



ULAŞIM COĞRAFYASI VE TARİH PERSPEKTİFİNDE KIBRIS DEMİRYOLU

Cyprus Railway from the Perspective of Transport Geography and History

Güven ŞAHİN¹

Öz

Kıbrıs Adası, Doğu Akdeniz'in en büyük ve de stratejik adası konumundadır. Çok köklü bir medeniyet geçmişine sahip olan Kıbrıs, 9.251 km² yüzölçümüyle Akdeniz'in 3., Doğu Akdeniz'in ise en büyük adasıdır. Adanın toplam 780 km. uzunluğundaki kıyı şeridinin ise kabaca yarısı KKTC'de (%51), yarısı da GKRY (%49)'de bulunmaktadır. Kıbrıs'ta, Türk halkı ve Rumlar arasında yaşanan çatışmalar ve Türk halkına yönelik saldırılar neticesinde Türkiye'nin 1974 yılında yaptığı askeri müdahale ile ada üzerinde 2 müstakil devlet kurulmuş oldu. GKRY, 2004 yılı itibarıyla resmen Avrupa Birliği üyesi olmuş, KKTC ise sadece Türkiye tarafından tanınan bir ülke olarak varlığını sürdürmektedir. Kıbrıs'taki bu iki bağımsız ülke yanı sıra İngiliz Dönemi'nin bir uzantısı olarak 2 tane de İngiliz Üssü bulunmaktadır. Her iki üssün toplamda 254 km²'lik alanı (Ada yüzölçümünün %2.7'si) bulunmaktadır. Kıbrıs bulunduğu konum itibarıyla medeniyet tarihi boyunca devletlerin hakim olmayı arzuladığı ve bunun için çokça mücadele ettikleri bir nokta olmuştur. Ada tarihinde önemli izler bırakan İngilizler için ise Kıbrıs; Doğu Akdeniz ve Ortadoğu için stratejik bir ikmal merkezi, Mısır egemenliği için önemli bir basamak taşı olma özelliğindedir. Bu nedenle İngilizlerin adada yapmış oldukları tüm alt ve üstyapı çalışmalarını bu minvalde değerlendirmek gerekir. İnşa edilen demiryolu da bu sürecin bir parçasıdır. Kıbrıs Adası'nda, İngiliz Dönemi'nden kalma demiryolunu ele aldığımız bu çalışma kapsamında 2017 ve 2019 yıllarında KKTC'de saha çalışmaları yapılmıştır. Yüzey araştırmaları kapsamında az sayıdaki gar binası, birkaç araç haricinde KKTC sınırlarında konuyla alakalı bir şeyin kalmadığı tespit edilmiştir. Raylar ise 1950'lerin ilk yarısında bütünüyle sökülmüş olduğundan bu anlamda herhangi bir bulgu söz konusu değildir. Yapmış olduğumuz literatür çalışması kapsamında büyük çoğunluğu yabancı araştırmacıların ortaya koyduğu eserlerden ve yerli araştırmacıların eserlerinden faydalanılmıştır. Konuyla ilgili harita ve görseller İngiliz Arşivleri ve KKTC Milli Arşiv ve Araştırma Dairesi'nden tedarik edilmiştir. GKRY tarafındaki güncel durum ise yine literatür çalışmaları ve arşiv belgelerinden hareketle ortaya konmuştur.

Anahtar Kelimeler: Kıbrıs, demiryolu, ulaşım coğrafyası, ulaşım tarihi, KKTC, GKRY.

Abstract

Cyprus Island is the largest and strategic island in the Eastern Mediterranean. Cyprus, which has a deep-rooted history of civilization, is the 3rd largest island in the Mediterranean and the largest island in the Eastern Mediterranean with an area of 9.251 km². Roughly half of the 780 km long coastline of the island is in the TRNC (51%) and the half in the Greek Cypriot Administration (49%). In Cyprus, as a result of the conflicts between the Turkish people and the Greeks and the attacks against the Turkish people, two independent states were established on the island with the military intervention of Turkey in 1974. The Greek Cypriot Administration has officially become a member of the European Union as of 2004, while the TRNC continues to exist as a country recognized only by Turkey. In addition to these two independent countries in Cyprus, there are also 2 British Bases as an extension of the British Period. Both bases have a total area of 254 km² (2.7% of the island's surface area) and there is a significant amount of agricultural land in these areas. Cyprus, due to its location, has been a point where states have desired to dominate throughout the history of civilization and for which they have struggled a lot. For the British, who left important traces in the history of the island, Cyprus; It was a strategic supply center for the Eastern Mediterranean and the Middle East, and an important stepping stone for Egyptian sovereignty. For this reason, it is necessary to evaluate all the infrastructure and superstructure works of the British on the island in this way. The built railway is also a part of this process. Field studies were carried out in the TRNC in 2017 and 2019 within the scope of this study, in which we discussed the railway from the British Period on the Island of Cyprus. Within the scope of the surveys, it has been determined that there is nothing relevant to the subject within the borders of the TRNC, except for a small number of station buildings and a few vehicles. Since the rails were completely dismantled in the first half of the 1950s, there is no finding in this sense. Within the scope of the literature study we have done, the works of foreign researchers and the works of domestic researchers have been used. The maps and images related to the subject were obtained from the British Archives and the TRNC National Archives and Research Office. In the light of the data obtained in this context, the Cyprus railway map has been updated and shown again in the GIS environment. On the other hand, the current situation on the side of the Greek Cypriot Administration has been revealed based on literature studies and archive documents.

Key Words: Cyprus, railway, Transport Geography, Transport History, TRNC, Greek Cypriot.

¹ Dr.Öğr.Üyesi, Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, ORCID No: 0000-0002-5054-3711, gsahin@nku.edu.tr

GİRİŞ

Ulaşım insanla birlikte doğmuş ve onunla birlikte gelişmiştir. Zira ulaşım başka bir ifadeyle yer değiştirme, insan doğasının bir parçasıdır. Merak, ihtiyaçların karşılanması, eğlenme gibi insani beklentiler ulaşımın zaman içerisinde daha kompleks bir yapı kazanmasına neden olmuştur. Dünya genelinde kaynakların çok değişken dağılımı, nüfusun artışıyla ve ihtiyaçların çoğalmasıyla birlikte tarih boyunca savaş, istila, göç gibi küresel ve kitlesel olaylar ulaşım ile doğrudan ilişkili olmuştur. Medeniyet tarihimizi kısaca özetlerken tekerleğin icadı, okyanusları aşabilecek donanımda gemilerin tasarlanmasıyla Coğrafi Keşifler, buhar gücü ve buna bağlı buharlı lokomotiflerin icadı ile Sanayi Devrimi ilişkisi, doğrudan doğruya “Ulaşım” özneli gelişmeler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ulaşım, insanların ihtiyaçları olan çeşitli mal ve hizmetleri istedikleri yer ve zamanda kara, demir, deniz ve/veya havayolu gibi sistemlerle gerçekleştirmesidir. Söz konusu ulaşım sistemlerinde ise bisikletten trenlere, hayvanlardan gemilere çok çeşitli canlı ve araçlar kullanılarak ulaşım faaliyeti gerçekleştirilmektedir. Jetler, yüksek hızlı trenler (Maglev), denizaltılar gibi ileri teknoloji ürünleri araçlar ise ulaşım sektörünü bambaşka bir boyuta taşımıştır. Nihayetinde de uzaya açılan insanlık, bilimsel amaçlı ve son yıllarda sınırlı olarak gerçekleştirilen turistik amaçlı uzay seyahatleriyle dünya dışına açılmayı başarmıştır.

Ulaştırmanın toplumsal ve sosyal yaşam ile günümüz ekonomisindeki yeri tartışılmazdır. Ulaşım sektörü küresel ekonominin ayrılmaz bir bütünü olup ekonomik gelişmeyi hem etkilemekte hem de bu gelişmeden etkilenmektedir. Ulaştırma, toplumun ekonomik ve sosyal yapısını etkileyerek refahın artırılması ve yaygınlaştırılmasında önemli bir rol oynar. Ulaşım yüklenmiş olduğu misyonuyla ziraat, madencilik, sanayi, turizm, eğitim, sağlık gibi tüm iktisadi ve sosyal faaliyetler doğrudan ilişkilidir. Buna bağlı olarak da toplumun yaşam tarzını etkileyerek hayat seviyesini yükseltir, kültür düzeyini artırır, ticareti geliştirir, şehirleşmeyi hızlandırır, sanayi organizasyonunu değiştirir ve siyasi birliği temin eder.

Demiryolları sadece ulaşım alanında değil genel olarak sanayileşme ve stratejik kaygılar noktasında en etkili sistemdir. Öyle ki Sanayi Devrimi ve demiryolu ulaşımı medeniyet tarihimizden ayrı düşünülemez. Söz konusu taşıma sistemi özellikle 1800’lerin sonunda ve 1900’lerin başlarında ülkelerin üzerinde en fazla durduğu taşımacılık sistemi olmuştur. Hatta 1830 – 1930 arasındaki 1 asırlık süreci “Demiryolu Asrı” olarak nitelendirmek mümkündür (Taşlıgil ve Şahin, 2022: 239). Fakat II. Dünya Savaşı sonrası asfalt yolların ve buna uygun motorlu kara taşıtlarının hızla yaygınlaşması demiryolu ulaşımını ciddi ölçüde geriletmiştir. Sonuç olarak da pek çok ülkede demiryolları sökülüştür. Öte yandan raylı taşımacılık özellikle kent içi ulaşımında (Hafif raylı taşımacılık) ve de yüksek hızlı trenlerin tesisiyle son yıllarda yeniden ülkelerin gündemini meşgul etmektedir.

Ülkelerin konumları, coğrafi özellikleri de kendilerine has birtakım ulaşım sistemlerinin gelişmesine neden olmaktadır. Ada ülkelerinde bu durum daha belirgindir. Zira adaların anakara ile bağlantısı geçmişte sadece denizyoluyla mümkün olabilmekteydi. Daha sonraları havayolu sisteminin gelişmesiyle adaların çok daha uzak noktalarla bağlantısı olanaklı kılınmıştır. Karayolu taşıma sistemleri ise sadece ada içi ulaşımında etkili olmaktadır. Araştırma konumuz olan Kıbrıs adası ve üzerindeki devletlerde uluslararası ulaşım sistemlerinde havayolu başta olmak üzere sınırlı olarak denizyollarıyla bağlantı kurulmaktadır. Ada içerisinde ise sadece karayolu ve motorlu kara taşıtları kullanılmaktadır. Günümüzde adadaki her iki ülkenin de demiryolu – raylı taşımacılık sistemi bulunmamaktadır.

Kıbrıs’ta antik limanlar ve tarihi yollar ulaşımın nüvelerini oluşturmaktadır. Antik limanlarla Akdeniz havzasının önemli bir durağı olan Kıbrıs, karayolu ağıyla da ada içi iskânın gelişmesiyle köklü bir medeniyete kavuşmuştur. Adadaki planlı yol ağının temellerini Akdeniz Havzası’ndaki çoğu medeniyette olduğu gibi Roma İmparatorluğu Dönemi yolları teşkil etmektedir. Kıbrıs’ta Roma İmparatorluğu döneminden kalma kilometrelerce yol bulunmaktadır. İlk etapta adanın çevresinde limanlarla bağlantılı yollar tesis edilmiş, sonrasında da bu yollar ada merkezine doğru ilerletilmiştir. Kıbrıs’ta tespit edilmiş toplam 1.350 km. antik yol bulunmakta olup bunun 753 km.’si hala görülebilir durumda olup geri kalanı ise büyük ölçüde bozuk fakat tespit edilebilir (Milyon / mil taşları sayesinde) durumdadır (Bekker-Nielsen, 2004: 222). Günümüzde bazı yollar söz konusu bu antik yolların rotasını izleyerek tesis edilmiştir.

Çalışma Sahası ve Amaç

Kıbrıs Adası, Doğu Akdeniz’in en büyük ve de stratejik adası konumundadır. Çok köklü bir medeniyet geçmişine sahip olan Kıbrıs, 9.251 km² yüzölçümüyle Akdeniz’in 3., Doğu Akdeniz’in ise en büyük adasıdır. Adanın toplam 780 km. uzunluğundaki kıyı şeridinin ise kabaca yarısı KKTC’de (%51), yarısı da GKRY (%49)’de bulunmaktadır. Kıbrıs’ta, Türk halkı ve Rumlar arasında yaşanan çatışmalar ve Türk halkına yönelik saldırılar neticesinde Türkiye’nin 1974 yılında yapmış olduğu askeri müdahale ile ada üzerinde 2 müstakil devlet kurulmuş oldu. GKRY, 2004 yılı itibarıyla resmen Avrupa Birliği üyesi olmuş, KKTC ise sadece Türkiye tarafından tanınan bir ülke olarak varlığını sürdürmektedir (Şekil 1).

Kıbrıs’taki bu iki bağımsız ülke yanı sıra İngiliz Dönemi’nin bir uzantısı olarak 2 tane de İngiliz Üssü bulunmaktadır. Bunlardan Dikelya Askeri Üssü, aynı zamanda KKTC ile de komşudur. Ağrotur İngiliz Üssü ise GKRY tarafında olup adanın

en güneyindeki Ağrotur yarımadası üzerinde konuşlanmıştır. Her iki üssün toplamda 254 km²'lik alanı (Ada yüzölçümünün %2.7'si) bulunmakta olup söz konusu alanlarda kayda değer miktarda tarım arazileri bulunmaktadır.

Kıbrıs bulunduğu konum itibarıyla medeniyet tarihi boyunca devletlerin hakim olmayı arzuladığı ve bunun için çokça mücadele ettikleri bir nokta olmuştur. Ada tarihinde önemli izler bırakan İngilizler için ise Kıbrıs; Doğu Akdeniz ve Ortadoğu için stratejik bir ikmal merkezi, Mısır egemenliği için önemli bir basamak taşı olma özelliğindedir. Bu nedenle İngilizlerin adada yapmış oldukları tüm alt ve üstyapı çalışmalarını bu minvalde değerlendirmek gerekir. İnşa edilen demiryolu da bu sürecin bir parçasıdır.



Şekil 1. Kıbrıs Adasının Lokasyonu ve Adadaki İdari Birimler

Kıbrıs Adası'nda, İngiliz Dönemi'nden kalma demiryolunu ele aldığımız bu çalışma kapsamında 2017 ve 2019 yıllarında KKTC'de saha çalışmaları yapılmıştır. Yüzeysel araştırmaları kapsamında az sayıdaki gar binası, birkaç araç haricinde KKTC sınırlarında konuyla alakalı bir şeyin kalmadığı tespit edilmiştir. Raylar ise 1950'lerin ilk yarısında bütünüyle sökülmiş olduğundan bu anlamda herhangi bir bulgu söz konusu değildir. Yapmış olduğumuz literatür çalışması kapsamında büyük çoğunluğu yabancı araştırmacıların ortaya koyduğu eserlerden ve yerli araştırmacıların eserlerinden faydalanılmıştır. Konuyla ilgili harita ve görseller İngiliz Arşivleri ve KKTC Milli Arşiv ve Araştırma Dairesi'nden tedarik edilmiştir. Bu kapsamda elde edilen veriler ışığında Kıbrıs demiryolu haritası güncellenerek CBS ortamında yeniden gösterilmiştir. GKRY tarafındaki güncel durum ise yine literatür çalışmaları ve arşiv belgelerinden hareketle ortaya konmuştur. Bununla birlikte GKRY tarafında maden işletmelerinin kendisine ait dar hatlar ve birkaç demiryolu aracı atıl bir vaziyette maden işletmeleri sahasında bulunmaktadır.

Kıbrıs Adasında Demiryolunun Tesisi

Kıbrıs'ta asırlar süren Osmanlı İmparatorluğu idaresi, dönemin dış politikaları kapsamında tehlike altına girmiştir. Osmanlı – Rus Savaşı (93 Harbi) sonrasında İngilizlerle iş birliğine gidilmesi neticesinde adada ilk olarak 1878'de resmen İngiliz varlığı başlamıştır. Her ne kadar bu durum adanın İngilizlere kiralanması şeklinde olmuş olsa da 1878 – 1960 arası devre Kıbrıs tarihinde "İngiliz Dönemi" olarak geçmektedir. Kolonyal İngiliz politikaları dahilinde de adanın doğal kaynaklarını en kolay yoldan elde etme, adanın idaresi – haberleşme ve Doğu Akdeniz'de bir İngiliz üssü oluşturulması çerçevesinde İngilizlerin en önemli kolonileştirme aracı olan demiryolunun tesisi gerekmiştir. Elbette Kıbrıs'taki demiryolunun salt sömürge düşüncesiyle tesis edildiğini söylemek de yanlış olacaktır. Zira adanın "Dağ Turizmi" faaliyetleri kapsamında Karlıdağ / Trodos Dağlarına kolay erişebilmek de belirleyici olmuştur. Zira Karlıdağ / Trodoslar yazları bunaltıcı Kıbrıs sıcağında insanlar için termal konfor sağlayan bir yer olup kışları da otelleri ve kayak tesisleriyle hizmet sunan doğal bir

oluşumdur. Söz konusu ana hat dışında Kıbrıs'a adını veren bakır madeni kapsamında ise Güzelyurt'taki bakır madeni için de demiryolu bağlantılı ayrıca bir maden hattı tesis edilmiştir. Skouriotissa madeninden (Cyprus Mines Corp.) yüzlerce yıl öncesinden yararlanılmaya başlanmakla beraber modern anlamda 1914'ten beri işletilmekte olup demiryolu hattının 3. etabının yapılmasında da maden işletmesinin büyük destekleri olmuştur. Yaklaşık 1.000 km²'lik Mesarya Ovasından elde edilen mahsulün kolay nakliyesi için de demiryolu ihtiyaç duyulan önemli bir nakil aracıydı.

- ❖ Kıbrıs'taki demiryolu inşasının amaçlarını özetleyecek olursak;
- ❖ Tarım ürünleri ve işlenmiş tarım ürünlerinin nakli,
- ❖ Madenlerin (Bakır, krom, asbest, kükürt gibi),
- ❖ Turizm,
- ❖ Haberleşme (Posta hizmetleri),
- ❖ Şehirlerarası yolcu ve asker nakli.

İngilizler adaya ilk geldiklerinde belli başlı konuları öncelikli olarak ele almışlardır. Sulama, modern limanların tesisi, haberleşme ve demiryolu yapımı bütçe ayrılan ilk konular olmuştur. Adada uygun bir liman ve konaklama tesisinin bulunmuyor olması da daha kompleks projeler hazırlanmasını gerektirmiştir. Bu amaçla İngiliz koloni idaresi 26 Kasım 1878 tarihinde ilk etapta demiryolu hatları, Gazimağusa, Larnaka ve Limasol limanları, tuz gölleri ile sulama sistemleri ve su kaynakları hakkında araştırma yapılması ve rapor verilmesi talimatını vermiştir (Karas, 2014: 78-79). Bu kapsamda demiryolu önerileri oldukça kapsamlı bir şekilde hazırlanmış ve 1891 yılında planlar hazırlanmaya başlanmıştır (Tozan, 2008: 37). Bu süreçte Osmanlı İmparatorluğu'ndan Osmanlı Demiryolu ve Bayındırlık İşleri tarafından da 1895 yılında bir demiryolu projesi adada kiracı olan İngiliz Hükümeti'ne teklif edilmiş fakat bu proje İngilizler tarafından reddedilmiştir (Kent ve Demiryolu, 2009). İngilizler tarafından yapılan proje çalışmaları doğrultusunda ilk etapta 1897 yazında Lefkoşa – Larnaka yolundaki mal ve yolcu trafiği istatistikleri göz önüne alınmıştır. Dönemin Bayındırlık Departmanı'ndan Mühendis Cunningham tarafından hazırlanan aynı güzergâh üzerinde yapılacak 760 mm. (2 fit 5 inç) açıklıklı bir demiryolu hattı için kısa bir araştırma metni de eklemiştir (Karas, 2014: 102). Bu dönemde ortaya çıkan ikilik demiryolu – liman bağlantısının Gazimağusa'dan mı? yoksa Larnaka'dan mı? sağlanacağı hususunda olmuştur. İlk etapta İngiliz yönetimi Mısır bağlantısı sebebiyle Larnaka bağlantılı bir demiryolu hattı tasarlamayı düşünüyorlardı. Fakat daha sonra bu güzergâh hakkındaki izlenimler hattın ekonomik olmayacağı yönünde şüpheleri ortaya çıkarmıştır (Karas, 2014: 102). Nitekim yapılacak demiryolu için arazinin düzlüğü ve geçtiği yerdeki zirai potansiyel en önemli 2 kriter olduğundan Gazimağusa öne çıkmaya başlamıştır. Ayrıca Larnaka'daki tüccarlar ve deve kervanı sahipleri de bu duruma itiraz etmişler ve hat Gazimağusa'ya kaydırılmıştır (RayHaber, 2020). Kıbrıs için yapılacak olan demiryolu projeleri kapsamında hazırlanan beş plan:

- Lefkoşa – Gazimağusa arasında bir ana hat (57,9 km. / 36 mil);
- Lefkoşa – Larnaka bağlantı hattı (23,8 km. / 14 mil);
- Lefkoşa'nın kuzeydoğusundaki Değirmenlik (Kythrea)'e bir şube hattı (6,4 km. / 4 mil);
- Lefkoşa'dan Güzelyurt Körfezi'ndeki Gemikonağı (Karavostasi)'na bağlantı hattı (54,4 km. / 33 mil) şeklindedir;

Larnaka – Limasol hattı (67,6 km. / 42 mil) şeklindeydi (Varnava, 2009: 109). Bunlardan başka Değirmenlik (Kythrea) – Gemikonağı (Karavostasi) bağlantısını sağlayacak tali bir hat da planlanmıştır. Görüldüğü üzere temelde Lefkoşa merkezli bir demiryolu ağı planlanmış olup tarım ürünleri, tuzlaların işletilmesi (Larnaka), kereste taşımacılığı ve askeri ihtiyaçlar doğrultusunda projeler oluşturulmuştur.

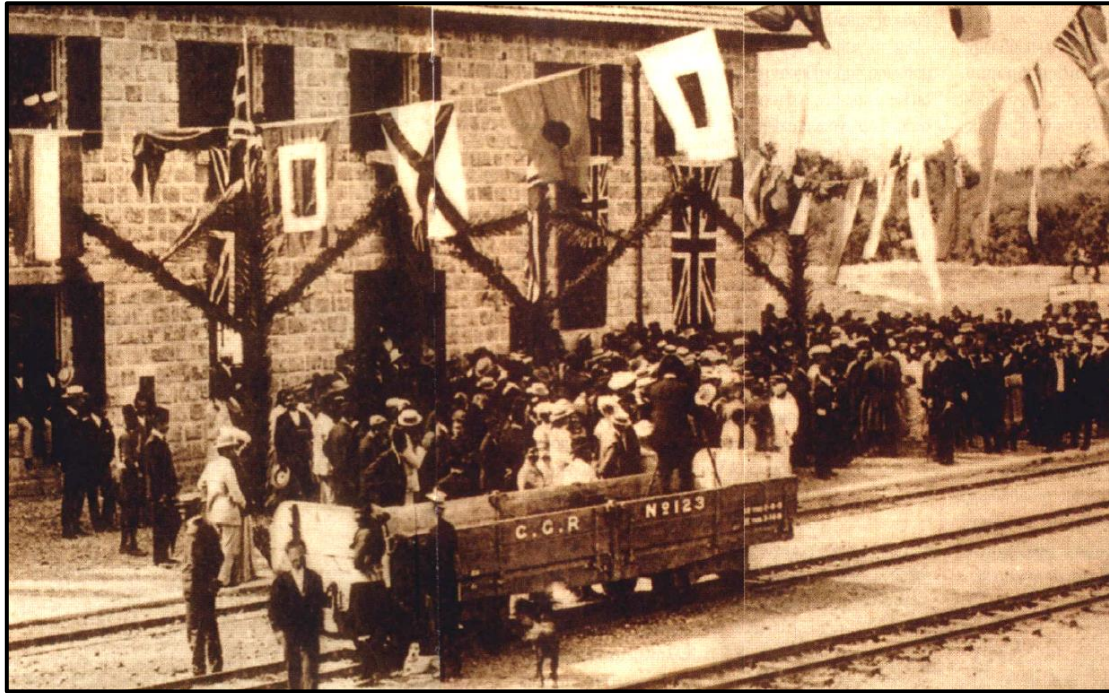
Özetleyecek olursak Kıbrıs Adası'nda demiryolunun tesisi temelde madencilik, tarım ve haberleşme alanlarındaki ihtiyaçtan ortaya çıkmıştır. Nihayet 15 Temmuz 1903 tarihinde demiryolu mühendisi Frederic Shelford tarafından planlanan demiryolu hattı koloni yönetimi tarafından kabul edilmiştir (Turner, 1979: 161; Karas, 2014: 114). Buna göre 3 etaplı bir demiryolu inşa süreci planlanmış olup Gazimağusa – Lefkoşa ilk etabı; Lefkoşa – Güzelyurt (Morfu – Omorfo) ikinci etabı ve Güzelyurt – Evrihu (Evrykhon) üçüncü etabı oluşturmaktaydı. Kasım 1903'te fizibilite çalışmaları yapılmış ve ilk etapta Mayıs 1904 yılında Lefkoşa – Gazimağusa'da liman bağlantılı yaklaşık 57,9 km. (36 mil)'lik bir hat tesis edilmeye başlanmıştır (Uluca Tümer, 2010: 69). Temmuz 1905'te tamamlanan bu ilk etabın resmi açılışı 21 Ekim 1905 tarihinde İngiliz Yüksek Komiser Sir Charles Anthony King-Harman (1851 – 1939) tarafından yapılmıştır. Demiryolu ilk etapta 4 lokomotif, 6 yolcu vagonu, 7 yük vagonu ve 21 açık vagonla hizmete girmiştir (Turner, 1979: 72). Güzelyurt (Morfu – Omorfo) bağlantısı ise 31 Mart 1907'de hizmete girmiştir. Hattın Evrihu (Evrykhon) bağlantısı ise ekonomik sıkıntılardan ötürü birkaç yıl gecikmiştir. Nihayetinde Haziran 1915'te son etap da tamamlanarak yaklaşık 122,1 km. (75,8 mil)'lik hat işler hale gelmiştir. Buna göre hattın en işlek kısmı olan Gazimağusa – Lefkoşa arası 2 saatte, toplam hat ise 4 saatte kat edilmekteydi (Trenin saatteki ortalama hızı 48 km. idi). Bu ana hat haricinde adanın batısındaki madencilik faaliyetlerine bağlı olarak Lefke – Skouriotissa tali hattı yapılmıştır.

Tablo 1. Kıbrıs Demiryolunun Kronolojik Özeti

Tarih	Gerçekleşen Olay
-------	------------------

1878	Kıbrıs Adasında kira karşılığı İngiliz varlığı resmen başladı
1891	Kıbrıs'ta İngilizler tarafından ilk olarak demiryolu tesisi gündeme alındı
1900	Gazimağusa Limanı'nda çalışmalara başlandı
1903	Kıbrıs'ta demiryolu inşası için proje hazırlanmış ve yönetimden geçmiştir
1904	Lefkoşa – Gazimağusa hattında çalışmalara başlandı (58 km.)
1905	Mart ayı itibarıyla hattın ikinci etabı olan Lefkoşa – Güzelyurt bağlantısının yapımına başlanmıştır Ekim ayında Lefkoşa – Gazimağusa hattında taşımacılık başladı
1906	Gazimağusa Limanı'nda genişletme çalışmaları tamamlandı
1907	31 Mart itibarıyla Lefkoşa – Güzelyurt hattı açılmıştır (38,6 km.)
1915	Kıbrıs demiryollarının son kısmı olan Güzelyurt – Evrihu hattı açıldı (24,9 km.)
1921	Cyprus Mines Corporation (CMC) tarafından Eylül ayı itibarıyla Skouriotissa – Yeşilyurt (Pentageia) arasında madencilik taşımaları başladı
1931	31 Aralık itibarıyla Evrihu Garı kapatıldı
1932	Evrihu – Kalokhorio arasında yolcu ve posta taşımacılığı faaliyeti sonlandı Evrihu – Çamlıköy arası raylar sökülmüştür
1934	Demiryolu filosuna yeni demiryolu arabaları eklendi
1950	Demiryolunda tarihinin ilk ve son kazası gerçekleşmiş, 2 can kaybı yaşanmıştır
1951	31 Aralık tarihinde son tren seferi yapıldı ve Lefkoşa'dan Gazimağusa'ya hareket etmiştir
1953	Mart – Nisan arasında "1 Numaralı Vagon" ve birkaç araç dışındaki tüm araçlar hurda olarak satıldı
1959	Cyprus Mines Corporation 10 Ağustos itibarıyla taşımacılığı durduracağını ilan etti
1972	1 Numaralı lokomotif restore edilerek bugünkü yerine taşınmıştır

Kıbrıs'taki demiryolu ağı "Etki Hattı" tipinde planlanmıştır. Etki hattı demiryolu ağı tipinde, hattın uzunluğuna ya da kısıllığına bakılmaksızın belli iki noktanın birleştirilmesi esastır. Örneğin bir liman ve maden sahasının bağlanması; bir endüstri bölgesiyle tüketim pazarının bağlanması bu şekildeki hatlardır. Kıbrıs'ta da maden sahası, başkent ve liman bağlantısının demiryoluyla sağlanarak bir etki hattı oluşturulmuştur.



Şekil 1. Gazimağusa (Magusa)'da Demiryolu İstasyonunun 1905'teki Resmi Açılışı

Teknik özellikleri bakımından incelendiğinde Kıbrıs'taki tüm demiryolu hattı dar hatlardan oluşmaktaydı. İlk planlarda 1.000 mm. (3ft 3 inç) olarak planlanan demiryolu ağı, daha sonra 762 mm. (2 ft 6 inç) olarak yapılmıştır (Turner, 1979: 6). Bunların yanı sıra adanın batısındaki maden işletmelerinin de kendilerine ait tali hatları (Dekovil hatlar) söz konusudur. Bu hatların bir kısmının rayları ve araçları günümüzde atıl bir halde hâlâ maden sahaslarında görülebilmektedir. Demiryolu hattı yapılırken ovalık sahanın belli yerlerinde ve Kanlıdere (Pedieos) başta olmak üzere Gazimağusa – Lefkoşa arasında 51, Lefkoşa – Çamlıköy (Kalo Chorio) arasında 34 köprü inşa edilmiştir (CVAR, 2021). Bunlar içerisinde Kasım 1904'te

tamamlanmış olan ve hem Kıbrıs için hem de demiryolu için ikonik bir simge haline gelmiş olan Haspolat'taki (Mia Milia / Milea) demiryolu köprüsüdür. Günümüzde demiryolu köprülerinin bir kısmını görmek hala mümkündür.

Tablo 2. Kıbrıs Hükümet Demiryolu İstasyon ve Mesafe Bilgileri

	Garlar ve İstasyonlar	Mesafe (Mil)	Güncel Lokasyon
1. Etap (57,9 km.)	GAZİMAĞUSA Garı ve Limanı	0	KKTC
	Gazimağusa (Şehir Merkezi)	1	KKTC
	Tuzla (Engomi)	5	KKTC
	Mutluyaka (Stylloi)	8	KKTC
	Korkuteli (Gaidhoura)	10	KKTC
	DÖRTYOL Garı (Prastio)	12	KKTC
	Pirhan (Pyrga)	14	KKTC
	Nergisli (Yenegra)*	16	KKTC
	Pınarlı (Vitsada)	19	KKTC
	Ulukışla (Marathovounos)	21	KKTC
	ASLANKÖY Garı (Angastina)	23	KKTC
	Çukurova (Kourou Monastir)	24	KKTC
	Düzova (Eksometohi)	26	KKTC
	Cihangir (Epikho)	28	KKTC
2. Etap (38,6 km.)	DEMİRHAN Garı (Trakhoni)	29	KKTC
	Kaymaklı (Kaimakli)	35	KKTC
	LEFKOŞA Garı (Nicosia)	36	Yeşil Hat
	Aydemet (Ayios Dhometios)	39	GKRY
	Aerodrome / Havalimanı	-	Yeşil Hat
	Alayköy (Yerolakkos)	44	KKTC
	KOKKINOTRIMITHIA Garı	48	Yeşil Hat
	Dhenia / Deneia (Denya)	51	Yeşil Hat
	Gayretköy (Avlona)	53	KKTC
	Peristerona	55	GKRY
	Zümrütköy (Katokopia)	57	KKTC
	Akçay (Argaki)	58	KKTC
	GÜZELYURT Garı (Morphou)	60	KKTC
	Güneşköy (Nikitas)	62	KKTC
3. Etap (24,1 km.)	Aydinköy (Baraji/Prastio)	64	KKTC
	Gaziveren (Kazivera)	65	KKTC
	Yeşilyurt (Pentageia)	67	KKTC
	Kayotis / Kargotis	68	KKTC
	ÇAMLIKÖY Garı (Kalo Chorio)	70	KKTC
	Skouriotissa	71	GKRY
	Flasou (Flasu)	73	GKRY
EVRYCHOU Garı (Evrihu)	75	GKRY	

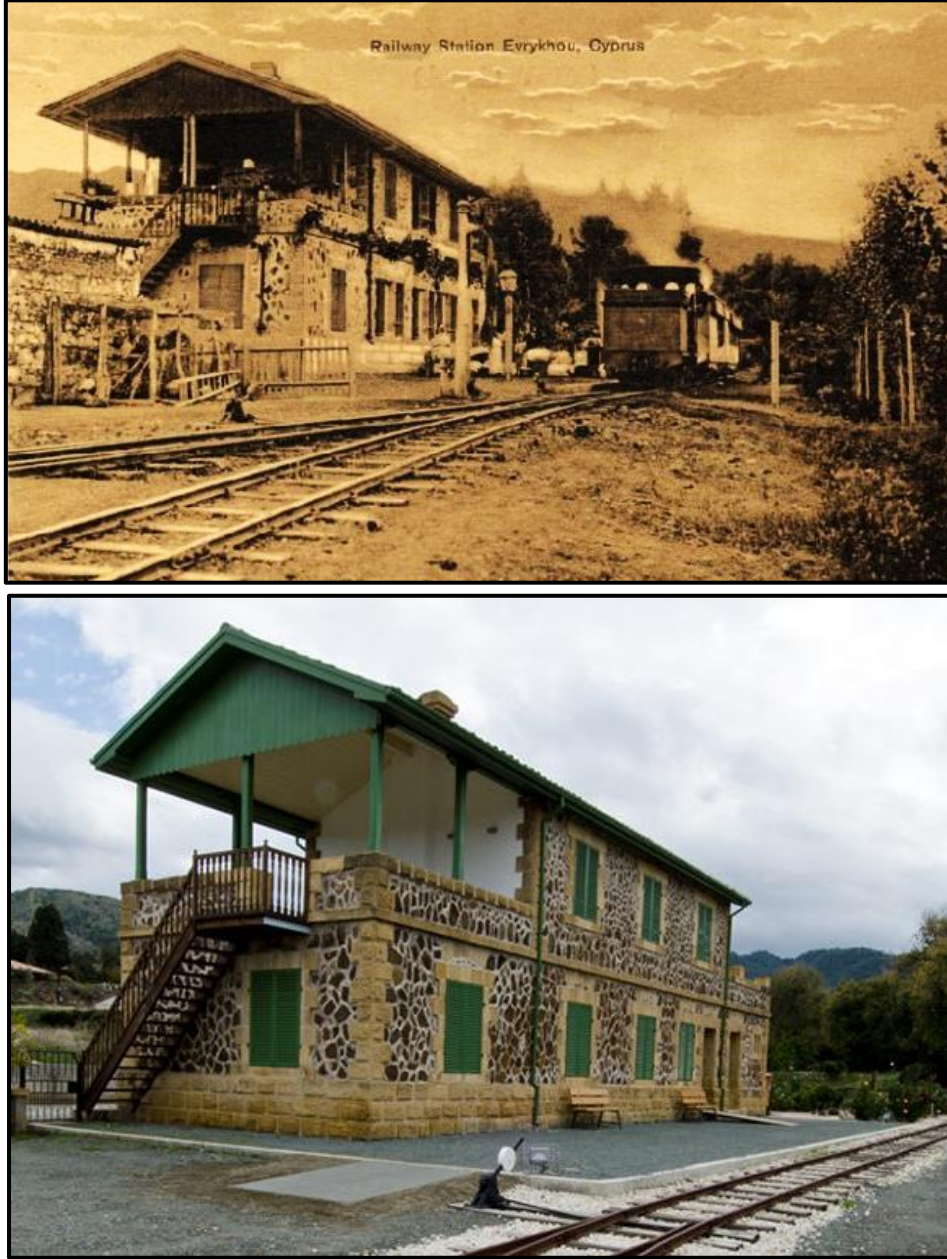
not: 1 mil = 1,609 km.

*: Bazı çalışmalarda Nergisli / Yenegra da "Gar" olarak işaretlenmiştir.

Kaynak: Hadjilyra, 2006.

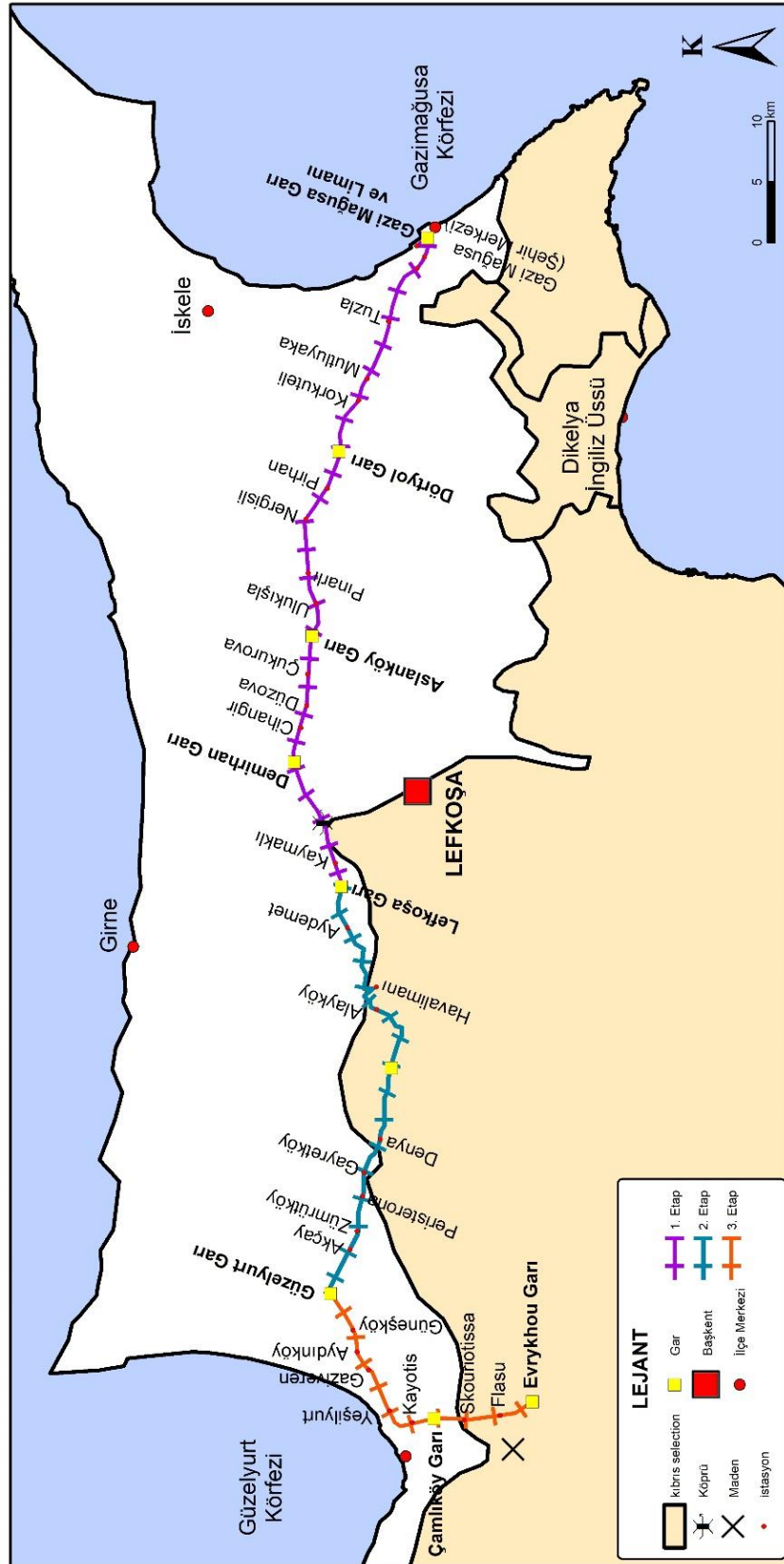
Kıbrıs demiryollarının rota ve hat bilgilerini incelediğimizde demiryolunun başlangıç noktası kabul edeceğimiz Gazimağusa Limanı'ndan güneye doğru 1,6 km. uzunluğundaki hatla Maraş (Kapalı Maraş / Varoşa)'a doğru ilerlenmiş, buradan da Lefkoşa'ya 57,9 km.'lik hatla Lefkoşa'ya ulaşılmıştır. Bu noktada hat kabaca batı – kuzeybatı yönlü uzanmakta ve yer yer Kanlıdere (Pedieos) vadisini paralel bir şekilde izlemektedir. Sonraki tarihlerde devam eden demiryolu inşasıyla Lefkoşa – Güzelyurt arasında 2. etabı oluşturan 38,6 km. (24 mil)'lik hat döşenmiş, ilerleyen yıllarda da Evrihu'ya kadar hat uzatılmıştır. Hattın 3. etabı olan ve mali imkansızlıklar nedeniyle en son tamamlanan 24,1 km.'lik kısmı ise 1915 yılında hizmete girmiştir. Bu kısım bölgedeki maden ocaklarının işletilmesi amacıyla açılmış, 3. etabın yapılmasında da büyük ölçüde buradaki maden işletmecisi firmaların desteği olmuştur.

Kıbrıs demiryolu hattının güzergâhı üzerinde toplam 9 gar (Bazı kaynaklarda Nergisli / Yenegra garları arasında sayılmaktadır) ve 36 istasyon bulunmaktadır (Tablo 2). Söz konusu 36 istasyonun 11 tanesi (Mutluyaka, Pirhan, Ulukışla, Cihangir, Kaymaklı, Denya, Gayretköy, Peristerona, Zümrütköy, Akçay, Kayotis / Kargotis) küçük ölçekli yan hat duraklarından oluşmaktaydı. Kıbrıs Hükümet Demiryolu'nun merkez ve idare binası Gazimağusa'da bulunuyordu. Buna göre tüm demiryolu taşımacılığı ve tarifler, bakım – onarım işleri buradan idare edilmekteydi.



Şekil 2. Evrihu Tren Garı'nın 1900'lerin Başlarındaki ve Günümüzdeki Müze Haline Getirilmiş Hali

Tren hattının 1 etabında deniz seviyesinden Lefkoşa'ya kadar raylarla 137 m. irtifaya ulaşılır (Radford, 2003: 46). Batıya doğru yükselti artmakta ve arazi engebelliği hem çalışma şartlarını hem de maliyeti olumsuz yönde etkilemeye başlamıştır. En zorlu güzergâh olan Evrihu bağlantısı için hat Solea (Solya) vadisini takip etmiştir. Günümüzde söz konusu bu vadi boyunca uzanan yerleşme GKRY'nin önemli bir destinasyon sahası ve de demiryolu için nostaljik turizm rotası olarak değerlendirilmektedir. Şekil 2'de görüldüğü üzere hattın önemli bir kısmı KKTC tarafında bulunmaktadır. Buradaki 1. etap kısmının önemli bir bölümü Mesarya ovasından geçmekte olup batıda da (3. etabın olduğu kısmının önemli bir bölümü) maden bölgesinden geçmektedir. Bu şekliyle adanın kabaca doğu – batı yönlü kat edildiği görülmektedir.



Şekil 3. Kıbrıs Adası Demiryolu Güzergâhı ve Tesisleri

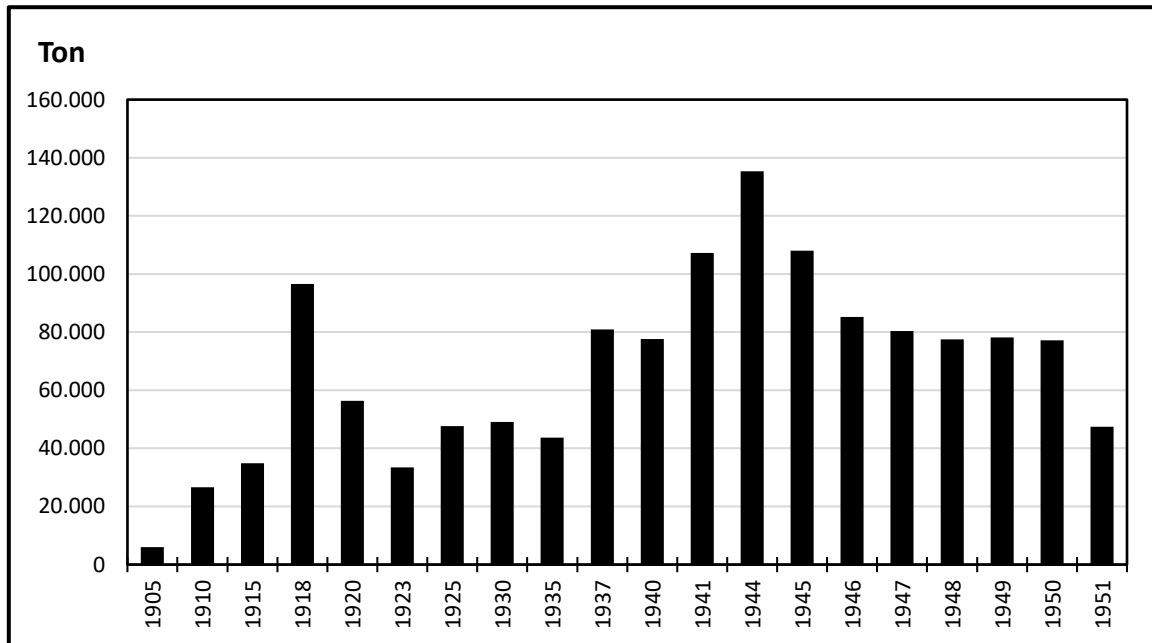
Demiryolu hattı tesis edildikten sonra ihtiyaç duyulan araçlar İngiliz yapımı olup Mısır üzerinden denizyoluyla adaya taşınmıştır. Hat üzerinde 1913'te toplam 52 demiryolu aracı (Lokomotif, vagon vd.) işliyorken bu sayı faaliyetin sonlandığı 1951'de 104'e çıkmıştı. Bu araçların 70 tanesi açık vagonlardan, 20 tanesi kapalı vagonlardan, 2 tanesi hayvan vagonundan

ve geri kalan diğerleri de demiryolu arabaları, bakım ve hizmet araçları ile lokomotiflerden oluşmaktaydı (Turner, 1979: 72; Radford, 2003: 138). Kıbrıs demiryollarında toplam 12 lokomotif hizmet vermiş, bunlardan 1 numaralı lokomotif Gazimağusa Eski Gar Binası önündeki özel kaidesinde sergilenmektedir. Adada daha sonraları "Trolli" adı verilen demiryolu arabaları (Bir veya iki vagonlu araçlar) hizmet vermeye başlamıştır. 1940'larda adaya getirilen toplam 9 adet trolli, Kıbrıs demiryollarının sembolleri haline gelmişlerdir.

Kıbrıs'ta Demiryolu Taşımacılığı

Kıbrıs'ta geleneksel taşımacılık basit toprak yollar ve bir kısmı dünyaca bilinen Roma Yolları'nın kalıntısı olan hatlar üzerinde deve kervanları, katır ve eşeklerle yapılan taşımacılık olup küçük ölçekli limanlar vasıtasıyla da ithalat – ihracat yapılmaktaydı. Özetle ada taşımacılığının geçmişini hayvan gücü + denizyolu ile özetlemek mümkündür. Hatta öyle ki demiryolu ilk planlandığında deve kervanları sahiplerinin protestoları ve saldırgan tutumları ile karşılaşmıştır.

Kıbrıs Adası'nda hakimiyetlerini pekiştirmek ve ada zenginliğini daha erişilebilir hale getirmek için tesis edilen demiryolu hattı ilk yıllar beklentileri karşılamamıştır. Genişletilen ve modern bir görünüme kavuşturulan Gazimağusa Limanı ve sonrasında yapılan demiryolu beklenen kârı sağlayamadığı gibi İngiliz yönetiminin aynı dönemlerde kaynaklarını Mısır'a yönlendirmesi de bu durumda etkili olmuştur. Fakat I. Dünya Savaşı ve sonrasında liman ve bağlantılı demiryolunda ciddi bir hareketlilik yaşanmış, bunun sonucunda da 1933 yılında rıhtımın genişletilmesi gerekmiştir (Varnava, 2009: 36; Uluca Tümer, 2010: 69). Özellikle II. Dünya Savaşı yılları ve sonrasında gerek bakır ve krom madenlerindeki yoğun faaliyet gerekse Mesarya ovasının bol miktardaki mahsulünün taşınmasında demiryolunun büyük yararları olmuştur. Adanın posta hizmetlerinde de önemli bir misyonu olan demiryolunda yolcu ve yük taşımacılığı 1900'lerin ortalarına değin devam etmiştir. Burada belirtilmesi gereken önemli bir husus da demiryolu hattının Lefkoşa'nın batısında kalan kısmında ekseri yük, doğusunda ise yolcu taşımacılığı yoğunluk kazanmıştı. Bazı istasyonlar sadece yük ve posta taşımacılığına ayrılmış, bazıları ise sadece yolculara hizmet verecek şekilde planlanmıştır. Sonuç olarak Kıbrıs demiryolu bünyesinde kuruluşundan kapanışına değin toplamda 7.348.643 yolcu ve 3.199.934 ton yük taşınmıştır.



Şekil 4. Seçilmiş Yıllara Göre Kıbrıs Hükümet Demiryolları'nda Taşınan Yük Miktarları (Kaynak: Turner, 1979: 168)

Demiryolunda gerçekleşen yük taşımacılığının seyrine baktığımızda küresel çapta yaşanan olaylara bağlı olarak ciddi dalgalanmalar yaşandığı anlaşılmaktadır. Söz konusu hattın ilk etabının tamamlandığı 1905 yılında (Buna göre sadece Lefkoşa – Gazimağusa arasında) sadece 6.008 ton yük taşınmıştır (Şekil 4). Tamamlanan hatla birlikte taşınan yük miktarı da artmış, 1910 yılında 26.610 ton, I. Dünya Savaşı'nın patlak verdiği 1914'te 35.078 ton, 1915'te 34.932 ton ve savaşın son yıllarında ise çok hızlı bir artışla 96.592 tona ulaşmıştır. Savaş sonrası taşınan yük miktarı çok hızlı bir şekilde gerilemiş ve 1923'te 33.393 tona kadar düşmüş, 1930'da 50 bin tona yaklaşmışsa da (49.141 ton), 1935'te 43.660 tona gerilemiştir. II. Dünya Savaşı'nın yaklaşması, ülkelerin yoğun hammadde ve ikmal malzemesi talebi neticesinde taşınan yük miktarı yeniden artmış ve 1937'de 80.870 ton, 1940'ta 77.668 ton, 1941'de 107.213 ton ve 1944'te de tarihinin en yüksek miktarı olan 135.286 tona çıkan yük miktarı sonrasında yavaş yavaş azalmış, 1946 – 1950 arasında belli bir aralıkta (77 – 78 bin

ton) seyretmiştir. Demiryolu faaliyetinin sonlandığı 1951 yılında ise 47.436 tonluk yük taşımacılığı gerçekleşmiştir (Şekil 4).

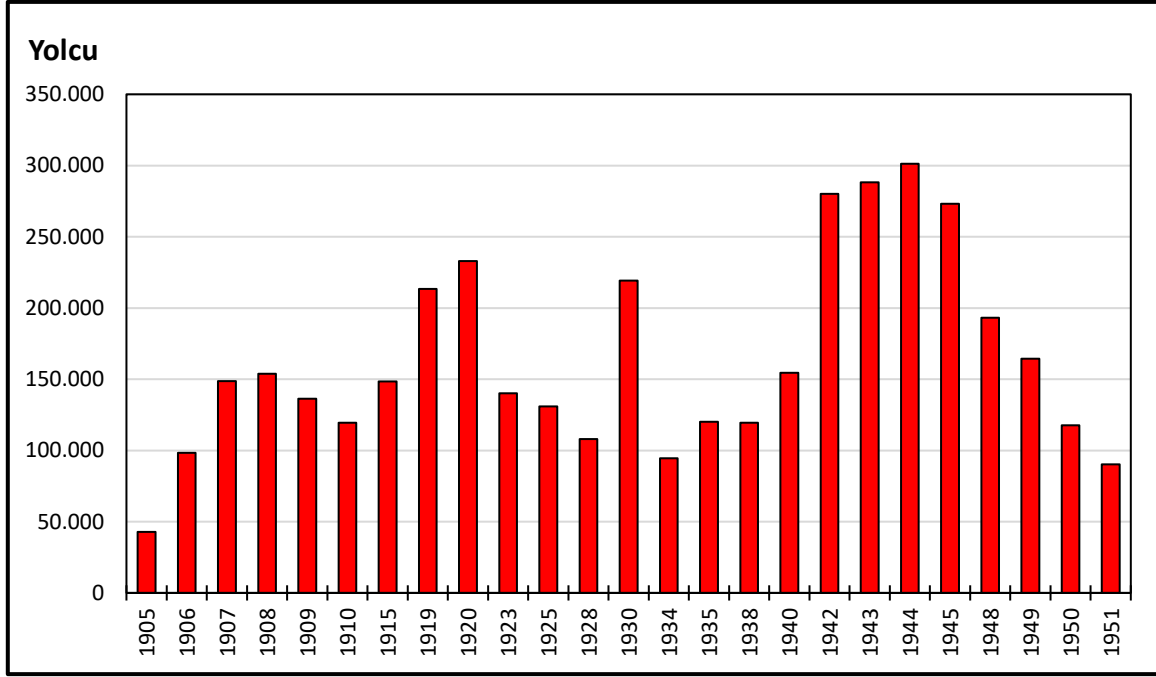
Taşınan yüklerin niteliğine baktığımızda temelde maden ve tarım – ormancılık ürünlerinden oluştuğunu görmekteyiz. Taşınan madenlerin başında bakır gelmekte olup daha önce de bahsedildiği gibi hattın 3. etabı ve tali kolu doğrudan bakır madeninin sevkiyatına yönelik tesis edilmiştir. Bakırın yanı sıra krom, pirit, kükürt ve asbest taşımacılığı yapılan belli başlı madenleri oluşturmaktadır. Kıbrıs'taki başlı başına madencilik ile geçimini sağlayan madenci köylerinden Mitsero (Kokkinogia pirit, krom ve bakır madenleri) ile Skouriotissa (Bakır ve pirit madenleri) bu duruma tipik örneklerdir. Günümüzde geçmişin bu büyük maden köylerindeki dekovil hatları ve araçları atıl vaziyette hala görülebilmektedir.

Kıbrıs adası geçmişten beri belli başlı tarım ürünleri ve bunların işlenmesinden elde edilen ürünlerle adından söz ettirmiştir. Üzüm ve bunlardan elde edilen dünyaca ünlü Kıbrıs şarabı başta olmak üzere turuncgiller, zeytin, keçiboynuzu başlıca ürünleri oluşturmaktadır (Karas, 2014: 116). Mesarya ovasından elde edilen tahıllar (Başta arpa olmak üzere), bakla, börülce, hayvan yemi diğer zirai ürünleri oluşturmaktadır. Mesarya Ovası, İngilizlerin çok önemseydiği ve başta askeri ikmal sağlama adına ciddi yatırımların yapıldığı (Hem sulama hem de demiryolu sistemlerinde söz konusu ovanın büyük etkisi olmuştur) bir saha olmuştur. İngilizler bu sebeple ovanın Dörtiyol (Prastio) – Ulukışla (Marathovounos) arasındaki kısmını "Tahıl Ülkesi" olarak tanımlıyorlardı. Ormancılık faaliyetleri kapsamında kereste ve odunkömürü en fazla taşınan ürünlerdi (Turner, 1979: 9; Radford, 2003: 36). Demiryolu Kıbrıs haberleşmesi için de önemli bir yere sahip olup posta treni olarak da hizmet vermekteydi. İstasyonların bir kısmı posta binası ve telgraf istasyonu vazifesi de görmekteydi.

Garlar ve istasyonlar özelinde taşınan yük miktarına baktığımızda yük taşımacılığının yoğunlaştığı Lefkoşa batısındaki istasyonların ilki olan Evrihu'da krom, odun kömürü, yakacak odun, kereste gibi maden ve ormancılık ürünleri yüklenen başlıca malları oluşturmakta, bunların yanı sıra sınırlı miktarda şarap da taşınmaktaydı. Çamlıköy (Kalo Chorio)'de yüklenen malların başında kereste, odun kömürü, yakacak odun gibi ormancılık ürünleri yanı sıra buğday ve arpa gibi tahıllar ile çeşitli meyveler ve şarap sayılabilir. Bu istasyonda ormancılık ürünleri zamanla daha fazla taşınırken tahılların miktarı azalmıştır (Turner, 1979: 167). Güzelyurt garında yüklenen malların başında yine odun kömürü ve kereste başta olmak üzere buğday, arpa ve meyveler sayılabilmektedir. Zümrütköy (Katokopia) istasyonundaki yük cinslerine baktığımızda meyveler yegane ürün grubunu oluşturmaktaydı. Peristerona istasyonunda sebzeler; Kokkinotrimithia garında ise buğday, arpa, diğer tahıllar ile sebzeler başlıca ürünlerdir (Turner, 1979: 167). Hattın doğusuna doğru geçtiği yerlerdeki tarım ürünleri çeşitliliğine bağlı olarak yük cinsi ve miktarları değişmekteydi.

Nihayetinde 1915 itibariyle ada, kabaca doğu – batı doğrultulu demiryolu hattıyla kat edilir hale gelmiştir. Bu sayede Gazimağusa, adanın en önemli ticaret merkezlerinden biri haline gelmiştir. Hatta Gazimağusa'nın günümüzde de devam eden büyük bir ticaret merkezi olmasının temelinde söz konusu demiryolu hattının çok büyük ölçüde etkisi olduğunu söyleyebiliriz. Demiryolunun batı ucu ise buradaki madenlerden daha etkin bir şekilde yararlanmayı sağlamış ve burada madencilik yerleşmeleri ile küçük ölçekli de olsa endüstrinin gelişmesine neden olmuştur. Özetle demiryolu sayesinde Gazimağusa bir ticaret, Lefke ise sanayi merkezi haline gelmiştir.

Kıbrıs Hükümet Demiryolu'nda gerçekleşen yolcu taşımacılığına baktığımızda yine oldukça değişken bir seyir karşımıza çıkmaktadır. Şekil 4'te görüldüğü üzere seçilmiş yıllar itibariyle her ne kadar adada demiryoluyla taşınan yolcu sayısı 100 bin kişinin altına nadiren düşmüşse de (1934, 1951 yıllarındaki gibi) bazı yıllar 200 hatta 300 bin kişiyi aşmıştır (1919, 1920, 1944 yıllarındaki gibi). Demiryolu hattının tesis edilen ilk etabı ile takip eden yıllarda yolcu sayısı düzenli bir şekilde artmış, ilk yıl 42.875 olan yolcu sayısı ertesi sene 98.286'ya, 1907'de de 148.747'ye ulaşmıştır. Sonraki yıllarda küçük ölçekli gerilemeler olmuşsa da I. Dünya Savaşı ve buna bağlı ihtiyaç duyulan asker sevkiyatıyla taşınan yolcu sayısı 1915'te 148.362, savaşın sona ermesini takiben de 1919'da 213.310 kişi olmuş, Mısır ve diğer Arap ülkelerindeki çalkantılarla asker sevkiyatının devam etmesi nedeniyle 1920'de sayı 233.003'e çıkmıştır. Sonraki yıllarda yolcu sayısı ciddi ölçüde gerilemişse de 1930'daki gibi bazı yıllarda (219.230 kişi) istisna olarak yolcu sayısı artmıştır. Fakat genel olarak 1930 istisna tutulursa 1923 – 1938 arasındaki devrede genel olarak yolcu sayısı 150.000 kişinin altında kalmıştır. II. Dünya Savaşı ile birlikte demiryolunda taşınan yolcu sayısı yeniden ve çok hızlı bir artış göstermiş ve 1942'den 1945'e değin 250.000 kişinin üzerindeki yolcu sayısı tarihini en yüksek değerlerine ulaşmıştır. Hatta 1944'te 301.319 yolcuyla kendi tarihinin rekoru kırılmıştır. Sonrasında şekil 4'te de görüldüğü üzere hızlı ve de düzenli bir gerileme sürecine girilmiş, hattın bazı etaplarının yolcu trafiğine kapatılmasıyla da bu gerileme devam etmiştir. Son olarak 1951 yılında 90.199 yolcu taşımacılığı gerçekleşmiş ve faaliyet sonlanmıştır.



Şekil 5. Seçilmiş Yıllara Göre Kıbrıs Hükümet Demiryolları'nda Taşınan Yolcu Sayısı Kaynak: Turner, 1979: 168.

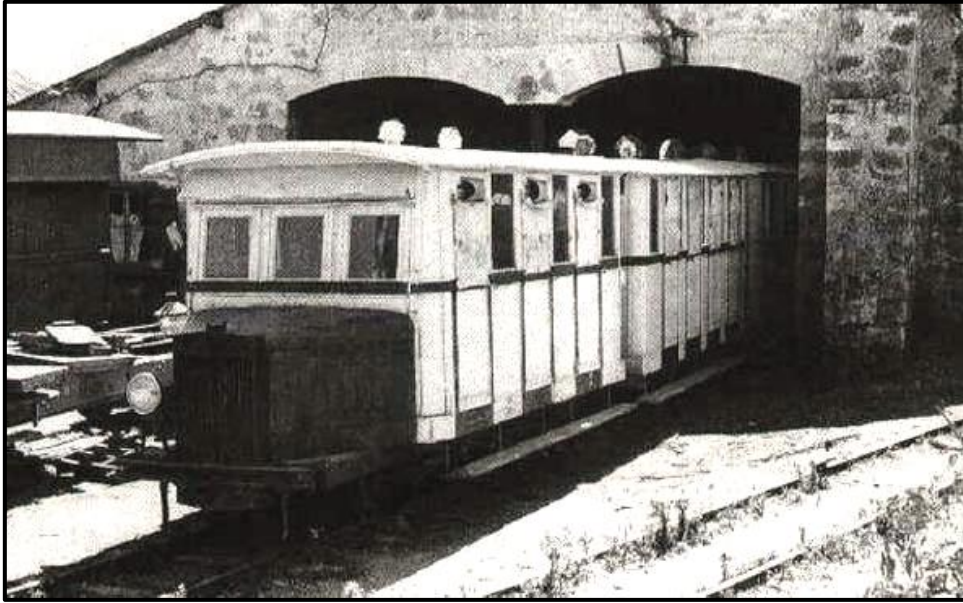
Burada belirtilmesi gereken önemli bir husus da daha önce belirtildiği gibi söz konusu demiryolunun yapım amacının başlangıçta kolonyal Britanya'nın ada kaynakları ve adanın idaresi temelli olmasıdır. Bu nedenle demiryolunun yolcu taşımacılığına yönelik bir önceliği bulunmamaktaydı. Zira demiryolunun tesis ve araç tercihlerinde de bundan kaynaklı olarak sürat konusu çok öncelikli olmamıştır (Saatte 48 km. hız). Fakat sonraları ada halkı tarafından oldukça benimsenmiş ve kayda değer bir yolcu trafiği ortaya çıkmıştır.

Kıbrıs'ta Demiryolu Ulaşımının Sonlanması ve Günümüzdeki Durum

Kıbrıs'ta demiryolu ulaşımının sonlanmasının görünür ve de arka planda pek çok sebebi bulunmaktadır. Bunların başında hattın ekonomik olmaması ve zarar etmesi ilk sırada yer almaktadır. Hattın kapatılmasının dile getirilmeyen nedenlerinden biri de karayolu ulaşımı ve motorlu kara taşıtlarının yaygınlaşmasıdır (Günçe ve Mısırlısoy, 2019: 122). İngilizler, kendi otomotiv sektörlerini desteklemek için pazar oluşturma kapsamında kolonilerinde demiryolu sisteminden uzaklaşmışlardır. Bu nedenle henüz demiryolu taşımacılığı oldukça faal bir durumdayken adada modern karayolu ağı yapımına başlamışlardır.

Adada ilk olarak 1932 yılında demiryolu hattının batısında Evrihu – Çamlıköy (Kalo Chorio / Kalokhorio) arasındaki 5 km.'lik kısım devre dışı bırakılmıştır. Buna göre hattın son durağı Çamlıköy Garı olmuştur. Ayrıca Lefkoşa'nın batısına demiryoluyla posta ve yolcu taşımacılığına son verilmiştir. Bu girişimlerin paralelinde İngiliz idaresi Kıbrıs'ta 1930'ların sonu ve 1940'ların başı itibarıyla karayolları yapımına başlamışlardır. Fakat söz konusu dönemde bile ada demiryolunda yolcu ve yük taşımacılığı artış göstermiştir. Her ne kadar ilerleyen yıllarda Lefkoşa batısına demiryolu hattıyla yapılacak taşımacılığın sonlanmasına karar verilse de adanın maden bölgesinin en büyük işletmesi olan CMC (Cyprus Mines Corporation) tarafından itiraz edilmiş ve bir süre daha hattın 2. ve 3. etabı madencilik taşıma faaliyetlerine devam etmiştir. Demiryolu taşımacılığının sonlanmasını takiben ise eski raylar kullanılarak CMC işletmesine bağlı müstakil bir dekoval hat ile madencilik taşımacılığı Gemikonağı Limanı'na bağlanarak sürdürülmüştür. 1974 yılında yaşanan gelişmeler nedeniyle söz konusu dekoval hat ve limandaki maden taşımacılığı sonlanmıştır.

Kıbrıs'ta demiryolu ulaşım sisteminin doğrudan ve dolaylı sebeplerle terkedilmesi kararını takiben aşama aşama demiryolu ortadan kaldırılmıştır. 1932'deki ilk girişimlerin ardından 1951'deki son seferle birlikte bu sistem ada tarihindeki yerini almıştır. 31 Aralık 1951 tarihinde Lefkoşa'dan Gazimağusa'ya son sefer düzenlenmiş ve demiryolu araçları Gazimağusa'daki atölyelere çekilmiştir. Takip eden yıllarda raylar sökülmüş ve araçlarla birlikte hurda olarak İtalya'ya satılmıştır. Nihayetinde de adadaki demiryolu ulaşımına ait neredeyse tüm donanım 1953 yılı itibarıyla ada envanterinden çıkmış oluyordu.



Şekil 6. Demiryolu Envanterine Sonradan Dahil Olan Demiryolu Otobüslerinden Bir Görünüm
(1932 / Narrow-Gauge)

Günümüzde istasyon binaları dışında demiryolu hattına dair neredeyse pek bir emarenin olmadığı bu hatla ilgili yakın yıllara değin kullanılmakta olan Gazimağusa – Lefkoşa arasındaki bağlantı yolunun söz konusu demiryolu hattından geçmesi az sayıdaki emarelerin bir göstergesi olarak belirtilebilir. Taşınmazlar arasında ise birkaç gar binası ve demiryolu köprüsü ile taşınır malzemelerden 2 tane lokomotif bulunmaktadır. Garların ve istasyonların günümüzdeki durumuna baktığımızda toplam 36 noktanın bulunduğu hat boyunca küçük ölçekli istasyonların ve tali durakların hiçbiri günümüze ulaşamamıştır. Demiryolu işletmesinin 9 (Bazı kaynaklarda Nergisli / Yenegra ile birlikte 10) gar binasından 4 tanesi tamamen yıkılmıştır. Geri kalan gar binalarından Çamlıköy (Kalo Chorio / Kalochorio)'deki gar binasının yıkılarak yerine yeni bir yapının inşa edildiği ifade edilmektedir (Günçe ve Mısırlısoy, 2019: 122). Sonuçta sadece 5 gar binası günümüze ulaşabilmiş, bunlardan 4 tanesi yeniden düzenlenerek kamusal hizmet verir hale getirilmiştir (Gazimağusa, Kokkinotrimithia, Güzelyurt, Evrihu). Lefkoşa gar binası ise günümüzde Kızılay'a tahsis edilmiş olup, i restorasyon süreci devam etmektedir. Bahis konusu bu 5 gar binasının 2 tanesi KKTC, 2 tanesi Yeşil Hat, 1 tanesi de GKRY sınırları dahilindedir. Burada yeri gelmişken dikkat çekilmesi gereken bir nokta da tarihi Kıbrıs demiryolu hattının önemli bir kısmının adadaki mevcut bölünme sonrasında KKTC tarafında kalmış olmasıdır. Her ne kadar günümüze pek çok istasyon ve tali durak ulaşamamış olsa da eğer korunabilseydi 27 tanesi KKTC bünyesinde kalacaktı (Tablo 2). KKTC sınırlarında yer alan gar binalarından Gazimağusa Gar binası önceleri polis karakolu olarak kullanılmışsa da günümüzde "KKTC Tapu ve Kadastro Dairesi Gazi Mağusa Şube Amirliği" olarak hizmet vermeye devam etmektedir. Güzelyurt garı ise hangar binalarıyla beraber 2017'de başlayan restorasyon çalışmalarıyla 2021'de "Güzelyurt Tren İstasyonu Müzesi" olarak turizme kazandırılmıştır. Benzer durum GKRY tarafındaki tek gar binası olan Evrihu garı için de geçerlidir. Evrihu'daki gar binası önceleri dispanser olarak kullanılmış daha sonra restore edilerek "Kıbrıs Demiryolu Müzesi / Cyprus Railways Museum" olarak hizmet vermektedir.



Şekil 7. Gazimağusa Gar Binasının Günümüzdeki Hali

Tüm demiryolu donanımı hurda olarak satılırken demiryolunun sembolü niteliğindeki 1 numaralı lokomotif muhafaza edilmiştir. Söz konusu lokomotif 1972 yılında restore edilmiş ve günümüzde Gazimağusa'daki tarihi gar binası önünde özel olarak yapılan kaldesi üzerine yerleştirilmiştir. Günümüzde adanın sembolleri arasında yer almakta ve ziyaretçiler tarafından yoğun ilgi görmektedir. Bu ilgi sadece Kıbrıs'ın demiryolu geçmişinden ibaret olmayıp genel olarak demiryolu ulaşım araçlarının özel ilgi turizmi kapsamında oldukça popüler olmasından kaynaklanmaktadır. Geri kalan lokomotiflerden 2 numaralı olan ise günümüzde müze olarak hizmet veren "Güzelyurt Tren İstasyonu Müzesi" bahçesinde teşhir edilmektedir. Bunlar haricinde daha önce bahsedilen CMC madencilik işletmesine ait tali dekovil hat ve araçlar için ise yakın zamanda Lefke Belediyesi girişimlerde bulunmuştur. Buna göre CMC sahasında atıl haldeki 21 vagon ve 10 lokomotif turizm amaçlı olarak 2019'da bakıma alınmıştır.



Şekil 8. Demiryolu Faaliyetinin Sonlanmasıyla Atıl Hale Gelen Lokomotif ve Vagonlar (Gazimağusa / Magusa – 1952)

SONUÇ VE TARTIŞMA

Endüstri tarihinin ve de ulaşım tarihinin en önemli öznelerinden birisi demiryolu ulaşım sistemidir. Demiryolu ulaşımı, tüm medeniyet tarihimizde çok özel ve de önemli bir yere sahiptir. Demiryolu ulaşım sistemindeki teknolojik gelişmeler ise söz konusu sistemin daha uzun yıllar hayatımızda yer alacağını göstermektedir. Yüksek hızlı trenler, kent içi ulaşımında kullanılan hafif raylı sistemler, fönüküler sistemleri insanların gündelik hayatında önemli bir yer işgal etmektedir. Her ne kadar günümüzde Kıbrıs Adası'nda demiryolu ulaşımı fiilen söz konusu değilse de ada tarihinde derin izler bırakmıştır.

Kıbrıs'ta, 1878 yılı itibarıyla başlayan İngiliz Dönemi ile birlikte demiryolu da kısa bir süre sonra yeni yönetimin gündemine alınmıştır. Konu uzun süre tartışılmış, çeşitli projeler hazırlanmış ve nihayetinde adayı kabaca doğu – batı yönlü kat edecek bir etki hattı inşa edilmiştir. Gazimağusa Limanı'ndan başlayan 1. etap Lefkoşa'ya kadar uzanmış; 2. etap Güzelyurt'a; 3. etap ise Evrihu'ya uzanarak tüm hat 1900'lerin ilk çeyreğinde tamamlanmıştır. Hat, başlangıçta beklenen kârı sağlayamamış ve yönetim tarafından birtakım kararlar alınması gerekmiştir. Bu kapsamda ilk olarak Evrihu garı kapatılmış, bazı istasyonlar yolcu trafiğine kapatılmıştır. Tüm bu süreçte hat boyunca yolcu ve yük taşımacılığı yıldan yıla ciddi değişiklik göstermişse de kayda değer bir trafik yükü olmuştur. Ayrıca Gazimağusa'nın ve limanın gelişmesinde, bugünkü yapısını kazanmasında demiryolunun büyük katkısı olmuştur.



Şekil 9. Gazimağusa Gar Binası Önünde Özel Kaidesinde Yer Alan 1 Numaralı Vagon

Demiryolunun zarar ettiği ve İngilizlerin karayolu sistemiyle otomotiv endüstrisine ağırlık vermesinden ötürü demiryolu sistemlerinden uzaklaşmıştır. Bu nedenle 1951 sonu itibarıyla demiryolu taşımacılığı sona ermiş ve 1953'e gelindiğinde sisteme ait çoğu malzeme hurdaya ayrılmıştır. Aradan geçen yarım asrı aşkın sürede ise adada demiryolu taşımacılığına yönelik herhangi bir girişim olmamıştır. KKTC'de Ulaştırma Bakanlığı tarafından Lefkoşa'da bir tramvay hattının tesisi konusunda 2014 – 2015'te birtakım projeler gündeme alınmışsa da devamı gelmemiştir. KKTC'de toplu taşımacılığın çok yeteriz olmasına ve halkın kent içi ulaşımında hafif raylı sistemlere olan talebine karşılık bu alanda hala somut bir adım atılamamıştır. KKTC gibi oldukça sıcak bir ülke için toplu taşımacılığın yer altından hafif raylı sistemlerle yapılması, yolcu konforu için oldukça önemli bir husustur. Bu açıdan KKTC için hem şehirler arası hem de kent içi ulaşımında mutlaka raylı ulaşımın yararlanması gerekmektedir.

ÖNERİLER

Kıbrıs adası stratejik önemi yanı sıra Akdeniz'in potansiyeli yüksek bir turizm merkezi olması ile de dikkat çeken bir noktadır. Gerek jeopolitik özellikleri gerekse turizm potansiyeli göz önüne alındığında her iki konunun da ulaşım ile çok sıkı bağlarının olduğu aşikardır. Bu noktada ada ülkelerinin şehirlerarası ve kent içi ulaşımında raylı sistemlerden yararlanılması bir gerekliliktir. Adanın iklim özellikleri göz önüne alındığında uzun ve şiddetli yaz sıcakları nedeniyle asfalt yollar kısa sürede ve hızla bozulmaktadır. Asfalt kusması, zift kusması gibi isimlerle de anılan bu durum yüksek sıcaklıklardan ileri gelmekte ve asfalt yollarda dağılmalara sebebiyet vermektedir. Ayrıca yüzeye çıkan sıvı malzeme (Zift, bitüm) tekerlek sürtünmesi ve bu malzemenin araçlara sıçramasıyla motorlu taşıtlar için de yıpratıcı olmaktadır. Ayrıca adanın turist ve öğrenci nüfusları göz önüne alındığında çok zayıf olan kent içi ulaştırmaları için de hafif raylı sistemlerin tesisi neredeyse bir zorunluluk haline gelmektedir. Ada ülkeleri için sıfırdan tesis edilecek metro – tramvay hatları için de çalışma özneniz olan Kıbrıs Hükümet Demiryolu güzergahı ve az sayıdaki gar binaları endüstriyel miras kapsamında değerlendirilebilir.

Turizmin ve rekreasyon faaliyetlerinin önemli bir elemanı haline gelen endüstriyel miraslar kapsamında geçmiş dönemlere ait fabrikalar, santraller, gar ve istasyon binaları, atölyeler öne çıkmaktadır. Bu açıdan Güzelyurt ve Evrihu'daki gar binalarının müze olarak kullanımı güzel birer örnektir. Bununla birlikte demiryolu tesisleri ve araçlarının daha fazla ve etkin birer çekicilik malzemesi haline getirilmesi için yapılabilecekler bununla sınırlı değildir. Bu noktada Gazimağusa'daki gar binasının gençlere yönelik bir tesis haline getirilmesi (Cafe, kütüphane – kafe gibi) başlıca adımlardan biri olmalıdır. Bu gibi tesislerin klasik müze yeknesaklığından çıkartılması gerekir. Nitekim üniversiteleri ve buna bağlı genç nüfusuyla bu gibi tesislerin genç ve genç yetişkinlere yönelik düzenlenmesi bir yönüyle gerekliliktir. Temsili olarak gar binaları etrafında döşenecek raylar ve bunlara yerleştirilecek orijinal veya replika lokomotif ve vagonlar da çekiciliği artıracaktır. CMC işletmesinin atıl haldeki araçlarının da restorasyon işlemleri tamamlandıktan sonra maden bölgesinde tesis edilecek "Madencilik Müzesi"nin bir parçası olarak uygun yerlere konuşlandırılması uygun olacaktır. Zira adanın söz konusu madencilik sahasının da dünya madencilik tarihinin önemli merkezlerinden birisi olduğunu da hatırd tutmak gerekir. Turizm odağında dikkat çekilecek bir husus da hat boyunca yapılacak nostaljik turlardır. Her ne kadar hat boyunca demiryoluna ait çok az emare kalmışsa da eski istasyon noktalarına konulacak tanıtım yazıları ve görsel malzeme sunan

panolarla rota cazip hale getirilebilir. Buna benzer bir girişim 2016'da "Kıbrıs Türk Klasik Otomobil Derneği" tarafından gerçekleştirilmiş ve demiryolu hattının hem KKTC hem de GKRY tarafında kalan kısımları bir bütün olarak kat edilmiştir.

Çıkar Çatışması/Conflicts of Interest

Yazar, bu makalede çalışma kapsamında herhangi bir kişisel ve finansal çıkar çatışması olmadığını beyan eder / The author declare that they have no conflict of interest.

KAYNAKÇA

- Akbulut, G. (2010). *Siyasi coğrafya açısından Türkiye'de demiryolu ulaşımı*. Anı Yayıncılık.
- Bağışkan, T. (2012). Kıbrıs'ta demiryolu taşımacılığının 46 yıllık öyküsü. *Adres Kıbrıs Dergisi*, 82, 16 – 20.
- Ballantyne, H. (2007). *Cyprus Narrow Gauge*. Vic Mitchell (Ed.), *Narrow gauge branch lines*. Middleton Press.
- Bekker-Nielsen, T. (2004). *The roads of ancient Cyprus*. Museum Tusculanum Press.
- CVAR, (2021). The Cyprus Government Railway. Centre of Visual Arts & Research. <https://cvar.severis.org/tr/explore/our-blog/our-research-centre/cyprus-government-railway/>
- Doğanay, H. & Deniz, M. (2015). Ulaşım sistemleri ve Uşak. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 19(32), 1 – 26, doi: 10.17295/dcd.71556
- Eken, B. (2006). Türkiye'de demiryollarının gelişmesi. Nazmiye Özgüç – Ayşe Nur Timor (Ed.), *İnsan ve mekân, Prof. Dr. Erol Tümertekin'e 80. yıl armağanı* (s. 18 – 36). Çantay Kitabevi.
- Günçe, K. & Mısırlısoy, D. (2019). *Railway heritage as a cultural tourism resource: Proposals for Cyprus government railways*. Proceedings of the 6th UNESCO UNITWIN Conference: Value of Heritage for Tourism, (Dominique Vanneste & Wesley Gruithuisen). 119 – 128. Leuven, Belgium.
- Hadjilyra, A. M. (2006). The Cyprus Government Railway (1905 – 1951). https://www.academia.edu/34207482/The_Cyprus_Government_Railway_1905_1951
- Kaçmaz, E. (2019). Kıbrıs'ın Ulaşım Devrimi: Kısa Demiryolu Maceramız, Tabella?., <https://tabella.org/2019/10/14/kibrisin-ulasim-devrimi-kisa-demiryolu-maceramiz/>
- Karas, S. (2014). *Between politics and technopolitics: Critical episodes in energy and transportation infrastructures in Colonial Cyprus* [PhD. Thesis]. National and Kapodistrian University of Athens.
- Kent ve Demiryolu, (2009). Kıbrıs'ta Treni Özlemek, Kent ve Demiryolu resmi web sayfası. <https://kentvedemiryolu.com/kibrista-treni-ozlemek/>
- Koday, Z. (1995). Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin Türkiye ile olan ulaşım faaliyetlerine coğrafi bir bakış. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 2, 47 – 69.
- Radford, M. (2003). *The railways of Cyprus*. Laiki Group Cultural Centre.
- Ray Haber, (2020). Kıbrıs demiryolu tarihi ve haritası. <https://rayhaber.com/2020/05/kibris-demiryolu-tarihi/>
- Şenol, C. (2023). Doğu Akdeniz'de dünya ulaşım ağını kontrol eden ada: Kıbrıs. A. Çalışkan (Ed.), *Kıbrıs'ta Türk varlığı* (s. 323 – 345). İdeal Kültür Yayıncılık.
- Taşlıgil, N. & Şahin, G. (2022). *Ulaşım coğrafyasının prensipleri ve Türkiye ulaşım coğrafyası* (Genişletilmiş 3. Basım). Nobel.
- Tozan, A. (2008). *Bir Sömürge Modernleşme Örneği Olarak Kıbrıs'ta Kent ve Mimarlık (1878 – 1960)* [Yayımlanmamış doktora tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Turner, B. S. (1979). *The story of the Cyprus government railway*. Mechanical Engineering Publications.
- Tümertekin, E. (1976). *Ulaşım coğrafyası*. İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 2053.
- Uluc Tümer, E. (2010). İngiliz dönemi'nde Gazimağusa Kaleiçi'nde kentsel dönüşüm (1878 – 1960). *Journal of cyprus studies*, 16(39), 61 – 76.
- Varnava, A. (2009). British imperialism in Cyprus, 1878 – 1915: The inconsequential possession. Manchester University Press.

Kıbrıs Hükümet Demiryolu Fotoğraf Arşivi:

Şekil 1, Şekil 2, Şekil 6, Şekil 8

<https://www.narrow-gauge.co.uk/gallery/cyprus>



EXTENDED SUMMARY

CYPRUS RAILWAY FROM THE PERSPECTIVE OF TRANSPORT GEOGRAPHY AND HISTORY

Transportation was born and developed with human. Because transportation; in other words, displacement is a part of human nature. Human expectations such as curiosity, meeting needs and having fun have caused transportation to acquire a more complex structure over time. Throughout history, global and mass events such as war, invasion and migration have been directly related to transportation, with the very variable distribution of resources throughout the world, the increase in population and the increase in needs. While briefly summarizing our civilization history, Geographical Explorations appear directly as developments with the subject of "Transportation", with the invention of the wheel, steam power, related steam locomotives, and the relationship between the Industrial Revolution and the design of ships equipped to cross the oceans.

Transportation is the realization of various goods and services that people need, wherever and whenever they want, with systems such as land, iron, sea and/or air. In these transportation systems, transportation activities are carried out by using a wide variety of animals and vehicles, from bicycles to trains, from animals to ships. High-tech vehicles such as jets, high-speed trains (Maglev), and submarines have taken the transportation industry to a whole new level. Ultimately, humanity, which opened to space, has succeeded in opening up to the outside of the world with scientific and limited touristic space travels in recent years.

The place of transportation in social life and in today's economy is indisputable. The transportation sector is an integral part of the global economy and both affects and is affected by economic development. Transportation plays an important role in increasing and disseminating welfare by affecting the economic and social structure of the society. With its mission, all economic and social activities such as agriculture, mining, industry, tourism, education and health are directly related to transportation. Accordingly, by affecting the lifestyle of the society, it raises the level of life, increases the level of culture, develops trade, accelerates urbanization, changes the industrial organization and ensures political unity.

Railways are the most effective system not only in transportation but also in industrialization and strategic concerns in general. So much so that the Industrial Revolution and railway transportation cannot be considered separately in our civilization history. The transportation system in question was the system that countries focused on the most, especially in the late 1800s and early 1900s. In fact, it is possible to describe the one-century period between 1830 and 1930 as the "Railroad Age" (Taşlıgil and Şahin, 2022: 239). However, the rapid spread of asphalt roads and suitable motor vehicles after the Second World War seriously regressed railway transportation. As a result, railways were dismantled in many countries. On the other hand, rail transportation has once again been on the agenda of countries in recent years, especially in urban transportation (Light rail transportation) and the establishment of high-speed trains.

The locations and geographical features of the countries also cause the development of some unique transportation systems. This is more evident in island countries. Because the connection of the islands with the mainland was only possible by sea in the past. Later, with the development of the airline system, the connection of the islands with much more distant points was made possible. Road transportation systems are effective only in intra-island transportation. In the international transportation systems of the island of Cyprus and the states on it, which is our research subject, connections are established especially with airways and limited maritime routes. On the other hand, only highway and motor land vehicles are used in the island. Today, both countries on the island do not have a rail transport system.

Cyprus Island is the largest and strategic island in the Eastern Mediterranean. Cyprus, which has a deep-rooted history of civilization, is the 3rd largest island in the Mediterranean and the largest island in the Eastern Mediterranean with an area of 9,251 km². Roughly half of the 780 km long coastline of the island is in the TRNC (51%) and the half in the Greek Cypriot Administration (49%). In Cyprus, as a result of the conflicts between the Turkish people and the Greeks and the attacks against the Turkish people, two independent states were established on the island with the military intervention of Turkey in 1974. The Greek Cypriot Administration has officially become a member of the European Union as of 2004, while the TRNC continues to exist as a country recognized only by Turkey.

In addition to these two independent countries in Cyprus, there are also 2 British Bases as an extension of the British Period. Among them, Dikelia Military Base is also neighbor to the TRNC. The Acrotur British Base, on the other hand, is on the Greek Cypriot side and is located on the Akrotur peninsula in the southernmost part of the island. Both bases have a total area of 254 km² (2.7% of the island's surface area) and there is a significant amount of agricultural land in these areas.

Cyprus, due to its location, has been a point where states have desired to dominate throughout the history of civilization and for which they have struggled a lot. For the British, who left important traces in the history of the island, Cyprus; it was a strategic supply center for the Eastern Mediterranean and the Middle East, and an important stepping stone for Egyptian sovereignty. For this reason, it is necessary to evaluate all the infrastructure and superstructure works of the British on the island in this way. The built railway is also a part of this process.

Field studies were carried out in the TRNC in 2017 and 2019 within the scope of this study, in which we discussed the railway from the British Period on the Island of Cyprus. Within the scope of the surveys, it has been determined that there is nothing relevant to the subject within the borders of the TRNC, except for a small number of station buildings and a few vehicles. Since the rails were completely dismantled in the first half of the 1950s, there is no finding in this sense. Within the scope of the literature study we have done, the works of foreign researchers and the works of domestic researchers have been used. The maps and images related to the subject were obtained from the British Archives and the TRNC National Archives and Research Office. In the light of the data obtained in this context, the Cyprus railway map has been updated and shown again in the GIS environment. On the other hand, the current situation on the side of the Greek Cypriot Administration has been revealed based on literature studies and archive documents. On the other hand, narrow lines and a few railway vehicles belonging to the mining enterprises on the Greek Cypriot side are idle in the mining operations area.

To summarize, the establishment of the railway in Cyprus basically emerged from the need in the fields of mining, agriculture and communication. Finally, on 15 July 1903, the railway line planned by the railway engineer Frederic Shelford was accepted by the colonial administration (Turner, 1979: 161; Karas, 2014: 114). Accordingly, a 3-stage railway construction process has been planned, and the first stage of Famagusta - Nicosia; Nicosia – Güzelyurt (Morfu – Omorfo) was the second stage and Güzelyurt – Evrihu (Evrykhou) was the third stage. Feasibility studies were carried out in November 1903 and in the first stage, a 57.9 km (36 mi) line connected to the port was started to be established in Nicosia - Famagusta in May 1904 (Uluca Tümer, 2010: 69). This first phase, which was completed in July 1905, was officially inaugurated on 21 October 1905 by British High Commissioner Sir Charles Anthony King-Harman (1851 – 1939). In the first phase, the railway was put into service with 4 locomotives, 6 passenger wagons, 7 freight wagons and 21 open wagons. The Güzelyurt (Morfu - Omorfo) connection was put into service on March 31, 1907. The Evrihu (Evrykhou) connection of the line was delayed for several years due to economic difficulties. Finally, in June 1915, the last stage was completed and the line of approximately 122.1 km (75.8 miles) became operational. Accordingly, the busiest part of the line, Famagusta - Nicosia, was covered in 2 hours and the total line in 4 hours (the average speed of the train was 48 km per hour). Apart from this main line, a secondary line Lefke - Skouriotissa was built depending on the mining activities in the west of the island.

There are many visible and background reasons for the termination of railway transportation in Cyprus. The first of these is that the line is not economical and makes a loss. One of the unspoken reasons for the closure of the line is the widespread use of road transportation and motor land vehicles (Günçe and Mısırlısoy, 2019: 122). The British moved away from the railway system to create a market for and support the automotive industries in their colonies.

The west of the railway line on the island was first deactivated in 1932. At this point, the distance between Kalokhorio and Evrihu was closed. In addition, postal and passenger transportation by rail to the west of Nicosia was terminated. On the other hand, the British administration started the construction of highways in Cyprus at the end of the 1930s and the beginning of the 1940s. However, even in the mentioned period, passenger and freight transport increased on the island railway. But eventually, rail transport on the island came to an end by the end of 1951. Until that date, a total of 7,348,643 passengers and 3,199,934 tons of cargo were transported and took its place in the history of the island. Today, there are very few traces of this transport activity on the island. For Cyprus, the railway line in question has an important place in terms of being a part of nostalgic tourism, evaluating existing structures within the scope of industrial heritage, and putting rail transportation systems on the agenda again on the island. In this respect, it is very important that Cyprus (TRNC) and the railway transportation system are brought to the agenda again, at least in urban transportation.