

## DEMİRYOLLARIMIZ VE “GÂVUR İZMİR”

...

Dünya’da ilk kez 1825 yılında İngiltere’de başlayıp kısa sürede tüm Avrupa’ya yayılan demiryolu ulaşımının Osmanlı İmparatorluğu’na girişi, diğer teknolojik yeniliklere oranla çok erken olmuştur. Anadolu’da ilk demiryolu hattı olan İzmir-Aydın demir yolu projesi için 23 Eylül 1856 yılında bir İngiliz şirketiyle sözleşme imzalanmıştır. 130 km’lik bu projenin Ege Bölgesi’nde uygulanması tesadüf değildir. İzmir, emperyalizmin Anadolu’ya açılan ticaret kapısı olarak seçilmiştir. İngiltere’de buğday dışında doğru dürüst bir tarım ürünü yetiştirmemektedir. Oysa Ege Bölgesi dünya tarım deseninin en zengin olduğu bölgelerden biridir. İzmir’de o tarihte azınlıklar egemen durumdadır. En lüks semti Kordon’da Avrupalılar ve Ermeniler, kuzeyde Rumlar, güneyde Agora ve civarında Yahudiler, kent dışındaki varoşlarda ise Türkler yaşamaktadır. Osmanlı, cizye vergisi nedeniyle azınlıkları gözü gibi koruyup kollamıştır. Kanuni’den sonra İmparatorluk yönetimini ellerine geçiren Enderun devşirmeleri, bu imparatorluğu kanlarıyla, canlarıyla kurup yaşatan Türkleri ikinci sınıf insan muamelesine tabi tuttuklarından, gelişmiş her yörede İzmir benzeri bir durum ortaya çıkmıştır. Azınlıkların bölgeyi iyi bilmeleri ve Türkçeyi iyi konuşmaları, onları Avrupa sermayesinin vazgeçilmez ortağı yapmış, dış alım ve dış satım onlar olmadan yapılamaz hale gelmiştir.

10 Haziran 1867 tarihli ‘Ecnebilerin Gayrimenkul Edinmelerine Dair Kanun’un çıkmasıyla birlikte başta İngilizler olmak üzere yabancılar, Batı Anadolu’daki verimli arazileri hızla satın almışlardır. İngilizler Aydın ve İzmir’de 2.800.000 dekar arazi almışlardır. Bunlara Rum, Ermeni ve Yahudilerin aldıkları araziler de eklenince 5-6.000.000 dekarlık bir toprak parçası yabancıların mülkü haline gelmiştir. İşte İzmir’e bir zamanlar “Gavur İzmir” demelerinin de nedeni budur.

İzmir’de İngilizlere verilen demiryolu imtiyazı bununla kalmamıştır. Fransa, Kuzey Yunanistan, Batı ve Güney Anadolu ve Suriye’de; İngilizler, Batı Anadolu, Romanya, Basra Körfezi ve Irak’ta; Almanya ise Trakya, İç Anadolu ve Mezopotamya’da demiryollarını inşa ederek etki alanları oluşturmuşlardır. Osmanlıyı 33 yıl yöneten ve demiryolları yaptırmakla övünen II. Abdülhamit, bu demir yollarını hangi imtiyazlar karşılığında yaptırdığından nedense hiç söz etmemiştir.

II Abdülhamit ile Almanlar arasında 1888 yılında imzalanan Mersin-İskenderun-Basra Körfezi demiryolu yapımı için Almanlara kilometre başına 5.000 frank kâr garantisi verilmiş ve bu paranın ödenmesi için demiryollarının geçeceği 24 sancağın aşar vergisi Alınanlara bırakılmıştır. Yapılan anlaşma çerçevesinde demiryolunun geçeceği devlete ait topraklar imtiyaz sahiplerine bedelsiz verilecek, bina yapılacak topraklara kira ödenmeyecek; kum, çakıl ve taş ocakları bedelsiz kullanılacak, keresteler devlet ormanlarından bedelsiz kesilecek, arkeolojik kazı yapılarak çıkarılan eserler yurtdışına çıkarılabilecektir. Berlin-Bağdat-Basra hattı olarak bilinen bu hat için Osmanlı İmparatorluğu, Almanlara 1911 yılına kadar 4.080.000 altın lirayı kilometre tazminatı olarak ödemiştir.

Bu imtiyazlar verilerek 1922 yılına kadar toplam 8.619 km demiryolu yapılmıştır. 1856 yılından itibaren yapılan demiryollarının borçları diğer borçlarla birleşip ödeme yapılamayınca; 1881 yılında Düyunu Umumiye idaresi kurulmuş ve emperyalist Batılılar Osmanlı Devletinin gelirlerine el koymuşlardır. Bu borçların ödenmesi ancak 1950'lerde tamamlanmıştır.

Osmanlı İmparatorluğunun dağılması ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla birlikte 8.619 km'lik demiryolu ağının 4-507 km'lik kısmı Türkiye sınırları dışında kalmıştır. Türkiye'nin sınırları içinde kalan demiryolu uzunluğu sadece 4.112 km. dir.

Nahsen BADELİ,

Türkiye'nin Son Yüzyılı ve

Sosyal Demokrasi, s.17-18

Alter Yay, 2012