

Tarih ve GÜNCE

Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Dergisi
Journal of Atatürk and the History of Turkish Republic
Sayı: 7 (2020/Yaz), ss. 305-322.

Geliş Tarihi: 9 Mayıs 2020

Kabul Tarihi: 20 Temmuz 2020

Araştırma Makalesi/Research Article

AFYON-BURDUR-ANTALYA DEMİRYOLU PROJESİ

Mustafa ORAL*

Öz

Osmanlı İmparatorluğu'nun yarı-sömürgeleştirilmesi sürecinde bir argüman olarak kullanılan demiryolu olgusu sadece ulaşım ve nakliyat açısından değil, emperyalizmin bir ülkeyi sömürme biçimine de önemli bir örnek teşkil ediyor. Bu olguyu Antalya örneğine tatbik ettiğimiz zaman şu enteresan durumu görüyoruz: İngilizler, Berlin-İstanbul-Bağdat Demiryolu projesinin önüne geçmek için Akdeniz ile Basra arasında demiryolu hattı kurmak düşüncesi ile İzmir-Aydın Demiryolunun devamı olarak Aydın'dan Antalya'ya kadar demiryolu yapmak imtiyazını 6 Ekim 1906 tarihli anlaşmanın ikinci maddesi ile gündeme getirmiştir. Ancak aynı yıl İtalya'da kurulan İtalyan Sömürge Enstitüsü ile proje İtalyan çıkar alanının sembolü haline gelmiştir. Meşrutiyet döneminde İtalya'nın geleneksel sömürge politikasının odak noktasında bulunan Akdeniz ve Antalya örneğinde Antalya Demiryolu Projesi, Kurtuluş Savaşı döneminde gündemini korumuş ise de savaş sonunda İtalya'nın gündeminden düşmüştür. Kurtuluş Savaşı sırasında Yunan işgal ordusu karşısında bir savunma hattının parçası olarak yeniden Kemalist Türkiye'nin gündemine gelen mezkûr projeyi gerçekleştirecek yerli sermaye olmadığı içindir ki İsviçre kökenli bir sermaye grubu tarafından yapılan girişim bağlamında yeniden gündeme gelmiştir. Bu defaki girişim Chester Demiryolu Projesini hatırlatan bir nitelikte olsa da belki de başka nedenlerle gündemden düşmüştür. Bu nedenler arasında en önemlisi, Sultan II. Abdülhamit ve Fevzi Çakmak'ın savunma düşüncesinde belirleyici konumda olan kıyı fobisidir. Bu fobi, sadece savunma değil iktisat ve sanayi hamleleri ve yatırımları açısından da Tanzimat'tan Cumhuriyet'e uzanan süreçte başat konumda olmuştur.

Anahtar Kelimeler: Antalya, Antalya Demiryolu Projesi, İtalya, Akdeniz, Osmanlı, Türkiye

* Prof. Dr. Aksaray Üniversitesi İİB Fakültesi Kamu Yönetimi Bölümü, must.oral@hotmail.com.
ORCID ID: 0000-0003-3624-5168.

Project of Afyon-Burdur-Antalya Railway

Abstract

The railway event used as an argument in the process of colonization of the Ottoman Empire, constitutes an example not only for transportation in a country, but also for the form of exploitation imperialist states used in a country. When we apply this case to the Antalya example, we see the following interesting situation: In order to preclude Berlin-Istanbul-Baghdad railway Project, the British planned to built a railway line between the Mediterranean and Basra. As a first step of this project the British planned to built Aydın-Antalya railway as a continuation of İzmir-Aydın railway, and brought this privilege to the agenda with the second article of October 6, 1906 treaty. However, with the establishment of Italian Colonial Institute in the same year, the project became a symbol of Italian interest. During the constitutional period, the Antalya railway project in the Mediterranean and Antalya, which is at the focal point of the traditional colonial policy of Italy, maintained its agenda during the War of Turkish Independence but fell from the agenda of Italy at the end of the war. As a part of defensive line against the Greek occupation during the War of Turkish Independence, project was on the agenda of the Kemalist Turks. However since Turkey lacks necessary domestic capital to carry out the project, an initiative of a Swiss-based capital group brought the project to the agenda. Although this initiative has remained a reminder of the Chester Railway Project, it has fallen from the agenda for perhaps other reasons. The most important of these reasons is the defensive policy of Abdulhamit II and Fevzi Çakmak, which gave priority to phobia of coasts. This phobia has been dominant not only in defense policies but also in economic and industrial investments starting from the Period of Tanzimat to early republican era.

Keywords: Antalya, Antalya Railway Project, Italy, Mediteria, Ottoman, Turkey

Giriş

Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e Antalya'ya demiryolu projesi üzerine odaklı bu makale, üç kısımdan oluşuyor: Meşrutiyet, Kurtuluş Savaşı ve Cumhuriyet dönemleri. Birinci ve ikinci kısımda, emperyalist bir devlet olarak ve Doğu Akdeniz politikası çerçevesinde İtalya'nın bölgede bir demiryolu yapmak girişimi, üçüncü kısımda ise Cumhuriyet yönetiminin Afyon-Burdur

üzerinden Antalya'ya demiryolu ulaşım şebekesini uzatmak projesini inceledik. Projenin birinci ve ikinci kısımları, yarı-sömürge durumundaki Osmanlı İmparatorluğunun ulusal iktisat politikasından yoksun bulunduğu, dolayısıyla emperyalist devletlerin kendine yönelik sömürgeci politikasına mahkûm olduğu ortamda, üçüncü kısım ise Kemalist yönetimin ülkemizi *demir ağlarla örmek* ülküsünün uygulamaya konulduğu ortamda incelendi.

Bu makalenin konusu, Meşrutiyet döneminde gündeme gelen ve uygulama alanına konulan Antalya Demiryolu Projesi'nin 1908-1928 arasındaki durumunu ana hatları ile ortaya koymaktır. Proje burada ikili bir bakışla ele alınmaya çalışıldı: Batılı emperyal ülkelerin Osmanlı Türkiye'si üzerinde yayılmacı politikaları ile Kemalist Türkiye'nin ulusal sanayisini kurmada ulaşım ağlarını yaratma gayretleri vs. Ulaşım araçlarının ülkenin ulusal yapılanması açısından vatanda emtia ile fikir dolaşımının önemli etkisi olduğu bilinmektedir. Biri kitapla, diğeri ulaşım aracıyla olmaktadır.

Emperyal Devletlerin Projeleri

Antalya Demiryolu Projesi, *Bağdat Demiryolu Projesi* sırasında, 1906 yılında gündeme gelmiştir. 1830 yılından Süveyş kanalının açıldığı 1869 yılına kadar Akdeniz'den Basra körfezine kadar uzanarak Hindistan'la süratli ulaştırma ağları sağlayacak bir demiryolu kurulmasını kimi zaman gündemine alan İngiltere, Almanlar tarafından yapılmak istenen Berlin-İstanbul-Bağdat demiryolu projesini engellemek istemiştir. Akdeniz ile Anadolu arasında bir demiryolu hattıyla bağlantı kurmak fikrini ilk defa İngilizlerin Aydın Demiryolu Kumpanyası 1906'da ortaya atmış, fakat Sultan II. Abdülhamit *kıyı şeridi fobisi* nedeniyle buna müsaade etmemiştir. Bu nedenle II. Abdülhamit, imparatorluğun işgalini kolaylaştıracağı düşüncesiyle sınır bölgelerine demiryolu uzatmaktan çekinmiştir. Bu proje, Almanya'nın, İngiltere'nin Ortadoğu bölgesine yerleşmek için yaptığı girişimlerin önünü geçmek, Akdeniz ile Hindistan arasındaki doğrudan ulaşımını engellemek ve Basra Körfezine inerek bölgede bir Alman nüfuz alanı oluşturmak düşüncesinin ürünüdür. II. Abdülhamit, İngiltere'nin Akdeniz'den Anadolu'nun iç kısımlarla bağlantı kurmasından da çekinmiş olmalıdır. Fakat Sultan, 1900'de Almanlara Maraş-Akdeniz bağlantısı için bir demiryolu yapım imtiyazını vermek istemiş, fakat Çukurova'daki çıkarlarının zedeleneceğini düşünen İngiliz yetkilileri tarafından

engellenmiştir¹. İşte Osmanlı demiryolu projeleri emperyal ilişkilere maruz kalmıştır.

Antalya, İkinci Meşrutiyet döneminde Batılı emperyalist devletlerin ilgi odağı olmuştur. Bu ilginin başında ise coğrafik yakınlık nedeniyle İtalya geliyordu. İtalya, 1906'da kurduğu *İtalyan Sömürge Enstitüsü* yoluyla doğuya yönelik politikasını sistematize etmeye başlamıştır. Bu enstitünün görevi, yönetici seçkinler arasında sömürgecilik coşkusunu yaymaya çalışmaktır. Bu çerçevede Osmanlı toprakları, İtalyan sömürgeci politikasının canlanması açısından son derece uygun bir ortam olmuştur. Roma Katolik Kilisesi ile İtalya Devleti işbirliği ile işleyen Banco di Roma'nın da bu konuda etkin işlevi olmuştur. Bu banka demiryolu, denizcilik, liman yapımı ve zeytinyağı üretimi gibi yatırımlar yapmıştır. Trablusgarp Savaşı'ndan sonraki dönemde kurulan Sömürgeler Bakanlığı'nı da bu çerçevede değerlendirmek gerekmektedir. Bu gelişmelerin bir sonucu olarak İtalya devleti, 1913-1914 yıllarında Anadolu'da, özellikle Antalya'da kendisi için uygun *bir çıkar alanı* yaratmaya çalışmıştır. Bu çıkar alanı içinse Antalya merkezli bir demiryolu yapımını gündeme getirmiştir. Bunun için öncelikle işgali altındaki Rodos'taki limanın deniz taşımacılığı potansiyelini attırmaya çalışmış, ancak demiryolu yapımı konusunda ısrarcı olmamıştır². Çünkü aynı bölgeyle yakından ilgilenen Almanya ve özellikle 1878'de Kıbrıs'a yerleşerek Doğu Akdeniz'de etkin bir politika izlemeye başlayan İngiltere, İtalya'dan *büyük güçlerin*, İtalya'nın Doğu Akdeniz'de tek başına bir devlet olmasına yol açacak diplomatik açılımlara müsaade etmeleri çıkarlarına hiç de uygun değildir.

Almanya'nın ise Sultan II. Abdülhamit döneminden itibaren Anadolu ile yakından ilgilenmesi hasebiyle ve İkinci Meşrutiyet döneminin iktidarı İttihat ve Terakki yöneticileri ile uyum içinde bulunması nedeniyle Anadolu'da ve Akdeniz'de İtalya'yı başıboş bırakması hiçbir şekilde mümkün değildir. Sultan II. Abdülhamit döneminde oldukça yakınlaşan Osmanlı-Alman ilişkileri, Anadolu'da önemli Alman yatırımlarını beraberinde getirmiştir. Bu dönemde İtalyan çıkarlarının karşısına Alman politikası dikilmiştir. İşte bu dönemde uygulamaya konulan Berlin-İstanbul-Bağdat Demiryolu Projesi, Osmanlı imparatorluğu üzerinde kurulmak istenen çıkar alanı konusunda emperyalist devletler arasında pazarlık konusu olmuştur. Osmanlı Asyası'nın dağıldığı takdirde Alman ihtiraslarının ne olacağını göstermesi açısından İstanbul'daki

¹ İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, İstanbul, Kaynak, 1983, s.109.

² R. J. Bosworth, "İtalya ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Güçler*, der. Marian Kent, çev. Ahmet Fethi, İstanbul, Tarih Vakfı, 1999, s.60-87.

Alman Büyükelçisi Vangenhaym, Alman Başbakanına gönderdiği 21 Mayıs 1913 tarihli raporunda, planda Antalya'nın durumunu özetle şöyle açıklıyor³:

Bu mıntıkların tenzilinden sonra bize, genişliği takriben 400 km. olup Eskişehir-Antalya hattından İran hududuna kadar uzanan bir saha, yani sırf Alman idaresinde yapılan inşaatla münakalâta açılmış veya pek yakında açılacak olan havali kalıyor. Merkez noktası İskenderun körfezinin etrafındaki saha olan bu bölgede, şimdiye kadar o kadar çok kültür işi başardık, o kadar büyük ekonomik kıymetler yatırdık ki menfaatlerimiz tekele benzer bir karakter kazanmaktadır. Bu hususta Kilikya'yi ve Konya ovasını misal olarak zikredebiliriz. Bağdat hattının itmamundan sonra -lâzım gelen teşebbüs ruhu mevcut olursa- İskenderun körfezinin hinterlandının bütün geri kalan kısmı dahi Alman nüfuzu altına sokulabilir...

Alman imparatorluk hükümeti, Osmanlı imparatorluğunun paylaşılmasıyla ilgili düşüncelerini Avusturya-Macaristan hükümetine de açmıştır. Alman Dışişleri Bakanı Yagov 14 Mayıs 1913'te Viyana'da iken, bu iş üzerinde Avusturya Dışişleri Bakanı Berchtold ile de konuşmuştur. Yagov, Berlin'e döndükten sonra Viyana'daki Alman Büyükelçisi Tschhirskey ona kendi el-yasıyla bir gizli mektup göndermiştir. Alman Büyükelçisi Tschhirskey, bu mektupta Antalya bölgesinden şöyle bahsediyor⁴:

Nâzır (Avusturya-Macaristan İmparatorluğu Dışişleri Bakanı Berchtold), 'Anadolu' mefhumunun Berlin'de nasıl tahdid edildiğini ve bilhassa Garp cihetinde metalibimizin nerelere kadar gittiğini bilip bilmediğimi sordu. Bu sualine cevap verecek vaziyette olmadığımı bilmukabele söyledim. Bunun üzerine nâzır bir haritayı aldı ve bundan birkaç sene evvel Antalya körfezi etrafındaki yerlerin, yani eski Pamfilya ve Kilikya eyaletlerinin bir Avusturyalı tarafından muayene edilip buraların işgale değer yerler olup olmadığının tetkik olunduğunu söyledi. Tetkikinin neticesi gayr-ı müsait değilmiş. Nâzır, bu memleketler başka devletlere talep edilen menfaatler muhitine dâhil olmadığından, Avusturya'nın buralarda Alman menfaatleriyle çarpışmayacağını ümit ettiğini bildirdi ve dedi ki: Şarkta ve belki de Şimalde Almanlarla komşuluk burada iyi bir tesir yapacak mahiyettedir. Bundan başka, Avusturya için güzel bir liman olan Hayfa, hinterlandı ile birlikte, belki mevzubahis olabilir.

Osmanlı imparatorluğunda demiryolu yapmak ve işletmek, emperyalist Batılı devletler için kârlı birer yatırım aracıdır. Özellikle, kilometre garantisi ve madenlerin işletilmesi gibi önemli ayrıcalıklar, bu kârlı işin cazip bir duruma gelmesine neden olmuştur. İmparatorluğun Batılı emperyalist devletler

³ Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılâbı Tarihi*, C.II, K.III, 3. Baskı, Ankara, TTK, 1991, s. 85-92.

⁴ Bayur, *Türk İnkılâbı Tarihi*, C.II, K.III, s. 94.

arasında nüfuz bölgelerine ayrılması bu sayede gerçekleşiyordu. İmparatorluğun demiryolu yapılan bölgesinde dış pazarlara yönelik tarımsal üretimin gelişmesi ile bölgenin zanaatlarının Batılı mamûl mallarının rekabeti karşısında gerilemesi de emperyalist ve kapitalist ulaşım aracı sayesinde gerçekleşiyordu⁵. 1850'li yılların başlarında İngilizler tarafından Hindistan'da yapımına başlanan demiryolları, Hindistan üzerinde İngiliz siyasal denetimini kolaylaştırdığı gibi, bu hammaddelerin İngiltere'ye ulaştırılmasını ve İngiliz sanayi mallarının ülkenin en uzak köşelerine kadar girmesini de sağlamıştır.

Osmanlı Anadolu'sunda ilk demiryolu imtiyazı ise İngilizler tarafından Kırım Savaşı sonrasında, 1856 yılında alınan İzmir-Aydın Demiryolu Projesidir. Bu proje, etkinlik alanı olarak bütün Batı Anadolu bölgesi ile bu arada Isparta, Burdur, Afyon bölgelerini kapsıyordu⁶. Türkiye'de demiryolu yapım tarihini sanayi kapitalizmi ve emperyalist dönem şeklinde iki temel evrede incelemek mümkündür. Türk Kurtuluş Savaşı'ndan önceki dönemde bugünkü Osmanlı Türkiyesi sınırları içinde aşağıdaki demiryolları yapıldı⁷: İzmir-Aydın Demiryolu, İzmir-Kasaba Demiryolu, Mudanya-Bursa Demiryolu, Mersin-Adana Demiryolu, Anadolu-Bağdat Demiryolu, kolları ile birlikte İstanbul-Edirne Demiryolu ve Arpaçay-Sarıkaş-Erzurum Demiryolları.

Antalya Demiryolu Projesi

Bir sömürgeci devlet olarak İtalya'nın Anadolu ile yoğun olarak ilgilenmeye başlaması, 1912'nin sonunda, yani Trablusgarp savaşının sonunda ve Oniki Adalar ile Rodos'u aldıktan sonra olmuştur. Doğu'ya yönelmiş emperyalist bir devlet adamı olan Dışişleri Bakanı Antonio di Sangiuliano, Anadolu'da İtalyan çıkarlarını sağlamak için bir an önce demiryolu hatları inşa etmek, çeşitli imtiyazlar almak ve bölgeyi gelecekteki İtalyan hâkimiyetine hazırlamak gerektiğini düşünmüş ve bunun için İtalya'nın Akdeniz politikasını tespit ettiği bir *temel program* hazırlamıştır. İşte, yukarıda bahsi geçen Camillo Garroni'nin Osmanlı hükümeti nezdindeki demiryolu konusundaki girişimleri bu temel program gereğince yapılıyordu. İtalyan Dışişleri Bakanı Antonio di Sangiuliano, İstanbul Büyükelçisi Camillo Garroni'ye gönderdiği 16 Şubat 1913 tarihli mektupta söz konusu temel programın gereklerini yapmasını bildiriyordu. Bu temel politika doğrultusunda İtalyanlar, başta Antalya olmak

⁵ Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi (1500-1914)*, İstanbul, İletişim, 2005, s. 237.

⁶ Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul, Bilim, 1974, s. 26-27.

⁷ A. D. Novıçev, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*, İstanbul, Onur, 1979, s. 14.

üzere Güney-Batı Anadolu'da kendilerine bir iş alanı açarak bölgeyi önce himaye altına almak, sonra muhafaza ederek geliştirmek amacıyla yoğun faaliyet ve çalışmalarda bulundular; çünkü bölge İtalya için iştah kabartıcı zenginliklere sahiptir. Bölgenin merkezinde bulunan Antalya'nın İtalyanlar için özel bir önemi de vardır. Bunun için İtalyanlar 1913 baharında Antalya'da bir konsolosluk açıp bölgeye yönelik projeler hazırlamaya başladılar. Konsolosluk görevine 31 Mayıs 1913'te başlayan genç ve aktif bir diplomat olan A. Ferrante, *Antalya* şehrinin adının aslının *İtalya* olduğunu belirterek *Antalya* yerine *İtalya* demeye başlamış, şehrin eski eserlerini korumaya ve bunların Romalılardan kalan eserler olduğunu belirterek sahip çıkmaya çalışmıştır⁸.

Bu genel yaklaşım çerçevesinde Antalya'ya ve çevresine görünüşte arkeoloji heyetleri, gerçekte ise bölgenin iktisadî, ticarî, siyasî, sosyal, ziraî ve kültürel yapısını incelemek ve İtalyan yayılmacılığının öncüleri kurullar İzmir, Rodos ve Antalya'da incelemelerde bulunmaya başladılar. Bu çalışmaların devamı olarak, Eylül 1913'te İtalya Dış Ticaret Müdürü Primo Levi, beraberinde Dr. Adelehi Ricciardi bulunduğu halde, Antalya ve çevresinin ekonomik kapasitesini incelemek amacıyla Antalya bölgesine bir inceleme gezisinde bulunmuştur. Dr. Adelehi Ricciardi, İtalya'ya döndükten sonra hazırladığı raporunda Antalya bölgesindeki yollar, nehirler ve bitki örtüsü hakkında ayrıntılı bilgiler vermiştir. Söz konusu raporda, bu sıralarda Osmanlı hükümetinden imtiyaz alınmaya çalışılan Antalya-Burdur demiryolu güzergâhından da ayrıntılı biçimde söz edilmiştir. Bununla birlikte, bu bölgede bir demiryolu yapımı konusundaki temel çalışmaların İtalyan Dışişleri Bakanı Antonio di Sangiuliano ile İtalya'nın İstanbul Büyükelçisi Camillo Garroni'nin çalışmaları ile yoğunlaştığı anlaşılmaktadır. Dışişleri Bakanı Antonio di Sangiuliano, İtalya'nın Anadolu'daki emperyalist çalışmaları açısından henüz erken bir tarih olan 1910'da mecliste yaptığı bir konuşmada, ülkesinin doğudaki çıkarlarını gerçekleştirmek için bir demiryolu politikasının gerekli olduğunu açıklamıştır. İşte bu İtalyan demiryolu politikası, Camillo Garroni'nin büyükelçiliği zamanında uygulamaya konulmuştur⁹.

Osmanlı hükümetinden demiryolu yapımı konusunda imtiyaz almak çalışmalarının öncülüğünü İtalyan Dışişleri Bakanı Antonio di Sangiuliano ve İtalya'nın İstanbul Büyükelçisi Camillo Garroni ile Doğu Ticaret Şirketi'nin kurucusu mühendis Bernardino Nogara üçlüsü yapmıştır. Bernardino Nogara,

⁸ Mevlüt Çelebi, *Millî Mücadele Döneminde Türk-İtalyan İlişkileri*, Ankara, AAM, 2002, s. 2-6.

⁹ *Age*, s.7-9.

Camillo Garroni'ye, imtiyaz almaya çalışacakları bölge konusunda, *ekonomik ve politik hedeflerimize ulaşmamız için yabancı sermayenin çok fazla ilgilenmediği İskenderun'dan İzmir'e kadar olan bölgede çalışmalıyız* tespitinde bulunmuştur. Bunun içindir ki, İtalyanlar, bir yandan Antalya bölgesinde arazi satın almaya devam ederken, bir yandan da Osmanlı hükümeti ile müstakbel demiryolu için imtiyaz görüşmelerine devam etmişlerdir. İtalyanlar için demiryolu yapım imtiyazı almak, Batılı devletlerin Osmanlı devletine nüfuz etme yollarından biri olduğu gibi, İtalyan ticaret mallarının Türkler tarafından kullanılmasını da sağlayacaktır. Bununla birlikte İtalyanların, Osmanlı devletinden demiryolu yapım imtiyazı almak için yaptığı girişimler, İngiltere tarafından tepkiyle karşılanmıştır. Çünkü İngilizler, İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi aracılığıyla Aydın'dan Antalya'ya kadar demiryolu yapmak imtiyazını 6 Ekim 1906 tarihli anlaşmanın ikinci maddesi gereğince almışlardı¹⁰. Bu anlaşma, 2 Kasım 1912'de İngilizlerin İzmir-Aydın demiryolu ortaklığı Osmanlı Nafia Nezareti'ne başvurarak, Osmanlı hükümetinden, Eğirdir gölünün doğusundan Beyşehir gölüne ve Karakuyu'dan Sandıklı'ya birer kol uzatmak, onlarla rekabet edebilecek demiryollarının yapılmaması ve İzmir-Aydın demiryolu ortaklığının Eğirdir ve Beyşehir gölleri üzerinde bir buharlı vapur işletmesi haklarını almıştır¹¹.

Bunun içindir ki Osmanlı Hükümeti, söz konusu demiryolu imtiyazı görüşmelerinden İngiliz yetkililerini devamlı surette haberdar etmiştir. Fransız yetkilileri de görüşmeleri yakından ve endişeyle izlemiştir. Fransız basını, İtalyanların Antalya bölgesindeki çeşitli çalışmaları ile Antalya bölgesine yerleşmeye çalıştıklarını belirterek, Antalya'dan *İtalyan nüfuz bölgesi* diye bahsetmeye başlamıştır. İtalyan Dışişleri Bakanı Antonio di Sangiuliano, Osmanlı hükümeti ile demiryolu imtiyazı konusu görüşmeleri sürerken ve bu konu Batının önemli basın-yayın organlarında tartışılmaya başladığı sıralarda, 18 Eylül 1913 tarihinde *La Tribune* gazetesine bir demec vermiştir. Demecinde, Anadolu'da Antalya demiryolu inşası imtiyazının, sadece Türk-İtalyan dostluğunun resmî olarak yeniden kurulması anlamına gelmediğini, aynı zamanda kısa bir süre önce savaştıkları Osmanlı hükümetinin İtalyan hükümeti hakkında beslediği samimî dostluğu da gösterdiğini belirtmiştir. Bütün bu girişimlerden sonra İtalyanlar, İstanbul'daki elçileri Camillo Garroni'nin yoğun çabalarının sonucunda, 10 Ekim 1913 tarihinde Osmanlı devletinden bir demiryolu yapım imtiyazı almayı başardılar. Bu imtiyazla İtalyanlar, Fethiye-

¹⁰ Age, s.9-10.

¹¹ Bayur, *Türk İnkılâbı Tarihi*, C.II, K.III, s.384.

Muğla, Antalya-Kızılkaya, Antalya-Alanya ve Antalya-Burdur demiryollarının yapımını üstlendiler. Başbakan Giolitti, bu imtiyazın, o günden çok geleceğe ait olduğunu, ekonomik olmaktan çok siyasî değer taşıdığını belirtmiştir¹².

Bu anlaşma, İzmir bölgesinde önemli yatırım ve çıkarları olan İngiltere'yi İtalya ile anlaşmazlığa sevk etmiştir. Bu anlaşmazlıktan kaynaklanan sorunlar ise Osmanlı imparatorluğunun tam bir yarı-sömürge haline geldiğini açıkça ortaya koymuştur. Bu sorun, İngilizlerin, Antalya'dan Burdur'a uzatılacak bir İtalyan demiryolunun bölgenin bir kısım ticaretini alıp Antalya'ya doğru çekilmesi ihtimaline karşı tutumlarından kaynaklanıyordu. İtalyanlar ise, Osmanlı Asyası'nın paylaşılması işinin yaklaştığını gördükleri için kendilerine mutlaka bir nüfuz bölgesi ayırmak kararında idiler. Sorunun bu yönü, İngiliz Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey'in Roma büyükelçisine gönderdiği bir yazıda, Londra büyükelçisinin, İngiltere, Fransa, Almanya gibi İtalya'nın da Anadolu'da bir ekonomik yayılma veya menfaat bölgesi sağlamaya çalıştığını, bu sıralarda Antalya'da bir liman imtiyazı ve bununla ilgili imtiyazlar istediğini, bu imtiyazlarla İzmir-Aydın demiryolu menfaatlerinin çatışmadığını ve İngilizlerin bu işe karşı bir tutum takınmayacaklarını umduklarını belirtmiştir. İngiliz Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey ise buna karşılık olarak İzmir-Aydın Demiryolunun Anadolu'da tek İngiliz demiryolu olduğunu, onun haklarının korunmasına önem vermek zorunda bulunduğunu, bunun yanısıra İngiliz ilgisinin Basra körfezi ile Arabistan kıtasında toplandığını ve söz konusu İtalyan imtiyazının bu yerlere dokunmadığını açıklamıştır. Bu gelişmeler karşısında Osmanlı hükümeti, İzmir-Afyon çizgisinin güneyinde yapılacak demiryolu yapmak konusunda iki düşünce ile İtalyanlara bir şeyler vermek istemektedir: Bu düşünce, imtiyaz vererek İtalyanların Rodos ve Oniki Ada'yı boşaltacaklarına inanması ve Batılı emperyalist devletlerin menfaatlerini çatıştırarak kendisinin koruyabileceğini sanmasıdır¹³.

İtalyan temsilciler ile Osmanlı hükümeti arasında söz konusu görüşmeler devam ederken, Osmanlı Nafia Nezareti pek doğal olarak devamlı biçimde karşıt bir tutum takınmıştır. Bu karşıt tutum ise Bağdat Demiryolu Projesini işleten Anadolu Demiryolu Şirketi ile Aydın Demiryolu Şirketi arasında rekabetin doğuracağı muhtemel menfaat çatışmasından kaynaklanıyordu. Üstelik İngilizler, İtalyanların, Antalya'da bir liman ile oradan içeriye demiryolları yapmak ve bunları kamyon ve otobüsler ile Burdur'a bağlamak ve

¹² Çelebi, *Türk-İtalyan İlişkileri*, s.11-12. Bu imtiyaz için ayrıca şu kitaba da bkz: E. E. Adamof, *Sovyet Devlet Arşivi Gizli Belgelerinde Anadolu'nun Taksimi Plânu*, İstanbul, Belge, 1972, s.37.

¹³ Bayur, *Türk İnkılâbı Tarihi*, C.II, K.III, s.383-384.

İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi'nin taşıdığı malların kısa yoldan taşınmak suretiyle elinden alınmasına ve kendilerinin devre-dışı bırakılmasına müsaade etmeyeceklerini, Osmanlı nezdindeki kararlı girişimleri ile ortaya koymuşlardır¹⁴. İngilizler ile İtalyanlar arasında mesele burada bitmemiştir.

Bu sırada Cemal Paşa'yı ziyaret eden Marki Garroni, bu konuda şu teklifte bulunmuştur: Bir İtalyan sermayedar grubu adına hareket eden Osmanlı tebaasından Aram Hallaçyan Efendi ile birkaç kişinin Antalya'dan kuzeye ve Fethiye/Meğri'den Muğla'ya doğru bir demiryolu hattı inşası için imtiyaz talebi fikrinde olduklarından, şimdilik ilk keşifleri yapmalarına müsaade olunması ve bu iş için çalışacak İtalyan mühendisleri ile amelesinin Osmanlı hükümeti tarafından himaye edilmesi. Bu teklif üzerine Cemal Paşa, Osmanlı Hükümeti'nin *şimdilik* kaydıyla Antalya'dan içeriye ve Fethiye'den Muğla'ya demiryolu yapılması fikrinde olmadığını açıkça söylemiştir.

Bunun üzerine İtalyan Sefiri Marki Garroni, *-İptidâi keşifler icra etmek, şimendifer yaptırmak değildir. Evveleminde (öncelikle) böyle bir hattın kabil-i inşa olup olmadığını araştırmaktır ki, bunun neticesinde inşaat kabiliyeti meydana çıkarsa, Osmanlı hükümeti bu hatları inşa ettirip ettirmeyeceğine bilahare karar verir. Esasen böyle keşifler icrası için İtalyanlara müsaade edileceğine dair Osmanlı hükümetinin yazılı bir angajmanı vardır. Hâl böyle iken Nafia Nezaretinin şimdi buna red cevap vermesi düşündürücüdür* şeklinde konuşmuştur¹⁵. Sözü edilen angajmana ilişkin Cemal Paşa'nın araştırması sırasında hiçbir belgenin bulunmadığı anlaşılmıştır. Bunun üzerine İtalyan Sefiri Garroni, Osmanlı Hariciye Nâzırı Said Halim Paşa'nın imzasını taşıyan bir belge göstermiştir. Belgenin İtalyan elçisinin iddia ettiği şekilde angaje edilebilecek bir belge olmadığını söyleyerek kesin dille ret cevabı veren Cemal Paşa'yı İtalyan elçisini şöyle yanıtlar¹⁶: -

Azizim Cemal Paşa, ben İtalya'nın işgali altında bulunan Akdeniz adalarını Türkiye'ye iade ettirmek için bu kadar mesai sarfederken, böyle ehemmiyetsiz bir mesele için bana bu kadar kesin cevap vermenizi münasip görmüyorum. Bilirsiniz ki, İtalyan umumî efkârı bu Antalya şimendiferine son derece ehemmiyet atfediyor. Şayet bunun üzerinde İtalyan mühendisleri vasıtasıyla keşifler icra edilmeye başlandıysa havadisi gazetelerde neşredilecek olursa, umumî efkâr hükümeti Dodekanez (Oniki) adalarını iade etmek suretiyle ihtiyar edeceği fedakârlığa mukabil bir maddî menfaat sağlayabilmiş

¹⁴ Age, s.385-387.

¹⁵ Hatıralar: İttihat ve Terakki, I. Dünya Savaşı Anıları, İstanbul, Çağdaş, 1977, s.100 vd.

¹⁶ Age, s.102-103.

olduğunu görerek hükümete müşkülât çıkarmaz. Siz de yakın zamanda adalarınıza malik olursunuz...

İtalyanlar fırsattan istifade işgal ettikleri Rodos ve Oniki Adalar'ı boşaltmak ile Antalya şehrinde demiryolu hattı yapımı arasında pazarlık yapmaya çalışmışlardır.

İtalyan Sefiri Marki Garroni, Sadrazam Said Halim Paşa nezdinde yaptığı çalışmalarda ise olumlu sonuçlar almıştır. Bunun ardından Antalya demiryolu sorununa İngiliz Elçisi Sir Louis Mallet de karışmıştır. İngilizlerin bu soruna karışma nedeni, Sir Mallet'in Cemal Paşa ile yaptığı görüşmede yaptığı konuşmada *Antalya şimendifer imtiyazı muamelesinin bir İngiliz kumpanyası olan Aydın şimendifer kumpanyasının hukukuna bir tecavüz teşkil edeceğini* şeklinde açıklanmıştır¹⁷. Bunun üzerine yapılan incelemede, Aydın kumpanyasının Isparta ve Burdur'a hat uzatmak ve Yenişehir gölünde vapur işletmek hakkına sahip olduğu ve bu hattın işletme kabiliyetinin tenakustan korunması için hattın güneyden bilmem kaç kilometre mesafeden itibaren Akdeniz sahiline doğru şimendifer inşa ettirilmeyeceğinin taahhüt edildiği anlaşılıyor¹⁸. Bunun üzerine dönemin Nafia Nâzırı Cemal Paşa, İtalyan elçisiyle görüşmüş, Antalya ile Fethiye'den içeriye doğru bir demiryolu yapımının mümkün olup olmadığını yerinde incelemek üzere Nafia Nezareti şimendifer mühendislerinden oluşan bir fen heyeti oluşturup oralara göndermiş ve yapılan inceleme sonucunda mezkûr hatların inşasının lâzım olup olmadığına ilişkin karar verebileceğini söyleyerek bir tesviye sureti bulmuş olduğunu da anlatıyor¹⁹.

Sahillerin Korunması Düşüncesi

Antalya limanının eski canlılığını İtalyan işgali zamanında (1919-1921) koruduğu anlaşılıyor. İtalyan işgalinin ilk döneminde iskeleyi onartan İtalyanlar askerleri, bu sıralarda Cemalbey Yokuşunu (şimdiki Barlar Yokuşu) kullanışlı şekilde kısaltmak ve başka çalışmalar yapmak için harekete geçtiler. Bunun için Temmuz 1919'da işçi askerler getirtip bunun için kullandılar. Dönemin Antalya Mutasarrıfı Cemal Bey, Dâhiliye Nezareti'ne hitaben kaleme aldığı 5 Temmuz 1919 tarihli bir yazıda konuya ilişkin olarak şunları yazıyordu²⁰: *İtalyan nakliye vapurlarının üç güne kadar geleceği ve vürûd edecek süvari askeriyle kara benizlerden*

¹⁷ Age, s.104.

¹⁸ Age, s.105.

¹⁹ Age, s.105.

²⁰ BOA DH KMS 52-3/27'den naklen Mustafa Oral, *Akdeniz'in Diliyle*, İstanbul, Kavis, 2009, s.97.

(siyahiler) maada liman ve rıhtım yapmak üzere bir miktar amele askeri getirileceği ve ilk defa yapacakları işin iskeleden Konyaaltı mevkisine kadar şimendifer temdit (uzatma) ve araba ve otomobil de işletmenin temin edileceği ve bunun hitamında liman yapacakları istihbarat-ı vakua üzerine arz olunur.

Yukarıdaki belgede bahsi geçen şimendifer ile bu dönemde İtalyan yetkilileri tarafından yapılan tramvay hattının kastedildiği anlaşılıyor; çünkü o zaman için Antalya şehrinde bir demiryolu bulunmuyordu. Bu çalışmasının Antalya limanının eski ticarî canlılığını yeniden ortaya çıkarmaya yönelik olduğu da anlaşılmaktadır²¹.

Türk Kurtuluş Savaşı'nın başlaması ile birlikte düşman birlikleri tarafından işgal altında bulunan demiryollarının milis kuvvetleri tarafından ele geçirilip kullanılması sorunu ortaya çıkmış, 6 Temmuz 1920 tarihli TBMM kararıyla Anadolu demiryollarına resmen el konulmuştur. Ordunun muhafaza ve denetimindeki demiryollarının işletilmesi içinse Hudut-ı Askeriye Müfettişlikleri kurulmuş ve bu idarenin başına Miralay Behiç Erkin getirilmiştir. Bir süre sonra da demiryolları Nafia Vekâleti'ne bağlanmıştır. Düşmanlar yurdumuzdan çekilirken hatları da tahrip ettiği içindir ki, gerek Kurtuluş Savaşı döneminde gerekse Cumhuriyet döneminde bu hatların tamir edilerek yeniden kullanıma sokulması önemli bir mesele olmuştur.

Bu hatlardan biri Meşrutiyet döneminden itibaren gündemde tutulan Antalya demiryolu projesinin İtalyan işgalinden sonraki günlerde yeniden gündeme gelmesi ve hattın bu defa kıyıda içeriyeye bağlanması konusunda girişimde bulunulmasıdır. Bu kararın, Kurtuluş Savaşı'nın belirgin bir sürece girmediği I. İnönü Savaşından sonraki günlerde alınması anlamlıdır. Afyon'un Çay kazasından Antalya limanına uzatılmak istenen demiryolu hattının hangi amaçla yapılmak istendiği açıklanmaz. Ancak biri İtalyan (Antalya) işgali altındaki, diğeri Yunan işgali altındaki Afyon'un yanındaki Çay kazası arasında yapılmak istenen hattın ulusal savunma politikası açısından değerlendirilmesi gerekiyor. Bu kararda Anadolu demiryolları işletme müdürlüğünü yapan Behiç Erkin'in etkisinin olduğunu kabul etmek gerekir.

27 Şubat 1921 tarihli İcra Vekilleri Heyeti kararnamesi şöyledir²²:
Antalya'dan [Afyon] Çay istasyonuna rabt olunmak üzere altmış arzında yerde kavil

²¹ Mustafa Oral, "Giritli Göçmenler ve Kemalist Hamallar", *Toplumsal Tarih*, Nu.138 (Haziran 2005).

²² BCA BKK 30 18 1 1 2 37 2

hattın istikşâfı için beş bin liranın bütçeye vaz'ı ve Nafia Vekâleti'nce tertibât-ı evveliyeye mübâşeret edilmesi...

Demiryolu ulaşım hattının Türk Kurtuluş Savaşı açısından görülen önemi Cumhuriyet döneminde hükümet programlarında kendini göstermiştir ve liman ve demiryollarının birlikte ele alınmasının gerekliliği ortaya çıkmıştır. 1923 Umûr-ı Nafia programında ülkemizi doğu-batı doğrultusunda geçen ve şube hatlarla merkez ve limanlarla bağlantı kuran bir demiryolu ağı planlanmıştır²³. Bu hattın batıdan doğuya yönelen istikamet ve planında başkent Ankara'nın temel alındığı anlaşılıyor.

Bu düşünceden hareketle Kemalist Türkiye'nin yeniden imarına yönelik olarak 1923'den başlayarak demiryoluna öncelikli bir konum verilmiş, *ülkenin dört bir yanının demir ağlarla örülmesi* başat amaç haline gelmiştir. Cumhuriyet hükümetleri, 1923'te 3756 kilometre olan ülkedeki demiryolu şebekesini, 1940'ta 7381 kilometreye çıkarmışlardır. Bunlar yapılırken, tümüyle ülkemizin öz kaynakları kullanılmıştır²⁴.

Dönemin Genel Kurmay Başkanı Fevzi Çakmak, demiryolu konusuna sadece iktisadî açıdan değil, aynı zamanda askerî ve stratejik açıdan bakıyordu. Başbakanlık makamına yazdığı ve bir örneğini de bütün bakanlıklara gönderdiği ve ülkemizdeki demiryolları projesinin ulusal güvenlik sorunu bakımından değerlendirdiği 8 Temmuz 1923 tarihli yazısında önemli konular üzerinde duruyordu. Yazısında, *Genel Kurmay'ın en mühim vazifesinin memleketin bütün kuvvet, kaynak ve araçlarından istifade ederek vatanın savunma araçlarını hazırlamak olduğunu, bu araçlar arasında demiryolu hatlarını seçmek ve kurmak düşüncesinin birinci derecede önemli olduğunu* belirtiyordu²⁵. Bu yaklaşım yeni dönemde yapılan demiryolu inşaatının başlıca politikası olmuştur.

Antalya demiryolu projesi 1928 yılında bu kez Ankara'ya bağlanma konusu bağlamında yeniden gündeme gelmiştir. Antalya-Konya ile Konya-Ankara arasında yapılması düşünülen iki aşamalı demiryolu projesi hakkında 6 Mayıs 1928 tarihli *Vakit* gazetesinde şu haber yayınlanmıştır²⁶: *Bundan birkaç gün önce İstanbul üzerinden Ankara'ya giderek resmî makamlarla görüşen İsviçreli sermayedar Von Jallas, memleketine dönmüştür. Von Jallas'ın bu seyahati önemli iktisadî teşebbüslerle alâkadardır. Yakında tekrar gelecek olan bu müteşebbis,*

²³ Ünsal Yavuz, "Askerî Strateji Açısından Türkiye'deki Demiryolları (1856-1923)", *Birinci Askerî Tarih Semineri*, Ankara, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı, 1983, s.179-187.

²⁴ A.g.m., s.185.

²⁵ BCA BKK 030 10 01 01/151 69 6

²⁶ *Vakit*, 6 Mayıs 1928.

teşebbüslerini sonuca ulaştırmak için çalışacaktır. Bu sermayedar, Amerikalı, Fransalı, İsviçreli ve Almanyalı sermayedarlardan oluşan bir grubun başkanıdır. Bu grubun ülkemizde almak istediği işler çok önemlidir. Bunlar arasında Ankara'da yapılacak Memurîn apartmanları ile Antalya-Konya arasında demiryolu hattı inşası dikkat çekicidir.

27 Haziran 1928 tarihli ve 6817 numaralı İcra Vekilleri Heyeti kararı şöyledir²⁷: Afyon-Antalya demiryolu inşaatı hakkında (Broder Redling) şirketi tarafından gönderilen ve Nafia vekâlet-i celilesinin 24 Haziran 1928 tarih ve 28/41458 numrolu tezkiresiyle tevdi olunan (verilen) 15 Haziran 1928 tarihli mektup İcra Vekilleri Heyeti'nin 27 Haziran 1928 tarihli içtimasında mütâlâa ve tezekkür edilerek mevzu-bahis şirket müzakere için Maliye ve Nafia Vekili Beyefendilere mezuniyet (müsaade) verilmesi tasvip ve kabul olunmuştur...

Heyet-i Vekile, 9 Eylül 1928 tarihinde yaptığı toplantıda Nafia Vekâletine şu tezkireyi yazmıştır²⁸: *Manavgat, Beğşehir, Konya, Aksaray, Kırşehir* tarikiyle Ankara'ya müntehi olmak üzere bir hat ve *Manavgat'a* karip (yakın) mahalde bir liman inşası talebi ve bu bâbda bazı teklifâtı hâvî (içeren) *Fon Jallas* grubu vekili esbâk Maliye Nâzırı Mehmet Ziya Paşa tarafından verilen arzuhâl üzerine hükümet için mâlî külfeti mucip olmamak ve dört ayda işe başlanarak muayyen bir müddette bitirmek ve inşası talep olunan demir yollarının her hangi mesafede olursa olsun civarında hükümetce yapılacak veya yaptırılacak hatların inşaatına mâni olmamak ve taraflarından yapılacak projeler değerli köprüler lüzum hissedilirse mesârif-i hakikeleri verilerek mubayaa edilebilmek suretinde cevap itası muvafık görülmüş ve Erkân-ı Harbiye-yi Umûmiye (Genel Kurmay) riyaset-i celilesince dahi demiryolu için kavlince tespit olunan şerâit dahilinde ve normal genişlikte olmak üzere *Manavgat-Beğşehir-Konya-Aksaray* istikametinde bir demiryolu inşası askeriyece muvafık bulunduğu ve ancak bu hattın *Aksaray'dan* sonra Ankara'ya değil *Kayseri'ye* temdidi (uzatılması) mütelezzem olmağla beraber *Arapsun, Nevşehir, Avanos* ve *Ürgüp* gibi kazaları hâvî muntikadan geçilmesi de iktisaden şâyân-ı tedkik görüldüğü ve *Manavgat, Beğşehir, Konya* hattının inşası halinde (*Beğşehir-Eğridir*) ve (*Afyon-Dinar*) iltisâk hatlarının dahi normal genişlikte yapılması ve bilhassa '*Beğşehir-Eğridir*' kısmının da aynı grubun derûhde etmesi ve demiryolu hattının yakın bir zamanda sahil ile Konya arasındaki irtibatı temin edecek surette tanzimi askeriyece haiz-i ehemmiyet bulunduğu mütalâa kılınmış olduğundan..

Von Jallas grubunun temsilcisi Mehmet Ziya'ya da bildirilen bu kararda dikkat çekici bir durum vardır: Hattın *Manavgat* yönüne kaydırılması ve bunun

²⁷ BCA BKK 030 18 01 01/029 41 12

²⁸ BCA BKK 030 18 01 01/029 37 02.

için orada bir liman yapılması. İşte projenin ilk ortaya çıkışındaki amacına ve hedeften oldukça farklı olan bu yeni proje konusunda alınan 8 Ekim 1930 tarihli Heyet-i Vekile kararı aynen şöyledir²⁹: *Konya-Manavgat demiryolları ve limanının inşasına talip bulunan 'Lee Overhad't' grubuyla kendi nâmına mezkûr inşaat hakkında tetkikat ve teklifatta bulunabilmek üzere dört aylık bir opsiyon verilmesini isteyen Ali Ferit Paşa'ya; normal genişlikte olmak ve Konya veya Çumra'dan başlayarak Manavgat'a doğru gitmek ve badehu hattın ikmalinde Manavgat limanı yapılmak şartıyla talep olunan opsiyonun verilmesi...*

Kurtuluş Savaşı'ndan itibaren bu demiryolu hattının yapımı konusunda askerî kanadın önerileri de alınmış, Antalya Demiryolu Projesi çoğunlukla askerî strateji açısından değerlendirilmiştir. Durum böyle olunca, Sultan II. Abdülhamit'in Osmanlı kıyılarına uzanan demiryolu yapımı konusundaki fobisi, Cumhuriyet döneminin Genel Kurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak tarafından sahiplenilmiş, bunun içindir ki, Antalya'ya bir türlü demiryolu getirilememiştir. Falih Rıfkı Atay, Genel Kurmay Başkanı Fevzi Çakmak'ın tutumunun olumsuz olduğunu anlatıyor³⁰: Fevzi Çakmak muhafazakâr bir devlet adamıdır ve üstelik Kemalist devrimlerin yanında değildir. 1940-1945 arasında Antalya Valiliği yapan Hâşim İşcan ile beraber Finike'ye doğru yeni yapılan yoldan giderken *İtalyan taarruzuna yardımı olur*, diye Fevzi Çakmak Paşa'nın içeriye yol yapımını Hâşim İşcan'a yasak ettiğini anlatıyor.

Sonuç

Osmanlı İmparatorluğu'nun yarı-sömürgeleştirilmesi sürecinde bir argüman olarak kullanılan demiryolu olgusu sadece ulaşım ve nakliyat açısından değil, emperyalizmin bir ülkeyi sömürme biçimine de önemli bir örnek teşkil ediyor. Bu olguyu Antalya örneğine tatbik ettiğimiz zaman şu enteresan durumu görüyoruz: İngilizler, Berlin-İstanbul-Bağdat Demiryolu projesinin önüne geçmek için Akdeniz ile Basra arasında demiryolu hattı kurmak düşüncesi ile İzmir-Aydın Demiryolunun devamı olarak Aydın'dan Antalya'ya kadar demiryolu yapmak imtiyazını 6 Ekim 1906 tarihli anlaşmanın ikinci maddesi ile gündeme getirmiştir. Ancak aynı yıl İtalya'da kurulan İtalyan Sömürge Enstitüsü ile proje İtalyan çıkar alanının sembolü haline gelmiştir. Meşrutiyet döneminde İtalya'nın geleneksel sömürge politikasının odak noktasında bulunan Akdeniz ve Antalya örneğinde Antalya demiryolu projesi

²⁹ BCA BKK 030 18 01 01/02 14 64 06

³⁰ Falih Rıfkı Atay, *Çankaya*, İstanbul, Doğan Kardeş, 1969, s.208-209.

Kurtuluş Savaşı döneminde gündemini korumuş ise de savaş sonunda İtalya'nın gündeminden düşmüştür. Kurtuluş Savaşı sırasında Yunan işgal ordusu karşısında bir savunma hattının parçası olarak yeniden ve Kemalist Türklerin gündemine gelen mezkûr projeyi gerçekleştirecek yerli sermaye olmadığı içindir ki İsviçre kökenli bir sermaye grubu tarafından yapılan girişim bağlamında yeniden gündeme gelmiştir. Bu defaki girişim Chester Demiryolu Projesini hatırlatan bir nitelikte olsa da belki de başka nedenlerle gündemde düşmüştür. Bu nedenler arasında en önemlisi, Sultan II. Abdülhamit ve Fevzi akmak'ın savunma düşüncesinde belirleyici konumda olan kıyı fobisidir. Bu fobi, sadece savunma değil iktisat ve sanayi hamleleri ve yatırımları açısından da Tanzimat'tan Cumhuriyet'e uzanan süreçte başat konumda olmuştur.

KAYNAKÇA

- ADAMOF, E. E.; *Anadolu'nun Taksimi Plânu*, İstanbul, 1972.
- ATAY, Falih Rifkı; *ankaya*, İstanbul, Doğan Kardeş, 1969.
- BAYUR, Yusuf Hikmet; *Türk İnkılâbı Tarihi*, C.II, K.III, Ankara, TTK, 1991.
- BOSWORTH, R. J.; "İtalya ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Gçler*, der.M. Kent, İstanbul, Tarih Vakfı, 1999.
- CEMAL Paşa, *Hatıralar*, İstanbul, ağdaş, 1977.
- KURMUŞ, Orhan; *Emperyalizmin Türkiye'ye Giriş*, İstanbul, Bilim, 1974.
- ÇELEBİ, M., *Millî Mücadele Döneminde Türk-İtalyan İlişkileri*, Ankara, 2002.
- NOVİEV, A. D.; *Osmanlı İmparatorluğunun Sömürgeleşmesi*, İstanbul, 1979.
- ORAL, Mustafa; *Akdeniz'in Diliyle*, İstanbul, Kavis, 2009.
- ORTAYLI, İlber; *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, İstanbul, 1983.
- PAMUK, Şevket; *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi (1500-1914)*, İstanbul, 2005.
- YAVUZ, nsal; "Askerî Strateji Açısından Türkiye'deki Demiryolları (1856-1923)", *Birinci Askerî Tarih Semineri*, Ankara, ATASE, 1983, s.179-187.

