



FIG. 5.

İstanbul-Bağdat Demiryolu, Haydarpaşa Garı'ndan başlayarak Hicaz'a ulaşan tarihi demiryolu'dur. Ulaşımında günümüzde dahi önemini koruyan İstanbul-Bağdat-Hicaz demiryolunun yapımı sırasında Türk ve Almanlar ortak çalışmıştır.

1800'lü yılların sonunda Amerika Birleşik Devletleri, Rusya, İngiltere, Fransa ve İtalya gibi ülkelerin sömürgelerindeki petrol kaynaklarına sahiptiler. Alman İmparatoru Kayzer Wilhelm II petrol konusunu ele almış ve petrol ülkesine geçiş yapılamadığı sürece başarısız kalacaklarına inanıyordu. Bir proje ele alınmaya başlandı. Bu ortak projede Almanlar petrol kaynaklarını düşünürken zor durumdaki Osmanlılar için ise asker ve mühimmat nakliyesi öncelikliydi.

Alman İmparatoru **Wilhelm II**, Osmanlı Padişahı **II. Abdülhamid** ile temasa geçti ve 1888 yılında anlaşmaların imzalanmasından sonra ise Alman hükümeti demiryolu inşaatını

Deutsche Bank

'tan alınan krediyle

Philipp Holzmann

,
Krupp

ve

Siemens

firmalarından oluşan bir konsorsisyuma verdi. O zamanlar Avrupa'nın en büyük inşaat firması olan Philipp Holzmann tünel ve barınacak yerleri, Krupp firması ise rayları döşeyecek, ünlü firmalardan Siemens ise elektrik tesisatları ile lokomotif üretimlerini sağlayacaktı.

İnşaat çalışmaları hızla başladı ve 1905 yılında İstanbul'da Haydarpaşa Garı hizmete girdi.

Daha sonra sırasıyla Eskişehir, Konya Ereğli, Pozantı ve Adana istasyonları devreye girdi.

Ereğli istasyonu sonrasında Toros Dağları hesapları karıştırdı. Yunan asıllı olan **Nicolas**

Mavragordato

baş mühendis olarak atandı. 1900'lü yılların başında başlayan Toros Tünelleri inşaatı tam 20 yıl sürdü. Pozantı-Belemedik-Hacıkirı ve Kelebek arasında, 25 km'lik bölümde tam 22 tünel açıldı.

Tünellerden sonra en çok uğraş verilen ikinci konu ise Hacı Kirı bölgesindeki Varda Köprüsü oldu. Binlerce Alman ve Türk vatandaşının çalıştığı demiryolu inşaatı sırasında 20 yıla yakın Belemedik'te kalınması Alman firmalarını harekete geçirdi. Almanlar bu bölgeye büyük bir şantiyenin yanı sıra kilise, okul, sinema, hastane, hamam, cami ve sosyal tesis kurdular.

İletişimsizlikler nedeniyle, İstanbul-Bağdat-Hicaz demiryolu inşaatı ancak 1940 yılında tamamlandı. 15 Haziran 1940'da İstanbul'dan Bağdat'a ilk tren seferi yapıldı. 1892 yılının sonlarında İstanbul-Ankara arasında 600 km, 1896 yılına kadar Konya Ereğli'ye kadar 400 km, 1914 yılına kadar ise Ereğli'den Toros tünellerine kadar 200 km ray döşendi. 1936-1940 yılları arasında ise Bağdat'a kadar tren yolu tamamen döşendi.

Projede Yahudiler mali işlerde, Ermeniler yol ve tünel ustalığında, Almanlar ise daha üst düzey görevlerde çalıştılar. Türkler ise ağır işlerde çalıştırıldı. Ücrette ise Alman vatandaşlarına daha fazla maaş ödendiği, Türklere ise 3'te bir oranında maaş dağıtıldı.