



# Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi

## Journal of Ottoman Legacy Studies

e-ISSN: 2148-5704

Cilt 12, Sayı 32, Mart 2025 / Volume 12, Issue 32, March 2025

**Makale Türü/Article Types:** Araştırma Makalesi/Research Article  
**Geliş/Received:** 01.12.2024  
**Kabul/Accepted:** 09.01.2025  
**DOI:** 10.17822/omad.1557265

**Atf/Citation:** Muşmal, Müjgan. "Konya-Ereğli Demiryolu Hattı'nın Açılış Merasimi (25 Ekim 1904)". *Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi* 12/32 (2025): 219-236.

### Müjgan MUŞMAL

(Dr.), Türkiye, mujgan\_musmal@outlook.com, 0000-0001-9338-1014

## Konya-Ereğli Demiryolu Hattı'nın Açılış Merasimi (25 Ekim 1904)

### *Opening Ceremony of the Konya-Ereğli Railway Line (October 25, 1904)*

**Öz:** Bu çalışmada, Bağdat Demiryolu Projesi'nin ilk kısmı olan ve projenin devam etmesi açısından önemli bir adım olarak görülen Konya-Ereğli Hattı'nın açılış merasimi ele alınmaktadır. Çalışma, ayrıca büyük bir projenin ilk kısmının tamamlanmasının hem siyasi hem sosyal yansımalarını, gerek halkın gerekse yönetici kesimin bu tür girişimleri nasıl karşıladığını, açılışa gösterilen özeni, hem padişaha hem de onun işlerine verilen önemi, katılımda gösterilen rağbeti ortaya koymaktadır. Açılış günü, Sultan II. Abdülhamid'in doğum gününe tesadüf eden 25 Ekim 1904 olarak belirlenmiştir. Seçilen gün, bu türden kutlamalar için olağan kabul edilse de bu çalışmada açılış merasimi, İstanbul'dan Ereğli'ye kadar yapılan yolculuğun ayrıntılı anlatılarıyla birlikte değerlendirilmiştir. Bu çerçevede söz konusu açılış töreni ele alınırken, yurt genelinde türlü organizasyonlarla kutlanan doğum gününün sıradan bir parçası olarak değerlendirilmemiştir. Bu açılışı özel kılan, sadece Sultan'ın doğum gününde yapılması değil; döneminde büyük bir adımın duyurusu olarak görülmesidir. Çalışma, konuyla ilgili arşivde bulunan kayıtların tespit edilmesi, dönemin bazı gazetelerinin taranması ile elde edilen veriler ışığında ve diğer çalışmaların desteğiyle hazırlanmıştır. Çalışmada, İstanbul'dan başlayarak Ereğli İstasyonu'nda gerçekleştirilecek açılış törenine kadar süren yolculuk, adım adım yer bulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Bağdat Demiryolu, II. Abdülhamid, veladet-i hümayun, Turhan Paşa, resm-i küşad

**Abstract:** This study examines the opening ceremony of the Konya-Ereğli Line, which is considered the first part of the Baghdad Railway Project and an important step for the continuation of the project. The study also reveals the political and social reflections of the completion of the first part of a large project, how both the public and the ruling class responded to such initiatives, the care shown for the opening, the importance given to both the sultan and his work, and the interest shown in participation. The opening day was determined as October 25, 1904, which coincides with the birthday of Sultan Abdulhamid II. Although the chosen day is considered normal for such celebrations, in this study the opening ceremony is distinguished from other celebrations by the detailed description of the journey from Istanbul to Ereğli. In this context, the opening ceremony in question was being considered, it was not evaluated as an ordinary part of the birthday celebrations celebrated with various organizations throughout the country. What makes this opening special is not only that it was held on the Sultan's birthday, but also that it was seen as the announcement of a big step in its time. The study was prepared in the light of the data obtained by identifying the relevant records in the archive, scanning some newspapers of the period and with the support of other studies. In the study, the journey starting from Istanbul and continuing until the opening ceremony to be held at Ereğli Station was included step by step.

**Keywords:** Baghdad Railway, Abdulhamid II, Veladet-i Humayun, Turhan Pasha, opening ceremony

### Extended Abstract

The Ottoman Empire, especially Sultan Abdulhamid II, encouraged the construction of railways starting from the second half of the 19th century. In 1888, Deutsche Bank, a German bank, was granted the concession to build and operate the Anatolian Railway Line. After the line reached Konya Station on July 29, 1896, the Germans also obtained the concession for the Baghdad Railway. The Baghdad Railway Project is considered one of the largest railway investments granted to foreign capital. This study examines the inauguration ceremony of the Konya-Ereğli Railway Line, which was seen as an important step for the project. By examining period newspapers and archive records, as well as contributions from contemporary literature,

the inauguration of a line that was considered a significant milestone for its time is detailed in all its aspects.

Once the news of the completion of the Konya-Ereğli line was received, the inauguration day was set to coincide with Sultan Abdulhamid II's birthday, October 25, 1904, a day typically chosen for such ceremonies. In this context, the journey from Istanbul to the opening ceremony is discussed step by step, shedding light on the importance placed on both the Sultan and his work. Additionally, the article highlights the social and political reflections of completing the first section of a major project, how both the public and the ruling elite reacted to such initiatives, the care given to the ceremony, and the high level of participation in it. It should be emphasized that the inauguration of the Konya-Ereğli Railway Line should not merely be considered part of the birthday celebrations of Sultan Abdulhamid II in 1904. Whether included in the birthday celebrations or held on another day, the opening ceremony represented a significant event, marking the completion of a major project.

The Konya-Ereğli Railway Line was constructed under the permission and directive of Sultan Abdulhamid II as part of the Anatolian-Baghdad Railway project, in cooperation between Germany and the Ottoman Empire. On April 13, 1903, the Baghdad Railway Company was founded, and for the construction of the first 200 km of the line, the Konya-Ereğli-Bulgurlu Railway Construction Company was established. According to the contract, the construction was extended to Bulgurlu, 10 km beyond Ereğli, in order to complete the 200 km section of the line. Archive documents examined by the author indicate that the construction started on Monday, July 27, 1903, from Konya after the discovery maps of the first section of the Baghdad Railway (Konya-Ereğli) had been prepared. A year later, the construction and laying of the track were completed, and the project was presented to the Sultan by the Ministry of Commerce and Public Works. Ultimately, the completion of the Konya-Ereğli line, considered the first part of the significant Baghdad Railway project, was met with great satisfaction by both the Ottoman Empire and Germany.

Sultan Abdulhamid II assigned Turhan Pasha, the Minister of Religious Foundations, to oversee the inauguration ceremony of the Ereğli Station. Ahmet Rasim, the chief writer of the Sabah newspaper, was sent along with Turhan Pasha's delegation. Ahmet Rasim not only traveled with Pasha on the same train from Istanbul to Ereğli but also wrote his observations about the ceremony in the newspaper. The train departed Haydarpaşa at 13:30 on Monday, October 24, and arrived at Konya Station at 06:30 the following Tuesday morning. Before continuing the journey to Ereğli, additional carriages were added to the train as the sleeping car was fully packed. Furthermore, the existing locomotive was replaced with a larger one named "Baghdad." After a brief stop at Konya Station, the train resumed its journey towards Ereğli, reaching Karaman Station at 08:40 and finally arriving at Ereğli Station at 11:10.

A number of high-ranking officials, bureaucrats, engineers, architects, soldiers, and a large crowd of citizens attended the ceremony. Ereğli, which was usually a quiet town, saw a significant increase in activity during the station's opening. During the ceremony, Turhan Pasha gave a speech, sacrifices were made, the Konya municipal band played salute songs, prayers were offered for the Sultan, and medals and decorations were awarded to those who contributed to the construction of the railway. Additionally, friendly correspondence took place between Sultan Abdulhamid II and the German Emperor in connection with the inauguration.

Following the opening ceremony, the traditional celebrations for the Sultan's birthday took place. After the grand and elaborate opening ceremony, the station and its surroundings were illuminated with thousands of lanterns and glass jars, spreading light everywhere. The station was adorned with verses from the Qur'an, and the words "Long live my Sultan" were illuminated in electric lights. The celebrations continued with fireworks and light displays. At

15:00, a lavish banquet, arranged by the Baghdad Railway Construction Company, was held in a grand hall, now transformed into a feast area.

On the morning of Wednesday, October 26, the train, which included Konya's Governor Faik Bey and provincial officials, returned to Konya and was greeted with another ceremonial reception. As it was deemed appropriate to rest for a few hours in Konya, during this time, Turhan Pasha visited the government offices. Finally, at 04:30 on Thursday, October 27, the train departed from Konya to Istanbul, with local officials and citizens bidding farewell. The private train carrying the head of the delegation, Evkaf-i Humayun Minister Turhan Pasha, Von Auler Pasha, and the delegation members, along with Sabah newspaper correspondent Ahmet Rasim Bey, arrived in Haydarpaşa around 9:00 on Thursday, October 27.

### Giriş

Bilindiği gibi, siyasi birliğini tamamlamakta geç kalan Almanya, diğer Avrupalı devletler gibi geniş sömürgeler elde etmek yerine daha ziyade potansiyel pazarlara ve ucuz ham madde kaynaklarına yönelmişti.<sup>1</sup> Osmanlı Devleti toprakları bu açıdan uygun şartlara sahip olduğundan 19. yüzyıl sonunda pek çok Alman şirketi ve bankası bu durumdan faydalanmak amacıyla harekete geçmişti. O dönemde fiilî bir işgalden ziyade ekonomik yatırımlar sayesinde Osmanlı topraklarına uzanabileceği düşünüldüğünden İstanbul'dan Konya, Bağdat ve Basra'ya kadar ulaşacak bir demiryolu yapılması fikri ortaya çıkmıştır.<sup>2</sup> Bu fikrin hayata geçirilmesiyle Osmanlı Devleti'nde, sınırlar içerisinde yer alan uzak noktalar başkente yakınlaşacak, ticaret gelişecek, limanların hinterlandı genişleyecek ve maden kaynaklarına erişilecekti.<sup>3</sup> Ayrıca demiryolları sayesinde birçok İslam memleketi birbirine bağlanacak ve hac tamamlanacaktı. Böylece halifelik vasfını da taşıyan Sultan Abdülhamid, İslam dünyasının da muhabbetini kazanacaktı.<sup>4</sup> Bu açıdan uzun ve zahmetli karayolu taşımacılığının pahalıya mal olması, yollarda güvenlik sorunlarının artması, bakımsız han ve kervansarayların ihtiyaçları karşılayamaz durumda bulunması gibi nedenler, Osmanlı topraklarında yabancı sermayelerle demiryolu yapılması için imtiyaz verilmesi yoluna gidilmesinde etkili olmuştur.<sup>5</sup> Bu imtiyazı elde etmek için İngiltere ve Fransa da mücadele etmiş; ancak Almanya dostane yaklaşımıyla bu rekabetten kazançlı çıkmıştır.<sup>6</sup> Nitekim bu alanda yaşanan gelişmelerin sonucunda Alman Alfred Kaulla, Anadolu demiryollarının inşa ve işletme imtiyazını 24 Eylül 1888 tarihinde almış ve böylece 4 Mart 1889'da Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi kurulmuştur.<sup>7</sup>

Başlangıçta Anadolu Hattı, ilki Haydarpaşa-İzmit, ikincisi Haydarpaşa-Eskişehir, üçüncüsü Eskişehir-Ankara, dördüncüsü ise Eskişehir-Konya olan dört kısımdan oluşmaktaydı.<sup>8</sup> Anadolu Hattı'nın son kısmı olan Eskişehir-Konya Hattı (Hububat Hattı) 29 Temmuz 1896'da tamamlandıktan sonra, Konya'dan itibaren Bağdat'a kadar uzanacak bir hat yapılması gündeme

<sup>1</sup> Mustafa Albayrak, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı" *OTAM* 6, C.6 (1995): 7; Murat Özyüksel, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları* (İstanbul: Türkiye İş Bankası Yay., 2013), 32.

<sup>2</sup> Fatih Çolak, "Osmanlı Topraklarında Faaliyet Gösteren Bir Alman Kuruluşu: Anadolu Demiryolu Şirketi" *NEÜ Sosyal Bilimler Dergisi* 1, C.2 (Ocak-Haziran 2016): 84.

<sup>3</sup> Fatih Çolak, *Almanların Konya ve Çevresindeki Faaliyetleri* (Konya: Çizgi Kitabevi, 2014), 103.

<sup>4</sup> Albayrak, "Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", 12.

<sup>5</sup> Hasan Özönder, "Konya'da İlk Tren ve Bunun Sosyo-Ekonomik Boyutları", *Osmanlı Döneminde Konya*, ed. Yusuf Küçükdağ, (Konya: 2003): 115.

<sup>6</sup> Çolak, *Konya ve Çevresi*, 116.

<sup>7</sup> İlber Ortaylı, *İkinci Abdülhamid Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu* (Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yay., 1981), 81.

<sup>8</sup> Ahmed Rasim, "Bağdat Demiryolu Hatt-ı Kebiri-Ereğli'ye Doğru 2", *Sabah Gazetesi*, 5401, 18 Teşrinievvel 1320 (31 Ekim 1904), 3.

gelmişti.<sup>9</sup> Zira hem II. Abdülhamid hem de Alman İmparatoru II. Wilhelm, stratejik nedenlerle Deutsche Bank'tan hattın Bağdat'a kadar uzatılmasını istemişlerdi. II. Wilhelm'in 1898 yılında İstanbul'a yaptığı ikinci ziyaret, iki devletin ilişkilerini pekiştirmekle kalmamış, aynı zamanda Almanya'ya, Bağdat Hattı imtiyazının Osmanlı'dan koparılması gibi bir kazanım da sağlamıştı. Bu çerçevede demiryolu hattının uzatılması ile ortaya çıkacak pek çok olumlu etkiye ilaveten Osmanlı Devleti ile Almanya arasındaki ilişkilerin daha da sağlam hâle geleceği umulmuştur.<sup>10</sup> Almanların teklifine göre, hâlihazırda Konya'ya ulaşmış bulunan Anadolu Demiryolu, Toros Dağları ve Çukurova üzerinden Suriye'ye, oradan da Fırat Vadisi'nden Bağdat ve Basra'ya kadar uzatılacak ve böylece Asya Türkiye'si bir baştan öbür başa demiryolu ile aşılabilecekti.<sup>11</sup> Nihayetinde Bağdat Hattı için imtiyaz anlaşması, 5 Mart 1903 tarihinde Osmanlı adına Nafia ve Ticaret Nazırı Zihni Paşa, Anadolu Demiryolları adına İdare Meclisi Başkanı Arthur Gwinner, Genel Müdür Kurt Zander ve yardımcısı Dr. Huguenin tarafından imzalanmıştır.<sup>12</sup>

Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi, Bağdat Hattı'nın imtiyazını aldıktan sonra bu hattın inşaat işlerini, 13 Nisan 1903 tarihinde bünyesinde kurulan Bağdat Demiryolu Şirketine devretmiştir. Bağdat Hattı'nın Konya'dan başlayan 200 km'lik ilk kısmı için 26 Kasım 1903'te Konya-Ereğli-Bulgurlu Demiryolu İnşaat Şirketi kurulmuştur.<sup>13</sup> Arşiv belgelerinden, Bağdat Demiryolu Hattı'nın birinci kısmı olan Konya Ereğli Hattı keşif haritaları şirket tarafından hazırlandıktan sonra, 27 Temmuz 1903 Pazartesi günü Konya'dan itibaren inşaata başlanacağı bildirildiği anlaşılmaktadır.<sup>14</sup> Yapım çalışmalarına başlandıktan 13 ay sonra, hattın yapımının tamamlandığı, Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından padişaha arz edilmiştir. Bunun üzerine padişahın durumdan duyduğu memnuniyetin uygun şekilde gazetelere yazdırılması emredilmiştir.<sup>15</sup> Bağdat Hattı'nın söz konusu ilk kısmının kolaylıkla ve kısa sürede bitirilmesi, kamuoyunda tamamının da kısa sürede yapılacağı düşüncesini doğurmuştur. Ne var ki Konya-Ereğli arasındaki bu ilk kısım, büyük oranda düz ve demiryolu yapımına elverişli bir coğrafyaya sahiptir. Coğrafi şartların uygunluğu sonucunda hattın yapımında teknik zorluklarla karşılaşılmamış ve bu da maliyetin tahmin edilenden daha düşük olmasını sağlamıştır.<sup>16</sup> Böylece imtiyaz sahipleri, böylesi büyük işin ilk bölümünü kısa sürede başarıyla gerçekleştirmekle kalmamış, aynı zamanda hatırı sayılır bir kazanç da elde etmişlerdir.<sup>17</sup> Nihayetinde dönemin büyük bir projesi olan Konya-Bağdat Hattı'nın ilk kısmı olması sebebiyle önemli görülen Konya-Ereğli Hattı'nın kolayca tamamlanmış olması hem Osmanlı Devleti hem de Almanya tarafından büyük bir memnuniyetle karşılanmış ve hattın resm-i küşadı<sup>18</sup> yapılmıştır.<sup>19</sup>

Bu çalışmada, dönemin gazeteleri ve arşivde bulunan kayıtlar çerçevesinde, günümüz literatürünün de katkısıyla, dönemi için önemli bir adım sayılan bir hattın açılış töreni ele alınacaktır. Açılış töreni için özellikle seçilen gün, bu türden kutlamalar için olağan kabul edilen

<sup>9</sup> Ortaylı, *Alman Nüfuzu*, 84.

<sup>10</sup> Tahsin Paşa, *Abdülhamid ve Yıldız Hatıraları* (İstanbul: Muallim Ahmet Halit Kitaphanesi, 1931), 53.

<sup>11</sup> Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*. Çev. Kasım Yargıcı (Milliyet Yay., 1972), 74.

<sup>12</sup> Albayrak, "Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", 18.

<sup>13</sup> Mehmet Yavuz, "Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen Reich" (Ruhr Universität Bochum, 2005), 130; Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, 207; Hacı Sarı, "Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı İstihdamı: Anadolu- Bağdat ve Hicaz Demiryolları Örneği (1888 – 1918)" (YL Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2011), 36.

<sup>14</sup> Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), *Yıldız Sadaret Hususi Evrakı (Y.A.HUS)*, Dosya No: 452, Gömlek No: 112, Tarih: 27 Rebiülahir 1321 (23 Temmuz 1903).

<sup>15</sup> BOA, *İrade Hususi (İ.HUS)*, Dosya No: 120, Gömlek No: 25, Tarih: 14 Cemaziyelahir 1322 (26 Ağustos 1904).

<sup>16</sup> Yavuz, "der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn", 133; Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, 210.

<sup>17</sup> Earle, *Bağdat Demiryolu*, 105.

<sup>18</sup> Resm-i küşad: 'açılış töreni' anlamına gelmektedir. İsmail Parlatur, *Osmanlı Türkçesi Sözlüğü* (Ankara: Yargı Yay., 2006), 1404.

<sup>19</sup> BOA, *Yıldız Perakende Evrakı Name-i Hümayunlar (Y.PRK.NMH)*, Dosya No: 9, Gömlek No: 56, Tarih: 16 Şaban 1322 (26 Ekim 1904).

veladet-i hümayun<sup>20</sup> günüdür. Nitekim doğum günü kutlamalarını konu edinen çalışmalarda, bu tür açılışların kutlamaların içerisinde olağan şekilde gerçekleştirildiğinden bahsedilmektedir. Ancak çalışmamızın odak noktası olan Ereğli Demiryolu Hattı'nın açılış töreni, yurt genelinde türlü organizasyonlarla kutlanan Sultan II. Abdülhamid'in 1904 yılı doğum günü kutlamalarının yalnızca bir parçası olarak değerlendirilmemelidir. Zira söz konusu kısmın açılışı, ister doğum günü kutlamalarına dâhil edilmiş olsun ister başka bir gün yapılmış olsun, başlı başına çok büyük bir organizasyonu içermekte ve büyük bir adımın duyurusu olarak görülmektedir. Çalışmada, İstanbul'dan Konya'ya ve oradan Ereğli'ye kadar gerçekleşen tren yolculuğunun son durağında yapılan açılış töreninin ayrıntıları sunulmaktadır.

### 1. Açılış Merasimine Hazırlık

Arzu edildiği şekilde kısa sürede tamamlanan ve büyük bir memnuniyetle karşılanan Konya-Ereğli Hattı'nın resmî bir törenle açılması düşünülmüştür. Törenin Sultan II. Abdülhamid Han'ın doğum gününe tesadüf eden 25 Ekim 1904 tarihinde yapılmasına karar verilmiştir.<sup>21</sup> Bilindiği üzere Sultan II. Abdülhamid, H 16 Şaban 1258 tarihinde dünyaya gelmiştir.<sup>22</sup> Törenin yapılacağı 1904 yılının 25 Ekim Salı günü, hicri takvime göre Sultan'ın doğum günü olan 16 Şaban'a tesadüf etmektedir.<sup>23</sup> Nitekim padişahın doğum gününün kutlanması, hem uluslararası ilişkilerde güven tazelemeyi hem de yerli halk nezdinde padişaha bağlılığı sağlamaktaydı ki simgesel olarak devletin gücünü, hizmet ve cömertliğini yansıtan hizmete yönelik bu tür açılışlar da özellikle Veladet-i Hümayun adı verilen bu günlerde yapılırdı.<sup>24</sup> Bu merasimler, siyasi otoritenin gücünü ortaya koyan ve iktidarcı en sevilen temsil araçlarıdır.<sup>25</sup> Böylece yaşanan iç ve dış olumsuzlukların etkisi en aza indirilebiliyor, meşruiyet ve aidiyet duyguları bu törenler sayesinde yeniden güçlendirilebiliyordu.<sup>26</sup>

Törenden önce hattın açılış tarihinden itibaren hat üzerinde yolcu, eşya ve saire nakliyatına başlanacağı gazetelerden duyurulmuş; ayrıca uygulanacak tarifeler ile katarların hareket vakitleri hakkında gerekli bilgilerin alınabilmesi için istasyonlara müracaat edilmesi gerektiği de ifade edilmiştir.<sup>27</sup> Nihayet açılış merasiminden önce demiryolu hattının muayene edilmesi amacıyla bir heyet de görevlendirilmiştir.<sup>28</sup> Demiryolları Müdürü Hayri Beyefendi'nin başkanlığında Ticaret ve Nafia Nezareti Fen Müşaviri Serviçen Efendi, Sanayi Müdürü Hulusi Bey, Demiryolları Müdür Muavini Margusyan Efendi, Nafia Meclisi Başkâtibi İzzet Bey ile Anadolu Demiryolu Serkomiseri ve inşaat komiserlerinden bir kabul-i muvakkat komisyonu oluşturulmuştur. Bu komisyonun zamanında bölgeye gitmesi ve padişah tarafından, uygun görülen bir zatın da açılış günü orada bulunması emredilmiştir. Yapılan muayene sonucunda

<sup>20</sup> Veladet-i Hümayun, padişahın doğum günü olup "yevm-i veladet-i hümayun" ya da "yevm-i mes'ud" olarak da adlandırılmıştır. Bilgi için bkz. Meryem Günaydın, "II. Abdülhamid ve Saltanatı Süresince Kutlanan Yaş Günleri (1876-1909)", *Sultan II. Abdülhamid Sempozyum Bildirileri* (20-21 Şubat 2014/Selanik), C.3 (Ankara: TTK Yay., 2014): 71-122; Öte yandan Osmanlı sarayında bir şehzade veya sultanın doğması da veladet-i hümayun ile ifade edilirdi. Bilgi için bkz. Yunus Özger, *Osmanlı Hanedanında Doğum Günü Törenleri* (İstanbul: İdeal Kültür Yay., 2022), 19; II. Abdülhamid'in doğum günü olan 16 Şaban da her yıl "veladet-i hümayun" adı verilen törenlerle kutlanırdı. Bu nedenle şehir merkezlerinde törenler yapılır, resmî binalar kandillerle süslenir ve bazı yörelerde halk da bu kutlamalara katılırdı. Bilgi için bkz. Yunus Özger, "II. Abdülhamid Dönemi Veladet-i Hümayun Törenlerinin Diplomatik ve Toplumsal Fonksiyonları" *Amme İdaresi Dergisi* 2, C.54 (Haziran 2021): 79-80.

<sup>21</sup> *Tercüman-ı Hakikat Gazetesi*, "Kabul-i Muvakkat", 8448, 11 Teşrinievvel 1320 (24 Ekim 1904), 3.

<sup>22</sup> Günaydın, "Yaş Günleri", 80.

<sup>23</sup> *Sabah Gazetesi*, "Devletlü Turhan Paşa Hazretleri", 5395, 12 Teşrinievvel 1320 (25 Ekim 1904), 4.

<sup>24</sup> Özger, "Veladet-i Hümayun", 80 ve 88; Fatmagül Demirel, "Osmanlı Padişahlarının Doğum Günü Kutlamalarına Bir Örnek" *İlmi Araştırmalar* 11: 69; Günaydın, "Yaş Günleri", 106; Özger, *Doğum Günü Törenleri*, 150.

<sup>25</sup> Hakan Karateke, *Padişahım Çok Yaşa! Osmanlı Devleti'nin Son Yüzyılında Merasimler* (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yay., 2017), 236.

<sup>26</sup> Günaydın, "Yaş Günleri", 77.

<sup>27</sup> *Tercüman-ı Hakikat Gazetesi*, "Kabul-i Muvakkat", 3.

<sup>28</sup> *Sabah Gazetesi*, "Devletlü Turhan Paşa Hazretleri", 4.

Konya'dan Ereğli'ye kadar inşası tamamlanan demiryolu hattının mükemmeliyeti ve işletilmeye uygunluğu anlaşılmıştır. Nihayetinde Evkaf-ı Hümayun Nazırı Turhan Paşa'nın planlanan açılışa katılmasına karar verilerek bu karar kendisine bildirilmiştir.<sup>29</sup>

Programa göre açılış merasiminde, Evkaf-ı Hümayun Nazırı Turhan Paşa ile birlikte Demiryolları Genel Müdürü Hayri Beyefendi, Fen Müşaviri Serviçen, Demiryolları Müdür Muavini Margusyan Efendi ve Sanayi Müdürü Hulusi Beyefendi de hazır bulunacaktır. Böylece açılış merasimi için çalışmalara başlanarak Nafia Meclisi Başkâtibi İzzet Beyefendi, Deutsche Bank Genel Müdürü Mösyö Gwinner, Anadolu Demiryolu Genel Müdürü Mösyö Zander ve Muavini Mösyö Huguenin ile diğer kişilerin Konya'ya gönderilmeleri için şirket tarafından özel bir tren ve vagonlar hazırlanmıştır. Ayrıca heyeti Konya'dan Ereğli'ye kadar götürmek üzere özel bir tren daha hazırlanmasına, tören ile kabul işlemlerinde Konya vilayetinden de bir heyet bulundurulmasına, bu münasebetle Konya-Ereğli Hattı güzergâhı ile duraklarının süslenmesine ve ziyafetler düzenlenmesine de karar verilmiştir.<sup>30</sup>

Demiryolları Müdürü Hayri Beyefendi'nin başkanlığındaki heyetle birlikte Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirket Genel Müdür Muavini Mösyö Huguenin, Mösyö Riese ve Mösyö Holzmann kendileri için hazırlanan özel trenle 21 Ekim Cuma akşamı Konya'ya doğru yola çıkmıştır.<sup>31</sup> Sabah gazetesi muhabiri Nazmi Efendi de bu heyetle birlikte açılış törenine gönderilmiştir.<sup>32</sup> Nitekim önceki dönemlere nispetle Sultan Abdülhamid döneminde bu türden merasimlere dair haberlerin gazetelerde ayrıntılı şekilde yer bulduğu bilinmektedir.<sup>33</sup> Ayrıca Heyet-i Kiram Reisi Turhan Paşa tarafından da Sabah gazetesi muhabirinin tören hakkında göndereceği telgrafların ücretsiz şekilde çekilmesi emri telgraf merkezine tebliğ edilmiştir.<sup>34</sup> Nazmi Efendi'nin telgraflarından, heyetin 22 Ekim Cumartesi günü saat 15.30'da Afyonkarahisar'a ulaştığı ve burada süvari, piyade, jandarma ve polislerin dâhil olduğu bir selam töreniyle fırka kumandanı, mutasarrıf ve liva paşalar ile bölgenin idarecileri ve eşrafi tarafından karşılandığı anlaşılmaktadır. Karşılamada mutasarrıf paşa tarafından bir çay masası tertip edilmiş, belediye mızıkası tarafından Marş-ı Ali Hamidi<sup>35</sup> çalınarak üç defa "Padişahım çok yaşa!" dualarında bulunulmuştur. Ayrıca Anadolu Demiryolları Şirketi Genel Müdür Muavini Mösyö Huguenin tarafından mutasarrıf, ferik ve liva paşalar ile liva erkânı ve memleket eşrafına mahsus vagona kahveler ve sigaralar dağıtılmıştır. Heyet, burada verilen bir saatlik aradan sonra saat 16.30'da yeniden Konya'ya doğru hareket etmiş<sup>36</sup> ve aynı günün akşamı saat 22.30 civarında Konya'ya ulaşmıştır. Geceyi Konya'da geçiren heyet, Ali ve İsmail Hakkı Beylerin de katılımıyla 23 Ekim Cumartesi sabahı saat 05.00 civarında Karaman ve Ereğli'ye hareket etmiştir. Konya Valisi Faik Bey tarafından Karaman ve Ereğli kaymakamlıklarına söz konusu heyete gereken kolaylığın gösterilmesi tebliğ edilmiştir.<sup>37</sup> Anadolu Demiryolları Genel Müdür Muavini Mösyö Huguenin, Seyrüsefer Müfettişi Mösyö

<sup>29</sup> BOA, *İrade Ticaret ve Nafia (İ.TNF)*, Dosya No: 13, Gömlek No: 41, Tarih: 04 Şaban 1322 (14 Ekim 1904), 5; BOA, *Bâb-ı Ali Evrak Odası (BEO)*, Dosya No: 2429, Gömlek No: 182121, Tarih: 5 Şaban 1322 (15 Ekim 1904), 1; BOA, *Yıldız Perakende Evrakı Evkaf Nezaretî Maruzatı (Y.PRK. EV)*, Dosya No: 4, Gömlek No: 34, Tarih: 15 Şaban 1322 (25 Ekim 1904), 11.

<sup>30</sup> *Tercüman-ı Hakikat Gazetesi*, "Bağdad Hatt-ı Kebiri", 8441, 4 Teşrinievvel 1320 (17 Ekim 1904), 2.

<sup>31</sup> *Tercüman-ı Hakikat Gazetesi*, "Bağdad Şimendifer Hattı", 8446, 9 Teşrinievvel 1320 (22 Ekim 1904), 3.

<sup>32</sup> Nazmi, "Bağdad Demiryolu Hatt-ı Kebiri", *Sabah Gazetesi*, 5394, 11 Teşrinievvel 1320 (24 Ekim 1904), 3.

<sup>33</sup> Karateke, *Padişahım Çok Yaşa!*, 24.

<sup>34</sup> BOA, *Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi (DH.MKT)*, Dosya No: 909, Gömlek No: 35, Tarih: 2 Ramazan 1322 (10 Kasım 1904), 2.

<sup>35</sup> II. Abdülhamid'in kızı Şadiye Sultan, Marş-ı Hamidi için "babamın marşı" ifadesini kullanmaktadır. Günaydın, "Yaş Günleri", 82; II. Abdülhamid dönemini sembolize eden ve törenlerin başlıca unsuru olan Hamidiye Marşı, sarayın orkestra şefi Necip Paşa tarafından hazırlanmıştır. Bilgi için bkz. Günaydın, "Yaş Günleri", 104-106.

<sup>36</sup> Nazmi, "Bağdad Demiryolu Hatt-ı Kebiri", 3.

<sup>37</sup> BOA, *BEO*, 2429 / 182121, Tarih: 5 Şaban 1322 (15 Ekim 1904), 3.

Mazzin ve Frans, Umur-ı Harbiye Başmühendisi Galewski, Frankfurt'ta bulunan Philipp Holzmann İnşaat Fabrikası Vekili Mösyö Riese ve Mimar Mösyö Vallaury, hattı muayene ederek kabul muamelesini yapmışlardır.<sup>38</sup>

## 2. Yolculuk Başlıyor: Açılıştan Önceki Gün

Yukarıda ifade edildiği gibi Sultan II. Abdülhamid'in doğum gününde -Veladet-i Hümayun'a müsadif günde- açılacak olan Konya Ereğli Hattı'nın açılış merasimine nezaret etmek üzere Evkaf-ı Hümayun Nazırı Turhan Paşa görevlendirilmişti.<sup>39</sup> Sabah gazetesi yönetimi, daha önce fennî heyetle birlikte gönderdiği Nazmi Efendi'den başka, bu defa da baş yazarlarından Ahmet Rasim Beyefendi'yi Turhan Paşa'nın heyetiyle birlikte göndermiştir. Ahmet Rasim Bey, İstanbul'dan Ereğli'ye kadar Paşa ile aynı trende yolculuk etmekle kalmamış; açılış merasimine dair gözlemlerine de gazetede yazı dizisi şeklinde yer vermiştir. Ahmet Rasim Bey, trenin hareket edeceği 24 Ekim Pazartesi günü kalkış saatinden bir saat önce saat 12.30'da Haydarpaşa İstasyonu'nda hazır bulunmuş ve Paşa'nın Haydarpaşa'ya geçmekte kullandığı istimbota rıhtıma yanaşır yanaşmaz karşılaşmıştır. Ahmed Rasim Bey, Hicaz Demiryolu Hattı'nın açılış vesilesiyle daha önceden tanıştığı Turhan Paşa'nın nezaket sahibi ince bir kişiliği olduğunu da yazılarında ifade etmiştir.<sup>40</sup>

Ahmet Rasim Bey'in verdiği bilgilere göre, Turhan Paşa, Marmara sularını bir istimbota vasıtasıyla geçerek saat 13.00'te önceden hazırlanmış özel trene binmiştir. Paşa'nın hizmetkârlığını Fettah, kitabet hizmetlerini de tayin ettiği Evkaf-ı Hümayun Mektubî Mümeyyizi Ragıp Beyefendi yapmaktadır. Turhan Paşa, Auler Paşa ile Monitör Oryantal'den de bir muhabirin geleceğini bildirmiştir. Ancak saat 13.15'te Auler Paşa rıhtıma çıkmasına rağmen Monitör Oryantal'in muhabiri gelmemiştir. Anadolu Osmanlı Demiryolu Seyrüsefer Müfettişi Mösyö Charles Hasenfratz, Turhan Paşa'ya seyahat hakkında bilgi vermiş; 13.30'da kalkacak trenle saatte 60 km'den aşağı olmamak üzere bir hızla seyredilerek ertesi gün gerçekleştirilecek açılış töreni için saat 11.00'de Ereğli'ye varılacağını bildirmiştir. Saat 13.30 olduğunda güçlü bir düdük sesi, trenin Haydarpaşa'dan hareketini ilan etmiş ve Turhan Paşa uğurlamaya gelen kişileri selamlamıştır.<sup>41</sup>

Ahmet Rasim Bey, gazetede yolculuk yaptıkları tren hakkındaki gözlemlerini de yazmıştır. Onun anlatımına göre, söz konusu tren, Anadolu Osmanlı Demiryolu'nun yataklı vagonu ile birinci ve ikinci sınıf birkaç arabadan (vagondan) oluşmaktadır. Yataklı vagon müzeyyen, seyyar, ufak tek katlı bir otel durumundadır. İçinde açılıp kapanır iki üç ayak merdivenden 1 m eninde, 1,5 m boyunda etrafı yarıya kadar sağlam, hoş bir parmaklık ile çevrili zarif bir gezinti mahalline çıkılmakta ve burası bir kapı ile muntazam bir salona birleşmektedir. Salon, yeşil maroken kaplı iki şezlong, ufak bir yazıhane, oldukça büyük bir masa ile donatılmış ve kıymetli bir halı ile döşenmiştir. Buradan oldukça geniş bir yemek salonuna geçilmekte; sonra dar bir koridor üzerinde açılan genişçe, temiz iki yatak kısmına ulaşılmaktadır. Mutfak da bir kapı ile ayrılan bir başka koridor üzerinde yer almaktadır. Vagon, kendi hareketi esnasında oluşan cereyanla aydınlatılmaktadır ki Mösyö Charles Hasenfratz bunun henüz Avrupa'da bir örneği bulunmadığını söylemiştir. Ahmed Rasim Bey yazısında, saatte 25 km kateden Rumeli trenlerine alışık olduğunu; ancak daha önce saatte 60, 70, 80 km kateden bir vasıtaya binmediği için şaşırıldığını ve âdeta trenin uçtuğunu ifade etmiştir. Hatta öyle ki kalkış için çalan düdük biter bitmez, Erenköy'e vardıklarında dahi şaşkınlığının devam ettiğini ilave etmiştir. Bu

<sup>38</sup> *Tercüman-ı Hakikat Gazetesi*, "Kabul-i Muvakkat", 3.

<sup>39</sup> *Tercüman-ı Hakikat Gazetesi*, "Turhan Paşa Hazretleri", 8449, 12 Teşrinievvel 1320 (25 Ekim 1904), 4.

<sup>40</sup> *Sabah Gazetesi*, "Devletlü Turhan Paşa Hazretleri", 4; Ahmed Rasim, "Bağdad Demiryolu Hatt-ı Kebiri-Ereğli'ye Doğru 1", *Sabah Gazetesi*, 5399, 16 Teşrinievvel 1320 (29 Ekim 1904), 3.

<sup>41</sup> Ahmed Rasim, "Ereğli'ye Doğru 1", 3.

seyirde, Eskişehir'e kadar Pendik, İzmit, Hamidiye, Mekece, Bilecik, Karaköy ve Eskişehir'de durabileceklerini ve 1,5 saat veya 1 saat 45 dakikalık bir zaman zarfında Haydarpaşa'dan 94 km uzakta bulunan İzmit'e ulaşabileceklerini tahmin etmektedir.<sup>42</sup>

Turhan Paşa ile maiyetinde bulunanları taşıyan tren, açılış yeri olan Ereğli'ye varana kadar durakladığı İzmit, Eskişehir, Akşehir, Ilgın, Kadınhanı, Konya ve Karaman istasyonlarında merasimlerle karşılanmıştır.<sup>43</sup> Tren, Pendik'te bir dakikalık duraklamadan sonra İzmit'e vardığında, istasyon civarının süslenip aydınlatıldığı görülmüştür. Sancak mutasarrıfı Kazım Beyefendi ile Kumandan Paşa ve şehrin ileri gelen memurları bir karşılama töreni yapmış, Turhan Paşa da karşılayanları vagona davet ederek kahveler ve sigaralar ikram etmiştir. Tren, beş dakika durduktan sonra saat 15.55'te yeniden hareket etmiş ve bir saat sonra İzmit'ten 44 km ötede Adapazarı şubesinin başladığı yerde bulunan Hamidiye adlı istasyonda duraklamıştır. Ahmet Rasim, yolculuk hakkında verdiği bilgiler arasında trende yenen akşam yemeğinden de bahsetmiştir. Buna göre, Turhan Paşa, trende akşam yemeği sofrasında Auler Paşa ile Ragıp Beyefendi'yi karşısına, Ahmed Rasim Bey'i sol, Mösyö Şarl'ı sağına almıştır. Garsonluk görevini, bu türden yemek merasimlerine alışık; Türkçeyi, Fransızca'yı, Almancayı bir derecede bilen Kostı adlı bir Rum yerine getirmiştir. Yemekten sonra, Turhan Paşa'nın istirahat etmek üzere odasına çekildiği; Auler Paşa, Ragıp Bey, Mösyö Şarl ve Ahmed Rasim'in de dış salona çıktıkları anlaşılmaktadır. Bu sırada tren, Karasu Geçidi'nden geçmiş ve Mekece, Bilecik, Karaköy'ü geride bırakarak Eskişehir Ovası'na girmiştir.<sup>44</sup>

Tren, Afyonkarahisar'dan sonra Konya vilayeti sınırları dâhiline girerek merkez sancağına bağlı Akşehir'e ulaşmıştır. Ilgın'a varıldığında ise Konya Defterdarı Bahaddin Beyefendi ile Evkaf Muhasebecisi Beyefendi trene gelerek Vali Faik Beyefendi adına bir karşılama töreni yapmışlardır. İstasyonda Kaymakam ile mahalli eşrafın da bulunduğu bir kalabalık toplanmış ve yerel bir mızıka heyeti Marş-ı Ali Hamidi çalmıştır. Ilgın'dayken Turhan Paşa'ya ulaştırılan bir telgrafnamede, vali ve vilayet erkânıyla birlikte kumandan paşa ile askerî amirlerin büyük uniformalarla<sup>45</sup> karşılama yapacakları bildirildiğinden Turhan Paşa ve Auler Paşa da büyük uniformalarını giymişlerdir. Tren, açılışın gerçekleştirileceği 25 Ekim Salı sabahının saat 06.30'unda, Mimar Vallaury'nin eseri olan oldukça büyük ve muntazam Konya İstasyonu'na<sup>46</sup> ulaşmıştır.<sup>47</sup>

Heyet Konya İstasyonu'na ulaştığında, Konya Valisi Faik Bey ile Redif Fırkası Kumandanı, vilayet erkânı, mahallî memurlar, belde eşrafı ile diğer mülki ve askerî ümera

<sup>42</sup> Ahmed Rasim, "Ereğli'ye Doğru 1", 3.

<sup>43</sup> BOA, DH.MKT. 909 / 35, Tarih: 2 Ramazan 1322 (10 Kasım 1904).

<sup>44</sup> Ahmet Rasim yolculuğunda güzergâh hakkında da detaylı bilgiler vermiştir. Verilen bu bilgilere göre, trenin geçtiği Alayunt ve Eskişehir istasyonları, hattın sahip olduğu üç şube arasında iki merkezdir. Bu üç şubenin en küçüğü olan Adapazarı Hattı, 8 km 730,30 m uzunluğundadır. Alayunt-Kütahya şubesi ise 10 km 105,70 m ile biraz daha uzuncadır. Eskişehir biri Ankara'ya diğeri Konya'ya giden iki hattın ayrılma yeri olmasından dolayı önemlidir. Bunlardan Eskişehir-Konya Hattı 433 km ve Eskişehir-Ankara Hattı da 263 km olup Anadolu Hattı'nın Haydarpaşa'dan itibaren içerdiği küçük büyük tüm hatların uzunluğu 1031 km 257 m'den oluşmaktadır. Eskişehir-Konya Hattı üzerindeki Afyonkarahisar da 420 km'lik bir hat ile İzmir'e bağlanması açısından büyük bir önem taşımaktadır. Ahmed Rasim, "Ereğli'ye Doğru 1", 3-4.

<sup>45</sup> Osmanlı askerî teşkilatında subaylar, büyük, küçük ve günlük olmak üzere üç çeşit üniforma kullanmaktadırlar. Büyük üniformalar, merasim veya tören üniforması olarak da isimlendirilmekte ve resmî temsil günlerinde kullanılmaktadır. Küçük üniforma, cumalık veya selamlık üniforma; günlük üniforma ise gündelik üniforma olarak da adlandırılmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Hafsa Boynukalın, "Osmanlı Askerî Teşkilâtı Üniformalarının Tezyinatı ve Mâliyeti Üzerine Bir İnceleme" *Arış Sanat Tarihi Dergisi* 16, (2020): 62.

<sup>46</sup> Mimar Vallaury'nin eseri olan Konya İstasyonu'nun Servet-i Fünûn Dergisi kapağında yer alan 1896 yılına ait fotoğrafı için bkz. Ekler / Ek 4.

<sup>47</sup> Ahmed Rasim, "Ereğli'ye Doğru 2", 3.



büyük üniformalarını giymiş bir şekilde karşılama merasimi yapmışlardır.<sup>48</sup> Olağanüstü bir katılımı gerçekleştiren karşılaşmada, baştan aşağı bayraklar ve zafer ayetleriyle donatılmış olan istasyonda, bir mızıkacı takımı tarafından Marş-ı Ali Hamidi çalınmış ve selam havalarını müteakiben üç defa “Padişahım çok yaşa!” duası edilmiştir. Karşılayanlar arasında, Vali Faik Bey ile Redif Fırkası Kumandanı'nın yanı sıra İstinaf Mahkemesi Hukuk Reisi Mustafa Adil Molla Efendi, Vilayet Mektubisi Adem Vahyi Efendi, Telgraf ve Posta Başmüdürü Şükrü Efendi ve diğer vilayet erkânı yanında Mösyö Zander ile Mösyö Huguenin, İnşaat Şirketi Sermühendisi Makensi ve diğer mühendisler de bulunmuşlardır.<sup>49</sup> Daha sonra vali, defterdar, hâkim, mektupçu, telgraf ve posta başmüdürü, sıhhiye müfettişi ve evkaf muhasebecisi ile birlikte Ereğli'ye hareket edilmiştir.<sup>50</sup>

Konya'dan Ereğli'ye hareket edilmeden önce, mevcut yataklı vagon hınca hınç dolduğu için tren, bir iki vagon daha eklenerek uzatılmıştır. Ayrıca eski lokomotif çıkarılarak yerine saatte 125 km katedebilecek 501 numaralı ve tek adımı 6,25 m atlayan *Bağdat* adlı büyük bir lokomotif yerleştirilmiştir. Katarın önünde duran bu lokomotif, boş hâlinde 145.000 kilo ağırlığında, 4'ü küçük, 6'sı büyük 10 tekerlekli heybetli bir araçtır. Hattın Konya'dan sonrası Bağdat Hattı içerisinde yer aldığından bu güzergâhın önceki güzergâhtakinden daha farklı hususlara sahip olduğu görülmektedir.<sup>51</sup> Konya'dan Ereğli'ye kadar katedilecek olan 200 km'lik hat üzerinde, Konya'dan itibaren Kaşınhan (21. km), Çumra (45. km), Arıkören (62. km), Mandasun / Demiryurt (81. km), Karaman (103. km), Sıdırva / Sudurağı (120. km), Ayrancı Derbendi (148. km), Alaca / Bögecik (173. km), Ereğli (190. km) adında 10 durak bulunmaktadır.<sup>52</sup> Bu duraklardan Konya, Karaman ve Ereğli birinci sınıftan olup hattın bu ilk kısmının mukavele gereği 200 km'ye tamamlanabilmesi amacıyla inşaat, Ereğli'den 10 km ileride bulunan Bulgurlu'ya kadar uzatılmıştır.<sup>53</sup> Konya'dan Ereğli'ye hareket eden tren, Karaman'da duraklayacak ve sonra açılış durağına, yani Ereğli'ye ulaşacaktır.<sup>54</sup>

Konya İstasyonu'nda yapılan kısa bir duraklamadan sonra Vali Faik Bey, kumandan ve diğer maiyetin katılımıyla birlikte yeniden hareket edilerek saat 08.40'ta Karaman İstasyonu'na varılmıştır. Tren, istasyonda Kumandan, Kaymakam, Naip Efendi ve eşraf tarafından iyi hazırlanmış bir merasimle karşılanmıştır. Karaman İstasyonu'nun mükemmel şekilde donatıldığı, bir bölük asker ile jandarma efradının saygı duruşuna geçtiği ve bir askerî bando mızıkasının Marş-ı Ali Hamidi'yi çaldığı görülmüştür. Müftü Efendi tarafından padişah için bir dua okunmuş, selam havalarını müteakip İslam ve Hristiyan mekteplerine mensup öğrenciler tarafından padişaha yapılan övgüler eşliğinde “Padişahım çok yaşa!” duası binlerce kişi tarafından tekrar edilmiştir. Turhan Paşa beraberlerinde Vali ve ileri gelenlerle öğrencilere iltifat göstermiş, daha sonra trene dönmüş ve padişahın sadakası olarak İslam ve Hristiyan mektepleri hocalarına atıyye-i seniyye<sup>55</sup> vermişlerdir.<sup>56</sup>

<sup>48</sup> BOA, *DH.MKT*, 909 / 35, Tarih: 2 Ramazan 1322 (10 Kasım 1904); *Tercüman-ı Hakikat Gazetesi*, “Bağdat Hatt-ı Kebiri-Konya Ereğli Şubesi”, 8450, 13 Teşrinievvel 1320 (26 Ekim 1904), 2.

<sup>49</sup> Ahmed Rasim, “Ereğli'ye Doğru 2”, 3.

<sup>50</sup> BOA, *Y.A.HUS*, Dosya No: 480, Gömlek No: 42, Tarih: 16 Şaban 1322 (26 Ekim 1904), 5.

<sup>51</sup> Ahmet Rasim'in verdiği bilgilere göre, Bağdat Hattı'nın ilk kısmını oluşturan Konya-Ereğli Hattı, Anadolu Hattı inşaatından daha sağlam vaziyette olduğu için üzerinde saatte 100-105 km katetmek mümkündür. Zira bu hattın rayları 35-36 kilo sıklığında olduğu gibi toprak seviyelendirmesi ve balast çalışmaları da ona göre yapılmıştır. Ahmed Rasim, “Ereğli'ye Doğru 2”, 3.

<sup>52</sup> Ahmed Rasim, “Ereğli'ye Doğru 2”, 3; Yavuz, “der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn”, 133-134.

<sup>53</sup> Bu 10 km'lik uzatma, Ereğli Hattı'nın “Bulgurlu Hattı” olarak da adlandırılmasına yol açmıştır. Bu nedenle bazı kaynaklarda Ereğli Hattı yerine Bulgurlu Hattı adı ile karşılaşılabilmektedir.

<sup>54</sup> Ahmed Rasim, “Ereğli'ye Doğru 2”, 3.

<sup>55</sup> Genellikle padişahlar tarafından çeşitli vesilelerle nakit olarak verilen hediyeler için kullanılır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Feridun Emecen, “Atıyye-i Seniyye” *TDV İslam Ansiklopedisi*, C.4 (1991): 64.

### 3. Son Durak: Açılış Merasimi

Konya'dan kalkan tren, durakladığı Karaman'dan Ereğli'ye doğru hareket etmiş ve saat 11.00'de Kurt Boğazı'nı geçtikten sonra tam 11.10'da Ereğli İstasyonu'na ulaşmıştır. Nafia Nezareti tarafından hattın muvakkat kabul işlemlerinin yapılması işiyle görevlendirilen ve daha önceden Ereğli'ye gelmiş olan heyetin yanı sıra inşaat mühendisleri ile kaymakam, naip, mahallî memurlar, jandarma ve binlerce ahali tarafından istasyonda bir karşılama yapılmıştır. Vakit kaybetmeden açılış törenine başlanacağı için heyet büyük üniformalarını giymiş hâlde hazır bulunmuş; Turhan Paşa ve fennî heyet Ereğli İstasyonu önünde hazır olduklarında açılış merasimine başlanmıştır.<sup>57</sup> Açılış törenine Evkaf-ı Hümayun Nazırı Turhan Paşa ile Mekteb-i Harbiye-i Şahane İstihkâm Muallimi Ferik Auler Paşa, Demiryolları Genel Müdürü Hayri Beyefendi ve muavini Margusyan Efendi, Sanayi Müdürü Hulusi Beyefendi, Nafia Nezareti Fen Müşaviri Serviçen Efendi, Nafia Meclisi Başkâtibi İzzet Beyefendi, Kaymakam İsmail Hakkı Beyefendi, Nafia memurlarından Hüsnü ve Rüştü Beyler, Anadolu Demiryolu Şirketi Genel Müdürü Mösyö Zander ve Muavini Mösyö Huguenin, Mösyö Vallauray, Mösyö Riese, Mösyö Holzmann, Konya Valisi Faik Bey ile Vilayet Mektubîsi katılmıştır.<sup>58</sup> Tatil günleri dışında gayet sessiz ve sakin olan Ereğli'de açılış merasimi sırasında ciddi bir hareketlilik ve büyük bir kalabalık gözlenmiştir. Açılış münasebetiyle tertip edilecek şenlikleri ve padişah tarafından gönderilmiş olan heyeti görmek isteyen halk istasyona koşmuştur. Şahitlerinin ifadesiyle istasyonda olağanüstü bir izdiham olduğundan neredeyse ayakta durulacak yer kalmamıştır.<sup>59</sup>

Açılışta kurbanlar kesilerek padişah dualarla yâd edilmiş ve burada bulunan Konya Belediye Mızıkası tarafından selam havaları çalındıktan sonra bir dua okunmuştur.<sup>60</sup> Kaza naibi tarafından okunan duadan sonra açılışa memur edilen Turhan Paşa tarafından okunan nutuk<sup>61</sup> öncesinde ve sonrasında “Padişahım çok yaşa!” duaları tekrarlanmıştır. Turhan Paşa konuşmasında, Padişah ile Almanya İmparatoru Wilhelm arasındaki dostane ilişkilerin imparatorun büyük pederleri zamanından beri var olduğu ve Devlet-i Aliye-i Osmaniye ile Almanya Devleti arasındaki bu münasebetin bir kat daha arttığından söz etmiştir. Turhan Paşa konuşmasını özetle şöyle sürdürmüştür:

“Bugün, devletin müjdelendiği padişahımızın doğum gününe müsadif olan kutlu bir gündür. Bugün her bir Osmanlı için sevinçli bir bayram ve bir şükür günüdür. İşte bugün her türlü ilerlemeden faydalanılabilmesi için uykusunu ve rahatını bırakan padişahımıza ömür ve afiyet temenni etmek hepimiz için mukaddes bir vazifedir. Padişahımız her türlü medeniyet ve terakkiyat ürününden faydalanmaktan geri kalmamış; memleketin bayındırlığının bağlı olduğu en önemli vasıtalarından yol, geçit ve şimendiferlerin artırılmasına da özellikle önem vererek birçok muntazam şose ve binlerce kilometre demiryolları meydana getirmişlerdir. Üzerinden geçtiğimiz Anadolu Bağdat Hattı'nın tamamlanan kısmının açılış töreninin böyle uğurlu, bereketli ve kutsal bir günde yapılması, bu önemli hattın yakın zamanda yüce

<sup>56</sup> Ahmed Rasim, “Ereğli'ye Doğru 2”, 3; BOA, *DH.MKT*, 909 / 35, Tarih: 2 Ramazan 1322 (10 Kasım 1904); *Tercüman-ı Hakikat Gazetesi*, “Bağdad Hatt-ı Kebiri-Konya Ereğli Şubesi”, 2.

<sup>57</sup> Ahmed Rasim, “Ereğli'ye Doğru 2”, 3; BOA, *Y.PRK.EV*, 4 / 34, Tarih: 15 Şaban 1322 (25 Ekim 1904), 1 ve 9; BOA, *DH.MKT*, 909 / 35, Tarih: 2 Ramazan 1322 (10 Kasım 1904); *Tercüman-ı Hakikat Gazetesi*, “Bağdad Hatt-ı Kebiri-Konya Ereğli Şubesi”, 2.

<sup>58</sup> *Tercüman-ı Hakikat Gazetesi*, “Bağdad Hatt-ı Kebiri-Konya Ereğli Şubesi”, 2.; Ahmed Rasim, “Ereğli'ye Doğru 2”, 3.

<sup>59</sup> Konya'dan Ereğli'ye kadar yapılan bu hattın faydalanacak olan Konya, Kayseri ve Adana'nın ahalisi, bu durumun kıymet ve önemini takdir ederek padişaha şükran duymaktadır. Padişaha karşı minnet hisseden hat güzergâhında ikamet eden Anadolu ahalisi çeşitli hizmetlerde bulunarak hat boyunca gereken güvenlik tedbirlerini aldığı ve hatta şimendifer güzergâhında dikilmiş olan ağaçları bile suladıkları bilinmektedir. *Sabah Gazetesi*, “Devletlü Turhan Paşa Hazretleri”, 4; *Tercüman-ı Hakikat Gazetesi*, “Bağdad Hatt-ı Kebiri-Konya Ereğli Şubesi”, 2.

<sup>60</sup> BOA, *Y.PRK.EV*, 4 / 34, Tarih: 15 Şaban 1322 (25 Ekim 1904), 1 ve 9.

<sup>61</sup> Konya-Ereğli Hattı'nın açılış merasimi esnasında Evkaf-ı Hümayun Nazırı Turhan Paşa nutuk okurken Garabed K. Solakian tarafından çekilen fotoğraf için bkz. Ekler / Ek 1.

maksadına uygun şekilde tamamlanması beklenmektedir. Bu hat arazisi, en kabiliyetli birkaç büyük vilayetten geçeceği, iki deniz arasında bir ulaşım sağlayacağı ve büyük bir ağacın dalları gibi her tarafa birçok şube salıvereceği yönüyle güzergâhına müsadif havalinin ticaret, bayındırlık ve ahalinin refah, mutluluk ve zenginliğini o nispette artıracak ve yeniden birçok medeniyet ve bayındırlık ürünü kolaylıkla meydana çıkarak her köşe mamur bir saha hâlini kazanacaktır. Padişahımız ile Almanya İmparatoru arasında mevcut olan karşılıklı dostane münasebet, imparatorun büyük pederi zamanında kurulmuş ve pek çok samimiyet kazanmıştır. Padişahımız nezdinde bu münasebetin gayet kıymetli olduğu ve imparatorun sadık tebaasından olan ve bu hattın inşaatıyla iştigal eden kişilerin gayret ve maharetiyle inşaatın sağlam ve mükemmel olmasından memnun olduğu ve takdir ettiği vesilesiyle bu kişileri tebrik ve teşekkür ederim. Faydalarından yukarıda bahsedilen bu hattın bir an evvel istenilen şekilde son bulması temenni edilmektedir.”<sup>62</sup>

Turhan Paşa'ya göre, Konya Ereğli Şimendiferinin sağlamlık ve dayanıklılığı her yönüyle takdire şayandır. Bu hat, geçtiği yolların etrafını mamur ve abat eylemiştir. Bayındırlık ve refah getirecek bu hattın önemini takdir eden ahali, bu servet yolunu kendilerine ihsan eden padişaha teşekkür etmektedir. Bağdat Hattı, vaktiyle cazibe merkezi olan El Cezire kıtasına 35 asır evvelki bayındırlığını iade edecek ve medeniyetin daima yenilediği ispat edilecektir.<sup>63</sup> Bu hat, birkaç büyük vilayetten geçeceği ve iki deniz arasında ulaşım sağlayacağı için güzergâhına tesadüf eden bölgenin hem ticaret ve bayındırlığını hem de ahalinin refahını artıracaktır.<sup>64</sup>

Çok sayıda yabancı personelin istihdam edildiği Anadolu ve Bağdat Demiryollarında, tabiiyetleri çeşitlilik gösteren yabancı istihdamın çoğunluğunu Almanlar oluşturuyordu.<sup>65</sup> Nitekim açılış merasiminde de Alman tebaasından olan mühendislerin bu yeni hattın inşasındaki hizmetlerinden padişahın memnun olduğunu bildiren yazı, Turhan Paşa tarafından Mösyö Huguenin, Mösyö Zander ve mühendislere tercüme ettirilmiştir. Bunu müteakip hepsi padişahın övgülerine teşekkür ederek üç defa “Hurra (Yaşasın) Sultan Hamid” nidalarıyla hamt etmişlerdir.<sup>66</sup> Ayrıca inşa çalışmalarıyla meşgul olan mühendis ve mütehassıslara harcadıkları mesainin bir karşılığı olarak madalyalar verilmesine karar verilmiştir.<sup>67</sup> Böylece söz konusu açılış töreninde, demiryolu inşaatında yer alan Prusya vatandaşlarına bazı Prusya madalyaları verilerek hükûmetin inşaat ustası olan Otto Riese'ye 4. sınıf Kızıl Kartal Nişanı ve Yüksek Mühendis Galewski'ye de 4. sınıf Kraliyet Taç Nişanı takdim edilmiştir.<sup>68</sup>

Turhan Paşa ile Doktor Zander ve Mösyö Huguenin tarafından, Konya-Ereğli Hattı'nın kısa sürede tamamlanmasının padişahın başarılarından olduğuna dair nutuklar söylendikten sonra, padişaha uzun ömür için dualar edilmiş<sup>69</sup> ve üç defa tekrarlanan “Padişahım çok yaşa!” nidalarıyla açılış töreni son bulmuştur.<sup>70</sup>

Sultan II. Abdülhamid Han tarafından Almanya İmparatoru Wilhelm'e söz konusu kısmın açılış münasebetiyle bir telgrafname gönderilmiştir. Bu telgrafta padişah, Bağdat Hattı'nın Konya'dan Ereğli'ye kadar inşaatı tamamlanan kısmının açılış törenini yapmak üzere vükeladan Turhan Paşa'yı görevlendirdiğinden, İmparator ile büyük pederi zamanında başlayan ve İmparatorun iki defa İstanbul'a ziyareti sonucu gerçekleşen görüşmelerle kuvvetlenen dostane ilişkilerin, bu hat sayesinde daha da kuvvetlendiğinden bahsetmiştir. Ayrıca hattın inşa

<sup>62</sup> *Sabah Gazetesi*, "Nutm-ı İftitah", 5398, 15 Teşrinievvel 1320 (28 Ekim 1904), 3; BOA, *Y.PRK.EV*, 4 / 34, Tarih: 15 Şaban 1322 (25 Ekim 1904), 3.

<sup>63</sup> BOA, *Y.PRK.EV*, 4 / 34, Tarih: 15 Şaban 1322 (25 Ekim 1904), 1.

<sup>64</sup> BOA, *Y.PRK.EV*, 4 / 34, Tarih: 15 Şaban 1322 (25 Ekim 1904), 5-7.

<sup>65</sup> Sarı, "Yabancı İstihdamı", 39-40.

<sup>66</sup> Ahmed Rasim, "Ereğli'ye Doğru 2", 3; BOA, *DH.MKT*, 909 / 35, Tarih: 2 Ramazan 1322 (10 Kasım 1904).

<sup>67</sup> BOA, *Y.PRK.NMH*, 9 / 56, Tarih: 16 Şaban 1322 (26 Ekim 1904), 1.

<sup>68</sup> Yavuz, "der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn", 134.

<sup>69</sup> Tercüman-ı Hakikat Gazetesi, "Bağdad Hatt-ı Kebiri-Konya Ereğli Şubesi", 2.

<sup>70</sup> BOA, *Y.PRK.EV*, 4 / 34, Tarih: 15 Şaban 1322 (25 Ekim 1904).

çalışmalarıyla meşgul olan mühendis ve mütehassısların harcadıkları mesai sonucu hattın sağlamlığından memnun olduğunu bildirerek teşekkür etmiş ve bu kişileri takdiren madalyalarla taltiflerine karar verildiğini, İmparatorun da tüm mesaisi ile memnuniyet veren bu çalışanlara iltifat göstermesi gerektiğini beyan etmiştir.<sup>71</sup>

Padişah'ın telgrafına Almanya İmparatoru da bir telgraf ile karşılık vermiştir. Bu telgrafnamede yer alan ifadeye göre, padişahın gönderdiği telgraf tam padişahın doğum günü olan açılış gününde kendisine ulaşmıştır. İmparator, Konya Ereğli Hattı'nın açılış töreni için Turhan Paşa'nın memur edilmesinden pek memnun olduğunu ve açılış töreni için bu mutlu günün seçilmesinin hattın devam etmesi ve inşaatının tamamlanması için hayra vesile olmasını ümit ettiğini ifade etmiştir. Bu ilk şubenin inşaatıyla uğraşan mühendis ve mütehassısların hizmetlerinin padişah tarafından takdir edilmesinden ve bu memnuniyetin nişanesi olmak üzere kendilerinin madalyalarla taltiflerinden dolayı padişaha teşekkür etmiştir. Ziyaretleriyle bir kat daha artan samimi dostluğa hizmet etmiş olduklarından dolayı kendilerini samimi olarak ödüllendireceğini beyan etmiştir.<sup>72</sup>

Açılış töreni münasebetiyle Almanya İmparatoru Wilhelm tarafından Bağdat Demiryolu Şirketi Meclis-i İdare Reisi ve Deutsche Bank Müdürü Mösyö Arthur Gwinner'a memnuniyet bildiren özel bir mektup gönderilmiştir. Berlin gazetelerinde bahsedilen mektubun tercümesine göre imparator, Sultan İkinci Abdülhamid Han'ın doğum gününe müsadif olan yüce günde Bağdat Şimendiferi birinci şubesi olan Konya-Bulgurlu Hattı'nın açılış töreninin yapılmasından dolayı memnuniyet duyduğunu bildirmiş ve tebriklerini iletmiştir. İmparatora göre, Almanlar tarafından tasarlanıp Alman mühendisleri marifetiyle meydana getirilen böyle önemli bir teşebbüsün zorluklarla karşılaşılmasına rağmen güzelce tamamlanması, ayrıca bir memnuniyet konusudur. İmparator, Bağdat Demiryolu Hattı gibi önemli bir teşebbüsün ilk kısmının düşünceden fiile geçirilmesi konusundaki başarılarından dolayı, hizmet gösteren tüm Almanları takdir ettikten sonra bu büyük hattın yapımının tamamlanması için samimi temennilerde bulunmuştur.<sup>73</sup>

Yukarıda Bağdat Hattı'nın ilk kısmını oluşturan Konya-Ereğli Hattı'nın açılışı için 25 Ekim 1904 tarihinin özellikle seçildiği ifade edilmişti. Nitekim açılış merasiminin ardından veladet-i hümayun dolayısıyla yapılan gelenekselleşmiş kutlamalara geçilmiştir. Oldukça debdebeli ve muazzam geçen açılış töreninden sonra, akşam üzeri baştan aşağı donatılmış olan istasyon ve civarında yakılan binlerce kandil ve fanustan yayılan ışıklarla her yer aydınlatılmıştır. Zafer ayetleri ile donatılan istasyonda elektrikle "Padişahım çok yaşa!" duası resmedilmiştir. Kutlamalara, havai fişekler<sup>74</sup> atılması ve ışık gösterileri yapılmasıyla gösterişli bir şekilde devam edilmiştir.<sup>75</sup> Saat 15.00'e geldiğinde mükemmel bir ziyafet alanı hâline çevrilmiş olan büyük salonda, Bağdat Demiryolu İnşaat Şirketi tarafından tertip edilen ziyafete başlanmıştır. İstasyonda tertip edilen ziyafet bir saat kadar sürdükten sonra, gece Konya'ya

<sup>71</sup> BOA, *Y.PRK.NMH*, 9 / 56, Tarih: 16 Şaban 1322 (26 Ekim 1904), 1.

<sup>72</sup> BOA, *Y.PRK.NMH*, 9 / 56, Tarih: 16 Şaban 1322 (26 Ekim 1904), 3.

<sup>73</sup> BOA, *Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS)*, Dosya No: 42, Gömlek No: 47, Tarih: 27 Ekim 1904; BOA, *Y.A.HUS*, Dosya No: 480, Gömlek No: 49, Tarih: 19 Şaban 1322 (29 Ekim 1904), 5; *Sabah Gazetesi*, "Nutm-ı İftitahi", 3; *Sabah Gazetesi*, "Bağdat Demiryolu-İmparator Vilhelm Hazretlerinin Mektupları", 5400, 17 Teşrinievvel 1320 (30 Ekim 1904), 3.

<sup>74</sup> Havai fişeklerin atılması, veladet-i hümayunun en görkemli faaliyetlerinden biri olup sadece İstanbul'da değil diğer şehirlerde de yapılmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Özger, *Doğum Günü Törenleri*, 154.

<sup>75</sup> Ahmed Rasim, "Ereğli'ye Doğru 2", 3; BOA, *DH.MKT*, 909 / 35, Tarih: 2 Ramazan 1322 (10 Kasım 1904); BOA, *Y.PRK.EV*, 4 / 34, Tarih: 15 Şaban 1322 (25 Ekim 1904), 5-7 ve 11.

dönüleceği için dinlenmek üzere ara verilmiştir. Dönüş vakti geldiğinde özel tren, yeni eklemelerle daha da uzatılarak Konya'ya doğru yola çıkmıştır.<sup>76</sup>

Konya Valisi Faik Bey ile vilayet erkânının da içinde bulunduğu tren, 26 Ekim 1904 Çarşamba sabahı Konya'ya döndüğünde, yine güzel bir merasimle karşılanmıştır. Konya'da birkaç saat dinlenilmesi uygun görüldüğünden bu sırada Turhan Paşa hükümet dairesini ziyaret etmiştir. Nihayet saat 04.30'da vali, mahallî erkân ve eşraf tarafından yapılan uğurlama merasimi ile tren Konya'dan Dersaadet'e doğru hareket etmiştir. Dönüş yolculuğuna, komisyon heyeti ve Mösyö Huguenin de dâhil olmuştur.<sup>77</sup> Nihayetinde Konya-Ereğli Hattı'nın açılış törenini yapmaya memur edilen heyet reisi Evkaf-ı Hümayun Nazırı Turhan Paşa, Von Auler Paşa ve heyet erkânı ile Sabah gazetesi muhabiri Ahmed Rasim Bey'in bulunduğu hususî tren 27 Ekim Perşembe günü saat 9.00 civarında Haydarpaşa'ya ulaşmış ve yolculuk sona ermiştir.<sup>78</sup>

### Sonuç

Yapımı büyük tartışmalara yol açan Bağdat Demiryolu'na ait ilk kısmın, Konya-Ereğli Hattı'nın, tamamlanmasından sonra, açılışının büyük ve önemli bir merasimle yapılmasına karar verildiği anlaşılmaktadır. Açılış töreninin önceden ve itinayla planlandığı gibi son derece dikkat çekici şekilde padişahın doğum günü olan veladet-i hümayuna denk gelen bir günde gerçekleştirilmiş olması da buna verilen önemi ortaya koymaktadır. Veladet-i hümayun törenleri sırasında, türlü açılışların yapılması bir gelenek hâline gelmiş olsa da söz konusu hattın açılış, kendi başına da büyük bir önemi haizdir. Tabiatıyla böylesi bir günde düzenlenmesi de önemi daha da katlanmıştır. Böylece Osmanlı Devleti de Anadolu Bağdat Demiryolu Hattı'na, daha başlangıç kısmında bile, Sultan II. Abdülhamid tarafından ne kadar önem verildiğini göstermek istemiş olmalıdır. Açılış kutlaması, doğum günü kutlamaları içerisinde gerçekleştiğinden padişahın doğum gününe gösterilen saygı ile demiryolu hattının tamamlanmasından kaynaklanan sevinç içerisinde çifte kutlama yapılmıştır. Anlaşılan bu hat için dile getirilen her türlü temenni, dilek ve duaların doğru hedefe ulaşabilmesi amacıyla padişahın doğum günü vesile kılınmıştır. Projenin gerçekleştirilmesi noktasında minnet duyulması gereken kişinin sultan olduğu söz konusu açılışla gözler önüne serilmiş ve basın vasıtasıyla insanlar mümkün mertebe durumdan haberdar edilmiştir. Yani bir anlamda söz konusu açılış töreni, padişahın varlığını ve meşruiyetini hem halka hem de Almanya'ya ispat etme amacı da taşıyordu. Bu durum, açılışa bizzat bir heyetle görevlendirilen Turhan Paşa'nın açılış töreninde verdiği nutuktan da açıkça anlaşılmaktadır.

Veladet-i hümayun töreninde yapılan açılış merasimi ile kutlamaların daha görkemli hâle getirilmesiyle, muhataplarına verilmek istenen mesajlar daha güçlü bir şekilde ulaştırılmış olmakta ve durum maksada yönelik olarak gazetelerde haberler ve yazılar duyurulmaktadır. Açılışa memur edilen heyetle birlikte Sabah gazetesi muhabirlerinin bizzat görevlendirilmiş olması ve çekecekleri telgrafların dahi ücretsiz hâle getirilmesi, söz konusu açılışın ülke çapında duyurulmak istenmesinin önemli göstergeleridir. Nihayetinde Osmanlı ülkesi açısından önemli bir yatırım olan bu hattın, hem iç hem de dış kamuoyuna görkemli bir açılış töreniyle sunulduğu anlaşılmaktadır. Son olarak Bağdat Hattı'nın ilk kısmı olan bu Konya-Ereğli Hattı'nın bir yıl gibi bir sürede tamamlanarak törenle işletilmeye açılması, Bağdat Hattı'nın diğer kısımlarının da kısa sürede tamamlanacağı umudunu doğurmuştur. Nitekim açılış töreni münasebetiyle bir an önce diğer kısımların da yapılarak Bağdat Hattı'nın tüm kısımlarının tamamlanması temennilerinin sıklıkla dile getirildiği görülmektedir.

<sup>76</sup> Ahmed Rasim, "Ereğli'ye Doğru 2", 3; BOA, *DH.MKT*, 909 / 35, Tarih: 2 Ramazan 1322 (10 Kasım 1904).

<sup>77</sup> Ahmed Rasim, "Bağdat Demiryolu Hatt-ı Kebiri-Konya'dan Dersaadet'e 3", *Sabah Gazetesi*, 5403 (20 Teşrinievvel 1320 [2 Kasım 1904]), 3.

<sup>78</sup> *Sabah Gazetesi*, "Nutm-ı fitahî", 3.

## Kaynakça

### A. Arşiv Kaynakları

#### Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

BOA, *Bâb-ı Âlî Evrak Odası (BEO)*, Dosya No: 2429, Gömlek No: 182121, Tarih: 5 Şaban 1322 (15 Ekim 1904).

BOA, *Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemî (DH.MKT)*, Dosya No: 909, Gömlek No: 35, Tarih: 2 Ramazan 1322 (10 Kasım 1904).

BOA, *Fotoğraflar (FTG.f)*, Dosya No: 1771, Tarih: 16 Şaban 1322 (26 Ekim 1904).

BOA, *Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS)*, Dosya No: 42, Gömlek No: 47, Tarih: 27 Ekim 1904.

BOA, *İrade Hususi (İ.HUS)*, Dosya No: 120, Gömlek No: 25, Tarih: 14 Cemaziyelahir 1322 (26 Ağustos 1904).

BOA, *İrade Ticaret ve Nafta (İ.TNF)*, Dosya No: 13, Gömlek No: 41, Tarih: 04 Şaban 1322 (14 Ekim 1904).

BOA, *Yıldız Sadaret Hususi Evrakı (Y.A.HUS)*, Dosya No: 480, Gömlek No: 42, Tarih: 16 Şaban 1322 (26 Ekim 1904).

BOA, *Y.A.HUS*, Dosya No: 480, Gömlek No: 49, Tarih: 19 Şaban 1322 (29 Ekim 1904).

BOA, *Y.A.HUS*, Dosya No: 452, Gömlek No: 112, Tarih: 27 Rebiülahir 1321 (23 Temmuz 1903).

BOA, *Yıldız Perakende Evrakı Evkaf Nezareti Maruzatı (Y.PRK.EV)*, Dosya No: 4, Gömlek No: 34, Tarih: 15 Şaban 1322 (25 Ekim 1904).

BOA, *Yıldız Perakende Evrakı Name-i Hümayunlar (Y.PRK.NMH)*, Dosya No: 9, Gömlek No: 56, Tarih: 16 Şaban 1322 (26 Ekim 1904).

### B. Süreli Yayınlar

Ahmed Rasim. "Bağdad Demiryolu Hatt-ı Kebiri-Ereğli'ye Doğru 1", *Sabah Gazetesi*, 5399, 16 Teşrinievvel 1320 (29 Ekim 1904), 3.

Ahmed Rasim. "Bağdad Demiryolu Hatt-ı Kebiri-Ereğli'ye Doğru 2", *Sabah Gazetesi*, 5401, 18 Teşrinievvel 1320 (31 Ekim 1904), 3.

Ahmed Rasim. "Bağdad Demiryolu Hatt-ı Kebiri-Konya'dan Dersaadet'e 3", *Sabah Gazetesi*, 5403, 20 Teşrinievvel 1320 (2 Kasım 1904), 3.

Nazmi. "Bağdad Demiryolu Hatt-ı Kebiri", *Sabah Gazetesi*, 5394, 11 Teşrinievvel 1320 (24 Ekim 1904), 3.

*Sabah Gazetesi*. "Devletlü Turhan Paşa Hazretleri", 5395, 12 Teşrinievvel 1320 (25 Ekim 1904), 4.

*Sabah Gazetesi*. "Nutk-ı İftitahî", 5398, 15 Teşrinievvel 1320 (28 Ekim 1904), 3.

*Sabah Gazetesi*. "Bağdad Demiryolu-İmparator Vilhelm Hazretlerinin Mektupları", 5400, 17 Teşrinievvel 1320 (30 Ekim 1904), 3.

*Tercüman-ı Hakikat Gazetesi*. “Bağdad Hatt-ı Kebiri”, 8441, 4 Teşrinievvel 1320 (17 Ekim 1904), 2.

*Tercüman-ı Hakikat Gazetesi*. “Bağdad Şimendifer Hattı”, 8446, 9 Teşrinievvel 1320 (22 Ekim 1904), 3.

*Tercüman-ı Hakikat Gazetesi*. “Kabul-i Muvakkat”, 8448, 11 Teşrinievvel 1320 (24 Ekim 1904), 3.

*Tercüman-ı Hakikat Gazetesi*. “Turhan Paşa Hazretleri”, 8449, 12 Teşrinievvel 1320 (25 Ekim 1904), 4.

*Tercüman-ı Hakikat Gazetesi*. “Bağdad Hatt-ı Kebiri-Konya Ereğli Şubesi”, 8450, 13 Teşrinievvel 1320 (26 Ekim 1904), 2.

### C. Araştırma, İnceleme ve Telif Eserler

Albayrak, Mustafa. "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı" *OTAM* 6, C.6 (1995): 1-38.

Boynukalın, Hafsa. “Osmanlı Askerî Teşkilâtı Üniformalarının Tezyînatı ve Mâliyeti Üzerine Bir İnceleme” *Arış Sanat Tarihi Dergisi* 16 (2020): 56-77, DOI: 10.34242/akmbaris.2020.134.

Çolak, Fatih. *Almanların Konya ve Çevresindeki Faaliyetleri*. Konya: Çizgi Kitabevi, 2014.

Çolak, Fatih. “Osmanlı Topraklarında Faaliyet Gösteren Bir Alman Kuruluşu: Anadolu Demiryolu Şirketi” *NEÜ Sosyal Bilimler Dergisi* 1, C.2 (Ocak-Haziran 2016): 81-102.

Demirel, Fatmagül. “Osmanlı Padişahlarının Doğum Günü Kutlamalarına Bir Örnek” *İlmi Araştırmalar* 11: 67-74.

Earle, Edward Mead. *Bağdat Demiryolu Savaşı*. Çev. Kasım Yargıcı. Milliyet Yay., 1972.

Emecen, Feridun. “Atıyye-i Seniyye” *TDV İslam Ansiklopedisi*, C.4 (1991): 64.

Günaydın, Meryem. “II. Abdülhamid ve Saltanatı Süresince Kutlanan Yaş Günleri (1876-1909)” *Sultan II. Abdülhamid Sempozyum Bildirileri (20-21 Şubat 2014/Selanik)*, C.3, Ankara: TTK Yay., 2014: 71-122.

Karateke, Hakan. *Padişahım Çok Yaşa! Osmanlı Devleti'nin Son Yüzyılında Merasimler*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yay., 2017.

Ortaylı, İlber. *İkinci Abdülhamid Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yay., 1981.

Özger, Yunus. “II. Abdülhamid Dönemi Veladet-i Hümayun Törenlerinin Diplomatik ve Toplumsal Fonksiyonları” *Amme İdaresi Dergisi* 2, C.54 (Haziran 2021): 75-91.

Özger, Yunus. *Osmanlı Hanedanında Doğum Günü Törenleri*. İstanbul: İdeal Kültür Yay., 2022.

Özönder, Hasan. “Konya’da İlk Tren ve Bunun Sosyo-Ekonomik Boyutları” *Osmanlı Döneminde Konya*, ed. Yusuf Küçükdağ, Konya: 2003: 111-120.

Özyüksel, Murat. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yay., 2013.

Parlatır, İsmail. *Osmanlı Türkçesi Sözlüğü*. Ankara: Yargı Yay., 2006.

- Sarı, Hacı, "Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı İstihdamı: Anadolu-Bağdat ve Hicaz Demiryolları Örneği (1888-1918)" YL Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2011.
- Tahsin Paşa. *Abdülhamid ve Yıldız Hatıraları*. İstanbul: Muallim Ahmet Halit Kitaphanesi, 1931.
- Yavuz, Mehmet. "Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen Reich" Ruhr Universität Bochum, 2005.

### **Ekler**

- Ek 1:** Konya-Ereğli Hattı'nın açılış merasiminde Evkaf-ı Hümayun Nazırı Turhan Paşa nutuk okurken Garabed K. Solakian tarafından çekilmiştir. (25 Ekim 1904)





**Kaynak:** Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA),  
Fotoğraflar (FTG.f), Dosya No: 1771, Tarih: 16 Şaban 1322 (26 Ekim 1904).

**Ek 2:** Önemli misafirler için tahsis edilen özel bir vagon. Vagonun üzerinde duran kişi, 1897-1905 yılları arasında Anadolu Demiryolu Şirketi Müdürlüğünü yürüten Kurt Zander'dir.



**Kaynak:** Berlin Devlet Kütüphanesi Fotoğraf Arşivi

Ek 3: 1903 yılı, Konya'dan Ereğli'ye demiryolu hattı yapımı.



Kaynak: Berlin Devlet Kütüphanesi Fotoğraf Arşivi.

Ek 4: Anadolu Şimendifer Hattı'nın Konya Mevkifi (1896)



Kaynak: Servet-i Fünûn Dergisi, 293, 10 Teşrinievvel 1312 (22 Ekim 1896).