiş olduğunun farkındaydı. Bu nedenle İngiltere, hem Osmanlı Devleti'nin kömür üretimini ve nakliyatını engellemek ve hem de Çanakkale'ye yönelik olarak yapacakları harekât esnasında Türk donanmasını başka meselelerle de uğraşmak zorunda bırakmak ve dikkatini dağıtmak amacıyla Rus Donanması'nın Zonguldak-Ereğli maden bölgelerine yönelik saldırıları sürdürmesini istediler. Nitekim Ruslar 1915 yılı Mart ayından itibaren, iç sorunlarla boğuşmaya başladıkları 1917 ilkbaharına kadar, Ereğli Havzası'na yönelik olarak şiddetli saldırılar gerçekleştirdiler.

Ruslar tarafından 1915 Nisan'ına kadar gerçekleştirilen saldırılar Ereğli havzasındaki kömür ihraç noktalarına ve limanlarına yönelik olarak gerçekleştirilmiş, ancak bu taarruzlardan istedikleri sonucu elde edemeyen Rus donanması havzanın tamamını ablukaya almaya karar vermişti. Bu yeni strateji çerçevesinde bir taraftan destroyerler ile yerleşim yerleri, maden ocakları ve limanlar bombalanırken, hızlı destroyerler ile sahile yakın yerler bile baskı altında tutulmuş ve Rus denizaltıları Osmanlı nakliye gemilerine sürpriz saldırılar gerçekleştirmiştir. 1915 senesinin sonraki aylarında da Rus saldırılarının devam etmesi nedeniyle kömür nakliyatı belki tamamıyla durmamış fakat Osmanlıların nakliyede kullandığı çok sayıda gemisi batmıştı. Nitekim aşağıdaki tabloda Rus saldırıları sonucunda Osmanlıların batan gemilerinin listesi yer almaktadır.

Tablo II: Rus Saldırıları Sonucunda Batan Osmanlı Gemileri

GEMİ ADI	BATTIĞI YER	BATTIĞI TARİH
Mithat Paşa	Zonguldak Önü	6 Kasım 1914
Bezm-i Âlem	Zonguldak Önü	6 Kasım 1914
Bahr-i Ahmer	Zonguldak Önü	6 Kasım 1914
Heybeliada	Ereğli	6 Mart 1915
Neva	Ereğli	6 Mart 1915
On Temmuz	Ereğli	6 Mart 1915
Persia	Ereğli	6 Mart 1915
Prences Civano	Ereğli	6 Mart 1915
Taksiyarhi	Zonguldak	6 Mart 1915
Selamet (Romorkör)	Ereğli	7 Mart 1915
Seyyar	Şile	13 Mart 1915
Dafni	Kozlu	16 Nisan 1915
Antalya	Sakarya	17 Nisan 1915
Necat	Zonguldak	3 Mayıs 1915
Güzel Girid	Zonguldak	5 Mayıs 1915
Yeşilırmak	Zonguldak	5 Mayıs 1915
Gaza	Zonguldak	7 Mayıs 1915
Millet	Zonguldak	9 Mayıs 1915
Selanik	Zonguldak	9 Mayıs 1915
Hilal	Ereğli	15 Mayıs 1915

Hellespont	Ereğli	15 Mayıs 1915
5 Nolu Romorkör	Ereğli	15 Mayıs 1915
Beykoz	Ereğli	15 Mayıs 1915
Edincik	Ereğli	21 Mayıs 1915
Progress	Ereğli	7 Haziran 1915
Edirne	Sakarya	17 Haziran 1915
Seyyare (Romorkör)	Sakarya	4 Eylül 1915
Seyhun	Sakarya	5 Eylül 1915
Karmen	Akçakoca	10 Ocak 1916
Metanet (Şirket-i Hayriye)	Ereğli	21 Eylül 1916
Ressam (Şirket-i Hayriye)	Ereğli	21 Eylül 1916
Bursa	Ereğli Önü	?

26

Ruslar 1917 yılının Mart ayına kadar kömür nakliyatını engellemeye yönelik saldırılarına devam etmişlerdi. Rus donanmasının saldırıları sonucunda Osmanlıların irili ufaklı çok sayıda deniz vasıtası imha oldu ve özellikle yüksek tonajlı gemileri batırıldı. Birçok geminin kaybedilmesi üzerine nakliyatın mümkün mertebe geceleri gerçekleştirilmesine başlandı. Ayrıca kömür nakliyatını sağlıklı bir şekilde gerçekleştirmek amacıyla “*Harp Kömür Merkezi*” oluşturuldu.²⁷

Harp Kömür Merkezi tarafından geliştirilmeye çalışılan ilk tedbir kara yoluyla kömür taşınmasına teşebbüs etmek oldu. Bu çerçevede yine gündeme gelen ilk konu, Ereğli-Zonguldak kömür havzasının Adapazarı’na bağlanması için derhal demiryolu yapımına başlanmasıydı. Ancak Sakarya ile Ereğli’yi birbirine bağlayacak demiryolu hattının yatırım maliyetinin karşılanamayacağı belirtilince, kömürün İstanbul’a nakli için alternatif çalışmalara başlandı. Başkomutanlık vekâletinin 30 Haziran 1915 tarihli şifreli yazısında İzmit ve Bolu Mutasarrıflıklarına gönderdiği talimatta “*Ereğli’den Akçakoca’ya kadar denizden*” ve *Akçakoca’dan karayoluyla Düzce-Hendek üzerinden Adapazarı’na ve oradan da demiryoluyla İstanbul’a gönderilecek kömürler için bir menzil hattı tesis edilmesine karar verildiği*” bildirilmekteydi. Ancak Bolu mutasarrıflığı Akçakoca’nın Karadeniz’in en fırtınalı sahillerinden biri olduğuna dikkat çekerek kışın bu sahilde bir kayığın dahi barınmasının mümkün olmadığını ileri sürerek bu teklife karşı olduğunu beyan etmişti. Üstelik Akçakoca sahilinin bir diğer olumsuz özelliği vardı ki o da Rus donanmasının saldırısına açık olmasıydı.

²⁶ Tak, *a.g.t.*, s. 118-120.

²⁷ Hamdi Genç, *Ereğli Kömür Madenleri (1840-1920)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2007, s. 111; Ali Sarıkoyuncu, *Milli Mücadele’de Zonguldak ve Havalisi*, Kültür Bakanlığı Yay. , Ankara 1992, s. 33.

Nitekim 12 Temmuz 1915 tarihinde Ereğli'den Akçakoca'ya gitmekte olan kömür yüklü 11 kayıktan 10'u Rus donanması tarafından batırıldı.²⁸ Fakat Bolu mutasarrıfının ikazları dikkate alınmadı ve hazırlıkların tamamlanmasının ardından Eylül, Ekim ve Kasım 1915'te üç ay süreyle kömür, Ereğli-Akçakoca arasında denizden ve Akçakoca-Düzce üzerinden de karayoluyla Adapazarı'na ve Adapazarı'ndan da demiryoluyla İstanbul'a nakledilmeye çalışıldı. Bu nakliyat şu şekilde gerçekleşmekteydi: Ereğli'de kömür yüklenen kayıklar bir yüzbaşının nezaretinde yedi saatte Akçakoca'ya ulaşarak yüklerini boşaltmaktaydı. Akçakoca'daki depodan hayvanların çektiği arabalara yüklenen kömürler, elli arabadan oluşan katarlar halinde ve yine bir yüzbaşının nezaretinde Düzce-Hendek üzerinden Adapazarı'na ulaşmaktaydı. Elli arabadan oluşan katar ile 25 ton kömür nakli gerçekleştirilmekte ve boş katarların Adapazarı'ndan Akçakoca'ya dönüş yolculuğu da dokuz gün sürmekteydi. Bu plan çerçevesinde üç aylık dönemde toplam 3.600 manda arabası kullanılmış olmasına rağmen; gerek mandaların telef olması gerek arabaların kırılması ve gerekse de yolculuk esnasında yaşanan başka sıkıntılar nedeniyle günde ancak 200 ton kömür nakli gerçekleştirilebilmiştir. Öte yandan Ereğli'den Akçakoca'ya denizden kayıklarla gerçekleştirilen nakliyat da sürekli olarak Rus saldırılarına maruz kalmış ve bu nedenle bazı kayıklar da batmıştı. Bu gelişmeler üzerine Ereğli-Akçakoca ve Akçakoca-Adapazarı hattından kömür nakledilmesi faaliyetlerine son verildi.²⁹

4. Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'nda Yaşadığı Kömür Sıkıntısı

Savaş nedeniyle kömür sarfiyatının normal dönemlerdeki tüketim miktarından çok daha fazla olduğu bu vetirede, Rus saldırıları sonucunda Osmanlı ülkesinin en zengin ve kaliteli kömür madenlerinin yer aldığı Ereğli-Zonguldak bölgesinden kömür getirilememesi nedeniyle I. Dünya Harbi esnasında Osmanlı Devleti'nde büyük bir yakıt sorunuyla karşı karşıya kalındı. I. Dünya Harbi'nde denize açılan Osmanlı donanmasının buharlı savaş gemileri ciddi miktarda kömür sarf etmekteydi. Ayrıca; asker, silah, cephane, yiyecek ve giyecek gibi lojistiğe konu olan malzemeleri nakleden tren ve vapurların yanı sıra, seferberlik nedeniyle sayıları iki milyona yaklaşan askeri personelin giydiği üniforma ve malzemeler de fabrikalarda buharlı makineler tarafından üretilmekteydi. Dolayısıyla Osmanlı ülkesinde I. Dünya Savaşı esnasında kömür tüketimi normal dönemlere kıyasla çok daha fazlaydı. Bu nedenle I. Dünya Savaşı'nda Ereğli bölgesinden çıkarılacak kömür miktarının da tüketime denk gelecek düzeyde artırılması

²⁸ Genç, *a.g.t.* s. 121-122; Tak, *a.g.t.* s. 127-130.

²⁹ Tak, *a.g.t.* , s. 127-130.

gerekmekteydi. Nitekim 2 Kasım 1914'te Dâhiliye nezareti tarafından Bolu mutasarrıflığına çekilen telgrafla "Ereğli'deki ve Zonguldak'taki kömür madenlerinde" en yüksek miktarda üretim gerçekleştirebilmesi için gereken tüm önlemlerin alınması talimatı verilmekteydi. Hatta hemen ertesi günü çekilen bir başka telgrafta "*kömür çıkarılması için başka bir çözüm geliştirilememesi durumunda gerekirse cebrî*" usulleri devreye koymak suretiyle de olsa kömür temin edilmesi gerektiği bildirilmekteydi.³⁰

Osmanlı Devleti 2 Kasım 1914'te Almanya'nın yanında harbe girince, ülkedeki iktisadi ve idari mekanizma da savaşa göre yeniden yapılandırıldı. Bu yapılanmadan nasibini alan yerlerden biri de Ereğli Kömür Madenleri oldu. Zira kömür, I. Dünya Savaşı'nın en önemli lojistik malzemesiydi. Üstelik Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı öncesindeki birkaç yıl boyunca meydana gelen gelişmeler dolayısıyla da kömür stokları açısından çok kötü bir vaziyette yakalanmıştı. Çünkü 1911 yılında İngiltere'de Newcastle kömür madenlerinde çalışan madenciler greve gitmişler bu nedenle İngiliz kömürünün ithali bir müddet kesintiye uğramıştı.³¹ Ardından 1911-1912 yıllarında gerçekleşen Trablusgarp Savaşı ve daha bu harp neticelenmeden patlak veren 1912-1913 Balkan Savaşları döneminde önce İtalyan ve ardından Yunan donanmasının uyguladığı ambargo nedeniyle dışarıdan kömür ithal etmek mümkün olmamıştı. Üstelik bu savaş dönemlerinde Osmanlı Devleti'nde kömür tüketimi rekor kırarak daha 1911 yılında 1.069.000 tona ulaşmıştı.³² Trablusgarp Harbi esnasında İtalya ve ardından I. Balkan Savaşı döneminde Yunan Donanması'nın ablukaları nedeniyle yurt dışından kömür ithal edilememesi ve bir yandan da gerçekleşen savaşlar nedeniyle kömür tüketiminin artması sonucunda İstanbul'daki kaliteli kömür stokları ciddi oranda azaltmıştı. Dolayısıyla I. Dünya Harbi esnasında Osmanlı Devleti'nin kâfi miktarda ihtiyat kömürünün bulunmaması nedeniyle de ciddi bir yakıt sorunuyla karşı karşıya kaldı.³³

Kömür ihtiyacının her geçen gün artmakta olduğu bu ortamda, Ereğli-Zonguldak Havzasında çıkarılan kömürleri süratle İstanbul'a nakledebilmek için birtakım teşvikler de devreye sokuldu. Harbiye Nezareti, Ereğli'den İstanbul'a kömür nakleden gemilerin ve mürettebatının hukukunun korunmasına yönelik olarak sekiz maddelik bir tazminat kanunu hazırladı ve bu yasa 2 Haziran 1915 tarihinde Meclis-i Mahsus tarafından da kabul

³⁰ Tak, *a.g.t.* s. 112-113.

³¹ Genç, *a.g.t.* s. 90.

³² Trablusgarp Savaşı esnasındaki bu tüketimin 239.000 tonu demiryollarında, 303.000 tonu deniz ulaşımında hizmet veren şirketlerin vapurlarında, 39.000 tonu Osmanlı Donanması'nda ve 153.000 tonu da devlet fabrikaları tarafından sarf edilmişti, bkz. Eldem, *a.g.e.* , s. 50.

³³ Genç, *a.g.t.* s. 117.

edildi. Böylece düşman gemilerinin bombardımanı veya denize döşedikleri mayın ve benzeri şeylerden dolayı batan veya zarar gören gemilerinin maddi kayıpları devlet tarafından tazmin edilecek, bu hadiseler esnasında ölen veya yaralanan gemi personeline ve ailelerine de devlet tarafından maaş tahsis edilecekti.³⁴

Rus saldırıları sonrasında Ereğli-Zonguldak maden havzasındaki ocaklarda hasarlar meydana geldi. Zonguldak-Ereğli maden havzasındaki teknik personelin önemli bir bölümü Fransız vatandaşlarından oluşmaktaydı ve savaşın başlamasının ardından söz konusu teknik personel Anadolu'dan ayrılarak ülkelerine döndüler. Seferberlik sonucu madencilik bilgisi üst seviyede olan yerli madenciler de askere alınarak üretimden koparıldılar ve tüm bu gelişmeler havzada ciddi şekilde nitelikli işgücü açığına yol açtı. Bir yandan savaş nedeniyle tüketimin artması, öte yandan nitelikli işgücünde yaşanan kayıplar ve maden havzalarına yönelik saldırılar nedeniyle kömür ocaklarının kullanılamaz hale gelmesi gibi nedenlerle üretim ciddi şekilde düştü. Osmanlı ülkesinde I. Dünya Savaşı esnasında yaşanan kömür sıkıntısı nedeniyle trenlerde yakıt olarak odun kullanılmaya başlandı. Şirket-i Hayriye vapurlarında ise zeytin posası yakılmaktaydı. Bu dönemde kömür fiyatlarında çok yüksek artışlar gerçekleşti. I. Dünya Harbi'nin ilk günlerinde bir ton kömürü 100-120 kuruşa (2,5-3 Lira) satın alan Şirket-i Hayriye, ilerleyen günlerde bir ton kömürü 400-480 kuruşa (10-12 Lira) satın almaya başladı. Üstelik aynı günlerde bir ton kömürü 760-800 kuruşa (19-20 lira) satın alan müesseseler de mevcuttu.³⁵

Dünya Harbi esnasında Osmanlılar kömür sıkıntısı sorununu aşmak için çeşitli çözüm yolları geliştirilmeye çalıştılar. Bu tedbirler çerçevesinde Osmanlılar öncelikle ülkedeki linyit madenlerindeki üretimi arttırdılar. Soma, Söke, Nazilli, Bekleme, Ayazma, İstanbul, Tekfur Dağı, Lapseki, Şevketiye, Bozüyük'teki linyit madenlerinde üretim artışına gidildi. I. Dünya Savaşı esnasında Osmanlı Devleti'nin ihtiyaç duyduğu kömürün önemli bir kısmı bu linyit ocaklarından karşılandı ve ayda yaklaşık 20.000 ton linyit kömürü çıkarıldı. Ancak bu tedbirler ile kömür sıkıntısı problemine çözüm geliştirilemedi. Bu nedenle kömür sıkıntısının had safhaya ulaştığı 1915 yılı sonlarında Almanya'dan kömür ithal edilmesine karar verildi. Osmanlı Devleti'nin bu talebine Almanya, Macaristan'daki ağır kış şartları dolayısıyla ancak 1916 Şubat ayından sonra katkı sağlayabileceğini ve günde en fazla 400 ton kömür sevk etmek suretiyle destek olabileceğini bildirdi. Görüldüğü gibi Almanya, 1916 Mart ayından itibaren Osmanlı ülkesine ayda

³⁴ Genç, *a.g.t.* s. 123.

³⁵ Tak, *a.g.t.* s. 124.

12.000 ton civarında kömür gönderilebileceğini ifade etmişti. Ancak Almanya'dan alınan kömür miktarı aylık olarak hiçbir zaman 10.000 tonu geçmemiş ve Almanya'dan kömür alımına devam edildiği 1917 Mart ayı sonuna kadar her ay ortalama 7.000 ton civarında kömür ithal edilmişti.³⁶ Rakamlardan da anlaşıldığı gibi Almanya'dan ithal edilen kömür Osmanlı Devleti'nin ihtiyaç duyduğu miktarın % 10'nuna bile tekabül edememiştir.

1914 Kasım ayının başından 1915 Mart ayı sonuna kadar Ereğli Havzası'ndan İstanbul'a her ay 46.000 ton kömür nakledilmişti. Beş aylık sürede nakledilen yaklaşık 230.000 ton kömür, ihtiyaç duyulan yıllık kömür miktarının beşte birine bile tekabül etmemekteydi. Üstelik 1915 yılındaki şiddetli Rus taarruzları sonrasında önemli sayıda nakliye gemisi de kaybedildi. Rus saldırılarının sürmekte olmasına rağmen, nakil vasıtası sıkıntısını aşmak için büyük fedakârlıklarla Seyr ü Sefâin, Bahriye Nezareti, Harp Kömür Merkezi ve bazı tüccar tarafından temin ve tahsis edilen yelken, mavna ve küçük gemiler ile 1915 ve 1916 yıllarında nakliye faaliyetleri devam ettirilmeye çalışıldı. Ancak tüm bu gayretlere rağmen 1916 senesinin başından aynı yılın Ağustos ayı sonuna kadar geçen sekiz aylık sürede toplamda ancak 22.000 ton kömür nakledilebildi.³⁷ Bu miktar ise İstanbul'un yıllık kömür tüketiminin % 2'sine tekabül etmekte ve dolayısıyla son derece yetersiz kalmaktaydı. Dolayısıyla Osmanlı Hükümeti'nin kömür sıkıntısı sorununu aşmak için başka çözümler geliştirmesi gerekmektedir.

Osmanlı devlet adamları, hayvanların çektiği arabalarla kömür nakliyatı gerçekleştirmek, linyit madenlerindeki üretimi arttırma, Almanya'dan kömür ithal etme ve kömür nakleden gemilere ve personeline devlet güvencesi sağlama gibi bir takım tedbirlerle kaliteli ve yeterli miktarda kömür temin etme probleminin çözüm geliştiremediler. Ereğli ile İstanbul arasında kara yoluyla külliyetli miktarda kömür nakliyatı gerçekleştirecek bir ulaşım şebekesinin tesisine ihtiyaç duyulmaktaydı ve o dönemin şartlarında bu ancak demiryolu hattının inşa edilmesi ile mümkün olabilirdi. Bu nedenle 1917 yılının başlarında Ereğli ile Sakarya'nın demiryolu ile bağlantısının sağlanması konusu bir kez daha gündeme geldi.

5. Sakarya-Ereğli Demiryolu Projesinin Bir Kere Daha Gündeme Gelmesi

I. Dünya Savaşı'nın devam ettiği bir dönemde Ereğli-Zonguldak Bölgesinde çıkarılan kömürleri İstanbul'a demiryolu ile nakletmek amacıyla, Harp Kömür Merkezi'nin 6 Ocak 1917 tarihli toplantısında, Ereğli Havzası

³⁶ Tak, *a.g.t.* , s. 132-133.

³⁷ Tak, *a.g.t.* , s. 133.

ile Adapazarı arasına bir demiryolu hattının inşa edilmesine karar verildi. Sakarya ile Ereğli'yi birbirine bağlayacak demiryolu hattının inşasına ilişkin olarak ise tren hattının öncelikle Bolu'ya kadar uzatılması ve Adapazarı-Bolu arasında bağlantı sağlandıktan sonra hattın geri kalan bölümünün yapımına girişilmesine karar verildi. Yani ilk aşamada Sakarya-Bolu ve ikinci aşamada Bolu-Ereğli hatları inşa edilecekti.³⁸ Böylece I. Dünya Savaşı'nın devam etmekte olduğu günlerde, Sakarya'dan başlayıp Bolu'ya ve oradan da Ereğli'ye kadar uzanacak bir demiryolu hattının inşa edilmesi konusu yeniden gündeme geldi. İnşa olunacak söz konusu demiryolu hattıyla, Ereğli bölgesinden çıkarılan kömürler önce Adapazarı'na ve oradan da Başkent İstanbul'a sevk edilecekti. Bu suretle başta Osmanlı Donanması'ndaki savaş gemileri olmak üzere, Tersane bünyesinde faaliyetlerini icra eden gemilerin, Şirket-i Hayriye vapurlarının yanı sıra; Payitaht ve çevresindeki sanayi kuruluşlarının ihtiyaç duyduğu kömür, bu alternatif güzergâhla son derece güvenli bir şekilde İstanbul'a ulaştırılmış olacaktı.

Sakarya ile Ereğli'yi birbirine bağlayacak bir tren hattının yapılmasına bir kez daha karar verilmesinin ardından yine gündeme gelen ilk konu; bu demiryolu hattının kim tarafından hangi şartlarla ve ne şekilde inşa edileceği meselesiydi. Bu hususta cevaplanması gereken ilk soru, Sakarya-Ereğli demiryolu hattının özel bir şirket eliyle mi yoksa devlet tarafından mı inşa edileceği konusuydu. Şayet Sakarya-Ereğli tren hattı özel bir şirket tarafından inşa edilecek ise bu hangi şirket olacaktı? Sakarya-Ereğli demiryolu hattının inşasını ve işletmesini özel bir şirket üstlenecek ise bu yüklenici firmaya ne gibi teşvikler veya imtiyazlar verilecekti?

Daha önce de temas ettiğimiz üzere, Haydarpaşa-Ankara Demiryolu hattının inşasına yönelik olarak Osmanlı hükümeti ile Anadolu Demiryolu Şirketi'yle yapılmış olan sözleşmede, ilerleyen dönemde Sakarya'dan Ereğli'ye kadar uzanacak bir demiryolu hattının inşasına karar verilmesi durumunda, bu ilave hattın yapımında Anadolu Demiryolu Şirketi'ne imtiyaz sağlayan özel bir madde bulunmaktaydı. Dolayısıyla Sakarya ile Ereğli'yi birbirine bağlayacak bir demiryolunun yapımına karar verilmesinin ardından, öncelikle inşaatın Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından ne gibi şartlarla deruhte edileceğinin anlaşılması için bu şirketin müdürü ile vaziyetin müzakere edilmesine ve görüşmeler sonucunda elde edilen neticelerin yazılı olarak Nafia ve Harbiye Nezaretlerine bildirilmesine karar verildi. Osmanlı devlet adamları, içinde bulunulan savaş koşullarından dolayı Sakarya-Ereğli hattının birinci aşamasını oluşturan Adapazarı-Bolu

³⁸ BOA, DH. İ. UM. , E- 26/57.

demiryolunun yapımını üstlenmek konusunda Anadolu Demiryolu Şirketi'nin pek de istekli olmayabileceğinden endişe ediyorlardı. Ancak askeri açıdan Sakarya-Bolu demiryolu hattının biran evvel inşası oldukça önemliydi. Bu nedenle Nafia Nezareti, öncelikle Sakarya-Bolu demiryolunun inşasına yönelik olarak iki seçenektan birine karar verilmesini talep ediyordu. Bu seçenekler şunlardı: Sakarya-Bolu demiryolu hattının inşası ve işletilmesi, daha önce yapılmış olan sözleşmeler çerçevesinde imtiyaza sahip olan Anadolu Demiryolu şirketi vasıtasıyla mı yapılmalıdır? Yoksa Sakarya-Bolu hattının inşaatı askeri unsurlar (*cihet-i askeriye*) tarafından yapılarak harpten sonra "*ahval-i adiyenin hululünde*" gerçekleştirilmiş olan masraflar hesaplanarak bedeli Anadolu Demiryolu Şirketi'nden tahsil edilerek hattın işletmesi bu şirkete mi devredilmeliydi?³⁹

Vükela Meclisi'nde 22 Mart 1917 tarihinde Sakarya-Bolu hattının inşası konusunda yapılan değerlendirmelerin ardından şu sonuca varıldı. Nafia Nezareti evvelâ, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin müdürüyle bir görüşme gerçekleştirecek ve şirketin Adapazarı-Bolu demiryolu hattını inşa etmeye talip olup olmadığını tespit edecekti. Şayet Anadolu Demiryolu Şirketi Adapazarı-Bolu hattının yapımını üstlenmek konusunda istekli olursa bu hattın inşaatını hangi şartlarla gerçekleştireceği konusunda müzakerelerde bulunulacaktı. Heyet-i Vükelâ son olarak, Anadolu Demiryolu Şirketinin Adapazarı-Bolu hattını inşa etmek istememesi durumunda bu hattın Osmanlı askeri unsurları (Cihet-i Askeriye) tarafından yapılması halinde, savaşın sona ermesinin ardından takdir olunacak bedel mukabilinde hattın şirkete devrinin mümkün olup olmadığının da tespit edilmesini talep etmekteydi.⁴⁰

Nafia Nezareti'nden Sadarete gönderilen 14 Şubat 1917 tarihli yazıda, Harbiye Nezareti'nin Adapazarı-Bolu Demiryolu hattının inşasına askeri açıdan ihtiyaç duyulduğuna dikkat çektiğini hatırlatarak, bu hattın yapımı konusunda hükümetin mukavele şartlarında yer alması gereken hususlara ilişkin olarak görüşlerini süratle bildirmesi istenmekteydi. Ancak Nafia Nezareti'nin bu hattın yapımının gerçekleştirilmesi hususunda çeşitli endişeleri bulunmaktaydı. Halen devam etmekte olan harp ve seferberlik nedeniyle Anadolu Demiryolu Şirketi'nin, demiryolunun Adapazarı'ndan Bolu'ya ve oradan da Ereğli'ye kadar uzatılmasına yönelik inşa projesini kabul etmeyebileceği uyarısında bulunuyordu. Ancak Anadolu Demiryolu Şirket'iyle daha önceden yapılmış sözleşmeye göre Adapazarı-Bolu hattının seferberlik dönemi sona ermeden tamamlanması hususunda anlaşmaya varılmış olduğu da aktarılmakta ve dolayısıyla şirketin bu yükümlülüğünü

³⁹ BOA, MV. 207/77. (12 Cemazeyilahir 1335/ 5 Nisan 1917).

⁴⁰ BOA, BEO 4463/334695.

yerine getirmesinin beklendiği aktarılmaktaydı. Üstelik seferberliğe rağmen Osmanlı topraklarında halen yapımı sürmekte olan demiryolu hatları da bulunmaktaydı. Örneğin seferberliğe rağmen Bağdat Demiryolu'nun Ankara-Erzurum ve Uzunköprü-Keşan Hatları'nın inşaatına halen devam edilmekteydi. Bu örnekleri sıralayan Osmanlı Devlet adamları, yapımına halen devam edilmekte olan demiryollarını misal vermek suretiyle I. Dünya Harbi nedeniyle yeni demiryolları hatlarının inşaatından vazgeçilemeyeceğini ifade ediyorlardı.

Osmanlı Devlet adamları, askeri makamlardan gelen ısrarlı talepler nedeniyle, Adapazarı-Bolu hattının inşa edilmesine oldukça önem verdiklerinden, Anadolu demiryolları Şirketi'nin bu hattın yapımına yanaşmaması halinde gerekirse devlet eliyle de olsa mutlaka bu tren yolunu faaliyete geçirmeyi düşünüyorlardı. Ancak şirketin hattın inşaatını yapmaya yanaşmaması durumunda Adapazarı-Bolu demiryolunun Osmanlı Hükümeti tarafından inşa edebilmesi için öncelikle Anadolu Demiryolu Şirketi'nin sahip olduğu imtiyaz hakkından feragat ettiğini bildirmesi gerekmektedir. Gelecekte hukuki açıdan herhangi bir sorunla karşılaşmak istemeyen Osmanlı Devleti adamları, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin ya hattın yapımını üstlendiğini ya da imtiyaz haklarından feragat ettiklerine dair bir açıklamada bulunması bekliyorlardı. Ancak 1917 yılının ilk aylarında Anadolu Demiryolları Şirketi ne hattın yapımını üstleneceği ne de Adapazarı-Bolu hattının inşası ve işletilmesi imtiyazından feragat ettiğine dair herhangi bir beyanda da bulunmamıştı. Bilakis Anadolu Demiryolu Şirketi, geçmişte imzalanmış olan ve Adapazarı-Bolu hattının imtiyaz sözleşmesinde yer alan “Haydarpaşa Pendik” çifte hattının inşaatını gerçekleştirerek suretiyle bu imtiyaza ait taahhütlerinin bir bölümünü de yerine getirmişti. Dolayısıyla bu aşamadan sonra Adapazarı-Bolu hattının inşası için iki şık mevcuttu:

Birinci şık: Bağdat Demiryolu hattının Toros, Amanos ve Reisü'l-Ayn kısımlarının inşaatında tercih (ihtiyar) olunan yöntemeye uygun şekilde, hattın inşası için yapılan harcamalar harpten sonra gerçekleştirilecek incelemelerin ardından maliyeti hesaplanarak bu masrafların hükümet tarafından ödenmek suretiyle Adapazarı-Bolu hattının da özel bir şirket eliyle yaptırılmasıydı.

İkinci şık: Sakarya-Bolu demiryolunun Osmanlı askeri unsurları (cihet-i askeriye) tarafından yapılarak harpten sonra inşaat masrafları Anadolu Demiryolu Şirketi'nden tahsil edilerek hattın işletmesinin şirkete devrolunması seçeneğiydi.

Bu iki şıktan hangisinin tercih edileceğine Meclis-i Vükelâ'da yapılacak değerlendirmelerden sonra karar verilecekti. Osmanlı hükümetini hattın Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından inşa edilmesini tercih etmekte olduğu

açıldı. Zira Osmanlı Devleti adamları Sakarya-Bolu hattını inşa etme konusuna şirketin nasıl yaklaştığını öğrenmek istiyorlardı. Bu nedenle 9 Nisan 1917’de alınan kararla, Adapazarı-Bolu hattının Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından hangi şartlarla yapılacağının tespit edilmesi amacıyla Nafia Nezareti’nin firma yetkilileri ile görüşmeler gerçekleştirilmesi talimatı verilmişti.⁴¹

Osmanlı devlet adamlarının daveti üzerine Anadolu Demiryolu Şirket müdürü Nafia Nezaretine gelerek, Maliye Nazırı’nın da hazır bulunduğu toplantıda konuyu müzakere ettiler. Şirket müdürü, inşaata derhal başlanması halinde hattın Adapazarı’ndan Düzce’ye kadar olan kısmının yılsonuna kadar tamamlanmasının mümkün olduğunu dile getirdi. Fakat Sakarya-Bolu demiryolu hattı inşaatının bir de mali boyutu bulunmaktaydı ve o günlerde dünya genelinde gerçekleştirilecek yatırımlar için gerekli finans kaynaklarını temin etmek konusunda sıkıntılar yaşanmaktaydı. Ancak şirket müdürü açısından asıl sorun konunun mali boyutundan ziyade, seferberlik nedeniyle ortaya çıkan işgücü problemi idi. Zira savaşın devam ettiği o günlerde neredeyse eli silah tutan herkes cephelerde olduğundan, cephe gerisinde gerçekleştirilen yatırımlarda emeğinden istifade edilecek yeterli miktarda işgücü bulunmamaktaydı. İşgücü sorununa parmak basan şirket müdürü, seferberlik nedeniyle bu hattın yapımı için gereken insan kaynağının Anadolu Demiryolu Şirketi tarafında temin edilmesinin mümkün olmadığını bildirdi. Anadolu Demiryolu Şirketi müdürü, Sakarya-Bolu hattının inşa edilmesi için 10.000 kişinin şirketin emrine verilmesinin gerektiğini belirtmekteydi. Anadolu Demiryolu Şirket müdürü işgücü problemi aşılmadan konunun mali boyutunu ele almanın füzuli olacağını altını çizerek, şirketin mali konulara ilişkin teklifini sunabilmesi için öncelikle bu işgücü sorununa çözüm getirilmesi gerektiğini ifade etmekteydi.

Anadolu Demiryolları Şirket müdürü, işgücü soruna dikkat çekmekle kalmamakta ve kendisi açısından bu probleme çözüm olabilecek bazı alternatifler de sunmaktaydı. Şirket müdürünün ilk önerisi, Sakarya-Bolu demiryolu inşaatında istihdam edilmek üzere Osmanlı Devleti’nin I. Dünya harbi esnasında esir aldığı askerlerden 10.000 personeli bu işe tahsis etmesini teklif etmekteydi. Şayet harp esirlerinin kullanılmasına Osmanlı Devleti adamları sıcak bakmıyorlarsa işgücünün teminine yönelik olarak şirket müdürünün bir diğer teklifi ise, hattın yapımında amele taburlarından istifade edilmesi yönündeydi. Anadolu Demiryolu Şirketi’nin müdürü öncelikle hattın inşaatında çalıştırılacak personel sorununun halledilmesi gerektiğini belirterek “*amele taburlarından veya harp esirlerinden 10.000*

⁴¹ BOA, BEO 4463/334695 (22 Mart 1333). Nafia Nazırı yazmış.

kişinin şirketimize tahsis olup olunamayacağının cevabı verildikten sonra konunun mali boyutunun ele alınabileceğini” haber vermekteydi. Arşiv vesikasında şirket müdürünün harp esirlerinden veya amele taburlarından 10.000 personelin tahsis edilmesi yönündeki talebine Osmanlı Devleti adamlarının nasıl bir cevap verdiklerine dair herhangi bir işaret bulunmamaktadır. Ancak muhtemelen şirket müdürüyle bu konuda bir uzlaşma sağlanamamıştır. Zira görüşmeler sonunda Adapazarı-Bolu hattının inşası hususunda imtiyaz sahibi olan Anadolu Demiryolu Şirketi, bu hakkından feragat ettiğini bildirdi. Nitekim Anadolu Demiryolu Şirketi’nin Sakarya-Bolu-Ereğli hattının inşasında sahip olduğu imtiyazı feshettiğine ilişkin bir evrak düzenlendi. Anadolu Demiryolu Şirketi’yle demiryolu hattının inşası hususunda anlaşma sağlanamamıştı ancak Osmanlı Hükümeti, Sakarya’dan Ereğli’ye kadar uzatılacak bir demiryolu hattının inşasından vazgeçmeyi “*ülkenin âli çıkarlarına mugayir*” görüyordu. Bu nedenle Sakarya-Bolu-Ereğli demiryolu hattının; Hicaz, Uzunköprü ve Ankara hudud-u askeriye demiryolu hatlarının inşasında uygulanan usul üzere, Askeri Demiryolları ve Limanlar Müdüriyeti tarafından inşa edilmesine karar verildi.⁴²

Osmanlı Hükümeti’nin 1917 yılının başlarında Sakarya-Bolu Demiryolu hattının inşası konusunda Anadolu Demiryolu Şirketi’yle müzakereleri gerçekleştirmekte olduğu esnada Avusturya-Macaristan Askeri Murahhasları tarafından sunulan sürpriz bir teklifle karşılaştı. Avusturya-Macaristan askeri murahhaslarınca sunulan teklife göre, Sakarya-Zonguldak demiryolunu inşa etmek için Osmanlı Hükümeti’nden, yapımını gerçekleştirecekleri bu tren hattının işletme hakkının kendilerine verilmesini ve buna ilave olarak güzergâh yakınında keşfolunacak çeşitli madenlerin kullanma imtiyazını da talep ediyorlardı. Osmanlı Hükümeti Avusturyalıların bu teklifini Harbiye Nezareti’ne göndererek konuyla ilgili görüşünü bildirmesini istedi. Harbiye Nezareti tarafından hazırlanan cevabi yazıda, zengin kömür madenlerinin bulunduğu Zonguldak bölgesinden çıkarılan kömürlerin nakli hususunda son derece önemli olan böyle bir teklifin dikkate değer olduğunun altı çiziliyordu. Ancak, Zonguldak-Ereğli arasında yapılacak tren hattını inşa etmeye talip olanlara herhangi bir imtiyaz verilmesinin de doğru olmayacağına temas ediliyordu. Dolayısıyla Harbiye Nezareti tarafından kaleme alınan raporda, Sakarya-Zonguldak arasında inşa olunacak demiryolunun Avusturya-Macaristan Devleti tarafından yapılmasına hususuna yönelik olarak, hattın inşaat masraflarının savaştan sonra kurulacak bir komisyon vasıtasıyla incelemesinin ardından maliyeti belirlenerek bu hattın hükümet tarafından satın alınması şartını kabul etmeleri koşuluyla

⁴² BOA, BEO 4464/334795 (16 Nisan 1333/ 16 Nisan 1917).

Avusturyalılara bu projenin verilebileceği belirtiliyordu. Harbiye Nezareti'nin 22 Mart 1917 tarihli bu cevabı, 4 Nisan 1917 tarihli Meclis-i Vükelâ toplantısında görüşülmüş ve “*hattın inşa masrafı hükümet tarafından ödenmek ve savaştan sonra devlete devredilmek ve başka bir şart öne sürmemek koşuluyla inşasına talip olanlara ihale olunmasına*” karar verildi.⁴³

Anlaşılan o ki Osmanlı Hükümetinin I. Dünya Savaşı esnasında kararlaştırdığı bu ihale şartı, ne Anadolu Demiryolu Şirketi ne Avusturya-Macaristan Askeri Murahhasları ve ne de başka bir özel firma tarafından kabul edilmedi. Öte yandan Sakarya-Ereğli hattının Osmanlı Devleti'nin kendi imkânlarıyla Askeri Demiryolları ve Limanlar Müdüriyeti tarafından inşa edilmesi düşüncesi de gerçekleştirilemedi. Rusya'nın 3 Mart 1917 tarihinde imzaladığı Brest-Litovsky anlaşmasıyla savaştan çekilmesi sonrasında Ereğli Kömür Madenleri ocaklarına ve kömür nakliyatına yönelik saldırılar da sona erdi. Rusya'nın savaştan çekilmesinin ardından Ereğli'den İstanbul'a kömür sevkiyatının önünde herhangi bir engel kalmadığından Osmanlı Hükümeti I. Dünya Harbi'nin yoğun gündeminde meydana gelen son derece kritik askeri ve siyasi gelişmelerle meşgul olduğundan Sakarya'dan Ereğli'ye kadar uzanacak demiryolunu inşa etmek üzere herhangi bir girişimde bulunmadı.

Sonuç

Anadolu'da inşası düşünülen demiryollarına ait projelerin hazırlandığı ilk dönemlerden itibaren; Sakarya-Düzce-Bolu güzergâhını takip ederek Ereğli'ye ulaşacak bir tren hattının yapılması konusu gündemdeki yerini almıştır. Zira Ereğli havzası, Osmanlı ülkesinde en kaliteli ve zengin kömür madenlerinin yer aldığı bölgeydi. Rusya gibi Karadeniz'e kıyısı olan bir ülke ile savaşa girilmesi halinde, son derece stratejik bir yakıt olan kömürün Ereğli'den İstanbul'a naklinde sorunlar yaşanmaktaydı. Bu nedenle bol miktarda kömürün karadan demiryoluyla güvenli bir şekilde nakledilmesine yönelik olarak Sakarya'dan Ereğli'ye kadar uzanacak bir demiryolu hattının yapılması konusu çeşitli dönemlerde gündeme geldi. Üstelik yalnız stratejik açıdan değil; iktisadi, mali, askeri ve lojistik açıdan da Sakarya ile Ereğli'yi birbirine bağlayacak demiryolu hattının yapılması, Batı Karadeniz Bölgesi'nin Başkent İstanbul'la entegrasyonu açısından da son derece önemliydi.

Sakarya'dan Ereğli'ye kadar uzanacak bir demiryolu hattının inşa edilmesine yönelik olarak Osmanlı Devleti tarafından iki kez ciddi

⁴³ BOA, MV. 207/76.

teşebbüslerde bulunuldu. Bu teşebbüsün ilki 1910-1911 yıllarında gerçekleştirildi. Hattın geçeceği güzergâhı tespitiye yönelik fizibilite çalışmalarının da tamamlanmış olmasına rağmen, 1911 yılında Trablusgarp ve 1912-1913 yıllarında da Balkan Savaşları'nın patlak vermesinin ardından, bu tren hattının inşası gündemden düştü. Trablusgarp ve Balkan Savaşları nedeniyle askıya alınan Sakarya-Ereğli Demiryolu hattının tekrar gündeme gelmesi, 1910-1911'de projenin askıya alınmasına neden olan gelişmelere paradoks teşkil edecek şekilde I. Dünya Savaşı esnasında gerçekleşti.

Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı'na dâhil olunca Ereğli-Zonguldak havzasına yönelik bir Rus ablukası ile karşı karşıya kaldı. Bölgeye yönelik Rus saldırılarının ardından Osmanlılara ait irili ufaklı pek çok deniz vasıtası imha edildiği gibi gerek sürmekte olan abluka ve gerek çok sayıda nakliye gemisinin batırılmış olması nedeniyle Ereğli bölgesinden İstanbul'a kömür sevkinde çok büyük sıkıntı yaşanmaktaydı. I. Dünya Savaşı nedeniyle kömür tüketiminde ciddi bir artışın gerçekleştiği bu ortamda Ereğli bölgesinden deniz yoluyla kömür naklinin de gerçekleştirilememesi üzerine Osmanlı ülkesinde büyük bir enerji sorunuyla karşı karşıya kalındı. Kömür sıkıntısına çözüm geliştirmek zorunda olan Osmanlı Hükümeti önce Ereğli'de çıkarılan kömürleri kara yoluyla hayvanların çektiği arabalarla nakletmeye çalıştı. Ancak öküzlerin çektiği kömür arabalarının taşıma kapasitesinin son derece sınırlı olması, günlerce devam eden yolculuk esnasında arabaların kırılması ve hayvanların telef olması nedeniyle Osmanlı devlet adamlarının başka çözüm yolları geliştirilmesi gerekmektedir. Geliştirilmeye çalışılan bu yeni tedbirler kapsamında kömür sıkıntısı sorununu aşmak için özellikle Batı Anadolu'daki linyit ocaklarında üretim artışına gidildi. Ancak bu yeni tedbir de kaliteli ve yeterli miktarda kömür temin edilmesi sorununa çözüm sağlamadı. Özellikle harp mühimmatı üreten bazı sanayi kuruluşlarının ihtiyaç duyduğu kaliteli kömür gereksinimini karşılamak amacıyla Almanya'dan da kömür ithal edildi. 1916 yılının Mart ayından itibaren Almanya'dan kömür ithaline başlanmış ancak Almanya'dan ülkeye gelen kömürler de ihtiyaçların karşılanmasına kifayet edememiştir. I. Dünya Savaşı esnasında geliştirilmeye çalışılan tüm bu tedbirler ile kömür sıkıntısı sorunu aşılamayınca, Sakarya ile Ereğli'yi birbirine bağlayacak bir demiryolunun inşa edilmesi konusu 1917 yılının başlarında bir kez daha gündemdeki yerini aldı.

Haydarpaşa-Ankara Demiryolu hattını inşa eden Anadolu Demiryolu Şirketi ile Osmanlı Hükümeti'nin imzalamış oldukları sözleşmede, ilerleyen dönemde Sakarya'dan Ereğli'ye kadar uzanacak bir demiryolu hattının yapımına karar verilmesi halinde, bu ilave hattın inşasında Anadolu Demiryolu Şirketi'ne imtiyaz sağlayan özel bir madde bulunmaktaydı. 1917

yılının başlarında Sakarya ile Ereğli'yi birbirine bağlayacak bir demiryolunun yapımına bir kez daha karar verilmesi üzerine, Osmanlı Devleti adamlarının daha önce imzaladıkları sözleşmede yer alan imtiyaz maddesi nedeniyle öncelikle Anadolu Demiryolu Şirketi temsilcileri ile konuyu müzakere etmesi gerekmektedir. Osmanlı Devleti adamları, içinde bulunulan savaş koşulları nedeniyle Anadolu Demiryolu Şirketi'nin Sakarya-Ereğli hattının birinci aşamasını oluşturan Adapazarı-Bolu demiryolunun yapımını üstlenmek konusunda pek de istekli olmayacağından endişe ediyorlardı. Ancak askeri açıdan Sakarya-Bolu demiryolu hattının biran evvel inşası oldukça önemli olduğundan Osmanlı Devleti adamları askeri makamlardan gelen ısrarlı talepler nedeniyle, Anadolu demiryolları Şirketi'nin bu hattın yapımına yanaşmaması halinde gerekirse devlet eliyle de olsa bu tren yolunu mutlaka inşa edilmesi gerektiğini düşünüyorlardı. Anadolu Demiryolu Şirketi'nin bu hattın inşaatını yapmaya yanaşmaması durumunda, Sakarya-Bolu demiryolunun Osmanlı hükümeti tarafından inşa edilebilmesi için öncelikle adı geçen şirketin sahip olduğu imtiyaz hakkından feragat ettiğini bildirmesi gerekmektedir. Nafia Nezareti'nde Şirket Müdürü ile gerçekleştirilen görüşmelerin ardından Anadolu Demiryolu Şirketi Sakarya-Ereğli hattını inşa edemeyeceğini ve imtiyaz hakkından da feragat ettiğini bildirdi. I. Dünya Savaşı'nın devam etmekte olduğu bu dönemde Sakarya-Ereğli hattının inşa edilmesi askeri ve stratejik açıdan son derece kritik olduğundan Osmanlı Hükümeti bu hattın Askeri Demiryolları ve Limanlar Müdüriyeti tarafından inşa edilmesine karar verdi.

Osmanlı Hükümeti'nin 1917 yılının başlarında Sakarya-Bolu Demiryolu hattının inşası konusunda Anadolu Demiryolu Şirketi'yle müzakereler gerçekleştirmekte olduğu esnada Avusturya-Macaristan Askeri Murahhasları tarafından sunulan sürpriz bir teklifle de karşılaştı. Avusturya-Macaristan Askeri Murahhasları'nca sunulan teklife göre, Sakarya-Zonguldak demiryolunu inşa etmek için Osmanlı Hükümeti'nden, yapımını gerçekleştirecekleri bu tren hattının işletme hakkının kendilerine verilmesini ve buna ilave olarak güzergâh yakınında keşfolunacak çeşitli madenlerin kullanma imtiyazını da talep ediyorlardı. Avusturya-Macaristan Askeri Murahhasları tarafından sunulan bu teklif Osmanlı Devlet adamları tarafından kabul edilmemiştir. Sakarya-Ereğli arasında inşa edilecek demiryolu hattının yapımına talip olacaklara da I. Dünya Savaşı sona erdikten sonra gerçekleştirilecek keşif çalışması sonrasında tespit edilecek inşaat bedelinin devlet tarafından ödenmesini kabul etmeleri ve başka hiçbir talepte bulunmamaları koşuluyla ihale olunabileceği bildirilmişti.

Osmanlı Hükümetinin I. Dünya Savaşı esnasında kararlaştırdığı bu ihale şartı, ne Anadolu Demiryolu Şirketi ne Avusturya-Macaristan Askeri

Murahhasları ve ne de başka bir özel firma tarafından kabul edilmedi. Öte yandan, Sakarya-Ereğli demiryolu hattını Osmanlı Devleti'nin kendi imkânlarıyla Askeri Demiryolları ve Limanlar Müdüriyeti tarafından inşa edilmesi düşüncesi de gerçekleştirilemedi. Rusya'nın 3 Mart 1917 tarihinde imzaladığı Brest-Litovsky anlaşmasıyla savaştan çekilmesinin ardından Ereğli Kömür Madenleri ocaklarına ve kömür nakliyatına yönelik saldırılar da sona erdi. Rusya'nın savaştan çekilmesiyle Ereğli'den İstanbul'a kömür sevkiyatının önünde herhangi bir engel kalmadığından Osmanlı Hükümeti I. Dünya Savaşı'nın kalan döneminde Sakarya'dan Ereğli'ye kadar uzanacak demiryolunu inşa etmek üzere her hangi bir girişimde bulunmadı.

Sakarya-Ereğli demiryolu hattı proje düzeyinde kalmış dolayısıyla hayata geçirilememiş bir güzergâh da olsa, bu tren hattının inşasına yönelik olarak gerçekleştirilen çalışmalar demiryolu hatlarının yapımıyla ilgilenen yerli uzman ve mühendislerin önemli bir takım deneyim ve tecrübeleri edinmelerini de sağlamıştır. Zira Karadeniz Bölgesi gibi engebeli ve yumuşak dokuya sahip bir arazide tren hattı inşa etmeye yönelik olarak gerçekleştirilen bu çalışmalar, ilerleyen dönemde Anadolu'da inşa edilecek demiryolu hatlarına ilişkin faaliyetlerde yerli uzman ve mühendislerin azımsanamayacak bir birikime sahip olmalarına da katkısı olmuştur.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları:

BOA, BEO, 693/51951

BOA, BEO 1018/76277

BOA, BEO 3778/283307

BOA, BEO 3778/283309

BOA, BEO 3900/292441

BOA, BEO 4463/334695

BOA, BEO 4464/334795

BOA, DH. İ. UM. , E- 26/57

BOA, İD. 41/20

BOA, İD. 41/26

BOA, MV. 90/36.

BOA, MV. 207/76

BOA, MV. 207/77

Telif Eserler

AKYILDIZ, Ali, *Anka'nın Sonbaharı*, İletişim Yay. , İstanbul 2005.

ENGİN, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yay. , İstanbul 1993.

ELDEM, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK Yayınları, Ankara 1994.

GENÇ, Hamdi, *Ereğli Kömür Madenleri (1840-1920)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2007.

KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, TTK Yayınları, C IX, Ankara 1996.

ORTAYLI, İlber, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Kaynak Yay. , İstanbul 1983.

ÖZYÜKSEL, Murat, *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.

SARIKOYUNCU, Ali, *Milli Mücadele'de Zonguldak ve Havalisi*, Kültür Bakanlığı Yay. , Ankara 1992.

Yurt ansiklopedisi, "Sakarya", C. IX, Anadolu Yayıncılık, İstanbul 1983.

TAK, İsa, *Osmanlı Döneminde Ereğli Kömür Madenleri*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), Erzurum 2001.

مذکورہ صفحہ مندرجہ ذیل
 اطمینان دہی ہوئے صفحہ مفاد و ترمیم
 تحقیق قفہ

خاندان
 خاندان
 خاندان

۷۹۵۶۶ عمومی
 ۷۹۵۶۶ خصوصی

مذکورہ جاکہ ذیل درجہ
 اطمینان دہی ہوئے صفحہ مندرجہ ذیل اطمینان دہی ہوئے صفحہ مندرجہ ذیل
 اولاً تعارف نامہ بیانہ ایلیس اور زینہ سحر ایدہ استعارہ جوبنا تجارہ دفعہ دفعہ نہ کلمہ مذکورہ وہ دفعہ مذکورہ انکی وایتہ ولس صفحہ
 حکومت سیر ایلم اناطولیہ یحور ہوئے شریکی جیدہ قرار سیر یکتا شراطی حادی مفاد و ترمیم درجہ سیک باغی لیدہ سیر سیر ایدہ ملکہ بولسین اربار
 ایدہ ایلم اطمینان دہی قیفا نہ ترمیم امان و تاجی صوفی ساعدہ سیر حدیثی یکتا درجہ اولیادہ امر و فرمانہ صفحہ دفعہ مذکورہ
 دافعہ نامہ نامہ
 دافعہ نامہ نامہ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قلمی بولار

علاء

مفوضاتی جناب صدرتہ

مارہ
اطہ بارہ بولی خطہ راز

مردمہ جاکہ لریہ

رسیدہ دست تکریم اولان «سلاطین» تاریخی و سیدہ یوز الحتمہ سکر نومردی تکرہ سایہ صدرتہ بولی جوابدہ اطہ بارہ
خطی بولی قدر عمدہ و ایرد و چاسون یواس خطہ مناسب برجلدہ الصاویہ و کتبه اوزرہ ایجاب ایدہ کتبات
قہ بلا جہا خریطہ اعضا اندر لیسہ و ابو عطفک انتی خصوص ان یارہ علاؤ دار اولان ایلوی بولی
شکلیہ مذاکرہ اندہ اولرہ قریباً نتیجہ عنہ افزائی مأمول اولوب نتیجہ حاصلہ ناک عرصہ اولرہ بعضی طبعی بولمہ وریل
تغذاتہ لقا تقیم و اعادہ قلمہ و مغلہ اولبارہ اردو زمان صفحتہ لارکہ
و ۱۰ مار ۱۳۷۱

مخاطب و مأمور و بولی
مستار
علاء

علاء