



Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi

The Journal of International Social Research

Cilt: 9 Sayı: 42 Volume: 9 Issue: 42

Şubat 2016 February 2016

www.sosyalarastirmalar.com Issn: 1307-9581

OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E KIRKLARELİ-BABAESKİ DEMİRYOLU
KIRKLARELİ-BABAESKİ RAILWAY FROM OTTOMAN EMPIRE TO THE REPUBLICAN ERA
Faruk DOĞAN*

Öz

Demiryolları Sanayi İnkılabı'nın en önemli simgelerinden birisi olduğu şüphesizdir. Osmanlı Devleti de bu konuya ilgisiz kalmamış Avrupa'daki gelişmelerden kısa bir zaman sonra demiryolları ile ilgilenmeye başlamıştır. On dokuzuncu yüzyılın ortalarında başlayan çalışmalar giderek hızlanmış ve Cumhuriyet Türkiye'si'ne önemli bir demiryolu altyapısı miras bırakılmıştır. Bu süreç içerisinde Kırklareli'nin demiryoluna kavuşturulması çalışmaları 1864 yılından itibaren başlamış, daha sonra 1872 ve 1893 tarihlerinde tekrar gündeme gelmiştir. 1910 tarihinde Osmanlı Devleti söz konusu demiryolunun işletme imtiyazını Şark Demiryolları şirketine vermiş ve hat 1910-1912 yılları arasında inşa edilerek hizmete girmiştir. 1917 yılında Bağdat Demiryolu'nun Re'su'l-Ayn ile Dicle arasındaki kısmı için demiryolunun sökülmesine karar verilmiş ve 16 kilometrelik kısmı sökülüştür. Kurtuluş Savaşı sonrasında Türkiye Cumhuriyeti Devleti hattın işletmesini yine Şark Demiryolları Türk Anonim Şirketi'ne bırakmıştır.

Anahtar Kelimeler: Babaeski, Demiryolu, Kırklareli, Şark Demiryolu Şirketi.

Abstract

It is no doubt that railways are the most important symbols of the Industrial Revolution. Ottoman State did not also disregard this issue and a very short period after the developments in Europe; it has started taking an interest in railways. The construction of railways which has begun in the mid of nineteenth century, accelerated gradually and a significant railway infrastructure was handed down to Republican Turkey. In this period, it was started making some effort to construct railway in Kırklareli since 1864. Afterwards it became again a current issue in 1872 and 1893. It was aimed at optimizing principally trading potential of the region in that period. In 1910, Ottoman State granted a concession to operate the aforementioned railway to the Oriental Railway Company. The train line was constructed and came into service between 1910 and 1912. In 1917 it was decided to remove the section of Baghdad railway tracks between Ra'sul-Ayn and Tigris and 16 kilometer track removed. After Independence War, Turkey gave operating rights of the line to the Oriental Railway Turkish Incorporated Company again.

Keywords: Babaeski, Railways, Kırklareli, Oriental Railway Company.

Giriş

On dokuzuncu yüzyıl Osmanlı İktisat Tarihi konusunda önemli çalışmaları olan bir araştırmacı; Batının sanayileşmesiyle ilgili olarak "Demiryolları tarihinden daha büyüleyici pek az konu vardır; demiryolu, Batı'nın teknolojik başarısının medar-ı iftiharındır" der (Quataert, 1987: 67). Gerçekten demiryolları Sanayi İnkılabı'nın alamet-i farikasıdır. Dünya tarihini kökten değiştiren Tarım İnkılabı'ndan sonra en az onun kadar etkili ve belirleyici olan bir başka tarihi olay da Sanayi İnkılabıdır. İyi bilindiği üzere Sanayi İnkılabı On sekizinci yüzyılın ikinci yarısında önce İngiltere'de ortaya çıkmış ve daha sonra yüzyılın başlarından itibaren kıta Avrupa'sına yayılmıştır. Bu süreç yüzyıl içerisinde dünyanın büyük bir bölümünü etkisi altına almış günümüze kadar bu süreçten etkilenmeyen neredeyse hiçbir toplum ve siyasi organizasyon kalmamıştır. Batı uygarlığının dünyanın diğer bölgelerine bu şekilde hızla yayılmasında demiryollarının katkısı yadsınamaz. Sanayi İnkılabı ile teknolojiye meydana gelmeye başlayan baş döndürücü yenilikler, teknik aletlerin iktisadi hayatta yoğun şekilde kullanılmasının yanı sıra üretimde de önemli değişimler meydana getirmiştir. Fabrikalarda üretimin daha önceleri görülmemiş oranda artışı, aynı zamanda hammadde ihtiyacı da şiddetlendirmiştir. Bu açıdan bakıldığında hem yeraltı ve yerüstü hammadde kaynaklarının üretim bölgelerine getirilmesinde, - özellikle deniz yoluyla ulaşılamayan yerler açısından- hem de mamul malların pazarlara hızlı, güvenli ve çok miktarda ulaştırılmasında demiryollarının önemi bir kat daha artmıştır.

İngiltere'de 1825 yılında işletmeye açılan Liverpool-Manchester hattı bu amaçla inşa edilen dünyanın ilk demiryolu olmuştur. Bu tarihten itibaren İngiltere ve Batı Avrupa'da demiryolları hızla gelişip yayılmış ve Sanayi İnkılabı'nın sembolü olmuştur. Gelişen Batı Avrupa sanayisinin ihtiyacı olan - başta kömür olmak üzere- hammaddelerin taşınmasında demiryolları en önemli ulaşım vasıtası hâline gelmiştir. Bu sebeple birçok tarihçi Sanayi İnkılabı'nın gerçek anlamda demiryolu ile başladığını ifade eder.

* Yrd. Doç. Dr. Kırklareli Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, faruk.dogan@hotmail.com.

1-Osmanlı Devleti'nde Demiryolları

Osmanlı Devleti'nin demiryoluna ilgi duymasının ana nedeni askerî-idarî temellidir (Kaynak, 1984). Bu yol ile geniş Osmanlı coğrafyasındaki farklı unsurların denetiminin daha etkin sağlanacağı umulmuştur. Bununla beraber demiryolunun güvenli ve ekonomik olması, askerî açıdan birçok faydalar sağlaması, siyasî olarak avantajlar getirmesi, hızlı bir ulaşım aracı olması, hususiyetle Osmanlı Devleti'nde yüzyıllardır aynı durumda bulunan ulaşım altyapısına bir çare olabileceği de düşünülmüştür (Yıldırım, 2002: 311).

Osmanlı Devleti'nde demiryolu ulaşım politikası daha ziyade idarî, askerî ve stratejik yönleriyle, özellikle Sultan Abdülmecit, Abdülaziz ve II.Abdülhamit dönemlerinde teşvik edilmiş, önemsenmiştir. Ne var ki Osmanlı ulaşım sistemi ülkenin coğrafyasına ve idarî gereklerine göre değil, yabancı şirketlerin tarımsal ürün merkezlerini ele geçirme savaşına göre biçimlenmiştir. Bu şekilde inşa edilen hatlar koloni tipi demiryollarını andıran bir biçimde, tarımsal alanlara nüfuz etmek için yapılmış "ağaç örüntüsünde" hatlar olmuştur. İlhan Tekeli bu tür hatları hinterlandından kopuk ucu kapalı biçimde ortaya çıkmasından dolayı "ağaç modeli" şeklinde tanımlamaktadır (Ortaylı, 2004: 110; Kaynak, 1984: 69).

Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşasına dair ilk projeler 1830 yılına kadar geri gider. 1847'de Viyana sefiri Sadık Rıfat Paşa iktisadî gerekçelerle ülkede demiryollarının yapılmasını önermişti (Gülsoy, 1994: 21). Sultan Abdülmecit ise, Kırım Harbi'nden sonra alınan dış borçların ödenmesi için her şeyden evvel gelirlerin artırılması gerektiğini vurguladıktan sonra "Bu dahi imar-ı mülk ile yani her devlette olduğu gibi kumpanyalar teşkil ederek şimendiferler yapmakla olur" diyordu (Satan, 2012: 210). Aynı konunun Osmanlı Mebusan Meclisi'nde uzun uzun tartışmalara konu olduğunu biliyoruz (Şen, 2008).

Başta İngilizler olmak üzere Avrupa devletlerinin Osmanlı coğrafyasını açık bir pazar haline dönüştürme çabaları da bu meselenin gündeme gelmesinde bir başka etken olmuştur (Quataert, 1987: 76-82). Nitekim Osmanlı coğrafyasındaki ilk demiryolu hattı İngilizlerin baskısı ile 1850 yılında çalışmalarına başlanılan ve 1856'da işletmeye açılan 211 km'lik İskenderiye-Kahire hattı olmuştur. Tanzimat programında ülkenin kaynaklarını işletebilmek için ulaştırma araçları sağlanması ve tarım bölgelerinin birbiriyle ve denizle bağlantısını sağlayacak demiryolu hatlarının döşenmesi öngörülmüştü. Bunun sonucunda Osmanlı'nın Avrupa topraklarındaki ilk demiryolu yapımı işi, bir İngiliz şirketine verilmiş, Çernovada-Köstence hattının inşasına 1856 yılında başlanmıştır. Anadolu da ise yine bir İngiliz şirketine verilen ve inşasına aynı yıl başlanan İzmir-Aydın hattı ile demiryolu politikası hız kazanmıştır (Akyıldız, 1987; Akyıldız, 2005).

Osmanlı idarecilerinin hayalindeki demiryolu, Balkan yarımadasının bir ucundan öteki ucuna gidecek ve İstanbul ile Tuna arasında ulaşımı sağlayarak başkenti Viyana ve Paris'e bağlayacaktı. Buna ilave olarak İstanbul ile Bağdat arasında da bir hat döşenerek Ortadoğu ile de bağlantı kurulacaktı. Böylece İmparatorluk doğudan batıya merkezi İstanbul olmak üzere birleştirilecekti (Gülsoy, 1994: 313).

2-Kırklareli-Babaeski Demiryolu ve İnşası

Kırklareli iline bir demiryolu bağlantısının kurulması fikri 1864 tarihine kadar geri gider. Bu tarihte Tophane-i Âmir miralaylarından Vağman Bey "Varna demiryolundan Kırkkilise'ye" bir hat kurulup kurulamayacağını araştırmak üzere Nafia Nezareti tarafından görevlendirilir.¹ Bu teşebbüste askerî amaçlar yanında bölgenin taşıdığı ekonomik avantajlar da göz önünde bulundurulmuş olmalıdır. Aynı tarihlerde Mithat Paşa'nın Tuna Vilayeti ile ilgili çalışmaları da göz önüne alınırsa, bu teşebbüsün yeni kurulan Tuna Vilayeti düzenlemeleri çerçevesinde de değerlendirilmesi mümkündür (Kılıç, 2005). Bu işlemin sonucunun ne olduğunu Vağman Bey'in görevi tamamlayıp tamamlamadığını belgelerden takip edememekle beraber, sonuç itibarıyla hattın yapılamamasından teşebbüsün başarısız olduğu anlaşılmaktadır. Bilindiği üzere bu bölge sahip olduğu zengin orman varlığıyla başkent İstanbul'un ihtiyacı olan odun ve kömürü tedarik eden bölgelerden biriydi. Bu itibarla buranın ürünlerinin Kırklareli'ni Alpullu üzerinden Rumeli demiryollarına² bağlayarak daha ucuz ve düzenli karşılanmasının hedeflendiği belgelerdeki ifadelerden açıkça anlaşılır. Sonuç itibarıyla bölgeyi Rumeli demiryollarına bağlama düşüncesi askerî hedefler taşıdığı kadar ondan daha önemlisi iktisadî amaçlıdır³. Nitekim 29 C 1289/ 3 Eylül 1872 tarihli tahrirata göre, iç ticaretin geliştirilmesi

¹BOA, A..MKT.MHM.,313/69, 2 Ca 1281/3 Ekim 1864.

² Rumeli Demiryolu, "Société Impériale des Chemins de Fer de la Turquie d'Europe" [Rumeli Demiryolları Şirketi-i Şahanesi] adıyla 1870 yılında Paris'te bir Fransız şirketi olarak kurulmuştur. 1878 yılına kadar işletilmiş, bu tarihte şirket Avusturya himayesine geçerek Şark Demiryolları adını almıştır. 1889 yılında Şark Demiryolları Almanlara devredilmiştir. Vahdettin Engin (1993). *Rumeli Demiryolları*, İstanbul: Eren Yayınları, s. 61; Aynı yazar (1999). "Rumeli Demiryolları", *Osmanlı, C.III*, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, s. 692- 697.

³ Kırklareli'nin ticarî ve iktisadî önemi hattın yapılmasına teşebbüs edildiği dönemde de açıkça şu ifadelerle ortaya konmuştur. "Kırkkilise havalisinin demiryollardanbağd mesafe cihetiyle ithâlât ve ihrâcâtça hâsıl olan müşkilat havalî-i mezkûrenin kabiliyet-i iktisadiye ve ziraiyesi istifade imkanına mani olagelmekte bulunduğundan ehemmiyet-i iktisadiye ve askeriyesi derkârolan...memleketinihtiyacı-ı iktisadiyesine ve hükümetin ahval-i maliyesine muvafık ve Kırkkilise gibi mühim ve mahsuldar bir

ve demiryollarının daha verimli çalıştırılabilmesi için Rumeli Demiryolları'na bağlanması kararlaştırılan toprak yollar arasında Kırklareli ile Babaeski arasında 36 kilometrelik ve Alpullu-Babaeski arasında 7 kilometrelik olmak üzere toplam 43 kilometrelik yol da planlanmıştır⁴.

Kırklareli'ne bir demiryolu hattının inşa edilmesi meselesi uzun bir sessizliğin sonunda tekrar 13 R 1311/ 24 Ekim 1893 tarihinde Ebuzziya Tevfik Efendi'nin Edirne demiryolunun bir uzantısı olarak Kapaklı ile Tekirdağ arasına yeni bir hat oluşturulması ve hatta gerektiğinde bu hattın Kırklareli'ne kadar uzatılması için izin talebinde bulunmasıyla gündeme gelir. Bu tarihte Tevfik Efendi Kırklareli ve Tekirdağ'ı da içine alan bölgenin her türlü ticarî mallarını taşımak amacıyla Tekirdağ'da rıhtım, ambar ve sair yapıları da içine alan ulaşım altyapısı için imtiyaz talebinde bulunmuştu⁵.

Yüzyılın başlarından itibaren Balkanlarda artan karışıklıklar Trakya'nın askerî önemini artırmıştır. Böylece Babaeski ile Kırklareli arasında yapılması düşünülen demiryolu bu dönemde daha çok askerî kaygılarla gündeme gelir. Ayrıca Şark Demiryolları Şirketi'nin bu tarihlerde Kırklareli'ne demiryolu hattı döşememiş olması ve bu hususta da herhangi bir çaba içerisinde bulunmaması yöre idarecilerinde şirkete karşı olumsuz bir tutum oluşmasına neden olmuştur⁶. Bunun sebebinin kişisel husumetten mi yoksa halkın şirkete karşı genel tutumundan mı kaynaklandığını tahmin etmek zor. Her ne sebeple olursa olsun Kırklareli'ni demiryolu hattına bağlama düşüncesi 1860'ların ortalarından itibaren düşünülmeye başlanmış olmasına rağmen çeşitli nedenlerle gerçekleştirilmesi mümkün olamamıştır.

Bu gelişmeler sonucunda devletin ısrarlı tavrı ve askerî ihtiyaçlar 1907 yılının başlarında Nafia Nezareti'ni harekete geçirdi⁷. Açılan ihaleye demiryolu inşaat mühendisi Funet Vitali ile Şark Demiryolu Şirketi teklif verdiler. Şark Demiryolu Şirketi inşası düşünülen hattın yöre halkının da isteği doğrultusunda Marmara Ereğlisi veya Gelibolu'dan başlamasını ayrıca da şirkete devletin rüçhan hakkı⁸ tanınmasını teklif etti. Her ne kadar bu tür teşebbüsler ilke olarak memnurlukla karşılanmasına rağmen⁹, söz konusu teklif özellikle malî kaygılardan dolayı kabul edilmedi¹⁰. Görüşmeleri şirket adına müdür OlrihGoros ile hükümet adına Nafia nazırı Halacıyan Efendi yürüttü. Netice olarak Kırklareli-Babaeski demiryolu hattının yapım ve işletme imtiyazı Şark Demiryolları Anonim Şirketine verildi¹¹.

11 Mayıs 1910 tarihinde şirket ile hükümet arasında bir mukavele imzalandı¹². Buna göre; hattın başlangıç noktası Babaeski yakınlarındaki Büyük Mandıra adlı mevki idi. İmtiyaz süresi 1957 yılının sonuna kadar olacaktı. İnşaat on sekiz ay içerisinde tamamlanacak, hükümetin üstlendiği ve mukavelede açıklanan malî yükümlülükler dışında inşaatın her türlü araç gereci şirket tarafından temin edilecekti. Hat üzerindeki devlet arazileri bedelsiz şirkete teslim edilecek ve üzerindeki her türlü taş ve kum ocakları da aynı şartlarla imtiyaz süresince şirkete bırakılacak ayrıca kilometre başına 15.000 franklık maliyet belirlenmişti. Şirket hattı mukaveledeki şartlar dâhilinde işletecek ve üzerindeki vasıtaların niteliğini kendisinin belirleyebilmesi hakkına sahip olacaktı. Hattın kilometre başına "kilometre garantisi"¹³ 5420 frank olacak, bu miktardan düşük gelir elde edilirse aradaki fark Osmanlı Devleti'ne ait hissenin karşılığı olarak Bank Duparie de Peyiba bankasına ödenecekti. Devlet hattı on beş sene sonra satın alma hakkına sahip olabilecekti.

Bu şartlar altında imzalanan mukavele, daha sonra bazı maddelerinin izahata muhtaç olması nedeniyle şirket tarafından 20 Temmuz 1910 tarihli ek bir raporla yeniden düzenlendi¹⁴. Rapora göre, hat üzerindeki arazinin şirkete bırakılacak kısmının miktarı ve istimlak hakkı hükümete ait olacaktı. Ayrıca İttihat Terakki'nin milliyetçilik fikrinin bir yansıması olarak hattın inşasında ve işletilmesinde mümkün

muntkanın demiryollarından istifade eylemesi husus-ı temine müsait olduğundan...", BOA, Ş.D.1230/28, 17 Nisan 1326/30 Nisan 1910; Ali Cevad, (1313). *Memalik-i Osmanye'nin Tarih ve Coğrafya Lüğati*, Dersaadet: Mahmut Bey Matbaası, s. 593-595.

⁴ A.MKT.MHM, 463/15, (29 C 1289/3 Eylül 1872).

⁵BOA, BEO,300/22473, Ebuzziya Tevfik Efendi'nin isteğinin incelenmeye alındığına dair Ticaret ve Nafia Nezaretlerine yazılan 13 R 1311/24 Ekim 1893 tarihli tahrirat.

⁶ BOA, DH.MKT.596/12-1, 24 Eylül 1318/7 Ekim 1902.

⁷ BOA, Y.A.HUS.510/8, 4 Mart 1323/2 S 1325/ 17 Mart 1907.

⁸ Rüçhan hakkı, yeni pay senedi çıkarmak sureti ile (bedelli) yapılan sermaye artırımı sonucunda ortaya çıkacak yeni paylardan öncelikli olarak mevcut pay sahiplerinin sermaye payları ile orantılı olarak satın alm hakkını ifade eder.

⁹ Demiryolunun insan ve kent yaşamına getirdiği değişimin güzel bir örneği için bkz. Ayla Efe (2010). "Rayların Altında Kalan Makûs Tarih: Değişen Eskişehir", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, s.117-125.

¹⁰ Bu tarihte Kırklareli - Babaeski hattıyla beraber Tekirdağ - Muratlı hattı da inşa edilecekti. Bkz. BOA, Y.A.HUS.510/8, 4 Mart 1323/2 S 1325/ 17 Mart 1907; BOA,Y.A.HUS.,511/133, 9 R 1325/22 Mayıs 1907; BOA,BEO,3762/282099, 28 Ca 1328/7 Haziran 1910.

¹¹ Hattın imtiyazının Şark Demiryolu Şirketine verilmesinin nedeni olarak "... hattın hasılatının karşılık ittihazıyla inşa ve işletilmesine ciddi bir talip zühur etmeyeceği ve hattın mesafesinin kısa olması dolayısıyla ayrı bir şirketin kurulmasının mümkün olmadığı dolayısıyla mevcut şirket tarafından yapılmasının ehven-i şer olduğu " bildirilmişti. ¹¹ BOA, Ş.D, 1230/28, (20 Ra 1328/1 Mayıs 1910); BOA, BEO, 3771/282780-1, 18 C 1328/27 Haziran 1910. Ayrıca 29 Mayıs 1910 tarihinden itibaren söz konusu şirket Osmanlı Anonim Şirketi haline getirilmişti. (Engin, 1993: 214).

¹² BOA, İ.MLU. 2/30-3, 10 Mayıs 1326/23 Mayıs 1910.

¹³ Kilometre garantisi; şirketlerin karlarının devlet garantisi altına alınmasıdır. Demiryolu şirketlerinin garanti edilen meblağın altında kâr etmeleri halinde devlet bu farkı karşılamayı taahhüt ediyordu.

¹⁴ BOA, İ.MLU, 2/30, 7 Haziran 1326/20 Haziran 1910.

mertebe Osmanlı vatandaşları istihdam edilmesi de şart koşulmuştu¹⁵. Mukaveleye göre teminat olarak belirlenen paradan dolayı iki taraf arasında herhangi bir anlaşmazlık ortaya çıkarsa meselenin çözümü için yalnızca Osmanlı mahkemeleri yetkili kılınmıştı (Sezginer, 1937: 25).

3-Birinci Dünya Savaşı Döneminde Kırklareli-Babaeski Demiryolu

Hattın inşasına hangi tarihte başlanıldığına dair kesin bir bilgiye ulaşılamadıysa da bunun 1910 yılı sonları ile 1911 yılı başlarında olması muhtemeldir. Zira Kasım 1912 de Kırklareli'nin Bulgarlar tarafından işgali sırasında hattın işletmeye açılmış olduğu anlaşılıyor. Nitekim 8 Aralık 1912 tarihli bir belgede Bulgar kralının kendi şahsi treni ile Kırklareli'ni ziyaret etmek istediği haber alındığında bu teşebbüsün Edirne istasyonunda durdurulması istenmişti¹⁶.

Bulgar işgali altında kaldığı süre zarfında demiryolu şirketi zarara uğramış ve bu zararların Osmanlı hükümeti tarafından tazmin edilmesini istemiştir. Nitekim Ocak 1913 tarihli bir dilekçe ile hattın mültezimleri olan İtalyan vatandaşları AntonyoKalvari ile EmilyoGarçolo'nun savaş sebebiyle ortaya çıkan zararlarının karşılanmasını hükümetten resmen talep etmişlerdi. Hükümet bu isteklerin hukukî olarak geçerli olduğunu; fakat fiilen hattın Bulgar istilası altında bulunması dolayısıyla zararın tespitinin mümkün olmadığını dolayısıyla şimdilik bu isteklerin karşılanamayacağını bildirdi¹⁷. İşgal sırasında hat üzerinde bulunan 4 lokomotif ile 200 vagon Bulgarların eline geçmiş ve Bulgar ordusunun lojistik ihtiyacının sağlanmasında büyük fayda sağlamıştı (Özdemir, 2012: 655). Kırklareli-Babaeski hattı 22 Temmuz 1913 tarihine kadar yaklaşık dokuz ay Bulgar işgali altında kaldı¹⁸. İşgalden kurtulmasından hemen sonra veliaht Yusuf İzzettin Efendi demiryolu ile Edirne ve Kırklareli'ni kapsayan halka moral vermek amaçlı bir seyahate çıktı¹⁹.

Balkan savaşlarının sona ermesinden kısa bir süre sonra Birinci Dünya Savaşı'nın ortaya çıkması mevcut demiryolu hattının kaderini bir kez daha derinden etkiledi. Birinci Dünya Savaşı'nın ilanından sonra Osmanlı Devleti, müttefikleri olan Almanya ve Avusturya devletleri tarafından yapılan demiryollarını, onlarla yapılan imtiyaz anlaşmaları çerçevesinde, olağanüstü şartlarda uygulanacak hükümlere göre kullandı (Özdemir, 2001: 62). Savaşın ilk dönemlerinde mevcut hat başta Çanakkale Cephesi olmak üzere Trakya bölgesinin asker ve lojistik ihtiyacının sağlanmasında kullanıldı (Safi, 2007: 52-53).

Savaşın ilerleyen dönemlerinde Ortadoğu'da İngiliz, Fransız ve daha sonra da Arap aşiretlerine karşı yapılan mücadelelerde Hicaz Demiryolunun²⁰ öneminin daha da artması ve savaş döneminde Bulgarların Osmanlı Devleti'nin müttefiki olması, Kırklareli-Babaeski demiryolunun Edirne-İstanbul ana hattının dışında tali bir şube niteliği taşımasından dolayı bu hatta ait malzemenin Hicaz Demir Yolu'nda kullanılmasına karar verildi. Bu amaçla Bağdat seferi için gerekli olan lojistiğin daha muntazaman tedarik edilebilmesi için Re'sü'l-Ayn'dan Dicle'ye yeni bir hat inşa edilecekti. Yeni hat için gerekli olan ray, travers gibi teknik altyapı da Kırklareli-Babaeski demiryolundan sağlanacaktı²¹.

Böylece Kırklareli-Babaeski demiryolu hattının ne şekilde ve hangi şartlarda söküleceğine dair Şark Demiryolu Şirketi ile Osmanlı hükümeti arasında Mayıs 1917'de başlayan görüşmeler 30 Temmuz 1917'de yeni bir mukavele imzalanarak nihayete erdi²².

Mukaveleye göre, sökülen malzemeler şirket tarafından Bağdat Demiryolu şirketine teslim edilecek ve sökülme işleminin her aşamasından Şark Demiryolu Şirketi sorumlu olacaktı. Taşınma işleminde ordu işçi temin edecek ve masraflarını karşılayacaktı. Savaşın bitmesinden sonra Şark Demiryolları Şirketi sökülen hattın yerine dönemin Avrupa'daki en ileri teknolojisini kullanarak yenisini inşa edecekti. Buna mukabil yapılacak işin bedeli olarak Osmanlı İtibar-ı Millî Bankası'nda şirket adına açılan bir hesaba 130.000 Osmanlı lirası hükümet tarafından yatırılacak ve kullanılmasına kadar geçen sürede ortaya çıkan faiz geliri

¹⁵ Her ne kadar bu demiryollarında yerli çalışanların olması arzu edilmişse de yeterli kalifiye elemanın olmaması nedeniyle özellikle hatların işletilmesinde büyük oranda yabancı çalışanlardan istifade edilmek zorunda kalmış, yerli çalışanlar sadece rayların yerleştirilmesinde istihdam edilmiştir. Birinci Dünya Savaşı sırasında İttihat Terakki Hükümeti yabancı memurların büyük bölümünü tasfiye etmiş, ortaya çıkan boşluğu doldurmak için 1915 yılında Şimendifer Memurları Mektebi açılarak buradan yetişenler demiryollarında istihdam edilmiştir. (Özdemir, 2012: 654; Engin, 1993: 222; Ergun, 1966: 11-12; Gürel, 2011: 16-23; Mevsim, 2012: 422; BOA, A.DVN.MKL, 51/4, 13 B 1328/20 Temmuz 1910.

¹⁶BOA, BEO, 4199/309050, 28 Z 1330/8 Aralık 1912).

¹⁷ BOA, HR.SYS.2048/4, Lef 21 ve 15, 7 Kanunısani 1328/10-12 Ocak 1913.

¹⁸BOA, BEO, 4199/314851, 17 Ş 1331/22 Temmuz 1913.

¹⁹BOA, BEO, 180/23,(15 L 1331/ 17 Eylül 1913. Söz konusu seyahatin masrafları 68.003 kuruş tutmuş ve Şark Demiryolları Şirketi'ne "mesârif-i gayri melhuza" (olağanüstü giderler) bütçesinden ödemesi yapılmıştı. BOA, BEO, 4214/316050, 23 N 1331/26 Ağustos 1913.

²⁰ Hicaz Demiryolu hakkında daha geniş bilgi için bkz. Ufuk Gülsoy (1994).*Hicaz Demiryolu*, İstanbul: Eren Yayınları.

²¹ BAO, BEO, DH.ŞFR. 77/124, 16 Haziran 1333/16 Haziran 1917; BOA, MV.209/33, 26 Ağustos 1333/26 Ağustos 1917 tarihli Meclis-i Vükela kararı.

²² BOA, MV.209/33-1, 26 Ağustos 1333/26 Ağustos 1917; BOA, BEO,4483/336158, Lef 1,2 ve 3, 30 Temmuz 1333/30 Temmuz 1917.

Osmanlı hükümetine ait olacaktı²³. Hattın atıl durduğu müddet zarfınca istasyon binaları ve diğer gayrimenkullerin korunması ve bakımı ile çalışanlarının maaşı karşılığı olarak şirkete her ay 7.000 kuruş tazminat verilecek ve daha önce belirlenmiş olan kilometre garantisi de ödenmeye devam edilecekti. Son olarak Kırklareli-Babaeski arasında şirket nakliyat faaliyetlerini yürütemeyeceğinden dolayı hat yeniden hizmete açılana kadar her yıl şirket hesabına 1000 lira yatırılacaktı.

Bu gelişmeler yaşanırken hattın sökülmesi haberini alan yöre halkı bu karara şiddetle karşı çıktı. İtirazlarının ana nedeni İstanbul'un en önemli odun ve kömür tedarikçisi yöresi durumunda olmaları, ana ihraç mallarının demiryolu ile taşınması, rayların sökülmesi durumunda bu malların artık taşınamayacağı, böylelikle de hem İstanbul'un hem de Kırklareli'nin büyük sıkıntıya düşeceğiydi. Yöre halkı savaş şartlarını da göz önünde bulundurarak sorunun hiç olmazsa kısmen çözümlenebilmesi için birkaç kamyon temin edilerek Alpullu istasyonuna kadar ulaşımın tekrar sağlanmasını teklif etti²⁴. Fakat hükümet ellerinde yeterli kamyon olmamasından dolayı bu teklife olumsuz cevap verdi²⁵. Yazışmaların sürdüğü sıralarda hattın sökülme işlemi de başlamıştı. Bu işlemin başlamasından bir süre sonra durdurulması yöre halkını ümitlendirdi. Nitekim 11 Ağustos 1917 tarihli Edirne valiliğinden gönderilen telgrafta, hattın sökülmesinden vazgeçildiği, mevcut sökülme 10 kilometrelik kısmın tamir edilerek kesilen ulaşımın tekrar sağlanması istendi²⁶. Seraskerlikten gelen cevabî yazıda hattın sökülme işleminin kısa bir süreliğine durdurulduğu ve en kısa zamanda sökme işlemine devam edileceği bildirildi²⁷.

Rayların sökülmesinin Kırklareli ekonomisine büyük zarar verdiği ve halkın bu durumdan kurtulmak için yoğun çaba harcadığı anlaşılıyor. Bu minvaldeki teşebbüslerden birisi de sökülme rayların yerine Şark Demiryolları Şirketi depolarında bulunan kullanılmış veya bir şekilde atıl kalmış rayların tamir edilerek kullanılması teklifidir²⁸. Dönemin Edirne valisi Süleyman Zihni Bey, Kırklareli ve çevresinden ihracat, ithalat ve yolcu taşınmasının mümkün olmadığını, Kırklareli gelirlerinin çok düştüğünü, bunun ortadan kaldırılması için mevcut hattın demiryolu şirketinin elinde bulunan atıl vaziyetteki raylar ile yeniden tesisini rica etti²⁹. Kırklareli halkının ısrarlı çabalarına rağmen Dâhiliye Nezareti rayların sökülmesi meselesinin askerî bir konu olmasından dolayı muhatabının Seraskerlik olduğunu artık bu konuyla ilgili olarak nezaretin yapabileceği bir şeyin kalmadığını bildirerek konuyu kapattı³⁰.

Birinci Dünya Savaşı'nın son günlerinde demiryolu hattının yeniden faaliyete geçirilmesi tekrar gündeme geldi. Bu hususta yöre halkının şikâyetlerinin sürdüğü Edirne Valisi Zekeriya Bey imzasıyla hükümete yazılan yazıdan açıkça anlaşılıyor. Söz konusu yazıya göre her çeşit mahsulü taşıyacak kapasitede olan Kırklareli hattının yeniden açılması için gerekli çalışmaların yapılması isteniyordu³¹. Dâhiliye Nezareti de isteğin incelenmesi için Harbiye ve Nafia Nezaretlerini bilgilendirdi³². Yapılan inceleme sonucunda Harbiye Nezareti, mevcut hattın işletmeye açılmasının mümkün olmadığını; hatta inşası devam eden Çatalca hattında kullanılmak üzere geriye kalan rayların da sökülebileceğini bildirdi³³. Öyle anlaşılıyor ki Osmanlı hükümeti savaş döneminin olağanüstü şartlarında önceliği ekonomik meselelere değil askerî meselelere veriyordu.

4-Mondros Mütarekesi Sonrası Kırklareli-Babaeski Demiryolu

Birinci Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması'nın 15. maddesine göre Osmanlı demiryollarının denetlenmesi ve kontrolü İtilaf devletlerine bırakılmıştı. Bu maddeye dayanarak Kırklareli-Babaeski hattının güvenliği Yunan askerleri tarafından sağlanırken demiryolunun idaresini Fransızlar üstlendi. Bu hususta Osmanlı hükümeti işgalci devletlere yardımcı olmayı da kabul etmişti (Özdemir, 2001: 21, 41).

Fransızlar mütarekeden bir müddet sonra kadar imtiyaz sahibi şirketin faaliyetlerine devam etmesine izin verdi. Bu sürede sadece kontrol ve gözetim ile yetinilmiş; teşkilatlanma ve kadrolaşma sağlanmıştı. Bu minvalde olarak şirket müdürlüğüne bir Fransız yüzbaşı, diğer şefliklere de çeşitli rütbelerde Fransız subayları atanmıştı. Mütarekeye göre demiryollarını sadece kontrol etme hakkı olan

²³ BOA, BEO, 4483/336158-lef 3; Yapılan keşif sonucunda şirket 132.620 Osmanlı lirası talep etmiş; fakat pazarlıklar sonucu 130.000 liraya anlaşılmış ve 1917 senesi bütçesi seferberlik tahsisatından karşılanması da karar bağlanmıştı. BOA, BEO, 4483/336158-lef 5, 22 Ağustos 1333/22 Ağustos 1917.

²⁴ BOA, DH.İ.UM.EK.84/3-lef 3, 17 Haziran 1333/18 M 1336/17 Haziran 1917.

²⁵ BOA, DH.İ.UM.EK.84/3-lef 14, 4 Temmuz 1333/4 Temmuz 1917 Talat Paşa'dan Edirne valisi Zekeriya Zihni Bey'e hitaben; DH.İ.UM.EK.84/3, 15 Temmuz 1333/ 15 Temmuz 1917.

²⁶ BAO, DH.İ.UM.EK.84/3-lef 25, 11 Ağustos 1333/11 Ağustos 1917.

²⁷ BAO, DH.İ.UM.EK.84/3-lef 32, 23 Ağustos 1333/23 Ağustos 1917.

²⁸ BOA, DH.İ.UM.EK.84/3-lef 31, 26 Eylül 1333/26 Eylül 1917.

²⁹ BOA, DH.İ.UM.EK.84/3-lef 39, 28 Teşrinievvel 1333/28 Ekim 1917.

³⁰ BOA, DH.İ.UM.EK.84/3-lef 39, 3 Teşrinisani 1333/3 Kasım 1917.

³¹ BOA, DH.İ.UM.EK. 49/29-1 ef 3, 5 Teşrinievvel 1334/ 5 Ekim 1918.

³² BOA, DH.İ.UM.EK. 49/29-lef 9, 7 Teşrinievvel 1334/7 Ekim 1918.

³³ BOA, DH.İ.UM.EK. 49/29, 17 Teşrinievvel 1334/ 24 Ekim 1918.

Fransızlar artık demiryollarını yıkıyor, bozuyor, tamir ediyor veya yeni hat inşa ediyordu (Özdemir, 2001: 63, 67). Almanlar tarafından yapılan demiryollarının savaştan önce imzalanan imtiyaz sözleşmelerine göre işletilmesi gerektiği Osmanlı hükümeti tarafından bildirilmesine rağmen Fransızlar demiryollarını arzularına göre yönetmeye devam ettiler. Ayrıca Hadımköy'e kadar olan mevcut demiryolu da Yunan askerleri tarafından işgal edilmişti (Özdemir, 2001: 39-41; Doğruöz, 2007: 11-12).

Fransızlar Şark Demiryolları Şirketi'ni fiilen kontrollerine aldıktan sonra demiryollarının tabi olduğu usul ve idarenin "demiryollarının sınır ve mesahasının hariç ez memleket" yani Avrupa'da geçerli olan hukuk kurallarına göre olacağını bildirdiler. Ayrıca o ana kadar yaptıkları uygulamanın savaş ortamından kaynaklandığını, bu nedenle yeni bir idare tesis ettiklerini ileri sürerek tasfiye edilen şirketin tüm haklarına yeni idarenin de sahip olduğunu ifade ettiler. Bu esnada yeni oluşturulan şirket yönetimi Kırklareli-Babaeski demiryolunu işletmeye açmak için çalışmalar yapmakta ve sökülen kısmın yeniden tesisi için gerekli masrafın kendilerine ödenmesini talep etmekteydi³⁴. Osmanlı Devleti yapılan bu uygulamanın *nev-i şahsına münhasır* bir uygulama olduğundan kabul etmedi. Fakat konunun açıklık kazanması için Nafia, Maliye, Harbiye ve Bahriye nazırlıklarının görüşlerinin alınmasına karar verildi. Nafia Nezareti şirkete yalnızca sökülen kısmın masrafının ödenmesi gerektiği görüşündeydi. Maliye Nezareti ise, Kırklareli-Babaeski hattının bulunduğu bölgenin kontrolünün kaybedilmesinden dolayı söz konusu bedelin artık ödenemeyeceğini; çünkü bu bölge ile ilgili hukuken bir yükümlülüğünün kalmadığını bildirdi. İlave olarak mevcut hattın İtilaf Devletlerine terk edildiğinden sökülen kısmın yerine konulması işinin de onlara ait olması gerektiği belirtildi. Fakat Osmanlı hükümeti bu düşünceleri taşımasına rağmen barış görüşmeleri şartlarını fiilen uygulanmadığı bir durumda söz konusu masrafın kim tarafından ödeneceğinin ihtilaflı bir konu olduğundan rayların yerine konulması işleminin ertelenmesini teklif etti.

İşgal döneminin başlarında demiryolu hattının bakımsız ve tamire muhtaç bir halde olduğu anlaşılıyor. Nitekim İtilaf Devletleri Şark Orduları başkomutanı olan General Frank de Sire Edirne'yi ziyareti sırasında Babaeski- Kırklareli hattının tamir edilmesi gerektiğinden bahsediyordu. Ayrıca savaş döneminde mevcut hattın Kırklareli ile Taşağıl köyü arasındaki bölümü sökülmüştü. Bu durum karşısında demiryolu şirketi biri İtalyan diğeri Avusturyalı iki mühendisi inceleme için görevlendirdi. Mühendisler yaptıkları inceleme sonucunda hattın bir buçuk aylık bir süre zarfında tamir edilebileceğini ve tamirat için gerekli olan malzeme ve çalışanların da Kırklareli mutasarrıflığından temin edilebileceğini içeren bir rapor hazırladılar³⁵. Bu sırada hattı idare eden Fransız Fevkalade Komiserliği, bu tamiratın masrafları karşılığı olarak daha önce Bağdat seferi için sökülen kısmın yerine konulması için Şark Demiryolları şirketi ile yapılan mukavele gereği olarak Osmanlı İtibar-ı Millî Bankası'na yatırılmış olan 130.000 liranın tarafına ödenmesinde ısrarlarını sürdürmekteydi³⁶.

Osmanlı Hükümeti talep karşısında söz konusu meblağın İtibar-ı Millî Bankasına yatırılıp yatırılmadığının bilinmediğini, ayrıca hattın yalnızca 16 kilometrelik bölümünün sökülmüş olduğunu dolayısıyla hattın tamamının yeniden yerine konulması karşılığında bir ödeme yapılacaksa ancak sökülen kısım için yapılabileceğini bildirdi³⁷. Bu esnada Babaeski ile Kavaklı arasındaki mevcut demiryolu 1 Mart 1920 tarihinden itibaren işletmeye açıldı. Fransız Fevkalade Komiserliği bu tarihten itibaren Osmanlı devleti için yapmış olduğu taşımacılık faaliyeti ile hattın tamir masraflarını hükümetten tekrar talep etti³⁸. Buna karşılık Osmanlı Hükümeti şirketten alacaklarının 210.603 lira olduğunu, dolayısıyla komiserliğin hükümetten herhangi bir alacağının olmadığını hatta bir miktar alacaklı olduğunu bildirdi. Mevcut belgelerden bu borcun ödenip ödenmediğini bilemiyoruz. Dönemin koşulları düşünüldüğünde bu konunun sürüncemede kaldığı düşünülebilir.

5-Kurtuluş Savaşı Sonrası Kırklareli-Babaeski Demiryolu

Kurtuluş Savaşı sonrasında Şark Demiryolları'ndan Türkiye sınırları içerisinde kalan bölüm yalnızca 337 kilometre idi. Lozan antlaşmasınının 106, 107 ve 108. maddelerinde demiryolları ile ilgili hükümler açıkça düzenlendi. Bu maddelere dayanılarak Şark Demiryolları Türk Anonim Şirketi hizmetini sürdürmeye devam etti. Şirketin 1912 yılından beri tam çözüme kavuşturulamamış hesapları vardı ki bunlardan birisi de Kırklareli-Babaeski hattıydı. Bu problemler 1 Haziran 1929 tarih ve 1501 numaralı kanun ile çözüme

³⁴ BOA, HR.HMŞ.İŞO.133/6-lef 22, 20 Kanunısani 1336/20 Ocak 1920.

³⁵ BOA, DH.İ.UM, 2022/1446, 19 Kanunısani 1336/19 Ocak 1920.

³⁶ BOA, HR.HMŞ.İŞO.133/6-lef 22, 20 Kanunısani 1336/20 Ocak 1920.

³⁷ BOA, HR.HMŞ.İŞO.133/6-lef 21, 20 Kanunısani 1336/20 Ocak 1920.

³⁸Fransızlar Babaeski-Kırklareli demiryolunun yeniden inşası için 150.000 lira, işletim ücreti olarak 11.113.102 kuruş, Harbiye Nezareti için 2.070.308 kuruş, Bahriye Nezareti için 4201 kuruş, 1917 yılında yapılan mukaveleye istinaden ödenmesi gereken tazminat karşılığı olarak 565.538 kuruş, demiryolunu işletmeye başladığı tarihten itibaren 5420 frank kilometre garantisinin toplamı olan 4.846.930 kuruş ve hattın işletilmesinden dolayı şirketin uğradığı zararın karşılığı olan 353.692 kuruşu ki toplam 18.953.771 kuruşu talep etmişlerdi. Osmanlı Devleti de depolarda bulunan öşür gelirleri dahil olmak üzere el konulan malzeme bedeli 14.048.545 kuruş, Kestanbul Linyit Madeni dekovil hattı için 6.711.775 kuruş ve demiryolunda çalışan Osmanlı vatandaşı memurlarının gelir vergisi toplamı olan 299.896 kuruş olmak üzere toplam 21.060.216 kuruşu talep ediyordu. BOA, HR.HMŞ.İŞO.133/6-1, 20 Kanunısani 1336/20 Ocak 1920.

kavuşturuldu. Buna göre 1 Aralık 1927 tarihinden itibaren Alpullu-Kırklareli hattının inşasına dair olan 20 Kasım 1920 tarihli mukavelenamenin 9. maddesinde kabul edilen şekliyle hasılat altın frank üzerinden hesap edilecekti. Demiryolu için 20 Temmuz 1910 tarihli mukaveleye göre kilometre başına şirkete verilmesi taahhüt edilen 5420 frank hattın işletme şartnamesine dâhil edildiğinden hükümet artık bütün taahhüt ve vecibelerden kurtulmuş oluyordu. Şirketin işletme masrafı ödendikten sonra geriye kalan miktarın bir kısmı ile de Alpullu-Kırklareli demiryolunun inşaat masraflarının senelik taksitleri karşılanacaktı. Ayrıca şirket demiryolunun mevcut ahşap traverslerini iki sene içerisinde demir olanlarla değiştirmeyi de kabul etti (Sezginer, 1937: 28-30).

1929 tarihli Şark Demiryolları Türk Anonim Şirketi ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında yapılan anlaşma Rumeli'deki demiryolları konusundaki pürüzlerin büyük kısmını hal yoluna koydu. Bu kararlarda 1929 dünya iktisadî buhranının koşullarının da önemli etken olduğu şüphesizdir. Fakat uygulamada devletin yürüttüğü millî demiryolları siyaseti ile şirketin kendi menfaatleri zaman zaman problem çıkarmaya devam etti. Nitekim Yunus Nadi bu durumu şu ifadelerle ortaya koymaktadır:

"Alpullu Şeker Fabrikası'nın ilk faaliyet yıllarında şirket idaresindeki şimendiferlerde milli ekonomiyi telif edebilecek zorlukların göze çarpan örnekleri görülmüştür. Pancarı nakletmek için hususi tertibat almaya lüzum var, şekeri nakletmek için başka tedbirlerle yürümek lazım. Trakya için bütün hayatında bu türlü ekonomik hareketleri hatır ve hayaline getirmemiş olan şirket birdenbire bu yeni ihtiyaçlara uymakta çok zorluk çekmişti"(As, 2013: 142).

1936 tarihinde başlayan görüşmelerde Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti adına konuşan Ali Rıza Çetinkaya Şark Demiryolları Türk Anonim Şirketi temsilcilerine hattın satın alınması konusunda *"Trakya'nın siyasi ve askeri önemini siz de görüyorsunuz, burası bizim için hayat meselesidir. Burada sizin yarım yamalak araç gereçle çalışmanıza tahammülümüz yoktur."* diyerek Türk devletinin görüşünü açıkça belirtmiştir (As, 2013: 143). Bundan sonra şirket Alpullu-Kırklareli hattının devri için 1.331.000 lira istemiş olmasına rağmen görüşmeler sonucunda 1.327.000 lirada anlaşılarak 25 Aralık 1936'da satın alınma sözleşmesi imzalanmıştır (Yıldırım, 2001: 137-140; Engin, 1993: 217).

Sonuç

Netice itibarıyla Kırklareli'nin mevcut demiryollarına bağlanması ile ilgili ilk çalışmalar 1864 yılından itibaren başlamıştır. Daha sonra 1872 ve 1893 tarihlerinde tekrar gündeme gelir. Bu dönemde bölgenin ticarî potansiyelinin daha iyi değerlendirilmesi öncelikli hedeftir. 1910 tarihinde Osmanlı Devleti söz konusu demiryolunun işletme imtiyazını Şark Demiryolları şirketine verir. Demiryolu 1910-1912 yılları arasında inşa edilerek hizmete girer. Fakat kısa zaman sonra önce Balkan Savaşları'ndan sonra da Birinci Dünya Savaşı'ndan önemli ölçüde etkilenir. 1917 yılında ise Bağdat Demiryolu'nun Re'su'l-Ayn-Dicle arasındaki kısmı için demiryolunun sökülmesine karar verilir ve 16 kilometrelik kısmı sökülür. Savaş sonrasında imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşmasına göre demiryolu Yunan ve Fransız işgaline uğrar. 1920 yılından itibaren Fransızlar demiryolunu işleten şirketi feshederek yeni bir idare kurar ve fiilen hattı işletmeye başlar. Bu dönemde Osmanlı hükümeti ile Fransızlar arasında demiryolunun işletilmesi ve sökülme kısmının yeniden yapımı konusunda çetin tartışmalar yaşanır. Kurtuluş Savaşı sonrasında Türkiye Cumhuriyeti Devleti hattın işletmesini yine Şark Demiryolları Türk Anonim Şirketi'ne bırakır. Fakat dünya iktisadî bunalımının etkisi ve millî iktisat anlayışı çerçevesinde demiryolunun millileştirilmesine karar verilerek 1936 tarihinde 1.327.000 liraya satın alınır.

Kırklareli-Babaeski demiryolu İstanbul-Edirne ana ulaşım yolunun dışında tali bir hat olarak inşa edilir. Bu itibarla Osmanlı Demiryol sisteminin "ağaç modeline" uygun bir örnektir (Ortaylı, 2004: 110). Zira hattın işletme imtiyazının Şark Demiryolları Şirketi'ne verilmesinin ana nedeni de bu özelliğinden kaynaklanmaktadır. Birinci Dünya Savaşı döneminde Hicaz Demiryolları'nda kullanılmak amacıyla sökülmesi de tam da bu nedenledir. Her ne kadar Trakya Bölgesi'nin askerî ve stratejik önemi yüzyıl başından itibaren artmış olsa da İstanbul-Edirne demiryolu hattının bu açıdan daha önemli ve fonksiyonel olması Kırklareli-Babaeski hattını daima ikinci planda tutmuştur. Bu itibarla söz konusu hat özellikle yörenin ticarî potansiyelinin değerlendirilmesi açısından önemli olmuştur. Savaş döneminde öncelik askerî konular olduğundan bu hattın sökülmesinde herhangi bir mahzur görülmemiştir. Hattın her zaman ikinci planda kalması ve kör bir noktada son bulması demiryolunun şehrin gelişmesindeki etkisini de sınırlı tutmuştur. Nitekim bu özelliğinden dolayı 1987 tarihinde hattın işletilmesi tamamen durmuştur.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

(Belge numaraları metin içerisinde verilmiştir.)

Sadaret Mühimme Kalemi Evrakı (A..MKT.MHM.).

Sadaret Divan-ı Hümayûn Kalemi Mukavele Kısmı (A.DVN.MKL.).

Dahiliye Mektubî Kalemi (DH.MKT.).

Şura-yı Devlet (Ş.D.).

Bâb-ı Âli Evrak Odası (BEO.).

Bâb-ı Âli Evrak Odası Dahiliye Şifre Kalemi (BEO, DH.ŞFR.).

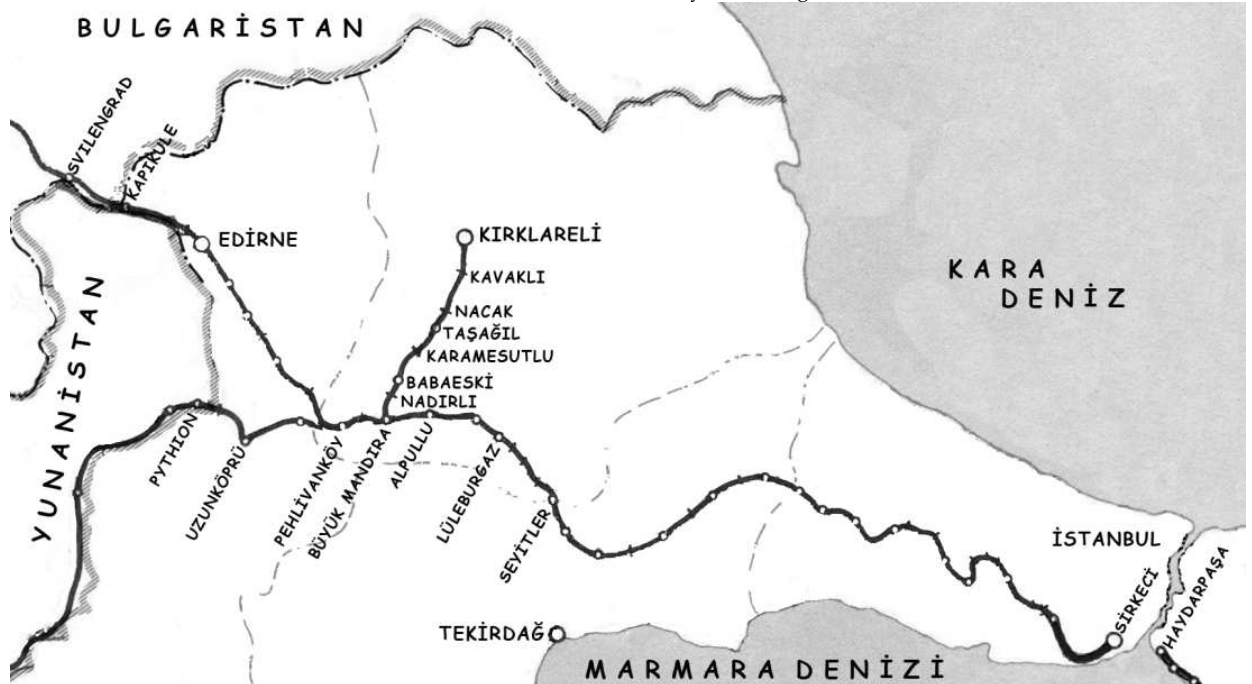
Dahiliye İdare-i Umumiye Belgeleri (DH.İ.UM.).
Dahiliye İdare-i Umumiye Ekleri Belgeleri (DH.İ.UM.EK.).
Yıldız Sadaret Hususî Maruzat Evrakı (Y.A.HUS.).
İradeler Meclis-i Umumî (İ.MLU.).
Hariciye Nezareti Siyasi Kısım (HR.SYS.).
Meclis-i Vükelâ Mazbataları (MV.).
Hariciye Nezareti İstişare Odası (HR.HMŞ.İŞO.).

Basılı Kaynaklar

- ALİ CEVAD(1313) *Memalik-i Osmaniye'nin Tarih Ve Coğrafya Lügati*, Dersaadet:Mahmud Bey Matbaası.
AKYILDIZ, Ali (1987).*İzmir-Aydın Demiryolu*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
AKYILDIZ, Ali (2005).*Anka'nın Sonbaharı (Osmanlı'da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye)*, İstanbul: İletişim Yayınları.
AS, Efdal (2013).*Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
DOĞRUÖZ, V.Türkan(2007). *Milli Mücadelede Kırklareli*,Kırklareli: Kırklareli Belediyesi Yayınları.
EFE, Ayla, (2010). "Rayların Altında Kalan Makûs Tarih: Değişen Eskişehir", *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları Sempozyumu*, s.117-125.
ENGİN, Vahdettin (1993). *Rumeli Demiryolları*, İstanbul: Eren Yayınları.
ENGİN, Vahdettin (1999). "Rumeli Demiryolları",*Osmanlı*, C.III, s. 692-697.
ERGÜN, Murat(1966). *Bir Demiryolcunun Kurtuluş Savaşı Hatıraları*, İstanbul: Ahenk Matbaası.
GÜLSOY, Ufuk(1994).*Hicaz Demiryolu*, İstanbul: Eren Yayınları.
GÜREL, Ziya (2011). *Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk*, Ankara: TTK Yayınları,
KAYNAK, Muhteşem (1984). "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", *Yapıt*, S. 50, s. 66-86.
KILIÇ, Selda (2005). "1864 Vilayet Nizamnamesinin Tuna Vilayetinde Uygulanması ve Mithat Paşa", *Ankara Üniversitesi Dil-Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 37, s. 99-111.
MEVSİM, Hüseyin (2012). "Dr. BogdanFilov'un Balkan Savaşları Günlüğü ve Fotoğraflarında Kırklareli İli", *Balkan Savaşlarının 100. Yılı Uluslararası Sempozyumu (Bildiriler)*, s. 420-425.
ORTAYLI, İlber (2004). "19. Yüzyıl Ankara'sına Demiryolunun Gelişi ve Bölgedeki Üretim Eylemlerinin Değişimi", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadî ve Sosyal Değişim Makaleler 1*, s. 109-120.
QUATAERT, Donald (1987). *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadî Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*,Ankara: Yurt Yayınları.
ÖZDEMİR, Mehmet (2001). *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demir Yolları (1918-1920)*, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
ÖZDEMİR, Nuray (2012). "Balkan Savaşı'nda Bir demiryolcu: Behiç (Erkin) Bey", *Balkan Savaşlarının 100. Yılı Uluslararası Sempozyumu (Bildiriler)*, s. 650-656.
SAFİ, Eren, (2007). *Mustafa Kemal Atatürk Demiryolu Sevdalısı*,Ankara: TCDD Genel Müdürlüğü Yayınları.
SATAN, Ali (2012). "Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi", *Osmanlı'da Ulaşım*, s.209-219.
SEZGİNER, Mükbil(1937). *Şark Demiryolları Tarihi*, *Demiryollar Dergisi*, C.XII (1937)'ye ek s.1-30.
ŞEN, Ömer, (2008). *İmparatorluğu Kurtarmak*. İstanbul: Kapı Yayınları.
YILDIRIM, İsmail, (2002). "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.12, S. 1, s. 311-324.
YILDIRIM, İsmail (2001). *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)*.Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
YILDIZ, Ali (2013). "Kırklareli Babaeski Gar Binalarının Mimari ve Yapısal Analizi", *S.D.Ü. Uluslararası Teknolojik Bilimler Dergisi*, C.5, S. 1, s.51-61.

EK

İstanbul-Edirne-Kırklareli Demiryolu Güzergâhı



(Kaynak: Yıldız, 2013: 53).