

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
TARİH YÜKSEK LİSANS PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

BİR DEVLET TEŞEBBÜSÜ OLARAK
OSMANLI DEMİRYOLLARI:
İZMİT-ANKARA DEMİRYOLU PROJESİ, 1873-1875

Mehmet Şerif ERKEK

Danışman
Doç.Dr. Bilgin ÇELİK

İZMİR - 2016

YÜKSEK LİSANS
TEZ/ PROJE ONAY SAYFASI

2013801765

Üniversite : Dokuz Eylül Üniversitesi
Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü
Adı ve Soyadı : Mehmet Şerif ERKEK
Tez Başlığı : Bir Devlet Teşebbüsü Olarak Osmanlı Demiryolları: İzmit-Ankara Demiryolu Projesi, 1873-1875

Savunma Tarihi : 22.09.2016
Danışmanı : Doç.Dr.Bilgin ÇELİK

JÜRİ ÜYELERİ

<u>Ünvanı, Adı, Soyadı</u>	<u>Üniversitesi</u>
Doç.Dr.Bilgin ÇELİK	Dokuz Eylül Üniversitesi
Doç.Dr.Melih TINAL	Dokuz Eylül Üniversitesi
Doç.Dr.Hilal ORTAÇ	Ege Üniversitesi

İmza

Oybirliği (X)
Oy Çokluğu ()

Mehmet Şerif ERKEK tarafından hazırlanmış ve sunulmuş "**Bir Devlet Teşebbüsü Olarak Osmanlı Demiryolları: İzmit-Ankara Demiryolu Projesi, 1873-1875**" başlıklı Tezi() / Projesi() kabul edilmiştir.

Prof.Dr. Mustafa Yaşar TINAR
Enstitü Müdürü

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Bir Devlet Teşebbüsü Olarak Osmanlı Demiryolları: İzmit-Ankara Demiryolu Projesi, 1873-1875” adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

.../.../2016

Mehmet Şerif ERKEK



ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

Bir Devlet Teşebbüsü Olarak Osmanlı Demiryolları:

İzmit-Ankara Demiryolu Projesi, 1873-1875

Mehmet Şerif ERKEK

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Tarih Anabilim Dalı

Tarih Yüksek Lisans Programı

Bu çalışma, dünya ve 1870'lere kadar Osmanlı devletinde var olan demiryolu gelişimini ayrıntılı bir şekilde vererek 1873-1875 yılları arasında devlet eliyle inşa edilmeye çalışılan İzmit-Ankara Demiryolu projesini karşılaştırmalı olarak incelemektedir. Başbakanlık Osmanlı Arşivi'ndeki belgelerle dönemin süreli yayınları ayrıntılı bir şekilde taranıp, ikincil kaynaklar da göz önünde bulundurularak İzmit-Ankara Demiryolu projesinin diğer demiryollarıyla karşılaştırılması, keşif çalışmaları ve inşa süreçleri açıklanmaktadır. Bununla beraber demiryolu inşası için gerekli idari ve bürokratik yapının kuruluşu, malzemenin temini, çalışanların durumu, güzergâh üzerinde yer alan emlak ve arazinin kamulaştırılması gibi bazı hususlara değinilmektedir. Konuyla ilgili önemli bazı istatistikî veriler ve hususlar düzenlenen tablolar aracılığıyla sunulmuştur.

Bu çalışmayla birlikte hemen hemen bütün göstergelerinde yabancı ülkelere bağımlı hale gelmeye başlayan Osmanlıların böyle ciddi bir kararı neden ve nasıl alabildiğini ve neticede istenilen hedeflere neden ulaşamadığı değişik yönlerden incelenerek izah edilmeye çalışılmaktadır. Bu çalışmanın sonuçları göstermektedir ki Osmanlı Devleti, 1871 yılında geniş bir coğrafyada bir devlet teşebbüsü olarak demiryolu inşası kararı aldığı anda onu bu yönde motive edecek birçok ekonomik, siyasi, idari, askeri-stratejik gerekliliklere sahipti. Buna rağmen 1875 yılı ortalarında çalışmaların tamamen durması ve istenilen hedeflere ulaşamamasında ise ekonomik, idari, siyasi ve askeri krizler etkili olacaktı.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu, İzmit, Ankara, Eskişehir, Osmanlı Demiryolları, Devlet Teşebbüsü

ABSTRACT

Master's Thesis

Ottoman Railways, As a State Enterprise:

Izmit-Ankara Railway Project, 1873-1875

Mehmet Şerif ERKEK

Dokuz Eylül University

Graduate School of Social Sciences

Department of History

Master of Arts in History Program

This study presents a comparative perspective on the İzmit-Ankara Railway project, which was aimed to be constructed as a state enterprise between the years 1873-1875, and it scrutinizes the railway developments all over the world and in the modernizing Ottoman Empire until 1870s. It attempts to understand the decision making, infrastructure examination, and the construction processes of the İzmit-Ankara Railway project by mostly referring to the related accessible primary sources in the Ottoman Archive (İstanbul) and the periodicals of the time. It also focuses on the certain issues such as the making of the administrative and bureaucratic units, the material acquisition, and the expropriation of the necessary land and estates that were essential to railway construction. In an attempt to concretely clarify its objectives, it efficiently benefits from statistical data and explanatory charts.

As one of the fundamental arguments discussed throughout all the chapters, this study particularly aims to expound the reasons why and how the Ottomans could make such a big decision while she was becoming more dependent upon foreign states in certain industries, and eventually her failure to manage projected objectives. The outputs of this study arguably offer that the Ottoman Empire had all the necessary economic, political, administrative, military, and strategic motivations when she made the decision to construct a railway project extending over such a wide geography in 1871. However, economic, administrative, and military crisis would be influential on stopping construction operation completely, and the failure to achieve the desired objectives.

Keywords: Railway, Railroad, Izmit, Ankara, Eskişehir, Ottoman Railways, State Enterprise

**BİR DEVLET TEŞEBBÜSÜ OLARAK OSMANLI DEMİRYOLLARI:
İZMİT-ANKARA DEMİRYOLU PROJESİ, 1873-1875**

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER	vi
KISALTMALAR	x
TABLolar LİSTESİ	xi
EKLER LİSTESİ	xii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

DÜNYA DEMİRYOLU TARİHİNE KISA BİR BAKIŞ

1.1. BİR ZORUNLULUK OLARAK DEMİRYOLU	5
1.2. BİR DÖNÜŞTÜRÜCÜ OLARAK DEMİRYOLU	7
1.3. DÜNYADA DEMİRYOLLARIN YAYILIŞI	14
1.3.1. Gelişmiş Ülkelerde Demiryolu İnşası	14
1.3.1.1. İngiltere	14
1.3.1.2. Amerika Birleşik Devletleri	20
1.3.1.3. Fransa	23
1.3.1.4. Belçika	26
1.3.1.5. Almanya	29
1.3.1.6. İtalya	32
1.3.1.7. Japonya	35
1.3.1.8. Rusya	39
1.3.2. Sömürgelerde Demiryolu İnşası	47
1.3.2.1. Hindistan	47

1.3.2.2. Afrika	51
1.3.2.3. Avusturalya	55
1.3.3. Az Gelişmiş Ülkelerde Demiryolu İnşası	57
1.3.3.1. Çin	57
1.3.3.2. Latin Amerika	62
1.3.3.2.1. Arjantin	62
1.3.3.2.2. Brezilya	65
1.3.3.5. İran	67

İKİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİNDE DEVLET ELİYLE DEMİRYOLU İNŞASI ÖNCESİNDE YABANCILARA İMTİYAZLA YAPTIRILAN DEMİRYOLLARI

2.1. OSMANLI DEVLETİ'NDE İNŞASI DÜŞÜNÜLEN İLK DEMİRYOLU PROJELERİ	70
2.2. MISIR DEMİRYOLLARI	74
2.3. BATI ANADOLU'DA DEMİRYOLU İNŞASI	80
2.3.1. Demiryolu Öncesi Batı Anadolu ve İzmir	80
2.3.2. Batı Anadolu'da İnşa Edilen Demiryolları	82
2.3.2.1. İzmir-Aydın Demiryolu	83
2.3.2.2. İzmir-Kasaba Demiryolu	90
2.3.3. İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba Demiryollarının Batı Anadolu'da Yarattığı Siyasi, Askeri, Ekonomik ve Sosyo-Kültürel Etkiler	94
2.4. BALKANLARDA İNŞA EDİLEN DEMİRYOLLARI	104
2.4.1. Köstence-Çernavoda (Boğazköy) Demiryolu	105
2.4.2. Rusçuk-Varna Demiryolu	111
2.4.3. Rumeli Demiryolları	120

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİNDE DEVLET ELİYLE DEMİRYOLU İNŞASI

3.1. OSMANLI DEVLETİ'NDE DEVLET ELİYLE DEMİRYOLU İNŞASININ GEREKÇELERİ	136
3.2. BALKANLARDA DEVLET ELİYLE İNŞA EDİLMEMEYE ÇALIŞILAN DEMİRYOLLARI	142
3.3. HAYDARPAŞA-İZMİT DEMİRYOLU	148
3.4. MUDANYA-BURSA DEMİRYOLU	155
3.5. İZMİT-ANKARA DEMİRYOLU PROJESİ	163
3.5.1. İzmit-Ankara Demiryolunun İnşa Kararının Alınması	163
3.5.2. Anadolu'da Keşfi Yapılan Güzergâhlar	164
3.5.2.1. Wilhelm von Pressel Öncesi Yapılan Keşif Çalışmaları	164
3.5.2.2. Wilhelm von Pressel'in Yaptığı Keşif Çalışmaları	167
3.5.2.3. Anadolu'da Keşif Çalışması Yapılan Diğer Bölgeler	172
3.5.2.3.1. Sivas-Erzurum Arası Keşif Çalışmaları	173
3.5.2.3.2. Kütahya-Afyonkarahisar Arası Keşif Çalışmaları	174
3.5.2.3.3. Afyonkarahisar-Konya Arası Keşif Çalışmaları	174
3.5.2.3.4. İskenderun-Antep Arası Keşif Çalışmaları	175
3.5.2.3.5. Samsun-Sivas Arası Keşif Çalışmaları	176
3.5.3. İzmit-Ankara Demiryolunun İnşa Süreci	176
3.5.3.1. İzmit'ten Ankara'ya İnşa Safhası	176
3.5.3.1.1. Wilhelm von Pressel'in Görevine Son Verilmesi	182
3.5.3.1.2. Wilhelm von Pressel'den Sonraki İnşa Süreci	184
3.5.3.2. Ankara'dan İzmit'e İnşa Safhası	188
3.5.3.3. Yol Harici İnşa Çalışmaları	199
3.5.3.4. İzmit-Ankara Demiryolu Projesinin Sonu	200
3.5.4. İzmit-Ankara Demiryolu Projesinin Başarısız Olmasının Nedenleri	206

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
İZMİT-ANKARA DEMİRYOLU PROJESİYLE İLGİLİ DİĞER HUSUSLAR

4.1. DEVLET ELİYLE DEMİRYOLU İNŞASINDA İDARİ VE BÜROKRATİK YAPI	217
4.2. DEMİRYOLU İNŞASI İÇİN GEREKLİ MALZEMELERİN TEMİNİ	223
4.2.1. Ray, Lokomotif ve Teferruatlarının Temini	223
4.2.2. Traverslerin Temini	230
4.3. İZMİT-ANKARA DEMİRYOLU ÇALIŞANLARI	233
4.3.1. Çalışanların Gelirleri	236
4.3.2. Çalışanların Sağlık Koşulları	244
4.3.3. Çalışanların Barınma Koşulları	246
4.3.4. Çalışanların Sosyal Hakları	248
4.4. İZMİT-ANKARA GÜZERGÂHI ÜZERİNDE BULUNAN EMLAK VE ARAZİNİN İSTİMLAK EDİLMESİ	250
4.5. YOLSUZLUK	254
4.6. DEMİRYOLU İNŞASI İLE İLGİLİ YAZIŞMALARIN ÖZELLİKLERİ	257
4.7. TARİHİ ESERLERLE İLGİLİ MUAMELE	258
 SONUÇ	 259
KAYNAKÇA	262
EKLER	

KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AÜDTCF	Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi
A.İ.K.	Ankara İnşaat Komisyonu
BOA.	Başbakanlık Osmanlık Arşivi, İstanbul
BEO.	Bâbıâli Evrak Odası
Bkz.	Bakınız
C.	Cilt
çev.	Çeviren
Der.	Derleyen
Ed.	Editör
Haz.	Hazırlayan
İ.İ.K.	İzmit İnşaat Komisyonu
Lombar	Avusturya Güney Demiryolları Şirketi
nr.	Numara
ODTÜ	Ortadoğu Teknik Üniversitesi
OTAM	Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi
S	Safer
s.	Sayfa No
ss.	Sayfadan Sayfaya
TDVİA.	Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
TTK	Türk Tarih Kırımı
vd.	ve diğerleri
vr.	Varak No
vs.	ve saire

TABLÖLER LİSTESİ

Tablo 1: İzmit'ten ileri 90 km'de görev yapan bekçiler	s. 202
Tablo 2: 25 Ağustos 1875 Tarihiyle Nafia Nezaretinde Bünyesindeki Şubeler	s. 223
Tablo 3: İzmit-Ankara Demiryolu İnşasında çalışan işçilerin meslek ve yevmiyeleri	s. 237
Tablo 4: Farklı Aylarda Wilhelm von Pressel'in Mahiyetinde Görev Yapan Mühendis ve Memurlar	s. 238
Tablo 5: Pressel Mahiyetinde Çalışan Memur ve Mühendislerin Senelik İkramiyeleri	s. 242
Tablo 6: İzmit'ten Öte İnşa Demiryolu İnşası İçin İstimlakı Yapılan Arazi ve Emlak	s. 253

EKLER

EK 1: İnşaat Komisyonlarının Görev ve Sorumluluklar Nizamnamesi	ek. s.1
EK 2: 1873 Tarihli Bir Fotoğrafta İzmit Demiryolu Yatağı	ek. s.5
EK 3: Anadolu Demiryolları Genel Direktörü Wilhelm von Pressel	ek. s.6



GİRİŞ

XIX. yüzyıla kadar tekil hiçbir yenilik ekonomiyi, siyaseti, askeri yapıları, coğrafyayı ve insan yaşamını demiryolu kadar derin bir şekilde etkileyememişti. Osmanlı devleti de bu değişim ve dönüşümden hissesine düşeni alacaktı. Bu nedenle demiryolları; ulaşım, iletişim, idari yapı, zirai ve ticari faaliyetler ve birçok farklı alandaki doğrudan etkileriyle beraber Osmanlı yenileşme sürecinin anlaşılmasında tarihçiler için oldukça önemli bir konu olagelmıştır. Özellikle de bu girişimin bir devlet teşebbüsü olarak uygulandığı 1871-75 yılları için bu sözler daha da geçerlidir. Aslında Osmanlıların devlet eliyle ilk kalkınma hamlesi 1840'lı yıllarda başlatılan sanayileşme hamlesi olmuştu. Buna rağmen devlet 1850'lere gelindiğinde istenilen sonuçları elde edemeyerek bu işten vazgeçmişti. Sonraki 20 yıl boyunca önemli alt yapı yatırımları yabancı girişimcilere imtiyazla verilecekti. 1870'li yıllara gelindiğinde ise devletin içinde bulunduğu sıkıntılardan kurtulması adına ülkenin siyasi, idari ve ekonomik bütünleşmesini sağlamak bir mecburiyet gelmişti. Ancak yabancı girişimciler ekonomik menfaatlerine uygun yatırımlara yöneldiğinden devletin ihtiyaçlarını karşılamakta yetersizlerdi. Yerli sermaye ise hâlâ istenilen seviyelerde değildi. Dolayısıyla gerekli altyapı çalışmalarının devlet eliyle yürütülmesine karar verildi. Bu noktada en önemli rolü ise demiryolu alacaktı. Devletin demiryolu inşa girişimi 1876 yılında mali iflasla olumsuz bir şekilde sonuçlansa da devlet eliyle demiryolu inşa teşebbüsü Osmanlıların uluslararası dengelerin etkisi altında kalmadan kararlaştırıp uygulamaya koyduğu son bağımsız hamle olarak ayrıntılı bir şekilde incelenmeyi hak etmektedir.

Demiryolu gibi geniş etkilere sahip olan bir konu yabancı literatürde her yönüyle yoğun bir şekilde değerlendirilirken ülkemizde yapılan çalışmalar konunun siyasi ve askeri yönüne ağırlık vermiştir.¹ Konuyla ilgili eserlerde mali, idari, bürokratik organizasyon kendine çok az yer bulabilirken inşa safhası ve işçiler gibi birçok alt başlık çoğu zaman göz ardı edilmiştir. En az bunlar kadar önemli olan

¹ Örneğin Murat Özyüksel gerek *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları* adlı eserinde ve gerek *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları* adlı doktora tezinde konuya uluslararası siyaset açısından yaklaşmaktadır. Aynı şekilde Ufuk Gülsoy *Hicaz Demiryolu* adlı eserinde esasen demiryolun siyasi, askeri ve dini yönlerine ağırlık vermiştir. Demiryolu üzerine çalışma yapan akademisyenler arasında bir tek Ali Akyıldız yazdığı kitap ve makalelerde demiryolu inşasının ekonomik ve sosyo-kültürel yönlerine yeterince değinebilmiştir.

demiryolu teknolojisinin ortaya çıkışı, gelişimi ve dünyada yarattığı etkiler ise birkaç sayfa ile geçiştirilmiştir. Bu eksikliklerde demiryoluyla ilgili araştırma yapan akademisyenlerin başta arşiv malzemesi olmak üzere birincil kaynakları ve süreli yayınları yeterince incelememesi, karşılaştırmalı analizi tercih etmemesi ve çok azının yabancı dil bilmesi nedeniyle literatürü hakkıyla takip edememeleri gibi birçok sebep ortaya koyulabilir.

1871-1875 yılları arasında devlet eliyle inşa edilen ya da inşa edilmeye çalışılan demiryollarıyla ilgili çalışma sayısı ise oldukça azdır. Hâlbuki bu konuda birincil kaynak sıkıntısı bulunmamaktadır. Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde Nafia Nezareti evrakının bulunduğu T. dosyaları konuyla ilgili oldukça ayrıntılı belgeler sunmaktadır. Bundan başka diğer fonlarda çok sayıda belge bu demiryolların yapımıyla ilgili zengin bir kaynak sunmaktadır. Ayrıca döneme ait süreli yayınlar ve salnameler bu önemli konuda büyük miktarda bilgi aktarmaktadır. Buna rağmen ikincil kaynaklar için aynı şeyler söylenemez. *Haydarpaşa-İzmit Demiryolu* adlı tez ile Cemil Öztürk², *Rumeli Demiryolları* adlı eseriyle Vahdettin Engin³, *Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletilmesi (1873-1908)* adlı tez ile Mustafa Yazıcı⁴ ve *Eskişehir Demiryolu* adlı tezle Ayla Efe⁵ devlet eliyle demiryolu inşası hususunda çalışma yapan az sayıda akademisyendendir. Ancak bu çalışmalar da Nafia Nezareti

² Nafia Nezareti evrakının bulunduğu fonların 1980'lerde kapalı olması nedeniyle Cemil Öztürk tezini ancak diğer fonlarda mevcut olan belgelerden yola çıkarak hazırlamış ve süreli yayınları incelememiştir.

³ Vahdettin Engin'in aynı zamanda doktora tezi olan bu eserde Baron Hirsch'e imtiyazla verilen hatların inşasını anlatmaktadır. Ancak Balkanlarda devlet eliyle inşa edilmeye çalışılan demiryollarıyla ilgili de kısa bir şekilde de olsa bilgi vermektedir. Engin, eserin ön sözünde de belirttiği gibi, Nafia Nezareti evrakını, fonların kapalı olması nedeniyle inceleyememiş ve bu nedenle inşa çalışmalarının genel bir seyrini verebilmiştir. Hâlbuki bu evrakın incelenmesi esnasında bu kısım inşa çalışmalarıyla ilgili çok büyük miktarda belgeye rast gelindiğini ve bu belgelerin değerlendirilmesiyle birlikte çok daha ayrıntılı bir çalışmanın yapılabileceğini söylemeliyiz. Bununla beraber Engin'in süreli yayınları ve ikincil kaynakları yeterli miktarda kullandığını belirtmek gerekir.

⁴ Mustafa Yazıcı 2010 yılında tamamladığı tezinde 1870'lerin başındaki inşa çalışmalarını Nafia Nezareti evrakında doğrudan Mudanya-Bursa Demiryolu inşasıyla ilgili bilgi aktaran T. 1205 ve 1206 nolu dosyalara bakmakla yetinmiş ve diğer T. Dosyalarında bulunan yazışmaları atlamıştır. Ayrıca analitikte bulunan evrakı değerlendiren Yazıcı, 1870'lere ait süreli yayınlar ve salnameleri değerlendirilmemiştir. Bu tezin dışında Selen Durak tarafından 2003'te tamamlanan *Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı* adlı bir yüksek lisans tezi de bulunmaktadır. Ancak Selen Durak hattın mimari yönünün değerlendirildiği için birincil kaynak kullanımına başvurmamıştır.

⁵ Ayla Efe, 1998 yılında tamamladığı tezinde erken dönem çalışmalar için Nafia Nezareti evrakında doğrudan Ankara İnşaat Komisyonu için ayrılan T. 1193 ve 1194 nolu dosyaları incelemekle ve diğer fonlarda mevcut belgeleri kullanmakla yetinmiştir. Ancak birçok tarihlendirme hatası yaptığı için ara ara yanlışlar kendini göstermektedir. Ayrıca bu dönem çalışmalar için süreli yayınlara ve salnamelere başvurmamıştır.

evrakının hakkıyla değerlendirilmemesi, döneme ait süreli yayınların ve diğer birincil kaynakların kullanılmaması ve ikincil kaynakların yetersizliği nedeniyle sınırlı çalışmalar olarak kalmıştır.

Tezimizde ise esas olarak 1873-1875 yılları arasında İzmit'ten Ankara'ya doğru yapılan demiryolu inşa çalışmaları ele alınacaktır. Akim kalan İzmit-Ankara Demiryolu projesiyle ilgili literatürde herhangi bir çalışma bulunmamaktadır. Bazı eserlerde bu konu birkaç cümleyi geçmeyen bir açıklama ile izah edilmiştir.⁶ Diğer benzer çalışmalarda görülen kısıtlamaları aşmak adına 1869-1876 yılları arasına ait tüm T. dosyaları ve diğer fonlarda mevcut olan birçok evrak incelenmiş, dönemin iki önemli gazetesi olan *Basiret* ve *Hadika* gazeteleri ayrıntılı bir şekilde taranmış ve ulaşılabilen yerli ve yabancı literatür değerlendirilmiştir. Her şeye rağmen yerel ve görsel kaynakların eksikliği çalışmanın bazı aşamalarında hissedilmiştir.

Bu çalışmanın birinci kısmında demiryolu teknolojisinin ortaya çıkışı ve farklı ülkelerdeki gelişimi ve etkileri ele alınmıştır. Daha önce de ifade edildiği üzere literatürde bu hususta doyurucu bir metin bulunmadığı ve devlet eliyle insanın gerekçeleri ve inşa süreçleri anlatılırken karşılaştırmalı bir yöntemin kullanılabilmesi adına birinci kısım bir parça geniş tutulmuştur. İkinci kısımda ise devlet eliyle demiryolu inşası öncesinde Osmanlı devletinde yabancı şirketlere imtiyazla verilen demiryollarının yapımı anlatılmıştır. Literatürdeki çalışmaların ağırlıklı bir şekilde kullanıldığı bu bölüme gerek arşiv malzemesinin ve gerek daha önce değerlendirilmeyen yabancı literatürün kullanımıyla yeni katkılar da yapılmaya çalışılmıştır. Üçüncü bölümde ise ilk olarak Mudanya-Bursa ve Haydarpaşa-İzmit güzergâhlarıyla Balkanlarda devletin yürüttüğü demiryolu inşa faaliyetleri incelenmiştir. Bu kısımda da ağırlıklı olarak ikincil kaynaklardan faydalanılmakla beraber daha önce kullanılmayan arşiv belgeleri ve süreli yayınlarla önceki çalışmalara katkı sunulmuştur. Yine bu bölümde büyük oranda arşiv evrakına dayalı olarak İzmit'ten Ankara'ya doğru yapılan keşif ve inşa çalışmaları ayrıntılı bir şekilde aktarılmıştır. Bunlar yapılırken de Osmanlı devletinin siyasi, idari, ekonomik, askeri vaziyetinin çok da iç açıcı olmadığı bir dönemde böyle bir inşa kararını alması

⁶ Bu konuda en kapsamlı bilgi Murat Özyüksel'in verdiği birkaç sayfayı geçmeyen oldukça yüzeysel bilgilerden oluşmaktadır. Bkz. Murat Özyüksel, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2013, ss. 12-14; Murat Özyüksel, **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, ss. 14-16.

ve süreç sonunda istenilen hedeflere neden ulaşamadığı izah edilmeye çalışılmıştır. Son bölümde ise, önceki çalışmalardan farklı olarak, inşa süreçlerini ilgilendiren idari ve bürokratik yapının organizasyonu, demiryolu malzemesinin temini, çalışanların durumu, arazi ve emlakın istimlakı gibi meseleler geniş bir şekilde izah edilmeye çalışılmıştır.



BİRİNCİ BÖLÜM

DÜNYA DEMİRYOLU TARİHİNE KISA BİR BAKIŞ

1.1. BİR ZORUNLULUK OLARAK DEMİRYOLU

Francis Bacon, modern demiryolunun ortaya çıkmasından 200 yıl kadar önce ulusal zenginliğin oluşumunu üç aşamaya bağlamaktaydı. İlk olarak zengin yeraltı ve yer üstü kaynaklarına sahip olmak, ikinci olarak bu kaynakları mamul mala dönüştürmek ve son olarak da bu mamul malları pazara taşıyacak gelişmiş bir ulaşım ağına sahip olmaktı.⁷ Yalnızca genişletilmiş ve gelişmiş bir ulaşım ağı; taşıma masrafı, dağılımı ve miktarını olumlu yönde etkileyerek toplumların ihtiyaçlarını karşılamaya zemin hazırlayabilecek olan hareketliliği ve ulaşılabilirliği sağlayabilirdi.⁸ Bu minvalde XVIII. yüzyıl boyunca Batı Avrupa ülkelerinde üretim metotlarındaki yeniliklerle birlikte ekonomik gelişme diğer ülkelerle büyük farklar yaratacak şekilde bir atılım gösterirken bu ilerlemeye paralel olarak ulaşım altyapısında da önemli değişimler gerçekleşiyordu.

Yüzyıllardır teoride bilinen buhar gücünün 1738'den itibaren İngiltere'de su taşımacılığında kullanılmaya başlanması bu değişim dinamikleriyle bağlantılıydı. Karayolu ağının yine bu yüzyıl içinde gittikçe oturması ve iç su taşımacılığının kanallar inşası ve nehirlerde iyileştirme yapılmasıyla birlikte öne çıkması yine üretim ve ticaretin bir ihtiyacı olarak ortaya çıktı. XVIII. yüzyılın son çeyreğinde sanayi devriminin ilk aşaması işte bu ulaşım biçimleriyle mümkün olabildi.

XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde ise bu taşımacılık var olan üretim ve ticaret hacmini karşılayamaz duruma gelmişti. Sanayileşmenin doğurduğu yüksek üretim miktarlarının devamlılığı yine yüksek miktarda hammaddeye ihtiyaç duymaktaydı. Verimsiz paralı yol uygulaması iç taşımacılık için bir anlam ifade etmemeye başladı.⁹ Nehir-kanal taşımacılığının güvenilirmez oluşu ve tüm bölgelere ulaşım imkânı sağlayamaması etkisini sınırlamaktaydı Marx'ın da belirttiği gibi endüstriyel ve tarımsal üretim yöntemlerinde gerçekleşen bir devrim ulaşım ve iletişim

⁷ Julius Hall Parmelee, **The Modern Railway**, Longmans, Green and Company, New York, 1940, ss. 3-4.

⁸ David Hilling, **Transport and Developing Countries**, Routledge, London, 1996, s. 13.

⁹ Adam Smith'in belirttiği gibi 1 atın bakımı için yapılan masraf 8 işçinin doyması için yeterliydi. Bkz. Wolfgang Schivelbusch, **The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century**, 2.baskı, University of California Press, Berkeley, 1986, s. 5.

biçimlerinde de bir devrimi zorunlu kılıyordu.¹⁰ Bunun dışında sanayi devrimiyle birlikte insanoğlu yavaş yavaş doğadan kopuyordu. Napolyon Savaşları sırasında hayvan yeminin fiyatlarının oldukça yükselmesi büyük bir sıkıntıydı.¹¹ Pre-modern dönemin en önemli inşa malzemesi olan kereste Batı Avrupa’da ormanların neredeyse yok olma seviyesine gelmesiyle yerini demire bırakacaktı. Temel enerji kaynakları olan rüzgâr ve suyun yerini kömür alacaktı.¹² Bu yapısal değişimler rüzgâr ve hayvan gücüne dayalı eski taşıma biçimlerinin de değişimini zorunlu kıldı. Buhar gücünün bu sefer lokomotiflere uygulanması ve demir yolun sürtünmenin etkisini en aza indirerek hızlı, ucuz ve güvenilir bir kara ulaşımı sağlaması işte böyle bir konjonktürde, özellikle de sanayi devriminin yeni atılım için en çok ihtiyaç duyduğu bir anda ortaya çıktı.¹³

Ancak bu ihtiyaç tek başına demiryolunun ortaya çıkması için yeterli olmayabilirdi. Demiryolu teknolojisinin gelişimi sayısız bilim insanının katkılarıyla mümkün olabildi. Bu insanların maddi olarak desteklendiği bir ortama ihtiyaç vardı. Bunun dışında demiryolu yatırımı diğer endüstriyel yatırımlardan oldukça farklıydı. Fabrikalar görece sınırlı bir sermaye gerektirirken demiryolları için gereken sermaye, yatırımın boyutlarına göre devletlerin altından kalkamayacağı büyüklüklere ulaşabilmekteydi. Bu da sermayenin ancak para piyasalarından borçlanarak elde edilebilmesine imkân tanımıştı.¹⁴ Dolayısıyla yeni teknolojiye yatırım yapacak bir sermaye gurubunun ve hisse senetleriyle tahvilleri satın alabilecek maddi güce sahip on binlerce insanın varlığı demiryolunun ortaya çıkışı için elzemdi. Neyse ki sanayi devriminin ilk aşaması sona erdiğinde büyük miktarda sermaye, yatırım yapabileceği karlı bir alan aramaktaydı.¹⁵ Demiryolu bu olanağı sağladı.

Ancak bu ifadeler modern demiryolun nasıl ortaya çıktığını izah etse de bu teknolojinin tüm dünyada hızlı bir şekilde yayılmasını açıklamakta yetersizdir. Ne oldu da demiryolu XIX. yüzyıl boyunca modernitenin ve ekonomik büyümenin en geçerli ve net simgesi haline gelebildi? Demiryolu inşa etmeyen ülkeler bu yarışta

¹⁰ Schivelbusch, s. 90.

¹¹ Crouzet, **The Victorian Economy**. 2. Baskı, Routledge, Oxford, 2006, s. 280.

¹² Schivelbusch, ss. 1-2.

¹³ Crouzet, s. 297.

¹⁴ Walter Loring Webb, **The Economics of Railroad Construction**, J. Wiley & Sons, New York, 1906, s. 17.

¹⁵ Crouzet, s. 298; Muhteşem Kaynak, “Osmanlı Demiryolları ve Demiryolu Araç ve Gereç Malzemeleri İthalatı”, **Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt: 3, Sayı: 1-2, Ankara, 1985, (Araç ve Gereç), ss. 263-264.

geri kalırken gelişmiş bir demiryolu ağına sahip olan ülkelerde ekonomik göstergeler niçin hızlı bir şekilde yükseldi? Toplumsal-kültürel dönüşüm tekil bir yenilikle nasıl bu kadar çabuk bir şekilde gerçekleşebildi? Bu tip sorulara ancak demiryolunun yarattığı etkiyi inceleyebilmek cevap verebiliriz.

1.2. BİR DÖNÜŞTÜRÜCÜ OLARAK DEMİRYOLU

Demiryolu bir canavardır. Ayakları denizlere değerken kolları yaylalara uzanır. Parmakları, tepelerin zenginliklerini kavrar. Kömür, demir, kereste... Dünya Ana'nın tüm zenginliğini... Meşgul elleri geniş mısır, buğday ve meyve düzlüklerine dokunur. Hiç durmadan mamul ürüne dönüştürülebilecek hammaddeyi getirir. Endüstriyi merkezileştirir. Denizlere açılan gemileri doldurur. En ücra kasabaları kalabalık şehirlere komşu yapar. Yaşamı canlandırır. Yaşamı meydana getirir. Kolları, şehirler aracılığıyla tüm ülkeye uzanır. Çelik kasları büyük nehirler ve derin vadiler üzerinden uzanır. Tanrı'nın ebedi tepelerini deldiğinden yorulmak bilmez elleri upuzundur. Buradadır, oradadır, her yerededir. Onun muhteşem yaşamı ulusun muhteşem yaşamının bir parçasıdır. Bilinmeyen bir memlekete kolunu uzatır ve artık orası tanınmaktadır. İşlenmeyen büyük araziler çiftliğe dönüşür; dağ etekleri, madeni zenginliklerini teslim eder; kısa bir süre önce kimsenin yaşamadığı yerde kalabalık bir kasaba doğar ve kasaba şehre dönüşür. Demiryoluyla cansızlık yok olur. Yaratır. Ortaya çıkar ve yaşam başlar. Demiryolu, yaşamın bizatihi kendisidir.¹⁶

Dünya demiryolu literatüründeki anlatı, özellikle de gelişmiş ülkeler açısından bakıldığında ekonomik büyüme ve modernleşme anlatısıyla bir arada gider. Demiryolu öncesi ve sonrası verilere bakıldığında bu anlatıya şaşırmak pek de mümkün değildir. Gerçekten de 1830'lara gelindiğinde belli ölçüde sanayileşebilmiş ülkeler yarım yüzyıldan beri çok güçlü ekonomik yapılara sahip olsa da demiryoluyla birlikte o ana kadar sahip oldukları tüm istatistiklerde devrimsel denilebilecek artışlar sağlayabilmişlerdi. Bunun temelinde demiryollarının endüstri merkezlerini, pazarları, hammadde üretim alanlarını ve limanları; süratli, ucuz, kolay ve güvenli bir şekilde birbirine bağlaması yatıyordu.¹⁷ Demiryollarıyla dağıtım sorunu çözülmüş ve ticarete büyük bir hareketlilik artışı sağlanmıştı. Taşıma ücretlerindeki büyük düşüşler sayesinde insan ve mal taşımacılığindeki artış önceki yüzyıllarla karşılaştırılamayacak boyutlara ulaşmıştı.¹⁸

¹⁶ Edward Hungerford, **The Modern Railroad**, 5. baskı. A. C. McClurg, Chicago, 1919, s. XXI.

¹⁷ Hein A. M. Klemann ve Joep Schenk, "Competition in the Rhine Delta: Waterways, Railways and Ports, 1870–1913", **The Economic History Review**, Cilt: 66, Sayı: 3, 2013, s. 862.

¹⁸ Charles Lee Raper, **Railway Transportation: A History of its Economics and of its Relation to the State**, 2.baskı, The Knickerbocker Press, New York, 1912, s. 2; Donald Quataert, "19. yy'da

Demiryolu kendi varlığıyla sanayileşmeye büyük bir ivme kazandırabildi. Demiryolu inşasının gerektirdiği temel malzemelerin üretilmesi demir, çelik ve kömür gibi sektörlerde sanayileşmeyi hızlandırdı.¹⁹ Bunun dışında demiryolunun taşımacılık imkânları geliştirmesiyle yer altı kaynaklarının çıkarılması ve işlenmesinde muazzam artışlar gerçekleşti. Ulaşım ağının sınırlı olduğu ülkelerde ise demiryolunun yarattığı artı değer çok daha fazla olmuştur.

Demiryoluyla birlikte tarım ürünlerini ucuz bir şekilde piyasaya sunabilen çiftçiler pazara yönelik üretime geçtiler. Ancak demiryolu var olan pazarları genişletmekle kalmadı yepyeni pazarları ortaya çıkararak piyasa ekonomisine dâhil edilmesini sağladı.²⁰ Demiryolu dışındaki ulaşım araçlarıyla ürünlerini en yakın ihraç limanına ya da ticaret merkezine götürmeleri ticari bir değer sağlamayan birçok bölge artık tarımsal üretim merkezi haline gelmekteydi. Örneğin demiryollarıyla birlikte geniş Amerikan düzlükleri ve Güney Rusya tarımsal üretime açıldı.²¹ Bununla birlikte ürünlerin istenilen zamanda piyasadan hızlı bir şekilde toplanabilmesiyle stok ve depolama miktarlarını düşürdü ve tacirler aynı miktarda sermaye ile daha fazla iş yapılabilir hale geldi.²²

Demiryolu, hayvancılık sektörüne büyük katkılar sağladı. Örneğin gelişmiş bir demiryolu ağı inşa edilen Arjantin’de canlı hayvan ve hayvansal ürünler en önemli ihraç ürünleri olmuştur.²³ Bunun dışında hayvan sürülerinin bölgeler arası sevkıyatı esnasında büyük kayıplar yaşanmaktaydı. Örneğin Erzurum yaylalarından Trabzon’a sevk edilen hayvanların ciddi bir bölümü telef olmaktaydı.²⁴ Demiryoluyla birlikte bu tür kayıplar asgariye düşecekti.

Osmanlı İmparatorluğu’nda Demiryolları”, **Tanzimat’tan Cumhuriyete Türk Ansiklopedisi**, Cilt: 3, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s. 1061.

¹⁹ İngiltere, kömür üretiminde en yakın rakibinin dahi çok önündedir. 1816 yılında Fransa’da 1 milyon ton kömür üretilirken İngiltere’de 16 milyon ton üretilmekteydi. 1836 yılı için bu rakamlar 2 milyon tona 30 milyon ton olmuştur. 1846’da ise 5 milyon tona 44 milyon ton şeklindedir. Bkz. Schivelbusch, s. 6.

²⁰ Parmelee, s. 4.

²¹ Eric J. Hobsbawm, **Sermaye Çağı 1848-1875**, 2.baskı, çev. Bahadır Sina Şener, Dost Kitabevi, Ankara, 2003, (Sermaye Çağı), ss. 192-193.

²² Muhteşem Kaynak, **Demiryolları ve Ekonomik Gelişme XIX. Yüzyıl Deneyimi**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Ankara, 1983, (Ekonomik Gelişme), s. 23.

²³ Jonathan C. Brown ve Maria Celina Tuocho, “As you sow, so shall you reap: Argentine labor and the railway nationalization”, **Workers’ Control in Latin America, 1930-1979**, University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1997, s. 130.

²⁴ Zafer Toprak, “Cumhuriyet, Demiryolu ve Laiklik: Bir ‘Modernite’ Metaforu”, **Toplumsal Tarih**, Sayı: 168, 2007, (Modernite), s. 27.

Demiryolunun geçtiği bölgelerde üretimin yoğunlaşmasıyla birlikte toprakların hızlı bir şekilde değerlendirildiği görülmektedir.²⁵ Hatta kimi zaman bir bölgeye demiryolunun yapılacağı söylentisi dahi değer artışı için yeterli olabilmekteydi.

Demiryolu hem doğrudan hem de çelik, demir gibi dolaylı sektörler aracılığıyla çok büyük bir istihdam imkânı sağlamıştır. Özellikle endüstriyel gelişimi olgunlaşmış ülkelerde işçi sınıfı bu sektörde yoğunlaştı. XIX. yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde demiryolu ve bağlantılı sektörlerde çalışan işçi sayısı hem maden sektöründe hem de imalat sektöründe çalışan işçi sayısından fazlaydı.²⁶

Gelişmiş ülkeler, demiryolunu yarattığı ekonomik faydaları göz önünde tutarak önemsemekteyken az gelişmiş ülkelerde siyasi-idari ve askeri-stratejik kaygılar başı çekecekti. Ancak bu ifadelerden bu tip ülkelerde ekonomik motivasyonun pek de önemsenmediği anlaşılmamalıdır. Osmanlı İmparatorluğu, Rusya ya da Çin gibi geniş bir coğrafyaya hükmeden devletlerde demiryolu merkezi yönetimin taşraya nüfuz etmesini sağlayabilecek çok önemli bir araç olarak görülmekteydi. Almanya ve İtalya gibi siyasi birliğini geç sağlayabilmiş ülkelerde ise demiryolu ekonomik faydalarının yanında ulus devletin inşasının en önemli araçlarından biri haline gelmişti. Örneğin Amerikan Meclisi'nde Oregon bölgesinin Amerika Birleşik Devletler (ABD) tarafından satın alınması üzerine tartışmalar yapılırken söz alan New Jersey Senatörü Mahlon Dickerson bu bölgenin Washington'un çok uzağında bulunduğunu ve bu yüzden de Oregon'un hiçbir zaman Birleşik Devletlerin bir parçası olamayacağını iddia etmişti.²⁷

Demiryolu devletlere askeri açıdan çok büyük imkânlar sağladı. Az gelişmiş ülkelerde demiryolu, ülke savunmasını kolaylaştıracak bir öge olarak görüldüğünden ekonomik kaygılarla değil askeri-stratejik kaygılarla önemsemekteydi.²⁸ İç meselelerde demiryolu merkezi yönetimlere hızlı müdahale imkânı tanıdı. XIX. yüzyıl boyunca tüm dünyada görülen köylü isyanlarını bastırmada işlev görecekti.

²⁵ Crouzet, s. 304; Hilling, s. 16.

²⁶ Örneğin ABD'de henüz 1880 yılında tarım dışı sektörler içerisinde en fazla istihdam sağlayan sektör demiryolu sektörü olmuştur. 1880 yılında doğrudan demiryolu şirketlerinde çalışan işçi sayısı 418.957 kişiydi. Bkz. J. S. Jeans, **Railway Problems: An Inquiry into the Economic Conditions of Railway Working in Different Countries**, Longmans, Green and Co., Londra, 1887, ss. 175-176; İngiltere'de ise 1850'de 56.000, 1875'te 250.000, 1890'da 350.000, 1910'da 600.000 kişi doğrudan demiryollarında çalışmaktaydı. Bkz. Crouzet, s. 304.

²⁷ Parmelee, s. 8.

²⁸ Feroz Ahmad, **The Making of Modern Turkey**, Routledge, Londra, 1993, s. 121.

Gelişmiş ülkeler ise Afrika ve Asya’da bulunan geniş sömürge alanlarını ele geçirmek ya da elde tutmak adına demiryolunu kullandı. Sömürülenler açısından ise demiryolunun varlığı tam bir felaketti.²⁹

Savaşlar sırasında ise askerlerin ihtiyaç duyulan bölgelere naklinde ya da cepheden çekilmesinde, askeri mühimmatın taşınmasında, keşif çalışmalarının yapılmasında, tıbbi desteğin sağlanmasında demiryolu en önemli taşıma biçimi olarak ortaya çıktı.³⁰ Demiryolunun askeri amaçla kullanıldığı ilk savaş Kırım Savaşı’dır. Savaş yıllarında bazı kısa hatlar asker ve mühimmat taşınması için inşa edilmişti. Ancak yeni taşıma biçiminin savaşa etkisi sınırlı olmuştu.³¹ Demiryolunun askeri açıdan ilk ciddi kullanımı ise Amerikan İç Savaşı sırasında gerçekleşmiştir. Bu savaş esnasında büyük bir çoğunluğu Mississippi Nehri’nin doğusunda olmak üzere 30.000 millik bir demiryolu ağı bulunan ABD savaşta demiryolunu etkili bir şekilde kullanan ve stratejiler geliştiren ilk devlet oldu.³² İç savaş esnasında demiryollarının sökümlü ve inşa edilmesi, silahlarla donatılmış trenler, demiryolu güzergâhının geçtiği tünel ve viyadüklerin korunması gibi değişik savaş taktikleri geliştirildi.³³ Fransa-Prusya Savaşı, Rus-Japon Savaşı ve Birinci Dünya Savaşı demiryollarının yoğun şekilde kullanıldığı diğer savaşlar olacaktır.³⁴

Demiryoluyla birlikte *hızın icadı* insanların seyahat süresini ciddi bir şekilde kısalttı ve böylece zaman ve mekân algısı kökten değişti.³⁵ İlk dönem demiryollarında ortalama hız saatte 20-30 km civarındaydı. Bu hız posta arabalarından üç kat daha fazlaydı. Dolayısıyla coğrafya eskisine nazaran üçte iki

²⁹ Demiryolu Afrika kıtasının sömürgeleştirilmesinde önemli bir araç olarak kullanılmıştı. Bunun dışında bölgeler arası ulaşım imkânı geliştikçe büyük salgınlar tüm kıtaya daha kolay yayılır hale gelecekti. Örneğin Batı Afrika’ya özgü ölümcül bir tür olan Çeçe Sineği diğer bölgelere ulaşımın mümkün olmasıyla Doğu ve Orta Afrika’da büyük ölümlere neden olacaktı. Bkz. Yener Bayar, “Birinci Dünya Savaşı’nda Doğu Afrika Cephesi”, **100. Yılında Birinci Dünya Savaşı Sempozyumu Bildiri Kitabı**, Dokuz Eylül Üniversitesi Tarih Bölümü, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir, 2015, (Doğu Afrika), s. 290.

³⁰ Robert R. Hodges, **American Civil War Railroad Tactics**, Osprey, Oxford, 2009, s. 4.

³¹ Denis Bishop ve W.J.K. Davis, **Railways and War Before 1918**, Blandford Press, Londra, 1972, ss. 1-2; Hobsbawm, *Sermaye Çağı*, s. 94.

³² Parmelee, ss. 11, 45.

³³ Hodges, s. 4.

³⁴ Felix Patrikeeff ve Harold Shukman, **Railways and the Russo-Japanese War: Transporting War**, Routledge, Londra, 2007, s. 4

³⁵ 1814’te Paris-Marsilya arası seyahat 4-5 gün tutarken 1857 yılında bu süre 13 saate düşecekti. Bkz. Thomas Thevenin, Robert Schwartz ve Loïc Sapet, “Mapping the Distortions in Time and Space: The French Railway Network 1830–1930”, **Historical Methods: A Journal of Quantitative and Interdisciplinary History**, Cilt: 46, Sayı: 3, 2013, ss. 134.

oranında küçülmüş oldu.³⁶ İlginç olan ise demiryolu teknolojisinin yayılmasıyla birlikte birim zamanda eskisine nazaran çok daha geniş alana ulaşım gerçekleşti ki bu da ulaşılan coğrafyanın genişlediği şeklinde yorumlanabilir. 1850'lerin başlarında Londra-Mısır arası seyahat süresi 11 güne kadar düşmüştü.³⁷ Bu sayede çok daha fazla insan uzak bölgelere turistik amaçlarla seyahat eder hale geldi. Şehir merkezinde çalışanlar, şehir dışına yerleşerek iş-ev arasındaki seyahatlerini demiryoluyla yapmaya başlamıştı.³⁸ Gelişmiş bir ulaşım ağına sahip olmayan ülkelerde bu etkiler çok daha belirgindi. Örneğin İslam ülkelerinde zamansal etkisi çok daha net hissediliyordu. Demiryolunun uğradığı bölgelerde günbatımının saat 12 demek olduğu *ezani* vakitten güneşin tam tepe noktada olduğu anın saat 12 olarak adlandırıldığı *zevali* vakte geçiş gerçekleşti.³⁹

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren dünya genelinde kentleşme hızının oldukça yükselmesi kentleşme kavramını bu yüzyılın en dikkat çeken toplumsal fenomeni haline getirdi.⁴⁰ Kentleşmenin en hızlı olduğu ülkeler ise başta Britanya olmak üzere Avustralya, Arjantin, ABD, Belçika'ydı. Birçok çalışmanın gösterdiği üzere demiryolu gelişimi kentleşmeyi olumlu yönde etkilemekteydi.⁴¹ Demiryolunun ilk yayılım alanları kalabalık şehirler, üretim alanları ve ticaret merkezleriydi.⁴² Geçtiği her bölgede yukarıda değinilen ekonomik faydaları çerçevesinde nüfus yoğunlaşmaktaydı.⁴³ Demiryolu istasyonları tüm dünyada kentlerin merkezi haline geliyordu. İslam devletlerinde kentin odak noktası çarşılar ve eğitim krumlarıyla çevrelenen merkez camiydi. Ancak demiryoluyla birlikte kamusal alan özellikle de taşrada istasyon ve çevresine doğru kaymaya başladı. İstasyon çevresi *tenezzüh mekânı* haline geldi.⁴⁴

³⁶ Schivelbusch, ss. 33-34.

³⁷ Albert Richard Smith, **İstanbul'da Bir Ay**, çev. Mehmet Şerif Erkek, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2015, s. 21.

³⁸ Micheline Nilsen, **Railways and the Western European Capitals: Studies of Implantation in London, Paris, Berlin, and Brussels**, Palgrave Macmillan, New York, 2008, ss. 138, 169.

³⁹ Toprak, Modernite, s. 27.

⁴⁰ Hobsbawm, Sermaye Çağı, s. 229.

⁴¹ Frank Bruinsma, Eric Pels, Hugo Priemus, Piet Rietveld ve Bert van Wee, "The Impact of Railway Development on Urban Dynamics", **Railway Development Impacts on Urban Dynamics**, Physica-Verlag HD, Heidelberg, 2008, s. 3.

⁴² Laia Mojica ve Jordi Marti Heneneberg, "Railways and population distribution: France, Spain, and Portugal, 1870–2000", **Journal of Interdisciplinary History**, Cilt: 42, Sayı: 1, 2011, s. 22.

⁴³ Enver Berkmen, **Demiryollar**, Cilt: 1, Yüksek Mühendis Mektebi Matbaası, İstanbul, 1939, (Demiryollar 1), s. 5.

⁴⁴ Toprak, Modernite, s. 27.

Demiryolu teknolojisinin ilginç bir özgürleştirici misyonu da bulunmaktaydı. Ucuz bir seyahat hizmeti sunan demiryolu toplumsal ve kültürel etkileşimi arttırıp çevrelediği insanların izolasyonunu ve kendi kendine yeterliliğini kırarak onları birbirine bağlamıştır.⁴⁵ Artık insanların iş hayatları, sosyo-kültürel ilişkileri ve düşünceleri tümünden değişime uğramıştı. Bu durum Avrupa'daki hızlı nüfus artışıyla da birleşince demografik hareketlilik daha önce hiç olmayan seviyelere ulaştı.⁴⁶ Yeni kıtada vaat edilen iş imkânları ve refah milyonlarca insanı Kuzey ve Güney Amerika'ya yöneltiyordu.⁴⁷ İnsanlar çalışmak adına farklı kıtalara seyahat ediyor ve kimi zaman gittikleri bu bölgelere yerleşiyordu.⁴⁸ Bunun dışında demiryolu, insanların toplumsal statülerini geri planda bırakan bir ulaşım biçimiydi. Hannover Kralı, "Her ayakkabıcı ve terzinin benim kadar hızlı seyahat etmesini istemiyorum." diyerek bu durumdan şikâyet etmekteydi.⁴⁹ Benzer bir şekilde Wellington Dükü demiryolunun *alt sınıfların* dolaşabilmelere imkân sağlamasından oldukça rahatsızdı.⁵⁰

Demiryolu doğal afetlerin etkisinin azaltılmasında da fayda sağlayacaktı. Örneğin Hindistan'da 1870'li yıllarda büyük kayıplara neden olan kıtlıklar nedeniyle kamuoyunda Hint ve İngiliz yönetimine karşı büyük tepkiler oluşmuştu. Bunun neticesinde kıtlıkların etkisini azaltmak için *kıtlık hatları* inşa edilecekti.⁵¹ Aynı şekilde 1873-75 kıtlığı Orta Anadolu'yu kırarken *kahtzedelere* yardım için İstanbul'dan, Diyarbakır'dan, Kastamonu'dan yollanmak istenen tahıl ürünleri ve

⁴⁵ William G. Thomas, **The Iron Way: Railroads, the Civil War, and the Making of Modern America**, Yale University Press, New Haven, 2011, s. 9.

⁴⁶ Kaynak, Ekonomik Gelişme, ss. 85-86.

⁴⁷ Hobsbawm, Sermaye Çağı, ss. 58, 221; Osmanlı devletinden Amerika kıtasına yapılan göçler için bkz. Reşat Kasaba, "Incorporation of the Ottoman Empire 1750-1820", **Incorporation into the World-Economy: How the World-System Expands**, (Ed. Terence K. Hopkins, Immanuel Wallerstein, Reşat Kasaba, William G. Martin ve Peter D. Phillips), Fernand Braudel Center, Cilt: 10, Sayı: 5/6, 1987, s. 820.

⁴⁸ Ancak unutmamak gerekir ki tüm bu hareketliliğe rağmen 1870'lerde dünyada yaşayan insanların büyük bir kesimi hala doğdukları yerde yaşayarak ölüyordu. Örneğin Fransa'da 1861 yılında insanların %88'i doğdukları yerden hiç ayrılmamıştı. Sanayi devriminden önceki yaşantıların değişmesi o kadar kolay olmadı. Bkz. Hobsbawm, Sermaye Çağı, s. 227.

⁴⁹ Murat Özyüksel, **Osmanlı İmparatorluğun'da Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2013, (Nüfuz Mücadelesi) s. XIV.

⁵⁰ John Hibbs, Oliver Knipping, Rico Merkert ve Chris Nash, **The Railways, the Market and the Government**, Institute of Economic Affairs, Londra, 2006, s. 23.

⁵¹ Dan Bogart ve Latika Chaudhary, "Engines of Growth: The Productivity Advance of Indian Railways, 1874-1912", **The Journal of Economic History**, Cilt: 73, Sayı: 2, 2013, (Indian Railways), s. 342; Ancak ilginç bir şekilde Hindistan'da demiryolları kıtlıkların daha şiddetli hale gelmesine neden olacaktı. Bkz. Yener Bayar, **1873-1875 Orta Anadolu Kıtlığı**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, 2013, (Kıtlık), s. 120.

hayvanlar ya çok geç gönderilmiş ya da hiç ulaştırılamamıştı. İzmit-Ankara demiryolunun bitirilmemiş olması kıtlığın yol açtığı can kaybının en büyük sebebi olarak gösterilmekteydi.⁵²

Demiryolu tüm alanlarda yarattığı dönüşümle sanat için temel bir obje haline geldi. Resim, fotoğraf, sinema, müzik, mimari ve edebiyatta sıklıkla kullanılan bir unsur olmuştu.⁵³ Trenlerin önceki ulaşım araçlarından çok daha hızlı olması, yolculuklarında betimleme yapmayı seven yazarları oldukça zor durumda bırakmıştır. Bunun sebebi hızlı bir şekilde hareket ederken manzarayı gözlemleme, çevreyi koklama ve duyma imkânının azalmasıdır.⁵⁴ Derinlik hissinin kaybolmasıyla panoramik görünüm denilen yeni görünüm ortaya çıkacaktır.⁵⁵

Ancak her değişim hem iyi hem de kötü yönleriyle birlikte vardır. İyi ve kötü kavramları ise durduğumuz yere göre değişmektedir. Demiryolları kısa zamanda modernleşmenin en büyük simgesi ve sömürgeciliğin en büyük aracı haline geldi. Ülkelerin gelişmişlik seviyeleri sahip oldukları demiryolu uzunluğuyla ölçülür olmuştu. Görece geri kalmış herhangi bir bölgeye *medeniyeti* taşımak için demiryolu inşası zaruri görülmekteydi. Afrika, Orta Doğu, Orta Asya, Hindistan ve Avusturalya medeniyete bu ulaşım araçlarıyla sömürgeleşerek açılacaktı. Yerel halkın istekleri metropol ülkenin ihtiyaçlarının arkasından gelmekteydi. Bu ülkelerde tarım ve maden ürünlerinin ihracına ve işlenmiş ürünlerin ithaline dayanan bir ekonomik yapı oluştu.⁵⁶ Demiryolları az gelişmiş ülkelerde ise büyük borçlanmaları ve dolayısıyla ekonomik ve siyasi bağımlılığı da kendisiyle birlikte getirdi.⁵⁷ Bu ülkelerle gelişmiş ülkeler arasındaki ekonomik güç farkı açıldıkça ilk gruptakilerin bağımlılığı gitgide artacaktı.

⁵² Ancak bu etkiyi de abartmamak gerekir. Ölümün önemli bir kısmının kıtlık esnasında ulaşımın mümkün olmadığı köy ve mezralarda yaşandığı ve demiryolunun ancak güzergâh üzerinde bulunan şehir ve kasabalara uğrayacağı düşünülürse demiryoluna rağmen çok sayıda insanın öleceği bir gerçektir. Bkz. Bayar, Kıtık, ss. 34, 136.

⁵³ David Trevino, "Gilded Age Art and Literature", **Industrial Revolution in America: Iron and Steel**, (Ed. Kevin Hillstrom ve Laurie Collier Hillstrom), ABC-CLIO, California, 2005, s. 212.

⁵⁴ Bunun yaratacağı olası tehlike parlamentoda Stephenson'a sorulduğunda kendisi bu durumun makinist dışındakiler için geçerli olacağını çünkü makinistin yola doğrudan baktığını söylemiştir. Bkz. Schivelbusch, ss. 33-55.

⁵⁵ Schivelbusch, s. 61.

⁵⁶ Hilling, s. 19.

⁵⁷ Hilling, s. 18.

1.3. DÜNYADA DEMİRYOLLARIN YAYILIŞI

1.3.1. Gelişmiş Ülkelerde Demiryolu İnşası

1.3.1.1. İngiltere

Roma uygarlığının en büyük simgesi ve Romalıların en büyük övünç kaynağı egemenlik kurdukları tüm Akdeniz coğrafyası boyunca inşa ettikleri yollardı. Aynı şekilde İngilizler de yalnızca kendi ülkelerinde değil Avrupa, Rusya, Anadolu, Mısır, Kuzey ve Güney Amerika, Hindistan ve Afrika'da modern çağın en büyük simgesi olarak görülen demiryollarını inşa etmekle övünmekteydiler.⁵⁸ Ancak İngiltere'de modern demiryolunun doğuşundan çok önce piyasanın ihtiyaçlarına o dönem için cevap verebilecek sofistike bir ulaşım ağı gelişmişti.

XVIII. yüzyılın son çeyreğiyle XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde İngiltere'de iç taşımacılıkta nehirler, kanallar ve paralı yollar yaygın bir şekilde kullanılmaktaydı. XVIII. yüzyılda başlayan kanal inşası 1750'lerden itibaren giderek hız kazanmış ve 1791-1794 yıllarında *çılgnlık* boyutuna ulaşmıştı.⁵⁹ Yine aynı dönemde nehir taşımacılığının gelişimi için yoğun çaba sarf eden devlet nehir yataklarını ıslah etmekteydi.⁶⁰ 1650'lerden beri inşa edilen ve inşası özel sektöre bırakılan paralı yol yapımı 1750'lerden itibaren ciddi boyutlara ulaşmıştı.⁶¹ Dış ticaret ise buharlı ve yelkenli gemilerle sağlanmaktaydı. XIX. yüzyılın ilk yıllarında gittikçe yaygınlaşan buharlı gemilerin yelkenli gemilere üstünlük sağlaması teknolojisindeki ilerlemelerle birlikte yüzyılın ortalarını bulacaktı.⁶²

1800'lü yıllarla birlikte Sanayi Devrimi olgunlaşmaktaydı. Ancak var olan taşımacılık biçimleri beklenen ekonomik büyümeyi karşılayamayacak nitelikteydi. Yani ekonomik gelişme ve refah yeni bir taşımacılığı zorunlu hale getirmekteydi.⁶³

⁵⁸ R. Dudley Baxter, "Railway Extension and Its Results", **Journal of the Statistical Society of London**, Cilt: 29, Sayı: 4, 1866, s. 549.

⁵⁹ Jeans, s. 3; William T. Jackman, **The Development of Transport in Modern England**, Cilt: 1, Cambridge University Press, Cambridge, 1916, s. 355; Arthur Twining Hadley, **Railroad Transportation, Its History and Its Laws**, 20.baskı, G. P. Putnam's Sons, New York, 1909, s. 5.

⁶⁰ Jackman, s. 355.

⁶¹ Adam W. Kirkaldy ve Alfred Dudley Evans, **The History and Economics of Transport**, 2.baskı, Sir Isaac Pitman & Sons, Londra, 1920 s. 19; Hadley, s. 26.

⁶² Jackman, s. 457.

⁶³ Wolfgang Schivelbusch, ss. 90-91; Crouzet, ss. 297-298.

Gerçekten de demiryolun doğuşuyla beraber tüm üretim ve tüketim istatistiklerinde büyük artışlar gerçekleşecekti.

Ahşap, taş ya da demirin bir çift sıra şeklinde dizilerek üzerinde taşımacılık yapılması modern demiryolun ortaya çıkışından çok daha öncelerine dayanır. Ancak bu safhalar bu kısmın amacının dışında olduğu için değinilmeden geçilecektir. XIX. yüzyılın başından itibaren İngiliz hükümetleri bilhassa maden şirketlerine, çıkardıkları madenleri en yakın su yoluna taşıyabilmeleri için demiryolu inşa etme izni vermeye başlamıştı. İlk demiryolu inşa izni ise 1801 yılında Surrey Iron Demiryolu için verilmiş ve çekim gücü olarak atların kullanıldığı hat 1805'te işletmeye açılmıştı.⁶⁴ Bu tarihten sonra bu tür izinler gittikçe daha fazla verilir olmuş ve 1820'li yıllara gelindiğinde İngiltere'de çekim gücü olarak atların ya da sabit motorların kullanıldığı 400 mil uzunluğunda demiryolu inşa edilmişti.⁶⁵

Ancak modern demiryolunu anlamdıran yenilik buhar gücünün lokomotiflere adapte edilmesi olmuştur. 1804 yılından itibaren bu hususta denemeler yapan Richard Trevithick'in çalışmaları başarısız olsa da kendisini takip edenlerin geliştirmeleriyle lokomotif ve buhar gücü bir bütün haline getirilmiştir.⁶⁶ Ancak bu gelişim kolay olmadı. 1811 yılında Blenkinsop ticari amaçlı kullanılan ilk lokomotifi yaparak Leeds yakınlarındaki Middleton Madeni'nin dişli raylı demiryolunda kullandı.⁶⁷ Ertesi yıl birçok farklı bölgede lokomotifler üretilse de bunlar oldukça ağırdı ve yeterli buharı üretememekteydi. Dolayısıyla atlardan daha hızlı ve ucuz taşımacılık yapamamaktaydı.⁶⁸ Devrim niteliğindeki değişim tam da bu dönemde George Stephenson'dan geldi. Çalışma hayatına bir maden işçisi olarak başlayan ve okuma-yazma dahi bilmeyen Stephenson 1814 yılında ilk lokomotifi olan *Blucher*'i bir maden şirketi için üretecekti.⁶⁹ Ancak bu lokomotif çok büyük ilgi uyandırmadı. 1823 yılında Stockton-Darlington Demiryolu için izin alınınca hattın inşası Stephenson'a verildi. Şirket yapacağı kömür taşımacılığını atlarla yapmak istese de Stephenson, kendi lokomotiflerinin ve John Birkinshaw'ın dövme demir raylarının

⁶⁴ Hadley, s. 9; Parmelee, s. 33.

⁶⁵ W. A. Cole, **British Economic Growth, 1688- 1959**, 2.baskı, Cambridge University Press, Cambridge, 1967, s. 229.

⁶⁶ O.S. Nock, **Steam Railways Of Britain in Colour**, Blandford Press, Londra, 1967, s.109.

⁶⁷ Slason Thompson "Fifty Years of British Railways", **The Railway Library**, Gunthorp-Warren Print. Co., Chicago, 1914, s. 5.

⁶⁸ Crouzet, s. 281.

⁶⁹ Crouzet, s. 281.

kullanılması için şirketi ikna etti ve New Castle’da bu iş için bir fabrika kurdu.⁷⁰ 27 Eylül 1825’te Stockton-Darlington Demiryolu, lokomotif kullanan ve yolculara da kapılarını açan ilk umumi demiryolu olarak işletmeye açıldı.⁷¹ Açılış ise 39 dolu vagona 600 yolcuyu taşıyan bir lokomotifle yapıldı.⁷² Ağırlıklı olarak maden taşımacılığına yönelen yerel bir hat olması ve yolcuları taşıyan vagonların atlarla çekilmeye devam etmesi hattın popüler ilgiden mahrum kalmasına neden oldu.

George Stephenson’un oğlu Robert’in inşa edeceği ve George Stephenson’un daha da güçlendirdiği lokomotiflerinin sadece yük değil yolcu taşımacılığı için de kullanılacağı Liverpool-Manchester Demiryolu çok daha büyük bir etki yapacaktı. Şirket yetkilileri çekim gücü olarak sabit buhar motoru ve lokomotif arasında kararsız kalmıştı. Son kararı bir lokomotif yarışması düzenledikten sonra vermek istediler. 6 Ekim 1829 tarihinde Rainhill’de düzenlenen ünlü lokomotif yarışmasını George Stephenson’un *Rocket* adlı lokomotifi kazandı.⁷³ Çok borulu kazan yeniliği sayesinde *Rocket* sadece 4 ton ağırlığında olsa da oldukça hızlı ve güçlü bir lokomotifti. Ancak yeni hatta kullanılmak üzere baba-oğul Stephensonlar sonraki tüm lokomotiflerin prototipi olacak *Planet* adlı lokomotifi 1830 yılında ürettirler.⁷⁴ 15 Eylül 1830’da İngiltere Başbakanının katılımıyla açılan demiryolu iki önemli taşra merkezini birbirine bağlamaktaydı. Şirketin çok kısa sürede büyük karlar elde etmesiyle birlikte demiryolu, çağın *leitmotivi* haline gelecekti.

Tüm umut verici özelliklerine rağmen demiryolları büyük bir muhalefetle karşılaştı. Yaratacağı rekabetin pazar ve kar paylarını tehdit edeceğini gören kanal ve paralı yol şirketleri ve at arabası sahipleri başta Parlamento’da olmak üzere her platformda muhalefete başladı.⁷⁵ Demiryolu inşasına sadece bu şirketler değil aynı zamanda hayvan yetiştiriciliği yapan büyük toprak sahipleri de itiraz etmekteydi. Gürültülü bir şekilde ve yoğun duman çıkararak ilerleyen lokomotiflerin hayvanları

⁷⁰ Lokomotifin varlığına rağmen ilk yıllarda yolcular atlarla çekilen vagonlarla taşınmaya devam edecekti. Bkz. Crouzet, s. 283.

⁷¹ Cy. Warman, **The Story of the Railroad**, D. Appleton, New York, 1898, s. 9. Bazı kaynaklar yolcu taşımacılığı yapan ilk demiryolunu 1803’te Londra’nın banliyölerinde açılan bir hat için olduğunu yazmaktadır. Bkz. Crouzet, s. 280.

⁷² Parmelee, s. 32.

⁷³ Slason Thompson, “Fifty Years of British Railways”, **The Railway Library**, Gunthorp-Warren Print. Co., Chicago, 1914, s. 7.

⁷⁴ Crouzet, s. 283; Osmanlı Devleti’nde kullanılan ilk lokomotifler de New Castle’dan ithal edilen Stephenson tipi lokomotifler olup 14 yıl boyunca kullanılmışlardı. Esin Kahya, “Türkiye’de İlk Demiryolları”, **Belleten**, Cilt: LII, Sayı 202, 1988, s. 218.

⁷⁵ Hadley, s. 10.

korkutması ve onlara zarar vermesi endişesi vardı.⁷⁶ Ancak sanayinin giderek artan taşıma ihtiyaçlarını karşılamaya en uygun taşıt olarak ortaya çıkması ve iç taşımacılık için en ideal taşıma biçimi olması nedeniyle gerek devlet gerek sanayiciler demiryolunun en büyük destekçileri olarak öne çıkacaktı.

Laissez faire politikalarına uygun bir şekilde İngiltere’de demiryolu inşası ve işletmesi Birinci Dünya Savaşı’na kadar özel sektöre bırakıldı.⁷⁷ ABD dahil olmak üzere diğer tüm ülkelerde belli ölçülerde devlet desteği ya da doğrudan devlet tarafından demiryolu inşa ve işletmeciliği söz konusuyken demiryollarına devlet müdahalesinin en az olduğu ülke İngiltere olmuştur.⁷⁸ Sanayi Devriminin yarattığı artı değer ve ticaret hacimlerinin çok büyük boyutlara ulaşılması özel sektörün ya büyük sermayelere sahip olabilmesine ya da bu sermayeyi para piyasalarından temin edebilmesine fırsat vermiş ve demiryolu inşasında devletin desteğine gerek kalmamıştı.⁷⁹

Tüm olumlu verilere rağmen ilk dönem inşa hızı sınırlı oldu. İngiltere’de 1845 yılına gelindiğinde 2.531 mil uzunluğunda demiryolu bulunmaktaydı.⁸⁰ 1845 sonrası ise *demiryolu çılgınlığı* olarak adlandırılacak hızlı bir inşa süreci başladı. 1847’deki krize rağmen, 1851 yılına gelindiğinde 6.800 mil demiryolu inşa edilerek 1844 yılı toplam hat uzunluğunun üç katına ulaşılmıştı.⁸¹ Demiryollarına yatırım ise her geçen sene artmaktaydı. 1845-1860 yılları arası dönemde yıllık ortalama 80 milyon sterlinlik yatırımla 10.407 millik bir toplam uzunluk mevcuttu. Demiryolu inşasına sadece bu yıllar arasında 1,7 milyar sterlin yatırılmış bulunmaktaydı.⁸² Bir sonraki 10 yılda da büyük bir artış gerçekleşti ve 1870 yılında 15.537 mile ulaşıldı.

⁷⁶ Crouzet, s. 287.

⁷⁷ İngiltere’de devlet desteğiyle (faiz garantisi) inşa edilen tek demiryolu İrlanda’da inşa edilen kısa mesafeli bir hat olmuştur. Bkz. Raper, s. 17.

⁷⁸ Devlet 1840, 1868, 1889, 1893 yıllarında demiryollarında tarife ve hizmet kalitesiyle ve özellikle tekelleşmeyi önlemekle alakalı değişik düzenlemelere gitse de bu etki oldukça sınırlı kalmıştır. İngiltere’de ilk yıllarda yüzlerce farklı şirketin inşa ettiği hatlar genel olarak kısa hatlar olmuştur. 1860’lara gelindiğinde ise İngiltere’de var olan demiryollarının yüzde 85’inin kontrolü yalnızca 12 şirketin elinde bulunmaktaydı. Bkz. J. S. Foreman-Peck, “Natural Monopoly and Railway Policy in the Nineteenth Century”, **Oxford Economic Papers**, Cilt: 39, Sayı: 4, 1987, ss. 699-701; Baxter, s. 556; Hadley, s. 12.

⁷⁹ Hobsbawm, Sermaye Çağı, s. 47; Kirkaldy ve Evans, s. 181.

⁸⁰ Raper, s. 18.

⁸¹ Crouzet, s. 285.

⁸² 1833 yılında mil başına ithalat ve ihracat 21,375 sterlinken 1865’te 28,341 sterline ulaşmıştır. Bkz. Baxter, s. 565.

1870’li yıllarla birlikte İngiltere’de demiryolu inşa hızı yavaşlamaya başladı. Bunun temelinde ülke içerisinde inşa edilen hatların doyum noktasına ulaşması yatıyordu.⁸³ Ancak en az bunun kadar önemli bir başka neden ise XIX. yüzyılın son çeyreğinde İngiltere’nin gücünü kaybetmeye başlamasıdır. 1873 Bunalımı’nın İngiliz ekonomisine vurduğu darbe bunun en önemli sebebi gibi görünmektedir.⁸⁴ Ayrıca başta Almanya ve ABD olmak üzere birçok ülke korumacı ekonomi politikaları uygulayarak sanayileşme sürecini ya tamamladı ya da oldukça ilerletmişti. Bu ülkeler artık Ortadoğu, Latin Amerika ve Asya’da İngiltere ile rekabete girebilmekteydi.⁸⁵ İngilizler eski pazarlarını kaybetmeye başlamıştı.

İngiliz girişimciler modern demiryolların ortaya çıktığı ilk yıllarından itibaren ülke dışında demiryolu inşasına başlayarak yeni teknolojiyi dünyaya taşıdı. Bu yatırım ilk olarak gelişmiş ülkelere yönelse de kısa süre sonra İngiliz sanayisinin hammadde ihtiyacını karşılayan ve ileride birer pazar olması hedeflenen kolonilere ve az gelişmiş ülkelere yönelecekti. Özellikle Hindistan ve Latin Amerika bu yatırımların merkezi olacaktı.⁸⁶

İngiltere’de demiryolu inşa masrafları dünyanın geri kalanıyla karşılaştırıldığında oldukça yüksektir. 1884 yılı için ortalama inşa masrafı mil başına 42.486 sterlindir. Buna en yakın rakamlar Belçika’da 36.508 sterlin, Fransa’da 27.704 sterlin, Almanya’da 21.236 sterlin, Amerika’da 10.000 sterlindir.⁸⁷

Toprağın değeri, işçi ücretleri, arazinin yapısı, hattın tek hat olup olmaması, ekartman⁸⁸ tercihi, sermayenin miktarı demiryolu inşa masraflarını etkileyen başlıca etmenlerdi.⁸⁹ İngiltere’de yüksek inşa maliyetlerinin en temel nedeni fahiş toprak ücretleri olarak gösterilmektedir.⁹⁰ Buna İngiliz toprak sahiplerinin muhalefeti ve paragözlüğü de eklenince maliyetler gittikçe arttı.⁹¹ Bundan başka İngilizler

⁸³ Times, **The Railway Problem and The Railways of the Future**, 2.baskı, Head, Hole & Co., Londra, 1871, s. 33.

⁸⁴ Neil Faulkner, **Marksist Dünya Tarihi: Neandertallerden Neoliberalere**, çev: Tuncel Öncel, Yordam Yayınları, İstanbul, 2014, s. 226.

⁸⁵ Faulkner, s. 226.

⁸⁶ Hindistan Valisi 1870 yılında dahi ülkede demiryolu inşa hızını oldukça düşük bulmakta ve İngiliz şirketlerini demiryolu inşası için davet etmekteydi. Times, s. 33.

⁸⁷ Jeans, s. 32.

⁸⁸ İki ray arasındaki mesafe.

⁸⁹ G. J. Ponsonby, “Earnings on Railway Capital”, **The Economic Journal**, Cilt: 70, Sayı: 280, 1960, s. 801; Jeans, s. 31.

⁹⁰ Baxter, s. 560; Jeans, s. 32.

⁹¹ Crouzet, ss. 287-288.

demiryolu güzergâhını arazi şartlarına göre belirlememiştir.⁹² Kuzeyde kalan dağlık bölgeler de dahil olmak üzere iki nokta arasındaki en kısa mesafeyi temel almışlardır. Bu nedenle çok sayıda köprü, viyadük, tünel inşası gerekli olmuştur. İnşa maliyetlerini arttıran bir başka neden ise demiryollarını çoğunlukla çift hat olarak inşa etmeleridir.⁹³ Birçok Avrupa ülkesi demiryollarını tek hat olarak inşa edecektir. İngilizlerin mükemmeliyetçiliği de demiryollarında masrafları arttıran bir etken olmuştur. Güçlü lokomotifleriyle, oldukça konforlu vagonlar, istasyonlar, bekleme salonlarıyla ve kaliteli demiryolu hatlarıyla İngilizler demiryollarının kalitesi ve sağlamlığıyla övünmekte haklıydılar.⁹⁴ İngiltere’de demiryolu inşası için Parlamento’dan gerekli izinlerin alınması ve avukatlık hizmetleri için büyük meblağlar ödenmekteydi.⁹⁵ Yine bunlar kadar önemli bir unsur demiryollarında öncü yatırım yapmanın getirdiği ekstra giderlerdi. Bu teknolojinin oluşumu ve geliştirilmesinin getirdiği ekstra gider kalemleri özellikle ilk yıllarda yüksek maliyetli demiryolu inşasına neden olmuştur.⁹⁶ Son olarak İngiltere’de şirketlerin bir düzenlemeye tabii olmadan özgür bir şekilde hareket ederek demiryolu inşa etmeleri de maliyetleri arttıran bir başka etken olarak gösterilmektedir.⁹⁷

Ekartman ya da ray aralığının eşit olması ülke içi hatların birbiriyle bağlantılandırılabilmesi yönünden elzemdi. 1840’ların başında demiryollarında bir bütünlük olmasını isteyen İngilizler hangi ekartmanın seçilmesi gerekeceği hususunda büyük bir tartışma içine girmişlerdi. Stephensonların öncülüğünde bir grup ileride standart genişlik olarak kabul edilecek 4 feet 8 ½ inçlik ray genişliğini savunurken Isambard Brunnel öncülüğündeki grup ise 7 feetlik geniş bir ray aralığını önermekteydi.⁹⁸ Önerileri değerlendiren Parlamento 18 Ağustos 1846 tarihinde

⁹² Jeans, s. 32.

⁹³ Crouzet, s. 288; Baxter, s. 560; Jeans, s. 32.

⁹⁴ Hadley, s. 146; Baxter, s. 559; Jeans, s. 32.

⁹⁵ Crouzet, s. 287; Baxter, s. 560; Jeans, s. 32.

⁹⁶ Baxter, s. 560.

⁹⁷ Foreman-Peck, s. 717; Carl Schurz Wrooman, **American Railway Problems in the Light of European Experience: Or Government Regulations vs. Government Operation of Railways**, Oxford University Press, Oxford, 1910, s. 68.

⁹⁸ B.C.L. Isambard Brunnel, **The Life of Isambard Kingdom Brunnel: Civil Engineer**, Longmans, Green, and Co., London, 1870, ss. 99-106.

standart ray aralığı olarak 4 feet 8 ½ inçte karar kıldı.⁹⁹ İngiliz demiryolları ray aralığı tercihiyle Avrupa ülkeleri ve Amerika'yı etkileyecekti.¹⁰⁰

1.3.1.2. Amerika Birleşik Devletleri

Amerika Birleşik Devletleri farklı devletlerin bir konfederasyon çatısı altında bir araya geldiği, geniş bir coğrafyayı kapsayan, zengin yer altı kaynaklarının mevcut olduğu, tarımsal üretime çok uygun bir iklime ve araziye sahip gelecek vaat eden bir devlettir. En büyük eksikliği ise nüfustur. İlk dönemlerde demografik dağılışı ve ekonomik faaliyetler kıyı kesimlerinde yoğunlaşmıştı. Yeni bir devlet olması ve yeterli sermaye birikiminin henüz oluşmaması bu dönemde alt yapı çalışmalarını sınırlamıştı. Avrupa ülkelerinin oldukça gerisinde olan ulaşım ağı sahil kesimleri, büyük nehir ve göller çevresinde olgunlaşmıştı.¹⁰¹ Ancak var olan taşıma biçimleriyle ulaştırma oldukça pahalı olmakta ve uzun sürmekteydi. Tarım, ticaret ve iletişim ağıyla birlikte siyasi kontrolünü arttırmak isteyen merkezi hükümet 1790'larda, yerel yönetimlerin yaptığı eski ve yetersiz yollar yerine paralı yol inşasına başladı.¹⁰² Özel sektör ise devlet desteğiyle 1800'lerde kanal inşasına başladı.¹⁰³ Ancak demiryolu yeni kıtaya geldiğinde ulaşım ağının gelişmişliği hâlâ yeterli değildi.¹⁰⁴

Amerika'da demiryolu, İngiltere'dekinin aksine, gelişmiş sanayi ve ticaretin bir neticesi olarak doğmayıp sanayi devrimi ve ticareti mümkün kılan etmenlerden biri olarak ortaya çıkmıştır.¹⁰⁵ ABD'de inşa edilen en eski demiryolu 1807 yılında

⁹⁹ Bir istisna olarak İrlanda'da 5 feet ray aralığı uygulanacaktı. Bkz. Brunnel, ss. 122-123; Hilling, s. 74.

¹⁰⁰ R. M. Haywood, "The Question of a Standard Gauge for Russian Railways, 1836-1860", **Slavic Review**, Cilt: 28, Sayı: 1, 1969, s. 72; Parmelee, ss. 79,81.

¹⁰¹ Kirkaldy ve Evans, s. 62.

¹⁰² Hadley, ss. 25-26; Raper, s. 180.

¹⁰³ Emory R. Johnson ve T. W. Van Metre, **Principles of Railroad Transportation**, D. Appleton, New York, 1918, ss. 14, 19.

¹⁰⁴ Raper, s. 178.

¹⁰⁵ Schivelbusch, ss. 89-90; Demiryolunun ABD'nin gelişimindeki etkisi Amerikan demiryolları literatüründe oldukça yoğun tartışma konusu olmuştu. 1940'lara kadar ABD ekonomik ve endüstriyel gelişiminin tek unsuru demiryolu olarak gösterilmekteydi. 1960'lı yıllarda bu düşünce revize edildi ve demiryolu bir önder sektör olarak görülmeye başlandı. 1970'lerde Robert Fogel öncülüğünde bir grup araştırmacı demiryollarının ekonomik gelişmeye katkı sağladığını ancak demiryolları olmasa da ABD'nin benzer ekonomik gelişimi sürdüreceğini iddia etmişti. Ancak bu görüş de oldukça eleştiri alacaktır. Bkz. Kaynak, Ekonomik Gelişme, ss. 44-62.

Boston'da inşa edilen bir maden hattıydı.¹⁰⁶ Taşımacılığın atlarla sağlandığı benzeri hatlar değişik bölgelerde inşa edilmeye devam etti. Mekanik güçle çalıştırılan en eski demiryolu ise 1827 tarihinde inşa edilen Quincy tramvayıydı.¹⁰⁷ Lokomotifin kullanılmadığı bu hat sabit motorlarla işletilmekteydi. Amerikan'ın ilk modern demiryolu olma onuru ise 1827 yılında yerel girişimcilerin ön ayak olmasıyla inşa izni alınan Baltimore-Ohio Demiryoluna aitti.¹⁰⁸ Bağımsızlık Bildirgesi'nin imzacıları arasında hayatta kalan son kişi olan Charles Carroll, 4 Temmuz 1828 tarihinde Baltimore-Ohio Demiryolunun ilk rayını zemine yerleştirirken XVIII. yüzyılın politik devrimiyle XIX. yüzyılın sanayi devrimini birbirine bağlamış oluyordu.¹⁰⁹ Her ne kadar hattın ilk kısmı 1830 yılı başında trafiğe açılrsa da hattın tamamen inşası ve hareket gücü olarak lokomotif kullanımının kararlaştırılması 1831 yılında gerçekleşecekti.¹¹⁰

İngiltere'de olduğu gibi ABD'de demiryolu inşası ilk yıllarda yavaş ilerledi. Ancak 1837'de kanal spekülasyonları nedeniyle yaşanan finansal kriz, kanal yapımını neredeyse durdurma aşamasına getirdi.¹¹¹ Bunun yanında demiryolunun kanal ve paralı yollara göre daha uygun fiyatlarla daha hızlı, güvenli ve düzenli bir taşımacılık imkânı sağlaması demiryollarına yönelimi artırdı.¹¹²

ABD'de demiryolları Birinci Dünya Savaşı'na kadar olan dönemde özel sektör tarafından inşa edilerek işletildi.¹¹³ Ancak merkezi ve yerel yönetimler demiryolu inşa eden sektörleri giderek daha fazla destekledi.¹¹⁴ 1840-1850 yılları arası kısa hatların inşasıyla geçilirken, 1850-60 yılları arasında ana hatlar inşa edilerek Doğu Amerika birbirine bağlandı.¹¹⁵ 1857 yılında gelindiğinde dünya demiryolu ağıнын neredeyse yarısı ABD'de bulunmaktaydı.¹¹⁶ Amerikan İç Savaşı'ı esnasında demiryolu inşasında duraklama yaşandı. İç Savaş'ın sona ermesiyle

¹⁰⁶ Caroline E. MacGill ve Balthasar Henry Meyer, **History of Transportation in the United States before 1860**, Carnegie Institution of Washington, Washington, 1917, s. 308.

¹⁰⁷ Hadley, s. 32.

¹⁰⁸ Edward Hungerford, **The Modern Railroad**, 5.baskı. A. C. McClurg, Chicago, 1919, s. 16.

¹⁰⁹ Johnson ve Metre, s. 22; Hadley, s. 1.

¹¹⁰ Hadley, s. 33.

¹¹¹ Hadley, s. 33.

¹¹² John F. Stover, **Iron Road to the West: American Railroads in the 1850s**, Columbia University Press, New York, 1978, ss. 180-184; Johnson ve Metre, s. 26.

¹¹³ Raper, s. 280.

¹¹⁴ Raper, s. 246.

¹¹⁵ Raper, s. 183.

¹¹⁶ Stover, s. 16.

birlikte inşa hızı ivme kazanarak devam etti. Sadece 1867-1873 yılları arasında inşa edilen 33.000 mil demiryolu, aşırı kapitalizasyonu beraberinde getirecekti. Bu da 1873 finansal ve endüstriyel krizini tetikledi. Krizle birlikte 98 banka, 89 demiryolu şirketi ve 18.000 kadar başka işletme iflas etti ve 1876'ya gelindiğinde her yedi Amerikalıdan biri işsiz kalmıştı.¹¹⁷ Bu yıllarda demiryolu yatırımları tamamen rafa kalkmasa da görece azaldı. 1880 yılına kadar 10.000 mil demiryolu inşa edildi. 1880'den itibaren toparlanan Amerika, 1890 yılına gelindiğinde 70.000 milden fazla demiryolu daha inşa etmiş bulunmaktaydı. Böylece Amerika'da sadece 10 yıl içerisinde, en büyük üç Avrupa devletinin 50 yılda inşa ettiği demiryolu uzunluğu aşılabilmişti.¹¹⁸

ABD ilk yıllarda demiryolu inşasında teknik olarak İngiltere'den beslense de demiryolu teknolojisini kısa sürede adapte etti. Amerika'ya gelen ilk lokomotif 1828'de İngiltere'den ithal edilen *Stourbridge Lion* adlı lokomotifti. Ancak bu lokomotifin çalıştırılması mümkün olmadı.¹¹⁹ 1830'da ise ABD'nin ilk lokomotifleri olan *Best Friend* ve *Tom Thumb* üretildi.¹²⁰ Bundan başka Amerikalı mühendis ve teknisyenler ray tekniğinin gelişimine de katkı sunmuştu. "T" ray tekniği ve çelik rayların gelişimine katkıları buna örnek olarak verilebilir.¹²¹

Amerika'da demiryolu ilk yıllarında diğer tüm ülkelerde olduğu gibi ciddi bir muhalefetle karşılaştı. En büyük direniş kanal, paralı yol, at arabası ve köprü şirketlerinden geldi.¹²² Bu muhalefete at arabası sahiplerine at yetiştiren büyük hayvan yetiştiricileri ve konaklama işletmecileri destek oldu. Ancak İngiltere'nin aksine yeni taşıma biçiminin önemi yöneticiler tarafından hemen kavranmıştı. Bakir bir kıtayı ancak demiryolu gibi yeni bir taşıma biçimiyle ele geçirebilir, buradan elde edilen tarımsal üretim ve yer altı zenginlikleri yine demiryoluyla dünya pazarlarına aktarılabilirdi. Bu nedenle demiryoluna olan siyasi ve ekonomik destek her geçen yıl arttı.

¹¹⁷ Faulkner, s. 224.

¹¹⁸ Johnson ve Metre, s. 31.

¹¹⁹ Parmelee, s. 88; Johnson ve Metre, s. 46.

¹²⁰ Bu lokomotiflerden hangisinin ilk üretilen lokomotif olduğu Amerikan tarihçileri arasında tartışma konusudur. Bkz. Parmelee, ss. 88-90; Johnson ve Metre, ss. 46-47.

¹²¹ G. P. Raidabaugh, **Origin and Development of the Railway Rail: English and American Wood, Iron and Steel**, Kohn & Pollock Inc., Baltimore, 1915, s. 28.

¹²² MacGill ve Meyer, s. 306.

1.3.1.3. Fransa

Demiryolu çağı başladığında, Avrupa'nın önde gelen devletlerinden biri olmakla beraber sanayileşmede İngiltere'nin gerisinde kalan Fransa yeni taşımacılık biçimini benimsemekte biraz gecikmişti. Bunun en önemli nedeni demiryolunun ortaya çıkışından hemen önce Fransa'nın 4.850 millik nehir taşımacılığı ve 2.880 millik kanal taşımacılığı ve gelişmiş bir karayolu ağına sahip olmasıydı.¹²³ Atlantik ve Akdeniz arasında ve kıtanın geri kalanına yönelik taşımacılık mümkündü.¹²⁴ Hatta taşıma ücretleri İngiltere'nin neredeyse yarısı kadardı.¹²⁵

Fransa'da demiryolu için verilen ilk izin 1823 yılında inşa edilen 23 km'lik Andreziux-Saint Etienne atlı tramvayına aitti.¹²⁶ Ancak lokomotifin kullanıldığı ilk demiryolu 1832 yılında inşa edilecek Lyon-Saint Etienne hattıydı.¹²⁷ Demiryolu inşasına ürkek bir şekilde giren Fransa'da ilk yıllarda özel sektöre bırakılan inşa çalışmaları yeterli ilerleme sağlamamıştı. 1839 yılında sermaye yokluğu nedeniyle birçok hattın inşası durduruldu.¹²⁸ İlk dönem inşa edilen bu hatlarda devlet desteği asgari seviyelerde kalmıştı. Demiryolların önemini ispat etmesi ve devlet yardımı olmaksızın demiryolu inşasının mümkün görünmemesiyle birlikte devlet ağır işleyen inşa çalışmalarına daha fazla destek olmaya başladı.

1842 yılına kadar demiryolların devlet tarafından mı yoksa özel sektör tarafından mı yapılması gerektiği tartışıldı. Ve nihayetinde bu işin özel sektöre bırakılması uygun bulundu.¹²⁹ Aynı yıl karayolları sistemi esas alınarak hazırlanan geniş bir demiryolu planı hazırlandı.¹³⁰ Bu planda devlet lider pozisyonunda olmasa da ciddi bir destek sağlamaktaydı.¹³¹ Paris'in merkezde bulunduğu dokuz yeni hat inşası

¹²³ Baxter, s. 568.

¹²⁴ Mojica ve Heneneberg, s. 20.

¹²⁵ Fransa'da taşımacılıkta gecikmelerin sıklıkla yaşanması ve taşımacılığın daha yavaş olması birim fiyat olarak iki ülkeyi birbirine yaklaştırmaktaydı. Bkz. Baxter, s. 568.

¹²⁶ Alfred Picard, **Les chemins de fer, aperçu historique: résultats généraux de l'ouverture des chemins de fer, concurrence des voies ferrées entre elles et avec la navigation**, H. Dunod & E. Pinat, Paris, 1918, s. 1; Raper, s. 62.

¹²⁷ Picard, s. 2; Raper, s. 63.

¹²⁸ Bu noktada İngiliz girişimciler devreye girecekti. Bkz. Jeans, s. 9.

¹²⁹ Raper, s. 63.

¹³⁰ Robert Schwartz ve diğerleri, "Spatial history: Railways, uneven development, and population change in France and Great Britain, 1850–1914", **Journal of Interdisciplinary History**, Cilt: 42, Sayı: 1, 2011, s. 63.

¹³¹ Raper, s. 61.

kararlaştırıldı.¹³² Devlet yol yatağını ve binaları inşa ederken şirketler tüm aksamlarıyla birlikte demiryolu hattını inşa edecek ve işletmesini üstlenecekti. Devlet'e düşen harcamanın üçte ikisini yerel yönetimler geriye kalanını da merkezi hükümet ödeyecekti.¹³³ Böylelikle inşa masraflarının beşte üçü devletin omuzlarına binmişti. 1848 devrimleri gibi imtiyaz ve inşa süreçlerini sıkıntıya sokan siyasi gelişmeler bulunsada 1851 yılında 2.124 mil demiryolu inşa edilmiş bulunuyordu.¹³⁴

1851'den sonra III. Napolyon'la birlikte demiryolu inşasında bir hızlanma yaşandı. Yeni hükümet şirketleri %5'e varan kar garantileriyle ve imtiyaz sürelerini 40 yıldan 99 yıla çıkararak daha fazla desteklemeye başladı.¹³⁵ Böylece Fransa 1851'den 1857'ye gelindiğinde demiryolu uzunluğunu 2.114 milden 4.475 mile çıkarmıştı ki bu hatların yarısından fazlası çift hattı.¹³⁶ Bu yedi yılda yıllık toplam dış ticaret 102 milyon sterlinden 213 milyon sterline yükseldi. Ayrıca ana hatlar oldukça karlıydı ve hissedarlarına iyi karlar bıraktığı gibi devletin taahhüt ettiği garantiyi de gereksiz kılmıştı. Şirketler çok karlı olmayan ancak ana hatları besleyen şube hatları tüm masraflarıyla inşa etmeyi taahhüt etmişti. 1857 yılına kadar bu şube hatlarını inşa etmeye devam ettiler. Ancak sermaye sıkıntısı çekilince devletin yeniden el atması gerekti.¹³⁷

Her ne kadar demiryolu inşasında hızlı bir ilerleme söz konusu olsa da İmparator yeterince memnun değildi. 1857 yılında Fransa'nın yarısı kadar toprağa sahip olan İngiltere'nin 9.037 millik demiryolu ağıyla Fransa'nın iki katı uzunlukta demiryoluna sahip olması İmparatorun hoşuna gitmiyordu.¹³⁸ 1865 yılına gelindiğinde 8.134 mil demiryoluna sahip olan Fransa, İngiltere'nin 1855'te sahip olduğu demiryolu uzunluğuna sahipti. İmparatorun büyük çabaları, devletin geniş sınırları ve yüksek nüfusu da göz önüne alınıncaya Fransa İngiltere'nin 15 yıl

¹³² Stanley E. Howard, "Some Aspects of French Railway War Finance", **The Quarterly Journal of Economics**, Cilt: 32, Sayı: 2, 1918, s. 309.

¹³³ 1845 yılından yapılan bir değişiklikte yerel yönetimlerin ödemeleri de devlete kalmıştır. Bkz. Raper, s. 64.

¹³⁴ Baxter, s. 568.

¹³⁵ Emerson Bristol Biggar, **The Canadian Railway Problem**, Macmillan, Toronto, 1917, s. 187; Raper, s. 65; Picard, ss. 11-12; Km ya da senelik kar garantisi denilen sistemde devlet şirketlerin karlarını garanti etmekte ve taahhüt edilen karın elde edilememesi halinde şirketlere eksik kalan kısmı ödemektedir. Bkz. Ortaylı, İlber, **İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı**, 16.baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003, (En Uzun Yüzyıl), s. 153.

¹³⁶ Baxter, s. 569.

¹³⁷ Raper, s. 65.

¹³⁸ Baxter, s. 569.

gerisindeydi.¹³⁹ Yine de 1870'lere kadar olan inşa Paris'i önemli limanlara ve ticaret merkezlerine bağlarken inşa çalışmaları sonraki yıllarda daha çok geri kalmış ve dağlık bölgelere yöneldi.

Devlet 1854, 1857 ve 1859 yıllarında yaptığı yasal düzenlemelerle ülkeyi 6 büyük demiryolu şirketi arasında bölüştürerek bu şirketlerin ulaşımında bölgesel tekel haline gelmelerine izin verdi.¹⁴⁰ Ancak devlet yapılan kontratlarda şirketleri inşa ve işletme süreçlerinde çok ciddi bir şekilde kontrol edebileceği bir yapıyı tesis etmeyi ihmal etmedi.¹⁴¹ Bu iş için tahsis edilen departmanlar tüm karar alma mekanizmalarında rol almaktaydı. Herhangi bir değişiklik için son karar mercii devletti.¹⁴²

1870'lerin başında Prusya karşısında alınan ağır yenilgi ve Paris Komünü'nün bastırılması liberal 3. Cumhuriyeti ülkenin durgun kırsal ekonomisini modernize edebilmek adına çok daha yoğun bir demiryolu inşasına sevk etti.¹⁴³ 1870'lerden itibaren Amerikan ucuz buğdayının Avrupa pazarlarını istila etmesi İngiltere, Fransa ve Almanya'da 1876-1896 yılları arasında tahıl ücretlerine büyük darbe vurmuştu. Fransa, çiftçisini bu istiladan korumak adına korumacı gümrük oranları belirledi ve demiryolu inşasını hızlandırdı.¹⁴⁴ Kasım 1878'de Bayındırlık İşleri Bakanı Charles Freycinet, 3.875 millik ana ve ikincil demiryolu hatlarını kapsayan, liman ve kanallarda iyileştirmeleri hedefleyen uzun vadeli bir altyapı programı hazırladı.¹⁴⁵ Bu plan mecliste 5.530 mile yükselterek 354 milyon dolarlık bir yatırımla inşa edilmek üzere kabul edildi.¹⁴⁶ 1879'dan itibaren çalışmalara başlayan devlet, özel sektöre nazaran çok daha müsrif bir inşayla tahmini inşa meblağlarını aşmıştı. 1882'de yaşanan Paris borsası kriziyle birlikte çalışmalar durdu. Devlet bu hatların inşasının tamamlanmasını uygun olmayan koşullarda özel

¹³⁹ Baxter, s. 572.

¹⁴⁰ S. E. Howard, s. 309; Şirketlerin isimleri şöyleydi: Mediterranean, Orleans, Western, Eastern, Southern ve Northern Demiryolu şirketleri. Bkz. Hugo R. Meyer, "The Breakdown of State Railway Building in France", **Journal of Political Economy**, Cilt: 14, Sayı: 7, 1906, (France), s. 450. Farklı bir kaynakta bu şirketlerin sayısı beş olarak verilmiştir. Bkz. Parmelee, s. 603.

¹⁴¹ Raper, s. 95.

¹⁴² W. H. Buckler, "The French Method of Controlling Railway Rate", **The Quarterly Journal of Economics**, Cilt: 20, Sayı: 2, 1906, s. 282.

¹⁴³ S. E. Howard, s. 310; Schwartz ve diğerleri, s. 64.

¹⁴⁴ Tarım değer kaybederken hayvancılık, et sanayi ve süt ürünleri ticareti gelişti. Bkz. Schwartz ve diğerleri, s. 76.

¹⁴⁵ Thevenin ve diğerleri, s. 142; Meyer, France, ss. 449, 451, 452.

¹⁴⁶ Meyer, France, s. 451; Picard, ss. 33-36.

sektöre bırakmak durumunda kaldı.¹⁴⁷ İkincil hatların inşası 1880’lerde başlasa da 1900’lerden sonra hızlandı. Ancak bu hatlar devletin zorlamasıyla inşa edilen ve ekonomik olarak sürekli işletme açığı veren hatlardı. Devlet bu hatları sürekli sübvans etmek durumunda kaldı.¹⁴⁸

Fransa’da demiryolu inşasında yaşanan en büyük zorluk topografik engellerdi.¹⁴⁹ Avrupa’nın en engebeli ve eğimli ülkelerinden biri olan Fransa’da demiryolu inşası birçok tünel ve köprü yapımını zorunlu kılmaktaydı.¹⁵⁰ Bu da maliyetleri ve inşa süreçlerini uzatıyordu. Her şeye rağmen demiryolu bazı dağlık bölgelerde inşa edilemedi. Demiryolunun ulaşmadığı bu bölgeler önce ekonomik olarak duraklamaya başladı, gittikçe nüfussuzlaştı ve büyük oranda geriledi.¹⁵¹

1.3.1.4. Belçika

1830 devrimleriyle Hollanda’dan ayrılıp bağımsız bir devlet olarak yoluna devam eden Belçika, demiryolun önemini en erken kavrayan devletlerdendi. Demiryolun gelişinden önce geniş bir paralı yol ağı mevcuttu ve su taşımacılığı az da olsa gelişmişti. Ancak paralı yollar oldukça pahalı bir seçenektir ve su taşımacılığı da ihtiyacı karşılayamamaktaydı.¹⁵² Bunun dışında ülkeyi dünyaya açan Schelde Nehri’nin çıkışı Hollanda sınırları içerisinde kalmıştı.¹⁵³ Ayrıca Belçika coğrafi koşullarıyla Avrupa’da demiryolu inşası için en uygun ülkelerdendi.¹⁵⁴ Bu nedenlerle demiryolu yeni devletin temel ulaşım biçimi olarak ön plana çıktı. Ancak demiryolu inşasının devlet tarafından mı yoksa özel sektör tarafından mı yapılacağı temel bir sorun olarak ortadaydı. 1830’ların başında Belçika’da yerli sermaye birikimi büyük yatırımların altından kalkacak seviyede değildi.¹⁵⁵ Bunun dışında vatansever gruplar demiryolu sahipliğinin ve işletmesinin başta Hollanda kökenliler olmak üzere yabancı kapitalistlere bırakılması halinde Belçika’nın politik ve ekonomik

¹⁴⁷ Meyer, France, s. 451.

¹⁴⁸ Schwartz ve diğerleri, s. 64; Meyer, France, s. 453.

¹⁴⁹ Schwartz ve diğerleri, s. 67.

¹⁵⁰ Mojica ve Heneneberg, s. 24; Jeans, s. 39.

¹⁵¹ Schwartz ve diğerleri, s. 84.

¹⁵² Baxter, s. 582.

¹⁵³ Jeans, s. 8.

¹⁵⁴ Avrupa’da, coğrafi açıdan demiryolu inşasına en uygun ülke Hollanda’ydı. Hollanda yükseltisi en az olan ve topraklarının %67’si demiryolu yapımı için oldukça elverişli olan bir ülkeydi. Bkz. Jeans, s. 39.

¹⁵⁵ Raper, s. 279; Parmelee, s. 602;

bağımsızlığının yabancı yönetimlerin inisiyatifine bırakılmış olacağını savunuyordu.¹⁵⁶ Böylelikle demiryolu inşasının devlet eliyle başlatılması kararlaştırıldı.

1833 yılında ülkeye davet edilen George Stephenson'a tüm önemli şehirleri birbirine, Antwerp ve Ostend limanlarıyla Prusya ve Fransa sınırlarına bağlayan bir plan hazırlatıldı.¹⁵⁷ Sanayi ve ticaret merkezlerini birbirine bağlamasıyla ekonomik kaygıların ön planda olduğu bu plan 1 Mayıs 1834 tarihinde yasallaştı.¹⁵⁸ 556 km'yi bulan bu ağ 1843 yılına gelindiğinde tamamlanmıştı. 1844 yılında ilk uluslararası hat olan Antwerp-Köln tümüyle trafiğe açıldı. Açılış yılı olan 1844'te dahi Ren Nehri üzerinden Hollanda sınırına giden taşımacılık Antwerp'e kaymaya başlamıştı.¹⁵⁹

Hollanda ise dünyanın en gelişmiş kanal sistemine sahipti. Bu nedenle demiryolu inşasında aceleci davranmamıştı. Ancak Alman ticareti Antwerp ve Ostend limanlarına kaydıkça yaptıkları hatanın farkına vardılar ve 1850'lerden itibaren demiryolu inşasına başladılar. Dutch-Rhenish Demiryolunun ilk kısmı 1853'te trafiğe açılırken hattın tamamının açılması 1856'yı bulacaktı. Her ne kadar demiryoluyla da birlikte ithalat ve ihracat rakamları artsa da 1839 yılında iki misli ticaret hacmine sahip olduğu Belçika'nın gerisinde kalmışlardı. Hollanda'nın 1862'deki dış ticaret hacmi 59 milyon sterlinken ve aynı yıl Belçika 78 milyon sterlinlik bir dış ticaret gerçekleştirdi.¹⁶⁰

1840 yılına kadar özel sektöre inşaa izni verilmemişti. Ancak Belçika yönetiminin demiryollarında bir tekel haline gelmek gibi bir kaygısı yoktu. Yine de 1840 yılından sonra verilen izinler devletin inşaa etmeyi planlamadığı, yerel ihtiyaçlara cevap veren ve bir kısmı maden hattı olarak adlandırılabilen ikincil hatlardı.¹⁶¹

1850'lerden sonra devletin inşaa çalışmaları yavaşladı ancak özel sektör inşaa devam etti. Erken dönemde devletin inşaa ettiği hatlar sağlam inşaa edildiği gibi etkili bir şekilde işletilmişti. Ancak bu özellik 1850'lerden itibaren kayboldu. Yine 1850'lerden sonra özel sektöre ait hatlar daha iyi bir şekilde işletilmekte ve öne

¹⁵⁶ M. A. Pierrard, "The Belgian Railways", **The Railway Library**, (Ed. Slason Thompson), Gunthorp-Warren Print. Co., Chicago, 1914, s. 117.

¹⁵⁷ Baxter, s. 580.

¹⁵⁸ Pierrard, s. 117.

¹⁵⁹ Klemann ve Schenk, s. 830.

¹⁶⁰ Baxter, s. 582.

¹⁶¹ Kirkaldy ve Evans, s. 76; Raper, s. 287; Pierrard, s. 117.

çıkıyordu.¹⁶² Özel sektöre ait hat uzunluğu 1850 yılında 200 mil kadarken 1870'e gelindiğinde 1.500 mile ulaşmıştı. Devlete ait hatların uzunluğu ise 535 milde kalmıştı.¹⁶³ Rekabette geri kalan devlet 1870'lerde yeni hatlar inşa etmeye ve özel sektöre ait hatları devletleştirmeye başladı. Bu sayede Belçika yönetimi 1874 yılında toplam demiryolu uzunluğunun yarısını kontrol eder hale geldi. 1880'de bu oran toplam hatların üçte ikisine, 1885 yılına gelindiğinde dörtte üçüne ulaşmıştı.¹⁶⁴ 1914 itibarıyla özel sektöre ait hat miktarı 350 km iken devlet 4.300 km'lik bir uzunluğu kontrol etmekteydi.¹⁶⁵ Birinci Dünya Savaşı'ndan hemen sonra kamuoyunun devletin demiryolu işletmeciliğindeki rolünü sorgulamasıyla demiryolların idaresi kurulan ayrı bir şirkete devredildi.¹⁶⁶

Belçika, demiryolu inşa hızıyla dünyanın en önde gelen ülkelerindendi. 1839'da 185 mil, 1845'te 335 mil, 1853'te 720 mil, 1860'ta 1.037 mil, 1864'te 1.350 mil uzunluğuyla oran olarak Avrupa'da en yüksek artış oranına sahip ülke konumundaydı. Birinci Dünya Savaşı öncesi 100 kmkarede Fransa'da 9, Almanya'da 11, Britanya'da 12 km demiryolu mevcutken Belçika'da 28 km demiryolu bulunmaktaydı.¹⁶⁷

Demiryollarıyla birlikte taşıma maliyetleri %50'den fazla düşmüştü.¹⁶⁸ Brüksel-Antwerp hattını Manchester-Liverpool hattıyla karşılaştırdığımızda taşıma ücretlerinin çok daha düşük olduğu ve trafiğin nüfusa oranla çok daha yoğun olduğunu görmekteyiz.¹⁶⁹ Ülkenin 1835 yılında 10.760.000 sterlin olan toplam ithalat ve ihracatı 1864 yılında yaklaşık 100 milyon sterline ulaşmıştı.¹⁷⁰ 1839 yılında mil başına 14,862 sterlinlik ithalat ve ihracat yapılırken bu rakam 1864 yılında 42.919 sterline ulaşmıştı ki bu artış oldukça büyük bir verimliliği göstermekteydi.¹⁷¹

Belçika'da demiryolları XIX. yüzyıl boyunca neredeyse rakipsizdi. En büyük rekabet sınırlı uzunlukta bulunan suyollarından gelmişti. Her ne kadar Belçika'da su

¹⁶² Raper, s. 288.

¹⁶³ Raper, s. 288; Daha 1860 yılında özel sektöre ait hat uzunlukları devletin sahip olduğu hat uzunluklarını geçmişti. Bkz. Parmelee, s. 602.

¹⁶⁴ Kirkaldy ve Evans, s. 76; Raper, s. 289.

¹⁶⁵ Pierrard, s. 118.

¹⁶⁶ Parmelee, s. 602.

¹⁶⁷ Baxter, s. 581.

¹⁶⁸ Klemann ve Schenk, ss. 827, 844.

¹⁶⁹ Foreman-Peck, s. 704.

¹⁷⁰ Baxter, s. 581.

¹⁷¹ Baxter, s. 582.

taşımacılığı demiryoluna kıyasla daha ucuz bir taşıma biçimi olsa da demiryolları birincil taşıma biçimi olarak kalmaya devam etti.¹⁷²

1.3.1.5. Almanya

Demiryolu çağı başladığında Alman ekonomisi ilerisi için umut vermekle beraber hem İngiltere'nin hem de Fransa'nın gerisindeydi. Ülkede var olan ticaret için yeterli bir karayolu ağı mevcuttu. Bunun dışında gelişmiş bir su yolu taşımacılığı da bulunmaktaydı. Nehirler, kanallaştırılmış nehirler ve kanalların toplam uzunluğu 6.200 km'ye ulaşmıştı.¹⁷³ Bu gelişmiş ulaşım ağı 1830'lar Almanyası için yeterli olmaktaydı. Bu nedenle Almanya'da demiryolu inşası Fransa'da olduğu gibi görece yavaş ilerledi. Ancak ilerleyen yıllarda giderek artan ticari aktiviteler için var olan ulaşım ağının ihtiyacı karşılayamaz hale gelmesi, su taşımacılığın düzenli olmaması ve kıydan uzak bölgelere hitap etmemesi, başta Prusya olmak üzere farklı Alman devletlerinin demiryolunun stratejik ve ekonomik değerini fark etmesi gibi nedenlerle demiryolu inşasına verilen önem gittikçe artacaktı.

Demiryolu teknolojisi ortaya çıktığında henüz Alman İmparatorluğu kurulmamıştı. En güçlülerinin Prusya olduğu bir grup Alman devleti mevcuttu. Böyle bir siyasi konjonktürde inşa edilen ilk Alman demiryolu, inşasına 1832 yılında özel sektör tarafından başlanan ve 1835 yılında tamamlanan 4 mil uzunluğundaki Nürnberg-Furth demiryoluydu.¹⁷⁴ Bu hattan sonra benzer ufak hatlar yine özel sektör tarafından inşa edilmeye başlandı. Alman devletleri bu ilk dönem inşasında şirketleri ciddi bir şekilde desteklememişti. Ancak Kasım 1838'deki ünlü yasayla Almanya'da hükümetler özel sektörün inşa çalışmalarını destekleyici bir rol almaya başladı.¹⁷⁵ Bu politika değişikliğinin temelinde demiryolunun öneminin anlaşılması yatıyordu. Devlet desteği, tahvillerin doğrudan devlet tarafından satın alınması ya da bono ve tahvil faizlerinin garanti edilmesi şeklinde olabilmekteydi.¹⁷⁶ Ayrıca şirketlere

¹⁷² Pierrard, s. 119.

¹⁷³ Raper, s. 145.

¹⁷⁴ Kirkaldy ve Evans, s. 74; J. H. Clapham, **The Economic Development of France and Germany, 1815-1914**, 4.baskı, Cambridge University Press, Cambridge, 1961, (France and Germany) ss. 150-151.

¹⁷⁵ Raper, s. 299; Prusya'da aynı yasa, hükümete hatların inşasından 30 yıl sonra demiryollarını devletleştirme hakkını vermektedir. Bkz. Biggar, s. 190.

¹⁷⁶ Raper, s. 134.

paralel hatların yapılmayacağı hususunda güvence verildi.¹⁷⁷ 1848 yılı öncesi inşa edilen demiryolları tamamıyla özel sektör tarafından gerçekleştirildi. Devletin inşa ettiği ilk hat ise 1848 yılında Berlin'i Rus sınırına bağlayan bir demiryoluydu.¹⁷⁸

Özel sektörün demiryolu yatırım hızı oldukça yavaştı.¹⁷⁹ Ayrıca, inşa edilen hatların işletmesi başarısızdı. Bu hatlarda az sayıda yolcu ve mal taşınabilmekteydi. Özellikle 1845-1848 panik ve depresyonu nedeniyle sermayeleri de azalmıştı. Diğer taraftan devlet gelirlerindeki genel artış hazineyi güçlendirdi. Bu sayede Prusya 1850'de başarısız hatların yönetimini devraldı ve devlet inşası için bir plan hazırladı.¹⁸⁰

Almanya'da toplam demiryolu uzunluğu 1840 yılında 462 km'yi bulmaktayken 1860'a gelindiğinde bu rakam 14.030 km'ye ulaşmıştı.¹⁸¹ Ancak 1866'da Kuzey Alman Birliği'nin oluşması ve 1871'de Alman İmparatorluğunun kurulması ile birlikte gerçek anlamda devlet eliyle demiryolu inşa politikası oluşabilecekti.¹⁸² Kısaca devletin demiryollarına müdahalesi ve mutlak kontrolü 1848-1879 yılları arasında yavaş yavaş ilerleyen bir süreç olarak kendini gösterdi.¹⁸³ Tüm bu süre boyunca büyük miktarda demiryolu hem devlet hem de devletin desteğiyle özel sektör tarafından inşa edildi.¹⁸⁴

1870'lerin başında Bismarck emperyal bir planla ortaya çıktı. Bismarck'a göre demiryollarında devlet kontrolü tüm toplumun çıkarınayken özel sektör kontrolü az sayıda insanın çıkarını gözetmekteydi.¹⁸⁵ Birleşik bir imparatorluk ve ulus için demiryollarında devlet kontrolü zaruridi.¹⁸⁶ Birliğe tüm demiryollarının

¹⁷⁷ Jeans, s. 10.

¹⁷⁸ Jeans, s. 10.

¹⁷⁹ Biggar, s. 190.

¹⁸⁰ İlginç bir şekilde Almanya'da devlet eliyle demiryolu inşası fikirlerinin ilk ortaya atıldığı tarih 1828 yılı yani ilk demiryolunun Almanya'ya gelişinden çok daha önceydi. Bkz. Raper, s. 135; Frederich List gibi Alman ideologlar devletin ekonomiyi koruyucu politikalara yönelmesini önermekteydi. Demiryolunda devletçi politikalarda List gibi ideologların etkisi vardı. Bkz. Zafer Toprak, **Türkiye'de Milli İktisat 1908-1918**, Doğan Kitap, İstanbul, 2012, (Milli İktisat), s. 108.

¹⁸¹ Klemann ve Schenk, s. 827.

¹⁸² Parmelee, s. 604

¹⁸³ Raper, s. 299.

¹⁸⁴ Örneğin 1865 yılında özel sektör Prusya'da demiryolu inşasını domine etmişti. 3.672 km özel sektördeyken 1.701 km devlete aitti. Bkz. James M. Brophy, **Capitalism, Politics, and Railroads in Prussia, 1830-1870**, The Ohio State University Press, Columbus, 1998, s. 168.

¹⁸⁵ Guilford L. Molesworth, **Indian Railway Policy**, (Ed. Faredun K. Dadachanji), Luhana Mitra Steam Press, Baroda, 1920, s. XXII.

¹⁸⁶ Raper, s. 136.

devletleştirilmesini önerdi.¹⁸⁷ Ancak birçok devlet bunu kabul etmeyince bu önerisini sadece Prusya üzerinde uygulayabildi. Toplam 4.000 mil demiryolunu devletleştirdi ve bu süreç tüm hatlar devletleştirilene kadar devam etti. Demiryollarının devletleştirilmesi Prusya’da devlete büyük ekonomik katkı yapmıştı. Devlet gelirlerinin yaklaşık %20’si demiryollarından elde edilmekteydi.¹⁸⁸ Bu ekonomik katkıyı göz önüne alan diğer Alman devletleri de Prusya örneğini takip edecekti. Nihayet 1879 yılında Bismarck amacına ulaştı ve emperyal planı kabul edildi.¹⁸⁹ 1875 yılında şirketlerin sahip olduğu hatlar tüm demiryolların %44,5’ine tekabül etmekteydi ve bu oran özellikle de 1879 yılından sonra azalmaya başladı.¹⁹⁰ 1910 yılına gelindiğinde Alman İmparatorluğunda var olan 59.031 km demiryolunun 55.353 km’si devlet kontrolündeyken geri kalanı özel sektöre aitti.¹⁹¹

Almanya’da ilk dönem demiryolları birçok dezavantaj barındırmaktaydı. İtalya’da olduğu gibi gerçek anlamda bir Alman ulusu yokken demiryolu Almanya’ya geldi. Fransa’da tüm hatlar devletin katı kontrolünde ve başkent Paris merkezli planlanırken Almanlar böyle bir planlı inşa gerçekleştiremeyecek durumdaydı.¹⁹² İnşa edilen ilk hatlar endüstri ve ticaret merkezlerini birbirine bağladığı için ekonomik amaçlıydı.¹⁹³

Demiryolu var olan ulaşım biçimleriyle büyük bir rekabete girmek zorundaydı. Yerel hükümetler tarafından inşa edilen kanal ve kanallaştırılmış nehirler yine bu hükümetlere aitti ve kömür, kereste ve tarımsal ürünler bu yolla taşınmaya devam etmişti. Yine de demiryolları taşıma maliyetlerini %50 kadar

¹⁸⁷ Kirkaldy ve Evans, s. 74.

¹⁸⁸ Örneğin Japonya, devletleştirmeden benzer sonuçlar elde etmeyi umarak Prusya örneğini takip edecektir. Bkz. Dan Bogart, “Nationalizations and the Development of Transport Systems: Cross-Country Evidence from Railroad Networks, 1860–1912”, *The Journal of Economic History*, Cilt: 69, Sayı: 1, 2009, (Railroad Networks), s. 220.

¹⁸⁹ Brophy, ss. 168-169; Bismarck bu görüşmeler esnasında özel şirketleri güvenilmez, verimsiz, suistimale açık, toplum menfaatine aykırı, aşırı savurgan ve kendi aralarındaki çekişme nedeniyle zararlı bulduğunu belirtiyordu. Bkz. Molesworth, s. XXIII; Prusya’da devletin demiryolunu kontrol etmesini sakıncalı bulanlar da olacaktı. Üst düzey çalışanların yetersiz donanıma sahip olması, kullanılan lokomotiflerin İngiliz lokomotiflerinin gerisinde olması, hatların kalitesinin görece düşük olması ve daha az kar sağlaması gibi eleştiriler öne çıkıyordu. Bkz. F. W. Taussig, “Recent Discussions on Railway Management in Prussia”, *The Quarterly Journal of Economics*, Cilt: 9, Sayı: 1, 1894, ss. 78-79.

¹⁹⁰ Raper, s. 137.

¹⁹¹ Kirkaldy ve Evans, s. 75.

¹⁹² Yine de hatların birbiriyle irtibatlandırılması için erken dönemlerden itibaren bir çaba bulunmaktaydı. Temmuz 1843’te Prusya ile Saksonya arasında yapılan antlaşmayla iki devletin demiryollarının standart ekartmanla birleştirilmesi karara alındı. 1850’lerde benzer kararlar diğer Alman devletleriyle Avusturya arasında da alınacaktı. Bkz. Haywood, s. 29.

¹⁹³ Raper, s. 135.

düşürerek ve daha düzenli bir taşımacılık sağlayarak hızlı bir şekilde piyasayı domine etmeye başladı. Örneğin demiryoluyla taşımacılık 1850-1870 yılları arasında tam 200 kat artarak yaklaşık 21 milyon tona ulaşırken, Ren Nehri üzerinde bu artış sadece 3,5 kat olmuş ve yaklaşık 2 milyon tona ulaşılmıştı.¹⁹⁴ İlk uluslararası demiryolu olan Antwerp-Köln hattının trafiğe açıldığı yıl olan 1844 yılında dahi Ren üzerinden Hollanda sınırına giden taşımacılık Antwerp'e kaymaya başlamıştı.¹⁹⁵ Ancak devlet demiryollarını kontrolü altına aldıkça su ve demiryolu taşımacılığı arasındaki uyumu geliştirmeye çalıştı. Demiryollarıyla koordineli bir şekilde kanal inşasına önem verildi ve her iki taşımacılık biçiminin ücretleri birbiriyle uyumlu hale getirildi. Böylece dış ticaretin gelişiminde ivme kazanıldı.¹⁹⁶ 1880'lerde Ren, Ems, Weser, Elbe gibi büyük nehirler kanallar açılarak birleştirildi.¹⁹⁷ Hatta nehirler üzerindeki vergilerin kaldırılması ve nehirlerin serbest ticarete açılmasıyla birlikte 1890'lardan itibaren su taşımacılığı Almanya'da ve özellikle de Ren bölgesinde yeniden ilk sırayı alacaktı.¹⁹⁸

Avrupa'da yüzey şekilleri açısından demiryolu inşasına en uygun ülkelerden biri olan Almanya'da¹⁹⁹ demiryolu inşa maliyetleri İngiltere'den uygun ABD'den pahalıydı. Toprakların görece pahalı olması, inşada kaliteye önem verilmesi maliyeti arttırırken görece ucuz işçi gücü, çok fazla köprü ve tünel inşasına gerek duyulmaması inşa masraflarını azaltmıştı. Km başına demiryolu inşası masrafı 1885-1900 yılları arasında ortalama 100.000 dolar civarında olmuştu.²⁰⁰

1.3.1.6. İtalya

Demiryolu politikasındaki çeşitlilik yönünden hiçbir ülke İtalya ile karşılaştırılamazdı. XIX. yüzyıl boyunca İtalya'da demiryolu inşası devlet eliyle, özel sektör eliyle ya da her ikisi birlikte yapılabilmekteydi. Demiryolu kontrolü

¹⁹⁴ Ren nehrinde taşımacılığın daha yavaş artmasında Almanların 1850-1870 yılları arasında hızlı bir şekilde demiryolu inşasına girişimleri, nehir taşımacılığın hava koşullarına karşı daha hassas olması, su seviyesindeki değişimler, nehir boyunca çok az endüstriyel tesisin bulunması ve dolayısıyla iç kısımlardaki tesislerin aktarma ücretlerinden kaçınması gibi durumlar etkili olmuştu. Bkz. Klemann ve Schenk, ss. 827, 833, 844.

¹⁹⁵ Klemann ve Schenk, s. 830.

¹⁹⁶ Biggar, s. 190.

¹⁹⁷ George Madison Priest, **Germany Since 1740**, Ginn and Company, Boston, 1915, s. 142.

¹⁹⁸ Klemann ve Schenk, ss. 827, 844.

¹⁹⁹ Jeans, s. 39; Clapham, France and Germany, s. 155.

²⁰⁰ 1885'te 274.993 mark, 1890'da 259.181 mark, , 1895'te 257.008 mark, 1900'de 258.990 mark, 1905'te 263.989 mark ve 1901'de 290.519 mark yani 111.521 dolar. Bkz. Raper, s. 140.

ise sık sık özel sektör ve devlet arasında el değiştirmişti. Bunların dışında devlet sahip olduğu hatları özel sektöre kiralamıştı. Bu politika değişiminin temelinde İtalya'nın ekonomik olarak zayıf bir ülke olması yatıyordu.²⁰¹

Demiryolunun inşa edildiği ilk yıllarda bir birleşik İtalya'dan söz etmek pek mümkün değildi. İtalya yarımadasında birçok şehir devleti bulunmaktaydı.²⁰² İnşa edilen ilk hat ise Napoli hükümetinin 1835 yılında verdiği izinle Fransız sermayesi kullanılarak inşasına başlanan ancak 1839 yılına kadar tamamlanamayan Napoli-Portici hattıydı.²⁰³ Yüzyılın ortasına kadar farklı hükümetler tamamen yerli ihtiyaçlara göre inşa edilen ve çoğunlukla yolcu taşımacılığında kullanılan ufak hatların inşasına devam etti. İtalya'da gerek uzunluk ve gerek taşıma yoğunluğu açısından ilk önemli demiryolu 1857-58 yılında inşa edilen 190 mil uzunluğundaki Milan-Venedik demiryolu olmuştur. Bu hattın inşasında hem devlet hem de özel sektör rol oynamıştı. Avusturya hükümeti askeri amaçlarla hattın tamamlanmasına maddi destek sunmuştu. Avusturya ayrıca Orta İtalya'daki şehirleri birbirine bağlayacak hatların inşası durumunda vergi muafiyeti ve bono faizlerine garanti şeklinde değişik kolaylıklar sağlamaktaydı. Piemonte hükümeti de 1850'lerden sonra demiryoluyla ilgilenmeye başladı ve devlet-özel sektör işbirliğiyle Turin-Cenova hattını işletmeye açtı.²⁰⁴

1860 yılında İtalyan Krallığı kurulduğunda 2.189 km demiryolu inşa edilmiş bulunmaktaydı.²⁰⁵ Bunun bir kısmı devlete bir kısmı da özel sektöre aitti. İnşa edilmiş demiryolu hatları birbirinden kopuk ve sadece yerel ihtiyaçlara cevap verebilen büyük bir kısmı dar ekartmanlı olan hatlardı. Ulusal bütünlük söz konusu değildi. Her ne kadar sınırlı bir sermaye olsa da ortak bir irade altında ve yeni hükümetin desteğiyle inşa süreci hızlandı. Yeni hükümet aynı zamanda Kuzey ve Orta İtalya'da Avusturya'nın kontrolündeki hatları da satın aldı.²⁰⁶

İtalya'nın tam anlamıyla siyasi birliğini kurması 1866 yılında Venedik'in Avusturya'dan alınması ve 1870 yılında Roma'nın Fransız kontrolünden arındırılmasıyla gerçekleşti. Bu tarihten sonra hatların birbiriyle birleştirilmesine

²⁰¹ Filippo Tajani, "The Railway Situation in Italy", *The Quarterly Journal of Economics*, Cilt: 23, Sayı: 4, 1909, s. 627.

²⁰² Raper, s. 102.

²⁰³ Raper, s. 103.

²⁰⁴ Raper, s. 103.

²⁰⁵ Biggar, s. 185.

²⁰⁶ Raper, s. 104.

önem verildi. Ancak bu sefer de doğal engeller aşılamadı. İnşa edilen hatlar doğal ticaret yollarına paralel şekilde ve coğrafi durum nedeniyle batı-doğu ve kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda uzanmaktaydı.²⁰⁷

1877 yılında devlet ve özel sektör toplam 5.125 mil demiryoluna sahipti.²⁰⁸ Aynı yıl Bayındırlık Bakanı parlamentoya 1.235 mil demiryolu inşası önerisinde bulunsa da 29 Temmuz 1879 tarihinde çıkarılan yasayla birlikte hükümet 64 yeni hat olacak şekilde 3.762 mil demiryolu inşasına karar verdi.²⁰⁹ Mil başına ortalama maliyet 64.300 dolar olarak hesaplandı. Toplam masrafın %10 kadarı hatların geçeceği yerel yönetimler tarafından üstlenildi. Ancak mil başına maliyetler tahmini değerleri oldukça aştı. Örneğin 1883 yılında inşa edilen 927 mil demiryolunun mil başına ortalama maliyeti 115.200 dolara ulaşmıştı.²¹⁰ Bu nedenle devletin inşacı şirketlere ödemesi gereken meblağlar her sene artmaktaydı. Hazine artık bu yükün altından kalkamayacak duruma gelince²¹¹ 27 Nisan 1885 tarihinde devlet sahip olduğu tüm hatları özel sektöre kiraladı.²¹² Böylece 1885 yılında sahip olunan 10.666 km demiryolun 8.774 km'si 3 büyük şirketin kontrolüne geçerken ve ikincil hatlardan oluşan 1.292 km'si ise ufak şirketler arasında bölüştürüldü.²¹³

1906 yılında hatların yeniden devletleştirilmesiyle 16.500 km'lik toplam ağın 13.200 kmsi devletin kontrolüne geçti. Geriye kalanlar ufak şirketlere ait şube hatlarıdır. Bunlar da devletin sıkı kontrolü altında kaldı.²¹⁴

İtalya'da demiryolu inşası ve işletmesi büyük güçlüklerle karşılaştı. Erken dönemde karşılaşılan en büyük güçlük 1870 yılına kadar siyasi birliğin tam olarak sağlanamamış olmasıydı.²¹⁵ Bunun dışında ülkenin kuzeyinde yer alan büyük dağ silsileleri ülkeyi Avrupa'dan izole etmekteydi. Ülke içinde bulunan dağlar ise demiryolu güzergâhlarını sınırlamaktaydı. Coğrafi koşullara çok sayıda nehir ve gölün varlığı da eklenince en kısa hatlar dahi büyük miktarda köprü ve tünele ihtiyaç

²⁰⁷ Tajani, s. 621; Raper, ss. 103-104; Hadley, s. 221.

²⁰⁸ Bu hatların 3/5'i devlete ait hatlardır. Bkz. Raper, s. 108.

²⁰⁹ Hugo R. Meyer "The Disastrous Results, in Italy, of State Railway Building", **Journal of Political Economy**, Cilt: 14, Sayı: 6, 1906, (Italy), s. 362.

²¹⁰ Meyer, Italy, s. 363.

²¹¹ Hadley, s. 231.

²¹² Meyer, Italy, s. 364.

²¹³ Tajani, s. 629.

²¹⁴ Tajani, s. 619.

²¹⁵ Kirkaldy ve Evans, s. 78.

duyuyordu.²¹⁶ Bu durum inşa ve işletme maliyetlerinin oldukça arttırmış, bazı bölgelerde demiryolu yapımını da oldukça geciktirmiştir. Örneğin devlet, özel sektörün inşaya yanaşmaması nedeniyle demiryolu gelişiminin daha yavaş olduğu Sicilya’da ve ülkenin güneyinde bulunan bazı bölgelerde ya demiryolundan feragat edecek ya da bu yolları kendi inşa edecekti. İkinci seçenek tercih edildi ve sürekli zarar eden ve vergi mükelleflerinin boynuna bir yük olan bu hatları inşa etti.²¹⁷

Yeraltı kaynaklarının oldukça sınırlı olması kömür ve demir gibi madenlerde dışa bağımlılığı doğurmuştu. Bu hem inşa hem de işletme masraflarını arttıran başka bir etkendi.²¹⁸ Sınırlı ekonomik aktiviteler nedeniyle yük taşımacılığı yeterli miktarlarda bulunmadığı gibi yolcu taşımacılığı da istenilen seviyelere ulaşamamıştı.²¹⁹ Dolayısıyla trafik yoğunluğu görece düşüktü. Bu nedenle ne özel sektör ne de devlet, demiryolu kontrolünü karlı bir şekilde yürütebildi.

Devletin demiryoluna müdahalesi 1847’lere kadar gitmekteydi. Ancak 1865 yılında devletin sahip olduğu hatlar özel sektöre satıldı. 1876 yılında yeniden devlet kontrolüne geçilse de 1885 yılında 3 özel şirkete kiralandı. 1905 yılında devlet yeniden yolların kontrolünü ele aldı.²²⁰ Sonuç olarak inşa ve işletme süreçleri devlet ve özel sektör arasında el değiştirip durdu.

1.3.1.7. Japonya

Japon yönetimi, Tokugawa Dönemi boyunca içe kapanma politikasıyla ülkeyi dünyadan izole etti ve XIX. yüzyılın ortalarına kadar bu politikayı katı bir şekilde uygulanmaya devam etti. Commodore Matthew Perry’nin 1853 yılında Edo’ya gelişi²²¹ ve 1858 yılında yapılan ticaret antlaşmasıyla yabancılara askeri, siyasi ve ekonomik ayrıcalıklar tanınarak ülkenin zorla serbest ticarete açılması bu politikaların çok da akıllıca olmadığını gösterdi.²²² Japonya bundan sonraki süreçte kapitülasyonlarla oluşan eşitsiz ilişkiyi düzeltmek için modernleşmeye çalışacaktı.

²¹⁶ Tajani, s. 621.

²¹⁷ Hadley, s. 222.

²¹⁸ Tajani, s. 621.

²¹⁹ İtalya’da iç ticaret Kuzey’in mamul mallarının Güney’e, Güney’in de hammaddelerini Kuzey’e yollaması şeklinde gelişmişti. Bkz. Tajani, s. 628.

²²⁰ Tajani, s. 623; Parmelee, s. 605.

²²¹ Rıotaro Kodama, **Railway Transportation in Japan**, Register Job Rooms, Michigan, 1898, s. 1.

²²² Selçuk Esenbel, , “Japonya ve Türkiye Çağdaşlaşma Tarihinin Karşılaştırılması”, **Çağdaş Japonyaya Türkiyeden Bakışlar**, (Ed. Selçuk Esenbel ve A. Murat Demircioğlu), Simurg Yayınevi, İstanbul, 1999, ss. 16-17.

Japonya'nın modernleşme süreci eklektik bir görünüm çizmekteydi. Çünkü örnek alınan Batı tutarlı tek bir sistemden oluşmamaktaydı. İngilizler altyapı ve sanayisiyle, Almanlar askeri yapısıyla, Fransa hukuk sistemiyle, Amerika eğitim kurumlarıyla Japonya'ya model oldu.²²³

Okuryazarlığın çok yüksek olduğu ülkede²²⁴ 1868 yılında 35 milyon insan yaşamaktaydı. Bu nüfus yüksek yoğunlukta ekonomik faaliyet için yeterli bir nüfustu. Ancak yasal, teknik ve idari kısıtlamalar ekonominin gelişimini engellemekteydi. 1869 yılında büyük gemilerin inşa yasağının kalkmasıyla birlikte askeri ve ekonomik amaçlarla kullanılmak üzere Avrupa tipi buharlı ve yelkenli gemiler sipariş edildi. Deniz ticareti bu sayede çok hızlı bir şekilde gelişti.²²⁵ Yurt dışına çok sayıda öğrenci gönderildiği gibi yurt dışından çok sayıda yabancı uzman getirildi.²²⁶ İlk telgraf hattı 1869 yılında İngiliz teknik desteğiyle inşa edildi ve 1896 yılına gelindiğinde ülkede yaklaşık 10.000 millik telgraf hattı bulunmaktaydı.²²⁷ Posta teşkilatı çok hızlı bir şekilde gelişti ve 1871 yılında Tokyo, Kyoto ve Osaka arasında posta servisi hizmete sokuldu.²²⁸

Japonya ulaşımında ilkel bir görünüm arz etmekteydi. Yol yapımı sınırlıydı²²⁹ ve devlet her sene yolların bakımı için çok yüksek meblağlar ayırmak durumundaydı.²³⁰ Taşımacılığa uygun nehirlerin yokluğu iç ticareti olumsuz etkilemekteydi.²³¹ İlk dönem demiryolu inşası da pek olumlu bir gelişme sergilemedi. Demiryolu inşa maliyetleri oldukça yüksekti ve borçlanmadan kaçınan

²²³ Hobsbawm, Sermaye Çağı, s. 170.

²²⁴ Japonya'da 1868 yılında erkeklerin %40'ı tüm toplumun %20'si, nüfusun %10'unu oluşturan elit samuray sınıfının neredeyse tamamı okuma yazma bilmekteydi. Bu durum yeni teknolojiye ayak uydurmayı ve ekonomiyi çağdaşlaştırmayı kolaylaştıracaktır. Bkz. Esenbel, s. 21.

²²⁵ Kodama, s. 2.

²²⁶ Japonya, yurtdışına gönderdiği öğrencilerin tıp, mühendislik ve askeri alanlarda eğitim almasını sağlarken, yurt dışından gelen yabancıların büyük bir kısmı endüstriyel ve askeri alanlarda çalışmıştır. Bkz. Uğur Altın, "1850-1900 Yılları Arasında Yurtdışına Gönderilen Japonların ve Japonya'ya Gelen Yabancıların Çalışma Alanlarına Göre Dağılımları", **Türkiye'de Japonya Çalışmaları Konferansı 1. Bildiri Kitabı**, 4-6 Haziran 2010 Boğaziçi Üniversitesi, (Ed. Selçuk Esenbel ve Erdal Küçükyalçın), Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2012, s. 386.

²²⁷ Japonya'da üç tip yol bulunmaktaydı. Bunlar devlet, valilik ve köy yollarıydı. Devlet yolları merkezi hükümet tarafından yapılmakla birlikte tamirleri yolların geçtiği bölgelerin valileri tarafından gerçekleştiriliyordu. Valilik yolları ise yolun bulunduğu vilayet ile merkezi hükümetin ortak katkısıyla yapılmaktaydı. Köy yolları ise yerel yetkililerin sorumluluğundaydı. Bkz. Kodama, s. 4.

²²⁸ G. C. Allen ve Audrey G. Donnithorne, **Western Enterprise in Far Eastern Economic Development**, 3.baskı, Routledge, Oxford, 2003, s. 192.

²²⁹ Kodama, s. 4.

²³⁰ Ülkenin büyük bir bölümünün volkanik toprak yapısına sahip olması, nehirlerin sürekli taşması ve aşırı yağışlar yol yapım ve bakımını güçlendirmekteydi. Bkz. Kodama, ss. 4-5.

²³¹ Kodama, s. 14.

hükümet ilk yıllarda çok fazla demiryolu yatırımına girişemedi. Topografyanın demiryolu yapımına uygun olmaması da demiryolundaki gelişimin yavaş olmasının bir başka sebebiydi.²³² Restorasyon döneminde isyanlar devam etti. 1877 Güney İsyanı bunların en önemlilerindendi. Bu nedenle de demiryolu gelişimi yavaşladı.²³³

Japonya'nın ilk demiryolu 1869 yılında inşa izni verilen ve 1872 yılında tamamlanan Tokyo-Yokohama demiryoluydu. 18 millik hat Tokyo-Kyoto arasında inşası planlanan ana hattın ilk kısmı olarak imparatorun katıldığı bir merasimle trafiğe açıldı. Hattın inşasında kullanılacak sermaye için İngiltere'den 1 milyon sterlinlik ilk uzun dönemli borçlanma yapıldı.²³⁴ Hattı inşa eden mühendisler ve hattın inşasında kullanılan tüm malzemeler İngiltere'den getirildi. Ancak ilk demiryoluna itirazlar yükselmişti. Diğer ulaşım türlerinde çalışanlar ve ahlaki değerlerin çökeceğini savunanlar karşı çıksa da devletin desteği bunları etkisiz kıldı.²³⁵ Demiryolu yeni ülkenin politik, ekonomik ve sosyal olarak bütünleşmesinin en önemli aracı olarak gerekliydi.

1874 yılında en büyük ticaret şehri olan Osaka ile eski başkent Kyoto 50 millik bir hatla birbirine bağlandı.²³⁶ 1880 ve 1890'larda imparatorluğun değişik limanlarını iç bölgelere bağlayan hatların inşasıyla devam edildi. Bunlar arasında özellikle Usui demiryolu önemliydi. Çok sayıda köprü ve tünelin inşa edildiği bu hatla 1893 yılında Tokyo ve Japon Denizi arasında bağlantı sağlandı.²³⁷

Her ne kadar yabancı sermaye, teknoloji ve uzmanlara bağlı olsa da Japon hükümeti hatların kontrol ve sahipliğini elden bırakmamıştı. Ne şehir içi hatlarda ne de şehirlerarası hatlarda yabancılara imtiyaz verilecekti.²³⁸ Sadece demiryolunda değil telgraf, posta servisi dahil hemen hemen tüm sektörlerde devlet yabancılara

²³² Kodama, s. 7.

²³³ Kodama, s. 13.

²³⁴ Japonya'nın ilk dış borçlanması 1868-1869 yıllarında gerçekleşmişti ve ufak meblağlara tekabül eden bu borçlar 1871 yılında kapatılmıştı. Uzun dönemli ilk borçlanması ise 1870 yılında 9.760.000 yen (1 milyon sterlin) tutarındaki Londra para piyasalarından yapılan borçlanma olmuştur. %9 faizle alınan bu borcun ihraç fiyatı (emisyon kuru) %98'di. Bu borçlanma tamamen demiryoluna harcanmıştı. Küresel krizin ilk yılında ekonomik sorunlar yaşayan Japonya, İngiltere'den bir kez daha borçlandı. 2.4 milyon sterlin borçlanan Japonya bu sefer %7 faiz ve %92 ihraç fiyatıyla bu borcu temin etti. İlk yıllarda yabancı para piyasalarından borçlanılmış olsa da devlet 20. yüzyılın başında eşitsiz antlaşmaların revize edilmesine kadar daha fazla borçlanmaktan kaçınmıştır. Bkz. Allen ve Donnithorne, ss. 221, 224, .

²³⁵ Kodama, s. 15.

²³⁶ Kodama, s. 15.

²³⁷ Kodama, s. 16.

²³⁸ Allen ve Donnithorne, s. 221.

imtiyaz vermemiştir.²³⁹ Zaten Japonya'nın coğrafi konumu da Avrupalıların bu ülkede demiryolu inşa etmelerini teşvik edecek bir avantaja sahip değildi.

Japonya'da özel sektöre ait ilk demiryolu inşası 1881 yılında gerçekleşti. Liberal görüşlerin etkili olduğu bu yıllarda kamuoyunda ve gazetelerde devletin demiryolunda tekelleşmesi eleştirilmekteydi. Eleştirilerin önünü almak için yerli girişimcilere izin verildi ve 50 millik Tokyo-Takasaka Demiryolu 1883 yılında özel sektör tarafından inşa edildi.²⁴⁰

Devlet politikası olarak rekabeti önlemek adına paralel hatların inşasına izin verilmemekteydi.²⁴¹ Ayrıca devlet demiryolu şirketlerine kar garantisi vermeye başladı.²⁴² Bunun da etkisiyle sonraki yıllarda özel sektör işe iyice dâhil oldu ve 1880'lerin sonunda yerli girişimcilerin sahip olduğu demiryolu miktarı devletin sahip olduğu miktarı geçmişti.²⁴³ Bu büyümeyle beraber özel sektörün sahip olduğu demiryollarıyla ilgili düzenleme gereği doğmuştu. 1897 yılında yapılan düzenlemelerle bu hatlar sıkı bir şekilde kontrol edilmeye başlandı.²⁴⁴

1906 yılına gelindiğinde toplam 7.800 km demiryolunun 2/3'ü özel sektöre ait bulunmaktaydı. Yine aynı yıl devlet askeri sevkiyat kapasitesini arttırmak adına 17 büyük demiryolu şirketini devletleştirerek sahip olduğu hat sayısını arttırdı.²⁴⁵ Japonya devletleştirmeden Prusya'dakine benzer ekonomik faydalar elde etmeyi de ummaktaydı.²⁴⁶ Sonraki dönemde devlet hat inşa etmeye devam etti. Birinci Dünya Savaşı sonunda Japonya'da demiryolu uzunluğu 20.000 km'ye ulaşmıştı. Bunların 5.800 km'si ise özel sektörün elindeydi.²⁴⁷ Japonya, devletleştirme politikasıyla toplumsal refahı arttırmaya çalışmıştır. Demiryolu ise bu programın temelini oluşturmaktaydı. Hiçbir sektör demiryolu sektörü kadar istihdam sağlamadığı gibi yatırım imkânları da çok geniş bir alana yayılıyordu.²⁴⁸

²³⁹ Allen ve Donnithorne, s. 224.

²⁴⁰ Kodama, s. 19.

²⁴¹ Kodama, s. 44.

²⁴² Parmelee, s. 616.

²⁴³ Kodama, s. 26.

²⁴⁴ Kodama, s. 44.

²⁴⁵ Katrin Luger, **Chinese Railways Reform and Efficiency Improvement Opportunities**, Physica-Verlag HD, Heidelberg, 2008, s. 147.

²⁴⁶ Bogart, Railroad Networks, s. 220.

²⁴⁷ Luger, s. 147.

²⁴⁸ W. Dean Kinzley, "Japan in the World of Welfare Capitalism: Imperial Railroad Experiments with Welfare Work", **Labor History**, Cilt: 47, Sayı: 2, 2006, ss. 192-193.

Japonya hammadde açısından fakir bir ülke olduğu için dışa bağımlı bir ekonomik yapıya sahipti.²⁴⁹ Bu nedenle Kore, Tayvan ve Mançurya'da yayılma politikası izledi. Japonya, Uzakdoğu'daki yayılmacılığında İngiliz Doğu Hindistan Kumpanya'sının politikalarını örnek almıştı.²⁵⁰ Mançurya Demiryolu Şirketi aracılığıyla Kuzeydoğu Çin'de siyasi, ekonomik ve kültürel otoritesini kuran Japonya tüm bölgeyi de facto olarak kontrol edebilmekteydi.²⁵¹ Japonya'nın itibarı 1894-95 Çin-Japon Savaşıyla artmış ve elde edilen 38 milyon sterlinlik savaş tazminatıyla da ekonomisi rahatlamıştı. 1897 yılında gümüş standardından altın standardına başarılı bir şekilde geçmiş ve yüzyılın sonunda eşitsiz antlaşmalardan kurtulmuştu. Prestiji ve kredisinin oldukça artması sayesinde artık yabancı yatırımlara da kapılarını açacaktı.²⁵²

Japonya'nın yoğun nüfuslu bir ülke olması ve Japonların dini-kültürel nedenlerle çok sık seyahat etmeleri yolcu taşımacılığını yük taşımacılığından daha önemli hale getirdi.²⁵³ Yük taşımacılığının daha az önemli olması dar hat tercihini öne çıkardı. Bu nedenle ülkede küçük ebatlı lokomotif ve vagonlar yaygın olarak kullanıldı.²⁵⁴

1.3.1.8. Rusya

XVIII. yüzyıldan itibaren reformlara girişen Çarlık Rusyası XIX. yüzyılın ilk çeyreğine gelindiğinde Avrupa'nın güçlü devletleri arasında yer alsa da ekonomisi ağırlıklı olarak tarıma dayanan ve endüstriyel gelişimi başlangıç aşamasında olan bir devlet görünümündeydi. Geniş topraklara ve zengin yer altı kaynaklarına sahip bir ülke olarak beklenen gelişmeyi hâlâ gösterememişti. Bunda ulaşım ağının Batı Avrupa ülkelerinin gerisinde olması etkili olmuştur. Aslında karayolu taşımacılığı görece gelişmişti.²⁵⁵ Her ne kadar yılın büyük bölümünde buzlanma nedeniyle kullanılamaz hale gelse ve debileri düzensiz olsa da nehirler taşımacılık için

²⁴⁹ Esenbel, s. 27.

²⁵⁰ Lüshun Museum, **Manchurian Railway**, Cengage Learning Asia, Singapore, 2009, s. XII.

²⁵¹ Lüshun Museum, s. XII.

²⁵² Allen ve Donnithorne, s. 233.

²⁵³ Kodama, ss. 30, 32.

²⁵⁴ Kodama, s. 30.

²⁵⁵ Karayolu taşımacılığı devletin sıkı kontrolü altındaydı. Atların değişimi sadece devlete ait tesislerde gerçekleştirilebiliyordu. Bkz. Christian Wolmar, **To the Edge of the World: The Story of the Trans-Siberian Express, The World's Greatest Railroad**, Public Affairs, New York, 2013, s. 3.

önemliydi.²⁵⁶ 1820'lerden itibaren kanallar açılmakta ve nehir yatakları genişletilmekteydi.²⁵⁷ Ancak bu gelişmeler imparatorluğun batı bölgelerinin bir kısmında ilerleme kaydederken diğer bölgeler ilkel bir görünüm arz etmekteydi. Bu manzarayı değiştirmek isteyen Çar Nikola demiryolunun ülkesi için politik, askeri ve ekonomik faydalarını İngiltere seyahati esnasında fark etmişti.²⁵⁸ Bu nedenle yeni taşıma biçiminin ülkesine getirilmesi için aktif bir şekilde rol aldı.

Rusya'nın ilk demiryolları maden taşımacılığı için inşa edilen iki hattı.²⁵⁹ Bunların ilki 1806-1809 yılları arasında inşa edilmiş ve çekiş gücü olarak atları kullanırken diğeri 1835 yılında inşa edilmiş ve çekiş gücü olarak lokomotifleri kullanmaktaydı.²⁶⁰ Ancak bunlar taşrada bulunan oldukça kısa maden hatlarıydı. Bu nedenle Rusya'nın ilk umumi demiryolu olarak Franz von Gerstner isimli bir Alman tarafından başkent St. Petersburg ile Çarın yazlık sarayının bulunduğu Tsarskoe Selo arasında inşa edilen hat kabul edilmektedir.²⁶¹

Demiryolu çağının ilk yıllarında bazı Rus bürokratlar demiryolunu halk yığınlarının hareketini kolaylaştıracağı için bir tehdit olarak görmekteydi. Bu ve benzeri görüşte kimselerin muhalefetini durdurmak ve kamuoyunu ikna etmek adına St. Petersburg-Tsarskoe Selo hattı en iyi malzemelerin kullanıldığı kısa ve deneysel bir hat olarak inşa edildi.²⁶² 1 Mart 1836 yılında inşa izni verilen ve ertesi yıl tamamlanan 17 millik hat, 6 feet genişliğinde ray aralığıyla güçlü lokomotifleri kaldırabilecek nitelikteydi.²⁶³ Özel sektör tarafından inşa edilen demiryoluna vergi muafiyeti gibi ayrıcalıklar tanınmıştı. İlk tren 8 dolu vagonla saatte ortalama 30 mil hızla giderek 28 dakikada St. Petersburg'a ulaştı.²⁶⁴

Bu hattın başarısıyla muhalefet geri çekildi. Ancak yerli sermaye birikiminin ciddi boyutlara ulaşmaması ve hükümetin dış borçlanmaya sıcak bakmaması gibi nedenlerle Kırım Savaşı'na kadar olan dönemde sadece iki hat inşa edilebildi. Bunların ilki Ocak 1839 tarihinde izni çıkan ve Nisan 1848 tarihinde tamamlanan

²⁵⁶ Wolmar, s. 4; "A Russian Pacific Railroad", *Science*, Cilt: 12, Sayı: 298, 1888, s. 182.

²⁵⁷ Wolmar, s. 13.

²⁵⁸ Anthony Heywood, **Modernising Lenin's Russia: Economic Reconstruction, Foreign Trade and the Railways**, 2.baskı, Cambridge University Press, Cambridge, 2003, s. 16.

²⁵⁹ 1820'lerde atlı tramvay inşası için birçok imtiyaz istense de bunlar reddedildi. Bkz. Wolmar, s. 13.

²⁶⁰ Haywood, s. 74.

²⁶¹ Wolmar, s. 14.

²⁶² Heywood, s. 16.

²⁶³ Haywood, s. 74.

²⁶⁴ Wolmar, s. 15.

Varşova-Viyana Demiryoluydu. İlk başta inşası %4 kar garantisiyle özel sektöre verilen hattı devlet tamamlamıştır. Standart ray aralığı tercih edilen bu hatla Avrupa'yla demiryolu bağlantısı sağlanmıştır.²⁶⁵ İkinci hat ise Rusya'da ulusal düzeyde en önemli hat olan St. Petersburg-Moskova demiryoluydu. 1841-1851 yılları arasında Alman bankalarının finansal desteğiyle inşa edilmeye başlanan ancak daha sonra devletin yine inşayı tamamlayacağı 650 kml'ik hat imparatorluğunun en nüfuslu bölgelerinden geçmekteydi. Hattın inşa bütçesi 34 milyon rubleydi ve Çar Nikola inşanın her safhasına müdahil olmaktaydı.²⁶⁶ Hattın inşa masrafı yaklaşık 50.000 serfin çok cüzi ücretlerle çalıştırılmasıyla düşük düzeyde kalmıştı.²⁶⁷ Bu demiryolu daha sonra yapılacak şube hatlarla birlikte Karadeniz ve Volga Nehrine uzatılmıştır.²⁶⁸ Bu hatta kullanılan 5 feetlik ekartman daha sonra yapılacak tüm demiryolları için bir örnek olacaktı.²⁶⁹

Rusya ilk dönemde özel sektöre bıraktığı demiryolu inşasında istediği gelişmeyi elde edemedi. 1853-1856 Kırım Savaşı esnasında İngiltere, Fransa ve Osmanlı Devletleri askeri sevkiyatını deniz taşımacılığıyla kolay bir şekilde yapabilirken Ruslar yetersiz demiryolu ve karayolu ağı nedeniyle oldukça güç durumda kalarak savaşı kaybetti.²⁷⁰ Kırım'da yaşanan ağır yenilgi ve *onur kırıcı* Paris Antlaşması Rusya'nın bir büyük güç olarak konumunu sorgulatmıştı. Ülkenin içeride ve dışarıda prestiji yerle bir olmuştu.²⁷¹ Geleceğini garanti altına almak ve eski güçlü konumunu elde edebilmek adına devlet eliyle bir modernleşme atılımı gerekiyordu.

Savaş sonrası dönemde ise yabancı finans kurumlarına başta demiryolu inşası olmak üzere alt yapı çalışmaları için kapılar açıldı.²⁷² 1857 yılında hazineden sağlanan büyük destekle Alman ve Fransız bankalarının öncülüğünde Rus

²⁶⁵ Haywood, s. 75.

²⁶⁶ Wolmar, s. 17; 1 Sterlin 10 Ruble etmektedir.

²⁶⁷ Bu serflerin %10'unun tifo ve dizanteri gibi salgın hastalıklardan hayatını kaybettiği düşünülmektedir. Bkz. Wolmar, s. 17.

²⁶⁸ Haywood, s. 76.

²⁶⁹ Haywood, s. 78.

²⁷⁰ Candan Badem, **The Ottoman and the Crimean War (1853-1856)**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Sabancı Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007, s. 240; Sonya Mirzoyan ve Candan Badem, **The Construction of the Tiflis-Aleksandropol-Kars Railway (1895-1899)**, Institute for Historical Justice and Reconciliation, 2013, s. 17; Wolmar, s. 37; Askeri sevkiyatın çok zor şartlar altında yapılabilmesi nedeniyle henüz savaş devam ederken 2 Eylül 1854 tarihinde Moskova-Odesa hattının inşası kararlaştırıldı. Bkz. Heywood, s. 16.

²⁷¹ Heywood, s. 13; Patrikeeff ve Shukman, s. 6.

²⁷² Heywood, s. 18.

Demiryolları Ana Şirketi (Main Company of Russian Railways) kuruldu.²⁷³ Şirketin ilk işi 1851 yılında inşasına başlanan St. Petersburg-Varşova hattının inşasını tamamlamak oldu.²⁷⁴ Daha sonra birçok ana hattın inşasını bu şirket üstlendi. Devletin yoğun desteğiyle birlikte 1860 ve 1870’lerde demiryolu patlaması yaşandı. Çoğunlukla yabancı sermaye kullanılarak inşa edilen 20.000 km’lik bir ağla ülkenin Batı bölgeleri demiryoluyla birbirine bağlandı.²⁷⁵

Rusya, 1860’lardan itibaren yayılmacılığını önce Orta Asya’ya daha sonra da Uzak Doğu’ya yöneltti. Sosyal Darwinist Maliye Bakanı Witte, Doğu’nun sömürgeleştirilmesini Rusların kaderi olarak görmekteydi.²⁷⁶ Bu bölgeleri kolonileştirirken Kafkasya, İran ve Afganistan üzerinde siyasi etkisini arttırdı. Ancak bu konumunun devam ettirilebilmesi ve ulusal güvenliğin sağlanabilmesi için bu bölgelerdeki askeri mobilizasyonunu ve idari kontrolünü arttırmalıydı.²⁷⁷ Hâlbuki Ural Dağları ve Baykal Gölü’nün doğusunda ulaşım imkânları oldukça sınırlıydı. Bunun dışında demiryolunun Sibiryâ bölgesine ulaşmasıyla birlikte buradaki ihracata yönelik tarımsal üretim ve hayvancılık mümkün olabilecekti. Bölgede var olan yer altı kaynaklarının oldukça zengin olduğu bilinmekteydi. Uçsuz bucaksız ormanlar ayrı bir gelir kaynağıydı. Çin ile yapılan ticaret, taşımacılık ücretlerinin çok yüksek olması nedeniyle oldukça sınırlı kalmaktaydı.²⁷⁸ Bu gibi motivasyonlarla 1890’lardan itibaren bu sefer devletin kendisi çok daha hızlı bir demiryolu inşasına girişti. Bu inşanın merkezini Trans-Sibiryâ Demiryolu olarak adlandırılan dünyanın en uzun demiryolu oluşturacaktı.²⁷⁹ Demiryolların kontrolü hususunda Ulaştırma, Maliye ve Savaş Bakanlıkları çekişmekteydi. Başka bir çekişme de milliyetçi teknokratlarla liberal hizip arasında yaşanmaktaydı. İlk kesim demiryollarıyla devlet kontrolünün artırabileceklerini savunurken ikinci grup devletin sosyal mühendisliğine ve

²⁷³ Mirzoyan ve Badem, , s. 17.

²⁷⁴ Haywood, s. 79.

²⁷⁵ Heywood, s. 17.

²⁷⁶ S. C. M. Paine, “The Chinese Eastern Railway from the First Sino-Japanese War until the Russo-Japanese War”, **Manchurian Railways and the Opening of China: An International History**, (Ed. Bruce A. Elleman ve Stephen Kotkin), M.E. Sharpe, Armonk New York, 2010, s. 13.

²⁷⁷ Paine, s. 14.

²⁷⁸ “A Russian Pacific Railroad”, **Science**, Cilt: 12, Sayı: 298, 1888, ss. 182; Asya deve kervanlarıyla aşılırmaktaydı ve develerin fiyatları oldukça yüksek olduğu gibi bakımları da oldukça zordu. Bkz. George Dobson, **Russia’s Railway Advance into Central Asia**, WH Allen & Company, Londra, 1890, s. 404.

²⁷⁹ Aslında bu isimde birçok demiryolu inşa edilmiştir. Bu ismi almaya en uygun olanı 1916 yılında tamamlanabilecek St. Petersburg–Vladivostok (Doğu’nun Hükümdarı) hattıydı. Burada da bu hattın bahsedilecektir. Bkz. Wolmar, s. 1.

müdahalesine karşı çıkmaktaydı. Bunların dışında aşırı muhafazakâr bir kesim ise moderniteye ve onun demiryolu gibi ürünlerine Slavların tüm değerlerini altüst edeceği endişesiyle olumsuz yaklaşıyordu.²⁸⁰

İnşa maliyetinin 600-700 milyon ruble tutacağı düşünülen yaklaşık 6.000 mil uzunluğundaki Trans-Sibirya demiryolunun inşasına 1891 yılında başlandı.²⁸¹ Ural Dağları'na kadar olan kısmın yapımı yolların daha iyi durumda olması sayesinde görece kolaydı. Ancak bu noktadan sonra işler gittikçe zorlaşacaktı.²⁸² Yüksek masraflara ve büyük coğrafi zorluklara rağmen inşaya devam edildi. Sadece 1890-1900 yılları arasında devlet tarafından 21.000 km demiryolu inşa edildi ve 15.000 km demiryolu özel sektörden satın alındı. Böylece devlet 1890 yılında demiryolu hatlarının %29'una sahipken 1900'e gelindiğinde bu oran %70'i bulmuştu.²⁸³ 1903 yılında 58.400 km'lik uzunluğa ulaşıldı. Trans-Sibirya hattının büyük bir kısmı ve Orta Asya'da çok sayıda hat inşa edildikten sonra 1913 yılında 70.500 km demiryolu bulunmaktaydı.²⁸⁴ Dünyada en çok devlet hattına sahip ülke artık Rusya'ydı.²⁸⁵

Trans-Sibirya Demiryolu Vladivostok gibi Rusya'nın en önemli Uzakdoğu limanına açılacak olsa da henüz tamamlanmamış olması nedeniyle 1897-1903 yılları arasında Çin Doğu Demiryolları (Chinese Eastern Railways) inşa edildi ve Mançurya üzerinden Port Arthur'a bağlantı kuruldu.²⁸⁶ Rusya'nın yayılmacılığını durduran ise bir başka emperyalist devlet Japonya olacaktı. Rusya'nın 1900 yılında Mançurya'yı işgali ve Kore üzerindeki arzuları Japonların 1904 yılında savaş ilanı ile neticelendi.²⁸⁷ Demiryolu ağlarını daha etkin bir şekilde kullanan Japonlar Ruslara nazaran çok daha iyi bir askeri sevkiyat sağlayabildi. 1905 yılında içeride ayrıca

²⁸⁰ Steven G. Marks, **Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850-1917**, Cornell University Press, Ithaca New York, 1991, birinci bölüm.

²⁸¹ "A Russian Pacific Railroad", **Science**, Cilt: 12, Sayı: 298, 1888, s. 182.

²⁸² Wolmar, s. 5.

²⁸³ Heywood, s. 19; 1900 yılında yalnızca 16.000 km demiryolu özel sektörün kontrolünde kalacaktı. Bkz. Mirzoyan ve Badem, s. 20; 1890 yılında 30.596 km demiryolu mevcutken 1900 yılında 53.234 km'ye ulaşıldı. Bkz. Dilek Yiğit Yüksel, **Rus Modernleşmesi ve Türkiye (1682-1905)**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2006, s. 385.

²⁸⁴ Heywood, s. 17.

²⁸⁵ Parmelee, s. 607.

²⁸⁶ Trans-Sibirya Demiryolunun 1916 yılında tamamlanmasına kadar Avrupa Rusyası ile Asya Rusyasını birbirine bağlayan hat bu hat olacaktır. Bkz. Paine, s. 13.

²⁸⁷ Patrikeeff ve Shukman, s. 2; Paine, s. 24.

devrimlerle uğraşmak durumunda kalan Rusya ağır bir yenilgiye uğradı.²⁸⁸ Kendi toprakları dışında savaşan iki devlet demiryolların temel nedenlerinden biri olduğu bir savaşı gerçekleştirdi. Her ne kadar Ruslar muazzam büyüklüklere ulaşan bir demiryolu ağını Orta Asya ve Uzakdoğu'ya kadar uzatmış olsa da hâlâ yeterli gelmemekteydi.

Rusya'nın Orta Asya ve Uzakdoğu'da ele geçirdiği yeni topraklarına ve Afganistan, Kafkasya gibi sınır bölgelerine inşa ettiği demiryollarının en temel motivasyonu idari ve askeri-stratejik kaygılardı. Ekonomik kaygıların göz ardı edilmesi ya da üçüncü planda kalması bu hatların karlılığına büyük darbe vuracaktı.²⁸⁹ ABD ve Kanada güçlü ekonomileriyle trans hatlar inşa etmeye uygun ülkelerken Rusya verimsiz tarımı ve gelişmemiş sanayisiyle ilkel bir ülke olarak bu tip yolları inşa etmeye uygun değildi. Demiryolun geçeceği bölge neredeyse nüfussuzdu ve iklimi oldukça sertti.²⁹⁰ Yüksek miktarda tarımsal ihracat yapılırsa da tarım sektörü verimsiz ve zayıftı. Endüstriyel üretim sadece St. Petersburg, Moskova ve Donets bölgesinde yoğunlaşmıştı. Başta kimya olmak üzere birçok sanayi dalı hiç gelişmemişti. Tarım hâlâ en büyük sektör olduğu için 1860-1913 yılları arasında yıllık GSMH artışı %1'in altındaydı.²⁹¹ Kişi başına düşen milli gelir 1861-1913 yılları arasında 71 rubleden 119 rubleye çıksa da rakipleriyle olan fark gittikçe açılmaktaydı.²⁹² Endüstriyel modernleşmenin kırsalda işleri zora sokacağı ve hatta büyük kıtlıklara neden olacağı muhakkaktı. 1890'larda görüleceği gibi Maliye Bakanı büyük bir kıtlığa neden olduğu ve ülkeyi yabancı kapitalistlere sattığı suçlarıyla itham edilecekti. 1870'lerde Alman finansörler, 1890'lardan sonra da Fransız finansörler Rusya'nın para piyasalarını domine edecekti. 1914 yılında Avrupa'nın en borçlu ülkesi haline gelen Rusya borçlarını ödeyebilmek adına yeniden borçlanır hale gelmişti.²⁹³ İhracatı yarı mamul mallar, kereste ve hammaddelerden oluşurken ithalatı makineler, mamul mallar, hammaddeler, kömür gibi kalemlerden oluşmaktaydı. Toplam ithalatın yarısından fazlası Almanya'dan sağlanıyordu. Almanya aynı zamanda Rus ihracatının %32'sini

²⁸⁸ Patrikeeff ve Shukman, s. 4; Rus General Kuropatkin, mevcut demiryolu ağının bir Japon Savaşı için yetersiz olduğu konusunda savaş öncesi Çar'a uyarılarda bulunmuştu. Bkz. Paine, ss. 24-25.

²⁸⁹ Marks, s. 22.

²⁹⁰ Wolmar, s. 1.

²⁹¹ Heywood, s. 21.

²⁹² Örneğin Amerika'da bu artış 450 rubleden 1.033 rubleye çıkmıştı. Bkz. Heywood, s. 21.

²⁹³ Heywood, ss. 14-15.

gerçekleştirmektedir.²⁹⁴ Bunların dışında Trans-Sibirya demiryolunun varlığı ülke içinde büyük tartışmalara neden oldu. Harcanan büyük meblağlar sonunda küçük bir devlet karşısında ağır bir yenilgi alınmıştı. Bozulan ekonomik yapı başta demiryolu sektöründe yoğunlaşan işçiler olmak üzere köylü ve işçilerin 1905 ve 1917 devrimlerinde aktif rol almasını sağlayacaktı.

Yine de demiryolu Rus ekonomisi ve sanayisine ve ülke bütünlüğüne büyük katkılar sağlamıştır. 1860-1900 yılları arasında 50.000 km'den fazla demiryolunun inşa edilmesiyle Birinci Dünya Savaşı öncesinde önemli tüm şehirler demiryoluyla birbirine bağlanmıştı. Bu yapı hem ulusal pazarı entegre etti ve hem de ülkenin uluslararası pazarla bütünleşmesini mümkün kıldı. Rus yönetimi ayrıca uzak bölgelerdeki idari kontrolünü ve ülkenin savunma kapasitesini arttırabildi.²⁹⁵ Demiryolu inşasıyla endüstriyel üretim gittikçe artmaktaydı.²⁹⁶ Demir ve çelik sanayileri belli ölçülerde gelişmiş; tekstil ve gıda gibi sektörlerde hafif sanayi ilerlemişti.²⁹⁷ Taşımacılık miktarlarında endüstriyel ürünlerin oranı giderek artarken tarım ürünlerinin oranı azaldı. Örneğin 1870'lerde toplam taşımacılığın %40'tan fazlası tarım ürünlerinden meydana gelirken bu oran 1890'larda %21'e düştü.²⁹⁸ 1860 yılında sadece 355.000 ton olan kömür üretimi Birinci Dünya Savaşı öncesinde 30 milyon tona ulaşmıştı. Aynı dönem için dökme demir üretimi 295.000 tondan 3.850.000 tona ulaşmıştı.²⁹⁹ 1888-1913 yılları arasında imalat ve maden sanayi yıllık %5 büyümüşü.³⁰⁰ Demiryolu ayrıca büyük bir istihdam alanı yaratmıştı. Demiryollarında çalışan işçi sayısı 1865 yılında 32.000 iken 1913 yılında 815.500'e ulaşmıştı. Lokomotif sayısı ise 1860 yılında 401 iken 1913'te 20.000'i aşmıştı.³⁰¹ 1860'ların sonunda kurulan lokomotif fabrikaları 1880'lerdeki korumacı tarifelerle iç ihtiyacı karşılar hale gelmişti. 1890'larda inşaada kullanılan rayların neredeyse tamamı ülke içinden temin edilebilmekteydi.³⁰² 1860-1914 yılları arası devlet eliyle modernleşme hamlesiyle her ne kadar Batılı rakiplerinin gelişmişlik seviyesi

²⁹⁴ Heywood, s. 15.

²⁹⁵ Heywood, s. 6.

²⁹⁶ Bolşevikler de demiryolu inşasını 1920-1924 yılları arasında modernleşme için bir araç olarak kullanacaktı. Bkz. Heywood, 2003, s. 7.

²⁹⁷ Heywood, s. 20.

²⁹⁸ Mirzoyan ve Badem, s. 17.

²⁹⁹ 1890-1900 yılları arasında kömür, demir, çelik ve petrol üretimi üç kat artmıştır. Bkz. Yüksel, s. 385.

³⁰⁰ Heywood, s. 20.

³⁰¹ Heywood, s. 17.

³⁰² Heywood, s. 19.

yakalanamasa da kendi kendine yeten kısmen sanayileşmiş modern bir ekonomi yaratılmıştı.³⁰³

Trans-Sibirya hattının inşasından önce Batı Rusya'dan Uzakdoğu'ya kara yolculuğu yapmak isteyen bir kişi at sırtında aylar süren yorucu bir seyahati göze almalıydı. 1883 yılından itibaren Rusya'nın kutup kıyısı üzerinden bir deniz yolculuğuyla Uzakdoğu'ya ulaşması bu süreyi haftalara düşürse de buzların eridiği dönemin sadece birkaç ay sürmesi bu taşımacılığın faydasını azaltmaktaydı. Trans-Sibirya hattıyla birlikte yolculuk bir aydan kısa bir süreye düştüğü gibi büyük kitleler Doğu'ya yolculuk edebilir hale gelmiştir.³⁰⁴ Orta Asya ve Doğu Sibirya'da 1860'larda başlayan kolonileşme³⁰⁵ 1890'lardan sonra gittikçe arttı.³⁰⁶ 1890'larda Sibirya'yı ziyaret eden seyyahlar yerli halklarla Slavların karışmasını örnek bir *melting-pot* olarak göstermekteydi.³⁰⁷

Ruslar Çin, Afganistan, Finlandiya gibi farklı ülkelerde demiryolu inşa ettiği gibi bölgesel rakipleriyle yaptığı antlaşmalarla bazı ülkelerde demiryolu yapımını kendi rızası dışında olanaksız hale getirmişti. 1889 yılında Şah'la yapılan antlaşma çerçevesinde İran Rusya'nın rızasını almadan 1900'lü yıllara kadar demiryolu inşa edemeyecekti. Rusya'nın Kuzey İran'da etkinliğinin kaybı bu tarihten sonra gerçekleşecekti.³⁰⁸ 1914 yılında imzalanan Rus-Moğol Demiryolu Antlaşmasıyla Ruslar Moğolistan'ın herhangi bir dış yardım alarak demiryolu inşa edebilmesini kendi rızası dışında neredeyse imkânsız hale getirmişti.³⁰⁹ Aynı şekilde Osmanlı Devletiyle yaptığı antlaşmalarla ve politik baskılarla Karadeniz ve Doğu Anadolu'da demiryolu inşasını engellemişti.³¹⁰

³⁰³ Heywood, s. 13.

³⁰⁴ İngiltere'den hareket eden bir yolcu 20-22 günde Çin'e ulaşabilmekteydi. Bu mesafe buharlı gemilerle dahi 35 günde katedilebilmekteydi. Bkz. "A Russian Pacific Railroad", **Science**, Cilt: 12, Sayı: 298, 1888, s. 184.

³⁰⁵ Rusların gözünde sürgün yeri olan Sibirya, serfliğin kaldırılmasıyla merkezi yönetimin kontrolünün sınırlı olduğu ve herkes için yeterince toprağın bulunduğu bir bölgeye dönüştü. 1860'ların sonundan itibaren bölgede hızlı bir şekilde kolonileşme başladı. Bkz. Patrikeeff ve Shukman, s. 7.

³⁰⁶ Patrikeeff ve Shukman, s. 3.

³⁰⁷ Patrikeeff ve Shukman, s. 35.

³⁰⁸ D. W. Spring, "The Trans-Persian Railway Project and Anglo-Russian Relations, 1909-14", **The Slavonic and East European Review**, Cilt: 54, Sayı: 1, 1976, s. 61.

³⁰⁹ "The Russo-Mongolian Railway Agreement". **The American Journal of International Law**, Cilt: 10, Sayı: 4, 1916, ss. 249-250.

³¹⁰ İlknur Haydaroglu ve İsmail Pehlivan, "Rus Sermayedarlarının Osmanlı Demiryolları Üzerine Bazı Yazışmaları", **AÜDTCF Tarih Araştırmaları Dergisi**, Cilt: XXIII, Sayı: 36, 2004, s. 163.

1.3.2. Sömürgelerde Demiryolu İnşası

1.3.2.1. Hindistan

Britanya'nın en önemli kolonisi olan Hindistan, yüz yıldan uzun bir süredir ülkenin altyapısı geliştirilmeden doğrudan sömürülmüştü. Ancak bu politikanın uzun vadede Hindistan'ı toplu bir yıkımın eşiğine getireceğinin anlaşılması ülkede altyapı çalışmalarına önem verilmesini sağladı. Demiryolunun gelişinden çok daha önce dünya pazarlarıyla bütünleşmeye başlayan Hindistan'da gelişmiş bir su taşımacılığı mevcuttu. Ancak böyle büyük bir sömürge'den elde edilen artı değer beklentilerin altındaydı. Bu nedenle başta demiryolu olmak üzere kanal inşası, telgraf ve posta hizmetleri ve daha birçok yenilik 1850'lerden itibaren Hindistan'da görülmeye başlandı.³¹¹

Hindistan'da demiryolu tartışmaları Hindistan'a genel vali olarak atanan Lord Dalhousie'nin 1848 yılında ülkeye gelişiyle başladı. Dalhousie'in ekonomik ve politik motivasyonların öne çıkardığı demiryolu inşaa planı³¹² için Parlamento'dan izin alınmasıyla özel sektör tarafından ilk demiryolu 1853 yılında Bombay'da inşa edildi. Ertesi yıl Kalküta'da, 1856 yılında da Madras'ta yeni hatlar yine özel sektör tarafından inşa edilecekti. İnşaa şirketlerine finansal garantiler verilmekle beraber hükümet kontrolü sıkı tutuldu.³¹³ 1869 yılına kadar özel sektör verilen devlet garantileriyle demiryolu inşasına devam etti. Ancak ilk dönem demiryollarının Hint ekonomisine maliyetinin oldukça yüksek olması ve özel sektörün %5'lik kar garantisine rağmen istenilen hızda ve miktarda demiryolu inşa edememesiyle bu politika terk edildi.³¹⁴

Bu nedenle devlet 1870'lerden itibaren demiryolu inşa ve işletmesinde rol almaya başladı. Ancak devlet 1880'lere gelindiğinde demiryollarını inşa etmeye

³¹¹ Tahir Andrabi ve Michael Kuehlwein, "Railways and Price Convergence in British India", **The Journal of Economic History**, Cilt: 70, Sayı: 2, 2010, s. 374; Burton Stein, **Hindistan Tarihi**, çev: Müfit Günay, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 2015, s. 262.

³¹² Andrabi ve Kuehlwein, s. 354.

³¹³ Andrabi ve Kuehlwein, s. 354.

³¹⁴ Stuart Sweeney, Indian Railways and Famine: Magic Wheels and Empty Stomachs, **Economic & Business History**, Cilt: XXVI, 2008, (Indian Railways) s. 147; 1870'lerde Hindistan Valisi ülkede demiryolu inşa hızının yetersiz olduğunu ve yatırımcılar için çok geniş imkânların var olduğunu belirtiyordu. Bkz. Times, s. 33.

devam etmekle birlikte hatların işletmesi özel sektöre bırakılmaya başlandı.³¹⁵ Senelik kar garantileri %3-4'e düşürülerek hatlar işletmeci şirketlere 25 yıllığına kiralanmaktaydı.³¹⁶ Kar fazlası devlet ve şirket arasında bölüşülmekteydi. Yavaş yavaş güçlenmeye başlayan Hintli tacirlerin de desteğiyle 1880'ler ve 1890'larda Hindistan'da demiryolu inşası oldukça hızlandı.³¹⁷ Bu yapı 1920'lerde demiryollarının devletleştirilmesine kadar devam edecekti.

Hindistan'da erken dönem demiryolu inşasının en temel kaygısı ekonomik gelişmeyi artırmaktı. Hindistan'da üretilen ve çıkarılan hammaddeler İngiliz sanayisinin temel hammadde kaynağı haline gelirken Hindistan'ın kendisi büyük bir pazara dönüşmekteydi.³¹⁸ Sonuç olarak büyük bir çoğunluğu Britanya'ya olmak üzere Hindistan ihracatı 1853 yılında 21 milyon sterlinken, 1920 yılında 333 milyon sterline yükseldi.³¹⁹ Birinci Dünya Savaşının hemen öncesi İngiltere, tekstil ürünlerinin neredeyse yarısını Hindistan'dan ithal etmekteydi.³²⁰ Bu rakamlardan anlaşılacağı üzere 1908 yılı itibariyle Britanya'nın, tarihinin en büyük dış yatırımı olarak, Hint Demiryollarına 274 milyon sterlin yatırmış olması bir tesadüf değildi.³²¹

Demiryolu inşasında askeri ve idari kaygılar da oldukça etkili olmuştu. 1850'lerde Kuzey Hindistan'da başlayan isyanlar ve 1880'lerden itibaren Hindistan ile Rusya arasında bir tampon bölge olan Afganistan'da Rusların demiryolu inşasının Kuzeybatı Hindistan'ı tehdit etmesi devletin bu bölgelere İngiliz ve Hint askerlerini sevk edebilmesi adına ekonomik faydası sınırlı da olsa demiryolları inşa etmesine neden olacaktı.³²²

³¹⁵ Bogart ve Chaudhary, *Indian Railways*, s. 342.

³¹⁶ Bogart ve Chaudhary, *Indian Railways*, s. 342.

³¹⁷ Stuart Sweeney, "Indian Railroading: Floating Railway Companies in the Late Nineteenth Century", *The Economic History Review*, Cilt: 62, Sayı: S1, 2009, (Indian Railroading), s. 57; Bogart ve Chaudhary, *Indian Railways*, s. 341.

³¹⁸ Bazı hatların inşa nedeni yalnızca zengin pamuk, pirinç ve buğday ekim alanlarına erişmektir. Bkz. Andrabi ve Kuehlwein, s. 354.

³¹⁹ Andrabi ve Kuehlwein, s. 354.

³²⁰ Stein, s. 248.

³²¹ Sweeney, *Indian Railroading*, s. 57.

³²² Charles Marvin, *Russia's Power of Attacking India*, W.H. Allen & Co., Londra, 1886, ss. 8-12; Charles Marvin, *The Russian Railway to Herat and India*, W. H. Allen, Londra, 1883, s. 48; Kuzeybatı Hindistan'da Rus yayılcılığını önlemek üzere demiryolu inşası için bkz. Stuart Sweeney, *Financing India's Imperial Railways, 1875-1914*, Routledge, Londra, 2011, (Imperial Railways), 3. Bölüm; Andrabi ve Kuehlwein, s. 356; Hintli askerler sadece Hindistan'da değil Çin'den Mısır'a İran'dan Afrika'ya dünyanın birçok bölgesinde Britanya'nın çıkarlarına hizmet edecektir. Bkz. Kaynak, *Ekonomik Gelişme*, s. 98.

1870’lerde yaşanan büyük kıtlıklar ve bu kıtlıklardaki büyük insan kayıpları İngiliz kamuoyunun eleştirilerine neden olmuş ve Hintliler direniş göstermişti. Bu nedenle demiryolu inşası için sosyal kaygılar önem kazanmış ve İngiliz hükümeti 1880’lerden itibaren kıtlık halinde olası kayıpları asgariye indirecek hatlar inşa etmeye çalışmıştır.³²³ Ancak 1890’lardaki kıtlığı önlemeye yönelik demiryolu inşası olumlu neticeler vermedi. Genel kanı üretim bölgelerinin ihtiyacı olan temel besinlerin mahsulün miktarına bakılmaksızın demiryollarıyla birlikte ülke dışına çıkarılmasının kıtlıkları şiddetlendiren en temel etken olduğuydu.³²⁴ Aynı şekilde salgın hastalıklar demiryolu aracılığıyla daha geniş alanlara yayılabilmekteydi.³²⁵ Hintlilerin temel besin kaynağı olan ürünlerden pirinç ve buğdayın ihraç oranları farklı bir hikâye anlatmaktadır. 1895 yılında toplam pirinç üretiminin %7’si ve toplam buğday üretiminin %’5’i ihraç edilmmişti. Yani yoğun ve yüksek nüfus nedeniyle üretimin çok küçük bir kesimi ihraç edilmekteydi. Dolayısıyla kıtlıkların ortaya çıkışı ve şiddetlenmesinde daha çok iç piyasa mekanizmalarının etkisi ağır basmaktaydı. Her şeye rağmen kıtlık insanları öldürmeye devam edecekti.³²⁶

İlk dönem demiryolları ana limanlardan iç bölgelere doğru inşa edilmekteydi. 1873 yılına gelindiğinde Hindistan’ın en büyük 20 şehri demiryoluna sahipti.³²⁷ 1860 yılında 838 mil, 1870 yılında 4.771 mil, 1900 yılında 24.751 mil, 1910 yılında 32.000 mil, 1920 yılında 35.199 mil uzunluğa erişildi.³²⁸ Hindistan’da İngilizlerin demiryolu inşa politikası planlı bir gelişme izlemek yerine demiryolu ağı uzunluğunun niceliğine odaklanmıştır.³²⁹ Buna düşük verimlilik artışı ve ekonominin %70 oranında tarıma dayalı olması da eklenince hatların karlılığı düşmüştür.³³⁰ 1870’lere kadar hatların karlılığı %5’in altında kalırken 1880’lerden itibaren bu oran

³²³ Bogart ve Chaudhary, *Indian Railways*, s. 342; Sweeney, *Indian Railways*, s. 147; Devlet bu maksatla ayrıca köprü, sulama kanalları gibi alt yapı yatırımlarını da geliştirmeye çalışacaktır. Bkz. Kaynak, *Ekonomik Gelişme*, ss. 101-102.

³²⁴ Sweeney, *Indian Railways*, s. 148.

³²⁵ Stein, s. 265.

³²⁶ Bayar, *Kıtlık*, s. 123; XIX. yüzyılın son çeyreğinde yaşanan üç büyük kıtlıkta (1876-78, 1896-97, 1899-1900) 13-16 milyon insanın öldüğü düşünülmektedir. Bkz. Tirthankar Roy, **The Economic History of India 1857-1947**, Oxford University Press, Oxford,, 2000, s. 294; Sweeney, *Imperial Railways*, 2. Bölüm.

³²⁷ Andrabi ve Kuehlwein, s. 354.

³²⁸ Andrabi ve Kuehlwein, s. 354; Hindistan 1910 yılında demiryolu uzunluğuyla ABD, Almanya ve Rusya’nın ardından dördüncü sıradaydı. Bkz. Kaynak, *Ekonomik Gelişme*, s. 95.

³²⁹ Stuart Sweeney, *Imperial Railways*, s. 42.

³³⁰ Ekonominin daha iyi bir seyir izlediği 1870-1913 yılları arasında bile verimlilik artışı sadece %0.6’ydı. Bkz. Bogart ve Chaudhary, *Indian Railways*, s. 339.

bir miktar artmış ve 1913 yılında %6'yı geçmiştir.³³¹ Ancak şirketler, hatların %70'i %5'ten az kar ettiği için devlet tarafından sübvansé edilmiştir.³³²

Hindistan demiryolları 3 farklı ekartman genişliğinde inşa edilmişti. Bombay, Kalküta, Karaçi ve Madras gibi önemli limanları iç bölgelere bağlayan ana hatlar 5 feet 6 inçlik geniş ekartmana sahipti.³³³ Tamamen devlete ait olan bu hatların işletmesi ya devlet ya da özel sektör tarafından yürütölmekteydi.³³⁴ Ana hatlar şübe ve besleme hatlarla ikincil önemdeki üretim alanlarından beslenmekteydi.³³⁵ Bunların ekartman genişliği ise 1 metreydi.³³⁶ Daha küçük ray aralıklı hatlar ise çoğunlukla dağlık bölgelerde inşa edilmişti. 1914 yılında sahip olunan 35.285 milin 17.827 mili geniş hat, 14.552 mili bir metrelik dar hat, yaklaşık 3.000 mili de 2 feet 6 inç ve 2 feetlik hatlardan meydana geliyordu.³³⁷

Mil başına ortalama maliyet ilk dönemde yüksek olsa da devletin inşa işine girmesi ve dar hatların daha çok inşa edilir olmasıyla birlikte ortalama maliyet giderek düşmüştür.³³⁸

Hindistan'da demiryolları XX. yüzyılın başından itibaren özellikle milliyetçi yazarlar tarafından farklı sebeplerle eleştirilmekteydi. Bu eleştirilerin başında bu boyutlu bir demiryolu inşasının Hint ekonomisi ve sanayisine katkısının oldukça düşük olduğuydu.³³⁹ Demiryolu inşası için gerekli tüm malzemeler ve teknoloji İngiltere'den getirilmekteydi.³⁴⁰ Buna kar transferleri de eklenince çok büyük miktarlarda para demiryolu nedeniyle yurtdışına çıkmaktaydı.³⁴¹ Çok sayıda şirketin varlığı işletme masraflarında büyük bir müsriflik meydana geliyordu.³⁴² Şirketler elde ettikleri güçle yasalardan bağımsız hareket eder hale geldiği bir başka eleştiri konusuydu. Yolcu ve yük tarifelerinin yüksekliği en büyük şikâyet konularındandı.³⁴³

³³¹ Bogart ve Chaudhary, Indian Railways, s. 342.

³³² Andrabi ve Kuehlwein, s. 354.

³³³ Bogart ve Chaudhary, Indian Railways, s. 342.

³³⁴ Biggar, s. 199.

³³⁵ Bu hatlar toplam trafiğin cüzi bir kısmını oluşturmaktaydı. Bkz. Bogart ve Chaudhary, Indian Railways, s. 342.

³³⁶ Biggar, s. 199.

³³⁷ Biggar, s. 199.

³³⁸ Bogart ve Chaudhary, Indian Railways, s. 343.

³³⁹ Molesworth, s. XIX.

³⁴⁰ Stein, s. 262.

³⁴¹ Kaynak, Ekonomik Gelişme, s. 105.

³⁴² 1900'lerde 33 farklı demiryolu idaresi 96 farklı hattı işletilmekteydi. Bkz. Kaynak, Ekonomik Gelişme, s. 102.

³⁴³ Molesworth, s. XIX.

Bunun dışında yerlilerin demiryolu çalışanları arasında çok düşük konumlarda yer alması Hintli aydınları rahatsız etmekteydi. Alt kademe çalışanlar Hintlilerden meydana gelirken 1921 gibi geç bir tarihte dahi demiryolu şirketlerinin üst düzey çalışanlarının sadece %10'luk bir dilimi Hintlilerden oluşmaktaydı.³⁴⁴ Alt düzey işlerde çalıştırılan Hintliler düşük ücretlerle uzun saatler çalıştırılmaktaydı.³⁴⁵ Hintlilerin aşağılanması ve Avrupalıların kayırılması diğer eleştiri konularıydı.

Bu eleştirileri ortaya atanlar demiryolların devletleştirilmesini savunmaktaydı. Böylece ufak bir azınlığın menfaati yerine toplumun yararı gözetileceğini, daha düşük tarifelerin uygulanacağını, daha kaliteli bir hizmetin verileceğini, işçilerin çalışma koşullarının ve gelirlerinin düzeleceğini, şirketlerin neden olduğu sahtekârlıkların ortadan kalkacağını, çoklu işletmeciliğin getirdiği ekstra masrafların sona ereceğini, demiryollarının politik bir enstrüman olmaktan çıkacağını iddia etmekteydiler.³⁴⁶

1.3.2.2. Afrika

XIX. yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde dünyanın hâlâ küçük bir bölümü uluslararası ekonominin bir parçası olabilmiş, başta Afrika olmak üzere dünyanın büyük bir bölümü bu denklemin dışında kalmıştı.³⁴⁷ Ancak “Afrikalıların kendisi” bu ekonomik döngünün dışında değildi. Birer köle olarak Batı'nın ürettiği mamullerle takas ediliyor, Amerika kıtasına götürülerek şeker, tütün ve pamuk plantasyonlarında çalıştırılıyor ve plantasyonlarda üretilenler de satılmak üzere Avrupa'ya geri götürülüyordu.³⁴⁸

Afrikalıların kendisinin dışında kıtalarının zengin yer altı kaynaklarının ve tarımsal potansiyelinin de Avrupalılar tarafından anlaşılmasıyla birlikte sömürgeci devletler kıtada yayılcı politikaları izlemeye başlayacaktır.³⁴⁹ 1876 yılında Afrika kıtasının sadece %10'u Avrupa tarafından sömürgeleştirilmişken, 1900'e gelindiğinde bu oran % 90'a yükselecekti.³⁵⁰ Ancak bu sömürgeleşme çabalarının

³⁴⁴ Stein, s. 262

³⁴⁵ Molesworth, s. XIX.

³⁴⁶ Molesworth Molesworth, ss. X-XI.

³⁴⁷ Hobsbawm, Sermaye Çağı, s. 82.

³⁴⁸ Faulkner, s. 172.

³⁴⁹ A. M. O'Connor, “New Railway Construction and the Pattern of Economic Development in East Africa”, *Transactions of the Institute of British Geographers*, Sayı: 36, 1965, s. 23.

³⁵⁰ Faulkner, s. 226.

hızı ve karlılığı önündeki en büyük engel gelişmiş bir ulaşım ağının yokluğuydu. 1962 yılında dahi Afrika'da gelişmiş bir ulaşım sisteminin olmaması ekonomik gelişmişliğin önündeki en büyük engel olarak görülmekteydi.³⁵¹ Yerli sermayenin bu işin altından kalkamayacak olması nedeniyle XIX. yüzyıl boyunca tüm kıtada limanlardan demiryoluna, telgraftan telefona tüm altyapı çalışmaları ya tamamen ya da kısmen Batı'ya bağlı kalmıştı. Demiryolu için baktığımızda İngiliz, Fransız ve Alman kolonilerinde inşa edilen demiryolları neredeyse tamamen devlet eliyle yani sömürgeci yönetimler tarafından inşa edilmişti. Belçika sömürgelerinde ise demiryolu tümüyle, Portekiz sömürgelerinde %50 oranında özel sektör yani sömürgeci ülkelerin girişimcileri tarafından yapıldı.³⁵² İnşa edilen ilk hatlar ise limanlar ve limanlara yakın ticaret merkezleri arasında ilerliyordu.³⁵³

Demiryolunun Afrika'ya gelişi kıtanın büyük bir bölümü için insan taşımacılığının ilk gerçek alternatifi olması açısından önemliydi.³⁵⁴ Ancak Kuzey ve Güney Afrika'da durum biraz daha farklıydı. Afrika'nın bu iki bölgesi dünya ekonomisiyle çok daha önceden bütünleşmeye başlamıştı. Bu durum ulaşım ağında kendini göstermekteydi. Kuzey Afrika'da askeri amaçlarla da olsa görece gelişmiş bir karayolu ağı bulunmaktaydı. 1860'lardan itibaren Cezayir'de karayolu inşası ilerlemişti. Fransızlar 1914 yılına kadar Tunus'ta 4.000 kmlik karayolu yol inşa etti.³⁵⁵

Demiryolları inşası Afrika için sömürgeleşmenin yayılışıyla birlikte ilerledi.³⁵⁶ Mısır'ı dışarıda tutarsak, Afrika'da demiryolu inşasıyla ilgili en eski öneriler Kuzey Afrika'da gerçekleşmiştir. Cezayir'de ilk demiryolu inşa önerisi daha 1844 yılında sunulmuştu. Fransızların bu ülkeyi sömürgeleştirmesinden sonra ülkeden maksimum faydayı elde etmek amacıyla ulaşım ve iletişim ağının

³⁵¹ Economic Commission for Africa, "Transport Problems in relation to Economic Development in West Africa", *Economics*, Cilt:11, Sayı: 68, 1961, s. 507.

³⁵² Parmelee, s. 617.

³⁵³ Az gelişmiş ülkelerde ulaştırma sisteminin evrimini açıklayan Taaffe-Morril-Gould Modeli olarak adlandırılan model için bkz. Kaynak, Ekonomik Gelişme, ss. 114-116.

³⁵⁴ Hilling, s. 62.

³⁵⁵ Charles Philip Issawi, **An Economic History of the Middle East and North Africa**, Columbia University Press, New York, 1982, (Middle East), s. 53; Fas ve Tunus'ta sömürge yönetimi, devletin dış borçlarını ödeyememesi neticesinde oluşmuştu. Bkz. Issawi, Middle East, s. 62.

³⁵⁶ Örneğin Sudan'da demiryolu inşası İngilizlerin 1896-98 askeri seferi sırasında başlamıştı. 1929 yılına gelindiğinde İngilizler Sudan'da 3.000 km demiryolu inşa etmiş bulunmaktaydı. Bkz. Issawi, Middle East, ss. 19, 55; Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde Alman Doğu Afrikası'nda sömürge yönetimi büyük miktarda demiryolu inşa etmiş ve bu süreç savaş yıllarında da devam etmişti. Bkz. Bayar, Doğu Afrika, ss. 193-196.

geliştirilmesi gerekmişti.³⁵⁷ 1857 yılında inşa izni devlet destekleriyle birlikte özel sektöre verilen Cezayir-Bilda hattı bölgenin ilk demiryolu olarak 8 Temmuz 1862 tarihinde hizmete açıldı.³⁵⁸ 1875 sonunda varolan 986 km demiryolu uzunluğu 1879 yılında 1294 km'ye 1882 yılında 2341 km'ye yükselmişti.³⁵⁹ 6 farklı şirketin inşa ettiği bu hatlara devlet % 5 km garantisi vermektedir. Ancak en az beş farklı ray aralığı seçildiği için hatların birbiriyle irtibatı sağlanamadı.³⁶⁰

Fransızlar Kuzey Afrika'da inşa ettikleri hatlarla sadece ekonomik kaygılarla hareket etmiyorlar, bölgede var olan güç ve meşruiyetlerini arttırmayı hedefliyorlardı.³⁶¹ Örneğin 1878 yılında, Tunus'ta demiryolu inşa ettikten sadece 5 sene sonra, bu ülkede hamiliğini ilan ettiler.³⁶² 1914 yılına gelindiğinde ise Tunus'ta demiryolu uzunluğu 1400 km'yi bulmuştu. Devlet özel şirketlere % 6 km garantisi vermektedir. Libya ve Fas'ta ise demiryolu inşası 1910 yılından sonra yine sömürgeci ülkeler tarafından gerçekleştirilecekti.³⁶³

Kuzey Afrika'nın, sömürge yönetimlerinin altyapı çalışmalarıyla serbest ticarete kapılarını açması ticaret hacimlerinde büyük artışlar meydana getirdi.³⁶⁴ Avrupa etkisi kendini nüfus yapısında da göstermekteydi. Cezayir'de 1841'de 37.000 Avrupalı yaşarken, bu sayı 1871'de 50.000'e, 1901 yılında 634.000'e yükselmişti. Tunus'ta ise 1881 yılında 12.000 olan Avrupalı sayısı 1911 yılında 135.000'e ulaşmıştı.³⁶⁵

Güney Afrika'da ise 1870'lerden itibaren keşfedilmeye başlanan altın ve elmas madenleri ve geliştirilmeye çalışılan ticarete yönelik tarımsal üretim İngilizlerin demiryolu yatırımlarına yön vermişti.³⁶⁶ Az nüfuslu ve ticaretin fazla gelişmediği bir yapı arz ettiği için özel sektöre bırakılacak bir demiryolu inşasıyla ya

³⁵⁷ E. D. Brant, **Railways of North Africa: the railway system of the Maghreb: Algeria, Tunisia, Morocco and Libya**, David and Charles, Newton Abbot, 1971, s. 15.

³⁵⁸ Brant, s. 16.

³⁵⁹ Picard, ss. 40, 54.

³⁶⁰ Issawi, Middle East, s. 55.

³⁶¹ T. W. Roberts, "Republicanism, Railway Imperialism, and the French Empire in Africa, 1879–1889", **The Historical Journal**, Cilt: 54, Sayı: 2, 2011, s. 403.

³⁶² Issawi, Middle East, s. 19.

³⁶³ Issawi, Middle East, s. 55.

³⁶⁴ Issawi, Middle East, s. 25.

³⁶⁵ Issawi, Middle East, ss. 82-83.

³⁶⁶ William G. Martin, "Incorporation of Southern Africa, 1870-1920", **Incorporation into the World-Economy: How the World-System Expands**, (Ed. Terence K. Hopkins, Immanuel Wallerstein, Reşat Kasaba, William G. Martin ve Peter D. Phillips), Fernand Braudel Center, Cilt: 10, Sayı: 5/6, 1987, s. 879.

verimli sonuçlar elde edilemeyecek ya da inşa süresi uzun sürecekti.³⁶⁷ Demiryolunda devlet kontrolüne muhalefet olmasına rağmen³⁶⁸ hatların %80'i bu şekilde inşa edildi.³⁶⁹ Ancak Afrika'nın geri kalanının aksine Güney Afrika'da demiryolu ağının birbiriyle irtibatı sağlanacaktır.³⁷⁰ 1904 yılı için yapılan hesaplamalarda mil başına ortalama inşa maliyeti ise 50.453 dolardı.³⁷¹

Afrika'da demiryolu inşası oldukça zorlu süreçlerden geçmiştir. En büyük zorluk hiç şüphesiz kıtanın bilinmezliği idi. 1890'larda bile kıta ile ilgili bilgi veren yayınların büyük bir bölümünün hatalı bilgiler içerdiğinden şikâyet edilmekteydi.³⁷² Başka bir güçlük kıtada var olan teknik ilerlemenin neredeyse sıfır olması tüm inşa malzemelerinin kıta dışından getirilmesini zorunlu kılmasıydı. Travers için bölge ormanlarından faydalanmak da pek mümkün olmadı. Afrika'nın özellikle de iç bölgelerinde var olan beyaz karıncaların traversleri yok etmesi kaçınılmazdı.³⁷³ Kıtada işçi olarak çalıştırılacak kişiler *yarı medeni Muhammedciler, çıplaklar* ve *pagan siyahiler* olarak adlandırılmaktaydı. Genel beklenti bunların ucuz ücretlerle çalıştırılacağıydı ancak gerçek yerlilerin karın tokluğuna zorla çalıştırılması olmuştur.³⁷⁴ Örneğin Uganda demiryollarını inşa etmek isteyen İngiliz hükümeti yerli işçilerden minimum düzeyde faydalanabildi. Yerli işçiler sadece taşımacılık faaliyetlerinde kullanıldı.³⁷⁵ Kalifiye işçi açığı dil problemi yaşamayacakları ve Afrika iklimine uyumlu Hintli işçilerle kapatıldı.³⁷⁶ Sık ormanlar, zorlu arazi yapısı, ölümcül ateşli humma gibi bulaşıcı hastalıklar aşılması gereken diğer güçlüklerdi.³⁷⁷

Batılı ülkelerin birbiriyle rekabeti de demiryolu inşasını geciktiren bir faktör olarak ortaya çıkmaktaydı. Örneğin Etiyopya'da ilk demiryolu imtiyazları 1894

³⁶⁷ Biggar, s. 202.

³⁶⁸ Biggar, ss. 200-201.

³⁶⁹ Parmelee, s. 613; Telgraf hatları da sömürge yönetimi tarafından inşa edilmiştir. Bkz. Biggar, s. 201.

³⁷⁰ Martin, s. 856.

³⁷¹ Victor S. Clark, "Australian Economic Problems. I. The Railways", **The Quarterly Journal of Economics**, Cilt: 22, Sayı: 3, 1908, s. 425.

³⁷² H. G. Prout, "A Central African Railroad", **Journal of the American Geographical Society of New York**, Sayı: 23, 1891, ss. 566-567.

³⁷³ Prout, s. 572.

³⁷⁴ Prout, ss. 568, 570.

³⁷⁵ "The Uganda Railroad", **Bulletin of the American Geographical Society**, Cilt: 34, Sayı: 4, 1902, s. 311.

³⁷⁶ Charles Allsopp Hindlip ve Charles Eliot, **British East Africa: Past, Present, and Future**, TF Unwin, Londra, 1905, s. 26; "The Uganda Railroad", **Bulletin of the American Geographical Society**, Cilt: 34, Sayı: 4, 1902, s. 312; Bayar, Doğu Afrika, ss. 192-193.

³⁷⁷ Prout, s. 572.

yılında verilmiş olsa da Fransa-Britanya çekişmesi nedeniyle inşanın başlaması yüzyıl sonunu ve bitirilmesi ise Birinci Dünya Savaşı sonunu bulacaktı.³⁷⁸

1.3.2.3. Avusturalya

Diğer tüm sömürgelerde olduğu gibi Avusturalya’da da İngiliz koloniciler ilk başlarda kıyı kesimlerine yerleşmişti. Bu tercih bir tesadüf değildi. Avustralya’da tarım ve hayvancılığa elverişli topraklar ve başta kömür olmak üzere yer altı kaynakları kıyı kesimlerinde yoğunlaşırken iç kesimlerde çöller mevcuttu.³⁷⁹

Kıtanın maksimum fayda verebilmesi için gelişmiş bir yol ağına ihtiyaç vardı. Ancak su taşımacılığına elverişli nehirler olmadığı gibi karayolu mevcut değildi. Bu nedenle İngiliz hükümetinin Avustralya’da demiryolu inşası için ilk önerileri daha 1846 yılından itibaren gerçekleşmişti.³⁸⁰ Bundan sonraki süreçte inşanın devlet eliyle mi yoksa özel sektör tarafından mı yapılacağı üzerine tartışmalar gerçekleştirildi. Avustralya’nın ilk demiryolu ise 1854 yılında özel sektör tarafından inşa edilen ve işletmeye açılan 4 km uzunluğundaki Flinders Street-Port Melbourne hattıydı.³⁸¹ İlk dönemde %6’lık kar garantisiyle özel sektör benzer kısa hatları inşa etmeye devam etti.³⁸² Ancak bu kar garantileri özel sektörü çekmek için yeterli olmadı.

Demiryolların ilk 20 yıllık gelişimi sermaye yetersizliği ve seyrek nüfus nedeniyle oldukça yavaştı.³⁸³ 1867 yılına gelindiğinde toplamda 400 milden daha az demiryolu inşa edilebilmişti.³⁸⁴ Kolonilerde demiryolu inşası yerli sermayenin yetersiz ve karlılığının düşük olması nedeniyle devlet inşa ve işletmesini kaçınılmaz kılıyordu.³⁸⁵ Dolayısıyla devlet, 1870’li yılların sonundan itibaren demiryolu inşa ve işletmesine başladı. 1904 yılında toplam 14.000 mil uzunluğundaki hatların sadece

³⁷⁸ Bahru Zewde, **A History of Modern Ethiopia 1855-1991**, 2.baskı, Addis Ababa University Press, Addis Ababa, 2002, ss. 100-102.

³⁷⁹ Clark, ss. 400-401.

³⁸⁰ Clark, s. 402.

³⁸¹ Clark, s. 404.

³⁸² William Hill, “State Railways in Australia”, **Journal of Political Economy**, Cilt: 3, Sayı:1, 1894, s. 6.

³⁸³ Biggar, s. 203.

³⁸⁴ Clark, s. 413.

³⁸⁵ Parmelee, s. 609.

640 mili özel sektöre aitken³⁸⁶ 1916 yılına gelindiğinde toplam 22.800 mil hat uzunluğuna ulaşılmış ve bunun sadece 2.197 mili özel sektörün denetimindeydi.³⁸⁷

Devlet, hatları inşa ederken önceliğine politik kaygıları aldığından ekonomik parametreler geri planda kalmış ve hatların karlılığını bu durumdan etkilenmişti.³⁸⁸ Avusturalya’da demiryolların büyük bir kısmı yatırımcılarına geri ödeme yapabilecek kar oranlarına ulaşamadı. En çok kar getiren hatlar dahi %4 lük kar oranına ancak ulaşabiliyordu.³⁸⁹ Avusturalya demiryollarının gelirleri ağırlıklı olarak ihracata yönelik yer altı kaynakları ve tarımsal ürünlerin taşınmasından elde edilmekteydi.³⁹⁰

Avustralya demiryolları üç farklı türde de olmak üzere beş farklı ekartman genişliğine sahipti.³⁹¹ Bu durum iç ticareti zorlaştırmaktaydı. Nüfusun azlığı ve şehirlerarası mesafenin oldukça fazla olması yolculardan elde edilen gelirleri azaltmıştı. Pek fazla paralel hat olmaması ve hatların önemli bir kısmının devlet kontrolünde bulunması ise rekabeti engellemişti. Demiryolu sadece bazı nehirlerdeki taşımacılıkla rekabete girişecekti.³⁹²

İlk dönemlerde mil başına inşa maliyetleri oldukça yüksekti. 1855-1872 yılları arasında inşa edilen hatlarda mil başına ortalama maliyet 24.561 sterlini bulmaktaydı.³⁹³ Daha sonraki yıllarda gittikçe azalan bu rakamlar 1903-1912 yılları arasında ortalama 9.614 sterline düşmüştür.³⁹⁴ İnşa maliyetlerini arttıran en önemli faktörler coğrafi koşulların oldukça zorlu olması, nüfus azlığına bağlı olarak işçi ücretlerinin oldukça yüksek olması ve İngiltere’den getirilen malzemelerin iki ülke arasındaki uzaklık nedeniyle fiyatlarının artmasıydı.³⁹⁵ Kıtada demir madeni bulunmadığı için raylar dahi ithal edilmek durumundaydı. Ancak Avustralya’da

³⁸⁶ Clark, s. 400.

³⁸⁷ Biggar, s. 205.

³⁸⁸ Clark, s. 407.

³⁸⁹ Clark, s. 445.

³⁹⁰ Biggar, s. 205.

³⁹¹ Biggar, s. 204.

³⁹² Clark, s. 433.

³⁹³ 1870’lerde bu maliyet 150.000 doları geçmekteydi. Bkz. Hill, s. 7.

³⁹⁴ Biggar, s. 206; 1904 yılında mil başına ortalama maliyet 47.670 dolar olarak hesaplanmıştı. Demiryolu Amerika, Kanada, Güney Amerika ve Arjantin’den daha ucuza mal ediliyordu. Clark, s. 425.

³⁹⁵ Clark, s. 414.

hatların yarısının dar hat olarak inşa edilmesi ve toprağın görece ucuz olması maliyetlerini düşüren faktörlerdendir.³⁹⁶

1.3.3. Az Gelişmiş Ülkelerde Demiryolu İnşası

1.3.3.1. Çin

Çin coğrafi ve demografik büyüklüğüyle çok eski zamanlardan beri önemli bir medeniyet ve ticaret merkezi olarak var olmuştu. Ancak yüksek nüfuslu büyük bir coğrafyayı ve yoğun bir ticaret ağını kontrol edebilmek için gelişmiş bir ulaşım-iletişim ağına ihtiyaç vardı. Çok eski dönemlerden itibaren bu amaçla kanallar açılmış ve yollar inşa edilmişti. Kara yolculuğu at, katır, eşek, tahtıveran, atlı arabalarla yapılmaktaydı. En hızlı olanı at yolculuğuyken, en rahat ve pahalı olanı tahtıveranla yolculuktu. Eşyalar el arabası, yük beygiri, katır, eşek, deve ve öküzlerle taşınmaktaydı. Bir at ya da katır 240-320 pound yük taşırken sadece kuzeyde kullanılan develer daha fazla yük taşıyordu.³⁹⁷ Günde 16 mil ilerleyebilen tekerlekli arabalar ise 240-400 pound arasında bir yükü taşıyabilmekteydi. Yangtsze, Hwai, Han ve Peiho yük taşımacılığına müsait önemli nehirlerdi. Bir zamanlar en önemli ulaşım yolu olan Büyük Kanal ise XIX. yüzyılda önemini oldukça kaybetmişti.³⁹⁸ Son dönemde ulaşım ağının bakımı önemsenmemiş ve su ve kara yolları neredeyse kullanılamaz hale gelmişti. Pekin hükümetinin sözünün sadece birkaç yüz mil öteye etki edebilmesi sonu gelmeyen isyanların en büyük nedeniydi. Demiryolu tüm bu sorunları çözebilecek bir yenilik gibi görünse de Çinlilerin demiryolunun ülkelerine girişini uzun süre engellemesi ilginçti. Her ne kadar demiryoluna şüpheyile de yaklaşılsalar Avrupa'nın askeri teknolojisi oldukça ilgilerini çekmekteydi. Buharlı gemiler, telgraf hatları ve silah fabrikaları inşa etmekteydiler.³⁹⁹ Bunun nedeni XIX. yüzyıl boyunca Çin'in Batılı devletler karşısında aldığı ağır yenilgilerdi. Ekonomik olarak gittikçe Batı'nın kontrolü altına girmekteydiler.⁴⁰⁰

³⁹⁶ 1841 yılında 1 dönüm toprak 1 sterlin olarak sabitlendi. Bkz. Clark, s. 403.

³⁹⁷ Mongton Chih Hsu, **Railway Problems in China**, Columbia University Press, New York, 1915, s. 11.

³⁹⁸ Hsu, s. 12.

³⁹⁹ Patrikeeff ve Shukman, s. 29.

⁴⁰⁰ 1854 yılında İngiliz-Fransız-Amerikan üçlüsü Şangay Gümrüğü'nü kontrolleri altına aldılar. 1856-58 Afyon Savaşı ve 1860 Pekin'in yağmalanmasıyla tüm gümrük gelirleri 1863-1909 yılları arasında

Çin’de demiryolu gelişimi üç dönemde incelenebilir. Bunların birincisi Batılılar tarafından demiryolu inşasına muhalefetin olduğu ve demiryolların Çinliler tarafından inşa edilmeye çalışılacağı 1863-1894 yılları arasını kapsayan dönemdir. İlk yıllarda gerek halk gerek yöneticiler demiryoluna karşı çıksa da sonraki yıllarda reformcu ve güçlü bürokratların çabalarıyla sınırlı da olsa demiryolu inşa çalışmaları başlatılacaktı. İkinci dönem ise 1894 Çin-Japon Savaşıyla birlikte başlayıp 1905 yılında Rus-Japon Savaşının neticelenmesine kadar geçen yabancılara demiryolu inşası için imtiyazların verildiği dönemdi. Üçüncü dönem ise demiryollarının devletleştirme düşüncesinin ortaya çıkışından, yani 1905 yılından sonraki süreyi kapsamaktadır.

20 Temmuz 1863 tarihinde başlarında Jardine Matheson Co. olmak üzere Şangay’da ticaret yapan çoğu Britanya kökenli 27 yabancı şirket Kiangsu valisi Li Hung’a başvurarak Soochow ve Şangay arasında bir demiryolu inşası için izin istediler.⁴⁰¹ Şangay’ın 80 mil batısında bulunan Soochow, Taiping isyancılarının elindeydi. Bu demiryoluyla birlikte Soochow’un kontrolünün imparatorluğa geçileceği söylene de talep reddedildi.⁴⁰² Ertesi yıl Hindistan’da büyük demiryolu yatırımları yapan Sir McDonald Stephenson benzeri fırsatlar yaratabilmek adına Çin’e geldi.⁴⁰³ Mançurya yönetimine sunduğu ayrıntılı plan hasıraltı edildi.

1875 yılında bir İngiliz şirketine Şangay-Woosung arasında 16 km’lik bir yol inşası için izin verildi. Ancak şirket 1876’da tüm resmi protestolara rağmen 2 feet 6 inç ray genişliğinde bir demiryolu inşa etti.⁴⁰⁴ Emperyal izin olmamasına rağmen ertesi yıl bu hatta kullanılmak üzere lokomotifler getirildi.⁴⁰⁵ Bunun üzerine hattın güzergâhı üzerinde yaşayan köylüler merkezi yönetimi dilekçe yağmuruna tuttu. Ancak merkezi hükümet bir işçinin lokomotif altına kalarak ölmesine kadar yerel yönetime hattın sökülmesi emrini vermedi.⁴⁰⁶ Hattın son taksitinin 1877 yılında

Çin Gümrük Genel Müfettişi olarak tayin edilen Robert Hall adlı bir İngiliz tarafından denetlenecekti. Bkz. Hobsbawm, *Sermaye Çağı*, s. 147.

⁴⁰¹ Percy Horace Braund Kent, **Railway Enterprise in China: An Account of its Origin and Development**, E. Arnold, Londra, 1907, s. 2; Harold Stringer, **The Chinese Railway System**, Kelly and Walsh, Şangay, 1922, s. 26.

⁴⁰² Kent, s. 2; Jardine Matheson imparatora, özel olarak hazırlattığı minyatür bir tren hediye etmiştir. Ancak bu hediye imparatorun ilgisini çekmedi. Bkz. Allen ve Donnithorne, s. 135.

⁴⁰³ Allen ve Donnithorne, s. 134.

⁴⁰⁴ Stringer, s. 1.

⁴⁰⁵ Patrikeeff ve Shukman, s. 29.

⁴⁰⁶ Hattın söküm işinin verildiği görevli Sheng Hsuan-huai ironik bir biçimde ileride Çin Emperyal Demiryolu İdaresi’nin başına geçecekti. Bkz. Patrikeeff ve Shukman, s. 29.

ödenmesiyle birlikte demiryolu devletleştirildi ve söküldü.⁴⁰⁷ Demiryolu aksanı Formosa adasına yollanarak orada ayrı bir demiryolu inşasına çalışıldı ancak başarısız olundu.⁴⁰⁸

Vali Li Hung Chang donanma ve ticari deniz taşımacılığı için kömür kaynakları aramaktaydı. Aranılan maden 1878 yılında Tangshan'da keşfedildi. Madenin taşınabilmesi için Lutai Kanalı'na kadar 7 millik bir demiryolu inşası planlandı. Katırların kullanılacağı standart ekartmanlı hat 1880'de işletmeye açıldı.⁴⁰⁹ Ertesi yıl hattın başmühendisi C. W. Kinder, *The Rocket of China* adını verdiği lokomotif yaptı ve demiryolunda kullanmaya başladı.⁴¹⁰ Fransa ile 1884 yılında yapılan savaş ve gelen yenilgiyle birlikte askeri birliklerin sevkiyatında yaşanan sıkıntılar demiryolunun önemini yöneticilere gösterdi.⁴¹¹ Hattın başarılı olması üzerine ve merkezi hükümetin izin vermesiyle Li Hung ve Başmühendis Kinder öncülüğünde bu hat askeri sevkiyatı kolaylaştıracak ve kömür madenlerine ulaşımı sağlayacak şekilde 1894 yılına kadar değişik bölgelere uzatıldı. Böylece bu kısa maden hattı ileride başkent Pekin ile Mançurya eyaleti başkenti Mukden arasında inşa edilecek demiryolunun ilk aşaması olacaktı.⁴¹² Bu hattın başka birçok hattın inşasına başlandığı gibi birçok hat için keşif çalışmaları yapılmaktaydı. Ancak 1894-95 Çin-Japon savaşıyla tüm bu çalışmalar durduruldu. Savaşın bitiminde artık farklı bir dönem başlamaktaydı.

Birinci Çin-Japon Savaşı Çinlilerin yenilgisi ve 1895 Shimonoseki Antlaşmasıyla neticelendi. Bu antlaşmayla birlikte Çin, Kore'yi bağımsız bir devlet olarak tanıırken Japonya'ya Tayvan, Pescadore adaları ve Liaodong Yarımadasını bırakmak zorunda kalmıştı. Port Arthur (Lüshun) limanının bulunduğu bu yarımada Pekin'e oldukça yakın mesafede olduğu için Ruslar Fransa ve Almanya'yı yanına alarak Japonya geri adım attırdı ve Liaodong Çinlilerin elinde kaldı.⁴¹³ Çin'in Japonlara savaş tazminatını ödeyebilmesi adına Rus Maliye Bakanı Witte,

⁴⁰⁷ Allen ve Donnithorne, s. 135.

⁴⁰⁸ O yıllarda Formosa adasının kuzey ve güney bölgelerini birbirine bağlayacak bir demiryolu inşası düşünülüyordu. Ancak inşa 1889 yılında askerlerin işi olarak kullanılmasıyla tamamlanabilecekti. 3' 6" ekartmanla 11 millik bir demiryolu inşa edildi. Bkz. Stringer, s. 1.

⁴⁰⁹ Patrikeeff ve Shukman, s. 31.

⁴¹⁰ Hsu, s. 20.

⁴¹¹ Patrikeeff ve Shukman, s. 31; Hsu, s. 21.

⁴¹² Ancak bu hattın inşası için Britanya'dan ilk demiryolu borçlanmasının yapılması gerekecekti. Bkz. Stringer, ss. 2-3.

⁴¹³ Paine, s. 15.

Mançurya'da, Trans-Sibirya hattına bağlanacak hatların inşa edilmesi izni karşılığında %4 faizle 400 milyon franklık bir borç vermeyi önerdi ve öneri kabul edildi.⁴¹⁴ Japon tehdidi karşısında gittikçe Ruslara yaklaşan Çin yönetimi böylece Vladivostok-Chita arasında inşa edilecek 1.596 millik Doğu Çin Demiryolu inşasını 8 Eylül 1896 tarihinde bu şartlarda kabul etmiş oldu.⁴¹⁵ Bu antlaşmayla imtiyaz savaşları başladı. İmtiyaz savaşları döneminde uluslararası siyasetin çatışma alanı haline gelen Çin birçok tavizler verecekti. Yabancı devletler demiryolundan madene finansal ve ticari ayrıcalıklardan toprak ilhaklarına kadar birçok hak elde etti.⁴¹⁶

İmtiyazların başını çeken ülkeler Rusya, Almanya, Fransa, İngiltere ve Japonya'ydı.⁴¹⁷ 1895'de Fransa, 1896'da Rusya, 1897'de İngiltere ve 1898'de Almanya ve yeniden Rusya birçok ayrıcalık elde edecektir.⁴¹⁸ Yabancılar demiryolu inşasının dışında yerleşim izni, ticaret hakkı, iç bölgelere seyahat izni, nehirlerde taşımacılık hakkı verilmişti.⁴¹⁹ Özellikle Almanların Kiao Chao Körfezi'ni işgal etmesinden⁴²⁰ sonra Çin körfezleri diğer büyük devletler tarafından işgal edilir hale gelmişti. İmparatorluk, büyük güçlerin nüfuz alanlarına bölündü. Bunu mümkün kılan demiryollarıydı. Ruslar Mançurya'da demiryolu inşa ederken, Almanlar Shantung, Fransızlar Yunnan ve Kwangsi ve İngilizler Burma ve Yunnan arasında demiryolu inşa etmiş bu bölgelerde otorite kurmuşlardı.⁴²¹ Demiryolu inşasında politik ve stratejik eğilimler ekonomik kaygıların önüne geçmişti.⁴²² 1898 yılına gelindiğinde 6.000 milden fazla demiryolu inşa izni yabancı devletlere verilmişti.⁴²³

⁴¹⁴ Hsu, s. 30; Patrikeeff ve Shukman, s. 2.

⁴¹⁵ Paine, s. 17; Hsu, ss. 52-55; Demiryolu 80 yıllık imtiyaz süresinin sonunda hiçbir bedel talep edilmeden Çin'e devredilecekti. 36 yıl sonra devlet hattı satın alma yoluna gidebilecekti. Bkz. Stringer, s. 4.

⁴¹⁶ Hsu, s. 27.

⁴¹⁷ Hsu, s. 14.

⁴¹⁸ Hsu, ss. 31-32.

⁴¹⁹ Allen ve Donnithorne, s. 133.

⁴²⁰ İki Alman misyonerin öldürülmesi nedeniyle Alman donanması ultimatö vermeden Kiao Chao Körfezi'ne girmiş ve ölen rahiplerin yakınlarına tazminat ödenmesini ve donanmanın işgal masraflarının karşılanmasını, işgal edilen körfezin 99 yıllığına kendilerine kiralanmasını, demiryolu ve maden ve diğer finansal ayrıcalıkları talep etmiştir. Çin hükümeti de bu şartları mecburen kabul etmiştir. Bkz. Hsu, s. 32.

⁴²¹ Hsu, ss. 53-58.

⁴²² Hsu, s. 33.

⁴²³ Hsu, s. 39.

Fransız, Belçikalı ve Amerikalı gruplar demiryollarını inşa ederken İngilizler inşa çalışmalarını ağırdan alıyordu.⁴²⁴

Japon yenilgisinin Çin’de milliyetçi duyguları kabartması ve demiryolunun başta askeri olmak üzere birçok alanda öneminin anlaşılmasıyla birlikte iç politikada demiryollarına muhalefet gittikçe azaldı. Bu nedenle yabancıların yanında devlet de demiryolları inşa etmeye başladı. Bunlar arasında 1905-1909 yılları arasında Jeme Tien-yow adında Yale mezunu Çinli bir başmühendis tarafından ve tamamen yerli sermaye ile inşa edilen 130 millik Pekin-Kalgan Demiryolu da bulunmaktaydı.⁴²⁵ 1904-1905 Rus-Japon Savaşının da etkisiyle devletin demiryollarını kontrolü fikri öne çıkmaya başladı. 1907 yılından itibaren ana hatların devlet kontrolüne alınması adına öneriler yapılmaya başlamıştı. Ancak bu yönde adımlar 1911’den sonra atılacaktı.⁴²⁶

Birinci Dünya Savaşı başladığında 50 yıllık çalışma sonunda Çin demiryolu uzunluğu 6.000 mili ancak bulabilmişti. Bu miktar birçok ülkenin gerisindeydi. Bu durumun en önemli sebebi geniş bir kesimin parçası olduğu demiryoluna muhalefetti. Çin yüzyıllardır oturmuş bir toplumsal, ekonomik ve politik bir yapıya sahipti. Böyle bir toplumun birden bire Batı’ya açılması beklenemezdi. Halk arasında yaygın olan muhalefet demiryolunun eski inançları ve yerleşmiş gelenekleri rahatsız etmesinden kaynaklanmaktaydı.⁴²⁷ Örneğin demiryolların Çinlilerin atalarının mezarları üzerinden geçeceği inancı yaygındı.⁴²⁸ Ayrıca Batı karşıtlığı Batılıların teknolojisine de yönelmekteydi. Daha ılımlı muhalifler demiryoluna ancak Çinliler tarafından inşa edildiği takdirde onay vermektedir.

Ancak halkın muhalefeti yöneticilerin muhalefeti kadar önemli değildi. Yöneticiler arasında yabancılara karşı var olan şüpheli yaklaşım ve nefret demiryolunun gelişimini engelleyen en önemli sebeplerdendi. İmparatorluğu yöneten *alim-bürokratlar* için Çinli olmayan her şey barbarcaydı.⁴²⁹ Ülkede yabancı devletlerinin etkisinin arttırılmaması devletin bekası açısından elzem

⁴²⁴ Bunda Çin yönetiminin engellemeleri ve Boer Savaşı’nın Londra’dan para akışını durdurması da etkili olacaktı. Bkz. Hsu, s. 44.

⁴²⁵ Hsu, ss. 34, 103-106.

⁴²⁶ Hsu, s. 107.

⁴²⁷ Allen ve Donnithorne, s. 134.

⁴²⁸ Hsu, s. 176.

⁴²⁹ Hobsbawm, Sermaye Çağı, s. 147.

görülmektedir.⁴³⁰ Çin ekonomisi büyük projelerin altından kalkacak güce sahip olmayınca demiryolu inşası gecikti. Büyük devletlerin oynadığı *kirli oyun* da hatların inşasının gecikmesine neden olmuştur. Her bir devlet kendi haklarını güvencede tutmaya çalışırken diğerinin iş yapmasını engellemektedir.⁴³¹ Gelen en büyük eleştirilerden biri demiryolu ve diğer teknolojik ürünlerin büyük bir istihdam sorununa neden olacağı üzerineydi. Gerçekten de var olan ulaşım ağında çalışmakta olan kayıkçılar, arabacılar, hamallar ve daha birçokları işsizlik riskiyle karşı karşıyaydı.⁴³² Bu nedenle Peiho Nehri yelkencileri, Tungchow ahalisi ve Tientsin ve Pekin arabacıları isyan başlatmıştı.⁴³³ Bundan başka küçük çiftçiliğin yaygın olduğu Çin’de köylüler topraklarını demiryoluna vermek istemiyordu.⁴³⁴ Sürekli baş gösteren isyanlar, kıtlıklar, salgın hastalıklar, ekonomik krizler de demiryolu inşasını aksatmaktaydı.⁴³⁵

1.3.3.2. Latin Amerika

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren uluslararası ekonomik sisteme hızlı bir şekilde eklemlenen Latin Amerika ülkeleri sanayileşmiş ülkelerin temel hammadde tedarikçilerinin başında gelmekteydi. Özellikle Arjantin ve Brezilya, yabancı sermayeye dayalı büyük altyapı yatırımlarıyla oldukça gelişmişti. Demiryolu bu yatırımların ve gittikçe artan zenginliğin temel taşıydı. 1913 yılı itibarıyla Küba ve Haiti dahil olmak üzere Latin Amerika’da toplam demiryolu uzunluğu 65.330 mili bulmuştu. Arjantin 20.300 mil ile başı çekerken 15.000 mil demiryoluna sahip Brezilya onu takip etmekteydi.⁴³⁶

1.3.3.2.1. Arjantin

Dünya ekonomik sistemiyle bütünleşen, başta tarım ve hayvancılık sektörleri olmak üzere birçok alanda Batı’nın hammadde ihtiyacını karşılayan Arjantin gelişen ticaretle birlikte oldukça zenginleşmişti. Bunu mümkün kılan en önemli araç hiç

⁴³⁰ Kent, s. 2.

⁴³¹ Hsu, ss. 178-179.

⁴³² Patrikeeff ve Shukman, s. 30.

⁴³³ Hsu, s. 117.

⁴³⁴ Hsu, s. 178.

⁴³⁵ Hsu, s. 180.

⁴³⁶ William Warren Sweet, **A History of Latin America**, Abingdon Press, New York, 1919, s. 247.

şüphesiz gelişmiş bir demiryolu ağının ülkede inşa edilebilmiş olmasıydı. Arjantin’de demiryolu inşası genel olarak iç bölgelerdeki büyük üretim alanlarını limanlara bağlamak şeklinde bir gelişme göstermişti. Bu nedenle ilk demiryolunun verimli tarım alanlarına sahip Pampas bölgesini ülkenin en büyük limanına sahip olan başkent Buenos Aires’e bağlaması şaşırtıcı değildi.⁴³⁷

Arjantin’in ilk demiryolu bir grup Buenos Aires’li tüccarın girişimiyle Ocak 1854’te inşa izni alınan ve 1857’de işlemeye başlayan Buenos Aires-Flores hattıydı. 10 km uzunluğunda ve geniş ekartmanlı bu ufak hat yolcu taşımacılığı için inşa edilmişti.⁴³⁸ Başkenti varoşlarına bağlayan bu hattın inşasında ve işletmesinde Kırım Harbi sırasında İngilizler tarafından ele geçirilen ikinci el lokomotifler, vagonlar ve raylar kullanılmıştı.⁴³⁹ Bu hatla birlikte başta İngiliz girişimciler olmak üzere birçok yabancı imtiyaz başvurusunda bulundu ve bunların büyük bir çoğunluğu kabul edildi. 1863’te başlayan ve 1870’de tamamlanan Cordoba-Rosario hattı ise Arjantin’in ilk önemli demiryoluydu.⁴⁴⁰

İlk hatlarda devlet özel sektöre 40 yıllık imtiyaz süresi, %7 kar garantisi, vergi muafiyeti ve kalıcı toprak tahsisi gibi önemli desteklerde bulundu. Kararlarında serbest olan imtiyaz sahipleri kendi tarifelerini belirleyebiliyordu.⁴⁴¹ Devlet hatların karlılığı ancak %12’yi geçtiğinde müdahil oluyor ve fazla kısmın yarısını alıyordu.⁴⁴² Arjantinli büyük toprak sahipleri bu sistemin en büyük destekçisiydiler. 1898 yılında demiryollarında verilen garantiler kalktı. Zaten birçok hat ilk yıllardan itibaren verilen garanti miktarlarının çok üstünde kazanmaktaydı.

Demiryolu inşası 1880’lerden itibaren oldukça hızlandı. 1880’de 1.560 mil, 1890’da 5.848 mil, 1900’de 10.269 mil, 1914 yılına gelindiğinde ise 33.710 km’lik bir hat uzunluğuna erişilmişti.⁴⁴³ Bu miktar ihtiyaç duyulandan fazlaydı. Bunun

⁴³⁷ Brown ve Tuozzo, s. 130.

⁴³⁸ Ron Kopicki ve Louis S. Thompson, **Best Methods of Railway Restructuring and Privatization**, The World Bank, Washington, 1995, s. 138.

⁴³⁹ Frederic M. Halsey, **Railway Expansion in Latin America**, The Moody Magazine and Book Company, New York, 1916, s. 10.

⁴⁴⁰ Halsey, s. 11.

⁴⁴¹ İlk hattın inşasından ancak 12 yıl sonra demiryolu ile ilgili bir İdare Meclisi kurulmuştu. Bkz. Kopicki ve Thompson, s. 138.

⁴⁴² Kopicki ve Thompson, s. 138.

⁴⁴³ Arjantin, Birinci Dünya Savaşı öncesi Güney Amerika demiryollarının %40’ına sahipti. Bkz. Halsey, s. 7.

temel nedeni bazı hatların demiryoluna ihtiyaç olduğu için değil üzerinden geçilen topraklara sahip olunmak istendiği için inşa edilmesi idi.⁴⁴⁴

İlk yıllardan itibaren Arjantin’de demiryolu planlamasının en belirgin özelliği verilen tüm imtiyazların bir şekilde Buenos Aires’le irtibatlandırılması idi.⁴⁴⁵ Hatların görünümü merkezde Buenos Aires’in bulunduğu bir tekerleğin jantları gibiydi. Her jant Londra merkezli farklı bir İngiliz şirketinin mülküydü.⁴⁴⁶ Bu nedenle demiryolları entegre bir yapı oluşturamamıştı. Arjantin demiryollarının başka bir zaafı üç farklı ekartman türünün bir arada kullanılmış olması idi.⁴⁴⁷ 1912 itibariyle sahip olunan 20.400 millik demiryolun 12.360 mili 5 feet 6 inç, 1.645 mili standart hat ve 6.397 mili 1 metre ray genişliğine sahipti.⁴⁴⁸ Nüfusun azlığı ve coğrafyanın kendisi demiryolu gelişimini az da olsa zorlaştırmıştır.⁴⁴⁹ Bu noktada And Dağları büyük bir engeldi. 50 yıllık özlem olan 2 mil uzunluğunda bir tünelin inşası 16 Nisan 1910 yılında tamamlanarak Trans-And bağlantısı sağlandı. Böylece Şili ve Arjantin demiryoluyla birbirine bağlanmıştı.⁴⁵⁰

Devlete ait demiryolu yatırımları bulunmakla beraber Arjantin demiryollarının büyük bir kısmı başta İngiliz sermayesi olmak üzere yabancı sermayenin kontrolündeydi. Birinci Dünya Savaşı öncesi özel sektöre ait olan 17.330 millik demiryolun 14.300 mili İngilizlere aitti. Devlet ise sadece 3.866 millik bir demiryolu ağına sahipti.⁴⁵¹ Büyük oranda ekonomik ve ticari kaygılarla hareket eden Britanya, 1914 yılına kadar Latin Amerika’da gerçekleştirmiş olduğu beş milyar dolarlık yatırımın üç milyar dolarını Arjantin’e yöneltmişti. Sadece Arjantin’de bir milyar dolarlık demiryolu yatırımı yapmıştı.⁴⁵² 1916 yılı itibariyle Britanya’nın ABD ve Kanada dışında yaptığı en yüksek kapasiteli 20 yatırımın 15’i Latin Amerika’da gerçekleşirken, bunların 10 tanesi Arjantin’de bulunmaktaydı.⁴⁵³

⁴⁴⁴ Kopicki ve Thompson, s. 138.

⁴⁴⁵ 1914 itibariyle en önemli şehir 1,5 milyon nüfusuyla Buenos Aires olacaktı. Limanı Amerika’nın en büyük ikinci, dünyanın en büyük yedinci limanıydı. Bkz. Halsey, s. 9.

⁴⁴⁶ Brown ve Tuozzo, s. 131.

⁴⁴⁷ Sweet, s. 248.

⁴⁴⁸ Halsey, s. 7.

⁴⁴⁹ Sweet, s. 248; Ayrıca Güney Amerika’da kerestenin azlığı beton rayların kullanımını zorunlu hale getirmekteydi. Bkz. Parmelee, s. 77.

⁴⁵⁰ Halsey, s. 13.

⁴⁵¹ Halsey, s. 8.

⁴⁵² Halsey, s. 4.

⁴⁵³ David Boughiey, “British overseas railways as free-standing companies, 1900–1915”. **Business History**, Cilt: 51, Sayı: 3, 2009, s. 489.

Ticaret hacimlerinin inanılmaz boyutlara ulaşması Arjantin'in gelişimini oldukça hızlandırdı. Dış ticaret sürekli artı vermektedir.⁴⁵⁴ Sanayi yatırımları gittikçe artmaktaydı. Arjantin imalatçı bir ülke olmamasına rağmen 1910 yılında 32.000 fabrika-atölyeye sahipti. Bu işyerlerinde 330.000 işçi çalışmaktaydı.⁴⁵⁵ 1914 yılı itibariyle kişi başına düşen milli gelirin en yüksek olduğu ülke Arjantin'di.⁴⁵⁶ Bu gibi nedenlerle Arjantin'e 1880'lerden itibaren yılda ortalama 200.000 göçmen gelmekteydi.⁴⁵⁷

1.3.3.2.2. Brezilya

Çok geniş bir coğrafyaya sahip Brezilya, Birinci Dünya Savaşı öncesinde Arjantin'den sonra en fazla demiryoluna sahip olan Latin Amerika ülkesiydi. Dünyanın en iyi limanlarından birine sahip olan başkent Rio de Janeiro 1,2 milyon nüfusuyla Latin Amerika'nın en büyük ikinci şehri konumundaydı.⁴⁵⁸ Dünya'nın en büyük Nehri olan Amazon Nehri'nin büyük bir bölümü bu ülkenin topraklarından geçiyordu. Amazon Nehri ve bağlantılarının 10.000 millik kısmı buharlı gemi ve 20.000 millik kısmı da diğer gemi taşımacılığına uygundu.⁴⁵⁹

Demiryolu inşası için 1835, 1838, 1840 yıllarında bazı teşebbüsler olsa da devlet desteği ve yeterli finansman sağlanamadığı için projeler akim kaldı.⁴⁶⁰ 1852'de hazırlanan demiryolu yasasıyla birlikte imtiyaz sahiplerine kar garantisi ve ücretsiz toprak verilmesi gibi ayrıcalıklar tanındı. Bu tarihten sonra gerek merkezi hükümet ve gerek yerel hükümetler büyük toprak sahiplerinin ucuz ulaştırma taleplerini yerine geçmek için harekete geçti.⁴⁶¹

Brezilya'nın ilk demiryolu Rio De Janeiro ile Maua Limanını birbirine bağlamıştı. 1852 yılında inşaata başlanabilen 14 km uzunluğunda 5 feet 6 inç ray aralığındaki (1,676 m) demiryolu 30 Nisan 1854 tarihinde İmparatorun katıldığı bir

⁴⁵⁴ Özellikle 1915 yılı bütçesi 331 milyon dolar artı vermişti. Bkz. Halsey, s. 8.

⁴⁵⁵ Halsey, s. 9.

⁴⁵⁶ Şevket Pamuk ve Gökhan Aksay, **Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme: Seçme eserleri II**, 2.baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012, ss. 66-67; Halsey, s. 156.

⁴⁵⁷ Eric J. Hobsbawm, **İmparatorluk Çağı 1875-1914**, çev. Vedat Aslan, Dost Kitabevi, Ankara, 1999, (İmparatorluk), s. 46.

⁴⁵⁸ Halsey, s. 76.

⁴⁵⁹ Halsey, s. 78.

⁴⁶⁰ William R. Summerhill, "Market Intervention in a Backward Economy: Railway Subsidy in Brazil, 1854-1913", **The Economic History Review**, Cilt: 51, Sayı: 3, 1998, s. 544; Halsey, s. 80.

⁴⁶¹ Summerhill, s. 545.

törenle açılışını yaptı.⁴⁶² Bu tarihten sonra hızlı bir demiryolu inşasına girişilen ülkede 1852’de bir km demiryolu yokken 1900 yılına gelindiğinde 20.000 km demiryolu meydana getirilmişti.⁴⁶³ 1915 yılında ise Brezilya’nın demiryolu uzunluğu 15.272 mili bulmuştu.⁴⁶⁴

XIX. yüzyıl boyunca Latin Amerika’da çoğunlukla yabancı sermaye tarafından finanse edilen reform çabaları daima devlet desteğiyle bir arada ilerlemiştir. Devletler, acil ihtiyaç duyduğu alt yapı yatırımları için yabancı sermayeye kar garantisi sağladı. Kar garantisi hâlihazırda tüm dünyada uygulanan bir sübvansiyon yöntemi idi. Brezilya yönetimi de bu garantiyi vermekten kaçınmadı. Toplam kar belirlenen kar oranını aştığında fazla olan kısım devlet ve şirket arasında bölüşülmekteydi.⁴⁶⁵ İngilizlerin sahip olduğu Santos’u iç pazar olan Jundiai’ye bağlayan Sao Paulo demiryoluna %5’i merkezi hükümet %2’si de yerel hükümet tarafından olmak üzere %7 kar garantisi verilmişti.⁴⁶⁶ 1867’de açılan bu hat 1873’e kadar belirtilen oranın altında kar elde ettiği için sübvansiyon edilse de 1873’ten itibaren kar marjı yükselmiş ve artı pay yerel hükümetle bölüşüldü. Yine aynı şekilde Central do Brazil hattı da %7 kar garantisine sahipti. 1858’de işletmeye açılan bu hat ise 1865’te iflas etmiş ve merkezi hükümet hattı satın almış ve işletmişti.⁴⁶⁷ The Companhia Paulista hattı tamamı Sao Paulo yerel yönetimi tarafından olmak üzere %7 kar garantisi sağlamıştı. 1872’de açılan hattın kar payı daha ilk yıldan %10’u aşarak yerel hükümeti kar ettirmişti.⁴⁶⁸ Brezilya’daki ana hatlardan ikisi kar garantisini aşamaz ve hükümete yük olurken dördü sürekli kar fazlası verdi.⁴⁶⁹

Devletin, özel sektörü kar garantisıyla desteklemesi politikasına gelen en büyük eleştiri kar garantisinin Brezilya ekonomisine büyük zararlar verdiği ve sadece yabancı devletlerin ihtiyaçlarının karşılandığı şeklindeydi. Bu eleştiri demiryolunun

⁴⁶² Halsey, s. 80.

⁴⁶³ Summerhill, s. 542.

⁴⁶⁴ Sweet, s. 249.

⁴⁶⁵ Summerhill, s. 546.

⁴⁶⁶ Summerhill, s. 547.

⁴⁶⁷ Summerhill, s. 547.

⁴⁶⁸ Summerhill, s. 549.

⁴⁶⁹ Brezilya’daki ana hatlardan ikisi kar garantisini aşamayarak hükümete yük olurken diğer dördü sürekli kar fazlası verdi. Bkz. Summerhill, s. 565; Brezilya’da devletin işlettiği hiçbir demiryolu kar etmedi. Bkz. Summerhill, s. 553.

işlek olmayan ve ticari bir başarı gösteremeyecek bölgelerde inşa edildiği durumlar için özellikle geçerliydi.⁴⁷⁰

Her şeye rağmen demiryoluyla birlikte iç bölgelerdeki üretim limanlara hızlı ve ucuz bir şekilde taşımaya başlanmıştı. Pazarlar gittikçe bütünleşiyor ve genişliyordu. İmalat sanayi bir miktar gelişme gösteriyordu. 3.500 endüstriyel işletmede 200.000 kadar işçi çalışmaktaydı.⁴⁷¹ Toplam ihracatın %80'den fazlası kahve ve kauçuk kaynaklı olsa da birçok başka ürün ihraç edilmekteydi.⁴⁷² Yine de dış ticareti dengesi nötrdü.⁴⁷³

1.3.3.5. İran

İran'ın stratejik konumu, yer altı ve üstü kaynakları ve görece güçsüz durumu onu batılı devletlere bağımlı hale getirmiştir. İran, XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde Ruslarla yapılan savaşlar neticesinde büyük ölçüde Rusya'ya bağımlı hale geldi.⁴⁷⁴ İngiltere ise ülkenin güney kesimlerinde nüfuzunu gittikçe arttırmaktaydı. Dolayısıyla 1848 yılında bir kaos döneminin tam ortasında iktidarı ele geçiren Nasıreddin Şah başta Rusya ve Britanya olmak üzere büyük devletler arasındaki çekişmelerden faydalanarak bağımsızlığını korumaya çalışmak durumundaydı. Böyle bir konjonktürde demiryolu ülke savunmasını yükseltmek adına değerli görülmekteydi. Bu nedenle 1850'lerden itibaren birçok İngiliz, Rus, Fransız, Belçikalı, Amerikalı girişimciye demiryolu inşası için imtiyaz verildi. İmtiyaz verilmesinin bir diğer nedeni de Şah ile Mirza Han ve Malkom Han gibi bürokratlarının imtiyazlarla birlikte büyük hediye ve rüşvetler almasıydı.⁴⁷⁵ İleride sadece demiryolları değil ormanlar, madenler, gümrükler de imtiyazların parçaları olacaktı. Ancak yeterli sermayenin eksikliği ve Britanya-Rusya çekişmesi nedeniyle bu projeler hayata geçirilemedi.

Bir haber ajansı sahibi olan Baron Julius de Reuter de bu imtiyaz sahiplerinden biriydi. 1872 yılında 50.000 sterlin tutarında hediyelerle saraya gelen

⁴⁷⁰ Summerhill, 543.

⁴⁷¹ Halsey, s. 79.

⁴⁷² Pamuk ve Aksay, s. 74; Halsey, s. 78.

⁴⁷³ Halsey, s. 78.

⁴⁷⁴ Haydaroglu ve Pehlivan, s. 162.

⁴⁷⁵ John S. Galbraith, "Britain and American Railway Promoters in Late Nineteenth Century Persia", *A Quarterly Journal Concerned with British Studies*, Cilt: 21, Sayı: 2, 1989, s. 249.

Reuter, 1872 Temmuzunda 70 yıllık imtiyaz süresiyle İran sınırları dahilinde bulunan maden, petrol ve orman gibi tüm kaynakların işletilmesi ve demiryolu inşası gibi ayrıcalıkları elde etti.⁴⁷⁶ Bunun yanında gümrüklerin kontrolü de yıllık 20.000 sterlin ödeme karşılığında 20 yıllık süre boyunca Reuter'e bırakıldı. Demiryolunun tamamlanmasından sonra devlet ayrıca senelik %5 kar garantisi vermeyi taahhüt ediyordu. Ancak Reuter demiryolunu inşa edemezse devlete vermiş olduğu 40.000 sterlinlik teminatı geri alamayacaktı.⁴⁷⁷ İran görüldüğü üzere demiryolları inşa edilene kadar hiçbir şeyi taahhüt etmemekteydi. Reuter büyük bir sevinçle antlaşmayı İngiliz Dışişlerine bildirirken İngiltere'nin çıkarlarını en yüksek seviyede gözeteceğini belirtiyor ve destek istiyordu. Durum Tahran Büyükelçisi'ne sorulunca bakanlığa gelen cevapta Reuter'in asil biri olmadığı, alt sınıflardan bir maceraperest girişimci olduğu bilgisi verildi. İngiliz Dışişleri bu nedenle Reuter'e İran'da yapacağı yatırımlar nedeniyle yaşayabileceği sorunlarda koruma sağlayamayacağını bildirdi. İngiltere'den istediği desteği bulamayan Reuter yüzünü Rusya, Almanya'ya döndü ve yine olumsuz cevaplar aldı.⁴⁷⁸

İran'da ise durumlar daha tehlikeli bir hale gelmişti. Ulema sınıfı Şah'ı din ve devleti Avrupalılara teslim etmekle suçluyordu. Rus hükümeti de açık bir şekilde imtiyaza karşı çıkmaktaydı. Bu nedenle Şah imtiyaz sözleşmesini iptal etmek ve 40.000 sterlinlik teminatı geri vermek yolunu seçti.⁴⁷⁹ Her ne kadar Londra'da bu imtiyaz önemsenmemiş olsa da Hindistan yönetimi projeyi çok faydalı buldu. Bunun dışında imtiyazın kendisi Rusların çıkarlarını boşa çıkarmak için de kullanılabilirdi. 1874 yılında Falkenhagen isminde emekli bir Rus General, Rus Dışişlerinin de desteğiyle Culfa ve Tebriz arasında bir demiryolu inşa izni aradığında İngiltere böyle bir iznin İran'ın bağımsızlığını tehlikeye düşüreceğini ifade etmekle beraber iznin verilmesi durumunda Reuter'e verilen imtiyazın şartlarına uyulmamış olacağını belirtmekten kaçınmadı. Böylece Şah, Rusların da önerisini reddetti.⁴⁸⁰ 146 km uzunluğundaki bu hat ancak 1914 yılında inşa edilecekti.

⁴⁷⁶ T.DMİ 805 131; Reuter İstanbul'dan başlayan İran ve Afganistan'dan geçerek Hindistan'a ulaşan bir demiryolu inşa etmek istiyordu. Bkz; **Basiret**, 2 Mart 1289, **Basiret**, 14 Teşrin-i sani 1288, **Basiret**, 7 Kânunuevvel 1288, **Basiret**, 28 Şubat 1288,

⁴⁷⁷ Galbraith, s. 250.

⁴⁷⁸ Galbraith, s. 251.

⁴⁷⁹ Galbraith, s. 251; **Basiret**, 30 Kânunusani 1289, **Basiret**, 1 Mart 1290.

⁴⁸⁰ Galbraith, s. 251.

Dolayısıyla İran'ın ilk demiryolu görece geç bir dönemde inşa edilmiştir. 1886 yılında bir Fransız mühendis Tahran'ı, şehrin güneyinde bulunan kutsal bir mabede bağlayan 6 millik bir demiryolu inşa etmek için Nasireddin Şah'tan imtiyaz elde etti. Ancak imtiyaz sahibi gerekli sermayeyi temin edemeyince imtiyazı Belçikalı bir firmaya sattı.⁴⁸¹ Belçikalı firma Tahran-Şeyh Abdülazim hattının inşasını ertesi sene tamamladı.

1889 yılında Rusya ve İran arasında yapılan antlaşmayla Rusya'nın rızası alınmadan demiryolu inşa edilmeyeceği taahhüt edilmişti. Özellikle Kuzey İran'ın izolasyonu Rusya'nın bu bölgedeki ekonomik aktiviteleri için oldukça önemliydi.⁴⁸² Bu nedenle İran'da demiryolu yatırımları meşrutiyetin ilanına kadar aksadı. Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde başlayan yeni yatırımlar 1920'lerden sonra hızlanarak artacak ve İran demiryolu ağı gelişecekti.

⁴⁸¹ Soli Shahvar, "Railroads. i. First Railroad Built and Operated in Persia", **The Encyclopaedia Iranica**, (Ed. Ehsan Yarshater), Costa Mesa, Ca.: Mazda Publishers, <http://www.iranicaonline.org/articles/railroads-i> (Erişim tarihi 22.12.2015.)

⁴⁸² Spring, ss. 60-61.

İKİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİNDE DEVLET ELİYLE DEMİRYOLU İNŞASI ÖNCESİNDE YABANCILARA İMTİYAZLA YAPTIRILAN DEMİRYOLLARI

2.1. OSMANLI DEVLETİ'NDE İNŞASI DÜŞÜNÜLEN İLK DEMİRYOLU PROJELERİ

XIX. yüzyılın başlarından itibaren Osmanlı devleti, çökmekte olan geleneksel mali, idari, askeri ve sosyal yapısını Batılı modellere göre dönüştürmek üzere yeniliklere yöneldi. Bu sayede batılı anlamda bir bürokrasinin kurulması, taşra üzerinde siyasi kontrolün artırılması, vergi gelirlerinin yükseltilmesi, dış ticaretin geliştirilmesi, toprak bütünlüğünün korunması gibi amaçlara ulaşmak isteniyordu. Ancak var olan geleneksel iletişim ve ulaşım sistemi bu düşüncelerin gerçekleşmesi önündeki en büyük engeldi.⁴⁸³ Avrupa'daki yeniliklere açık olan Osmanlı yöneticileri iletişim problemini telgraf hatlarının döşenmesiyle bir nebze olsun giderecekti.⁴⁸⁴ Ulaşım sorununu aşmak adına ise XIX. yüzyılın en önemli yeniliği olan demiryolunun ülkede inşası, başta sultanlar olmak üzere yöneticilerin en büyük arzularından biri olacaktı.

Osmanlı devletinde demiryolu inşasıyla ilgili en erken öneriler 1830 yılına kadar gitmektedir. Britanya İmparatorluğu en önemli sömürgesi olan Hindistan'a Ümit Burnu üzerinden yapılan uzun, tehlikeli ve maliyetli bir yolculukla

⁴⁸³ Sena Bayraktaroğlu, **Development of Railways in the Ottoman Empire and Turkey**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Boğaziçi Üniversitesi, İstanbul, 1995, ss. 19-20.

⁴⁸⁴ Kırım Savaşı'nın başladığı günlerde Kırım-Londra arasından en hızlı iletişim beş gün içinde mümkün olabilmekteydi. Ancak savaşın seyrini takip etmek ve müdahalede bulunmak adına bu oldukça uzun bir süreydi. Bu problemi aşmak adına 6 Eylül 1874 yılında İstanbul-Edirne-Şumnu telgraf hattı F. De la Rue isimli bir Fransız girişimci tarafından inşa edildi. Osmanlılar inşada direkleri ve iş gücünü sağlarken, diğer tüm malzeme ve teknikerler Fransa'da getirildi. 1855 Şubatı'nda Britanya yönetimi Varna-İstanbul arasında denizaltından telgraf hattı döşedi. Fransız yönetimi birkaç ay sonra Varna-Bükreş telgraf hattını inşa edince Osmanlı telgraf ağı Avrupa'yla bağlantılandırıldı. Yöneticiler telgrafın getirdiği avantajları fark ederek tüm ülkede telgraf inşası için girişimde bulundu. 1904 yılına gelindiğinde imparatorlukta en ücra kasabalara kadar ulaşan 36.640 km'lik telgraf ağı döşenmişti. Bkz. Yakup Bektaş, "The Sultan's Messenger: Cultural Constructions of Ottoman Telegraphy, 1847-1880", **Technology and Culture** Cilt: 41, Sayı: 4, 2000, s. 673; Soli Shahvar, "Concession Hunting in the Age of Reform: British Companies and the Search for Government Guarantees; Telegraph Concessions through Ottoman Territories, 1855-58", **Middle Eastern Studies**, Cilt: 38, Sayı: 4, 2002, s. 169-170; Michael Ferguson, "Transportation and Communication Networks in Late Ottoman Salonica", Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, McGill University, 2016, s. 69.

ulaşılabiliyordu. Bu nedenle XVIII. yüzyıldan itibaren daha kısa, güvenli ve uygun bir yol arayışı içerisindeydi.⁴⁸⁵ İlk olarak Akdeniz ve Kızıldeniz arasında Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın da desteklediği bir kanal projesi gündeme geldi.⁴⁸⁶ 1830 yılında Mısır'a gönderilen İngiliz Albay Francis Rawdon Chesney iki denizin seviyesinin birbirine neredeyse eşit olduğunu ve Süveyş ile Kahire arasında bir kanal açılabilirliğini raporladı.⁴⁸⁷ Ancak kanalın ikinci bir Boğazlar meselesi haline gelebileceğini düşünen İngilizler bu projeden vazgeçecekti.⁴⁸⁸ Kanal projesinin gerçekleşmemesi üzerine Kavalalı bu güzergâh üzerinde bir demiryolu inşa etmeyi önerdi.⁴⁸⁹ Hattın inşa çalışmalarına 1835 yılında başlanmış olsa da Mısır'ın Osmanlı hükümetiyle yaşadığı sorun ve İngiltere'nin desteğini çekmesi bu planın da uygulanmasını engelleyecekti.⁴⁹⁰

Chesney'in ilk düşüncesi ise Suriye ve Mezopotamya üzerinden Hindistan'a ulaşan kestirme bir yol belirlemektir. Bu amaçla 1829-1832 yılları arasında bölgede araştırmalar yaptı. Bağdat ve Basra Körfezi arasında küçük çaplı gemi taşımacılığıyla ilgilenen Alexander Hector'un da yardımını alan Chesney Dicle ve Fırat nehirlerinin buharlı gemi taşımacılığına uygun olup olmadığını inceledi.⁴⁹¹ Bu çalışmaların sonunda olumlu bir rapor hazırladı.⁴⁹² Rapora göre İskenderun'dan Birecik'e bir demiryolu inşa edilecek ve Birecik'ten Basra'ya buharlı gemilerle iki yönlü taşımacılık yapılacaktı.⁴⁹³ Ümit Burnu'ndan dolaşma zorunluluğunu ortadan kaldıracak bu plan üzerine Britanya Parlamentosu ve Hindistan Chesney'i maddi olarak destekledi. Chesney 1835 yılında ekibiyle beraber İskenderun Limanı'ndan

⁴⁸⁵ Mübahat Küçüköğlü, **Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri**, Cilt:1, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara 1974, ss. 75-76.

⁴⁸⁶ Demiryolu inşası kanal inşasından çok daha maliyetli bir inşa türüdür. Bu nedenle ilk olarak kanal inşası düşünülmüş olmalıdır. Bkz. Crouzet, s. 298.

⁴⁸⁷ Bilimsel raporu daha sonra doğrulanacaktır. Bkz. Wilson, s. 7.

⁴⁸⁸ Küçüköğlü, s. 76.

⁴⁸⁹ Wilson, s. 7.

⁴⁹⁰ On Barak, **Egyptian Times: Temporality, Personhood, and the Technopolitical Making of Modern Egypt, 1830-1930**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), New York University Departments of History and Middle Eastern and Islamic Studies, 2009, s. 35.

⁴⁹¹ Alexander Hector bölgede bulunan ilk İngiliz girişimcidir. Bkz. Özyüksel, Nüfuz Mücadelesi, s. 5.

⁴⁹² Murat Özyüksel, **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, (Osmanlı-Alman), s. 7.

⁴⁹³ Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğunda Derbend Teşkilatı**, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1990, s. 137; Zaten bu güzergâh çok eskiden beri kervan yolu olarak kullanılmaktaydı. Halep'ten Birecik'e kervanla getirilen ticari mallar oradan Bağdat'a gemilerle gönderilirdi. Bkz. Orhonlu, (Derbend Teşkilatı), s. 127; İleriki yıllarda Rus ve Fransız girişimciler de bu güzergâh üzerinde demiryolu inşası için girişimde bulunacaktı. Bkz. Kaynak, Ekonomik Gelişme, s. 152.

deve sırtında parçalar halinde taşıdıkları 2 buharlı gemiyle Birecik'e ulaştı.⁴⁹⁴ Mısır sorununda İngilizlerin desteğini almak isteyen Osmanlı idarecileri bu çalışmalara olumlu yaklaşmıştır. Chesney *Fırat* ve *Dicle* isimlerinin verildiği iki gemiyi kullanarak 1837 yılına kadar Fırat ve Dicle Nehirleri üzerinde Birecik ve Şattularap arası güzergâhta deneme seferleri yaptı. Yapılan deneme seferlerinde Dicle isimli gemi 1836 yılında batmıştı.⁴⁹⁵ Fırat isimli gemi ise 1837'de Bağdat'a ulaştığı gün tayfası tarafından terk edildi.⁴⁹⁶ Araştırmaları sonucunda her iki nehrin kuzey kesimlerinde bu tip bir taşımacılığın mümkün olmadığını gören Chesney bu sefer de Akdeniz'den başlayarak Bağdat üzerinden Basra körfezine ulaşan bir demiryolu projesini gündeme getirdi.⁴⁹⁷ Ancak bu öneri karşılık bulmadı. Buharlı gemi teknolojisinin gelişmesiyle birlikte Ümit Burnu üzerinden yapılan yolculuk süresi ciddi oranda kısaldı ve Chesney'in projesi uzun bir süre rafa kalktı. Ancak araştırmacılar bu güzergâhta yapılacak kestirme bir yol için coğrafi incelemelerde bulunmaya devam etti. Henry Blosse Lynch (1838-39), Aiswarth (1840), Rawlinson ve Layard (1841), William Kennet Loftus (1849-1852), Czernik Komisyonu (1872-1873) bunlardan birkaçıydı.⁴⁹⁸

1838 yılında Moses Montefiore isimli bir girişimci tarafından Yafa-Kudüs arasında bir demiryolu inşası fikri ortaya atıldı. Bu düşüncenin projelendirilmesi ise artık bir General olan Chesney ve Sir John Mcneil tarafından 1856 yılında yapıldı.⁴⁹⁹ Ancak yüksek maliyetler nedeniyle proje akim kalacaktı. 1845 yılı sonunda İzmir'de

⁴⁹⁴ David Fraser, **The Short Cut to India: The Record of a Journey along the route of the Baghdad Railway**, London, W. Blackwood and Sons, 1909, s. 255; Özyüksel, Osmanlı-Alman, s. 8; 1835-37 yılları arasında Chesney tarafından yapılan araştırmaların ayrıntılı sonuçları için bkz. Francis Rawdon Chesney, **The Expedition for the survey of the Rivers Euphrates and Tigris**, Cilt: 2, Verlag: Longmans London, 1850.

⁴⁹⁵ Orhonlu, Derbend Teşkilatı, s. 137.

⁴⁹⁶ Fırat isimli geminin kaptanı olan H. B. Lynch araştırmaların ardından bölgede kalmış ve Dicle Nehri üzerinde Bağdat'a taşımacılık yapan bir şirket kurmuştu. 1834 yılında Dicle Nehri üzerinde, 1846 yılında da her iki nehir üzerinde taşımacılık için imtiyaz elde edecekti. Bkz. Orhonlu, Derbend Teşkilatı, s. 138; Fraser, s. 255.

⁴⁹⁷ Özyüksel, Osmanlı-Alman, s. 8; Birecik-Basra arasında taşımacılık Fırat Nehri üzerinde nehir gemileri ve keleklerle Dicle Nehri üzerinde ise sadece keleklerle yapılabilmekteydi. Ancak iki nehir de buharlı gemilere uygun derinliğe sahip değildi ve yaz aylarında su seviyeleri oldukça düşüyordu. İlkbahar yağışlarıyla da taşkınlar meydana geliyordu. Bu nedenle taşımacılık yılın büyük bir kesiminde mümkün olmadığı gibi diğer zamanlarda da oldukça zordu. Bkz. Orhonlu, Derbend Teşkilatı, ss. 117, 124-125.

⁴⁹⁸ Bilmez Bülent Can, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi, 1908-1923**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2010, s. 102.

⁴⁹⁹ Anthony S. Travis, **On Chariots with Horses of Fire and Iron: The Excursionists and the Narrow Gauge Railroad from Jaffa to Jerusalem**, The Hebrew University Magnes Press, Jerusalem, 2009, s. 23.

oturan bir kısım tüccar demiryolu imtiyazı için Hariciye Nezareti'ne başvurmuştu.⁵⁰⁰ Aynı günlerde Kont de Bouvèbèvell de İzmir ile İstanbul arası bir demiryolu inşası için başvuracaktı.⁵⁰¹ 1848 yılında ise Pave isimli bir İngiliz o dönem için ütöpik sayılabilecek bir projeye ortaya çıktı. XIX. yüzyılda girişimciler hızlı gelişimin verdiği öz güvenle çok büyük projelerle ortaya çıkmaktaydı. Bu girişimcilerden biri olan Pave, Calais'ten başlayan İstanbul'dan geçerek İran Körfezine ulaşan ve oradan da Pekin'e kadar uzayan bir demiryolu projesi öneriyordu.⁵⁰² O yıllarda gerçekleştirilmesi mümkün olmayan bu proje kâğıt üzerinde kaldı.

Chesney 1850 yılında bu defa İngiliz özel sektörünün desteğini arayarak İskenderun'dan Basra'ya uzanan bir demiryolu inşası için yeniden girişimde bulundu.⁵⁰³ Ancak İngilizlerin İskenderiye-Kahire Demiryolunu inşa etmeye başlamasıyla ilk yıllarda öneri destek bulamadı. Ancak Mısır valisi Sait Paşa 1854 yılında Fransızların Süveyş Kanalı'nı inşa etme isteğine onay verince Akdeniz ile Basra arasında inşa edilecek bir demiryolu yeniden gündeme geldi. Chesney'e aradığı destek Hindistan demiryolları yetkililerinden Sir William Andrew'den geldi. İngiltere Büyükelçisi Stratford Canning'in desteğini de arkasına alan Andrew 1856 yılında Fırat Vadisi Demiryolu Şirketi'ni (Euphrates Valley Railway Company) kurdu ve ertesi sene Osmanlı devletinden imtiyazı elde etti.⁵⁰⁴ İskenderun ile Basra arasında inşası planlanan 1.000 mil uzunluğundaki demiryolunun 7.5 milyon sterline mal olacağı hesaplandı.⁵⁰⁵ Ancak inşa için istediği garantileri ne Osmanlı devletinden ne de İngiliz Parlamentosundan elde edebilen şirket projeyi hayata geçiremeyecekti.⁵⁰⁶ Ara ara proje gündeme gelmeye devam etse de 1875 yılında Süveyş Kanalı hisselerinin İngiltere'nin kontrolü altına girmesiyle bu proje tamamen rafa kalktı.⁵⁰⁷

⁵⁰⁰ HR.TO.. 406/34.

⁵⁰¹ HR.TO.. 406/41.

⁵⁰² Özyüksel, Osmanlı-Alman, s. 8; Özyüksel, Nüfuz Mücadelesi, s. 6.

⁵⁰³ Özyüksel, Osmanlı-Alman, s. 9.

⁵⁰⁴ Can, s. 94; Fraser, s. 32.

⁵⁰⁵ Fraser, s. 32.

⁵⁰⁶ Özyüksel, Osmanlı-Alman, s. 9; Süveyş Kanalı'nın yapımına başlanması ve İskenderiye Kahire Demiryolunun Süveyş'e uzatılması projeden vazgeçilmesine neden olan diğer etkenlerdi. Bkz. A.D. Novicev, **Osmanlı İmparatorluğunun Yarı-Sömürgeleşmesi**, çev. Nabi Dinçer, Onur Yayınları, 1979, s. 15.

⁵⁰⁷ Can, s. 95; Örneğin 1882 yılında Mısır'da Arabi Paşa isyanı sırasında Süveyş Kanalı'nın kullanılamaz hale getirilebileceği korkusu Sir Andrew'in bu güzergâhta bir demiryolu inşası önerisini yeniden gündeme getirmesine imkân tanıdı. Ancak İngiltere'nin Mısır'ı işgali ile kanalın güvenceye alınması Sir Andrew'in hayallerini yeniden sona erdirecekti. Bkz. Fraser, s. 33.

2.2. MISIR DEMİRYOLLARI

XVIII. yüzyılın ortalarından itibaren ekonomik göstergelerinde yükseliş görülen Mısır'da yüzyılın sonunda Napolyon'un işgaliyle başlayan politik-askeri olaylar Kavalalı Mehmet Ali'yi bir paşa olarak Mısır valiliğine getirecek bir dönüşümü tetiklemişti. Mehmet Ali Paşa bu dönüşümün dinamiklerini, uluslararası diplomatik ilişkileri ve Mısır'ın jeopolitik önemini iyi bir şekilde kavradı. Mısır'ın merkezi yönetimden coğrafi olarak uzak olmasının getirdiği avantajlardan faydalanarak ve ilk dönemde İstanbul'un her talebinin yerine getirerek Mısır'ın görece bağımsız hareket etmeye devam etmesini sağlayabildi.⁵⁰⁸ Bu nedenle III. Selim'le başlayan ve II. Mahmut'la olgunlaşan merkezileşme çabaları Mısır'da etkili olamadı.⁵⁰⁹

Ülkeyi modernleştirmek isteyen Mehmet Ali Paşa yabancı uzmanları ülkeye getirterek işe başladı. 1836 yılında Paşa'nın hizmetinde 3.000 Avrupalı bulunmaktaydı.⁵¹⁰ Hızlı bir şekilde merkezi bir bürokrasi oluşturuldu.⁵¹¹ Paşa, Fransız işgali sırasında hem III. Selim'in Nizam-ı Cedid ordusundan hem de Fransız ordusundan oldukça etkilemişti.⁵¹² Bu orduları örnek alarak 1820'li yılların başında askeri modernleşmeyi başlattı.⁵¹³ Askeri modernleşme devlet eliyle sanayileşmenin de nüvesi olacaktı. Bu amaçlarla yurt dışına çok sayıda öğrenci yollandı.⁵¹⁴ Böylece 1838 yılına gelindiğinde sadece 4 milyonluk nüfusa sahip Mısır'da 12 milyon sterlinlik yatırımın yapıldığı endüstriyel alanlarda 30.000 işçi çalışmaktaydı.⁵¹⁵

⁵⁰⁸ Arabistan'da Vahabi İsyanı'nın bastırılması, Mora Ayaklanması'nda merkezi hükümete askeri destek verilmesi vb. Bkz. Özge Özkoç, **Mısır'ın Uzun 19. Yüzyılı: Modernleşme, Merkezileşme ve Özerklik**, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 2015, s. 89.

⁵⁰⁹ Osmanlı yönetimi 1814-1820 yılları arasında taşranın kontrolünü ele geçiren ayanların gücünü ya tamamen ortadan kaldırdı ya da onları denetim altına aldı. Ancak Mısır, merkezi yönetimin tüm çabalarına rağmen bu etkinin dışında kalabildi.

⁵¹⁰ Ülkede bulunan Avrupalı sayısı her geçen sene artmaktaydı. 1872 yılına gelindiğinde 80.000, 1907 ise 221.000 Avrupalı ülkede yaşıyordu. Büyük şehirlerde yaşayan Avrupalıların oranı bu şehirlerin nüfusunun %25'ine tekabül etmekteydi. Bkz. Issawi, Middle East, s. 80.

⁵¹¹ Özkoç, s. 85.

⁵¹² Özkoç, s. 79.

⁵¹³ Özkoç, s. 7.

⁵¹⁴ Mısır'dan Avrupa'ya giden öğrencilerin sayısı 1813-1848 yılları arası 339, 1849-1882 yılları arası 279, 1883-1919 yılları arası 289'du. Bu rakamlar Osmanlı devleti ve İran'ın yurtdışına yolladığı öğrencilerin sayısından fazladır. Bkz. Issawi, Middle East, s. 110.

⁵¹⁵ Issawi, Middle East, s. 154.

Paşa'nın gücünün kaynağı Mısır deltasını muazzam bir pamuk tarlasına dönüştürmesinde yatıyordu.⁵¹⁶ Ülke sulama kanalları ve ılıman iklim sayesinde pamuk üretimi açısından elverişli tarımsal araziye sahipti.⁵¹⁷ Ayrıca pamuktaki karlılık buğdayın 2-3 katına ulaşabiliyordu.⁵¹⁸ Mehmet Ali Paşa pamuk satışında kendisini tekel ilan etti. Tüm hasat Kahire'ye getirilmekte ve buradan yurtdışına satılmaktaydı. Bu şekilde elde edilen gelir de ülkenin modernizasyonuna ayrılmaktaydı.

Mısır'ın jeopolitik konumu Britanya için oldukça önemliydi. Britanya en önemli sömürgesi olan Hindistan için en kısa rotayı bu ülke üzerinden sağlayabilirdi. Bu nedenle Mısır'da ilk dönem altyapı yatırımları bu ekseninde hareket edecekti. F. R. Chesney, 1830'da Mısır'a giderek Kızıldeniz ve Akdeniz arasında bir kanal inşasının mümkün olduğunu ve iki denizin seviyesinin neredeyse eşit olduğunu belirten bir rapor hazırladı. Bunun üzerine 1831'de Mehmet Ali Paşa; Süveyş ve Kahire arasında bir kanal açmayı düşünse de raporun İngiltere'de etki yaratmaması ve İstanbul'un olumsuz yaklaşması nedeniyle yine bu güzergâh arasında bir demiryolu yapımı fikri öne çıktı.⁵¹⁹

1835 yılında Kahire-Süveyş demiryolu inşasına başlandı. Hattın ayrıca İskenderiye'ye kadar uzatılması düşünülmektedir. Demiryolu gelirinin iç taşımacılık dışında İngiltere'nin posta taşımacılığı ve Mekke'ye seyahat eden hacılardan sağlanacağı söylenmektedir. Eğer inşa edilebilseydi Batı Avrupa ve Kuzey Amerika dışındaki ilk demiryolu olacak hat başmühendisi Galloway'ın ölümü ve İngiltere'nin bu güzergâhta posta taşımacılığı için para ödemeyeceğini belirtmesiyle inşa edilemedi.⁵²⁰ 1840'ların başında bu sefer oğul Galloway'ın girişimiyle İskenderiye-Süveyş arasında bir demiryolu inşası gündeme geldi. Ancak bu proje de akim kaldı.⁵²¹

Osmanlı-Mısır savaşları ve büyük güçlerin müdahalesi sonunda Mısır geri adım attı ve 1838 Ticaret Antlaşmaları 1841 yılında Mısır tarafından da kabul edildi. Böylece ticarete tekel hakkı kaldırılarak gümrük duvarları düşürülmüş ve ticarete

⁵¹⁶ C. A. Bayly, **Modern Dünyanın Doğuşu: Küresel Bağlantılar ve Karşılaştırmalar 1780-1914**, çev. M. Neva Şellaki, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 2014, s. 178.

⁵¹⁷ Issawi, Middle East, s. 119.

⁵¹⁸ Issawi, Middle East, s. 120.

⁵¹⁹ Wilson, s. 7.

⁵²⁰ Barak, s. 35.

⁵²¹ Barak, s. 41.

serbestlik ilkesi getirilmişti. Artık yabancılar Mısır'a gelip yerel üreticiyle doğrudan temas ederek ticaret yapabilmekte ve ihracatı Kahire'de tekeline alan Mehmet Ali Paşa'nın tekel ekonomisi çökmekteydi.⁵²² Sonuç olarak hükümet eliyle modernleşme ve sanayileşme çalışmaları büyük darbe yedi.⁵²³

Gelir kayıpları Paşa'nın ve yönetici elitin geniş tarım arazilerine el koyması ve büyük pamuk tacirleri ve toprak sahiplerine dönüşmeleriyle telafî edilmeye çalışıldı.⁵²⁴ Mısır artık kendine yeten bir ekonomiden uluslararası kapitalizmin ihtiyaçlarına göre üretim yapmaya başlayan hammadde (pamuk) ihracatçısı olan bir tarım ekonomisine doğru evriliyordu.⁵²⁵ Orduya bağlı sanayileşme çabası ise 1841 fermanıyla askerlerin sayısının oldukça düşürülmesi nedeniyle sona erdi.⁵²⁶

Mehmet Ali Paşa'nın ölümünün ardından kanal ve demiryolu projeleri tekrar gündeme geldi. Kanal inşası seçeneği, İngilizlerin denizler üzerindeki hâkimiyetine zarar vereceği düşüncesiyle destek görmedi.⁵²⁷ Ancak İngilizler demiryoluna karşı değildi. 1841'den itibaren Mısır üzerinde etkisini gittikçe artıran İngiltere bölgedeki nüfusunu demiryoluyla güvence altına almak istiyordu. Mehmet Ali Paşa'nın ölümünün ardından vali olan Abbas Paşa ise giderek artan ticari faaliyetler için güvenli, hızlı ve ucuz bir taşıma ağına ihtiyaç duymaya başladı. Bunun dışında Abbas Paşa İngiliz nüfuzunu Osmanlının bölgede arttırmaya çalıştığı etkisine karşı bir denge unsuru olarak kullanmak istiyordu.⁵²⁸

Abbas Paşa ilk olarak hem baba Galloway'in 1835 tarihli hem de oğul Galloway'in 1840'lardaki demiryolu planlarını inceledi. İlk planda su büyük bir sıkıntıydı. Hat 24 saat boyunca susuz bir güzergâhta ilerlemekteydi. Sadece yolcular için değil lokomotif için de su gerekliydi. İkinci rota olan İskenderiye-Süveyş rotası ise Kızıldeniz ile Akdeniz'i ideal şekilde bağlamakla beraber Kahire'yi dışarıda bırakmaktaydı. Ayrıca bu plan İstanbul'da da kabul görmemişti.⁵²⁹ Nihayetinde ihraç edilecek ürünlerin İskenderiye limanına ulaştırılabilmesi için İskenderiye-Kahire

⁵²² Bununla beraber Sultan Abdülmecit 13 Şubat 1841'de ilan ettiği iki fermanla Mehmet Ali Paşa'nın Mısır ve Sudan'daki haklarını garanti altına almakta ve Paşa'nın Mısır'ı *ekber* usulüyle idare etmesine izin vermektedir. Ancak Paşa öldükten sonra Sudan üzerindeki hâkimiyet devam etmeyecekti. Mısır artık *eyalet-i mümtaze* olarak adlandırılacaktı. Özkoç, ss. 106-107.

⁵²³ Issawi, Middle East, s. 154.

⁵²⁴ Özkoç, ss. 84, 111.

⁵²⁵ Pamuk ve Aksay, s. 53.

⁵²⁶ Özkoç Özkoç, s. 110.

⁵²⁷ Wilson, s. 10.

⁵²⁸ Özkoç, s. 122.

⁵²⁹ Barak, s. 41.

demiryolunun inşasına karar verildi. Osmanlı İmparatorluğunun ilk demiryolu olacak olan bu hat Mısır'ın büyük şehirleriyle üretim merkezlerini birbirine bağlayacaktı.⁵³⁰ Hat büyük oranda iç bölgelerden geçse de Nil Nehri'ne paralel bir şekilde ilerleyecekti.⁵³¹

Abbas Paşa İngilizlerle yakın ilişkiler içinde olduğundan demiryolunun finansmanını İngiltere'den alınan borçla ve inşasını da İngiliz teknolojisi ve mühendisliğiyle yapılmasına karar verdi. Demiryolu inşası ve istikrazı için Babıali'den izin alınmaması İstanbul ile Kahire arasında bir krize neden oldu. İstanbul hükümeti padişahın rızası alınmadan Mısır'ın borçlanması ve demiryolu inşa etmesine karşı çıkıyordu. İngiltere'nin İstanbul büyükelçisi Stratford Canning dâhil herkes bu karara tepki gösterdi.⁵³² Canning, Başbakan Palmerston'a Osmanlı hükümetinin desteklenmesi gerektiğini, sorunun demiryolu inşası değil bir otorite meselesi olduğunu, İngiltere'nin bölgedeki çıkarlarının Osmanlı imparatorluğunun varlığıyla sağlanabileceğini ve Mısır kaynaklı bir krizin Osmanlı'nın dağılışına ve tüm Avrupa'yı içine alabilecek bir savaşa dönüşebileceğini bildirdi.⁵³³

Demiryolu inşasına merkezden gelen itiraz Mısır valisi tarafından kabul edilemez bulunmuştu. Demiryolu inşası için izin alınması diğer tüm alt yapı çalışmaları için de izin istenmesi gerektiği şeklinde yorumlanabilirdi. İngilizlere iç işlerinde serbest olma hakkının kullanılmak istendiği söylendi.⁵³⁴ Sonuç olarak İngiltere'nin araya girmesiyle kriz çözüldü. 1851 yılında inşasına başlanan ve 1854 yılında tamamlanan demiryolu devletin finanse etmesiyle inşa edildi. Hattın inşasında çalışan işçiler ve tamamı İngiltere'den ithal edilen malzemeler devlet tarafından temin edildi. Dolayısıyla demiryolu malzemeleri yerel ekonominin gelişimine katkı sunacak şekilde ülke içinden sağlanmadı.⁵³⁵ İnşa işlemleri ve danışmanlık Robert Stephenson'a tevdi edilmişti.⁵³⁶ Hattın inşa maliyeti ise mil başına 11.000 sterline ulaşmıştı.⁵³⁷ Kahire-İskenderiye arasındaki mesafe eski

⁵³⁰ Avrupa ile Uzakdoğu ve Hindistan arasındaki ticaret sayesinde İsveç ve Polonya gibi ülkelerden önce Mısır'da demiryolu inşa edilmiş oldu. Bkz. Issawi, Middle East, s. 6.

⁵³¹ Barak, s. 42.

⁵³² Helen Anne B. Rivlin, "The Railway Question in the Ottoman-Egyptian Crisis of 1850-1852". **The Middle East Journal**, Cilt: 15, Sayı: 4, 1961, s. 372.

⁵³³ Rivlin, ss. 375, 379.

⁵³⁴ Rivlin, ss. 370, 376.

⁵³⁵ Barak, s. 50.

⁵³⁶ Issawi, Middle East, s. 54.

⁵³⁷ Wilson, s. 11.

yöntemlerle sekiz günde katedilirken, 211 km uzunluğundaki demiryoluyla birlikte bu süre bir güne inmişti. 1858 sonu itibariyle Süveyş uzantısı da tamamlanınca artık bu rota Hindistan'a giden en kısa ve güvenli rota olacaktı.⁵³⁸

Yeni demiryolunun Britanya için önemi daha hat tümüyle tamamlanmadan anlaşıldı. 1857 yılında Hindistan'da başlayan sömürge karşıtı isyanın bastırılmasında demiryolu oldukça etkili oldu. Aslında İngilizler Fransa, Osmanlı ve Mısır'ın tepkisinden çekindikleri için Mısır demiryolunu kullanmamayı ve Ümit Burnu üzerinden askeri sevkiyat yapmayı düşünüyordu. İlginç bir şekilde üç devlet de İngilizlere bu hususta onay verdi.⁵³⁹ İngiltere'den yola çıkan askeri birlikler 37 gün sonra Hindistan'daydı. O tarihte Kahire-İskenderiye arası 130 mil demiryolu tamamen döşenmişti ve Kahire-Süveyş arasındaki 83 milin de 58 mili tamamlanmıştı. Birliklerin Mısır'dan geçişi 50 saatte tamamlandı.⁵⁴⁰ Hint isyanının bastırılmasından sonra da bu rota İngiliz askerlerin sevkiyatı için kullanılmaya devam edilecekti. Askeri kıyafetleri içindeki İngilizler Mısır'da yaygın bir şekilde görülür olmuştu.

İskenderiye-Kahire demiryolu zamanla pamuk üretimi yapılan şehirleri Kahire'ye bağlayacak şekilde genişletildi. Demiryolu dışında posta ve telgraf hatları, köprüler, sulama kanalları inşa edilerek ülkenin altyapısı hızlı bir şekilde geliştirildi.⁵⁴¹

1861-65 tarihleri arasında Amerikan İç Savaşı'nın patlak vermesi üzerine İngiltere, sanayisini besleyecek başta pamuk olmak üzere birçok hammaddeyi farklı ülkelerden temin etmek durumunda kaldı.⁵⁴² Örneğin 1850'lerin sonunda İngiltere ihtiyacı olan pamuğun yüzde 80'nini ABD'den ithal etmekteydi.⁵⁴³ Mısır; Hindistan ve Batı Anadolu'yla birlikte, en önemli pamuk ihracatçısı olarak bu yıllarda öne

⁵³⁸ Barak, s. 44.

⁵³⁹ Barak, ss. 42-43.

⁵⁴⁰ Barak, s. 43.

⁵⁴¹ Özkoç, s. 142.

⁵⁴² 1845 gibi erken bir tarihte dahi dünyada pamuk üretiminin 7/8'i ABD'de gerçekleşmekteydi. ABD'nin sahip olduğu 36,6 milyon eğirme makinesinin 30 milyonu, 600.000 elektrikli dokuma tezgâhının 500.000'i pamuk sektöründeydi. Fabrikalarda çalışan toplam 780.000 işçinin 450.000'i yine pamuk sektöründe istihdam ediliyordu. Aynı yıllarda Fransa'da 4 milyon, Belçika'da 600.000, İtalya'da 500.000 eğirme makinesinin bulunduğu söylemeliyiz. Bkz. Leone Levi, "On the Cotton Trade and Manufacture, as Affected by the Civil War in America", **Journal of the Statistical Society of London**, Cilt: 26, Sayı: 1, 1863, s. 32.

⁵⁴³ Juan Ricardo Cole, **Colonialism and Revolution in the Middle East: Social and Cultural Origins of Egypt's 'Urabi Movement**, American University in Cairo Press, Cairo, 1999, s. 58.

çıktı. Bu durum demiryolu inşasını hızlandırdı. 1869 yılına gelindiğinde Mısır'ın demiryolu ağı 1.338 km'ye ulaşmıştı. 1905 yılında ise devlet demiryolları 3.000 km'ye ve daha çok kırsal bölgelerde dar hat inşa eden özel sektöre ait hatlar ise 1.400 km'ye ulaştı.⁵⁴⁴

1869 yılında Hidiv⁵⁴⁵ İsmail Paşa zamanında Süveyş Kanalı'nın inşasının tamamlanmasıyla birlikte Mısır demiryolları uluslararası önemini büyük ölçüde kaybedecektir. Süveyş Kanalı Londra ile Bombay arasındaki mesafeyi yarı yarıya ve Çin'le olan mesafeyi üçte bir oranda kısaltacaktı.⁵⁴⁶ Ancak kanalın inşası oldukça zorlu oldu. 1854 yılında Abbas Paşa'nın ölümüyle yerine Fransa yanlısı Sait Paşa geçmişti. Aynı yıl kanal inşası için Sait Paşa'dan izin alan Fransız mühendis Lespes⁵⁴⁷, Fransız İmparatoru III. Napolyon'un tam desteğini aldıktan sonra Nisan 1859 Port Sait limanında kanalın inşasına başladı.⁵⁴⁸ Bu durum İngiltere ve Osmanlı Devleti'nin büyük bir tepkisine neden olmuştu.⁵⁴⁹ Ancak Napolyon'un araya girmesi, inşaatta angarya ve zorunlu bir şekilde işçi çalıştırılmayacağını taahhüt edilmesiyle saray ikna edildi. İnşa çalışmalarının başlamasından 7 yıl sonra izin fermanı ilan edildi.⁵⁵⁰

Kanal inşası için belirlenen 200 milyon frank tahmini bütçe inşanın tamamlanmasından çok önce aşılmıştı. Tüm masraflarla birlikte inşa maliyeti 450 milyon frankı aşmıştı.⁵⁵¹ Dolayısıyla Mısır, kanal masrafları için dış borç almak zorunda kaldı.⁵⁵² Bunun dışında diğer altyapı yatırımları, Hidiv ve ailesinin lüks yaşantısı, merkezi hükümete düzenli olarak ödenen büyük meblağlarla donanma ve

⁵⁴⁴ Issawi, Middle East, s. 54.

⁵⁴⁵8 Haziran 1867'de Mısır valilerine *Hidiv* unvanı verilerek onları iç işlerinde özerk kılacak bir düzenlemeye gidildi. Bkz. Özkoç, s. 135.

⁵⁴⁶ İngiltere'den Hindistan'a Ümit Burnu üzerinden yelkenli gemilerle yolculuk bir yılı bulmaktaydı. Ancak 1830'lardan itibaren buharlı gemilerin güzergâhta kullanılmasıyla süre kısalmış ve 1843 yılında 36 güne kadar düşmüştü. İskenderiye-Kahire demiryolunun kullanılmasıyla Mısır rotası bir aydan daha kısa sürecektir. Bkz. Barak, ss. 2, 26.

⁵⁴⁷ Wilson, s. 12.

⁵⁴⁸ İsteddiği uluslararası desteği alamayan Lesseps 1858'de Fransa'ya döndü ve adedi 500 franktan olmak üzere 400.000 adet hisse senedi çıkardı. Bunların yarısı Fransa'da satılırken geriye kalanların önemli bir kısmı başta Hidiv tarafından olmak üzere Osmanlı imparatorluğunda satın alındı. Geri kalan hisse senetleri İngiltere, Amerika, Rusya ve Avusturya'ya ayrılrsa da ilk yıllarda bu ülkelerden talep gelmedi. Bkz. Wilson, s. 22.

⁵⁴⁹ Özkoç, ss. 123-124;

⁵⁵⁰ Wilson, s. 27; Kanal'da çalışan işçiler 6-8 kuruş civarında günlük ücret almaktaydı. Çalışma koşullarının ağırlığı nedeniyle ölüm oranları binde 2 gibi yüksek bir orandaydı. Sadece 1868 yılında kanalda 35.000 kişi çalışmıştı. Bkz. Wilson, s. 31.

⁵⁵¹ Wilson, s. 44.

⁵⁵² Özkoç, s. 125.

ordunun yeniden modernizasyonu Mısır ekonomisini borç batağına soktu. Hidiv elindeki tüm kanal hisselerini İngiltere'ye satsa da durum değişmedi. Sonuç olarak Mısır, Nisan 1876'da tüm borç ödemelerini 3 ay süreyle durdurduğunu ilan etti.⁵⁵³ Fas ve Tunus'ta olduğu gibi Mısır maliyesi *sunduk el-duyun* aracılığıyla Avrupa'nın kontrolü altına alındı.⁵⁵⁴ İkili kontrol olarak adlandırılan sistemle İngiltere ve Fransa'nın ekonomiyi doğrudan kontrol etmesi Mısırlı orta ve alt düzey subayların öncülük ettiği bir ordu ayaklanmasını doğurdu. Arap entelektüellerin ve Mısırlı yerel elitlerin desteklediği bu hareket İngiltere'nin ülkeyi işgaline zemin hazırladı.⁵⁵⁵

Sonuç olarak XIX. yüzyıl boyunca Mısır ekonomisi, siyasi ve kültürel yapısı kısmen demiryollarıyla bağlantılı bir şekilde büyük dönüşümler geçirdi. Avrupalılar için Mısır bir turizm merkezi haline geldi.⁵⁵⁶ İyice Avrupa'ya eklemlenen Mısır'ın 1913 yılında toplam ihracatının %90'ı, toplam ithalatının %70'i başta İngiltere olmak üzere Avrupa ülkeleriyle yapılmaktaydı.⁵⁵⁷ Yüzyılın ortalarında 5 milyon Mısır lirası hacmindeki ticaret 1910 yılına gelindiğinde 60 milyon Mısır lirasına ulaşmıştı.⁵⁵⁸

2.3. BATI ANADOLU'DA DEMİRYOLU İNŞASI

2.3.1. Demiryolu Öncesi Batı Anadolu ve İzmir

Batı Anadolu bölgesi Büyük Menderes ve Gediz ovaları sayesinde yılda iki kez ürün kaldırılan oldukça verimli topraklara sahipti.⁵⁵⁹ Batı Avrupa ülkelerinin hammadde ihtiyacına cevap verebilecek bir tarımsal üretime sahip olmasıyla birlikte dış ticaret gelişti.⁵⁶⁰ İzmir limanı zengin bir hinterlanda sahip, doğal ve korunaklı bir

⁵⁵³ Özkoç, ss. 144-145.

⁵⁵⁴ Yüzyıl sonuna kadar Mısır'ın gelirlerinin %40'ına el konuldu. 1896 yılında bu oran %25'e düştü. Bkz. Issawi, Middle East, ss. 66-67.

⁵⁵⁵ Özkoç, s. 161; Mısır'ın dünya piyasalarıyla bütünleşmesi işgali mümkün kılan bir diğer faktördü. Bkz. Pamuk ve Aksay, s. 53.

⁵⁵⁶ Hobsbawm, Sermaye Çağı, s. 225.

⁵⁵⁷ Edward Roger John Owen ve Şevket Pamuk, **20. Yüzyılda Ortadoğu Ekonomileri Tarihi**, çev. Ayşe Edirne, Sabancı Üniversitesi, İstanbul, 2002, s. 11.

⁵⁵⁸ Owen ve Pamuk, s. 11.

⁵⁵⁹ Bülent Varlık, **19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması**, Tüm İktisatçılar Birliği, Ankara, 1976, s. 48; Şevket Pamuk, "Türkiye'deki İlk Demiryolu: İzmir Aydın", **Toplumsal Tarih**, Cilt: 1, Sayı: 5, 1994, s. 35.

⁵⁶⁰ Batı Anadolu'nun ihraç ve ithal ettiği ürünler için bkz. Ali Akyıldız, **Anka'nın Sonbaharı: Osmanlı'da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2005, (Anka'nın Sonbaharı), s. 16; Orhan Kurmuş, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Yordam Yayınları, İstanbul, 2007, s. 87; Varlık, s. 48.

liman olması sayesinde XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren sadece Osmanlı sınırları içerisinde değil dünyanın birçok bölgesiyle ticari faaliyetler geliştirmiş ve devletin en önemli ihraç limanı haline gelmişti.⁵⁶¹

XIX. yüzyılın başında bölgede Fransızların üstünlüğü kıran İngilizler kontrolü ele almıştı. Sadece Fransa'ya tanınan *en çok müsaadeye mazhar devlet* unvanı 1809 yılında İngiltere'ye de verildi.⁵⁶² Özellikle Britanya'nın, Doğu Akdeniz'de ticaret tekeli 1581 yılından beri elinde tutan Levant Company'i kaldırmasıyla birlikte İngiliz girişimciler İzmir'de daha da etkili olmaya başladı.⁵⁶³ Şehirde demiryolu inşa edilmeden önce 1.061 İngiliz tüccar bulunmaktaydı.⁵⁶⁴ İzmir'de etkili olan İngiliz şirketlerinin başında Whitthall ve ortakları, Lee ve Baker aile şirketleri geliyordu.⁵⁶⁵ XX. yüzyıl başlarında Whittall Şirketi 48 şubesiyle bir ticaret imparatorluğuna dönüşecekti.⁵⁶⁶ Hatta James Whitthall İngiliz dış ticaretine yaptığı katkılar sayesinde *Sir* ilan edilmişti.⁵⁶⁷ İngilizlerin ticarete etkilerinin artmasının bir göstergesi olarak İzmir Ticaret mahkemesinin 3 üyesinden birinin İngiliz olduğunu belirtmek yeterli olacaktır.⁵⁶⁸

Ancak bölgede giderek artan ticaret hacmi yerli ve yabancı tacirler ve devlet için taşımacılık sorununu göz ardı edilemez duruma getirdi. İzmir'i hinterlanda bağlayacak ucuz, hızlı ve güvenilir bir taşımacılık gerekiyordu.⁵⁶⁹ Ancak deve kervanları bu niteliklerden yoksundu. Batı Anadolu coğrafi ve iklimsel olarak

⁵⁶¹ Elena Frangakis-Syrett, **18. Yüzyılda İzmir'de Ticaret: (1700-1820)**, çev. Çiğdem Diken, İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir, 2006, s. 14; Kurmuş, s. 74; İstanbul, en büyük ithalat limanı olma özelliğini koruyacaktır. Bkz. Kurmuş, s. 87.

⁵⁶² Kurmuş, s. 85; İngilizlerin ticarete elde ettikleri ayrıcalıklar nedeniyle 1844-1913 yılları arasında aralarında Türklerin de bulunduğu 700 kadar Osmanlı tebaası uyruk değiştirerek İngiliz vatandaşlığına geçmiştir. Bu rakam konsolosluk kayıtlarına geçenleri kapsarken gerçek rakamların çok daha yüksek olduğu düşünülebilir. Bkz. Kurmuş, s. 80. ; İzmir'de 1849 yılında 202 İngiliz tüccar varken bu rakam 1855'te 919'a, 1856'da 1061'e yükselmiştir. Bkz. Kurmuş, s. 99.

⁵⁶³ Kurmuş, s. 74.

⁵⁶⁴ Gülçin Uzuntepe, **Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın, Kasaba (Turgutlu) 1856-1897**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010, s. 61.

⁵⁶⁵ Kurmuş, s. 76; A. Nedim Atilla, **İzmir Demiryolları**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2002, s. 36.

⁵⁶⁶ Kurmuş, s. 77.

⁵⁶⁷ Atilla, s. 55.

⁵⁶⁸ Atilla, s. 139.

⁵⁶⁹ Olcay Pullukçuoğlu Yapucu, **Aydın Sancağı 1845-1914 (Sosyal, Ekonomik, İdari, Kültürel Durum)**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006, ss. 117-118.

tekerlekli araç trafiğine,⁵⁷⁰ Gediz ve Büyük Menderes nehirleri de su taşımacılığa uygun değildi.⁵⁷¹

2.3.2. Batı Anadolu’da İnşa Edilen Demiryolları

Batı Anadolu’da demiryolu inşası gerek iç dinamiklerin gerek dış dinamiklerin ortak etkisi altında zaruri hale geldi. Ancak ne yerel girişimciler ne de devletin kendisi böyle bir projenin altından kalkabilecek durumdaydı. Bu nedenle Kırım Savaşı sonrası Osmanlı devleti Avrupalı girişimcilere ülkede demiryolu inşa edilmesi için kapılarını açmıştı. İmparatorluğun görece gelişmiş bölgelerinden olan Batı Anadolu bu davete cevap verilen ilk bölgelerinden olmuştur. Yine de Anadolu’da inşa edilecek ilk demiryolları olan İzmir-Aydın demiryoluyla İzmir-Kasaba demiryolundan beklenenler devlet ve şirketler açısından birbirinden farklı motivasyonlara haizdi.

Osmanlı devleti Batı Anadolu’da demiryolu inşasından ekonomik, idari ve askeri-stratejik faydalar beklemekteydi. Mali bunalımı bu yıllarda başlattığı dış borçlanmayla aşmaya çalışan merkezi yönetim için ticareti geliştirecek tüm araçlar değerliydi.⁵⁷² Demiryoluyla birlikte tarım ürünlerinin ve madenlerin hızlı, kolay ve ucuz bir şekilde nakledilebilecek olması hem aşar ve gümrük vergilerinde gerçekleşecek artışla beraber merkezi hükümete hem de artan ticari faaliyetlerle birlikte yerel halka büyük bir kazanç sağlayabilirdi. Merkezileşme çabalarının başarıya ulaşabilmesi açısından devletin demiryolu ve telgraf aracılığıyla taşrayla çok daha sıkı bir ilişki kurması gerekiyordu.⁵⁷³ Ayrıca bölgede sık sık tekrarlanan eşkıya hareketleri ve köylü isyanları toplumsal düzene ve ekonomik faaliyetlere zarar vermekteydi.⁵⁷⁴ Özellikle de kırsal alanlarda Zeybek, Yörük ve Çerkezlerin neden olduğu isyanlar ve Ege adalarından gelerek korsanlık yapan Rumlar devlet için

⁵⁷⁰ Akyıldız, Anka’nın Sonbaharı, ss. 53-54.

⁵⁷¹ Kurmuş, s. 94.

⁵⁷² Akyıldız, Anka’nın Sonbaharı, s. 49.

⁵⁷³ Yapucu, s. 118.

⁵⁷⁴ XIX. yüzyılda başta Balkanlar ve Arap vilayetleri olmak üzere ülke genelinde birçok köylü isyanı gerçekleşmişti. Bkz. Donald Quataert, **Anadolu’da Osmanlı Reformu ve Tarım 1876-1908**, çev. Nilay Özok Gündoğan ve Azat Zana Gündoğan, İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2008, (Tarım), s. 26.

büyük bir sorundu.⁵⁷⁵ Dolayısıyla bölgeye askeri sevkiyatı kolaylaştıracak bir ulaşım aracı devlet için oldukça değerliydi.

Demiryolunu inşa edecek İngiliz şirketler ve Britanya açısından hattın önemi daha çok ekonomikti. İzmir-Aydın demiryolu Büyük Menderes havzasından geçerken İzmir-Kasaba demiryolu Gediz havzasında ilerleyecekti. Bu bölgeler Britanya'nın sanayisi için gerekli hammaddelerin bol miktarda bulunabildiği veya üretilebileceği verimli tarımsal alanlara ve zengin yer altı kaynaklarına sahipti.⁵⁷⁶ İç bölgelerde yerliler aracılığıyla iş yapabilen yabancı tacirler ve Levantenler demiryoluyla birlikte araçları çıkararak doğrudan üreticiyle iş yapabiliyordu.⁵⁷⁷ Fransızların XVIII. yüzyıl boyunca sahip olduğu üstünlüğe XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde son veren İngilizler bölgedeki kontrollerini demiryollarıyla sağlama almak niyetindeydi. Bunun dışında İzmir Hindistan'a güvenli ve kısa bir ulaşım için başlangıç noktası olarak düşünülüyordu.⁵⁷⁸ Ayrıca İngilizler *cahil* ve *geri* olarak saydıkları Doğu üzerindeki etkilerini demiryoluyla arttırmak istiyordu. Diğer ülkelerde inşa ettikleri demiryollarını birer küçük *muhtar cumhuriyet* olarak görmekteydiler.⁵⁷⁹

2.3.2.1. İzmir-Aydın Demiryolu

Britanyalı bir grup adına hareket eden Robert Wilkin ve ortakları Britanya'nın İstanbul Büyükelçisi Stratford Canning'in yoğun desteğini arkalarına alarak İzmir ile Aydın arasında bir demiryolu inşası için Osmanlı Hükümetine 11 Temmuz 1856 tarihinde imtiyaz başvurusunda bulundu.⁵⁸⁰ Başvuru Meclis-i Mahsus'ta görüşüldükten sonra 2 Ağustos 1856'da mukavelenamenin müsveddesi

⁵⁷⁵ Kurmuş, s. 113.

⁵⁷⁶ Atilla, s. 42.

⁵⁷⁷ Örneğin Forbes Şirketi 24 Temmuz 1881 tarihinde meyankökünü doğrudan üreticiden satın almak ve kendisi toplamak adına Nazilli istasyonunda bir büro kurmuştur. Bkz. Atilla, s. 85.

⁵⁷⁸ Muhteşem Kaynak, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", **Yapıt Toplumsal Araştırmalar Dergisi**, Sayı: 5, Ankara, 1984, (Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış), s. 72.

⁵⁷⁹ Kurmuş, s. 81.

⁵⁸⁰ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 16; Robert Wilkin'in yöneticiliğini yaptığı Britanyalı grubun yöneticilerinin isimleri Paxton, George Whytes, A. W. Rixon ve William Jackson'dır. Bkz. Ali Akyıldız, **İzmir-Aydın Demiryolu**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1987, (İzmir-Aydın), ss. 40 -41.

hazırlandı.⁵⁸¹ 23 Eylül 1856 tarihinde de imtiyaz fermanı girişimciye verildi.⁵⁸² Robert Wilkin elde ettiği imtiyazı 1857 yılında vekilliğini yaptığı Londra merkezli gruba devretti ve bu grup tarafından *İzmir'den Aydın'a kadar olan Osmanlı Demiryolu Şirketi* (The Ottoman Railway from Smyrna to Aidin Company) kuruldu.⁵⁸³ 22 Eylül 1857 tarihinde, sözleşmenin dolmasına sadece bir gün kala, Alsancak'ta dualar eşliğinde gümüş kazma ve küreklerin kullanıldığı bir temel atma töreniyle inşaaata başlandı.⁵⁸⁴

Devlet yabancı sermayeyi çekebilmek adına şirkete oldukça uygun şartlar sağlanmış ve zaman içerisinde bu kolaylıklar daha da genişletilmişti. Hükümet 1.200.000 sterlinlik sermayesinin %6'sını, yani 72000 sterlini, 50 senelik imtiyaz süresi boyunca senelik kar olarak garanti ediyordu. Hattın karı %7'den fazla olursa fazlalık devlet ile şirket arasında eşit bir şekilde bölüşülecekti. İzmir-Aydın arasında bir başka şirkete imtiyaz verilmeyecekti. Ancak şirket bu hattı uzatmak isterse devletten izin alacaktı.⁵⁸⁵ Şirket Osmanlı kanun ve nizamlarına tabii bir Osmanlı şirketi olacaktı. Demiryolu güzergâhı üzerindeki devlet arazisi ve hat boyunca inşa edilecek yapıların bulunduğu arazi ücretsiz olarak şirkete tahsis edilecekti.⁵⁸⁶ Mülk arazilerin değerleri ise kararlarının kesin olacağı bir komisyon tarafından tespit edilerek tasarrufu devlete ait olmak üzere şirkete verilecekti. Şirket tarafından ödenecek istimlak bedelleri demiryolu söylentisi çıkmadan önceki fiyatlar esas alınarak belirlenecekti.⁵⁸⁷ Hattın iki yanında 30'ar millik arazi de bulunan kömür madeni, ormanlar ve taşocakları şirket tarafından ücretsiz olarak

⁵⁸¹ Uzuntepe, s. 30.

⁵⁸² İmtiyazın şartları için bkz. Akyıldız, İzmir-Aydın, ss. 40-46; İmtiyaz fermanının Fransızcası için bkz. Rowland Macdonald Stephenson, **Railways in Turkey. Remarks Upon the Practicability and Advantage of Railway Communication in ...**, J. Weale, Londra, 1859, ss. 80-89.

⁵⁸³ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 23; Şirket yönetim kurulu üyelerinin ve gruba destek veren Londra, İstanbul ve İzmir merkezli banka ve kuruluşların isimleri için bkz. Yapucu, ss. 120-121.

⁵⁸⁴ Yapucu, s. 122.

⁵⁸⁵ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 19.

⁵⁸⁶ Akyıldız, İzmir-Aydın, ss. 42-43.

⁵⁸⁷ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 25; Devlet şirketi mağdur etmemek adına tüm itirazlara rağmen istimlak bedellerini uygun bir fiyattan belirlemişti. Öyle ki Katipzadeler gibi güçlü bir aile mahkemeye başvursa da komisyonun belirlediği fiyatın üstünde bir fiyat elde edememişti. Bkz. Yapucu, ss. 123-124.

işletilecekti.⁵⁸⁸ Ayrıca demiryolu güzergâhı boyunca bir tanesinin devlet tarafından kullanılacak iki telgraf hattının döşenmesi kararlaştırıldı.⁵⁸⁹

Osmanlı devleti inşa çalışmalarını denetlemek adına Miralay Giritli Reşat Bey'i demiryolu komiseri ve Binbaşı Mustafa Efendi'yi komiser yardımcısı olarak görevlendirdi.⁵⁹⁰ Reşat Bey inşaatla ilgili hazırladığı raporları her ay İstanbul'a gönderiyordu.⁵⁹¹

Şirket, sermayesini hisse senedi çıkararak temin edecek ve bu hisselerin %25'i belirlenen fiyat üzerinden devlete satılacaktı. Yolcu ve mal taşıma ücretinde zam ve indirim hükümetin izniyle gerçekleşebilecekti. Bunun dışında devlet şirketin iç işlerine müdahil olmayacaktı. Devlet ve şirket arasındaki anlaşmazlıklar her iki taraf tarafından atanacak temsilcilerin oluşturduğu komisyonca karara bağlanacaktı. Devlet ayrıca yurtdışından demiryolu inşası için getirilecek tüm alet ve araçları vergiden muaf tutmuştu.⁵⁹² Şirket de hükümete askeri konularda bazı kolaylıklar tanıdı. Şirket sermayesinin %2'si yani 24.000 sterlin kefalet akçesi olarak alındı. 4 sene içerisinde yol tamamlanamazsa bu para devlete kalacaktı. Eğer inşaat 6 ay durursa devlet demiryoluna el koyabilecekti.⁵⁹³

Şirket tanesi 20 sterlinden olmak üzere piyasaya 60.000 hisse senedi sürdü. Bunların 15.000 tanesi Osmanlı tebaası tarafından alınmalıydı ki Sultan Abdülmecit halkı teşvik amacıyla 500 adet hisse senedi aldı. Hisse senetlerini alabilmek için bir sterlinlik depozito yatırılıyor, ikişer sterlinlik dokuz taksit ve bir sterlinlik onuncu taksitin ödeneceğini garanti eden bir sözleşme imzalanıyordu.⁵⁹⁴ Tüm memurlara hisse senedi almak isteyip istemedikleri soruldu. Ancak bu şekilde sadece 8.000 hisse senedi satılabildi. Kalan 7.000 tanesi hazine tarafından satın alınmak zorunda kaldı. İleriki yıllarda taksitlerinin ödenmesinde sorun yaşanınca 5.000 kadar hisse senedi taksitleri ödenemediği için yeniden satışa sunulacaktı. Ödenmeyen taksitlerin büyük bir çoğunluğu Türklerin sahibi olduğu senetlerdi.⁵⁹⁵ Sermayenin tamamı hisse

⁵⁸⁸ Yapucu, ss. 121-122.

⁵⁸⁹ Telgraf hatları ancak 1860'ların sonuna doğru inşa edilebildi. Bkz. Abdullah Martal, **19. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir ve Çevresinde Sanayi ve Ticaret**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1992, s. 57.

⁵⁹⁰ Akyıldız, İzmir-Aydın, s. 54.

⁵⁹¹ Yapucu, s. 121.

⁵⁹² Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, ss. 19-20.

⁵⁹³ Akyıldız, İzmir-Aydın, ss. 44-45.

⁵⁹⁴ Kurmuş, s. 102.

⁵⁹⁵ Kurmuş, s. 103.

senetlerinden oluşan şirketler bu tür aksaklıklardan oldukça etkilenmekte ve şirketlerin değeri düşmekteydi.⁵⁹⁶

İlk imtiyaz sahiplerinin hazırladığı planları beğenmeyen şirket İzmir'e gönderdiği mühendislerle yeni bir plan hazırlattı. Bu plana göre güzergâh 3 kısıma ayrılmıştı. İlk kısım İzmir ile Aydın dağları (Selatin Dağları) arasında bulunan 70 km'lik bölüm, ikincisi Aydın Dağlarından Büyük Menderes Vadisine geçişi sağlayan tünelin inşa edileceği bölüm ve üçüncüsü bu noktadan Aydın'a kadar inşa edilecek bölümdü.⁵⁹⁷

Şirket, demiryolunun ilk kısmını 1858 yılı sonuna doğru tamamlamak şartıyla yol, rıhtım, istasyon, depo, telgraf hattı inşasıyla vagon ve lokomotif temini dahil 1.030.000 sterlin karşılığı J. Jackson adlı bir İngiliz müteahhitle anlaştı.⁵⁹⁸ Bu ücretin yarısı nakit verilirken diğer yarısı hisse senedi olarak verilecekti. Ancak ödemenin hisse senetleriyle yapılmasıyla sermayenin yarısının müteahhit tarafından üstlenilmesi Londra borsasını rahatsız etti ve şirketin hisselerinin satımı geçici süreliğine de olsa yasaklandı.⁵⁹⁹

İlk aylarda çalışmalar hızlı gitmekte ve 1858 sonlarına doğru Aydın Dağlarına kadar olan ilk kısmın bitirilebileceği düşünülmekteydi. Ancak hisse senedi taksitlerinde yaşanan gecikmeler nedeniyle inşaat 1858 Kasımı'na kadar tatil edildi.⁶⁰⁰ Gecikmenin başka bir nedeni de toprak kayması gibi yaşanan kazalardı.⁶⁰¹ Bunların dışında başta sıtma ve kolera olmak üzere salgın hastalıklar da inşaatı ara ara tatil etti.⁶⁰² Örneğin 1865'in ilk aylarında patlak veren kolera salgını 44 işçi ve 14 İngiliz mühendis ve teknisyenin ölümüne neden olmuş ve yeni mühendisler gelene kadar inşaat tatil edilmişti.⁶⁰³

İzmir İngiliz Konsolosu 1859'da hazırladığı bir raporda inşa çalışmalarındaki niteliksizliği, düzensizlikleri ve müteahhitle başmühendisin yolsuzluklarını anlatarak

⁵⁹⁶ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, ss. 21-22.

⁵⁹⁷ Yapucu, s. 124.

⁵⁹⁸ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 24.

⁵⁹⁹ Kurmuş, s. 101.

⁶⁰⁰ Akyıldız, İzmir-Aydın, ss. 53-54.

⁶⁰¹ Bir tünel inşası sırasında köylülerin, yağışlar nedeniyle bölgede sık sık heyelan ve göçük meydana geldiğini belirtmesine rağmen mühendisler bu uyarıları dikkate almamıştı ve büyük bir göçük gerçekleşti. Bkz. Kurmuş, s. 108.

⁶⁰² Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 32.

⁶⁰³ Bu salgında İzmir'de 2.000 kişi daha hayatını kaybedecekti. Bkz. Cihan Özgün, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e (1923) Aydın İlinde İktisadi Değişim**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2006, s. 138.

hattın inşasının 1860 ilkbaharından önce bitemeyeceğini belirtiyordu.⁶⁰⁴ Şirket bu nedenle 30 Eylül 1859 tarihinde J. Jackson'la olan sözleşmeyi feshederek önceki şartlarla T. R. Crompton'a müteahhitlik hakkını verdi.⁶⁰⁵

İzmir'e yollanan tarafsız bir mühendisin rapor hazırlamasına karar verildi. Yeni rapor neticesinde görüş ayrılığı ortaya çıktı. Mühendis, Aydın Dağlarının tünelle geçilmesi fikrini yanlış bulmuş ve hattın dağın üzerinden geçmesini önermişti. Müteahhit ise dağın etrafından geçilmesini savunmaktaydı. Şirket ile müteahhit arasında ortaya çıkan bu görüş farklılıkları inşaatın Haziran 1860'a kadar tatiline neden oldu. O zamana kadar 321.000 sterlin harcanarak inşa olunan yol, set ve köprüler yağıştan ve bakımsızlıktan zarar görecekti.⁶⁰⁶

Tünel kazılması ya da dağların üzerinden bir rotanın belirlenmesi pek mümkün görünmeyince güzergâhın Crampton'un önerdiği gibi Selçuk üzerinden geçirilmesi kararlaştırıldı.⁶⁰⁷ Devlet de daha fazla yerleşim birimine uğrayacağı için bu tercihi olumlu bulmaktaydı. Ancak inşa çalışmalarının oldukça ağır gitmesi ve taahhüt edilen süreye yaklaşılmamasıyla inşaatın belirlenen sürede bitmeyeceği anlaşıldı. Bu nedenle şirket hem taahhüt edilen süreyi uzatmak hem de 250.000 sterlinlik yeni bir sürüm tahvil çıkarmak için hükümete başvurdu. Hükümet yabancı sermayeyi ürkütmemek adına şirketin mal varlığına el koyma seçeneğini tercih etmedi ve şirketin taleplerini kabul etti.⁶⁰⁸ 23 Mart 1861'de imzalanan yeni sözleşmeyle hattın Selçuk üzerinden geçmesine, yeni tahvil çıkarılmasına ve 3 yıl ek süreye izin verildi.

Yeni tahvillerle eli rahatlayan şirket hattın Torbalı'ya kadar olan kısmını tamamlayarak trafiğe açtı. 9 Eylül 1861'de de 11 km uzunluğundaki Torbalı-Cellatkahve bölümü işletmeye açıldı. İlk kısım olan İzmir-Aydın dağları arasındaki mevki işletmeye açılınca hükümet %6'luk kar garantisini devreye sokacaktı. Ancak şirket bu ilk kısmın güzergâhının İzmir-Kozpınar olması için hükümetten istekte bulundu. Şirketin elini rahatlatmak isteyen hükümet bu isteği kabul etti ve Kasım

⁶⁰⁴ Demiryolu şirketinin nakliyat acentesi olan Avusturyalı Ernest Flemming, şirket memurlarının yılda 40-50 bin lirayı bulan yolsuzluklara karıştığını iddia etmekteydi. Bkz. Yapucu, s. 126.

⁶⁰⁵ Akyıldız, İzmir-Aydın, s. 50.

⁶⁰⁶ Kurmuş, s. 110.

⁶⁰⁷ Selatin dağlarını (Aydın Dağları) aşmak ancak 1990'lardaki İzmit-Aydın otobanının inşası için 2000 yılında açılan üç km'lik bir tünel ile mümkün oldu. Bkz. https://en.wikipedia.org/wiki/75th_Anniversary_Selatin_Tunnel. (Erişim tarihi: 20.05.2016)

⁶⁰⁸ Akyıldız, İzmir-Aydın, ss. 58-59.

1861’de ilk kısım resmi törenle işletmeye açıldı. Selçuk’a kadar olan bölüm ise 15 Eylül 1862’de trafiğe açılacaktı.⁶⁰⁹

1863 yılında şirketin elini rahatlatmak ve tahvillerin satışını kolaylaştırmak amacıyla hattın tamamen açılmasından sonra uygulanmak şartıyla şirkete bazı ek kolaylıklar sağlandı.⁶¹⁰ 10 Haziran 1863 tarihli ek imtiyaz sözleşmesi ile şirketin sermayesi yükseltildi ve böylece senelik kar garantisi 72.000 sterlinden 112.000 sterline yükseltilmiş oldu. Ayrıca şirketin yeni tahviller çıkarması kabul edildi ve kar bölüşüm taban oranı %7’den %8’e çıkarıldı. Bu destekler sonunda 1864 senesi sonunda şirket artı verdi. Yine de tahviller sürekli nominal değerlerinin altında satılabilmekteydi.⁶¹¹

Şirket inşaatın tamamlanmasına az bir süre kala mukavele süresinin son tarih olan 1 Mayıs 1866’dan 9 Mart 1866’ya kadar uzatılmasını ve 300.000 ya da 400.000 sterlinlik yeni tahvil çıkarılmasını hükümetten talep etti. Hükümet inşaatın bitme noktasına gelmesi nedeniyle imtiyazı feshetmenin adaletsizlik olacağını belirterek imtiyazı bir kez daha uzattı.⁶¹²

En sonunda şirket birçok eksikliğe rağmen hattın açılışını 1 Temmuz 1866’da yapacağını ilan etti. Hükümet ise telgraf hatlarının çekilmemiş olması, istasyon binalarının inşa edilmemesi gibi eksiklikleri öne sürerek resmi açılışı kabul etmese de sadece eşya ve emtia taşınmasına izin verdi. 1 Ekim 1866’da hükümetle şirket arasında yeni bir imtiyaz sözleşmesi imzalanarak 2 ay içerisinde eksiklikleri gidermek şartıyla 300.000 sterlinlik yeni bir tahvil çıkarılmasına ve 1 Temmuz 1866’dan itibaren senelik kar garantisini başlatmaya razı oldu.⁶¹³

Demiryolu Britanya’da inşa edilen hatlara nazaran oldukça ucuza mal olmuştu. Bunun en önemli nedeni işçi ve toprak ücretlerinin oldukça düşük olmasıydı. Neredeyse tüm malzeme yurtdışından getirilse de bunların vergiden muaf tutulması maliyetleri düşürmüştü. Ayrıca Kırım Savaşı esnasında İngilizlerin ele

⁶⁰⁹ Akyıldız, Anka’nın Sonbaharı, ss. 31-32.

⁶¹⁰ Tahvil ve senet satışlarını arttırmak adına devlet tüm desteğini seferber etmekteydi. Ancak bu destek yeterli gelmediği için şirket hukuk dışı yollara saptı. İşletme masraflarının 1861-69 yılları arasında toplam gelirin ortalama %91’ini oluşturmasına rağmen, şirket 1857-63 yılları arasında 84.000 sterlin temettü dağıtmıştı. Şirket bunu o zamanlar İngiltere’de birçok örneği olduğu şekilde kar hesabından değil sermaye hesabından yapmıştı. Bu şekilde yatırımcıları düşük kredibilitesi nedeniyle kandırmıştı. Bkz. Kurmuş, ss. 115-116.

⁶¹¹ Akyıldız, Anka’nın Sonbaharı, s. 33.

⁶¹² Akyıldız, Anka’nın Sonbaharı, s. 34.

⁶¹³ Akyıldız, Anka’nın Sonbaharı, s. 35.

geçirdiği rayların ucuza satın alınmasıyla maliyetler daha da azaldı.⁶¹⁴ Mil başına maliyet 16.000 sterlin kadar tutmuştu.⁶¹⁵

Şirket hükümete hattın olduğu şekilde kalması durumunda gelirlerinin artmayacağını belirtmiş ve mevcut durumda devletin şirketi sübvans etmek zorunda kalacağı hususunda uyarıda bulunmuştu. Bu nedenle Torbalı istasyonundan Bayındır, Tire ve Ödemiş'e bir şube hattıyla beraber ana hattın Nazilli üzerinden Sarayköy'e uzatılmasını önerdi.⁶¹⁶ Yeni hatların inşası için İzmir-Aydın Demiryolu Uzantıları adlı bir şirket Londra'da kuruldu. 1878 yılında şirketle devlet arasında bir mukavele imzalandı ve 11 Temmuz 1879 tarihinde imtiyaz fermanı ilan edildi. Mukavele ile ana hatta verilen ayrıcalıklar büyük ölçüde devam ettirildi. Ancak bu sefer devlete inşaat sona erdikten sonra hatları satın alma imkânı tanınmıştı. 650.000 sterlin karşılığında devlet yeni hatları satın alabilecekti.⁶¹⁷

Duyun-ı Umumiye'nin kuruluşundan sonra inşaat çalışmaları hızlandı ve yeni imtiyaz talepleri arttı. Ağustos 1881'de Aydın-Kuyucak, Haziran 1882'de Kuyucak-Sarayköy, Eylül 1883'te ise Torbalı-Tire hattı trafiğe açıldı.⁶¹⁸ Şirket daha fazla gelir ve ayrıcalık elde etmek adına hatların uzatılmasını yeniden talep etti ve onay aldı. 18 Ekim 1889 tarihinde Sarayköy-Dinar hattı işletmeye açıldı.⁶¹⁹ Dinar'dan Işıklı'ya uzatılması düşünülen hat Çivril'in daha nüfuslu olması nedeniyle Çivril'e yöneltilmişti. Ocak 1890'da demiryolu Çivril'e ulaştı.⁶²⁰ Bu hattın inşasından sonra 13 Ekim 1889 tarihinde Goncalı-Denizli arasında bir şube hattı trafiğe açıldı.⁶²¹ İzmir-Aydın demiryolunun 1912 yılında Dinar'dan Eğirdir'e uzun süren çalışmalardan sonra uzatılmasıyla toplam sistem 582 km uzunluğa ulaştı.⁶²² İzmir-Aydın demiryolunun Konya ve Mudanya hatlarıyla da birleştirilmesi düşünülmüştü. Ancak İzmirli esnaf İzmir'deki ticari hayata zarar vereceği endişesini dile getirince hükümet bu kararı uygulamaya almadı.⁶²³

⁶¹⁴ Kurmuş, s. 107.

⁶¹⁵ Kurmuş, s. 111.

⁶¹⁶ Akyıldız, İzmir-Aydın, s. 91.

⁶¹⁷ Akyıldız, İzmir-Aydın, ss. 93-94.

⁶¹⁸ Akyıldız, İzmir-Aydın, s. 95.

⁶¹⁹ Akyıldız, İzmir-Aydın, s. 100.

⁶²⁰ H. Charles Woods, "The Baghdad Railway and Its Tributaries", *The Geographical Journal*, Cilt: 50, Sayı: 1, 1917, s. 38.

⁶²¹ Atilla, s. 86.

⁶²² Akyıldız, İzmir-Aydın, s. 102.

⁶²³ Yapucu, ss. 129-130.

Şirket 1885 yılına kadar garanti edilen senelik %8 kar garantisi oranına ulaşamadığı için devlet tarafından sübvans edildi. Ancak 1885 yılından sonra, 1898 dışında, tüm yıllarda kar oranları garanti miktarını aşmış ve devlet şirketi sübvans etmek zorunda kalmadığı gibi fazla kısım devlet ile şirket arasında eşit olarak bölüşülmüştür.⁶²⁴ 30 Mayıs 1935 tarihinde devlet tarafından hat 1 Haziran 1935 tarihinden itibaren Türkiye Cumhuriyeti devletinin malı olmuştur.⁶²⁵

2.3.2.2. İzmir-Kasaba Demiryolu

Batı Anadolu'nun orta ve güney bölgelerine yönelen İzmir- Aydın demiryolu kuzeyde yer alan verimli Gediz Ovasına ulaşım imkânı sağlamıyordu. Özellikle de Kasaba ilçesi Gediz havzasının tarımsal üretiminin toplandığı yerleşim birimi olarak oldukça önemliydi.⁶²⁶ Bu nedenle A. Edwards isimli bir gazeteci 10 Eylül 1856 tarihinde Londra merkezli bir şirket adına İzmir'den Kasaba'ya oradan da Uşak'a uzanan bir imtiyaz başvurusunda bulunmuştu. Ertesi yıl Robert Wilkin, İzmir-Aydın Demiryolu şirketi adına İzmir'den Manisa'ya bir demiryolu inşa imtiyazı talep etti.⁶²⁷

Hükümet, yapılan görüşmelerden sonra A. Edwards'a Üsküdar-İzmit-Eskişehir-Sivas arasında inşa edilecek bir demiryolu imtiyazını verdi. Ayrıca Eskişehir'den İzmir'e de bir şube hat inşa edilmesi kararlaştırıldı.⁶²⁸ Ancak Edwards 3 Ekim 1862 tarihine kadar gerekli teminat akçesini Hazine'ye yatıramayınca haklarını başka bir şirkete devretmek istedi.⁶²⁹ Güzergâhın uzunluğu nedeniyle tek bir şirketin inşanın altından kalkamayacağı anlaşılnca devlet 19 Haziran 1863 tarihinde İzmir-Kasaba güzergâhının inşasını Edward Price'a diğer hatların inşasının da James London'a devredilmesini kabul etti.⁶³⁰ Böylece İzmir-Kasaba arasında bir demiryolu inşa ve işletmesi için ikamet merkezi İzmir olan *İzmir'den Kasaba'ya*

⁶²⁴ Kurmuş, s. 122.

⁶²⁵ Ali Osman Akalan, **Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2010, s. 182.

⁶²⁶ Atilla, s. 107.

⁶²⁷ Arif Kolay, **İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897)**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2011, ss. 6-7.

⁶²⁸ Cemil Öztürk, **Haydarpaşa-İzmit Hattı**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1987, (Tez), ss. 10-11.

⁶²⁹ Kolay, s. 7

⁶³⁰ Kolay, s. 8.

Kadar Olan Demiryolu Şirketi (Smyrna and Cassaba Railway Company) kuruldu. Edward Price tüm yetki ve sorumluluklarını bu şirkete devretti.⁶³¹

4 Temmuz 1863 tarihli şartnamede kar garantisi %6 olarak belirlenirken imtiyaz süresi imtiyazın verildiği tarihten itibaren 99 yıl olacaktı.⁶³² Hat standart ray genişliğinde inşa edilecekti.⁶³³ Şirket tarifeyi hükümetle birlikte belirleyecekti. Teminat akçesi olarak 10.000 Osmanlı lirası hükümete verilecek ve inşaat için 100.000 sterlin harcadığı vakit bu teminat şirkete geri verilecekti.⁶³⁴ Şirket sermayesi ise her biri 20’şer sterlinlik 40.000 hisse senedinden mütevellit 800.000 sterlini. Ancak Osmanlı tebaasına ayrılan hisse senetlerine pek rağbet gösterilmedi.⁶³⁵

İzmir-Aydın hattında komiserlik görevi gören Miralay Giritli Reşat Bey’e İzmir-Kasaba hattı için de bu görev verildi. Kurulan bir komisyonla arazi fiyatlarının tespiti gerçekleşti.⁶³⁶ Kereste dışı malzemelerin büyük bir kısmı İngiltere’den getirilmişti. Kereste ihtiyacı için Biga sancağındaki ormanların kullanılmasına ruhsat verildi. Ancak devlete ait ormanlardan getirilen taban ağaçları için vergi ödenecekti. Özel ormanlarda ise ahalinin izni alınacaktı.⁶³⁷

İnşası üç bölüme ayrılan demiryolunun birinci kısmını İzmir-Menemen arası oluşturuyordu. Başlangıç noktası olarak kent merkezine en yakın yer olarak belirledikleri Basmane (Çorakkapı) seçildi.⁶³⁸ Menemen-Manisa güzergâhı ikinci kısmı, Manisa-Kasaba güzergâhı da son bölümü oluşturuyordu. Basmane’den başlayan demiryolu Kervan Köprüsü, İstavroz (Hilal), Halkapınar, Bayraklı, Karşıyaka, Çiğli, Ulucak, Menemen, Emirâlem, Hamidiye, Horozköy, Manisa’dan geçerek Kasaba-Turgutlu istasyonuna ulaşacaktı.⁶³⁹ Hat, Alsancak’tan başlayan İzmir-Aydın demiryolu ile İstavroz adlı bölgede kesişiyordu.⁶⁴⁰

19 Nisan 1864 tarihinde inşa çalışmaları başlatıldı. Ekim ayına gelindiğinde Menemen’e kadar olan bölümün ve Bornova şube hattının rayları döşenmeye

⁶³¹ Kolay, ss. 16-17.

⁶³² Uzuntepe, ss. 63-64.

⁶³³ Kolay, s. 23.

⁶³⁴ Uzuntepe, s. 64.

⁶³⁵ Kolay, s. 18.

⁶³⁶ Kolay, s. 19.

⁶³⁷ Kolay, s. 22.

⁶³⁸ Atilla, s. 110.

⁶³⁹ Uzuntepe, s. 78; Kolay, s. 26.

⁶⁴⁰ İki hattın kesiştiği yer, artı yani haç şeklini aldığından mahalleye *İstavroz* adı verildi. Cumhuriyetin ilanından sonra bölgenin ismi değiştirilerek bölgeye *Hilal* adı verildi.

başlamıştı.⁶⁴¹ 1865 yılı Haziranında İzmir-Menemen (31.750 m) ve İzmir-Bornova (4.750 m) güzergâhları tamamlanmıştı. 20 Temmuz 1865 tarihinde iki hat geçici olarak trafiğe açıldı.⁶⁴² Ekim ayına gelindiğinde de demiryolu Manisa'ya ulaşmıştı. Hattın Kasaba'ya ulaşması ise 1865 Aralık ayını buldu. Ancak istasyonların tamamlanmaması nedeniyle açılış töreni 23 Ocak 1866 tarihinde gerçekleşti.⁶⁴³ Bitirilmesi için 4 yıl süre verilen İzmir-Kasaba hattı 2 yıldan kısa bir süre içerisinde tamamlandı.

Henüz inşa devam ederken hattın Kasaba'dan Alaşehir'e uzatılması düşünülmektedir. Mart 1866'da şirketin yetkili kıldığı Edward Price'a Bornova'dan Hacılar ve Pınarbaşı'na ve Kasaba'dan Alaşehir'e uzatma imtiyazı verildi.⁶⁴⁴ Bu yeni hatların mukavele şartları ana hat için belirlenen şartname örnek alınarak hazırlandı. 8 Haziran 1867 tarihinde inşaata başlandı. Ancak çıkarılan hisse senetlerinin satışında yaşanan sıkıntılar nedeniyle inşaat iki yıl ertelendi.

1869 yılında şirketin talebi üzerine güzergâh Kasaba-Salihli ve Salihli-Alaşehir olmak üzere iki kısma ayrıldı. İlk kısım bitirildiği gibi senelik garanti garantisi başlatılacaktı.⁶⁴⁵ Ancak inşaat maddi nedenlerle bir türlü başlatılamadı. Bunun üzerine Mayıs 1872 tarihinde Mösyö Samuel Bayliss, Kasaba Demiryolu Şirketi yetkilisi Revalaky aracılığıyla hükümete yeni bir teklif götürdü. Bu teklife göre Alaşehir hattının devlet tarafından yapılması öneriliyordu. Müteahhitlik işi de km başına 125.000 frank maliyetle Bayliss tarafından yapılacaktı. Hattın işletmesi ise Kasaba demiryolu tarafından gerçekleştirilecek ve eğer devlet arzu ederse 15 sene 8 ay sonra tüm hatları faiz ve sermayesini ödemek koşuluyla satın alabilecekti.⁶⁴⁶

Uzun görüşmelerden sonra 20 Ekim 1872 tarihinde çıkan bir irade ile hattın inşası için imtiyaz Byliss'e verildi. Devlet gerekli inşa masrafı olan 380.000 lirayı %12 faizle Byliss'e verecek, şirket de her sene devlete 80.000 lira ödeyerek 16 yıl sonunda hattı devlete teslim edecekti. 16 yıllık tahmini gelir 1.280.000 lirayı geçerse fazla kısmın yarısı devlete verilecekti.⁶⁴⁷ 17 Aralık 1872 tarihinde Byliss ile Nafia

⁶⁴¹ Kolay, s. 27.

⁶⁴² Uzuntepe, s. 70; Kolay, s. 28.

⁶⁴³ Kolay, s. 29.

⁶⁴⁴ Kolay, s. 57.

⁶⁴⁵ Kolay, ss. 59-60.

⁶⁴⁶ Kolay, ss. 62, 64.

⁶⁴⁷ Kolay, s. 66.

Nazırı Edhem Paşa arasında mukavele imzalandı.⁶⁴⁸ 31 Mart 1873'te inşa yeniden başlatıldı. Araç gereçler İngiltere'den getirildi. Temmuz 1874'te inşaatı bitirdiğini belirten Byliss teslim için bir komisyon oluşturulmasını talep etti. Kurulan komisyon yaptığı incelemelerde inşanın birkaç ufak eksikçe rağmen demiryolunun mukaveleye uygun bir şekilde inşa edildiğini belirterek hattın trafiğe açılmasına izin verdi.⁶⁴⁹ Hattın 1875 Martı'ndan itibaren Byliss'ten alınarak Kasaba Demiryolu şirketine devredilmesine ve işletmeye açılmasına karar verildi.⁶⁵⁰ Böylece İzmir-Kasaba demiryolu 175 km'ye ulaşarak o yıllarda Anadolu'da yapılan en uzun demiryolu sistemi olma özelliğini kazanmıştı.

1875 yılından itibaren Alaşehir'den ya da Alkan'dan Afyonkarahisar'a hattı uzatma teklifleri verilmekteydi. Ancak bu düşünce uzun süre hayata geçirilemedi. 17 Şubat 1893 tarihinde Nafia Nazırı Tevfik Paşa ile George Nagelmackers arasında bir mukavele imzalandı.⁶⁵¹ İzmir-Kasaba demiryolunun diğer hatlarını da işletmesini üzerine alan Nagelmackers, Alaşehir-Afyonkarahisar uzatmasının imtiyazını elde etti.⁶⁵² *İzmir ve Kasaba Demiryoluyla Temdidi Osmanlı Şirketi* adlı şirketi Paris'te kurarak inşaatı başladı.⁶⁵³ 118 km uzunluğundaki Alaşehir-Uşak arası 7 Ekim 1897'de, hattın tamamı ise 1 Aralık 1897'de tamamlandı.⁶⁵⁴ Güzergâh Kasaba, Orhanlı, Ahmedli, Salihli, Munvak, Dereköy, Alkan'dan geçerek Alaşehir'e ulaşıyordu.

İzmir-Kasaba-Alaşehir demiryolu sistemine, inşasını yine devletin üstlendiği, 92 km uzunluğunda Manisa-Akhisar,-Kırkağaç-Soma şube hattı 1 Mayıs 1890'da işletmeye açılarak eklendi.⁶⁵⁵ İzmir-Kasaba demiryolunun Manisa'ya bir şube hattı ile bağlanacak olması halkı oldukça memnun etmişti. Hatta ahali demiryolunda

⁶⁴⁸ Mukavele için Bkz. Kolay, ss. 66-70.

⁶⁴⁹ Kolay, ss. 72-73.

⁶⁵⁰ Uzuntepe, s. 68.

⁶⁵¹ Kolay, ss. 126-127.

⁶⁵² Osmanlı devletinin mukaveledeki hakkını kullanarak imtiyazı Nagelmackers'in başında bulunduğu Fransız şirkete vermesi üzerine İngiliz kamuoyunda büyük bir tepki oluştu. Buna rağmen Nagelmackers İzmir-Aydın demiryolunu da satın almaya çalıştı ancak başarısız oldu. Bkz. Kolay, ss. 138-139, 208.

⁶⁵³ Uzuntepe, s. 73; Kolay, ss. 136, 145.

⁶⁵⁴ Kolay, ss. 153-156.

⁶⁵⁵ Uzuntepe, s. 71; Kolay, ss. 77,103.

gönüllü olarak çalışabileceğini Babıali'ye dilekçe ile belirtmişti.⁶⁵⁶ Ayrıca İzmir'den Bornova'ya 5 km uzunluğunda bir banliyö hattı inşa edilmişti.⁶⁵⁷

Bunların dışında hattın Alaşehir'den Afyonkarahisar'a ulaştırılması hedeflenmekteydi. Nihayetinde 1897 yılında Afyonkarahisar'a ulaşıldı. Anadolu demiryolu da Afyonkarahisar'a 1896 yılında ulaşmıştı. Ancak İzmir-Kasaba hattıyla irtibatı sağlanmadığı için şehirde iki farklı istasyon bulunmaktaydı. İstasyonlardan biri İzmir'e diğeri İstanbul'a yolcu ve eşya taşıyordu.⁶⁵⁸ Dolayısıyla İzmir-Kasaba demiryolunun Anadolu demiryoluyla birleştirilmesi önerisi ortaya atıldı. Anadolu demiryolu şirketi karlılıklarına zarar vereceği endişesiyle hatların birleştirilmesine karşı çıkmaktaydı.⁶⁵⁹ Merkezi hükümet ise İstanbul'un ticari önemini kaybedebileceğinden endişe etmekteydi.⁶⁶⁰ Bu nedenlerle hatların birleştirilmesi kararı oldukça geç alınacaktı. Ancak hatları kullanan yolcular ve tacirler bundan büyük sıkıntı çekmekteydi. 11 Ekim 1908 tarihinde her iki hattın birleştirilmesi için Ticaret ve Nafia Nezareti her iki şirketin yetkililerine emir gönderdi. Nihayet 1909 yılında hatlar birleştirildi.⁶⁶¹

İzmir-Kasaba demiryolu sistemi 31 Mayıs 1934 tarihinde T.C. hükümeti ve şirket arasında yapılan bir antlaşmayla devletleştirilmiştir. Devlet %5 faizli tahvillerle 50 senede ödenmek üzere 162.468.000 frank karşılığında hattı satın aldı.⁶⁶²

2.3.3. İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba Demiryollarının Batı Anadolu'da Yarattığı Siyasi, Askeri, Ekonomik ve Sosyo-Kültürel Etkiler

İngiliz girişimcilerin Batı Anadolu'da inşa ettiği bu iki hatla birlikte Britanya imparatorluğunun siyasi etkisi hem bölgede hem de ülkede oldukça arttırmıştı. Ancak bu etki Osmanlı yönetimini rahatsız etmekteydi. Her iki hattın da İngilizlerin

⁶⁵⁶ Kolay, s. 19.

⁶⁵⁷ Kolay, s. 80.

⁶⁵⁸ Alparslan Aliagaoglu, **Afyonkarahisar Şehir Coğrafyası**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, , Ankara, 2004, s. 190.

⁶⁵⁹ Kolay, s. 205.

⁶⁶⁰ Kolay, s. 204; Atilla, s. 115.

⁶⁶¹ Kolay, s. 206.

⁶⁶² Kolay, s. 235.

kontrolünde bulunması bir tehdit unsuru olarak görülüyordu.⁶⁶³ Britanya'nın önce Kıbrıs'ı daha sonra da Mısır'ı işgali İngilizlerle olan ilişkileri oldukça sarstı. Osmanlı yönetimi bu nedenlerle hem İzmir rıhtımının inşa imtiyazını hem de mukaveledeki haklarını kullanarak İzmir-Kasaba demiryolunun işletmesini Fransız şirketlere vermiştir.⁶⁶⁴ Buna 1873 kriziyle tüm dünyada korumacı önlemlerin öne çıkışının Britanya'nın serbest ticaret politikasına vurduğu darbe⁶⁶⁵ ve Almanya ve ABD gibi hızlı bir şekilde sanayileşen yeni güçlerin dünya pazarlarında İngiltere'ye rakip olarak ortaya çıkışı da eklenince Britanya gerek Osmanlı devletinde gerek dünyada güç kaybedecektir.

Demiryoluyla birlikte bölgede huzursuzluk kaynağı olarak görülen isyan ve çete faaliyetlerine karşı önlemler alınabilmiştir. Ancak demiryolu tüm sorunları çözemeyecektir. Örneğin 1872 yılı Mayıs ve Haziran aylarında azınlıkların kendi içinde yaşadığı çatışmalardan birinde Rum ve Ermeniler Yahudi mahallesini 50 gün boyunca kuşatarak yüzlerce Yahudi'nin ölümüne neden olmuştur.⁶⁶⁶ Demiryolunun varlığına rağmen devlet bu olayları bastırmada geç kalarak büyük bir katliamın yaşanmasını engelleyememiştir. Ancak demiryolu imparatorluğun en fazla asker toplanan bölgelerinden biri olan Batı Anadolu'dan asker sevkiyatını kolaylaştıran bir etmen olacaktır.⁶⁶⁷

Batı Anadolu'da demiryollarının faaliyete girişiyle birlikte ekonomik gelişim eskisine nazaran büyük bir ivme kazanmıştı. Benzeri durumlara Hindistan ve Arjantin'de rastlanıldığı üzere Büyük Menderes ve Gediz havzalarında gerçekleşen tarımsal üretim bölgenin tek çıkışı olan İzmir limanına hızlı ve ucuz bir şekilde sevk edilmeye başlamıştı. Taşıma masraflarının %76 düşmesi⁶⁶⁸ sayesinde geleneksel taşımacılık faaliyetleriyle ticari bir öneme sahip olmayan iç bölgelerdeki üretim de piyasaya yönelik üretime dönüşüyordu.⁶⁶⁹ Demiryolunun varlığı sadece dış ticareti değil iç ticareti de hareketlendirmişti.

⁶⁶³ Yapucu, ss. 131-132.

⁶⁶⁴ Kurmuş, ss. 245-246.

⁶⁶⁵ Kurmuş, ss. 263-265.

⁶⁶⁶ Kurmuş, ss. 78-79.

⁶⁶⁷ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 46; Kurmuş, s. 142.

⁶⁶⁸ Uzuntepe, s. 92; Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 50.

⁶⁶⁹ Tosun Arıcanlı, "19. Yüzyılda Anadolu'da Mülkiyet, Toprak Ve Emek", **Osmanlı'da Toprak Mülkiyeti Ve Ticari Tarım**, (Ed. Çağlar Keyder- Faruk Tabak), çev: Zeynep Altok, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1998, ss. 132-135.

Demiryolu piyasaya yönelik üretimin gelişmesini sağlamış ve böylece ekili toprak miktarı gittikçe artmıştı. Bu noktada 1861-1866 Amerikan İç Savaşı'nın etkisi büyük olmuştu. İç Savaş'ın başlamasıyla birlikte dünya pamuk ve buğday ihtiyacının büyük bir kısmını karşılayan ABD'den bu ürünlerin ithali sona erdi. Başta Britanya olmak üzere gelişmiş ülkelerin pamuk talebinin yöneldiği bölgeler arasında Batı Anadolu başı çeken bölgelerdendi.⁶⁷⁰ Osmanlı hükümeti, finansal kuruluşlar, Britanyalı sanayiciler (Manchester Pamuk Alım Birliği) ve demiryolu şirketleri pamuk üretimini yaygınlaştırmak ve geliştirmek adına hibe, teşvik, vergi muafiyeti ve kredi imkânları sağladı.⁶⁷¹ Demiryoluyla birlikte tarım ve ticaretin gelişeceğini öngören Levanten aileler ve yabancı girişimciler önce İzmir ve çevresinde daha sonra iç bölgelerde dönüm başına 1-1.5 sterlin gibi düşük ücretlerle satılan toprakları satın almaya başlamıştı.⁶⁷² 1866 yılında yabancılara toprak satışının serbest bırakılması bu süreci hızlandırdı.⁶⁷³ Bu yıllarda Osmanlı devletinin İngiltere'ye yaptığı ihracatın yarısını büyük kısmı demiryolu güzergâhı boyunca üretilen pamuk oluşturuyordu.⁶⁷⁴ Sıkıştırılmış pamuk balyaları çok kolay ateş aldığı için pamuğun nakliyesi ve depolanması riskli işlerdi. Bu nedenle 1863'ten itibaren gemicilik dışında da sigorta şirketleri görülmeye başlandı.⁶⁷⁵

XIX. yüzyıl boyunca dış ticaret sürekli fazla olduğu için bölgede zenginlik ve refah yükselmektedir. 1842 yılında İngiltere'ye yaklaşık olarak 60.000 ton meşe palamudu, 15.000 ton kuru üzüm ve 7.500 ton afyon ihraç edilirken 1876 yılında bu miktarlar sırasıyla 600.000, 222.000 ve 362.000 ton olmuştu.⁶⁷⁶ İzmir-Kasaba hattında 1895 yılında 115.000 ton mal ve 1.5 milyon yolcu taşınırken bu rakamlar 1913 yılında 430.000 ton mal ve 3 milyon yolcuya ulaşmıştı.⁶⁷⁷ Gelişimin bir sonucu

⁶⁷⁰ İç savaş yıllarında Batı Anadolu'da pamuk üretiminde en az artış Kasaba kazasında gerçekleşmişti. Burada dahi pamuk ekili alanların miktarı 20.000 dönümden 24.000 dönüme çıkarak %20'lik bir artış gösterecektir. Bkz. Varlık, s. 50.

⁶⁷¹ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 48; Kurmuş, s. 126.

⁶⁷² Özgün, s. 11.

⁶⁷³ Yapucu, ss. 122-123; Özgün, s. 10; 93 Harbinden sonra İzmir yakınlarında var olan tarıma elverişli toprakların neredeyse tamamı İngilizlerin eline geçmiştir. Tüm yabancılara satın aldığı toprak miktarının ise yarısı İngilizlere ait olmak üzere 5-6 milyon dönüm civarında olduğu tahmin ediliyor. Bkz. Kurmuş, ss. 147-148.

⁶⁷⁴ Kurmuş, s. 132; Ancak iç savaşın sona ermesiyle birlikte ABD yeniden ihracata başlayacak ve bu oran %6'ya düşecekti. Bkz. Reşat Kasaba, **The Ottoman Empire and the World Economy: 19th Century**, State University of New York Press, Albany, 1988, ss. 77-78.

⁶⁷⁵ Kurmuş, s. 136.

⁶⁷⁶ Kolay, ss. 220-221.

⁶⁷⁷ Kolay, s. 222.

olarak 1855-1876 yılları arası İzmir vilayetinde zenginlik 3 kat artmıştı.⁶⁷⁸ Gittikçe artan tarımsal üretim ile birlikte Aydın vilayetinde demiryolun geçtiği bölgelerde 1856-1909 yılları arasında toplanan aşar vergisi 13 kat arttı. 1893-1899 yılları arasında Aydın vilayetinin tüm giderleri çıkartıldıktan sonra hazineye gönderilen miktar yılda ortalama 770.000 sterlinken, 1910 yılında 1.700.00 sterline ulaşmıştı. Bu miktar aynı yıl devletin tüm gelirlerinin %15'ine karşılık gelmekteydi.⁶⁷⁹

Batı Anadolu başta İngilizler olmak üzere yabancılar için bir çekim merkezi haline gelmekteydi. 1847 yılında 15.000 yabancıнын yaşadığı İzmir'de 1880'e gelindiğinde 50.000 yabancı yaşamaktaydı. İskenderiye ve Kahire'de olduğu gibi yabancılar şehrin nüfusunun %25'ini oluşturmuyordu.⁶⁸⁰

Batı Anadolu'da ticaret İzmir'e yerleşen yabancı girişimci ve Levantenlerin ve onları üretim bölgeleriyle bağlantısını sağlayan Rum, Ermeni ve Yahudi tacirlerin kontrolündeydi.⁶⁸¹ Türkler de üretiminin önemli bir unsuru olarak ticarete söz sahibiydi. Ancak yabancılarla iletişim problemi nedeniyle yerli azınlıklar aracı olarak kullanılmış ve bu nedenle dış ticarete görünür olamamışlardır.⁶⁸²

Aydın demiryolu şirketi 1913 yılına kadar 11 milyon sterline yaklaşan bir meblağı İngiltere'ye transfer etmişti. Aynı devletin bu tarihe kadar Osmanlı devletinde yaptığı yatırım 25 milyon sterlin civarında olduğu düşünülürse bu yatırımın %'44'ünü yalnızca Aydın demiryolu şirketinin kar ve faiz transferleriyle geri alabilmişti.⁶⁸³

Demiryolu güzergâhı üzerinde yer alan toprak fiyatları oldukça yükselmişti. Bazı bölgelerde demiryolu inşasının daha ilk günlerinde %500'e varan artışlar söz konusuydu.⁶⁸⁴ Bu nedenle hükümet demiryolun geçeceği güzergâh üzerinde bir komisyon aracılığıyla toprakların gerçek bedelini belirlemiş ve şirketlere bu bedel üzerinden mülk araziye tahsis etmişti. 1870-1874 yılları arasında ise arsa fiyatları 10

⁶⁷⁸ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 50.

⁶⁷⁹ Kurmuş, s. 114.

⁶⁸⁰ Kolay, s. 220.

⁶⁸¹ Reşat Kasaba, "İzmir", **Review (Fernand Braudel Center)**, Cilt: 16, Sayı: 4, 1993, s. 400.

⁶⁸² Frangakis-Syrett, s. 101.

⁶⁸³ Kurmuş, ss. 121-122.

⁶⁸⁴ Kurmuş, s. 112.

kat artmıştı.⁶⁸⁵ Bazı toprak sahipleri ise bu yeni icadın arsaların yakınından geçmesinden rahatsızlık duyarak topraklarını çok uygun bir fiyata satmıştı.⁶⁸⁶

Bölgeden dünya piyasalarına mal çıkışı kolaylaştığı gibi Batı'nın mamul ürünlerinin bölgeye girişi de kolaylaşmıştı. Bu nedenle bölgede var olan imalat sanayi büyük zarar görmüştü. Yine de belli zanaatlar kendini koruyabildi. Dokuma sektöründe el tezgâhları ortadan kalkmamıştı. Ancak ithal ipliğin ucuzlamasıyla birlikte yerli iplik eğirmeciliği ortadan kalkacaktı.⁶⁸⁷ 1860'lardan sonra pamuk üretimi ve ticaretinin gelişmesi nedeniyle çok sayıda çırçır fabrikası inşa edilmiş ve pamukların balyalanması için hidrolik presleme tesisleri kurulmuştu.⁶⁸⁸ 1870 yılına gelindiğinde 700'den fazla çırçır makinesinin kullanıldığı ve tamamı demiryolu güzergâhı üzerinde olan 34 fabrika ortaya çıkmıştı.⁶⁸⁹ Ayrıca 1890 yılından sonra İzmir-Aydın demiryolu şirketi her yıl 400 genci eğiterek makinist, teknisyen vs. olarak yetiştirdi. Ancak bunların çok azı şirkette çalışabilmekteydi. Büyük bir kısmı iç bölgelerde atölyeler ve dükkânlar açmıştı.⁶⁹⁰

18 Kasım 1868 tarihli Maden nizamnamesinin 20. maddesi yabancılara Osmanlı kanunlarına uymak şartıyla maden arama ve çıkarma hakkı tanıyordu. Böylece büyük bir kısmı Batı Anadolu bölgesinde bulunan krom, kükürt, zımpara taşı, kömür gibi madenleri çıkartmak üzere imtiyaz talep edilmeye başlandı.⁶⁹¹ Ayrıca manganez, antimon, arsenik, bakır, borasit, kalay, krom, kurşun, linyit diğer önemli madenlerdendi.⁶⁹² Ancak madenlerin bölge ekonomisine katkısı oldukça sınırlı olmuştur. Madenlerde çalışan işçilerin büyük bir kısmı Yunanistan ve İtalya'dan getirilmişti. Bölge işçilerinin daha ucuz çalışacak olmasına rağmen böyle bir politika izlenmesi bölgenin kalkınmasında çok da istekli olunmadığını göstermektedir.⁶⁹³ Bunun dışına çıkarılan madenler demiryolu aracılığıyla başta İngiltere olmak üzere doğrudan yabancı ülkelere taşınmaktaydı.⁶⁹⁴ Çıkarılan maden

⁶⁸⁵ Kurmuş, s. 269.

⁶⁸⁶ Kurmuş, s. 147; Özgün, s. 11.

⁶⁸⁷ Özgün, s. 196.

⁶⁸⁸ Kurmuş, s. 133.

⁶⁸⁹ Özgün, s. 78.

⁶⁹⁰ Kurmuş, s. 173.

⁶⁹¹ Uzuntepe, s. 101.

⁶⁹² Uzuntepe, s. 102.

⁶⁹³ Kurmuş, s. 227.

⁶⁹⁴ Ali Akyıldız, "Demiryolları ve Değişme", **Yeni Toplum**, Sayı:1, İstanbul, 1992, (Değişme), s. 117.

miktarı ile ihraç edilen maden miktarı hemen hemen aynıydı.⁶⁹⁵ Demiryolu şirketleri de imtiyazlarında var olan maden arama ve çıkarma haklarından yoğun bir şekilde faydalandı. İzmir-Aydın demiryolu şirketi demiryolu güzergâhında maden aramak üzere Mösyö Ostin isminde bir mühendis görevlendirmişti. Bulunan maden yatakları doğrudan şirkete bildiriliyordu.⁶⁹⁶

Batı Anadolu'da eskiçağlardan beri Büyük Menderes ve Gediz vadileri yoluyla İzmir'i bölgenin iç kısımlarına doğu-batı doğrultusunda bağlayan gelişmiş bir ulaşım ağı bulunmaktaydı.⁶⁹⁷ Demiryolunun ortaya çıkışından önce bölgede taşımacılık geleneksel yöntemlerle sürdürülmekteydi. Uzun mesafeli taşımacılık Türklerin kontrolünde⁶⁹⁸ olan deve kervanlarıyla sağlanmaktayken Rumların etkin olduğu kısa mesafelerde katır ve eşek kullanılmaktaydı.⁶⁹⁹ Bir deve günde ortalama 30 km civarında hız yaparak 250-450 kg yük taşıyabilmekteydi.⁷⁰⁰ Kervanlar nehirleri geçerken ve yağışlı havalarda büyük zorluklar yaşamaktaydı.⁷⁰¹ Dolayısıyla deve kervanları yılın beş ayı hareket edemiyordu.⁷⁰² Develerin bir kısmı yolda telef olmaktaydı.⁷⁰³ Devlet ayrıca savaş zamanlarında hayvanlara el koyuyordu. Buna karşılık Aydın'da tahminen ancak 10.000 deve ve 500 katır taşımacılık için kullanılmaktaydı.⁷⁰⁴ Kervanlar Şubat-Haziran ayları arasında İzmir'e gelerek mallarını boşaltır ve Eylül ve Ekim aylarında İzmir'den aldıkları malları alarak geldikleri yerlere dönerdi.⁷⁰⁵ Bu nedenlerle kervan taşımacılığında süreklilik olmadığı gibi hız ve taşıma kapasitesi oldukça düşüktü. Sonuç olarak giderek artan ticaret hacmi için geleneksel taşımacılık yeterli gelmiyor ve gerek bölgede üretilen malların ihracında ve gerek ithal edilen malların iç bölgelere girişinde zorluklar

⁶⁹⁵ Kurmuş, s. 219.

⁶⁹⁶ Uzuntepe, s. 102.

⁶⁹⁷ Uzuntepe, s. 15.

⁶⁹⁸ Türklerin kontrolünde olan kervancılık mesleğine karlı bir sektör olduğu için yabancılar da el atacaktı. Avusturya-Macaristan uyruklu Ernest Fleming isimli bir girişimci deve satın alarak bir kervan kurdu. Bkz. Yapucu, s. 130; Özgün, s. 143

⁶⁹⁹ Vildan Okyay, "Batı Anadolu Bölgesi Ulaşım Sistemindeki Değişikliğin Merkezler Kademelenmesi Üzerine Etkileri (1844-1914)", **ODTÜ Gelişme Dergisi**, Cilt. 8, Sayı: 3-4, 1981, s. 651.

⁷⁰⁰ Kurmuş, s. 118; Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 38.

⁷⁰¹ Kurmuş, s. 118.

⁷⁰² Kurmuş, s. 139.

⁷⁰³ Karl Von Scherzer, **İzmir 1873**, çev. İlhan Pınar, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2001, s. 44.

⁷⁰⁴ Kurmuş, s. 119.

⁷⁰⁵ Martal, s. 55.

yaşanıyordu.⁷⁰⁶ Ulaşım zorlulukları ve taşıma maliyetlerinin görece yüksekliği⁷⁰⁷ nedeniyle iç bölgelerde üretilen ürünün fiyatı İzmir'e taşındıktan sonra hâlâ bir kar sunuyorsa kervanlara yüklenmekteydi. Aksi halde ürünler çürümeye bırakılıyordu.⁷⁰⁸

Demiryolları kervan taşımacılığına nazaran hızlı ucuz, kolay, güvenli ve devamlılığı olan bir taşımacılık biçimi olarak öne çıkmaktaydı. Özellikle de hacimli malların taşınmasında demiryolu kervanlara nazaran oldukça elverişliydi.⁷⁰⁹ Kervan ticareti sırasında mola yerlerinde yüklerin indirilip yüklenmesi sırasında özellikle de üzüm ve incir gibi yaş ürünlerin %5'i bulan bozulma oranı demiryoluyla birlikte %0,5'e düşmüştür.⁷¹⁰ Demiryoluyla birlikte kısa sürelerde istedikleri malı getirebilmeleri tacirleri stoklama ve depo tutma zorunluluğundan kurtarmıştı. Dolayısıyla demiryolunun Batı Anadolu'da sağladığı yıllık tasarruf Orhan Kurmuş'a göre 500.000-700.000 sterlin arasında bir meblağa ulaşmıştı.⁷¹¹

Batı Anadolu'da Söke, Menemen, Aydın, Milas gibi şehir ve kasabalarda devecilikle geçimini sağlayan büyük bir nüfus bulunmaktaydı.⁷¹² İzmir-Aydın-Dinar ekseninde toplanmış ana kervan ağı yine bu ekseninde inşa edilecek demiryollarıyla sert bir rekabete girişmek zorunda kaldı.⁷¹³ Kervanlar ilk olarak fiyat düşürerek rekabete girişti. Ancak yine de demiryollarından daha ucuza ürün taşıyamamaktaydılar. Başını Uşakîzade Muammer Bey'in çektiği büyük bir eylem düzenlendi.⁷¹⁴ Kervan sahipleri develerini yan yana dizerek İzmir'den Aydın'a bir katar oluşturdu. Ancak hükümet demiryolunu her ne pahasına olursa olsun istiyordu. Ayrıca senelik kar garantisi hükümetin elini de bağlamaktaydı. Buna güvenen şirket taşıma ücretlerinde büyük indirimlere gitmekteydi.⁷¹⁵ Daha sonra çeteler tutularak

⁷⁰⁶ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 16.

⁷⁰⁷ Kervan ücretleri için bkz. Atilla, s. 54; Kurmuş, s. 93.

⁷⁰⁸ Kurmuş, s. 92.

⁷⁰⁹ Donald Quataert, "19. yy'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", **Tanzimat'tan Cumhuriyete Türk Ansiklopedisi**, Cilt: 3, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s. 1061. Özgün, ss. 196-197; Geleneksel olarak uzun mesafeli ticareti yürüten deve kervanları lüks mal taşımaya yönelik bir taşımacılık biçimidir. Deve ile hacimli malların taşınması 19. yüzyılda kısa mesafelerde gerçekleşmiştir. Bkz. İlber Ortaylı, Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme", **Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I**, (İlber Ortaylı), Turhan Kitabevi, Ankara, 2000, (Deve), ss. 101-102.

⁷¹⁰ Kurmuş, s. 140; Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 50.

⁷¹¹ Kurmuş, s. 139.

⁷¹² Özgün, s. 197.

⁷¹³ Özgün, ss. 148-149.

⁷¹⁴ Yapucu, s. 130.

⁷¹⁵ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 55.

şirketle şiddet zoruyla mücadele edildi.⁷¹⁶ Ancak bunlar da sonuç vermedi ve kervanlar ancak ikincil önemdeki yollarda taşımacılık yapma imkânı elde edebildi.⁷¹⁷

Demiryolunun yukarıda sayılan avantajları karşısında kervanların çok az avantajı bulunmaktaydı. Bunların en önemlileri kervanların malı istenilen yerden alıp istenilen yere bırakabilmesiydi.⁷¹⁸ Bunun dışında demiryolları tüm üretim merkezlerine uğrayamamıştı. Bu sayede XX. yüzyılın ortalarına kadar kervanlar kısa güzergâhlarda taşımacılığa devam etti. Demiryolu istasyonları çevresinde 1890'dan önce var olmayan yeni kervan ağları ortaya çıktı.⁷¹⁹ Günümüzde ise develeri ancak Şubat ayında yapılan geleneksel Deve Güreşlerinde görebilmekteyiz.⁷²⁰

Demiryolu dünyanın birçok kesiminde olduğu gibi Batı Anadolu'da da şehirleşmeyi arttırmıştır. Demiryolundan önce de İzmir nüfusu 100.000 olan büyük bir şehirdi. İzmir'in merkezi konumu demiryollarının döşenmesiyle gittikçe arttı. Daha 1862 yılında İzmir'den iç kesimlere seyahatin süresi %80 kısalmıştı.⁷²¹ Vilayette nüfusu 10.000'in üstünde olan Aydın, Manisa, Akhisar, Muğla, Isparta şehirleri bulunmaktaydı. 1914 yılına gelindiğinde nüfusu 10.000'in üstüne çıkan yerleşim birimi sayısı 26'ya yükselmiştir. Bunların 18'i doğrudan demiryolu güzergâhı üzerindeyken diğerleri demiryolu güzergâhına yollarla bağlanmaktaydı.⁷²² İzmir'in nüfusu 200.000'i aşarken⁷²³ 5.000-10.000 arasında nüfusa sahip merkezin sayısı da 47'e ulaşmıştı.⁷²⁴ Tabii bu artışta birçok farklı faktör etkili olmuştur. Salgın hastalıklarla ölümlerin yüzyılın ikinci yarısından itibaren azalması ve Girit, Kafkas ve Balkan kökenli göçmenlerin bölgeye yerleştirilmesi gibi etkenler de not edilmelidir.⁷²⁵ Demiryolu güzergâhı dışında kalan yerleşim birimleri ise gittikçe önemini kaybetti. Örneğin önemli bir pamuk üretim bölgesinin merkezinde yer alan

⁷¹⁶ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, ss. 53-54.

⁷¹⁷ Ortaylı, Deve, s. 104.

⁷¹⁸ Atilla, s. 113.

⁷¹⁹ Yapucu, s. 194; Atilla, s. 87; Kurmuş, ss. 119-120.

⁷²⁰ Yapucu, s. 131.

⁷²¹ Reşat Kasaba, "İzmir", **Review (Fernand Braudel Center)**, Cilt: 16, Sayı: 4, 1993, s. 401.

⁷²² Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 52.

⁷²³ Aydın vilayet salnamelerine göre İzmir'in nüfusu 1886-87'de 479.543, 1890'da 496.000, 1895'te 560.586 kişiydi. 1899-1900 salnamesine göre İzmir nüfusu 310.328'i Müslüman, 172.686'sı Rum 23.829'u Yahudi, 9.558'i Ermeni ve 20.757'si yabancı uyruklu olmak üzere toplam 574.573 olarak gösterilmektedir. Bkz. Martal, s. 52.

⁷²⁴ Akyıldız, İzmir-Aydın, ss. 111-112; Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 52.

⁷²⁵ Yapucu, s. 184.

Sobice kazası demiryolunun Menderes Nehri yüzünden kazaya uzatılamaması nedeniyle gözden düşecek ve nihayetinde nahiyeye dönüştürülecekti.⁷²⁶

Demiryoluyla birlikte İzmir’de kent yapısı etkilenecek merkez-banliyö ve çalışma-oturma alanları ikiliği doğmuştu.⁷²⁷ Özellikle de yaz aylarında binlerce insan daha serin olan bölgelere gezintiye çıkabilir hale gelmişti. 2 Eylül 1888 tarihinde İzmir-Aydın demiryolunun ilk şube hattı olarak açılan Tire güzergâhı İzmir’in sıcağından bunalanlar için bir tenezzüh mekânına dönüştü.⁷²⁸ Aynı şekilde İzmir’in ilk banliyö hattı olan Buca yabancı tacirlerin ve Levantenlerin yaşam alanı haline geldi.⁷²⁹ İşyerleri Alsancak’ta (Punta) bulunan Levantenler sıcaklıkların 3-4 derece daha düşük olduğu Buca’ya yerleşmeye başladı. Demiryoluyla hızlı ve kolay bir şekilde iş-ev arasında gidip gelebilmekteydiler. Demiryolu istasyonları gittikçe insanların buluşma noktası haline geliyordu. Şehirlerin yayılışı istasyonun olduğu bölgelere kaydı. Örneğin Salihli kasabasının 1 km güneyine kurulan istasyon günümüzde Salihli’nin tam ortasında yer almaktadır.⁷³⁰

Demiryollarıyla birlikte tarihi eserlerin yurtdışına kaçırılması kolaylaşmıştı. Demiryolu şirketleri ve İngiliz demiryolu işçi ve mühendisleri bu işte rol almıştı. Aydın demiryolunun rotasının değiştirilerek Selçuk (Ayasuluğ) üzerinden geçirilmesi kararı Efes bölgesinde bulunan tarihi eserlerin yağmalanmasına yol açtı.⁷³¹ Charles T. Woods Efes kazılarıyla Artemis tapınağını bularak eski eserlerin Londra’ya kaçırılmasına öncü oldu.⁷³² Aynı şekilde bir demiryolu mühendisi olan Karl Human, Bergama sunağını benzer şartlarda kaçırarak Berlin’e nakletmişti.⁷³³ Kasaba demiryolu komiseri Havden 24 Mart 1874 tarihinde Maarif Nezareti’ne verdiği dilekçede Salihli’de eski eser aramak için ruhsat talep etmişti. Mevcut Asâr-ı Atîka Nizamnamesine bağlı kalmak kaydıyla kendisine bir yıllık ruhsat verildi. Bunun dışında inşa sırasında da eser bulunmaktaydı. Sart’ta 2 aslan heykeli bulunmuş ve durum Nafia Nezareti’ne bildirilmişti.⁷³⁴

⁷²⁶ Yapucu, s. 195.

⁷²⁷ 1870’lerde Karşıyaka ve Bornova banliyöleri de inşa edilecekti. Bkz. Atilla, ss. 111-112, 145.

⁷²⁸ Atilla, s. 91.

⁷²⁹ 7 Ocak 1866 tarihinde imtiyazı verilen 2.740 metrelik hat 3 Eylül 1870 tarihinde trafiğe açıldı. Bkz. Atilla, s. 94.

⁷³⁰ Atilla, s. 114.

⁷³¹ Yapucu, s. 127.

⁷³² Atilla, ss. 149-150

⁷³³ Atilla, s. 151.

⁷³⁴ Kolay, 2011, ss. 77-78.

Demiryolu gibi yeni bir teknolojinin bölgeye gelişi değişik sorunları ortaya çıkaracaktır. Kasaba demiryolu istasyonlarında alafranga saatlerin kullanılması ezan saatlerini öğrenmek isteyenleri zor durumda bırakınca bir de ezanî saat bulundurulmaya başlandı.⁷³⁵ Tabela ve bilette bulunan bilgilerin yalnızca Fransızca ve İngilizce olarak yazılması halk için sıkıntı yaratıyordu. Bilgilerin Türkçe yazılması talep edilmekteydi. Dinar istasyonunda kadınlar ve erkekler beraber beklemek durumunda kalınca kadınlar için ayrı bir bekleme odasının yapılması talep edilmişti.⁷³⁶

Türkiye’de işçi sınıfının ve sınıf bilincinin oluşumunda maden ve tersane işçileriyle birlikte demiryolu işçiler öncü role sahipti. Demiryolunun sağladığı hareketlilikle birlikte ücretli emek kullanımı ve dolaşımı arttı. Ancak işçilerin sıkıntıları oldukça fazlaydı. Çalışma saatleri oldukça uzun ve çalışma koşulları kötüydü. Şirketler işçiler arasında ayırım yapmaktaydı. Onlarca yıl çalışıp iş yapamaz hale gelen Osmanlı tebaasına herhangi bir işçinin ücret ödenmeden işine son verilebilirken Avrupalı memurlar için bir yardım sandığı oluşturulmuştu. Görev esnasında ölen Avrupalı memurların ailesine maddi yardımda bulunulmaktaydı.⁷³⁷ İkinci Meşrutiyetle beraber örgütlenen İzmir-Aydın demiryolu çalışanları ücret artışı, çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve bazı sosyal haklar için ülkenin diğer bölgelerinde olduğu gibi greve gideceklerdi.⁷³⁸ İşçi ve memurlar günlük çalışma saatlerinin 10,5 saatten 8,5 saate inmesini talep etmekteydiler. İşçiler Develi Köyü yakınlarında bir treni raydan çıkartıp, tutuklanan arkadaşlarını zor kullanarak tahliye etmeye çalışınca askerlerle çatışma yaşanmış, bir işçi ölmüş ve birkaç işçi yaralanmıştı.⁷³⁹ Olayların büyümesiyle ve grevin yerli tacirlere ciddi zararlar vermesiyle birlikte hükümet devreye girerek işçilerin lehine bir çözüm sağlamıştır. Grev nedeniyle tüccar ve halk zor durumda kalmış ve incir ihracatı sekteye uğramıştı. Bu nedenle grev boyunca deve kervanları yeniden işbaşı yapmıştı.⁷⁴⁰ Aynı şekilde İzmir-Kasaba demiryolu işçileri 1910 yılında *İzmir-Kasaba ve Temdidi Şimendifer Kumpanyası Müstahdemin Cemiyetini* kurarak hak taleplerinde

⁷³⁵ Uzuntepe, s. 113.

⁷³⁶ Uzuntepe, s. 114.

⁷³⁷ Uzuntepe, s. 112.

⁷³⁸ Mesut Gülmez, “Tanzimat’tan Sonra İşçi Örgütlenmesi ve Çalışma Koşulları”, **Tanzimat’tan Cumhuriyete Türk Ansiklopedisi**, Cilt: 3, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, ss. 796-797, 803.

⁷³⁹ Varlık, s. 75; Akyıldız, İzmir-Aydın, ss. 104-107.

⁷⁴⁰ Uzuntepe, s. 113.

bulunacaktı.⁷⁴¹ Benzeri grevlerin önünü almak isteyen hükümet 1909 yılında Tatil-i Eşgal kanunu çıkaracaktı.⁷⁴²

İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryollarına Birinci Dünya Savaşı esnasında el konulmasıyla beraber demiryollarında görev yapan teknik elemanlar ülkelerine dönmüştü. Dolayısıyla devlet teknik personel ihtiyacını Osmanlı vatandaşları arasından karşılamak zorunda kaldı. Ancak Hicaz hattı dışında ülkedeki tüm hatlar sürekli yabancıların denetimindeydi. Bu hatta çalışanların da eğitimi yabancılar tarafından verilmekteydi. 1914 yılında Hicaz hattının daha iyi işletilebilmesi adına Uşak'ta bir demiryolu okulunun açılması planlansa da savaşın başlangıcından sonra İzmir ve Yeşilköy'de iki şimendifer okulu açılmasına karar verildi.⁷⁴³ İzmir Şimendifer mektebi 28 Haziran 1915'te açıldı. O zamana kadar yaygın görüş Türklerin *şimendiferciliği* beceremeyeceği yönündeydi.⁷⁴⁴ Birkaç dönem içerisinde 800 kadar demiryolcu mezun edildi. Nafia Nezareti'nin desteğiyle bunlar önce staja sonra da göreve gönderiliyordu. Okulun masrafları ise Milli Müdafaa Cemiyeti tarafından karşılandı.⁷⁴⁵

2.4. BALKANLARDA İNŞA EDİLEN DEMİRYOLLARI

*Balkanlardaki Osmanlı mirasını aramak anlamsızdır. Balkanların kendisi Osmanlı'nın mirasıdır.*⁷⁴⁶

*Venedik ve Roma zarif eserler ve Avusturya demiryollarını geride bırakırken Osmanlı'dan kalan, yıkım ve camilerdi.*⁷⁴⁷

Osmanlı devleti 1 Ekim 1855 tarihinde basın aracılığıyla İstanbul-Belgrat arasında, Varna ve Burgaz'a da şube hatlarla bağlanacak, büyük bir demiryolu inşası için yabancı girişimcileri ülkeye davet etmişti.⁷⁴⁸ Devlet böyle bir projeyi siyasi, askeri ve ekonomik beklentilerle destekliyordu. Kırım Savaşı sonrası Osmanlı devleti

⁷⁴¹ Atilla, s. 142.

⁷⁴² Bu kanunla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. A. Gündüz Ökçün, **Ta'til-i Eşgal Kanunu, 1909 Belgeler-Yorumlar**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1982.

⁷⁴³ Atilla, ss. 128-129.

⁷⁴⁴ Atilla, ss. 130-131.

⁷⁴⁵ Atilla, s. 131.

⁷⁴⁶ Maria Todorova, "The Ottoman Legacy in the Balkans", **The Balkans: A Mirror of the New International Order**, (Ed. G. G. Özdoğan ve K. Saşbaşı), Eren, İstanbul, 1995, s. 55.

⁷⁴⁷ Grave Mary Ellison, **Yugoslavia: a new country and its people**, John Lane, London, 1933, s. 8.

⁷⁴⁸ S. H. Beaver, "Railways in the Balkan Peninsula", **The Geographical Journal**, Cilt: 97, Sayı: 5, 1941, s. 277; Vahdettin Engin, **Rumeli demiryolları**, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s. 44.

artık bir Avrupa devleti olarak kabul edilmişti. Bu nedenle Osmanlı devletinin Avrupa bağlantısını kuvvetlendirmek gerekiyordu. Sultan Abdülmecid ve Mustafa Reşid Paşa, Âli Paşa ve Fuad Paşa gibi önde gelen bürokratlar uzun zamandır İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak bir demiryolunu arzulamaktaydı.⁷⁴⁹ Bu sayede Balkan topraklarında sanayi ve ticaret de gelişebilecekti. Devlet Avrupa topraklarındaki zenginliklerden faydalanarak gelirlerini artırılabilirdi.⁷⁵⁰ Bunların dışında milliyetçilik akımının etkisi ve Rusya'nın Balkan milletlerini kışkırtması sonucunda Balkanlarda sık sık isyanlar çıkmakta ve devlet bunlara zamanında müdahale edememekteydi.⁷⁵¹ Balkan topraklarının bütünlüğü için demiryolu zaruri görülmekteydi.

Ancak böyle büyük bir projenin gerçekleştirilebilmesi için sadece Osmanlı devleti değil Batı da hazır değildi. İngilizler dahi ancak 1850'lerde kendi ülkelerindeki demiryolu ağını olgunlaştırıp dünyada demiryolu inşasına girişecekti. Ayrıca unutmamak gerekir ki o yıllarda Balkanlarda inşa edilmiş olan tek demiryolu Avusturya'nın 1850 yılında inşa ettiği Viyana-Trieste hattıydı.⁷⁵² Bu nedenle, Kırım Savaşı'nda müteahhitlik işleri yapan İngiliz girişimcilerin öncülüğünde daha küçük ölçekli projeler gündeme alındı. Bu müteahhitlerin inşa edecekleri Köstence-Çernavoda ve Rusçuk-Varna hatları bu kategoride değerlendirilebilir.⁷⁵³ 1869 yılına gelindiğinde ise daha büyük ölçekli demiryolu inşası için ilk adımlar atılacak ve Osmanlı Avrupası demiryolları ile birleştirilmeye çalışılacaktı.

2.4.1. Köstence-Çernavoda (Boğazköy) Demiryolu

Kırım Savaşı'nın sona ermesinden hemen önce Thomas Wilson'ın Dobruca ile Tuna arasında bir kanal inşası talebi hükümet tarafından kabul edilmişti. Hükümet, bu proje hayata geçirilemezse aynı güzergâhta bir demiryolu inşa edilmesine de onay verdi.⁷⁵⁴ Kanal inşası oldukça zorlu olacağı için demiryolu

⁷⁴⁹ Engin Deniz Akarlı, **Belgelerle Tanzimat Osmanlı Sadrazamlarından Âli ve Fuad Paşaların Vasiyetnameleri**, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1978, s. 7, 25.

⁷⁵⁰ Engin, s. 43.

⁷⁵¹ Engin, s. 43.

⁷⁵² Beaver, s. 274.

⁷⁵³ Beaver, s. 278.

⁷⁵⁴ J. H. Jensen ve Gerhard Rosegger, "British Railway Builders along the Lower Danube, 1856-1869", **The Slavonic and East European Review**, Cilt: 46, Sayı: 106, 1968, s. 109.

düşüncesi ağır bastı.⁷⁵⁵ Balkanlarda inşa edilen ilk Osmanlı demiryolu olan 66.675 metre uzunluğundaki Çernavoda –Köstence demiryolu bu şartlarda inşa edilecekti.⁷⁵⁶

İngiliz girişimci J. Trevor Barkley⁷⁵⁷ *Tuna ve Karadeniz Demiryolu ve Köstence Limanı* şirketini kurarak 9 Şubat 1857 tarihinde Babıali'den Karadeniz ile Tuna Nehri arasında bir demiryolu inşası için imtiyaz elde etti.⁷⁵⁸ İmtiyaza göre hattı 3 yıl içinde inşa edecek ve devletten herhangi bir km garantisi talep etmeyecekti. Aynı şekilde Köstence'de devlet desteği olmaksızın bir liman inşa edecekti. Devlet yalnızca, inşa için ithal edilen araç ve gereçlerin vergiden muafiyeti ve devlete ait olan arazilerin imtiyaz süresi boyunca ücretsiz kiralanması şeklinde destek olacaktı. Mülk araziler ise hükümetin kuracağı bir komisyonun belirleyeceği fiyatlarla şirket tarafından satın alınacaktı. 99 yıllık imtiyazın sonunda hem demiryolu hem de liman tüm malzeme ve ekipmanlarıyla birlikte devlete kalacaktı.

Rusya'da aynı dönemde demiryolu inşasına %5 kar garantisi verilmekteydi. Amerika'da ise demiryolu güzergâhı üzerindeki topraklar ücretsiz dağıtılıyordu. Buna rağmen Barkley kardeşler bu hattan büyük karlar elde edileceğini düşündüğünden görece elverişsiz bir imtiyazı kabul etmekten çekinmedi. Dobruca bölgesinin tarımsal üretim potansiyeli oldukça yüksekti.⁷⁵⁹ Oldukça iyimser bir bakışla trafikten yıllık %22 ila %40 arasında bir karlılık beklentisi içerisindeydiler. Hatta bu fikirlerinden o kadar emindiler ki giriş sermayesi olan 300.000 sterlini kendi ceplerinden koydular. Bunun dışında Kırım Savaşı yıllarında Balkanlarda etkinliğini arttıran İngiltere bölgenin tarımsal ve ticari faaliyetlerinde lider konuma ulaşmak istiyordu. Bu nedenle bölgenin ulaşım altyapısının geliştirilmesi elzemdi.

⁷⁵⁵ Tuna-Karadeniz Kanalı ancak 1984 yılında inşa edilebildi. Bkz. Danube-Black Sea Canal, https://en.wikipedia.org/wiki/Danube%E2%80%93Black_Sea_Canal (Erişim tarihi: 22.02.2016)

⁷⁵⁶ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 314.

⁷⁵⁷ J. Trevor Barkley ve kardeşleri George, Henry ve Robert, Balkanlarda inşa edilen ilk demiryollarında önemli roller alacaktı. Trevor için sermaye ve bürokratik boyutu ile ilgilenirken kardeşler inşa kısmını yürütecekti. Trevor, İstanbul'a ilk olarak 1853 yılında, daha 27 yaşındayken, Ereğli kömür madenini yönetmek için geldi. Mühendislik eğitimi olmasa da işi meslekten öğrenmişti. Çalışmaları Britanya büyükelçisi Stratford'un ilgisini çekti. Savaşın sona ermesiyle ülkesine geri döndü. Bkz. Jensen ve Rosegger, ss. 108, 110.

⁷⁵⁸ Ali Akyıldız, "Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği", **Osmanlı Araştırmaları Dergisi**, Sayı: 20, 2000, (Köstence Demiryolu), s. 314; İmtiyazın bir örneği için Bkz. T. Forester, **The Danube and the Black Sea: memoir on their junction by a railway between Tchernavoda and a free port at Kustendjie ...**, London, 1857, ss. 215-24; Yazışmalar için Bkz. **British Archive**, FO. 195/460.

⁷⁵⁹ Jensen ve Rosegger, ss. 110-111.

1857 Eylül'ünde Trevor, üç kardeşini Dobruca'ya keşif çalışması yapmaya yolladı. Güzergâh belirlenecek, toprak işleri halledilecek ve inşa başlatılacaktı. Kanal planını ortaya atan Wilson'ın mühendisleri Charles Liddell ve Lewis Gordon'un yaptığı keşif çalışmalarıyla hattın Çernavoda-Yeni Tatar-Köstence güzergâhında inşa edilmesi kararlaştırıldı. Diğer olası güzergâhlarda bahar yağışlarında nehrin taşmasıyla yol su altında kalabilirdi.⁷⁶⁰

Çernavoda vadisine kadar inşa görece kolaydı. Ancak vadi ıslak bir zemine sahip olduğu için bu bölgede hat boyunca set yapılması gerekti. 1860 baharında toprak çalışması sona erdi ve mühendisler rayları beklemeye başladı. Ancak rayları taşıyan iki gemiden biri battı. Onun yerine başka bir gemi yollandı ve yeni gelen raylar hızlı bir şekilde döşendi. Hattın resmi açılışı 4 Ekim 1860 tarihinde kurbanlar kesilerek, raylar üzerinde dualar edilerek, konuşmalar yapılarak ve ziyafetler verilerek yapıldı.⁷⁶¹

İngiliz finans ve mühendisliğiyle inşa edilen hattın neredeyse tüm malzemesi deniz yoluyla İngiltere'den getirilmişti. Hat boyunca kurulan atölyelerde çalışan birçok Bulgar, Romen, Kırım Tatarı, Boşnak, Türk ve Arnavut farklı meslekler öğrenmekteydi. Daha tecrübe isteyen işlerde Britanya'dan getirilen demiryolu işçileri çalıştırıldı.⁷⁶² Yerlilerle de götürü usulü sözleşmeler yapıldı. Bir Rum tüccar ile ağaç kütükleri getirmesi için anlaşıldı. Ayrıca işçiler için ekmek getirilmesi işinde Ermeni ve Rum fırıncılardan faydalanıldı.⁷⁶³

Yerli işçiler yüksek ücret isteyen yabancı işçilere nazaran hem daha uzun süreler hem de daha az maliyetle çalışmaktaydı. Vasıfsız yerli işçilere günlük 1 şilin 6 sent ve bol miktarda ekmek veriliyordu. 1860'ta bu miktar 2-4 şiline çıkacaktı. Trevor Barkley işçilerin disiplinli olmaması ve bu tip inşada deneyimsiz olmaları nedeniyle 1858 sonbaharında aylık ödeme sistemine geçti. Haklarını alamayacaklarından endişe eden işçiler ikinci haftanın sonunda, paraları verilmediği takdirde greve gideceklerini söylediler. Mühendis çadırlarının etrafında kamp kurdular, onları aşıladılar ve iş yapmayı reddettiler. Ancak ay sonunda iki haftalık

⁷⁶⁰ Jensen ve Rosegger, ss. 109-112.

⁷⁶¹ Jensen ve Rosegger, s. 117.

⁷⁶² Jensen ve Rosegger, s. 113.

⁷⁶³ Jensen ve Rosegger, s. 115.

eksik olmak üzere alacakları verildiğinde artık şirkete güvenebileceklerini anladılar.⁷⁶⁴

Demiryolunun en önemli etkilerinden biri yarattığı sosyo-kültürel değişim olmuştu. Köstence’de göçmenler, yabancı uyruklular ve Osmanlı tebaası birlikte kozmopolit bir görüntü oluştu. Köy kültüründen şehir kültürüne geçiş dolayısıyla toplumsal ilişkiler karmaşıklaşmaktaydı. Demiryolu inşasının başlamasından sonra mağazalar, yolcuların ikameti için menzilhaneler, demiryolunun ihtiyacı için fabrikalar ve atölyeler, şirket amele ve memurlarının kalması için kâgir evler inşa edildi.⁷⁶⁵ Bunların dışında yabancı işçi ve mühendisler için nüfusunun tamamı Müslüman olan Köstence’de ve demiryolu güzergâhı boyunca restoran, kahvehane ve meyhaneler açıldı.⁷⁶⁶ Bu gibi ticari kurumlar şehir kültürünün yani farklı düşünce ve inanç ve üretim ilişkilerinin bir neticesiydi.⁷⁶⁷

Osmanlı-Rus savaşlarının etkisiyle harap bir hale gelen ve 1830 yılında sadece 1.844 kişinin yaşadığı Köstence’nin⁷⁶⁸ büyüyeceğinin farkında olan hükümet, demiryolu komiseri İsa Bey’den şehrin *usul-ı muntazamada bir şehir olmak üzere* bir haritasının çıkarılarak imar ve inşa çalışmalarının bu haritaya göre yapılmasını istemişti.⁷⁶⁹ Kasabanın mevcut durumuna müdahale edilmeyerek yeni kurulan mahalleler planlı bir şekilde inşa edilecekti. Bu işler için bir mühendis görevlendirildi ve göçmenlerin yerleştirilmesi için bir topografya kalemi kuruldu.⁷⁷⁰ Cadde ve sokaklara verilen isimler tabelalarla duvarlara asıldı. Bu isimler Sultan ve tanzimatın ileri gelen bürokratlarına ait isimlerdi.⁷⁷¹ Köstence 1856 yılında 40 haneli bir yerleşim yeri iken 1870’lerde şehrin nüfusu 5.000’i geçmişti.

Gittikçe artan göçler ve ticari aktiviteler neticesinde yeni yerleşim birimleri kuruldu. Bunların ilki Mecidiye’ydi. Demiryolu inşası kararıyla Mecidiye’nin

⁷⁶⁴ Jensen ve Rosegger, s. 114.

⁷⁶⁵ Akyıldız, Köstence Demiryolu, s. 323.

⁷⁶⁶ 1869’a kadar şehirde 10 adet meyhanenin açılmasından hükümetin bu husustaa bir rahatsızlık duymadığı anlaşılmaktadır. Bkz. Akyıldız, Köstence Demiryolu, s. 318.

⁷⁶⁷ Akyıldız, Anka’nın Sonbaharı, s. 64.

⁷⁶⁸ Kemal H. Karpat, **Osmanlı nüfusu, (1830-1914): demografik ve sosyal özellikleri = Ottoman population, 1830-1914: demographic and social characteristics**, çev. Bahar Tırnakçı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2003, s. 273.

⁷⁶⁹ Akyıldız, Köstence Demiryolu, s. 323.

⁷⁷⁰ Akyıldız, Anka’nın Sonbaharı, ss. 69-70.

⁷⁷¹ Sultanın ve Tanzimat’ın ileri gelen bürokratlarına ait isimleri cadde ve sokaklara verilerek duvarlara asılmaktaydı. Aziziye, Mecidiye, Âli Paşa, Osmaniye caddeleri, Kamil Paşa sokağı gibi. Bkz. Akyıldız, Anka’nın Sonbaharı, s. 71.

kurulma kararı aynı döneme denk gelmişti.⁷⁷² Hızla nüfusu artan Mecidiye’de 1866 yılında 8.000 kişi, 1878 yılında 8.664 kişi yaşamaktaydı. Bağlı köylerin nüfuslarıyla bu rakam 28.313’e ulaşarak Mecidiye’yi Dobruca bölgesinin en kalabalık yerleşim birimi haline getirdi.⁷⁷³ Osmanlı devleti açısından kapitalist ekonomi ve toplumsal mühendislik alanında bu kentin kurulması ve hızla büyüyerek bir ticaret merkezi haline gelmesi başarılı bir deneyimin göstergesidir. Mecidiye 1875 yılına gelindiğinde Osmanlı imparatorluğunun en gelişmiş, en zenginleşmiş ve okuryazar sayısının en fazla olduğu bölgelerindendi.⁷⁷⁴

Köstence ahalisi ilk zamanlarda bu yeni teknolojiyi garipsemiş ve yolcu taşımacılığı için kullanmamıştı. Yolculukta eski usulleri devam ettirmekle beraber eşya naklinde demiryollarından faydalanıyorlardı.⁷⁷⁵ İlk yıllarda hat boyunca yaşayan Türk, Romen, Bulgar ve Kırım Tatarları trenin istedikleri her yerde duracağını düşünmekteydiler. Bu nedenle şirket lokomotif altında kalan birçok besi hayvanı için tazminat ödemek zorunda kaldı. Şirketin yerliler ve hayvanlar demiryolu hattına girmesin diye inşa ettiği tahta parmaklıklar köylüler tarafından ilk kış söküldü. Birçok yerde de raylar ve traversler çalınmaktaydı. Bu problemlerin büyük bir kısmı ileride güvenlik önlemlerin arttırılmasıyla sona erecekti.⁷⁷⁶

Demiryolu etkisiyle emlak ve arazi fiyatları oldukça yükselmişti. 1856-59 yılları arasında Dobruca’da ev kiralari %1.000 artmıştı.⁷⁷⁷ Öyle ki Silistire tapu memuru miri araziye satmaya başladı. Ancak bu işlem daha sonra devlet tarafından iptal edilecekti.⁷⁷⁸ Kurallara göre arazinin satılabilmesi için önce Meclis-i Tanzimat bir komisyon aracılığıyla arazinin keşif planlarının ve haritasının hazırlanmasını ve gerçek değerini anlaşıldıktan sonra da açık arttırma ile satılmasını şart koşulmaktaydı. Açık arttırma tarihi ve yeri gazetelerde ilan edilmeliydi. Bu durum hem Köstence’yi hem de demiryolunun her iki yanında 10’ar saatlik mesafede bulunan toprakları bağliyordu.⁷⁷⁹

⁷⁷² Karpas, s. 267.

⁷⁷³ Karpas, s. 271.

⁷⁷⁴ Karpas, s. 272.

⁷⁷⁵ Akyıldız, Köstence Demiryolu, s. 316.

⁷⁷⁶ Jensen ve Rosegger, s. 115.

⁷⁷⁷ Jensen ve Rosegger, s. 126.

⁷⁷⁸ Akyıldız, Köstence Demiryolu, s. 316.

⁷⁷⁹ Ali Akyıldız, Köstence Demiryolu, ss. 317-318.

Şirket, hattın karlılığı için oldukça önemli olan Köstence limanının kendi kendine yeter olmasını hedeflemiş ve limana çok sayıda makine ve malzeme getirmişti.⁷⁸⁰ Liman iki sene içerisinde 2.030 geminin barınabileceği büyüklüğe getirildi. Limana gemiler uğradıkça farklı ülkelerden gelen gemilere karantina uygulaması gerektiğinden bir karantina merkezi kuruldu ve karantina memurları bölgeye tayin edildi. Ticaretin gelişmesine bağlı olarak kente ayrıca bir gümrük müdürü gönderildi.⁷⁸¹ Köstence'ye 1862'den itibaren sırasıyla Avusturya, Fransa, İsveç ve Norveç konsolos vekilleri atadı. 1869'a gelindiğinde Rusya, İngiltere ve Yunanistan bu ülkelere katıldı. Varna-Tulca telgraf hattının tamamlanmasından sonra Köstence'de bir telgrafhane kuruldu. Bu sayede bölgeyle yapılan haberleşme kolay ve hızlı hale geldi.⁷⁸²

Kırım'dan gelen göçlerle ve sayıları gittikçe artan yabancılarla Köstence'nin nüfusu her geçen gün yükseliyordu.⁷⁸³ Bu nedenle bir kaza iken yeni kurulan yerleşim yerlerinin de kendisine bağlanmasıyla kaymakamlığa dönüştü.⁷⁸⁴ Yeni bir meclis ve hükümet konağı inşa edildi.⁷⁸⁵ Şehirde gayrimüslim sayısının artmasıyla birlikte mabet, hastane ve okul gibi ihtiyaçlar zorunlu hale gelmişti. Rum kilisesi 17 Haziran 1863'te kilise, okul ve hastane inşa etmek için izin aldı. Katolikler ve Yahudiler de aynı hakları talep etti ve onlara da izin verildi.⁷⁸⁶ Aynı şekilde birkaç haneli küçük bir köy olan Çernavoda'nın da kısa zamanda nüfusu artmış ve hatta idari açıdan bir kaza haline getirilmesi düşünülmüştü.⁷⁸⁷

Demiryolu gelmeden önce küçük bir kasaba olan Köstence'de 1871 yılında 537.195 sterlini İngiltere'ye olmak üzere toplam 734.036 sterlinlik ihracat yapıldı. Aynı yıl ithalat miktarı ise 14.187 sterlindi.⁷⁸⁸ Küçük köylerin otlak alanı olan Dobruca bölgesi büyük tarımsal üretimin yapılmaya başlandığı bir yere dönüştü.

⁷⁸⁰ Jensen ve Rosegger, s. 113.

⁷⁸¹ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 65.

⁷⁸² Akyıldız, Köstence Demiryolu, s. 320.

⁷⁸³ Hem Köstence hem de Çernavoda'ya pasaport memuru tayin edildi. Bkz. Akyıldız, Köstence Demiryolu, s. 322.

⁷⁸⁴ Akyıldız, Köstence Demiryolu, s. 321.

⁷⁸⁵ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 67.

⁷⁸⁶ Akyıldız, Köstence Demiryolu, ss. 324-325. Sadece 10 yıl içerisinde büyük dönüşüm gerçekleşti. 1872 yılına gelindiğinde Köstence'de 4 cami, 1 kilise, 1 havra, 331 ev, 16 dükkân, 131 mağaza, 2 ambar, 2 medrese, 1 rüştiye, 8 gazino ve lokanta, telgrafhane, hükümet konağı, gümrük ve mahkeme mevcuttu. Bkz. Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, ss. 72, 74.

⁷⁸⁷ Akyıldız, Köstence Demiryolu, s. 326.

⁷⁸⁸ Akyıldız, Köstence Demiryolu, s. 327.

Tahıl, canlı hayvan, kereste, deri ve Batı mamul ürünleri trafiği hızlı bir şekilde arttı. 1863 yılında Köstence'den 3.700 ton tahıl ihraç edilirken 1870'lerde bu rakam 20.000 tonu bulmuştu. Bu hareketlilik aşağı Tuna'da da gelişme sağladı.⁷⁸⁹ Nüfus ve ticaret hacmindeki artış asayiş problemlerini de beraberinde getirdi.⁷⁹⁰ Tüccarla yerel halk arasındaki davalara bakmak üzere bir ticaret mahkemesi kuruldu.

Olumlu göstergelerin artmasıyla Osmanlı devleti hattı Bükreş'e uzatmak istedi.⁷⁹¹ Ancak bu gerçekleşmeden 93 Harbi ile elden çıkan demiryolu Romanya topraklarında kaldı. 1882 yılında da Romanya hükümeti tarafından 1.560.000 franka satın alındı. Daha sonra hat Romanya tarafından Avrupa demiryolu şebekesine bağlanacaktı.⁷⁹²

2.4.2. Rusçuk-Varna Demiryolu

Rusçuk ile Varna arasına bir demiryolu inşası Kırım Savaşı yıllarından itibaren gündemdeydi.⁷⁹³ Dobruca ile Tuna Nehri arasında bir kanal inşası düşünülürken Osmanlı subayları Rusçuk-Varna güzergâhında bir demiryolu inşasını önerdi.⁷⁹⁴ Bu güzergâhta inşa edilecek bir demiryolu devlet açısından askeri ve stratejik öneme haizdi.⁷⁹⁵ Bunun dışında iç bölgelerde yer alan üretim merkezlerinin limana bağlanması amaçlanıyordu. Girişimciler ise Rusçuk bölgesindeki ipek, yün ve çiçek özü ihracatıyla ve Varna bölgesindeki ticari hareketliği önemsemekteydi.⁷⁹⁶

Bazı yatırımcılar Rusçuk ile Varna arasında inşa edilecek bir demiryolu için Babıali'nin şartlarını öğrenmek isteyenince hükümet Meclis-i Tanzimat'ta bir

⁷⁸⁹ Jensen ve Rosegger, s. 125.

⁷⁹⁰ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, ss. 69-70.

⁷⁹¹ David Turnock, "Railways and Economic Development in Romania before 1918", **Journal of Transport Geography**, Sayı: 9, 2001, s. 138.

⁷⁹² Akalan, s. 12; Farklı kaynaklarda değişik rakamlar verilmektedir. Örneğin Ali Akdeniz, Vahdettin Engin, Ali Osman Akalın bu satın alma için 1.560.000 frank rakamını verirken, Charles Morawitz hattın 1.650.000 franka satın alındığını belirtmiştir. Bkz. Charles Morawitz, **Türkiye Maliyesi**, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu, Ankara, 1979, s. 307.

⁷⁹³ Daha savaş yıllarında Balkanlar telgraf hatlarıyla İstanbul ve Avrupa başkentlerine bağlanmıştı. Bkz. Soli Shahvar, "Concession Hunting in the Age of Reform: British Companies and the Search for Government Guarantees; Telegraph Concessions through Ottoman Territories, 1855-58", **Middle Eastern Studies**, Cilt: 38, Sayı: 4, 2002, s. 170.

⁷⁹⁴ Jensen ve Rosegger, s. 109.

⁷⁹⁵ Yağub N. Karkar, **Railway development in the Ottoman Empire, 1856-1914**, Vantage Press, New York, 1972, s. 72.

⁷⁹⁶ Jensen ve Rosegger, s. 118.

şartname taslağı hazırlanmasını emretti.⁷⁹⁷ Hazırlanan şartnamede devlet şirketlere inşa masraflarının %5'ini senelik kar olarak garanti etmekte, Varna ve Şumnu çevresindeki ormanlardan bedava kereste kullanılmasına izin vermekte, demiryolunun geçeceği miri araziye ücretsiz olarak tahsis etmekte, şirketin demiryolu inşası için ithal edeceği tüm malzemeyi gümrükten muaf tutmaktaydı. Ancak şirket Osmanlı kanunlarına tabii olacak, devlet 99 yıllık imtiyaz süresinin sonunda alet ve makinelerin bedellerini ödeyerek hattı teslim alacak, senelik kar %5'i geçtiği takdirde fazlalık miktar devlet ve şirket arasında eşit olarak bölüşülecek, şirket sermayesinin %2'lik bir tutarı kefalet akçesi olarak devlete verilecek, hattın geçtiği mülk arazi hükümetin atayacağı bir komisyonun belirleyeceği fiyatlarla sahibinden satın alınacak ve Devne Gölü'nün Varna limanı ile birleştirilerek büyük bir liman inşası gerçekleştirecekti.⁷⁹⁸

İlk imtiyaz denemeleri değişik sebeplerle başarısızlıkla sonuçlandı. Rusçuk-Varna demiryolu için ilk imtiyaz 23 Nisan 1857 tarihinde Galata bankerlerini de yanına alan Austin Henry Layard'a verildi. Ancak 1857 kısa finansal krizi nedeniyle sermaye bulamayan Layard bir sene içerisinde kefalet akçesini ödeyemeyince imtiyazı lağvedildi.⁷⁹⁹ Layard ile görüşmeler sürerken Dimço ve Anastas Stoyanoviç ile Panayot Hacı Sava isimli Bulgar girişimciler de bu güzergâhta bir demiryolu inşası ile İstanbul ile Varna ve Tuna nehri üzerinden Belgrad'a kadar işleyecek bir vapur şirketi kurma imtiyazını talep ettiler. Osmanlı tebaasından gelen bu girişim hükümeti oldukça memnun etti ve bu işle Meclis-i Tanzimat görevlendirdi. Ancak bu girişim de neticesiz kalacaktı.⁸⁰⁰ Üçüncü olarak Osmanlı devletinin Anvers şehbenderi Bernard Joseph Posno, temsilcilerini İstanbul'a yollayarak Meclis-i Tanzimat'la görüştü ve kendisi için yeni bir sözleşme taslağı hazırlandı.⁸⁰¹ Yeni taslaktaki en önemli değişiklik devletin imtiyaz sahibine taahhüt ettiği kar garantisinin senelik %5'ten %6'ya çıkarılmasıydı. Meclis üyeleri kar garantisine karşı çıksa da sermayenin şirket tarafından toplanmasında garantinin önemli bir etken olması ve hattın garantiyi aşacak şekilde karlı bir yatırım olacağının

⁷⁹⁷ A. Du Velay, **Türkiye Maliye Tarihi**, 2.baskı, Maliye Bakanlığı Tatvik Kurulu Neşriyatı, Ankara, 1978, s. 155; Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 76.

⁷⁹⁸ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 76.

⁷⁹⁹ Jensen ve Rosegger, s. 109.

⁸⁰⁰ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 76.

⁸⁰¹ Sözleşmenin aslı için Bkz. A.DVN.MKL 4/9.

belirlenmesi meclis üyelerinin fikrini değiştirecekti.⁸⁰² 13 Şubat 1859'da ise nihai sözleşme ve şartname imzalandı.⁸⁰³

88 maddelik şartnameye göre demiryolu Varna-Şumnu-Ruşçuk istikametinde inşa edilecek ve senelik kar %7'yi geçerse fazlası devletin kar garantisine tahsis edilecekti. Şirket kefalet akçesi olarak 200.000 frankı hazineye teslim ederek şartname ve sözleşmeyi onaylayan imtiyaz fermanını alacak ve daha sonra bu meblağı 1 milyon franka tamamlanacaktı. Şirketin çıkartacağı hisselerin %20'si Osmanlı tebaası için ayrılacak, ancak tespit edilecek süre zarfında bu hisseler satılmazsa şirket hisseleri istediği ülkede satışa çıkarabilecekti. İmtiyaz sahibi haklarını Osmanlı hükümetinin izni olmadan başka bir şirkete ya da kişiye devredemeyecekti. Hattın ekartman genişliği 1.44 m olacaktı. İmtiyaz süresinin sonuna kadar ülke içerisinde temin edilecek her türlü taş, kereste, demir, kömür ve makine, demiryolu işletmeye açılana kadar da yurt dışından getirilecek her türlü alet ve makine vergiden muaf tutulacaktı. Şirkete inşaatı tamamlanması için 5 yıl süre verildi. Devlet eğer isterse imtiyaz süresi 99 yıl olan demiryolunu 30 yıl sonra satın alabilecekti.⁸⁰⁴

Ancak Posno, neredeyse 3 yıl boyunca kefalet akçesini yatırmadığı gibi herhangi bir faaliyete de girişmedi. Nihayet Ağustos 1861'de 8.900 lira kefalet akçesini yatırarak imtiyaz fermanını alınca fermanın tarihi evahir-i safer 1275 (27 Ağustos-6 Eylül 1861) olarak değiştirildi.⁸⁰⁵ Bu tarihten sonra işe girişen Posno güzergâhın belirlenmesi için birkaç mühendisi bölgeye gönderdi ve kereste temini için Deliorman'a adamlar yolladı.⁸⁰⁶ Yine de sermaye toplamakta zorluk çekince sözleşmenin revize edilmesi teklifiyle Babıali'nin kapısını çaldı. Devletin demiryolunu satın almaya hak kazanma süresi 50 yıla çıkarıldığı gibi senelik kar

⁸⁰² Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 77.

⁸⁰³ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 78.

⁸⁰⁴ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, ss. 78-79.

⁸⁰⁵ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 79.

⁸⁰⁶ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 80; Yapılan ilk sözleşme taslağında devlet ormanlarının ücretsiz kullanılması yer alsa da daha sonra yapılan sözleşme ve şartnamelerde bu koşul belirtilmemişti. Şirket taban ağacı olarak adlandırılan ve rayların altına konulan traverslerin imalinde kullanılan kerestenin temini için hükümete başvurdu ve devlet şirketin bu ihtiyacı Deliorman bölgesinden temin etmesine ruhsat verdi. Her bir ağaçtan dört taban ağacı çıkmaktaydı ve toplam 75.000 ağaç kesilmesine izin verildi. Mülk ormanlardan ağaç kesilmesi için mal sahibinin ikna ve razı edilmesi istendi. Bkz. Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 84.

garantisi de revize edilerek ilk 33 yıl için %7, ikinci 33 yıl için %6 ve son 33 yıl için %5 olarak değiştirildi.⁸⁰⁷

Tüm bu sıkıntılar nedeniyle şirketin kuruluşu ve içtüzüğünün onaylanması 31 Aralık 1863 tarihini buldu.⁸⁰⁸ *Rusçuk ve Varna Demiryolu* adını alan şirketin (The Ruscuk and Varna Railway Company) ikamet yeri Varna olarak belirlendi. Ancak işler Londra'da bulunan ve dokuz üyeden oluşan bir idare meclisi aracılığıyla yürütülecekti. Şirketi kuran İngiliz grubunun başında bir siyasetçinin kuzeni olan William Gladstone bulunmaktaydı. İdare meclisinin diğer önemli üyeleri H. Wollaston ve daha önce demiryolu ve telgraf işleriyle ilgilenen Newall ve Staniforth'tu.⁸⁰⁹ Daha sonra Posno tüm haklarını ve sorumluluklarını şirkete devretti. Şirket kefalet akçesini Posno'ya geri verdikten sonra basın aracılığıyla hattın getireceği faydalar anlatılarak İngiliz kamuoyu hat için yatırıma yönlendirildi.⁸¹⁰

Şirket sermayesi hisse senedi ve tahvil olmak üzere iki kısımdan oluşmaktaydı. Hisse senedi olarak tanesi 20 sterlinden senelik %5 faiz veren 45.000 hisse senedinden ve tahvil olarak da ihraç fiyatı 8 sterlin olan senelik %3 faizli 137.500 adet tahvilden oluşmaktaydı.⁸¹¹ Böylece 2 milyon sterlinlik bir sermaye oluşturuldu. Şirket taksitini zamanda ödenmeyen hisselerle el koyabilecek ve bunları yeniden satışa sunabilecekti.⁸¹² Osmanlı devletinde satışa çıkarılacak hisse sayısı ise 9.000 adetti.⁸¹³ Halkın hisse senetlerine ilgi göstermesi için gazetelere ilan verildiği gibi daha önceden padişahın da belli sayıda hisse senedi alması kararlaştırılmıştı.⁸¹⁴ Ancak şirketin hisseleri nominal değerinin çok altına düştü. Bu nedenle sermaye sıkıntısı çekilmeye başlanınca 1870 yılında şirkete toplam 213.096 sterlin değerinde 17.758 adet yeni tahvil çıkarmasına izin verilir. Bu tahvillerin değeri 12 sterlin ve yıllık faizi %6 olacaktır.⁸¹⁵

⁸⁰⁷ Jensen ve Rosegger, s. 119.

⁸⁰⁸ Şirketin iç tüzüğü için bkz. A.DVN.MKL 5/3.

⁸⁰⁹ Jensen ve Rosegger, s. 119.

⁸¹⁰ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 81.

⁸¹¹ Morawitz, s. 307; Temmuz 1863 itibarıyla Avrupa'nın önde gelen şehirlerinde hisse senetlerini satımı için gerekli şartlar kamuoyuna ilan edildi. Senetlerin peşinatı 5 sterlindi. Kalan 15 sterlin ise altı aylık periyotlarda alınacak 2,5 sterlinlik taksitlerle ödenecekti. Bkz. Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, ss. 81, 82.

⁸¹² Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 82; Baron Hirsch de yüklü miktarda hisse senedi almıştır. Bkz. Beaver, ss. 278-279.

⁸¹³ Jensen ve Rosegger, s. 119.

⁸¹⁴ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 83.

⁸¹⁵ Morawitz, s. 307.

1864 yılının ilkbaharında inşasına başlanan demiryolunun inşaatı Peto, Betts ve Crampton isimli müteahhitlere ihale edildi.⁸¹⁶ Yolun şartname ve sözleşmeye uygun yapılıp yapılmadığını kontrol için hükümet tarafından bir komiser görevlendirildi.⁸¹⁷ Yüklenici firma ray ve vagonları Belçika'dan getirdi. İşçilerin önemli bir kısmı Köstence-Çernovoda hattı inşasında çalışan İngiliz ve yerli işçilerden oluşmaktaydı.⁸¹⁸ Mühendislik ekibi yine Köstence-Çernovoda hattının kadrosundan oluşmaktaydı.⁸¹⁹ İnşa 3 kısma ayrıldı. İnişli çıkışlı bir araziye sahip Rusçuk-Razgrad arası bölge Trevor Barkley'in kayın biraderine, çok sayıda köprü ve tünel inşası gerektiren engebeli Kamenyak bölgesi Robert Barkley'e ve bataklık⁸²⁰ olan Şumnu-Varna arası ise Henry Barkley'e teslim edildi.⁸²¹ 1864 kışında keşif işlemleri tamamlanarak inşaya başlandı. 1865 sonbaharında ise artık raylar döşenmekte ve lokomotiflerle deneme sürüşleri yapılmaktaydı.⁸²² 9,5 km kadar bir kısmın ray döşemesinin bitirilememesi ve lokomotif ve vagonların tesliminin oldukça gecikmesi nedeniyle inşaatın tamamlanması gecikti. Her şeye rağmen şirket 1866 Ekim'inde 224 km'lik hattı tamamlayarak resmî kabul için hükümete başvurdu. Maabir Meclisi üyesi Ritter'in yaptığı kontrolde 15 kalem eksik belirlendi ve bunlar tamamlanmadan hattın işletmeye açılmayacağı belirtildi.⁸²³

Şirket hızlı bir şekilde öncelikli eksiklikleri tamamladı ve diğerlerini de zaman içerisinde çözeceğini belirterek hattın resmi açılışı yapılmaya bile yolcu ve eşya taşımacılığına açılmasını talep etti. Bu sefer komiser Hasan Bey'in yaptığı inceleme neticesinde yolcu güvenliğini sağlayacak eksikliklerin giderildiği görüldüğünden resmî kabul ve senelik kar garantisi tüm eksiklerin giderilmesinden sonra işleme girmek kaydıyla demiryolunun işletmeye açılmasını onayladı. Ancak şirket kısa süre sonra devlete yeniden başvurarak acilen paraya ihtiyaç duyduklarını,

⁸¹⁶ Jensen ve Rosegger, s. 120; 1848'ten itibaren demiryolu inşası gerçekleştiren bir müteahhitlik firmasıdır. Bkz. Peto and Betts, https://en.wikipedia.org/wiki/Peto_and_Betts (Erişim tarihi: 21.06.2016)

⁸¹⁷ Önce Albay Wageman daha sonra da Maabir Meclisi üyesi Hasan Efendi bu işle görevlendirilmişti. Bkz. Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 84.

⁸¹⁸ Jensen ve Rosegger, s. 120.

⁸¹⁹ Beaver, s. 277.

⁸²⁰ Bu bataklıkların ıslah edilmesi mümkün olmayınca tren yolculuğunun bir kısmı trenin bataklık içerisinde suya gömülerek ilerlemesiyle geçecekti. Bkz. Gustav Rasch, **Avrupa'da Türkler**, 2.baskı, çev. Hüseyin Salihoğlu, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2014, s. 33.

⁸²¹ Jensen ve Rosegger, ss. 120-121; Ali Akyıldız, hattın biri Varna'dan diğeri Rusçuk'tan olmak üzere iki koldan başlanarak inşa edildiğini yazmıştır. Bkz. Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 85.

⁸²² Jensen ve Rosegger, s. 121.

⁸²³ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 85.

bu sorunun çözümü için de eldeki hisselerin satılması gerektiği ancak resmî kabulün yapılmaması ve kar teminatının işlemeye başlamamasının bu seçeneği imkânsız hale getirdiğini bildirdi. Aksi halde şirketin faaliyetlerini durdurmak zorunda kalacağı ve bunun da uzun vadede Osmanlı devletine gelecek yabancı yatırımcılar için olumlu bir izlenim bırakmayacağını belirtti. İzmir-Aydın hattının da benzer şartlarda açılışının yapılması bir örnek olarak hükümetin önüne konuldu.⁸²⁴ Yabancı yatırımcıyı korkutmak Osmanlı devlet adamları ve bürokratlarını endişelendiren bir durumdu. Bu nedenle hükümet hem kendi hem de şirketin itibarını korumak adına hazırlanan geçici bir sözleşmeyle dört ay içerisinde tüm eksikleri gidermek şartıyla 1 Mart 1867'den itibaren kar teminatını işletmeye başladı. Ayrıca şirkete teminat akçesinden mahsup edilmek üzere Osmanlı Bankası'ndan 40.000 sterlinlik bir havale yaparak eksiklerin giderilmesini ve borçların ödenmesini istedi.⁸²⁵

Tüm desteklere rağmen şirket mali sıkıntıları bir türlü aşamadı ve hisse senedi sahiplerine 82.500 sterlini bulan iki faiz taksiti ödenemedi.⁸²⁶ Bu nedenle bir sonraki senenin teminat akçesini bu borçları ödemek ve yeni vagon ve lokomotifler almak adına talep etti. Gerek Tuna valisi Mithat Paşa'nın 26 Ekim 1867 tarihli yazısında gerek teftiş için bölgeye gönderilen Meclis-i Maabir üyesi Albay Gordon'un raporunda aslında hattın karlılığının çok daha fazla olması gerektiği ancak yeterli miktarda lokomotif ve vagon olmadığı için limana yığılan tarım ürünleri ve mamulün çok cüzi bir kısmının taşınabildiği belirtilmişti.⁸²⁷ Ayrıca Varna'da liman imkânları oldukça sınırlıydı.⁸²⁸ Hattın iyi bir şekilde işletilememesi üzerine şirkete Ekim 1867 tarihinden itibaren senelik kar garantisi hakkını kaybettiği bildirildi. Gerekçe olarak gelir-gider hesaplarını hükümet yetkilisine teslim edilmemesi, işletmede ortaya çıkan eksiklikler ve kötü yönetim gösterildi.⁸²⁹

Yapılan uzun görüşmelerden sonra şirkete mevcut edevatı karşılık tutularak 50.000 sterlin borç verildi ve demiryolu yeniden işlemeye başladı. Ancak bu para vagon ve lokomotif eksiklerini gidermeye ancak yetip kömür ücretiyle işçi ve memur

⁸²⁴ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 86.

⁸²⁵ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, ss. 86-87.

⁸²⁶ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 88.

⁸²⁷ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, ss. 88-89.

⁸²⁸ Beaver, s. 278.

⁸²⁹ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 90; Mithat Paşa demiryoluna devlet tarafından el konulmasını önerir. Meclis-i Vala ve Maliye Nezareti bu öneriyi uygun bulsa da bu teklif hayata geçirilmez. Bkz. Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, 2005, s. 91.

maaşlarına yetmeyince işçiler grev tehdidinde bulundu ve şirkete kar garantisine mahsuben bir 10.000 sterlin daha verildi.⁸³⁰ Maabir Meclisi, para taleplerinin sürdürülmesi üzerine şirketin demiryoluna harcadığı parayı kabaca hesapladı. Buna göre bu meblağ şirketin beyan ettiği miktar olan 2.085.000 sterlin değil 1.250.000 sterlin olarak kabul edildi. Senelik kar garantisi de buna göre belirlendi.⁸³¹ Bunun üzerine İstanbul'a gelen şirket idare meclisi başkanı W. Gladstone ayrıntılı masraf defterini hükümete sundu. Şirkete ait defterde 1 Ekim 1868 tarihiyle toplam gider 2.399.417 sterlin olarak gösterilmekteydi. Maabir Meclisi ise yaptığı incelemede farklı dört kalemde bulunan toplam 326.714 sterlinlik kısmı reddetti. Buna devletin o ana kadar demir yolu inşaatına ödediği 79.300 sterlin de eklenince toplam masraf 1.952.003 sterline indi. Bu gider üzerinden hesaplanan senelik kar garantisi 181.790 sterlin olarak belirlendi.⁸³²

Demiryolu inşası başlamadan önce hattın karlı bir yatırım olacağı düşünülmekteydi. Ancak gerek inşa sürecinde gerek hat trafiğe açıldıktan sonra yaşanan gelişmeler çok farklı bir şekilde neticelendi. 1867-69 yılları gelir giderleri işletmenin pek iç açıcı olmadığını göstermekteydi. 1 Temmuz 1870'ten 30 Haziran 1871'e kadar hükümete sunulan hesaplara göre senelik gelir 62.778 lirayken gider 66.203 liraydı. 1871-1872 geliri 66.950 gideri 84.690 lira olmuştu. 1872-1873'te ise gelir 68.085 gider 97.984 liraydı.⁸³³ Oldukça kötü bir şekilde işletilen hat ne tahvil sahiplerine ne de hissedarlarına kar sağlayabilmekteydi.⁸³⁴ Sonuç olarak şirket demiryolunu devlete 2 milyon sterline satarak iflastan kurtulabildi.⁸³⁵ Demiryolu 1 Temmuz 1873 tarihinde Baron Hirsch'in sahibi Avrupa Türkiyesi Demiryolu İşletme şirketine 50 yıllığına kiralandı.⁸³⁶ Bununla birlikte devlet 1875 yılına kadar teminat ödemeye devam edecekti.⁸³⁷

⁸³⁰ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 92.

⁸³¹ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 92.

⁸³² Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 93; Nafia Nazırı Davut Paşa devletin teminat borcunu zaman zaman geciktirmesi ve Bulgar meselesinde şirketin devlete yardımcı olması gibi durumları öne sürerek şirkete bir jest olmak üzere 1.952.003 sterlinlik gider kalemini 2 milyon olarak kabul ettirmiş ve sonraki senelerin kar teminatı da buna göre hesaplanmıştır. Ali Akyıldız bunda sorumluluğu Nafia nazırına atfetmekte ve şirkete haksız yere 48.000 sterlinlik bir paranın aktarıldığını belirtmektedir. Bkz. Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 94.

⁸³³ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 95.

⁸³⁴ Haydaroglu ve Pehlivan, s. 172.

⁸³⁵ Beaver, s. 278.

⁸³⁶ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 103.

⁸³⁷ Morawitz, s. 307; Haydaroglu ve Pehlivan, s. 172.

Şirket için bir fiyaskoya dönüşen yatırım bölgeyi olumlu yönde etkilemişti. Toplumsal yapı daha şehirli, sofistike, zengin, hareketli ve batıya daha eklenmiş bir hal aldı. Rusçuk ve Varna'da nüfus yoğunlaşmaya başladı.⁸³⁸ Demiryolunun işlemeye başlamasıyla beraber bölgede ticaret gelişmiş ve limana gelen gemi sayısı oldukça artmıştı. Bölgeyle ticaret yapan Avrupa devletleri iş adamlarının sorunlarıyla ilgilenmek adına hem Rusçuk'a hem de Varna'ya konsoloslar atamıştı. 1867'de Fransa ve Belçika 1868'de Yunanistan, 1870'te ABD Rusçuk'ta konsolosluk açmıştır. Varna'da ise uzun müddetten beri Prusya konsolosu bulunmaktaydı. İnşaatın tamamlanmasıyla birlikte sırasıyla Belçika, Yunanistan konsolosluk; Rusya, İngiltere, Avusturya, Fransa, İspanya, Hollanda, İtalya, İsveç, Norveç, Portekiz konsolos vekilliği ile temsil edilmeye başladı.⁸³⁹ Demiryolunun elden çıkmasından sonra Osmanlı devleti de Rusçuk ve Varna'ya tüccar vekilleri atayacaktı.⁸⁴⁰

8 Kasım 1867'de resmi açılışı yapılan hat Rusçuk, Çernovoda, Vetova, İnebekçi, Aşıklar, Şeytancık, Kaspiçan, Prevadi, Kebece, Varna olmak üzere 10 istasyondan oluşmaktaydı.⁸⁴¹ Demiryolunun etkisiyle iskân mahalleri değişti ve istasyon çevrelerinde hemen kulübeler inşa edildi. Bunları düzene koymak Mithat Paşa'ya düşecekti.⁸⁴² Rusçuk'ta artması muhtemel nüfus ve ticareti kaldırabilecek yapıda birer hükümet konağı, hapishane ve karakol inşa edilirken aynı şekilde Varna'da bir hapishane ve otel inşa edilmişti.⁸⁴³ Hükümet hattın işlemeye başlamasından beş yıl sonra kendi imkânlarıyla Kaspican istasyonundan Şumnu'ya bir demiryolu yapmaya çalıştı. Arazinin müsait olduğu yerlerin tesviyesi yapıldı. Bu hattın işletmesini ihale etmeyi ve hattı Şumnu'dan ileriye uzatarak Rumeli demiryoluna bağlamayı düşünmekteydi.⁸⁴⁴

Bu hatla birlikte İstanbul ve Viyana arası 100 saat kısaldı ve gemi trafiğine uygun olmayan Tuna boğazlarındaki zorluklar ortadan kalktı.⁸⁴⁵ Bu nedenle karayoluyla Avrupa'dan Osmanlı devletine gelenler ve Osmanlı devletinden

⁸³⁸ Müslümanların bölgeden göçünden sonra dahi Bulgaristan'ın en nüfuslu şehirlerinden ikisi Rusçuk ve Varna'ydı. Bkz. Jensen ve Rosegger, s. 126.

⁸³⁹ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 96.

⁸⁴⁰ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 97.

⁸⁴¹ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 87.

⁸⁴² Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 101.

⁸⁴³ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, ss. 97, 98.

⁸⁴⁴ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 101.

⁸⁴⁵ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 76.

Avrupa'ya gidenler çoğunlukla bu güzergâhı tercih edecekti.⁸⁴⁶ Hatta Sultan Abdülaziz, hattın resmi açılışına katılamasa da 6 Ağustos 1867'de çıktığı Avrupa seyahatinin dönüş yolunda bu hattı kullanacaktı.⁸⁴⁷ 93 Harbi esnasında Balkanlardan Osmanlı devletine gelen göçmenler de bu hatla taşınmıştı.

Hat askeri sevkiyat için yoğun bir şekilde kullanılmıştır. Balkanlardaki diğer demiryollarıyla birlikte ilk olarak isyanların bastırılmasında, daha sonra da Osmanlı-Sırp ve Osmanlı-Rus savaşlarında büyük yararlılıklar gösterecektir. Aralık 1870'te Lofça ihtiyat taburu askerlerinden 420'sini Rusçuk'tan Varna'ya nakleden bir tren ağaç traverslerin çürümesi nedeniyle raydan çıktı. Bu kazada 6 asker yaşamını yitirirken 30 asker yaralandı. Seraskerlik, askerler görev başındayken kazaya uğradıkları gerekçesiyle şirkete dava açtı ve şirket ölen askerlere diyet yaralananlara tazminat ödemeye mahkûm edildi.⁸⁴⁸

Hattın kaderini yine uluslararası ilişkiler belirledi. Osmanlı devleti 93 Harbi neticesinde Balkanlardaki bir takım toprakla birlikte bazı demiryolu hatlarını da kaybetmişti. Bunlardan biri de Rusçuk-Varna demiryoluydu. Savaş sonunda imzalanan Berlin Antlaşmasının 10. maddesi ile Bulgaristan, Rusçuk-Varna hattını, Osmanlı devletinin Rusçuk-Varna Demiryolu Şirketi'ne olan tüm taahhüt ve sorumluluklarını üstlenerek sahiplenmişti. Ayrıca Balkanlar'da mevcut olan hatların birleştirilmesinde üzerine düşen koşulları kabul ediyordu.⁸⁴⁹ Rusçuk Varna Demiryolu 1888 tarihinde İstanbul ile Belgrat'ın bağlanmasıyla önemini kaybedecekti.⁸⁵⁰

⁸⁴⁶ Engin, s. 41.

⁸⁴⁷ Sultan'ın ay yıldızla süslü beyaz boyalı vagonlarla yaptığı seyahat 7 saat sürdü. 700 kişilik mahiyeti, bagajları ve atları için de 9 özel tren tahsis edildi. Bkz. Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 101.; Sultan'ın Londra'da yaptığı görüşmelerden bazıları Osmanlı devletinde demiryolu inşa etmek isteyen girişimcilerle gerçekleşmişti. Bkz. Nihat Karer, **Sultan Abdülaziz'in Avrupa Seyahati ile Osmanlı ve Batı Kamuoyundaki Yankıları**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2003, s. 125.

⁸⁴⁸ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 102; BOA. A.MKT.MHM 447/43.

⁸⁴⁹ "Treaty between Great Britain, Germany, Austria, France, Italy, Russia, and Turkey for the Settlement of Affairs in the East: Signed at Berlin, July 13, 1878", **The American Journal of International Law**, Cilt: 2, Sayı: 4, 1908, s. 407.

⁸⁵⁰ Engin, s. 41

2.4.3. Rumeli Demiryolları

Osmanlı devleti Balkan topraklarını saracak bir demiryolu inşasını Kırım Savaşı yıllarından beri arzulamaktaydı. Başta Padişahlar ve sadrazamlar olmak üzere yönetici elit böyle bir hattı devletin bekası için elzem görmekteydi. Ancak 1850 ve 1860'larda bazı denemeler gerçekleşse de böyle bir projeyi hayata geçirme fırsatı elde edilemedi.

22 Aralık 1856 tarihinde İngiliz parlamenter Labro, Sadrazam Mustafa Reşid Paşa'ya yazdığı mektupta Tuna Nehri, Karadeniz ve Akdeniz'i Balkanlardaki önemli şehirlere ve İstanbul'a bağlayacak bir demiryolu projesine talip olduğunu belirtiyordu.⁸⁵¹ Labro'ya göre bölge Osmanlı devletinin Marsilya'sı ya da Manchester'ına dönüşecek, Avrupa, Türkiye, Yunanistan, Mısır, Suriye, Hindistan arasındaki en işlek hat olacak ve tüm taşımacılık bu hatta kanallene edilecekti.⁸⁵² Osmanlı devleti Avusturya'dan gelen ve giden mallardan önemli miktarda transit geçiş ücreti alacağı gibi bölgede tarım ve ticaret gelişebilecekti. Eflak ve Boğdan ticareti bu demiryoluna bağlı olacağı için özerk bölgelerin İstanbul'a olan bağılıkları artacaktı. Karadeniz ticaretinin önemi azalacağı için Rusya'nın bölgedeki ekonomik ve siyasi gücü kırılacaktı. Ege kıyısında inşa edilecek bir liman ve şehirle İstanbul'un yükü azalacaktı. Balkanların en önemli noktalarını İstanbul'a bağlayan bu hat ile gerek savaş gerek ayaklanma halinde Osmanlı Avrupası'na hızlı bir şekilde asker ve mühimmat sevkiyatı yapılabilecekti.⁸⁵³

Balkanlarda demiryolu inşasına istekli olan Osmanlı hükümeti Labro'nun önerisini uygun buldu ve kendisiyle 23 Ocak 1857 tarihinde bir mukavele imzaladı. Mukaveleye göre İstanbul'dan Edirne-Şumnu yoluyla Rusçuk'a ve Edirne'den Ege denizinde kıyısı olan Enez'e kadar demiryolu inşa izni 99 yıllık imtiyazla Labro'ya verilmişti. Labro'dan bir sene içerisinde bahsi geçen yolların keşif haritaların hazırlanarak devlete sunması ve kefalet akçesini vermesi istenmişti. Gerek duyulan sermaye için kuracağı şirkete hisse senedi çıkarma izni verilmişti. Ancak Labro yatırması gereken kefalet akçesini zamanında teslim edememiş ve sürenin uzatılmasını talep etmiştir. Hükümet kefalet akçesinin en azından 100.000 lirasını

⁸⁵¹ Engin, s. 44.

⁸⁵² Engin, ss. 44-45.

⁸⁵³ Engin, s. 45.

vermek kaydıyla süreyi uzatacağını belirtse de Labro bunu da verememiştir. Büyük sermaye gerektiren böyle bir projeyi yürütmek iddiasındaki bir kişinin gerek kefalet akçesini verememesi gerek bir şirket kuramaması nedeniyle Labro'ya olan güven ortadan kalkarak kendisine sürenin uzatılmayacağı bildirilmiştir.⁸⁵⁴

Labro'dan sonra 13 Nisan 1860'ta Charles Liddell, Lewis Dunbar, Brodie Gordon, Thomas Page isimli girişimcilere geçici imtiyaz verilerek mukavele yapılmıştı. Mukaveleye göre İstanbul'dan başlayarak Edirne-Filibe-Sofya-Niş'ten geçerek Sırbistan sınırına ulaşacak bir demiryolu inşa edilecek ve Sofya civarından Selanik'e bir şube hattı çekilecekti. Hükümet sadece inşa imtiyazını değil işletme hakkını da bu şahısların oluşturacağı şirkete bırakmıştı. Kurulacak şirket 18 ay içerisinde yolun haritalarını hazırlamak ve 60.000 liralık kefalet akçesini yatırmakla mükellefti. Ancak bu şahısların kurduğu şirket bu şartları yerine getiremeyince 2 Aralık 1861'de mukavele feshedilmiştir.⁸⁵⁵

31 Mart 1868'de Belçikalı Van der Elst kardeşlerden gelen imtiyaz talebine kadar uzun bir müddet Balkanlar'da kapsamlı bir demiryolu inşası için imtiyaz talebi gelmedi. Van der Elst şirketiyle yapılan mukaveleye göre İstanbul'dan başlayan demiryolu Edirne-Tatarpazarcık-Bosna'dan geçerek Sava nehrine ya da Yenipazar'dan Sırbistan sınırına ulaşan bir ana hatla ve Edirne-Varna, Selanik-ana hat, Enez-Edirne, Tatarpazarcık-Sırbistan sınırı arasında şube hatlar inşa edilecekti. Şirkete hatları inşa ve işletmesi için 99 yıllık imtiyaz verilmişti. Yapılan ek bir mukavele ile demiryolunun geçeceği bölgelerdeki ormanlar, madenler ve taş ocaklarının işletmesi şirkete bırakılmıştı.⁸⁵⁶

İmtiyazı alan Van der Elst Şirketi İstanbul-Küçükçekmece arası kısmın haritalarını tamamladıktan sonra bunları onaylatarak inşaata başlamıştı. Ancak mukavele gereği bu kısmın 1 Mart 1869 tarihine kadar bitirilmesi gerekmektedir. Bunun mümkün olmayacağı anlaşıncı şirket haklarını Langrand Dumanceau adlı bir girişimciye devretmek istedi. Ancak Nafia Nazırı Davut Paşa bunu kabul etmedi. Bunun üzerine inşaatı tatil eden şirket sözleşmenin feshi için hükümete başvurdu ve bu talep 2 Nisan 1869'da kabul edildi.⁸⁵⁷ Bu arada hattın devlet eliyle yapılması

⁸⁵⁴ Engin, s. 46.

⁸⁵⁵ Engin, s. 47.

⁸⁵⁶ Engin, s. 47.

⁸⁵⁷ Engin, s. 48.

düşünülse de gerek mali durumun elvermemesi ve gerek teknik donanımın yetersizliği nedeniyle bu fikirden vazgeçilmişti.⁸⁵⁸

Van der Elst kardeşlerin bu işin altından kalkamayacağı anlaşılınca daha 19 Aralık 1868 tarihinde Davut Paşa'nın, bu işin altından kalkabilecek Avrupalı girişimcilerle görüşme yapması için Avrupa'ya yollaması kararlaştırılmıştı. İlk olarak gittiği Viyana'dan eli boş ayrılan Davut Paşa Belçika'ya geçerek Bavarya doğumlu bir Yahudi olan Baron Hirsch ile görüştü.⁸⁵⁹ A. Du Velay ve Vahdettin Engin Hirsch'in bu işin altından kalkabilecek paraya ya da mali itibara sahip olmadığını belirtmektedir.⁸⁶⁰ Ancak Hirsch Frankfurtlu bir banker ailenin kızı olan annesinin soyu aracılığıyla Alman ve Avusturyalı birçok köklü aileyle akrabaydı.⁸⁶¹ Babası ise Avusturyalı zengin bir Yahudi'ydi. Bunun dışında 1855 yılında Belçikalı zengin bir banker ailenin kızı olan Maurice Bischoffsheims ile evlendi. Bischoffsheims ailesi Rothschild'lardan sonra Avrupa'nın en önemli finansal organizasyonunun başında bulunan bir aileydi.⁸⁶² Hirsch ayrıca demiryolu sektörüne yabancı değildi. 1848 yılından itibaren Avusturya-Macaristan ve Rusya'da demiryolu işiyle uğraşmıştı.⁸⁶³ Sonuç olarak yapılan görüşmelerde Davut Paşa'yı ikna etmişti. 17 Nisan 1869'da hattın inşası için Hirsch'le ve hattın işletmesi için de banker Rothschild'in sahibi olduğu Avusturya Güney Demiryolları Şirketi (Lombar) adına hareket eden Paulin Talabot'la iki mukavele imzalandı.⁸⁶⁴

Mukaveleyle⁸⁶⁵ demiryolunun İstanbul'dan başlayarak Bosna'dan geçmesi ve doğrudan ya da şubelerle Edirne, Filibe, Enez, Burgaz ve Selanik'e uğrayarak Sava nehrine ulaşması kararlaştırıldı. Padişah arzu ederse hat Sırbistan'a uzatılabilecekti. Hatlar imtiyaz tarihinden itibaren 7 yıl içerisinde bitirilecekti. İmtiyaz süresi ise 1876 Temmuz'undan itibaren geçerli olmak üzere 99 yıl olarak belirlendi. Ekonomik ve siyasi burhanlar halinde imtiyaz sahibi ek süre talep edebilecek ancak ek süre 3 yılı geçmeyecekti. Tüm demiryolları tek hat olarak yapılacaktı. Hatların işletme hakkı ise

⁸⁵⁸ Engin, s. 50.

⁸⁵⁹ Kurt Grunwald, **Türkenhirsch: A Study of Baron Maurice de Hirsch, Entrepreneur and Philanthropist**, Israel Program for Scientific Translations, Jerusalem, 1966, s. 31.

⁸⁶⁰ Velay, s. 156.

⁸⁶¹ Grunwald, s. 6.

⁸⁶² Grunwald, s. 13; Beaver, ss. 278-279; Arthur J. May, "The Novibazar Railway Project", **The Journal of Modern History**, Cilt: 10, Sayı: 4, 1938, (Novibazar), s. 497.

⁸⁶³ Grunwald, ss. 18, 24.

⁸⁶⁴ Morawitz, s. 308; Engin, 1993, s. 50

⁸⁶⁵ Engin, ss. 51-55; Velay, s. 157.

imtiyaz sahibi tarafından Lombar şirketine havale edildi. Osmanlı devleti imtiyaz süresi boyunca her sene iki eşit taksit halinde km başına 14.000 frank ödeme yapacaktı. Devlete verilecek 5 milyon franklık kefalet akçesi hatlar inşaya açıldıkça imtiyaz sahibine geri ödenecekti. Hattın iki tarafında belirli bir mesafedeki devlete ait maden, taş ocakları ve ormanları işletmek hakkı da imtiyaz sahibine verildi. Km başına kar 22.000 frankı aşarsa devlet fazlalığının %30'una el koyacaktı. İnşa için gerekli sermaye 14.000 franklık km garantisi karşılık gösterilerek Osmanlı sınırları içerisinde vergiden muaf olacak hisse senetleriyle toplanacaktı. İmtiyaz sahibi iki ay içerisinde bir şirket kurarak yetki ve sorumluluklarını bu şirkete devredebilecekti. Ancak Hirsch imtiyazını devletin izni olmadan başka şahıslara terk edemeyecekti. Şirket Osmanlı kanunlarına tabii İstanbul merkezli bir şirket olmak zorundaydı. Yine de istenirse Paris ve Viyana'da şubeler açabilecek ve işlemlerini buralardan da yürütebilecekti. Davut Paşa iki ay içerisinde yapılan mukavelelerin kabul olunup olunmadığını imtiyaz sahibine bildirecekti. Mukaveleler onaylandığı takdirde iki ay içerisinde imtiyaz sahibi işletme için gerekli tasdiknameleri ve şirket nizamnamesi ile inşaat kontratını devlete sunacak ve 5 milyonluk kefalet akçesini teslim edecekti. Bundan sonra kendisine imtiyaz fermanı verilecekti. Aksi halde mukavele ile haiz oldukları hakları kaybedecek ve kefalet akçesi devlete kalacaktı.

Prosedür gereği mukaveleler görüşülmek üzere Şura-ı Devlet'e havale edilmek zorundaydı. Ancak cevap süresinin iki ayla sınırlı tutulması ve Şura-ı Devlet'ten iki ay içerisinde olumlu bir karar çıkmasının mümkün görünmemesi üzerine Şirvanizade, Sadık ve Kabuli paşalardan oluşan özel bir komisyon oluşturularak mukaveleler buraya havale edildi. Komisyon mukaveleleri esasen kabul etmişse de başta km garantisi olmak üzere 12 maddeyi görüşülmek üzere Meclis-i Vükela'ya bırakmıştı.⁸⁶⁶ Ancak bu maddeler üzerinde Meclis-i Vükela'da yapılan görüşmelerden bir anlaşma çıkmadı. Bunun üzerine Âli Paşa Balkanlarda demiryolu inşasının önemini belirttikten sonra onaylanmayan maddeleri Hirsch'le yeniden görüşmek üzere Davut Paşa'yı 28 Mayıs 1869'da 25.000 frank harcırahla işi bozmamasını da tembihleyerek Paris'e yollamıştı.⁸⁶⁷

⁸⁶⁶ Engin, s. 55.

⁸⁶⁷ Görüşmeler esnasında Davut Paşa'ya fikri sorulunca kendisi, mukavelelerin içeriğinden haberdar olmadığını belirterek mukaveleleri bir avukata yaptırdığını söylemiştir. Cevdet Paşa ise demiryolunun önemini belirtmekle beraber yapılacak bir hatayla devletin büyük bir zarara uğrayacağını belirterek mukavelelere muhalefet etmiştir. Bkz. Engin, s. 57.

Davut Paşa 14.000 franklık km garantisinde bir azaltmaya gitmek şöyle dursun 16 Haziran 1869 tarihinde imzalanan mukavele ile Hirsch'e ve 14 Ağustos 1869 tarihinde imzalan mukavele ile Lombar şirketine yeni ayrıcalıklar tanımıştı. Yeni mukavelelerle birlikte Hirsch hat boyunca yapılacak istimlak bedellerini devlete yüklemiş ve Lombar firması ise işletme için hükümetten km başına 8.000 franklık ödeme garantisi elde etmişti.⁸⁶⁸

Ancak Lombar şirketi 17 Ağustos'ta hükümete mukaveleden çekildiğini bildirecekti. Hirsch yine aynı tarihte yeni bir şirket kurarak işletme imtiyazı için ayrıca başvurmuştu. Bu şirketin başkanlığına ise Lombar şirketinin müdürü Talabot getirilmişti. Osmanlı hükümeti 12 Eylül 1869 tarihinde yeni şirketin aynı şartlara haiz olmak kaydıyla Lombar'ın yerini almasını kabul etti. Böyle bir durumda Hirsch mağdur görünse de Vahdettin Engin yapılan danışıklı dövüşle Lombar'ın itibarını kullanarak Osmanlı hükümetine güven telkin edebilen Hirsch'in işletme hakkını da bu sayede üzerine aldığı söylemektedir.⁸⁶⁹ Nihayetinde 7 Ekim'de 1869 tarihinde Rumeli demiryolu mukavele ve şartnameleri Sultan Abdülaziz'e sunulmuş ve aynı gün Baron Hirsch'e imtiyaz veren ferman ilan edilmişti.⁸⁷⁰ Hirsch, ferman verildikten sonra mukavele gereği 5 Ocak 1870'te Rumeli Demiryolları Şirket-i Şahanesi ve 7 Ocak 1870'te Rumeli Demiryolları İşletme Şirketi adlı şirketleri Paris'te kurmuştur. 29 Şubat 1870'te de 5 milyon franklık kefalet akçesini devlete teslim etmiştir.

Osmanlı devletinin mali itibarının düşük olması nedeniyle çıkarılacak tahvillere Avrupa'da pek talep olmayacağı düşünüldüğü için ikramiyeli tahvillerin çıkarılması kararlaştırıldı.⁸⁷¹ Demiryolu istikrazı olarak bilinecek bu borçlanma demiryolu inşası için yapılan tek borçlanma olacaktır.⁸⁷² Piyasaya sürülecek

⁸⁶⁸ Engin, ss. 58-59.

⁸⁶⁹ Engin, s. 60; Cevdet Paşa bu mukavelelerin kabulü için Osmanlı bürokratlarına, inşaya uluslararası destek sağlaması için Avusturyalı siyasetçi ve soylularına rüşvet verildiğini belirtmektedir. Bkz. Cevdet Paşa, **Tezâkir**, haz. Cavid Baysun, Cilt. 4, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1991, s. 94; Bir başka kaynakta Davut Paşa'nın bu iş için 800.000 frank rüşvet aldığı iddiaları belirtilmiştir. Bkz. Grunwald, s. 33; Ancak rüşvetin etkisinin abartılmaması gerekir. Rüşvet Osmanlı, İran ve Çin gibi birçok ülkede yaygın bir uygulamaydı. Esasen devlet yöneticileri demiryolu inşasının hızlı bir şekilde başlatılmasını ve tamamlanmasını istemekteydi. Yeni bir girişimcinin aranması ve yeniden aynı süreçlerden geçilmesi uzun vakitleri alabilecekti. Sabırsız davranan yöneticilerin olumsuz şartlara rağmen onay vermiş olabileceği ihtimali göz ardı edilmemelidir.

⁸⁷⁰ Engin, s. 60.

⁸⁷¹ Engin, ss. 62-63.

⁸⁷² Velay, s. 219.

1.980.000 adet tahvilin her birinin değeri 400 frank olarak belirlendi.⁸⁷³ Senelik faizi %3 olan bu tahviller sahiplerine yıllık 12 frank kazanç sağlayacak ve bu faizler iki eşit taksit olarak Nisan ve Ekim ayında ödenecekti.⁸⁷⁴ İkramiye kazanan tahvil sahipleri ise Şubat, Nisan, Haziran, Ağustos, Ekim, Aralık aylarında çekilecek kuralarla belirlenecek ve her sene toplamda 1.200.000 frank ikramiye dağıtılacaktı.⁸⁷⁵ Hükümet nominal değeri 400 frank olan tahvillerin tamamını Hirsch'e 128,5 franktan sattı. Hirsch daha sonra 1.980.000 adet tahvilin tamamını bir bankalar grubuna 150 franktan satacağı. Hirsch ayrıca grubun tahvil satışından elde edeceği karın %30'una da sahip olacaktı.⁸⁷⁶ Ancak tahvillerin ikramiyeli olması nedeniyle Londra ve Paris borsalarında satışı yasaklandı. Yine de tanesi 180 franktan satışa çıkarılan tahviller başta Viyana olmak üzere birçok merkezde talep gördü. Osmanlı yönetimi ve tebaası da tahvil satışlarına ilgi gösterdi. Sultan Abdülaziz 25.000, Valide Sultan 10.000, sadrazam ise 1.000 adet tahvil satın almıştı. Tahvillerin satışa çıkarıldığı ilk günün Kurban bayramının ilk günü olmasına rağmen toplam 31.936 adet tahvil halk tarafından satın alınmıştı. İzmir ve Selanik'te de 2.500'er tane tahvil satıldı.⁸⁷⁷

Başlangıç sermayesi sağlandıktan sonra inşaa çalışmalarına başlandı. Daha 30 Temmuz 1869 tarihinde keşif çalışmaları başlatılmıştı. Başmühendisliğe ise Lombar şirketinin ünlü müteahhiti Wilhelm von Pressel getirildi.⁸⁷⁸ Avusturyalı Profesör Hochstelter'in başında olduğu bir keşif ekibi İstanbul'dan başlayarak demiryolun geçeceği yerlerin topografyasını çıkartıyordu.⁸⁷⁹ Ancak Pressel keşif çalışmaları sırasında hastalanınca yerine mösyö Lebas getirildi.⁸⁸⁰ Fransız, Alman ve Avusturyalı mühendislerle birlikte demiryolunun geçeceği güzergâhlar belirlenerek haritalar çıkarıldı. 14 Mayıs 1870'te Nafia Nezareti'ne tasdik için yollanan bu

⁸⁷³ Morawitz, s. 309.

⁸⁷⁴ Engin, s. 62.

⁸⁷⁵ Darphane-i Amire'de çekilen kuralar sonucunda farklı ülkelerden hisse senedi sahipleri büyük ikramiyeyi kazanmıştı. Örneğin Beyoğlu'ndan bir doktor, Yunanistanlı Anglos, Fransız güneyinde yaşayan Tolon isimli bir mahkeme reisi, Maliye Nezareti'nden bir memur talihliler arasındaydı. Kazandıran numaralar gazetelerde ilan ediliyordu. Bkz. **Basiret**, 22 Mart 1288, **Basiret**, 19 Mayıs 1288, **Basiret**, 22 Eylül 1288, **Basiret**, 2 Kânunuevvel 1288, **Basiret**, 23 Kânunusani 1288, **Basiret**, 20 Mayıs 1289, **Basiret**, 20 Kanunuevvel 1290.

⁸⁷⁶ Engin, s. 63.

⁸⁷⁷ Engin, s. 64; **Basiret**, 21 Ağustos 1288.

⁸⁷⁸ Grunwald, s. 35.

⁸⁷⁹ Engin, s. 62.

⁸⁸⁰ **La Turqie**, 19 Nisan 1870.

haritalardan ilk onaylanamı 3 Haziran 1870'te izni verilen Yedikule-Küçükçekmece bölümü olmuştu. Ertesi gün 2.000 işçiyle hattın inşasına başlandı.⁸⁸¹ Hattın genel güzergâhı olarak ise İstanbul-Edirne-Filibe-Burgaz istikametiyle Sarambey'den Sofya yolu ile Niş'e, Selanik'ten Üsküp-Mitroviçe-Saraybosna-Banaluka ve oradan da Avusturya sınırındaki Novi'ye uzanması kararlaştırıldı.⁸⁸² Avusturya devleti de Sisak'a kadar bir hat inşa ederek Rumeli demiryolunu Zagreb üzerinden Viyana'ya bağlayacaktı.⁸⁸³ Şirket Enez'in Edirne-Enez hattı için uygun bir liman olamayacağını belirtip Dedeğaç'ı çıkış noktası olarak tercih etmek isteyince hükümet, inceleme sonucu bu isteği uygun buldu.⁸⁸⁴ Bu hatta bağlanmak üzere Gelibolu'dan bir demiryolu inşası da düşünülmüştü. Gelibolu Mutasarrıflığına atanan Namık Kemal bu planın hayata geçirilmesi için uğraşsa da sonuç olumsuz olacaktı.⁸⁸⁵

19 Temmuz 1870'te Fransa-Prusya arasında patlak veren savaş nedeniyle Fransız ve Alman işçilerle mühendislerin büyük bir kısmı askerlik hizmeti için ülkelerine döndü. Savaş nedeniyle Avrupa'dan sipariş edilen inşa malzemelerinde de gecikme yaşandı. Bu yüzden hattın inşasına başlanan 15 km'lik Yedikule-Küçükçekmece kısmının tamamlanması sene sonunu buldu. 4 Ocak 1871 tarihinde sadrazamın da bulunduğu kalabalık bir davetli topluluğu ve İstanbulluların iştirak ettiği bir açılış töreniyle bu kısım işletmeye açıldı.⁸⁸⁶

Hattın başlangıç noktasının Yedikule olarak belirlenmesi bazı sıkıntıları beraberinde getiriyordu. Yedikule'de inşa edilen ufak rıhtım da ihtiyacı görememekteydi.⁸⁸⁷ Bu nedenle Avrupa'dan getirilen inşa malzemeleri Sirkeci'ye yönlendirildi. Ancak bu malzemeler Yedikule'ye bin bir zahmetle getirilebilmekteydi. İnşaat şirketi bu nedenle ilk istasyonun Sirkeci'de yapılmasını

⁸⁸¹ Engin, s. 65.

⁸⁸² Morawitz, s. 310; Engin, ss. 65-66; Beaver, ss. 278-279.

⁸⁸³ Beaver, ss. 278-279.

⁸⁸⁴ Engin, s. 65; Ancak gazetelere göre Edirne-Dedeğaç hattı gereksizdi. Zahire getirilmesi için Meriç Nehri yeterli görülmekteydi. Dedeğaç'ın ise çok fazla rüzgâr aldığı ve rıhtım inşasına uygun olmadığı belirtiliyordu. Bkz. **Basiret**, 2 Teşrin-i sani 1288.

⁸⁸⁵ **Basiret**, 30 Teşrin-i sani 1288; Namık Kemal'in yazarlarından biri olduğu Hadika gazetesinde de bu konu hakkında bir değerlendirme yapılmıştır. Bkz. **Hadika**, 18 Teşrin-i sani 1289.

⁸⁸⁶ Engin, 1993, ss. 65-66.

⁸⁸⁷ Yedikule rıhtımından indirilen demiryolu malzemeleri (lokomotif, vagon ve raylar) ara ara kazayla denize düşmekteydi. Bu kazaları önlemek için demiryolu malzemeleri İstanbul limanına indirilerek buradan parça parça Yedikule'ye taşınıyordu. Yedikule'de inşa edilen fabrikada birleştirilerek kullanıma sokuluyordu. Bu fabrikada Sanayi Mektebi mezunları çalıştırılacaktı. Bkz. Engin, s. 78; Bu fabrikada özel vagon imaline de başlanacaktı. Örneğin Rumeli demiryolları üst düzey yöneticilerine tahsis edilen lüks vagonlar imal edilmişti. Bkz. **Basiret**, 22 Mayıs 1290.

talep ediyordu. Ancak yabancı bir şirketin inşa edeceği demiryolunun Saray'ın içerisinden geçecek ve sahildeki yalıların yıkılacak olması Sirkeci tercihinde bazı kesimlerin muhalefeti doğurdu. Ayrıca Tramvay Şirketi de böyle bir karar alınırca zarar edeceğini belirterek itiraz ediyordu. Lokomotiflerden püsküren dumanın yarattığı kirlilik ayrı bir endişe kaynağıydı. Meclis-i Vükela'da konu görüşülürken karşılaşılan yoğun muhalefet üzerine Âli Paşa'nın bu kararı onaylayanın Sultan'ın bizatihi kendisi olduğunu belirtmesiyle tartışma sona erdi.⁸⁸⁸ Bu karardan sonra Sirkeci iskelesinde 45.000 liraya mal olacak bir taş yapının inşasına başlandı⁸⁸⁹ gibi Eminönü'nden Sirkeci'ye devlet tarafından, Sirkeci'den Yalıköşkü'ne kadar da şirket tarafından Sirkeci rıhtımının genişletilmesi kararlaştırıldı.⁸⁹⁰ Rumeli demiryolu trenlerini tümüyle içine alarak Sirkeci'den Üsküdar'a geçirebilecek büyük bir arabalı vapur inşası için ünlü bir İngiliz mühendisin geldiği haberi de gazetelerde yerini alıyordu.⁸⁹¹

1871 yılının ilk yarısında itibaren diğer kısımların inşasına başlandı. 1871 yılında inşasına başlanan hatlar şunlardı: 319 km'lik İstanbul-Edirne hattı, 243 km'lik Edirne-Sarımbey hattı, 149 km'lik Edirne-Dedeağaç hattı, 243 km'lik Selanik-Üsküp hattı ve 102 km'lik Banaluka-Novı hattı. Bu hatların ortak özelliği demiryolu inşası için oldukça uygun bir arazi yapısına sahip olmaları ve bu nedenle inşa masrafının düşük olmasıydı.⁸⁹² Hirsch hatların bazılarını doğrudan kendi şirketiyle inşa ederken bazılarını yabancı müteahhitlere inşa ettirmekteydi.⁸⁹³ Bu kısımlar için hükümet üç komiser tayin etmişti. Aylık 5.000'er kuruş maaş bağlanan komiserlerin görevleri hattın geçeceği araziye şirkete tahsis etmek ve şirketin faaliyetlerini denetlemektir. Ayrıca Valens isimli bir mühendis şirket ve hükümet tarafından tüm hatlara nezaret etmek için senelik 40.000 frank maaşla görevlendirildi.⁸⁹⁴ Ayrıca ileride Rumeli Demiryolları İnşaat Komisyonu'nun başına

⁸⁸⁸ Bazı rivayetlere göre Padişah "Tren yolu yapılsın da isterse sırtımdan geçsin." demiştir. Bkz. Engin, s. 70; **Basiret**, 10 Mayıs 1288.

⁸⁸⁹ **Basiret**, 12 Teşrin-i sani 1289.

⁸⁹⁰ **Basiret**, 8 Ağustos 1290.

⁸⁹¹ **Basiret**, 20 Nisan 1288.

⁸⁹² Engin, s. 73.

⁸⁹³ Engin, s. 73.

⁸⁹⁴ Engin, s. 72.

getirilecek Mirliva Hafız Paşa Nafia Nezareti'nin görevlendirdiği mühendislerle birlikte Hirsch'in inşa ettiği hatları sık sık denetleyecekti.⁸⁹⁵

Âli Paşa'nın ölümü ve yerine Mahmut Nedim Paşa'nın gelişiyle birlikte yapılan ilk mukavelelerde bir değişikliğe gidildi. Vahdettin Engin değişiklik talebinin Baron Hirsch'ten geldiğini söylemektedir. Çünkü inşası kolay olan kısımlar bitmeye başladıkça sıra daha masraflı olacak hatlara gelmeye başlıyordu. Mahmut Nedim Paşa ise 17 Nisan 1869 tarihli mukavenenin devlete verdiği zararı ortadan kaldırmak istediğini söylüyordu.⁸⁹⁶ Rus yanlısı olan Paşa siyasi nedenlerle de Avrupa ile demiryolu bağlantısı kurmaya karşı olumsuz bakmaktaydı.⁸⁹⁷ Ayrıca İstanbul'da imtiyazların yabancı girişimcilere verilmesine yönelik olumsuz bir bakış vardı. Bu nedenle gazeteler bu değişikliği olumlu bulmuştu. Basiret gazetesinde yayımlanan bir makalede eski mukavenenin olumsuz yönlerine değinilmekteydi. Buna göre eski mukavele ordunun ihtiyaçları göz önüne alınarak hazırlanmamış, güzergâhın 10-15 km çevresindeki orman ve madenlerin işletilme hakkı demiryolu şirketine verildiği için demiryolu güzergâhı bu orman ve madenlere yöneltilmiş, inşa masraflarının oldukça yüksek olması maliyeye yük olmuş ve hepsinden önemlisi böyle stratejik öneme sahip bir hat bir yabancı şirkete inşa ettiriliyordu.⁸⁹⁸ Hadika gazetesi ise eski sözleşmenin müsaade etmediği devlet menfaatine zarar veren bazı durumların yeni sözleşmeyle sorun olmaktan çıkarıldığını belirterek muhalefet etmekteydi.⁸⁹⁹ Sonuç olarak 18 Mayıs 1872'de imzalanan yeni bir mukaveleyle birlikte Hirsch bazı fedakârlıklarda bulunarak yapımına başlamadığı Bosna bölgesindeki hatların inşasını devlete bırakacaktı.⁹⁰⁰ Bu mukavele ile Hirsch İstanbul'dan Edirne'ye, Edirne'den Dedeğaç'a ve Sarambey'e ve Banaluka'dan Avusturya sınırına ve Selanik'ten

⁸⁹⁵ **Basiret**, 8 Kânunusani 1289, 8 Kânunusani 1290.

⁸⁹⁶ İddialara göre Hirsch, Mahmut Nedim Paşa'ya bu sözleşme için 300.000 lira rüşvet vermişti. Hatta bunun 100.000 lirası da saraya verilmişti. Bkz. Engin, s. 89; Başka bir kaynakta ise alınan rüşvetin 400.000 lira olduğu ve bu nedenle Mahmut Nedim Paşa'nın önce ceza aldığı daha sonra da Sultan tarafından affedildiği belirtilmekte. Bkz. Grunwald, ss. 41-42.

⁸⁹⁷ Beaver, s. 279.

⁸⁹⁸ **Basiret**, 24 Nisan 1288; Bu dönemde gazetelerinin bu tip tartışmalı hususlarda yaptıkları haberlerin siparişiyle hazırlanan ve çoğu zaman bir kesime mesaj verme ya da birilerinin prestijini arttırma amacı taşıdığını belirtmek gerekir; Hadika gazetesinde de Rumeli demiryollarının Avrupa'nın en ucuz ve düz arazisinden geçmesine ve en ucuz işçi gücünün varlığına rağmen km'si 300.000 franka inşa edilmesi eleştirilmekte ve demiryolunda Türkçe'nin ve Türklerin yokluğundan şikâyet edilmekteydi. Bkz. **Hadika**, 9 Teşrin-i sani 1289.

⁸⁹⁹ **Hadika**, 21 Kânunuevvel 1289.

⁹⁰⁰ Velay, s. 161; Morawitz, s. 309; Grunwald, s. 39; Basiret gazetesi değişikliği övgülerle ilan ediyor ve yeni sözleşmeyi hazırlayarak milleti zarardan kurtaranlara teşekkür ediyordu. Bkz. **Basiret**, 11 Mayıs 1288, **Basiret**, 19 Nisan 1288, **Basiret**, 24 Nisan 1288.

Mitroviçe-Yanbolu-Şumnu civarına doğru inşasına başladığı 1279 km'lik hatları 20 ay içerisinde bitirmeyi kabulleniyordu.⁹⁰¹ Ayrıca daha önce kendisine verilen orman, maden ve taş ocaklarını işletme hakkından vazgeçecekti. Ancak Belova çevresindeki ormanların işletmesini 35 yıllık süre için elde etti.⁹⁰²

Devlet ise şirketin inşasından kaçındığı 721 km'lik kısmı 3 sene içerisinde inşa etmek zorundaydı. Aksi halde yüksek bir tazminat ödeyecekti.⁹⁰³ Ancak bu kısımlar demiryolu ağının en zor ve masraflı kısımlarını oluşturmaktaydı.⁹⁰⁴ Yeni sözleşmeyle devletin üstüne ekstra yükümlülükler bindirilmişti. Devlet ayrıca Selanik, Dedeağaç ve Varna limanları için 10 milyon frank vermeyi, tarım ve ticareti geliştirmek ve nakliyatı kolaylaştırmak için Rumeli demiryollarına bağlanacak 911 km uzunluğunda şose ve karayolu yapmayı taahhüt ediyordu.⁹⁰⁵

Kendisine ait hatları inşa etmeye devam eden Hirsch 1872 yılının ortalarına gelindiğinde Selanik-Üsküp yolunun 100 km'si ile 149 kmlik Dedeağaç-Edirne ve 102 km'lik Banaluka-Novı hatlarını işletmeye açmıştı.⁹⁰⁶ Hirsch ayrıca Sarambey'den işletmesini üstlendiği Belova ormanlarına 10 km uzunluğunda bir demiryolu döşemişti. Mukavelede bulunmayan bu hatla birlikte ormanlardan daha iyi faydalanabilir hale gelirse de devlete ekstra yük binmiştir.⁹⁰⁷ 1873 yılı ortalarına gelindiğinde hatların büyük kısmı tamamlanmıştı. İstanbul-Edirne arası 349 km, Edirne-Sarambey arası 243 km 1872 yılında tamamlanan hatlara eklendi. 17 Haziran 1873 tarihinde görkemli bir açılış töreniyle İstanbul-Edirne-Sarambey hattı trafiğe

⁹⁰¹ Engin, s. 84.

⁹⁰² Engin, s. 89.

⁹⁰³ **Basiret**, 17 Teşrin- evvel 1288.

⁹⁰⁴ Rumeli'de devlet hesabına inşa edilmeye çalışılacak hatlar bir sonraki bölümde ayrıntılı bir şekilde ele alınacağı için burada daha fazla değinilmeyecektir.

⁹⁰⁵ Cabir Duysak, "19. Yüzyılda Osmanlı Devletinde Karayolları", (Ed. Vahdettin Engin), **Osmanlı'da Ulaşım: Kara, Deniz, Demiryolu**, Çamlıca Yayınevi, İstanbul, 2012, s 39; Engin, s. 89; Gazetelerde şose yol yapımının nedeni olarak demiryolun şehirlerin içerisine girmeyerek istasyonların şehir dışında inşa edilmesi gösterilmektedir. Bkz. **Basiret**, 15 Kânunuevvel 1289; Çatalca ahalisi Zabtiye Müşiriyetine yaptığı başvuruda demiryolu istasyonuna kadar yapılacak şose yolun masraflarını üstlenmek istediğini belirtecekti. Bkz. **Basiret**, 25 Kânunusani 1288.

⁹⁰⁶ Banaluka-Novı hattı Viyana'da tahvil satışlarının olumlu yönde gitmesi için sonradan plana dâhil edilmişti. Diğer hatlarla bağlantı sağlanamayınca da işletmesinde sıkıntılar yaşanacaktı. Bu hattın öngörülen uzunluğu 44 km iken yolun uzatılarak 102 km'ye çıkarılması Osmanlı devletini büyük bir zarara sokacaktı. Hasılatın giderleri karşılayamaması nedeniyle işletme şirketi hattı ancak 31 Aralık 1876 tarihine kadar işletebildi. Hükümet ise kendisine devredilen Banaluka-Novı hattını ancak birkaç ay işletebildi ve kaderine terk etti. Bkz. Morawitz, s. 310; Engin, s. 102; **Basiret**, 29 Ağustos 1288, **Basiret**, 31 Kânunusani 1288.

⁹⁰⁷ Engin, s. 110.

açıldı.⁹⁰⁸ Selanik-Üsküp-Mitroviçe arası 361 km Aralık 1874'te ve Tırnova-Yanbolu arası 105 km 1875 yılının ilk yarısında tamamlanacaktı.⁹⁰⁹ Bu hatların da tamamlanmasıyla Hirsch'in inşa ettiği hatlar 1.279 km'ye ulaşmıştır.⁹¹⁰ İstanbul'dan hareket eden trenler sırasıyla Kumkapı, Yedikule, Makriköy (Bakırköy), Ayastefanos (Yeşilköy), Küçükçekmece, Hadımköy, Çatalca, Kabakça, Çerkezköy, Çorlu, Köprülü, Seyitler Çiftliği, Lüleburgaz, Babaeski, Paluköyü, Uzunköprü, Kuleliburgaz ve Urlu'dan geçerek Edirne'ye uğruyordu. Edirne'den hareket eden trenler ise sırasıyla Mustafa Paşa, Harmanlı, Tırnova, Küçük Hasköy, Yenimahalle, Papazlı, Filibe ve Tatarpazarcık'tan geçerek Sarambey'e ulaşmaktaydı. Dedeagaç'tan hareket eden trenler de sırasıyla Fere, Budaklı, Sofulu ve Dimetoka'dan geçerek Kuleliburgaz'a varıyordu.⁹¹¹

Vahdettin Engin'in inşaat, tahvil, işletme ve Belova ormanlarından elde edilen gelirlerden oluşan hesaplamasına göre Baron Hirsch 1870-1875 yılları arasında toplamda 350 milyon franklık kazanç elde etmişti.⁹¹² Charles Morawitz ise önemli bir başarı olarak gördüğü bu hattın inşasının mimarı olan Hirsch'in kazancını 160-170 milyon frank civarında olduğunu tahmin etmektedir.⁹¹³

Yeni sözleşme sonrası artık sadece bir müteahhite dönüşen Hirsch üstüne aldığı hatları olabildiğince düşük maliyetlerle inşaya yöneldiği için işletmeye açılan hatlarda birçok eksiklik bulunacaktı. Bu nedenle önlem almak isteyen hükümet 7 Mart 1873'te hatları teftiş için Meclis-i Vükela'da bir komisyon kurmaya karar

⁹⁰⁸ Engin, s. 117; Grunwald, s. 40; **Hadika**, 16 Nisan 1290; Sultan için, resmi açılışlara katılmasa da, ünlü bir Fransız fabrikasında özel bir vagon imal edilmişti. Bkz. **Basiret**, 22 Haziran 1288.

⁹⁰⁹ May, Novibazar, s. 497; Engin, İstanbul, 1993, ss. 110, 125.

⁹¹⁰ Hirsch'in inşa ettiği hatların uzunluğu konusunda bir netlik bulunmamaktadır. Vahdettin Engin 1.279 km'lik uzunluğu Osmanlı arşiv belgelerini esas alarak belirlemiştir. Daha doğru bir değerlendirme olduğunu düşündüğüm için diğer tahminlere değinmedim. Ancak A. Du Velay bu konuda 1.274 km demiryolu inşası yapıldığını belirtirken, C. Morawitz 1.260 km tahmininde bulunmaktadır. Grunwald ise 1.281 km hattın inşa edildiğini belirtiyor. Vedat Eldem'e göre ise bu uzunluk 1.179 km'dir. Bkz. Velay, s. 161. ; Morawitz, s. 309; Grunwald, s. 40; Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1994, s. 97-98; Levand Herald'dan alıntı yapan **Basiret** gazetesine göre ise toplam uzunluk 1200 km'yd. Haberde İstanbul-Edirne 284 km, Edirne-Dedeagaç 145 km, Selanik-Üsküp 240 km, Edirne-Tatarpazarı 300 km, Banaluka-Novı 104 km, Edirne-Rusçuk demiryollarını birleştirmek adına da 160 km olmak üzere toplam 1.200 km. Bkz. **Basiret**, 1 Mayıs 1288.

⁹¹¹ **Basiret** 13 Teşrin-i sani 1290; Baron Hirsch Viyana Sergisi için Rumeli demiryolunun geçtiği şehir, kasaba ve köyleri gösterir özel bir harita hazırlatmıştır. Bkz. **Basiret**, 24 Mayıs 1288.

⁹¹² Engin, ss. 126-127.

⁹¹³ Morawitz, s. 314; A. Du Velay da büyük bir risk almasını göz önünde tutarak bu kazancı normal karşılamaktadır. Bkz. Velay, s. 156.

verdi.⁹¹⁴ Yine de Hirsch'in bu inşa politikası birçok kazanın yaşanmasına neden olacaktı.⁹¹⁵

1874 yılından itibaren inşası sona eren hatların nihai teslimi için ısrar eden Hirsch hükümetin belirlediği eksikleri düzeltmemiştir.⁹¹⁶ Nihayet hükümet, başında Mösyö Goşler'in bulunduğu üç yabancı mühendisten oluşan bir komisyon kurarak inşası biten hatları inceletti. Komisyonun raporu oldukça ağırdı. Rapora göre güzergâh gereksiz yere kıvrımlarla uzatılmış ve istasyonlar şehirden uzakta inşa edilmişti. Örneğin Edirne ve Filibe'de istasyonlar şehrin 5'er km dışındaydı. Enez yerine Dedeâğaç'ın seçilmesi ve Belova ormanlarına uzatılan 10 km'lik hat raporda eleştiriliyordu. Köprülerin ahşaptan yapılması ve rayların 35 kg ağırlıkta olması gerekirken 25 kg ağırlıkta olması, traversler arasındaki mesafenin belirlenen uzunluktan fazla olması, meşe ve gürgen yerine çam ve köknardan travers imali, demiryolunun bariyerlerle çevrilmemesi, işçiler için barınak yapılmaması, tamir atölyelerinin yetersiz olması, tünellerin kalitesiz bir şekilde inşa edilmesi vb. gibi çok husus eleştirilmekteydi. Bu nedenle komisyon mukaveledeki şartlar sağlanana kadar hattın teslim alınmamasını belirtti.⁹¹⁷

Şirket de ayrı bir komisyon oluşturarak kendini savunma yoluna gitti. Şirketin hazırlattığı raporda bazı esiklikler en kısa sürede tamamlanmak üzere kabul edilirken hatların Osmanlı devleti gibi *geri kalmış* bir ülkede yapılmış olduğu göz önüne alınınca bundan daha iyi bir inşanın mümkün olamayacağı savunulmaktaydı.⁹¹⁸ Hükümet bu raporu kabul etmeyince İngiliz hükümetinden tarafsız üç İngiliz mühendis talep edilmiş ve bu kişilerden oluşturulan yeni bir komisyon da yaptığı inceleme sonucu hatları kabul edilemez bulmuştu.⁹¹⁹ Anlaşmazlık 1875 yılında Bosna ve Bulgaristan'da patlak veren isyanlar ve nihayetinde Osmanlı-Sırp savaşıyla birlikte ileri tarihe ertelendi.

Anlaşmazlık içeren konuları araştırmak üzere başında Adliye Nazırı Cevdet Paşa'nın bulunduğu bir komisyon oluşturularak var olan tüm evraklar incelenmişti.

⁹¹⁴ Engin, s. 109.

⁹¹⁵ Engin, s. 119.

⁹¹⁶ Engin, s. 169.

⁹¹⁷ Engin, ss. 170-171; Velay, s. 165.

⁹¹⁸ Engin, s. 172; Şirket birçok ahşap köprüyü taş ve demir köprülerle değiştirmek üzere harekete geçecekti. Bu iş için Dedeâğaç limanına Avrupa'dan büyük miktarda araç ve gereç getirilmişti. Bkz. **Basiret**, 25 Ağustos 1289, **Basiret**, 23 Teşrin-i sani 1289, **Basiret**, 28 Eylül 1290, **Basiret**, 2 Teşrin-i sani 1290, **Basiret**, 29 Kânunusani 1290.

⁹¹⁹ Engin, s. 177; Grunwald, s. 49.

27 Temmuz 1887 tarihinde tamamlanan inceleme sonunda Cevdet Paşa büyük bir yolsuzluk ve rüşvet ağını ortaya çıkardı. Cevdet Paşa şirketin devlete 90 milyon frank ödeme yapmasını önerse de Hirsch teklifini 5 milyon franktan 15 milyon franka çıkarttı.⁹²⁰ En sonunda sorun hakeme havale edildi. İki hakemden oluşan komisyon da bir sonuca varamayınca üçüncü hakem olarak her iki tarafın da uygun gördüğü Alman hukukçu Gneist'e başvuruldu. Gneist'in uzun incelemelerden sonra şirketin devlete 27.500.000 frank ödeme yapmasına karar vermesiyle anlaşmazlık sona erdi.⁹²¹ Bu karardan sonra Hirsch demiryolu hisselerini Deutsch Bank ve Weiner Bank'a iyi bir meblağa satarak köşesine çekilecekti.⁹²²

Osmanlı devletinin 2. Ordu merkezi olan Şumnu'nun uzun müddetten beri demiryoluyla başkente bağlanması istenmekteydi. Rumeli demiryolu hatlarından Filibe-Burgaz güzergâhı üzerinden herhangi bir noktadan Şumnu'ya bir hat çekilmesi kararlaştırıldı.⁹²³ Ancak bu hattın tamamlanması mümkün olmadı. Hattın eksikliği 93 Harbinin kaybedilmesinde etkili olacaktı.⁹²⁴ Ancak tamamlanan diğer hatlar Bosna ve Bulgar isyanlarında ve Osmanlı-Sırp savaşında fayda sağlamıştı. Ayrıca Osmanlı-Rus savaşında Süleyman Paşa var olan hatları etkin bir şekilde kullanacaktı.⁹²⁵

Hattın gerek Avusturya gerek Sırbistan hatlarıyla birleştirilmesi ilk planlardan itibaren gündemdeydi. Bu iki devletle sık sık bağlantının güzergâhı ve masrafların bölüşümü üzerinde görüşmeler yapılıyordu.⁹²⁶ Sırbistan'la hatların Niş-Aleksandriç istikametinde 46 milyon franklık bir harcama ile birleştirilme kararı alınmıştı.⁹²⁷ Ancak Balkanlarda inşasını devletin yüklendiği hatların tamamlanamaması nedeniyle bağlantı sağlanamadı. Osmanlı-Rus savaşı sonunda imzalanan Berlin Antlaşması'nın

⁹²⁰ Engin, s. 195.

⁹²¹ Engin, ss. 189-196; Morawitz, s. 313; Grunwald miktar olarak 26.750.000 franklık bir meblağı belirtiyor. Bkz. Grunwald, s. 59.

⁹²² Engin, ss. 196-197.

⁹²³ Rusçuk-Varna demiryolu inşa edilirken ana planda olmasına rağmen demiryolu Şumnu'ya uğramayıp Kasbidcan isimli bir kasabadan geçirilmişti. Bu nedenle Şumnu'ya Varna yoluyla yapılan askeri nakliyat Kasbidcan'a kadar gelip buradan büyük zorluklarla Şumnu'ya ulaştırılabiliyordu. Bkz. Engin, s. 74.

⁹²⁴ Engin, ss. 186-187.

⁹²⁵ Süleyman Paşa 30.000 kişilik ordusunu Hersek'ten Dedeğaç'a denizyoluyla getirmiş ve oradan da demiryoluyla General Gourko'nun başında bulunduğu Rus birliklerin önüne çıkarmıştır. Bkz. Edouard Philippe Engelhardt, *La Turquie et le Tanzimat ou, Histoire des réformes dans l'Empire Ottoman depuis 1826 Jusqu'à nos jours*, Cilt: II, Paris, 1884, s. 186.

⁹²⁶ Yapılan görüşmeler için bkz. **Basiret**, 9 Haziran 1288, **Basiret**, 3 Şubat 1288, **Basiret**, 12 Şubat 1289, **Basiret**, 16 Mart 1289, **Basiret**, 18 Mart 1289, **Basiret**, 19 Eylül 1290, **Basiret**, 11 Teşrin-i evvel 1290, **Basiret**, 20 Kânunusani 1290, **Basiret**, 23 Kânunusani 1290.

⁹²⁷ **Basiret**, 17 Şubat 1290.

maddelerinden biri birbirindeN kopuk olan Balkan demiryollarının birbirine ve Avrupa'ya bağlanmasıyla ilgiliydi. Avusturya, Bulgaristan, Sırbistan ve Osmanlı devleti bir araya gelerek bağlantı noktalarını tespit ederek inşayı tamamlayacaktı.⁹²⁸ Ancak Avusturya dışındaki devletlerin içerisinde bulunduğu ekonomik ve siyasi çıkmazlar bu hatların tespit ve inşasını geciktirecekti. 9 Mayıs 1883'te Dörtler Konferansı ile Viyana'da gerekli planlamalar yapıldı.⁹²⁹ Nihayet 12 Ağustos 1888 tarihinde İstanbul'dan Viyana'ya hareket eden ilk tren yani Şark Ekspresi (Orient Express) seferine başlayacaktı.⁹³⁰

Rumeli demiryollarının en karlı olduğu yıl olan 1905 yılında dahi km başına elde edilen 11.549 franklık gelir km garantisi olarak belirlenen 14.000 franklık bedelin altındaydı. 1881-1903 yılları arası elde edilen km başına yıllık ortalama gelir 9.500 frank civarı olacaktır.⁹³¹

Demiryolunun geçtiği güzergâhlarda ticari faaliyetlerde yoğunlaşma görülecekti. Rumeli demiryollarından en çok fayda sağlayan şehir Selanik olmuştur. Selanik XIX. yüzyılın başlarında Osmanlı devletinin en önemli ihraç limanlarından biri olarak öne çıkmıştı. İmparatorluğun en önemli beş şehriden biri olan Selanik 30.000 nüfusa sahipti. 1912 yılına gelindiğinde ise bu rakam 150.000'e ulaşacaktı.⁹³²

Demiryolunun Marmara kıyılarına gelişle birlikte insanlar Marmara civarına yerleşmeye başladı. İnsanlar demiryoluyla İstanbul'daki işine gidip yine demiryoluyla evine dönüyordu.⁹³³ Baron Hirsch İstanbul'dan Belova'ya gece seferleri yapmak için de bir teşebbüste bulunmuştu.⁹³⁴ Ayrıca Loyd Kumpanyası Edirne-Dedeoğlu hattı tamamlandıktan sonra Dedeoğlu limanına sefer düzenlemeye başladı.⁹³⁵ Bunların dışında Rumeli demiryollarında kadınlar için ayrı vagonlar tahsis edilecekti.⁹³⁶

⁹²⁸ "Treaty between Great Britain, Germany, Austria, France, Italy, Russia, and Turkey for the Settlement of Affairs in the East: Signed at Berlin, July 13, 1878", **The American Journal of International Law**, Cilt: 2, Sayı: 4, 1908, ss. 407, 411.

⁹²⁹ Morawitz, s. 312.

⁹³⁰ Morawitz, s. 315.

⁹³¹ Engin, s. 225; Morawitz, s. 317.

⁹³² Michael Ferguson, **Transportation and Communication Networks in Late Ottoman Salonica**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), McGill University, 2016, s. 7.

⁹³³ Engin, ss. 65-66.

⁹³⁴ **Basiret**, 6 Mayıs 1290.

⁹³⁵ **Basiret**, 1 Eylül 1288.

⁹³⁶ **Basiret**, 22 Teşrin-i sani 1290.

Demiryolu güzergâhı üzerinde bulunan hatların istimlakı ayrı bir mesele haline geldi. Özellikle Yedikule-Sirkeci arası şehir içinden geçen bölgenin istimlakı oldukça zorlu geçti. Bu güzergâhta 1.000'den fazla yapının yıkılması gerekti. İstimlak bedelleri Nafia Nazırı Edhem Paşa'nın başında bulunduğu bir komisyon tarafından belirlenerek uygulandı. Halkın itirazları pek dikkate alınmadı ve bu kısım için 200.000 lira civarı para harcandı.⁹³⁷

Rumeli demiryolu gazete manşetlerinde kaza haberleriyle sık sık yerini almaktaydı. Katarların yoldan çıkması, yolcuların trenden düşmesi, hayvan ya da insanların trenin altında kalması gibi şekillerde gerçekleşen bu kazaların çoğu can kaybı olmadan atlatılmıştı.⁹³⁸ Selanik Gazetesinin haberine göre ölümlü kazalardan biri ise Köprülü İstasyonu yakınlarında yaşanmıştı. Bir köylü demiryoluna giren eşeğini yoldan çıkartmak istemiş ancak bunu başarsa da bu sefer kendisi yolda kalmıştı. Makinistin defalarca uyarmasına rağmen köylünün ayağı yolda kalıp kesildi. Makinist köylüyü hemen Köprülü'ye götürerek tedavi olmasını sağladı. Bosna Valisi Mustafa Asım Paşa, Üsküp Mutasarrıfı Mehmet Efendi ve makinist köylüye bir miktar para yardımında bulunduğu köylü ertesi gün hayatını kaybedecekti.⁹³⁹

1873 ve 1874 kışlarının çok şiddetli geçmesiyle bazı hatlar yağmur ve kar yüzünden zarar görerek seferleri iptal edilmiş ve gerekli tadilattan sonra yeniden açılmıştı.⁹⁴⁰ Trakya civarına yerleştirilen göçmenler demiryoluna zarar vermişti. Bu nedenle İstanbul-Edirne güzergâhının resmi açılışı ileri bir tarihe alındı.⁹⁴¹

Şirket demiryolu inşasında çalışan vasıfsız işçilere 6- 6.5 kuruş yevmiye vermektedir. Götürü işi alanlar ise günlük 15 kuruşa kadar kazanabilmekteydi.⁹⁴² Şirketin çalıştırdığı yabancı işçiler sık sık adli vakalara karışıyor güzergâh üzerinde bulunan köylerde kargaşa çıkarıyordu. Bunun üzerine hükümet şirkete yerli işçi çalıştırmasını ya da maaşlarını ödeyeceği zaptiye memurları tutmasını salık verince şirket mukaveledeki haklarını gerekçe göstererek bunu reddetti. Mukaveleye göre

⁹³⁷ BOA. A.MKT.MHM 445/1; Narlıkapı'dan Gülhane'ye kadar olan kısımda yapılan istimlak için bkz. BOA. İ.MMS 41/1691; Sirkeci ve Kumkapı'da yapılan istimlak için bkz. BOA. A.MKT.MHM 456/64.

⁹³⁸ **Basiret**, 28 Mayıs 1290, **Basiret**, 2 Teşrin-i sani 1290, **Basiret**, 27 Kânunusani 1290.

⁹³⁹ **Basiret**, 15 Kânunuevvel 1289.

⁹⁴⁰ **Basiret**, 19 Kânunuevvel 1290, **Basiret**, 21 Kânunuevvel 1290, **Basiret**, 13 Şubat 1290, **Basiret**, 4 Mart 1290.

⁹⁴¹ **Basiret**, 15 Mayıs 1289.

⁹⁴² Engin, s. 77.

şirket çalıştırmak istediği kişileri özgürce seçebilmekteydi ve güvenlik önlemleri devlet tarafından alınmak zorundaydı. Hükümet nitelikli yerli işçinin azlığı nedeniyle şirketi haklı buldu ve güvenlik önlemleri almak adına iki bölük asker görevlendirdi.⁹⁴³ Ancak yerel halk ile demiryolu görevlileri ve işçileri arasındaki sorunlar sona ermedi. 1871 yılında Bosna’da ahali şirketin idare binasını basarak bir mühendisi öldürüp birkaçını yaralamış ve demiryoluna zarar vermişti.⁹⁴⁴ Edirne’de ise işçilerin içki içmesinden rahatsızlık duyan Müslüman halk ile işçiler arasında sık sık kavga çıkmaktaydı.⁹⁴⁵ Demiryolu memurları ile şirket yetkilileri arasında gerginlik aşanıyordu. Örneğin Rumeli Demiryolu İşletici Şirketi direktörü mösyö Gulmine işten çıkartılan iki memur tarafından ölümle tehdit edilmişti. Ancak memurlar daha sonra tutuklanacaklardı.⁹⁴⁶

Yarımburgaz-Ömerli güzergâhında çalışan demiryolu işçileri diğer güzergâhlarda çalışan işçilerden daha az maaş aldıklarını öğrenince 1872 Martı’nda greve gitti. Bu yıllarda gerek Avrupa’da gerek İstanbul’da yoğun grev eylemleri görülmekteydi. Demiryolu hattını malzemelerle kapatan işçiler trenlerin hareketini engellemiş ve şirket yetkilileri de silahlı grevcilere müdahale edememişti. Osmanlı hükümeti de şirketin iç hukukuna tecavüz etmemek adına müdahalede bulunmayacaktı.⁹⁴⁷ Ayrıca 1907 yılında Rumeli demiryolu işçi ve memurları bir sendika kurarak örgütlendi. Zamanla ücret artışı, çalışma saatlerinin kısaltılması, sosyal hakların verilmesi gibi konularda hak talebine gitti ve grev yaptı.⁹⁴⁸

25 Aralık 1936 tarihinde Rumeli demiryollarının Türkiye Cumhuriyeti sınırları dâhilinde kalan kısımlarının devletleştirilmesi için Şark Demiryolları Şirketiyle devlet arasında bir sözleşme imzalanmıştı. Bu sözleşmenin 26 Nisan 1937 tarihinde Meclis tarafından kabul edilmesiyle bu demiryolları 1 Ocak 1937 tarihi itibarıyla 6 milyon lira karşılığında Türkiye Cumhuriyeti’nin malı olmuştur.⁹⁴⁹

⁹⁴³ Engin, ss. 74-75.

⁹⁴⁴ Engin, s. 75.

⁹⁴⁵ Engin, s. 78.

⁹⁴⁶ **Basiret**, 25 Teşrin-i sani 1290.

⁹⁴⁷ Engin, s. 77.

⁹⁴⁸ Donald Quataert, **Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881 - 1908)**, çev. Sabri Tekay, Yurt Yayınları, Ankara, 1987, (Direniş), s. 75; Yavuz Selim Karakışla, “Osmanlı Sanayi İşçisi Sınıfının Doğuşu, 1839-1923”, **Osmanlı’dan Cumhuriyet Türkiye’sine İşçiler, 1839-1950**, çev. Cahide Ekiz, (Ed. Donald Quataert ve E. J. Zürcher), İletişim Yayınları, İstanbul, 1988, s. 40.

⁹⁴⁹ Akalan, s. 191; Engin, s. 217.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİNDE DEVLET ELİYLE DEMİRYOLU İNŞASI

3.1. OSMANLI DEVLETİ'NDE DEVLET ELİYLE DEMİRYOLU İNŞASININ GEREKÇELERİ

Osmanlı devleti 1870'lere gelindiğinde ciddi bir karar alarak demiryollarını kendisi inşa etmeyi deneyecekti. İlk bölümde gösterildiği üzere demiryollarının özel sektör tarafından inşa edildiği İngiltere ve ABD gibi ülkelerde büyük bir sermaye birikimi zorunluyken çoğunlukla devlet eliyle inşa edildiği Almanya, Rusya, Belçika gibi ülkelerde devletin ciddi bir kaynağı kontrol ettiği görülmektedir. Buna rağmen Fransa gibi gelişmiş ülkelerde dahi devlet eliyle demiryolu inşasında bazı sıkıntılar yaşanabilmekte ve hatların inşası sık sık tatil ya da iptal edilebilmektedir. Osmanlı devleti 1870'lerde kapsamlı bir demiryolu inşasını gerçekleştirebilecek bir ekonomik güce sahip olmadığı gibi demiryolu inşası için gerekli malzemeleri üretecek bir sanayiye, yeterli yerli teknik personele ve vasıflı işgücüne de sahip değildi. Vaziyet bu haldeyken Osmanlı devleti gibi ekonomik, siyasi, teknolojik ve askeri-stratejik yönlerden yurtdışına ciddi ölçülerde bağımlı bir devletin böyle zor bir kararı neden aldığını izah etmek gerekmektedir.

İkinci Abdülhamit döneminde Jön Türkler, Alman İktisatçı Frederich List'in ulusal ekonomi görüşünden etkilenerек Osmanlı devletinde bu yönde politikaların uygulanmasını talep edecekti.⁹⁵⁰ Mizancı Murat, Ahmet Mithat ve Namık Kemal gibi aydınlar serbest ticaret antlaşmalarının Osmanlı sanayisi ve ekonomisine büyük zararlar verdiğini belirterek Avrupa ülkelerinde olduğu gibi korumacı politikalara yönelmek gerektiğini savunacaktı.⁹⁵¹ Bunların karşısında ise Ohannes Paşa ve Portakal Mikhaıl Paşa gibi aydınlar Mekteb-i Mülkiye-i Şahane'de verdikleri derslerde korumacı politikaların ülke sanayisinin gelişimine katkı sağlamayacağını belirterek serbest ticareti savunacaktı.⁹⁵² Devlet eliyle demiryolu inşasının sürdüğü 1870'lerin ilk yıllarında ise bu yönde sistemli bir tartışma bulunmamaktaydı. Namık

⁹⁵⁰ Emine Kıray, **Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar**, 2.baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 1995, s. 177; Toprak, Milli İktisat, s. 108.

⁹⁵¹ Toprak, Milli İktisat, s. 114.

⁹⁵² Toprak, Milli İktisat, ss. 112-113; Bu okulun mezunlarından Cavit Bey, Maliye Bakanlığı esnasında liberal politikaların katı bir savunucusu olacaktı. Bkz. V. Eldem, s. 233.

Kemal gibi muhaliflerin Hadika gibi muhalif gazetelerde devletçiliği teşvik ettiği yazıları bir kenara bırakırsak devlet eliyle inşayı milli iktisat anlayışı çerçevesinde ele alan görüşler yoktu. İncelebilen Osmanlı arşivi evrakında açık bir şekilde devletçi politikaların öne alınarak ulusal ekonominin planlı inşası için bir kararın ya da iradenin varlığını gösterir bir belgeye de rastlanılmamıştır.

Ancak Osmanlı yöneticileri ve ülkenin aydınları XIX. yüzyılın en büyük nimeti olarak gördükleri demiryolu teknolojisi ile ilgili oldukça olumlu düşüncelere sahipti. Demiryoluyla birlikte devletin siyasi, ekonomik, askeri sorunlarının çözüleceğini ve ülkenin dağılışının engellenebileceğini düşünmekteydiler. Yeni teknolojiye muhalefet eden kesimler bile bu taşıma biçiminin ülkeye gelişine değil getiriliş şekline karşı çıkmaktaydı. Yabancı girişimcilere imtiyaz ile verilen inşa izinlerinin ülke ekonomisine ve bütünlüğüne zarar vereceği endişesiyle demiryolu inşasının ya yerli sermayeyle ya da doğrudan devlet eliyle inşasını talep etmekteydiler.⁹⁵³ Bazı kesimlerin bu muhalefeti temelsiz değildi. Gerçekten de imtiyazla inşa edilen demiryollarında büyük sıkıntılar yaşanmıştı. Km ya da senelik garanti ödemeleri ekonominin üstünde büyük ve kalıcı bir yük olarak duruyordu. Ayrıca demiryolu inşasını başlı başına karlı bir yatırıma dönüştüren bu tip ayrıcalıkların verdiği güvence ve rahatlık şirketlerin bağımsız hareket etmelerine, hizmet kalitesini arttırmakta isteksiz davranmalarına ve yüksek bir fiyat politikası takip etmelerine neden olmuştu. Km garantisi dışında güzergâhın her iki yanında yer alan yer altı kaynakları ve ormanların yabancı şirketlere tahsisi ve şirketlerin sık sık devlet otoritesini sarsacak şekilde bağımsız hareket etmesi gibi konular en çok şikâyet edilen hususlardandı. Yabancı sermaye, teknoloji ve işgücüne bağımlılık ise devletin hareket alanını kısıtlıyordu.⁹⁵⁴ Demiryolu inşası için yabancı sermayeyi çekebilmek adına birçok taviz veren devletin yüklendiği sorumluluklar orta ve uzun

⁹⁵³ Özeldde Baron Hirsch'in genelde Rumeli Demiryolunun kamuoyunda uyandırdığı yabancı düşmanlığı vurgulanmaktadır. Bkz. **Basiret**, 24 Nisan 1288; Wilhelm von Pressel, **Les Chemins de Fer en Turquie d'Asie**, Zurich, 1902, ss. 38-39; Ancak bu etkinin pek fazla abartılmaması gerektiğini düşünüyorum. Son noktada yönetici elit bu hususta bir politika değişikliğine gidince söylemler de bu politikaya uygun bir şekilde dönüşmektedir. Ayrıca Hirsch'le olan anlaşmazlık yukarıda gösterildiği üzere hatların inşasının tamamlanmasından sonraki süreçte doruk noktasına ulaşacaktır.; Haydarpaşa-İzmit hattı için görüşmeler sürerken sunulan bir arz tezkeresinde ülkeyi birbirine bağlayan bir imar çalışması olması nedeniyle inşanın devlet eliyle yapılması savunulmaktaydı. Bkz. C. Öztürk, Tez, s 15.

⁹⁵⁴ Quataert, Direniş, s. 21.

vadede o kadar ağır bir yük haline gelmeye başlamıştı ki devlet eliyle demiryolunun inşası ekonomik olarak daha makul görünmeye başladı.

Yabancı girişimcilerin inşa ettiği demiryolları yerel ekonomiye oldukça sınırlı katkı sağlamaktaydı. Bir kamu girişi ise Osmanlı tebaasının bu işten maksimum faydayı elde etmesi için uygundu. İnşada görev alan işçilerin ve inşanın maktuen ihale edildiği müteahhitlerin büyük bir kısmının Osmanlı tebaasından olması bu düşüncenin bir ürünüydü. Buradan yola çıkarak devletin inşa kararını almasında gerek yöneticiler nezdinde gerek de kamuoyunda alt yapı çalışmalarının ya devlet eliyle ya da yerli sermaye ile inşa edilmesi hususunda pozitif düşüncelerin etkisi olduğunu belirtmek çok iddialı olmayacaktır.

Osmanlı devleti XIX. yüzyılın ilk yarısından itibaren dünya ekonomik sistemine eklenmeye başlamıştı. 1848-1873 yılları arasında dünya ekonomisinin uzun dönemli genişlemesiyle ihracat ve ithalat miktarları her geçen yıl gittikçe artmaktaydı.⁹⁵⁵ 1839 yılından 1873 yılına kadar Osmanlı devletinde ihracat ve ithalat hem cari ve hem de 1880 sabit fiyatlarıyla yapılan hesaplamalarda ortalama %5 büyüme göstermekteydi.⁹⁵⁶ 1840 yılında Osmanlı ihracatı cari fiyatlarla 4,7 milyon sterlinden 1913 yılında 28,4 milyon sterline çıkarken ithalatı da 1840 yılında 5.2 milyon sterlinden 1913 yılında 39,4 milyon sterline yükseldi. Cari fiyatlarla ihracatta beş kattan ve ithalatta 6,5 kattan fazla artış olmuştur. Bu artış sabit fiyatlarla hesaplandığında daha da fazladır. Örneğin 1880 fiyatlarıyla hesaplandığında ihracat artışı on kata ithalat artışı on iki kata varmaktaydı.⁹⁵⁷ Daha önce böyle bir genişleme söz konusu olmamıştı.⁹⁵⁸ Özellikle de Balkan ve Batı Anadolu bölgelerinde bu etki halkın refah seviyesine yansıyor. Bu da devletin vergi gelirlerinde kendini göstermekteydi. Bunun dışında devlet kötü şartlarda da olsa Avrupa para piyasalarından borç temin etmekte büyük bir sıkıntı yaşamıyordu. Batılı ülkeler yaptıkları yatırımlar için Osmanlı devletinin daha istikrarlı bir mali düzene sahip olması adına 1850'lerden itibaren borçlanmanın kapılarını açmıştı. Devlet demiryolu

⁹⁵⁵ Şevket Pamuk, **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)**, 2.baskı, Türk Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, (Bağımlılık ve Büyüme), s. 111.

⁹⁵⁶ 1830 sonrası Osmanlı devletinin ticaret hacmi her 11-13 yılda bir ikiye katlanmaktaydı. Bkz. Pamuk ve Aksay, ss. 126-27.

⁹⁵⁷ Şevket Pamuk, **Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi: 1820-1913**, Yurt Yayınları, Ankara, 1984, (Dünya Kapitalizmi), ss. 22-24.

⁹⁵⁸ Pamuk, Dünya Kapitalizmi, s. 26.

inşası için gerekli finansmanı bu şekilde sağlayabilmeyi umacaktı. Bu şartlar devlet yöneticilerinin böyle büyük bir yükün altına girerken cesaretlendirmiş olmalıydı.

Batı'da, özellikle Almanya, Rusya, Amerika ve İtalya'da demiryolu siyasi bütünlüğün sağlanmasında ve bölgeler arası ticareti geliştirerek ulusal bir ekonominin oluşumunda etkili olmuştu. Osmanlı devleti de bütünlüğü ve ekonomik gelişimi için en cazip araç olarak gördüğü demiryolunun sadece imparatorluğun gelişmiş bölgelerinde değil başta Rumeli ve Anadolu olmak üzere tüm ülkede inşa edilmesini istiyordu. Tanzimatla başlayan merkezileşme ve kalkınma çalışmaları ancak tüm ülkeye demiryolu inşasının gerçekleşmesi halinde başarılı olabilecekti. Başka bir ifadeyle yöneticilerin gözünde Osmanlı devleti, ulaşım sorunu çözülmeden bir *Ancien Régime* olmaktan kurtarılamayacaktı.⁹⁵⁹ Ancak Avrupalı kapitalistler nihayetinde ekonomik gerekçelerle bu yatırımlara yönelmekteydi. Şirketlerin ekonomik çıkarlarıyla devletin siyasi, idari, askeri-stratejik çıkarları sık sık çatışmaktaydı. Bu nedenle demiryolunun inşa edileceği bölge ve güzergâhın belirlenmesinden hatların uzunluğuna kadar birçok konuda özel sektör ile devlet arasında anlaşmazlık yaşanabilmekteydi. Örneğin Avrupalı yatırımcılar pek bilgi sahibi olmadıkları İç Anadolu'da demiryolu inşası için çok istekli görünmemekteydi.⁹⁶⁰ Ayrıca çoğu zaman başlangıç noktası İstanbul olan güzergâh planlamasına yanaşmamaktaydılar. Bu durumdan rahatsız olan devlet, demiryollarını kendi inşa ederse tüm bu problemleri aşabilecekti. Yabancılar tarafından işletilen hatların ülkeye askeri-stratejik anlamda katkısı da sınırlı olmaktaydı. Örneğin Girit İsyanı esnasında nakliye ücreti konusunda yaşanan bir anlaşmazlık nedeniyle Varna'da getirilmek istenen bir tabur askerin sevki sağlanamamış bu da kamuoyunda büyük bir tepki uyandırmıştı.⁹⁶¹ Bunun dışında yabancı girişimcilerin ülkede inşa ettikleri demiryolu miktarı istenilen seviyelerin çok altındaydı. Bu tercihin devamı halinde beklenen yatırımların tamamlanması oldukça geç bir tarihi bulabilecekti. Bu

⁹⁵⁹ Ulaşımın problemlili oluşu bazan bir avantaj olarak da görülmekteydi. Bazı devlet adamları bu durumun düşmanın ilerleyişini yavaşlatacak oluşunu bir avantaj olarak göstermekteydi. Bazı bölgelerde halk, vergi toplamayı kolaylaştıracak olması nedeniyle yol yapımına sıcak bakmıyordu. Aynı şekilde iç kesimlerdeki üreticilerle liman bölgelerindeki yabancı tacirler arasında arabulucu işlevi gören gayrimüslimler de iç bölgelerin gelişmiş yollarla limanlara bağlanmasını arzu etmemekteydi. Bkz. Kaynak, Ekonomik Gelişme, s. 141.

⁹⁶⁰ **Başbakanlık Osmanlı Arşivi** (BOA.), İstanbul, İ.MMS. 14/597.

⁹⁶¹ **Basiret**, 24 Nisan 1288.

işin altından kalkabilecek bir yerli sermayedar grubunun olmaması nedeniyle geriye kalan tek seçenek devletti.⁹⁶²

1850'lerden itibaren dünyada devlet eliyle demiryolu inşa ve işletmesine önem verilmeye başlandı. Başta Rusya ve Almanya olmak üzere birçok ülkede demiryolu devlet eliyle inşa ediliyor ve özel sektörün elinde bulunan hatlar devletleştiriliyordu. Bu konuda öncü ülke olarak kabul edilen Prusya'da Bismarck ciddi önerilerde bulunmuştu. Bismarck'ın *emperyal planı* 1870'lerin sonunda kabul edilse de 1870'lerin başında tüm dünyada etkiler yarattı.⁹⁶³ Osmanlı devletinin yakından takip ettiği Çarlık Rusya'sı ise yabancı ve yerli sermayenin inşa hızını yeterli görmemiş idari ve askeri-stratejik önemi olan demiryolunda devlet kontrolünü önemsemişti.⁹⁶⁴ Her ne kadar Osmanlı devletinin böyle bir politikadan etkilendiğini gösterir açık bir belgeye rast gelinirse de dünyayı yakından takip eden yöneticilerin bu akımın etkisi altında kalmış olabileceğini söylemek çok iddialı bir yorum olmasa gerek.⁹⁶⁵

XIX. yüzyılda ülkeler gelişmiş ve geri kalmış ülkeler olmak üzere iki kategoride değerlendirilmekteydi. İşte bu gelişmişliğin belki de en önemli göstergesi demiryoluydu. Demiryolları ister devlet eliyle ister özel sektör tarafından inşa edilsin devletler açısından büyük bir güç ve prestij kaynağıydı. Batı uygarlığının meyvelerine sahip olmayan ülkelerin aşağılanması ve kontrol altına alınması ise gayet doğal görülmekteydi. Bu ülkelerin kendi kendine dünya ekonomik sisteminin bir parçası olması ve gelişmesi mümkün görülüyor ve bunun ancak gelişmiş Batı ülkelerinin kontrolü altında gerçekleşebileceğine inanılıyordu. Özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren dünyada sömürgeleşme çabaları bu eksen-

⁹⁶² Anadolu'da yerli sermaye kullanılarak inşa edilen ilk demiryolu, imtiyazı Türkiye Cumhuriyeti tarafından Nemlizada Kardeşler adlı bir şirkete verilen ve Samsun bölgesinde inşa edilen bir demiryoluna aittir. Bkz. Cora, Yasar Tolga, "A Muslim Great Merchant [Tüccar] Family in the Late Ottoman Empire: A Case Study of the Nemlizados, 1860-1930", **International Journal of Turkish Studies**, Cilt: 19, Sayı: 1/2, 2013, ss. 1-2.

⁹⁶³ Brophy, ss. 168-169; Raper, s. 136; Molesworth, s. XXII.

⁹⁶⁴ 1857 yılında hazineden sağlanan büyük destekle Alman ve Fransız bankalarının öncülüğünde kurulan Rus Demiryolları Ana Şirketi (Main Company of Russian Railways) ana hatların inşasını devlet kontrolü altında yürütmekteydi. Haywood, s. 79.

⁹⁶⁵ Dünyada demiryoluyla ilgili gelişmeler devlet tarafından takip edilmekteydi. Örneğin Amerika'nın Doğu ve Batı sahillerini birbirine bağlayan Pasifik Demiryolunun açılışı ile ilgili bir belge için bkz. BOA. HR.SYS 68/8 1869; Toskana Şehbenderi Danimarka demiryollarının 1873 yılı istatistiklerini Hariciye'ye yollamıştı. Aynı belgede İsveç ve Norveç'e ait 1873 yılı demiryolu istatistikleri mevcuttu. Bkz. BOA. T.DMİ 825/6; Ayrıca basında dünya demiryollarıyla ilgili gelişmeler sık sık kendine yer bulaktaydı.

gelişmekte ve Avrupalı seyyahlar ve oryantalistler devletlerinin yayılcı politikaları ekseninde Afrika, Asya ve Kutuplar'da araştırmalar yapmaktaydı. Osmanlı devleti idarecileri ve aydınları Mısır üzerinden Afrika'yı keşfe çıkan bu kişilerin gerçek fikirlerini fark etmemiş olamaz.⁹⁶⁶ Dolayısıyla Osmanlı devleti gibi birçok geri kalmış devlet birer sömürgeye dönmemek ve Batı uygarlığının bir parçası olduğunu gösterebilmek adına modernitenin en makbul ürünü olan demiryollarını inşa etme zorunluğu hissediyordu. Özellikle yerli ve yabancı girişimcilerin yetersizliğinde bir mecburiyet olarak da olsa bu inşanın devlet eliyle yapılması bu iddiayı daha da güçlendirecek bir etmendi.

Demiryolu inşasında en önemli unsurlardan biri teknik altyapının varlığıdır. Osmanlı devleti bu anlamda yeterli bir donanımına sahip değildi. Bu teknolojiyi üreten ülkelerin yardımı olmaksızın demiryolu inşası mümkün değildi. 1850'lerden itibaren İngiltere gerek mühendis ve teknikerleriyle gerek sermayesiyle yeni teknolojiyi tüm dünyaya yaymaya başlayınca bilgi ve insan dolaşımı oldukça arttı ve bu birikimlerden yoksun olan devletler de demiryoluyla tanışmaya başladı. Bu anlamda Osmanlı devletinde inşa edilen ilk hatların tamamının İngiliz sermayesi ve teknolojisine dayanması bir tesadüf değildi. Ancak 1870'lere gelindiğinde artık İngiltere dışında ülkelerde de demiryolu inşası için çok sayıda teknik personel yetişmiş ve bu ülkelerin sermayedarları ülkeleri dışında demiryolu yatırımına girişmişti. Bu yıllarda teknik *know-how* gittikçe artmakta ve girişimciler dünyanın her yerinde yatırım koalamaktaydı. Hindistan'dan Güney Amerika'ya Kuzey Afrika'dan Uzakdoğu'ya birçok ülkede Batılı girişimci ve mühendisler demiryolu inşa etmekteydi. Bu sayede devlet eliyle demiryolu inşası için gerekli teknik personelin temini Osmanlı devleti için pek önemli bir zorluk değildi. Elbette yerli personelin yokluğu inşa masraflarını bir miktar arttıracaktı. Ancak bu durum devlet eliyle demiryolu inşasının önünde bir engel olmayacaktı.

⁹⁶⁶ Aslında benzer bir tutum Osmanlı devleti yöneticileri arasında da mevcuttu. Örneğin İkinci Abdülhamit döneminde Arap bedevileri, Kürt aşiretleri ve Yezidiler devlet yazışmalarında *hal-i vahşet ve bedeviyette* yaşarlar şeklinde tanımlanıyor ve devlet bu kesimlerin "uygarlaşması" adına buralara altyapı hizmeti götürüyordu. Bkz. Selim Deringil, **Simgeden Millete: II. Abdülhamid'den Mustafa Kemal'e Devlet ve Millet**, 3.baskı, çev. Saliha Nilüfer, Emre Gürbüz, Uğur Peçe, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013, ss. 85, 175.

3.2. BALKANLARDA DEVLET ELİYLE İNŞA EDİLMEMEYE ÇALIŞILAN DEMİRYOLLARI

Rumeli Demiryolları anlatılırken bahsedildiği üzere Âli Paşa'nın ölümünün ardından sadrazam olarak atanan Mahmut Nedim Paşa ile Baron Hirsch arasında 18 Mayıs 1872 tarihinde yeni bir sözleşme imzalandı.⁹⁶⁷ Hirsch'in bir müteahhit haline geldiği yeni sözleşmeye göre inşası devam eden hatların yapımı Hirsch'e bırakılırken planda olan ancak inşasına henüz başlanmayan hatların yapımı devlet tarafından üstlenilmekteydi. Böylece devlet yeni sözleşmeyle Saruhanbey Çiftliği-Sofya-Mitroviçe, Yenipazar-Saraybosna-Banaluka ve Yanbolu-Şumnu-Ruşçuk-Varna hatlarını üç sene içerisinde inşa edeceğini taahhüt ediyordu.⁹⁶⁸ Belirlenen süre içerisinde hatlar inşa edilmediği takdirde Hirsch tazminat talep edebilecekti. Devletin inşa etmesi gereken hatların uzunluğu 1.215 km'yi buluyordu. Bunlara Avusturya sınırıyla bağlantı sağlayacak bir hat da eklenince 1.300 km uzunluğunda bir demiryolu ağının devlet eliyle inşası gerekecekti. Yapılan hesaplamalarda bu şebekenin inşa maliyetlerinin 13 milyon Osmanlı lirasına ulaşacağı tahmin ediliyordu.⁹⁶⁹

Devlet içerisinde bulunduğu finansal sıkıntıları bir türlü aşamadığı için 6 ay geçtiği halde Rumeli'de inşa çalışmalarına başlayamadı.⁹⁷⁰ Ancak bu hatların inşa edilmemesi halinde Hirsch'e ödenecek tazminat yüklü olabileceği gibi Avrupa ile bağlantı da sağlanamayacak ve var olan demiryollarından beklenen fayda elde edilemeyecekti.⁹⁷¹ Bu nedenle konu görüşülmek üzere Meclis-i Vükela'ya havale edildi.⁹⁷² Görüşmeler neticesinde Anadolu'da devlet eliyle inşa edilmeye başlanan demiryollarıyla birlikte dış borçlanma kaçınılmaz görülmüştü. Zaten Sultan Abdülaziz de yayınladığı bir iradeyle birlikte Anadolu ve Rumeli topraklarında devlet eliyle inşa edilecek demiryolları için borçlanmaya izin vermişti. İradede bu projeler nihayete erdiğinde bunun karşılığının kat be kat fayda sağlayacağını

⁹⁶⁷ Daha önce değinilen ilgili kısım haricinde ayrıntılı bir haber için bkz. **Basiret**, 7 Eylül 1288.

⁹⁶⁸ BOA. İ.MMS 45/1859.

⁹⁶⁹ BOA. İ.MMS 45/1859.

⁹⁷⁰ BOA. İ.MMS 45/1859.

⁹⁷¹ Engin, s. 105.

⁹⁷² Engin, 1993, s. 105.

belirtiliyordu.⁹⁷³ Her iki hat için toplam 25 milyon Osmanlı lirası gerektiği hesaplanmıştı.⁹⁷⁴

1873 Mart'ında sadece Anadolu ve Rumeli demiryollarında inşasında kullanılmak üzere itibari değeri 50 milyon lira olan bir istikraza gidilmesi kararlaştırıldı. Bu meyanda devlet Osmanlı Bankası ve Credit General Ottoman arasında 27 Mart 1873'te bir istikraz mukavelesi imzalandı. Mukaveleye göre Anadolu ve Rumeli'de inşa edilecek 3.000 km'lik demiryolunun inşasında kullanılmak üzere yapılan istikraz %5 faizli olarak adedi 22 lira, 20 sterlin veya 500 franklık tahviller şeklinde piyasaya sürülecekti. Ancak demiryolu istikrazı olarak bilinen bu borçlanma 1873 Bunalımı nedeniyle gerçekleşmemiştir.⁹⁷⁵

Hattın inşasında görevlendirilmek üzere çok sayıda yabancı mühendis yurtdışından getirildi. Bu mühendislerin başına da 40.000 frank maaşla Fransız Goşer başmühendis olarak atandı. Aralarında Pressel'in de bulunduğu birçok mühendis ve şirket keşif çalışmalarına talip olmuşlardı. En uygun teklifi veren kişi km başına 2.200 frank⁹⁷⁶ keşif bedeliyle Pressel olsa da devlet daha uygun bir fiyata mal olacağı için keşif bedelini kendi yapmak istemiştir.⁹⁷⁷ Ancak yeterli teknik elemanın mevcut olmaması nedeniyle bazı güzergâhların keşfi Pressel ve Rumeli Demiryolu Şirketine tevdi edilecekti.⁹⁷⁸

Hükümet Yanbolu-Şumnu-Varna hattının keşif çalışmasını Rumeli Demiryolu şirketine vermişti. Ancak şirketin belirlediği güzergâh askeri açıdan sakıncalı ve kullanışsız bulunmuştu.⁹⁷⁹ Bir savaş halinde demiryolu düşman saldırılarına açık bir haldeydi. Bu nedenle savaş zamanında faydalı olacak yeni bir güzergâhın belirlenmesi kararlaştırıldı. Bu iş için ise 2. Ordu Erkan-ı Harp Başkanı Mirliya Mehmet Paşa görevlendirildi. Yapılan çalışmalar sonucunda yeni güzergâhın haritaları ve resimleri hazırlandı.⁹⁸⁰ Dört km'lik bir tünelle Balkanlardan kestirme bir güzergâh belirlenerek hat kısaltıldığı gibi Tuna ve Karadeniz taraflarından gelecek

⁹⁷³ Abdulazizin iradesi için bkz. BOA. İ.MMS, 45/1859.

⁹⁷⁴ Engin, s. 105.

⁹⁷⁵ BOA. Y.EE 24/58; BOA. A.MKT.MHM 459/37; BOA. T.DMİ 1188/97.

⁹⁷⁶ Engin, s. 105.

⁹⁷⁷ **Basiret**, 14 Teşrin-i sani 1288.

⁹⁷⁸ BOA. İ.MMS 45/1868; Pressel, s 82.

⁹⁷⁹ **Basiret**, 25 Kânunusani 1288.

⁹⁸⁰ **Basiret**, 16 Şubat 1288; **Basiret** gazetesinin 17 Şubat 1288 tarihli sayısında Mehmet Paşa'nın üç yeni güzergâh hazırladığı, bunlardan birinin seçileceği ve bu iş için kurulacak komisyonun başına da onun geçirileceği haberi yapılmaktadır.

taarruzlarda demiryolu ilk üç istihkâmın gerisinde kaldığı için güvenli bir güzergâhta ilerliyordu.⁹⁸¹

Mühendislerin hazırladıkları keşif plan ve haritalarının tasdik için Rumeli Demiryolu Şirketi'ne yollanması yapılan sözleşmenin bir zorunluluğuydu. Ancak İstanbul'da bulunan şirket vekili plan ve haritaların Paris merkezinde bulunan idare meclisince onaylanabileceğini öne sürerek işi aksatmaya çalışmaktaydı. Osmanlı hükümeti süreci hızlandırmak adına şirketin İstanbul'da bu işler için tam yetkili daimi bir temsilci bulundurmasını isteyecekti.⁹⁸² Bunun dışında ödemelerde yaşanan gecikmeler nedeniyle inşaat sık sık aksıyordu.⁹⁸³

İnşa çalışmalarını yürütmek adına Mayıs 1873'te Sofya ve Köstendil Demiryolu komisyonları kuruldu.⁹⁸⁴ Sofya Demiryolu Komisyonu'nun başına Mirliya Hafız Paşa getirildi.⁹⁸⁵ İnşa ya doğrudan devlet eliyle yürütülmekte ya da ihaleye çıkılarak maktuen Osmanlı tebaasından müteahhitlere verilmekteydi. Devlet inşa edilecek güzergâhların isimlerini, açık arttırmanın tarihini ve yerini ve ihale koşullarını gazetelerde ilan ediyordu. Bu işe talip olacak kişiler de belirtilen şartları sağlayarak ihaleye giriyor ve aldıkları kısımları inşa ediyordu. Verilen bir ilanda Sofya ile Belova arasındaki kısımda ameliyat-ı turabiye (toprak tesviyesi) işini yapacaklar ihaleye davet ediliyordu. İhalede teklif edilen değerin %2'si müteahhitin bu işi yapmaya imkânının olup olmadığının anlaşılması için depozito olarak alınıyordu. Bu meblağ kontrat imzalanırken %10'a çıkartılıyordu. Ancak müteahhit işe başlayıp bölümünü inşa ettikçe teminat akçesi geri veriliyordu.⁹⁸⁶

Devlet sorumluluğunda bulunan hatlar Nafia Nezareti tarafından düzenli olarak denetlenmekteydi.⁹⁸⁷ Ocak 1874'te nezaret müsteşarı Kadri Bey geniş bir mühendis ekibiyle çalışmaları denetlemek üzere bölgeye geçti.⁹⁸⁸ Denetlediği kısımlar Varna hattına bağlanacak olan Yanbolu-Şumnu hattı, ana şebekeye bağlantı sağlayacak Tırnova-Yanbolu hattı ve Sofya cihetindeki hatlardan oluşmaktaydı. Yanbolu-Şumnu arası kısımlarda toprak tesviyesi oldukça ilerlemişti. Yanbolu-

⁹⁸¹ **Hadika**, 29 Kânunusani 1289; Engin, s. 107.

⁹⁸² Engin, s. 107.

⁹⁸³ Engin, s. 106.

⁹⁸⁴ **Basiret**, 10 Mayıs 1289.

⁹⁸⁵ **Basiret**, 26 Mayıs 1289; Hafız Paşa daha sonra Rumeli Demiryolları İnşaat Komisyonu Reisliğine getirilecektir. Bkz. **Basiret**, 8 Kânunusani 1289.

⁹⁸⁶ **Basiret**, 8 Kânunusani 1289; BOA. YB. 04 8/1.

⁹⁸⁷ **Basiret**, 14 Teşrin-i sani 1288.

⁹⁸⁸ **Basiret**, 8 Kânunusani 1289.

Tırnova güzergâhının yarısının toprak tesviyesi tamamlanmıştı. Sofya güzergâhında ise 50 km kadar yolun tesviyesi yapılmış, 60 kadar köprü inşa edilmişti.⁹⁸⁹ Sofya cihetinde 80 km'lik bir kısmın toprak tesviyesi için yine Ocak 1874'te sonunda ihaleye çıkıldı. Bundan hemen sonra Köstendil cihetindeki toprak tesviyesi için ihaleye çıkılacaktı. İhale ile ilgili ayrıntılı bilgi almak isteyenler Sofya İnşaat Komisyonu'na yönlendiriliyordu.⁹⁹⁰ 1874 Şubat ayına gelindiğinde ise ekonomik sıkıntılar nedeniyle Anadolu ve Balkanlardaki demiryolu çalışmaları geçici olarak durduruldu.⁹⁹¹

23 Nisan 1874 tarihinde Edhem Paşa Sadaret'e yolladığı yazıda⁹⁹² Balkanlarda mültezim bulmakta zorluk çekildiği için Sofya'dan Köstendil'e olan bölümün büyük bir kısmının emaneten inşa edildiği belirtiliyor, bunun da devlete oldukça pahalıya patladığı ifade ediliyordu. Hirsch'e taahhüt edilen sürenin dolmasına bir yıl kaldığı için Balkanlarda taahhüt edilen hatların devlet eliyle inşanın tamamlanması mümkün görünmediğinden eğer izni verilirse planın en zor kısmı olan Köstendil-Üsküp arası 160 km'nin inşasının bir bütün olarak tek bir şirkete verilmesi isteniyordu. Sadaret bir ay sonra verdiği cevapta Edhem Paşa'nın önerisini yapılacak ihalenin Sadaretçe incelenmesi şartıyla kabul ediyordu.⁹⁹³

Hirsch'le yapılan sözleşmenin tazminat maddesi nedeniyle eldeki kaynakların büyük kısmı Balkanlardaki çalışmalara ayrılarak kışın sona ermesiyle inşa yeniden başlatıldı. İlk olarak 1874 Mayıs'ında Sofya-Mitroviçe güzergâhında çalışmalar başlatıldı.⁹⁹⁴ 1874 Eylül'ünde Varna-Ruşçuk hattının Rumeli şebekesi ile birleşmesine 20 km kadar kalmıştı.⁹⁹⁵ Ekim 1874'te Rumeli demiryolunu Sırp demiryollarına bağlamak üzere Sofya'dan Niş'e inşa edilecek bir demiryolu için Rumeli Demiryolu Şirketi görevlendirildi.⁹⁹⁶

Kasım 1874'te yapılan genel teftiş⁹⁹⁷ sonucunda Pazarcık-Sofya arası 92,5 km mahalin toprak tesviyesiyle 100 adet köprü ve sed duvarlarının inşa edildiği

⁹⁸⁹ **Basiret**, 8 Kânunusani 1289.

⁹⁹⁰ Komisyonun adı Sofya Umumi İnşaat ve Keşfiyat Komisyonu olarak da geçmekte. Bkz. **Basiret**, 8 Kânunusani 1289.

⁹⁹¹ **Basiret**, 26 Şubat 1289.

⁹⁹² BOA. T.NF.MKT 96/5.

⁹⁹³ BOA. T.NF.MKT 96/5.

⁹⁹⁴ **Basiret**, 5 Haziran 1290; **Basiret**, 10 Haziran 1290.

⁹⁹⁵ **Basiret**, 21 Eylül 1290.

⁹⁹⁶ **Basiret**, 7 Teşrin-i evvel 1290.

⁹⁹⁷ **Basiret**, 26 Teşrin-i sani 1290.

anlaşılmıştı. Yine teftiş sonuçlarına göre demiryolunda ve diğer köprülerin inşasında kullanılmak üzere civardaki ormanlardan temin edilen travers ile inşa için gerekli taş, kum ve kireç vs. malzemeler bölgeye yollandığı gibi raylar da Dedeagaç limanına getirilmiş ve oradan da Pazarcık'a nakledilmekteydi.⁹⁹⁸ Sofya'dan Köstendil'e kadar olan 95 km mahalin ise maktuen ihale edilen 73 km'sinin yani Sofya-Radomir arasının toprak tesviyesi oldukça ilerlemiş ve köprü inşası için gereken malzeme ve taban ağaçları bölgeye nakledilmişti. Ancak şiddetli kış mevsiminin başlamasıyla birlikte demiryolu inşaatını devam ettirmek mümkün olamamış; devlet bu durumda gereksiz yere maaş vermemek adına yedi kısımdan altısının memur ve işçilerine izin verilmişti. Bununla beraber tamamlanmasına oldukça az kalan Pazarcık-Köstendil arasına nezaret etmek adına sekiz şubeden oluşan bir fırka çalışmaya devam edecekti. Tahminler, bu şekilde devam edildiği takdirde 1875'in ilk aylarında Sofya'ya, sonunda ise Köstendil'e ulaşılacağı üzerineydi. Sofya ve Köstendil komisyonları ambarlarında 350 km mahalin inşasına yetecek araç ve gereç mevcuttu. Yapılan çalışmaların neticesinde her ne kadar dağlık bölgelerden geçilse de inşa masraflarının Avrupa ülkelerindeki maliyetlerden düşük olacağı ve daha kaliteli bir demiryolu inşa edileceği düşünülmekteydi.⁹⁹⁹

Sonuç olarak yapılan çalışmalar borçlanmanın gerçekleşmeyişi, ekonomik ve siyasi krizler ve Hirsch'in engellemesi gibi nedenlerle oldukça yavaş ilerliyordu. Ocak 1875'te Sofya Demiryolu Komisyonu mahiyetinde çalışan 20 kadar Avrupalı mühendis görevinden azledilmişti.¹⁰⁰⁰ Sofya Demiryolu İnşaat Müfettişi Hafız Paşa'nın yerine Erkan-ı Harbiye Miralaylarından Yahya Naci Bey tayin edildi.¹⁰⁰¹ Hafız Paşa hakkında olumsuz söylentiler çıkmış olsa gerek ki Hafız Paşa dönemindeki hesapların inceleneceği yönünde bir iddia ortaya atıldı. Ancak bu iddia daha sonra yalanlandı.¹⁰⁰² Şubat 1875'te Nafia Nezareti İnşaat Meclisi üyelerinden Hüsnü Efendi ile Fen Kalemi Müdürü Sofya bölgesindeki inşaatı muayene ve tahkik etmek adına görevlendirildi. 18 Mayıs 1875 tarihine gelindiğinde üç yıllık süre sona ermiş olduğu halde ortada tamamlanabilen bir hat yoktu.

⁹⁹⁸ Haziran 1874'te Sofya Demiryolu için Avrupa'dan getirilen büyük miktarda alet ve edevat peyderpey ihtiyaç duyulan bölgelere yollanmaktaydı. Bkz. **Basiret**, 1 Haziran 1290.

⁹⁹⁹ **Basiret**, 26 Teşrin-i sani 1290.

¹⁰⁰⁰ **Basiret**, 25 Kânunusani 1290.

¹⁰⁰¹ **Basiret**, 27 Kânunusani 1290.

¹⁰⁰² **Basiret**, 7 Şubat 1290.

Çalışmaların zamanında tamamlanamayacağını öngören Hirsch, Şubat 1875'te hükümete iki teklifte bulundu.¹⁰⁰³ Tekliflerden biri Yanbolu-Şumnu, Sarambey-Sofya-Niş, Üsküp-Sofya, Köstendil-Üsküp, Mitroviçe-Banaluka güzergâhlarını kapsayan 5 ayrı hattın km başına 290.000 frankla inşasıydı. Diğer teklifi ise Bosna ve Köstendil bölgeleri dışındaki kısımlar olmak üzere yukarıda belirtilen 5 hattan 3'ünün inşasını km başına 200.000 frankla inşa etmektir. Hükümet ise hazineye büyük yük getireceği için bu teklifi kabul etmemiştir. Bu nedenle yerli ve yabancı girişimciler ortaya çıkarak bu hatların inşasını üstlenmek istedi. Örneğin Osmanlı tebaasında önemli bir işadamı olan Agop Azaryan Belova-Sofya hattını 12 ayda tamamlamayı taahhüt ederek imtiyaz talebinde bulundu.¹⁰⁰⁴

İleride ayrıntılı olarak değineceğimiz siyasi ve ekonomik kriz çalışmaların sürdürülemez hale gelmesine neden oldu. Devlet 1875 yılının ikinci yarısından itibaren çalışmaları tamamen durdurdu.¹⁰⁰⁵ Sultan Abdülaziz'in 18 Ağustos 1875 tarihli iradesiyle o güne kadar Anadolu ve Rumeli'de yapılan inşa çalışmalarının durumu ve yapılan harcamaların miktarını sormuştu.¹⁰⁰⁶ Hazırlanan raporda toplam 2.4 milyon altının harcandığı belirtiliyordu.¹⁰⁰⁷ Belova'dan Sofya'ya inşa için satın alınan ray ve diğer edevat dahil olmak üzere km başı 158.000 frank ve cüzi bir kısmı tamamlanan Sofya'dan Köstendil'e inşa için km başı 87.400 frank harcanmıştı.¹⁰⁰⁸ Belçikalı ekonomist Emile de Lavleye 1880'lerde Balkanları gezerken Sofya-Sarambey arasında yapılan tesviye çalışmalarının izlerini ve yarım kalmış köprüleri hâlâ görebilmekteydi.¹⁰⁰⁹ Çalışmaların tamamlanamamasıyla tüm emek ve harcamalar karşılıksız kaldı.

Bütçenin sınırlı olması nedeniyle inşa masraflarının azaltılması adına bazı öneriler getirilmekteydi. Belova'dan Basiret gazetesine yollanan bir mektupta¹⁰¹⁰ işçilerle ilgili bilgi veriliyordu. Mektuba göre Komisyon memur, çavuş ve nezaretçilerin işçilere iyi davranmaları hususunda kesin bir talimat verilmişti. Aksi halde memurlar hakkında işlerine son verme gibi cezalar uygulanacaktı. Bu nedenle

¹⁰⁰³ Basiret, 12 Mart 1291; Basiret, 29 Kânunusani 1290.

¹⁰⁰⁴ Engin, s. 123; Basiret, 12 Mart 1290.

¹⁰⁰⁵ Engin, s. 120.

¹⁰⁰⁶ BOA. MB.İ 29/148; BOA. MB.İ 31/92; BOA. İ.DH 706/49409.

¹⁰⁰⁷ BOA. İ.MMS 53/2357.

¹⁰⁰⁸ BOA. İ.MMS 53/2357.

¹⁰⁰⁹ Emile de Laveleye, *The Balkan Peninsula*, T. Fischer Unwin, London, 1887, s. 196.

¹⁰¹⁰ Basiret, 21 Kânunusani 1289.

işçiler inisiyatifi ele almış ve düzgün bir şekilde çalışmamaktaydı. Teftiş esnasında Kadri Bey bunu görerek yevmiyeleri birer kuruş azaltsa da değişen bir şey olmamıştı. Bu işçilerle yolların bitirilmesi zor görüldüğünden redif askerlerinin ilkbaharda çadırlarıyla buraya getirilerek yol inşaatında uygun bir miktar ücretle çalıştırılması öneriliyordu. Normal amele ile km başına tesviye maliyeti 2.000 kıyye akçe tutarken redif askerleriyle bu miktar yarı yarıya düşebilirdi. Ayrıca askerlerin hepsi genç ve çoğu okuryazar olduğu için yapmaları gerekeni kısa sürede öğrenebilecek ve inşayı daha hızlı yürütebilecekti. Ancak inşada erlerin çalıştırılması hususunda herhangi bir karar alınmadı. Ekonomik sıkıntı nedeniyle ahalinin angarya usulü çalıştırılması da önerilmişti. Ancak bu konuda devlet, katı bir şekilde herhangi bir kişinin ücretsiz çalıştırılmayacağını vurguluyordu.¹⁰¹¹

Devlet eliyle inşanın, yapılan onlarca köprü dışında en belirgin faydası güzergâh keşif çalışmaları sırasında tesadüf edilen çok sayıda maden olmuştur. Sofya Sancağı Dubniçe kazasında demiryolu mühendisleri tarafından bulunan kömür madeni Maden İdaresinde test edilmiş ve birince derecede kalitede olduğu tespit edilmişti.¹⁰¹² Vidin-Niş şube hattı için yapılan keşif çalışmaları esnasında bir başka kömür madeni daha bulunmuştu.¹⁰¹³

Sofya güzergâhında görev yapan mühendisler *Kazma* isminde mizah içerikli bir gazete çıkarmıştı. Eski müfettiş Hafız Paşa zamanında çıkarılan bu gazete inşaatın tehir edildiği dönemde boşa kalan mühendislerin el yazısıyla birkaç defa hazırladıkları ve imtiyazsız olduğu için yerel hükümet tarafından hemen yasaklanan bir gazete olmuştu.¹⁰¹⁴

3.3. HAYDARPAŞA-İZMİT DEMİRYOLU

İzmit geniş bir hinterlanda ve önemli bir iskeleye sahip bir sancaktı. Kervan yollarının birleştiği bir bölgede bulunuyordu. Her ne kadar onu İstanbul'a bağlayan yollar harap durumda olsa da taşımacılık ihtiyacı deniz yoluyla bir nebze olsun giderilebiliyordu.¹⁰¹⁵ Örneğin Hereke Fabrikası ve İzmit Fabrika-i Hümayûnu ulaşım

¹⁰¹¹ **Basiret**, 10 Teşrin-i evvel 1288; BOA. A.MKT.MHM. 459/38.

¹⁰¹² **Basiret**, 5 Teşrin-i sani 1290.

¹⁰¹³ **Basiret**, 21 Ağustos 1288.

¹⁰¹⁴ **Basiret**, 6 Şubat 1290; **Basiret**, 4 Mart 1291.

¹⁰¹⁵ C. Öztürk, Tez, s. 21.

ihtiyacını deniz yoluyla sağlamaktaydı.¹⁰¹⁶ Dolayısıyla sadece İzmit'e kadar uzatılacak bir demiryolu devlet adamlarının gözünde değerli değildi. Bu nedenle Haydarpaşa-İzmit hattı Üsküdar'dan başlayarak Anadolu'nun iç bölgelerine uzanıp Bağdat'tan geçip Basra'ya ulaşan büyük bir sistemin ilk adımı olarak görülmelidir.¹⁰¹⁷ Zaten bu hattın yapımının ilerlediği sıralarda İzmit'ten Eskişehir'e keşif çalışmaları başlatılmıştı.¹⁰¹⁸

Üsküdar ve İzmit'i iç bölgelere bağlayan bazı imtiyaz girişimleri olmuş ise de bunlardan olumlu bir netice elde edilememişti. Örneğin Anadolu'da demiryolu için verilen en eski imtiyaz İzmit-Uşak arasında inşa edilmesi planlanan bir hat içindi.¹⁰¹⁹ 1858 yılında ise A. Edwards adında bir İngiliz girişimci Üsküdar-İzmit güzergâhında bir demiryolu inşa etmek isteyince, devlet böyle bir hattın istenilen faydayı sağlamayacağını ve ancak iç kesimlere uzanan bir hattın anlamlı olacağını belirterek talebi reddetti.¹⁰²⁰ Ertesi yıl yine aynı girişimci bu sefer ana eksenini İzmit-Eskişehir-Sivas olan ve şube hatlarla İzmir ve Üsküdar'a bağlanan bir demiryolu imtiyazı talep etti. Hükümet bu sefer kendisine senelik %7 kar garantisiyle 99 yıllığına imtiyaz verdi.¹⁰²¹ Edwards gerekli teminat akçesine yatırarak inşaata başlayamayınca imtiyazı başkalarına devretti.¹⁰²² Anadolu'nun içlerine uzanacak bir hat hükümet tarafından hâlâ arzulansa da yabancı girişimcilerin daha çok Batı Anadolu ve Balkanlarda demiryolu inşasına girişimleri Anadolu'da demiryolu inşasında geri kalınmasına neden oldu. Daha önce değindiğimiz sebeplerle birlikte devlet demiryollarını kendi inşa etme kararı aldı.

Devlet demiryolunun finansmanını sağlamakta oldukça zorlandı. İlk olarak inşa masraflarının iç borçlanmayla çözülmesi planlandı. Tuna, Bosna, Ankara, Aydın, Yanya, Trabzon ve Varna gibi birçok vilayette esham satışına başlandı.¹⁰²³

¹⁰¹⁶ C. Öztürk, Tez, s. 22.

¹⁰¹⁷ Cemil Öztürk, "Tanzimat Devrinde Bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu", **Çağını Yakalayan Osmanlı**, (Haz: Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar), IRCICA, İstanbul, 1995, (Makale), s. 277.

¹⁰¹⁸ BOA. İ.DH 642/44644.

¹⁰¹⁹ C. Öztürk, Tez, s. 9.

¹⁰²⁰ C. Öztürk, Tez, s. 10.

¹⁰²¹ C. Öztürk, Tez, ss. 10-11; Fransızca ve Osmanlıca mukavele sureti için bkz. BOA. İ.MMS. 14/597.

¹⁰²² Güzergâhın uzunluğu nedeniyle tek bir şirketin inşanın altından kalkamayacağı anlaşıncaya devlet, 19 Haziran 1863 tarihinde İzmir-Kasaba güzergâhının inşasını Edward Price'a diğer hatların inşasının da James London'a devredilmesini kabul etti. Bkz. Kolay, s. 8.

¹⁰²³ C. Öztürk, Tez, ss. 25-26.

Ancak satışların oldukça yavaş ilerlemesi inşaatı aksatıyordu. Belçika'dan sipariş edilen malzemelerin teslim tarihi yaklaştığı halde bu malzemelerin ücretini karşılayacak bir para hazinede bulunmuyordu.¹⁰²⁴ Bu nedenle Bank-i Osmanî'den %9,5 faizle 200.000 lira borç alındı.¹⁰²⁵ Ancak bu para da yeterli gelmedi. Uzun aramalardan sonra en uygun faizle borç veren İtibar-ı Umumi-i Osmani Şirketinden %9,5 faizle 100.000 lira borçlanıldı.¹⁰²⁶ İnşaat sona erene kadar değişik borçlanmalar ve esham satışlarıyla birlikte devlet para arayışını sürdürdü. Sonuç olarak demiryolunun toplam maliyeti 10.150.000 frankı (441.304 Osmanlı lirası) bulacaktı.¹⁰²⁷ Haydarpaşa'dan Basra Körfezine kadar demiryolu inşa etmek isteyen devlet, tahmini olarak 1 milyar frank harcamayı göze almalıydı. Ancak bu meblağın %1'i kadar parayı dahi bir sene içerisinde iç piyasalardan oldukça zorlanarak elde edebilmişti.¹⁰²⁸

Hattın ön keşif çalışmaları Nafia Nezareti'nin görevlendirdiği bir teknik heyet tarafından yapılmıştı.¹⁰²⁹ Güzergâhın 75 km olarak belirlendiği bu keşif eksik yapılmıştı. Daha sonra başlarında Fen memuru Mojel'in bulunduğu bir grup mühendis 1 Haziran 1870 tarihine kadar 90 km'lik bir mahalin keşif haritalarını hazırladı.¹⁰³⁰ 4 Ağustos 1871 tarihinde Sultan Abdülaziz'in iradesiyle inşa çalışmaları başlatıldı.¹⁰³¹

Hattın inşası ise üç kısma ayrıldı ve her kısım farklı bir müteahhite maktuen (götürü usulü) verildi.¹⁰³² İlk kısım yaklaşık 700 işçinin çalıştırıldığı Haydarpaşa-Tuzla arasındaki 35 km'den oluşmaktaydı. İnşa işlemi km başına 40.000 frankla toplam 1,4 milyon frank karşılığında Steve isimli bir müteahhite verildi.¹⁰³³ İkinci kısım ise 26 km'lik Tuzla-Tavşancıl güzergâhından oluşuyordu. Km başına 45.000 frankla Bastilika isimli bir müteahhitin inşa edeceği bu kısımda bazı güçlüklerle

¹⁰²⁴ C. Öztürk, Tez, s. 26.

¹⁰²⁵ C. Öztürk, Tez, ss. 26-27.

¹⁰²⁶ **Basiret**, 20 Kânunuevvel 1288; C. Öztürk, Tez, s. 27.

¹⁰²⁷ Toprak tesviyesi için 3.400.000, rayın döşenmesi ve ray, lokomotif ve vagon ücretleri için 4.650.000, istasyon ve arazi bedelleri için 1.200.000, nezaret ve idare masrafları 300.000 ve büyük bir gar inşası için 600.000 frank harcanmıştı. Bkz. BOA. İ.MMS 41/1700; BOA. BEO. AYN.d. 1002, 18 S 1288; 28 Ocak 1876 tarihli bir belgeye göre ise hattın inşası için 15 milyon franktan fazla bir paranın harcandığı belirtilmektedir. Bkz. BOA. A.DVN. MKL 13/12.

¹⁰²⁸ C. Öztürk, Tez, s. 28.

¹⁰²⁹ C. Öztürk, Makale, s. 278.

¹⁰³⁰ C. Öztürk, Tez, s. 24; BOA. A.M. 478/9.

¹⁰³¹ C. Öztürk, Makale, s. 279.

¹⁰³² BOA. BEO.AYN.d. 1002, 18 S 1288.

¹⁰³³ C. Öztürk, Tez, s. 28.

karşılaşıldı. 12 km'lik bir yerin toprak tesviyesi sarp arazi nedeniyle oldukça zorluydu. Bu nedenle bu bölgenin tesviyesini yapacak bir taşeron bulunamadı. En sonunda bu iş için askerler kullanılarak tesviye işlemi tamamlandı.¹⁰³⁴ Son olarak Tavşancıl'dan İzmit'e olan 31 km'lik kısım Eckerlin isimli bir müteahhite verilmişti.¹⁰³⁵ Bu kısım km başına 32.500 frank maliyetle inşa edilecekti.¹⁰³⁶ Bu bölümde yaklaşık 2.000 kişi çalışmaktaydı.¹⁰³⁷ Bunların da dışında Haydarpaşa'da ambar ve benzeri yapıların inşası için Bab-ı Vala-ı Seraskeri'de bir mühendis olan Barborini'yle 83.000 frank karşılığı anlaşıldı. Her ne kadar hat devlet eliyle inşa ediliyorsa da ihalelerin neredeyse tamamının yabancılar tarafından alınıyor olması gazetelerde tepki uyandırıyordu.¹⁰³⁸

Müteahhitler yalnızca toprak tesviyesi, rayların döşenmesi gibi işlerden sorumluydu.¹⁰³⁹ Yapacakları işler kontratla belirlenmişti. İhaleyi kazandıktan sonra Hazineye bir teminat akçesi yatırıyorlar ve şartları sağlamazlarsa tazminat ödüyorlardı.¹⁰⁴⁰ Başlarında Mojel'in bulunduğu Nafia Nezareti'nde görevli yabancı mühendisler ve Erkan-ı Harbiye subayları hatları denetlemekle görevlendirilmişti.¹⁰⁴¹ Bunların da dışında Nafia Nazırı Edhem Paşa ve Nafia Müsteşarı Ali Bey sık sık güzergâhı denetlemek adına bölgeye hareket ediyordu.¹⁰⁴² Sultan Abdülaziz de demiryolu inşaatıyla yakından ilgelenerek çalışmaları denetlemek adına sık sık İzmit'teki sarayına gidiyordu.¹⁰⁴³

Tüm malzemenin temininden devlet sorumluydu. İhtiyaç duyulan ray, lokomotif ve vagon gibi araç ve gereçlerin yapımı 1870 yılında çıkılan bir ihale ile birlikte Belçikalı şirketlere verilmişti.¹⁰⁴⁴ Şirket, demir fiyatının iki katına çıkmasına

¹⁰³⁴ C. Öztürk, Makale, s. 279.

¹⁰³⁵ Şartname için bkz. BOA. İ.MMS 41/1700.

¹⁰³⁶ C. Öztürk, Tez, s. 29; Fen memuru Mojel, Nafia Nezareti'ne sunduğu raporunda çalışmaları ayrıntılı bir şekilde anlatmıştır. Bkz. BOA. İ.DH. 643/44706.

¹⁰³⁷ C. Öztürk, Tez, s. 35.

¹⁰³⁸ Bir haberde büyük inşa çalışmalarının yerliler tarafından yapılmaması anlaşılmakla beraber bina vs. yapımında "Ahmet usta ve yahud Karabet ve Yorgi kalfanın" ihalelere girerek işleri alamaması eleştirilmektedir. Haberde daha da ağır gelenin demiryolu güzergâhında dahi Alman ya da İsviçreli işçilerin çalıştırıldığının duyulması olduğu belirtiliyor. Bkz. **Basiret**, 21 Mart 1288.

¹⁰³⁹ C. Öztürk, Tez, s. 29

¹⁰⁴⁰ Eckerlin ile yapılan mukavele için bkz. C. Öztürk, Makale, s. 280.

¹⁰⁴¹ C. Öztürk, Tez, ss. 31-32.

¹⁰⁴² Birkaç gazete haberi vermek gerekirse bkz. **Basiret**, 15 Nisan 1288, **Basiret**, 29 Temmuz 1288, **Basiret**, 16 Mayıs 1288, **Basiret**, 3 Temmuz 1288, **Basiret**, 6 Teşrin-i evvel 1288.

¹⁰⁴³ C. Öztürk, Makale, s. 281.

¹⁰⁴⁴ Société anonyme de Couillet ve Société anonyme de Selessin adlı şirketler. Bkz. BOA. İ.DH 650/45210; İlerleyen aşamalarda bir miktar ray İngiltere'den getirilecekti. Bkz. **Basiret**, 2 Eylül 1290.

rağmen her hangi bir fiyat düzeltme talebinde bulunmadan siparişleri 1871 yılında tamamlayarak ülkeye yolladı.¹⁰⁴⁵ Malzeme naklini ve inşa çalışmalarını kolaylaştırmak adına Pendik, Bostancı, Eskişehir ve İzmit'te iskeleler inşa edildi.¹⁰⁴⁶ Ayrıca güzergâh üzerinde birçok köprü inşa edilmesi gerekti.¹⁰⁴⁷ Belçikalı şirketler Osmanlı devletinin inşa ettiği ilk demiryolunda tüm malzemelerin kendileri tarafından tedarik edilmesinin şerefine Sadarete 30.000 frank değerinde büyük bir vagon hediye etti.¹⁰⁴⁸

Temmuz 1872 tarihinde Haydarpaşa-Çatalca arası trafiğe açıldı ve gazetelerde sefer güzergâhı ve tarifesi ilan edilmeye başlandı.¹⁰⁴⁹ Eylül 1872'e gelindiğinde Maltepe, Pendik ve Kartal kısımları da Edhem Paşa'nın katılımı ve halkın nümayişleriyle işletmeye açıldı.¹⁰⁵⁰ İlk kısmın tamamı ise 4 Ekim 1872'de trafiğe açıldı.¹⁰⁵¹

Demiryolunun önemini fark eden Fenerbahçe ahalisi bir şube hattıyla beraber ana şebekeye bağlanmayı talep etti.¹⁰⁵² Nisan 1873'te Haydarpaşa'dan Fenerbahçe'ye yolcu ve eşya nakledilmeye başlamıştı.¹⁰⁵³

Sonuç olarak 3 Mayıs 1873 tarihinde Sadrazam Rüştü Paşa ve diğer önemli devlet adamları ve halkın katıldığı büyük bir törenle hattın tamamı işletmeye açıldı.¹⁰⁵⁴ Güzergâh üzerinde bulunan duraklar İzmit, Hereke, Tavşancık, Gekbüz (Gebze), Tuzla, Pendik, Bostancı, Maltepe, Dereköy, Kızıltoprak, Fenerbahçe, Haydarpaşa istasyonlarından oluşmaktaydı. Pendik, Kartal, Hereke, Çiftlik-i Humayun'da (padişaha ait vagon için) ve İzmit'te inşa edilen istasyonların bekleme salonları mevcuttu.¹⁰⁵⁵

Literatürde sıkça hattın inşasının ağır ilerlediğinden bahsedilmektedir. Ancak 130 km'lik İzmir-Aydın hattının 10 yılda bitirildiği ya da Baron Hirsch'in 15 km'lik

¹⁰⁴⁵ **Basiret**, 12 Ağustos 1288; Belçikalı fabrika müdürü ve görevlilerine Mecidi nişanı verilecekti. Bkz. BOA. İ.HR 257/15390; C. Öztürk, Makale, ss. 280-281.

¹⁰⁴⁶ C. Öztürk, Tez, s. 35.

¹⁰⁴⁷ Eskişehir üzerinde inşa edilen taş bir köprü için bkz. **Basiret**, 9 Mart 1289.

¹⁰⁴⁸ **Basiret**, 2 Mayıs 1288; BOA. İ.HR 257/15390, BOA. İ.DH 650/45210.

¹⁰⁴⁹ **Basiret**, 17 Temmuz 1288. **Basiret**, 1 Haziran 1290.

¹⁰⁵⁰ **Basiret**, 17 Ağustos 1288, **Basiret**, 4 Eylül 1288; **Basiret**, 12 Eylül 1288; Daha sonra Hidiv ve Mithat Paşa Pendik'e kadar olan güzergâhı inceleyecektir. Bkz. **Basiret**, 6 Teşrin-i evvel 1288.

¹⁰⁵¹ C. Öztürk, Makale, s. 281.

¹⁰⁵² C. Öztürk, Tez, s. 24.

¹⁰⁵³ **Basiret**, 16 Nisan 1289; BOA. İ.DH 662/46080 01; Açılış töreni için bkz. BOA. İ.DH 664/46254.

¹⁰⁵⁴ C. Öztürk, Tez, s. 36; **Basiret**, 2 Nisan 1289.

¹⁰⁵⁵ C. Öztürk, Tez, s. 35.

Yedikule-Küçükçekmece güzergâhını bir yılda tamamlayabildiği göz önüne alınınca iki yıl gibi bir süre içerisinde çok daha uygun maliyetlerle 93 km'lik Haydarpaşa-İzmit Demiryolunun devlet eliyle inşası bir başarı olarak değerlendirilmelidir.¹⁰⁵⁶

Haydarpaşa-İzmit hattı Osmanlı devletinin inşa ettiği ilk hat olduğu gibi işlettiği de ilk hat olmuştur.¹⁰⁵⁷ Demiryolu işletmeciliği oldukça zorlu bir işletmecilik türüdür. Hattın bakım ve tamiri de ayrı bir zorluluk getirmektedir.¹⁰⁵⁸ Mali sıkıntılar içerisinde bulunan ülkede yaşanan teknik eleman eksikliği de göz önüne alınınca yabancı çalışanlara bağımlılığın da artmasıyla birlikte işletmecilik daha zorlu hale gelmiştir. Bu sıkıntıları aşamayan Osmanlı devleti kötü bir işletmecilik örneği verecektir. Yerli idari ve teknik personel bulunmadığı için çoğunlukla yabancılar istihdam edildi.¹⁰⁵⁹ Devlet sık sık bakım ve onarımı göz ardı ettiği için hattın karlılığı düştü.¹⁰⁶⁰ Ancak hattın zarar etmesinin en önemli nedeni demiryolunun İzmit'ten öte uzatılamamasıydı.¹⁰⁶¹ Hazineye gittikçe daha fazla yük olmaya başlayan hat sekiz yıl devlet tarafından işletildikten sonra L. Seefeldar Hanson ve G. B. Zafiropulo isimli girişimcilerin sahibi olduğu bir İngiliz firmaya 29 Mart 1880'de tarihinde kiralandı.¹⁰⁶²

Demiryolu ülkenin iç kesimlerine uzatılamadığı için hükümete istenilen katkıları sağlayamadı. Ancak geçtiği bölgelerde birçok önemli değişiklik yarattı. En önemli etkisi Üsküdar-İzmit arasında harap durumda bulunan karayolları yerine bölgenin ihtiyacını karşılayacak bir kara ulaşımının sağlanmış olmasıydı. Örneğin 1873-75 Orta Anadolu kıtlığı esnasında İstanbul'da toplanan iane ve Rumeli'den

¹⁰⁵⁶ Hatta gazeteler demiryolunun daha önce bitirileceğini düşünmekteydiler. Bkz. **Basiret**, 16 Mayıs 1288.

¹⁰⁵⁷ Rumeli Demiryolu Şirketi sürekli zarar eden Banaluka-Novı hattını ancak 31 Aralık 1876 tarihine kadar işletebildi. Daha sonra mukaveledeki hakkını kullanarak bu hattı Osmanlı hükümetine devretti. Hükümet ise hattı birkaç ay işlettikten sonra kaderine terk etti. Bkz. Morawitz, s. 310; Engin, s. 102.

¹⁰⁵⁸ Demiryolların bakım masrafları oldukça büyük bir meblağa karşılık gelmektedir. Bkz. Ponsonby, ss 799-80.

¹⁰⁵⁹ C. Öztürk, Tez, s. 39.

¹⁰⁶⁰ C. Öztürk, Tez, s. 40; Hattın karlılığının artırılması için yapılanlara bkz. BOA. A.MKT.MHM 471/4, 5, 15; BOA. A.MKT.MHM 473/44.

¹⁰⁶¹ BOA. A.DVN.MKL 13/12.

¹⁰⁶² C. Öztürk, Makale, ss. 283-284.; 1888 yılına kadar hattın Ankara'ya uzatılması için şirkete iki kez teklifte bulunulmuşsa da Avrupa'dan gerekli finansmanı sağlayamayan şirket bu teklifleri reddedecektir. Bkz. C. Öztürk, Tez, ss. 41-42; Haydarpaşa-İzmit hattı 4 Ekim 1888 tarihinde demiryolunu Anadolu'nun içlerine uzatma imtiyazını elde eden Deutsche Bank önderliğindeki Alman konsorsiyuma 6 milyon frank karşılığında satılacaktı. Hattın işletmesi için devlet senelik 10.300 frank kar garantisi vermekteydi. Bkz. Özyüksel, Osmanlı-Alman, ss. 26, 66.

getirilen binlerce büyük baş hayvan İzmit'e kadar demiryolu üzerinden taşınarak getirildi.¹⁰⁶³

Ulaşımın kolaylaşmasıyla birlikte İstanbullular yaz aylarında güzergâh üzerinde bulunan yeşil alanlara akın etti. Günübirlik seyahatlerle bölge sayfiye alanına dönüştü.¹⁰⁶⁴ Bu seyahatleri kolaylaştırmak adına trenlerin Haydarpaşa'ya geliş gidiş saatleriyle Haydarpaşa'dan kalkan vapurların saatlerinin birbirine uyumlu hale getirilmesine çalışıldı.¹⁰⁶⁵ İzmit, şehir merkezinde kaldırımların yapılması ve demiryolu yatağının etrafında boyalı parmaklıkların döşenmesiyle oldukça güzelleşti. Bunun dışında demiryolunun geçtiği bölgelerde arazi fiyatları oldukça yükseldi.¹⁰⁶⁶ Ayrıca inşa çalışmaları esnasında bulunan birçok tarihi eser başkent İstanbul'a getirildi.¹⁰⁶⁷ Müslüman göçmenlerin bölgeye yerleştirilmesinden sonra İzmit ve çevresinde sık sık büyük olaylar yaşanmaktaydı. Demiryoluyla birlikte bu tip olaylar da azalacaktı.¹⁰⁶⁸

Hatla ilgili şikâyetler yok değildi. İzmit merkez başta olmak üzere güzergâh üzerinde bulunan birçok mülk arazi istimlak edildi. Ancak istimlak edilen arazi ve yapılar için sahiplerine ödenmesi gereken ücretler uzun yıllar ödenemedi. Bu durum birçok insanı zor durumda bırakacaktı.¹⁰⁶⁹ Demiryoluyla seyahate çok fazla rağbet vardı. Bu nedenle ahali sık sık vagon sayısının yetersiz olduğundan şikâyet etmekteydi.¹⁰⁷⁰ Bu nedenle 20 adet yeni vagon siparişi verilecekti.¹⁰⁷¹ Bunun dışında tarife ile ilgili şikâyetler oluyordu. Anadolu Şimendifer İdaresi demiryolu öncesi 18 saat süren Haydarpaşa-İzmit arası için her saate bir kuruş ücret gelecek şekilde tarifelendirme yapmıştı. Ancak normal şartlarda bir saatten kısa süren Tavşancıl-Hereke arası için ise gidiş-geliş üç kuruş talep ediliyordu. Hereke fabrikasında çalışan ve Tavşancıl'da oturan işçilerin yevmiyesine nispetle fazla bulunan bu ücretin düşürülmesi talep edilmekteydi.¹⁰⁷²

¹⁰⁶³ İzmit demiryolu çalışanları maaşlarının %2'sini Orta Anadolu'da kıtlıktan zarar görenlere bağışlayacaktı. Bkz. **Basiret**, 13 Temmuz 1290.

¹⁰⁶⁴ C. Öztürk, Tez, s. 54.

¹⁰⁶⁵ BOA. A.MKT.MHM 466/23.

¹⁰⁶⁶ C. Öztürk, Tez, s. 54.

¹⁰⁶⁷ **Basiret**, 28 Mart 1288.

¹⁰⁶⁸ C. Öztürk, Tez, s. 55.

¹⁰⁶⁹ BOA. İ.DH 729/50836.

¹⁰⁷⁰ **Basiret**, 26 Eylül 1288; **Basiret**, 3 Kânunusani 1288.

¹⁰⁷¹ **Basiret**, 10 Haziran 1290.

¹⁰⁷² **Basiret**, 24 Eylül 1290; Çatalca ahalisinin şikâyetleri için bkz. **Basiret**, 28 Temmuz 1288.

Demiryolunda sık sık kazalar yaşanıyordu. Örneğin tren yamaç bir bölgeden geçerken lokomotifin üstüne büyük bir taş düşmüş tren çalışamaz hale gelmişti.¹⁰⁷³ Bir başka seferde ise Haydarpaşa'dan Pendik'e gitmekte olan tren bir atı ezmişti.¹⁰⁷⁴ Demiryolu tek hat olarak inşa edilmişti. Bu nedenle Haydarpaşa'dan gelen bir trenle İzmit'ten gelen bir tren çarpışma tehlikesi yaşamış ancak makasçı makası açıp İzmit'ten gelen aracı Fenerbahçe istikametine yönlendirerek kazayı önlemişti.¹⁰⁷⁵

3.4. MUDANYA-BURSA DEMİRYOLU

Bursa uzun müddetten beri Anadolu'nun en önemli şehirlerinden biri olarak öne çıkmıştı. İran ipeğinin Avrupa'ya nakledildiği şehir olan Bursa'da XVII. yüzyıldan itibaren ipek üretimine başlanmış ve XIX. yüzyılın başlarında ipek dokumacılığı gelişme göstermişti. Ancak yüzyılın ortalarına gelindiğinde dokumacılık sektörü Avrupa rekabeti karşısında zayıflamış ve ham ipek üretimi ve ihracatı yaygınlaşmıştı.¹⁰⁷⁶ Bursa ve çevresinde üretilen ham ipeğin %90'ı önce karayoluyla Mudanya limanına taşınıyor ve oradan da Marsilya'ya ihraç ediliyordu. Öyle ki İstanbul-Mudanya arasında tarifeli vapur seferleri bulunmazken Marsilya ile Mudanya arasında düzenli olarak vapur seferleri gerçekleştirilmekteydi.¹⁰⁷⁷

Ham ipek ihraç ürünü olarak değer kazanırken, Bursa geniş ve verimli hinterlandıyla birlikte İstanbul'un ve savaş zamanlarında ordunun iâşesi için önemli bir tarımsal katkı sunmaktaydı.¹⁰⁷⁸ Anadolu'ya yapılan askeri sevkiyatlar ve askerin ülke içindeki hareketliliği bu güzergâhtan da yapılabilmekteydi.¹⁰⁷⁹ Bunların dışında Bursa sağlık turizmüne uygun kaplıca ve ılıcalarıyla Avrupa ve İstanbul'dan yoğun ilgi görmekteydi.¹⁰⁸⁰ Ancak tüm bu hareketlilik Bursa'yı ve vilayetin tamamını

¹⁰⁷³ Basiret, 5 Şubat 1289.

¹⁰⁷⁴ Hadika, 23 Teşrin-i sani 1289.

¹⁰⁷⁵ İşçi ödüllendirilmiştir. Bkz. Basiret, 28 Eylül 1290.

¹⁰⁷⁶ Mustafa Yazıcı, **Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletilmesi (1873-1908)**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, 2010, s. 24; Selen Durak, **Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2003, s. 42; Ham ipek üretim ve ihracatında gerçekleşen artışın en önemli nedeni 1850'lerin sonunda Fransa'da ipek böceklerinin hastalıktan kırılmasıydı. Bkz. Emine Kıray, **Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar**, 2. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 1995, s. 73.

¹⁰⁷⁷ Durak, s. 47.

¹⁰⁷⁸ Yazıcı, s. 24.

¹⁰⁷⁹ Woods, s. 37; Durak, s. 73.

¹⁰⁸⁰ Yazıcı, s. 25.

dünyaya bağlayan Mudanya limanı üzerinden sağlanmaktaydı. Çok eski bir yol olan Bursa-Mudanya yolu ise harap durumdaydı.¹⁰⁸¹ Ulaşım ağının geri kalması nedeniyle ticari, askeri, turistik hareketlilik oldukça masraflı, yorucu ve uzun sürmekteydi. Bunu aşmak adına 1860'lardan itibaren demiryolu seçeneği öne çıkacaktı.

Mudanya ile Bursa arasında bir demiryolu inşası fikri ilk olarak 1867 yılında ortaya çıktı. Bu tarihte mösyö Human adlı bir girişimci Batı Anadolu ve Marmara bölgelerinde şose yol inşa imtiyazı elde etmişti. Bu yollardan biri de Mudanya'dan başlayıp Bursa, Kütahya ve Afyon'dan geçerek Konya'ya uzanmaktaydı. Ancak şose yolun demiryoluna dönüştürülebilecek bir şekilde inşa edilmesi kararlaştırılmıştı. 1868 yılında yol inşa çalışmalarına başlansa da Turuk ve Maabir Müdürü mösyö Robert çalışmalardan memnun olmayarak olumsuz bir rapor yazıp İstanbul'a yolladı.¹⁰⁸² Bunun üzerine Şura-ı Devlet Nafia Dairesi tamamlanan şose yolların demiryoluna dönüştürülme imkânı hakkında Hüdavendigâr Vilayetinden bilgi istedi. 15 Aralık 1868 tarihinde İstanbul'a ayrıntılı bir cevap gönderildiği gibi yüz yüze görüşme yapmak üzere vilayet mühendisi Batyanon ve Meclis-i İdare-i Vilayet azası Bahaeddin Efendi İstanbul'a gidecekti.¹⁰⁸³

Hüdavendigâr vilayeti yolladığı cevapta demiryolunun şose yol karşısındaki inşa kolaylığı ve avantajını belirterek 576 km'yi bulan şose yolun yerine demiryolu inşasını talep etmekteydi. Bu iş için gerekli keresteler güzergâh üzerinden temin edilecek, yolun geçeceği vilayet ve sancaklarda yaşayan 360.000 kişiden 120.000'i bedenen geri kalanlar ise bedelen inşaata katkı sunacaktı. İnşaata nezaret etmek üzere demiryolu güzergâhının geçtiği bölgelerin güvenilir vatandaşlarından seçilecek 30 kişilik bir komisyon kurulması önerilmekteydi. Devletin bu işin teknik ve idari yönü için mühendis Batyanon'un yanına 2 başmühendis, 6 kondüktör¹⁰⁸⁴, 18 inspektör ve 60 mutemet görevlendirecekti. Güzergâh üzerindeki araziler devlete ait ise ücretsiz olarak bağışlanacak ve köprülerin inşa masrafı hazine tarafından karşılanacaktı.¹⁰⁸⁵ Verilen cevapta inşaata bahar ayında başlanması gerektiği için hızlı karar alınması istense de Nisan 1869 tarihine kadar cevap verilmemiş olsa gerek ki vilayetten

¹⁰⁸¹ Franz Taeschner, **Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı**, çev. Nilüfer Epçeli, Bilge Kültür Sanat, İstanbul, 2010, s. 120.

¹⁰⁸² Yazıcı, s. 26.

¹⁰⁸³ Yazıcı, s. 27; Durak, s. 72.

¹⁰⁸⁴ Tekniker anlamında kullanılmaktadır.

¹⁰⁸⁵ Yazıcı, ss. 27-28.

merkeze ne karar verildiği tekrar soruldu. Bu sefer hattın olası faydalarından da uzun uzun bahsediliyordu. Denize uzak bölgelerde ürünlerin artık ambarlarda çürümeye terk edilmeyeceği, Hüdavendigâr dışında Ankara ve Konya gibi vilayetlerin bu hat aracılığıyla tarımsal üretimini kolayca nakledebileceği, bu sayede halkın üretim yapmada iştahının artacağı ve demiryolu inşasının karlı bir yatırıma dönüşeceği anlatılıyordu.¹⁰⁸⁶ Demiryolu inşasıyla birlikte Bursalı gençler yol çalışmalarında iş bulabilecek ve bu gençler geometri eğitiminin verilmesiyle birlikte ileride mühendis olmaları için teşvik edilecekti.¹⁰⁸⁷ 576 km'lik bu demiryolu şebekesinin toplam masrafı km başına 6.000 liradan toplam 3.456.000 lira olarak hesaplanmıştı. Bu meblağın üçte biri demiryolu güzergâhı üzerinde bulunan vilayet ve sancaklardan bedenen ve bedelen alınacakken geri kalan kısım hazine tarafından karşılanacaktı. Yerel yönetimler insanlara ya yılda 58 kuruş demiryolu vergisi vermesini ya da yedi gün boyunca inşaatta çalışmasını şart koşacaktı. Devlet tarafından beş yıl içerisinde inşa edilmesi planlanan demiryolu yerli sermaye ile kurulacak bir şirket tarafından işletilecekti.¹⁰⁸⁸

Nafia Dairesi böyle büyük projelerin ciddi planlamalarla gerçekleşebileceğinin farkında olmalı ki güzergâhın keşfi için Paris'ten mühendis mösyö Goşer İstanbul'a getirildi. Kendisiyle yıllık 30.000 frank artı harcırahı olmak üzere 5 yıllık bir sözleşme yapıldı. Ancak daha sonra kontrat üzerinde yaşanan anlaşmazlıklar nedeniyle Goşer ülkesine geri dönünce keşif çalışmaları başlamadan sona erecekti.¹⁰⁸⁹

Rumeli ve Anadolu'da devlet eliyle demiryolu inşası kararı alınınca¹⁰⁹⁰ Bursa ahalisi yeniden harekete geçti. Haydarpaşa-İzmit hattının tamamlanmasına az bir zaman kala ileride Anadolu Demiryolları direktörlüğüne getirilecek Wilhelm von Pressel'den keşif çalışmaları yapması istendi. Pressel İzmit ve Bursa'dan başlayan keşif çalışmalarını Ankara ve Kütahya'ya kadar sürdürdü¹⁰⁹¹ ve 667 km'lik bir demiryolu güzergâhı belirledi.¹⁰⁹² Buna göre İzmit-Sapanca-Geyve-Lefke-Vezirhan-Eskişehir-Seferihisar üzerinden Ankara'ya 443 km'lik bir hat; Lefke ya da Bilecik'ten

¹⁰⁸⁶ Yazıcı, s. 28.

¹⁰⁸⁷ Durak, s. 72.

¹⁰⁸⁸ Yazıcı, ss. 28-29.

¹⁰⁸⁹ Yazıcı, s. 29.

¹⁰⁹⁰ BOA. İ.MMS 45/1859.

¹⁰⁹¹ **Basiret**, 27 Mart 1288 ve 8 Nisan 1288.

¹⁰⁹² BOA. İ.DH 653/45428.

Bursa ve Mudanya'ya uzanacak 136 km'lik bir hat ile Eskişehir'den Kütahya'ya 88 km'lik bir hat ile birlikte 667 km'lik bir şebeke ortaya çıkıyordu.¹⁰⁹³

Pressel, İzmit sonrası inşa edilecek hatların engebeli arazi¹⁰⁹⁴ ve çok sayıda tünel inşası nedeniyle para ve zaman tasarrufu sağlamak adına dar hatla inşa edilmesi gerektiğini savunuyordu. Geniş hatla inşa edilecek 100 km'lik bir demiryolu dar hatla 250 km'yi bulabilirdi. Bu şekilde yukarıda verilen güzergâhlar üç yılda Basra'ya kadar olan mesafede yedi yılda tamamlanabilecek ve inşa maliyeti km başına 63.000 frank olacaktı. Dar hattın taşıma kapasitesi düşük olsa da zaten Anadolu'da ticaret hacmi için yeterli gelecekti.¹⁰⁹⁵ Projesi 26 Haziran 1872 tarihinde genel olarak kabul edilse de Mudanya-Bursa hattı dışındakilerin dar hat yerine geniş hatla inşa edilmesi emredilmişti. Şubat 1873'te hattın inşası için irade ilan edilmiş ve çalışmaların başlaması için Nafia Nezareti'ne özel emir yollanmıştı.¹⁰⁹⁶

Mudanya-Bursa hattının ayrıntılı keşif çalışmaları Pressel mahiyetinde görev yapan başmühendis Christian Pustave¹⁰⁹⁷ ve Yarbay Naci ve Yahya Beyler tarafından gerçekleştirilmişti.¹⁰⁹⁸ 26 Nisan 1873 tarihinde Mudanya-Bursa demiryolunun inşa çalışmalarına Pressel'in önerdiği plan dâhilinde Binbaşı Ahmet Tevfik, Osman Nuri Bey ve Kolağası Mehmet Bey idaresinde başlandı.¹⁰⁹⁹ Engembeli bir arazide ilerleyen güzergâh Mudanya'dan başlayarak 41,1 km'de bulunan Bursa'da sona eriyordu.¹¹⁰⁰

Nafia Nezareti, inşaat komisyonuna gönderdiği istimlak koşullarına göre şehir ve kasaba dışında bulunan araziler faydasız ve boş arazilerden oluşuyorsa bedeli ödenmeksizin demiryoluna tahsis edilecekti. Eğer bu arazilerde bina ya da

¹⁰⁹³ Gazetelerde Bursa hattının Geyve ya da Eskişehir'le birleştirilerek Anadolu demiryolu şebekesine bağlanacağı haberleri yapılmaktaydı. Bkz. **Basiret**, 1 Haziran 1288; **Basiret**, 18 Teşrin-i sani 1288.

¹⁰⁹⁴ Güzergâh yükseltisi pek fazla olmayan bir bölgede yer alsa da kısımlar arası yükselti farkı oldukça fazla olabilmekteydi. Mudanya Garı 2.40 metre, Yörükali istasyonu 217 metre, Kuru istasyonu 68 metre, Çekirge istasyonu 100 metre, Muradiye istasyonu 120 metre ve Bursa istasyonu 152 metrede bulunmaktaydı. Bkz. Durak, s. 75; Fransızlar tarafından inşa edilen Gümrük Binası demiryolunun inşasından sonra hem Gümrük Binası hem de Mudanya Garı olarak kullanılacaktır. Bkz. Durak, s. 143.

¹⁰⁹⁵ T.M. 3077 14/3.

¹⁰⁹⁶ Bursa ahalisinin önce alınan karar daha sonra da inşa çalışmalarının başlaması nedeniyle Sadaret-i Uzman'a teşekkürleri ve onlara vekaletpenahinin verdiği cevap için bkz. BOA. İ.DH 662/46115; BOA. A.MKT.MHM 454/73; BOA. İ.DH 666/46375; **Basiret**, 9 Şubat 1288; **Basiret**, 23 Şubat 1288; Mudanya ahalisinin teşekkürleri için ise bkz. BOA. A.MKT.MHM 454/7; BOA. İ.DH 666/46380.

¹⁰⁹⁷ BOA. T.DMİ 1200/2; Diğer çalışanlar için bkz. Tablo 4.

¹⁰⁹⁸ Durak, s. 73.

¹⁰⁹⁹ Yazıcı, ss. 31-32.

¹¹⁰⁰ Yazıcı, s. 32.

dutluk gibi gelir getiren şeyler varsa bunların bedeli ödenmek zorundaydı. Şehir ve kasaba içerisinde yer alan taşınmazların ise bedeli komisyon tarafından tespit edilecek ve sahiplerine ödenecekti.¹¹⁰¹

Güzergâhın tesviyesi için farklı taşeronlarla anlaşma yoluna gidilmişti.¹¹⁰² Traversler ise 12 Aralık 1873 ve 22 Ocak 1875 tarihleri arasında Burcun Dağı, Ahi Dağı ve Akbıyık Dağı'ndan kesilen ağaçların arasında uygun görülenlerin seçilmesiyle elde edilmişti.¹¹⁰³ Güzergâh boyunca çok sayıda köprü inşa edilecekti. Bunların en önemlileri Nilüfer Nehri üzerinde inşa edilen 2 köprü olmuştur. Hat 1892'de tamamlandığında güzergâhta 25 köprü bulunmaktaydı. Büyük olasılıkla bu köprülerin büyük çoğunluğu 1870'lerde inşa edilen köprülerdi.¹¹⁰⁴ Ayrıca Ağustos 1873 tarihinde güzergâh üzerinde bir telgraf hattının inşası kararlaştırıldı.¹¹⁰⁵

İleride ayrıntılı olarak vereceğimiz üzere demiryolu inşası için gerekli ray ve lokomotifler Maliye Nezareti Müsteşarı Zühdü Efendi'nin Avrupa'da devlet adına yaptığı antlaşmalarla satın alınacaktı. Raylar Belçika'dan getirilirken lokomotif ve vagonlar İngiltere'den sipariş edilmişti. 5 adet lokomotif için toplam 15.725 lira ve raylar için ise 540.210 frank ödenecekti. Mudanya-Bursa hattı için 1875 yılı başında geldiği anlaşılan 5 adet lokomotif sipariş edilmişti.¹¹⁰⁶ Gelen lokomotifler güçsüzdü ve tekerlek ekartmanları hat ekartmanına uymamaktaydı.¹¹⁰⁷

Ekim 1873'te toprak çalışmaları sona ermişti.¹¹⁰⁸ Birkaç ay içerisinde yolun tamamlanması beklenirken¹¹⁰⁹ rayların gelişi gecikip kış bastırınca döşenmeleri 1874 Nisan'ına sarktı.¹¹¹⁰ Ancak bu tarihten sonra işçi ve memurların maaşlarının ödenmesinde büyük sıkıntı yaşandı.¹¹¹¹ 1874 Temmuz'unda inşa işlemlerini tamamlamak üzere Mösyö Miribel ve Mösyö Laporte adlı müteahhitlerle anlaşma

¹¹⁰¹ Yazıcı, s. 33.

¹¹⁰² Yazıcı, s. 33.

¹¹⁰³ Yazıcı, s. 35.

¹¹⁰⁴ Yazıcı, ss. 35-36.

¹¹⁰⁵ **Basiret**, 21 Temmuz 1289.

¹¹⁰⁶ Yazıcı, ss. 38.

¹¹⁰⁷ Demiryolu 1 m. ekartmanla döşenirken lokomotifler 1.1 m tekerlek aralığına sahipti. Bkz. Durak, s. 73; Yazıcı, s. 42; Bu beş lokomotif, hat 1892 yılında George Nagelmackers tarafından inşa edildikten sonra gerekli tadilatları yapılarak kullanılacaktır. Bkz. Yazıcı, ss. 69-70.

¹¹⁰⁸ Haber Hüdavendigâr Gazetesinden alıntılanmıştır. Bkz. **Basiret**, 24 Eylül 1289.

¹¹⁰⁹ **Basiret**, 14 Teşrin-i evvel 1290.

¹¹¹⁰ **Basiret**, 9 Nisan 1290.

¹¹¹¹ Yazıcı, ss. 40-41.

yapılsa da müteahhitler paralarını alamayınca 1875 yılında inşaata son verdiler.¹¹¹² Yine de rayların döşenmesi tamamlanmıştı. 15 Ocak 1875 ve 15 Mart 1875 tarihlerinde hattın inşasının sona erdiği ve trafiğe açılması için vagon ve lokomotiflerin beklendiği gazetelerde yazılmaktaydı.¹¹¹³ Ancak istasyon ve ambar binaları henüz tamamlanamamıştı. Nafia Nezareti 1875 Temmuz’unda inşaat komisyonunun bütçesini iyice kısararak inşaatı büsbütün zora sokmuştu. Komisyondan yollanan cevapta son iki kış nedeniyle demiryolunda bazı eksiklerin ortaya çıktığı, eğer bir kış daha beklemeye alınırsa yapılacak onarım masraflarının çok daha fazla olacağı gibi izahatlarda bulunulsa da değişen olmadı.¹¹¹⁴

Komisyon harcama defterlerini inceleyen Mustafa Yazıcı toplam harcamanın 300.000 lira olduğunu belirtmektedir.¹¹¹⁵ Mustafa Yazıcı’dan farklı olarak Charles Morawitz 185.000 lira,¹¹¹⁶ Noviçev 4.200.000 frank,¹¹¹⁷ Sait Toydemir 240.000 lira¹¹¹⁸ ve Türkiye Cumhuriyeti devletinin 1938 yılında bastırdığı bir kitapta 3.800.000 frank¹¹¹⁹ harcadığını belirtmiştir. Sultan Abdülaziz 18 Ağustos 1875 tarihli iradesiyle o güne kadar yapılan inşa çalışmalarının maliyeti ve derecesi ile ilgili araştırma yapılmasını emretmiş¹¹²⁰ ve yapılan çalışma sonucunda Mudanya-Bursa hattı için km başına 114.000 frank harcadığı tespit edilmişti.¹¹²¹ Bu hesaba göre 41 km’lik bir çalışmanın yapıldığı göz önüne alınınca 4.650.000 frankın harcadığı tahmini yürütülebilir.

1890’lara kadar hattın inşasına yeniden başlanamayacaktı. Ancak hattın inşası için çok sayıda imtiyaz talebi gerçekleşti. 1877 yılında mösyö Bodoy, 1878 yılında mösyö Acesni, 1880 yılında mösyö Chirico, 1881 yılında mösyö Makdonale, 1888 yılında Erkan-ı Harbiye Feriki Mehmet Necip Paşa ve son olarak 1890’ların başında mösyö Viji hattın inşası için girişimde bulunmuş ancak netice elde edilememiştir.¹¹²²

¹¹¹² Müteahhitler 1878 Mayıs’ında dahi alacaklarını tahsil edememişti. Bkz. Yazıcı, s. 42; BOA. HR.TO 462/44.

¹¹¹³ **Basiret**, 31 Kânunusani 1290; **Basiret**, 3 Mart 1291.

¹¹¹⁴ Yazıcı, s. 42.

¹¹¹⁵ Yazıcı, s. 40.

¹¹¹⁶ Morawitz, s. 323.

¹¹¹⁷ Noviçev, s. 17.

¹¹¹⁸ Sait Toydemir, “Tarihe Karışan Bir Hat, Mudanya-Bursa”, **Demiryol**, Sayı: 19, 1953, s. 16.

¹¹¹⁹ Turkey, (Ed), **Politique des chemins de fer en Turquie républicaine**, Matbuat Umum Müdürlüğü, Ankara, 1938, s. 9.

¹¹²⁰ BOA. MB.İ 29/148; BOA. MB.İ 31/92; BOA. İ.DH 706/49409.

¹¹²¹ BOA. İ.MMS 53/2357.

¹¹²² Yazıcı, ss. 43-51.

Bu tekliflerin tamamında Mudanya-Bursa demiryoluyla birlikte başka imtiyazlar da talep edilmekteydi. Bunun en önemli nedeni sadece Mudanya-Bursa hattının bulunduğu bir anlaşmanın girişimciler tarafından karlı görülmemesi yatmaktaydı.¹¹²³ Bu nedenle imtiyazlarda genellikle hattı iç bölgelere uzatma talebinde bulunulduğu gibi Mudanya limanının işletmeciliği de isteniyordu. Devlet bu şartları menfaatine uygun görmediği için red edecekti.

Belçikalı girişimci Georges Nagelmackers 13 Ocak 1890 tarihinde temsilcisi mösyö Dukas aracılığıyla Sadaret'e sunduğu bir arizada Mudanya-Bursa ve Bandırma-Konya hatlarının imtiyazını talep etmişti.¹¹²⁴ 2 Mart 1891 tarihinde Ticaret ve Nafia Nazırı Raif Paşa ile Dukas arasında mukavele imzalandı. Mukaveleye göre imtiyaz 99 yıllığına verilecek, hattın onarım ve inşası iki sene içerisinde tamamlanacak, demiryolu ekartmanı 1 metre olacak, hattın her iki tarafında beşer km'de bulunan kum ve taş ocağı açılmaya uygun arazi inşaat müddetince imtiyaz sahibine ücretsiz olarak tahsis edilecek, güzergâhın her iki tarafında 25'er km'de maden arama ve işletme ve ormanlardan faydalanma hakkına sahip olacak, inşa için getirilen tüm alet ve edevat vergiden muaf olacak, 30 yıl sonra devlet demiryolunu satın almaya hak kazanacak, kurulacak şirket Osmanlı kanunlarına bağlı olacak, km başına 10.000 franktan fazla olan kazancın %25'i devlete bırakılacaktı.¹¹²⁵ Ancak 16 yıl boyunca hiçbir çalışma yapılmadan bekleyen hat, köprü ve menfezler oldukça hasar görmüştü. Yapılan keşif çalışmalarında hattın onarılması için 1.300.000 frank gerektiği belirtiliyordu. 7 Haziran 1891'de vali ve vilayet önde gelenlerinin katılımıyla düzenlenen bir törenden sonra Mudanya-Bursa demiryolunun onarım çalışmaları başladı.¹¹²⁶ Hızlı bir şekilde ilerleyen inşa çalışmalarıyla demiryolu hattı ufak tefek eksikliklerle beraber Mart ayında tamamlandı. Dukas deneme amaçlı olarak İstanbul'dan *Bingazi* isimli vapurla Mudanya'ya gelmiş ve demiryoluyla da Bursa'ya ulaşmıştı. Toplam yolculuk 4 saat 15 dakika sürmüştü.¹¹²⁷ 17 Haziran 1892 tarihinde yerli ve yabancı önemli davetlilerin ve halkın katılımıyla büyük bir açılış töreni düzenlendi.¹¹²⁸

¹¹²³ Yazıcı, s. 51.

¹¹²⁴ Yazıcı, s. 51.

¹¹²⁵ Yazıcı, ss. 57-59.

¹¹²⁶ Yazıcı, ss. 63-64.

¹¹²⁷ Yazıcı, ss. 70-71.

¹¹²⁸ Yazıcı, ss. 74-76.

1324 Hüdavendigâr Vilayeti salnamesine göre hattın onarımı için 145.650 Osmanlı lirası harcanmıştı.¹¹²⁹ Toplam 41 km 780 metre uzunluğundaki demiryolu Mudanya’da başlayarak Yörükali, Kuru, Acemler (Çekirge), Muradiye (Merinos) güzergâhında ilerleyerek Bursa merkeze varmaktaydı.¹¹³⁰

Yaklaşık 25 yıldır demiryolunu bekleyen bölge halkı birçok konuda demiryolundan şikâyetçi olmuştur. Dar hat olarak inşa edilen demiryolu doğal olarak güçsüz lokomotifleri ve küçük vagonları kullanmak durumundaydı. Bu nedenle ahalinin en büyük şikâyeti trenlerin yavaş olması ve vagonların dar olması üzerine olmuştu.¹¹³¹ Ancak Bursalılar yaz aylarında güzergâh üzerinde yer alan bağ ve bahçelerde zaman geçirmekten geri de durmayacaklardı.¹¹³² Kentin yayılışı ise istasyonların bulunduğu yöne doğru olacaktı.¹¹³³

Demiryolu faaliyete geçtiği günden itibaren taşınan yolcu sayısı ve eşya miktarını dolayısıyla kar oranlarını gittikçe arttırdı.¹¹³⁴ Mudanya-Bursa demiryolu dar ekartmanlı kısa bir hat olduğu halde km başına 8.000 frank kar etmekteydi.¹¹³⁵ Türkiye Cumhuriyeti 31 Mayıs 1931 yılında 50.000 lira karşılığında demiryolunu devletleştirdi. Ancak bu dönemde gerek kötü işletmecilik ve gerek de hatta gelir sağlayan Mudanya Limanı’nın ayrı bir şekilde işletilmeye başlanmasıyla birlikte demiryolu zarar etmeye başlamıştı. Anadolu’da diğer hatlarla da bağlantı sağlanamayınca değeri her geçen gün azaldı.¹¹³⁶ Bölge halkı karşı çıksa da 18 Ağustos 1948’de seferler durduruldu ve 10 Temmuz 1953’te demiryolu işletmeden kaldırıldı.¹¹³⁷

Eski bir yerleşim bölgesi olan Bursa ve çevresinde eski eser bulunma ihtimali yüksekti. 1874 yılında Mudanya yakınlarında iki adet ve Bursa yakınlarında bir adet tarihi eser bulundu.¹¹³⁸ Bu nedenle demiryolu güzergâhı üzerinde yeni tarihi eserlerin bulunması halinde bu eserlerin Bursa’da kaydı tutularak güvenceye alınması ve daha

¹¹²⁹ Durak, ss. 73-74.

¹¹³⁰ Durak, ss. 75-76.

¹¹³¹ Yazıcı, s. 96.

¹¹³² Durak, s. 75.

¹¹³³ Durak, s. 83.

¹¹³⁴ Durak, s. 78.

¹¹³⁵ Yazıcı, s. 97.

¹¹³⁶ Eylül 1873’te Mudanya ile Mihaliççık arasında bir araba yolu inşasına teşebbüs edilecekti. Bkz. **Basiret**, 15 Eylül 1289.

¹¹³⁷ Yazıcı, s. 97.

¹¹³⁸ Yazıcı, s. 39.

sonra defterleriyle birlikte İstanbul'a yollanması emredilmişti.¹¹³⁹ 1875 Ocak ayında Mudanya yakınlarında 4 heykel daha bulunmuş ve müze-i hümayuna konulmak üzere İstanbul'a gönderilmişti.¹¹⁴⁰

Demiryolunda çalışanları toprakta istihdam olunan ameleler, köprü inşaatlarında istihdam olunan ameleler, köprü işçileri, duvarcılar, taşçılar, neccarlar, ambarlarda görevli marangozlar, travers memurları, demiryolunun muhafazasında görevli zaptiyeler, köprü inşaatlarında müstahdem kolcu ve memurlardan oluşmaktaydı. İnşaat dışında görevli memurlar ve çalışanlar ise idare memurları, komisyon memurları, mahiyet memurları, umur-ı tahririye memurları; fen memurları olan, keşfiyat mühendisi ve memurları ile inşaat mühendisi ve memurları; muhasebe memurları, ambar memurları, ebniye memurları, tabip, eczacı, odacı ve hademedden meydana geliyordu.¹¹⁴¹ Demiryolu inşasında imparatorluğun hemen her yerinden gelerek çalışan Müslim ya da gayrimüslim işçilerin dışında köprü inşası gibi daha fazla beceri isteyen işlerde İtalyan işçiler de çalışmıştı. Yabancı memur ve mühendislerin maaşları sikke-i halise (saf altın) olarak ödenirken yerli işçi ve görevlilerin yevmiyeleri metelik cinsinden verilmekteydi.¹¹⁴²

3.5. İZMİT-ANKARA DEMİRYOLU PROJESİ

3.5.1. İzmit-Ankara Demiryolunun İnşa Kararının Alınması

Ankara şehri Amasya, Tokat, Sivas, Konya, Aksaray, Niğde ve Kayseri'ye uzanan yollarıyla İç Anadolu'da merkezi bir konuma sahip bir şehirdi.¹¹⁴³ Ancak 1873 yılına gelindiğinde arabaların üzerinde işleyebileceği bir şose yol sistemi hâlâ mevcut değildi.¹¹⁴⁴ Var olan diğer yolların da oldukça bozuk olması ve bazılarının artık kullanılmaz hale gelmesi Ankara'nın gelişimini engelliyordu. Böylece nakliye ücretleri oldukça artıyor ve ürün satış fiyatları ticari değer sağlamaktan uzak hale geliyordu. Bunlarla alakalı olarak 1869 yılında Ankara Vilayeti İdare Meclisi

¹¹³⁹ BOA. MF.MKT 17/48; BOA. MF.MKT 17/78.

¹¹⁴⁰ Bulunan tarihi eserler arasında akmermerden bir büst, bir kız heykeli ve resimler mevcuttu. Bkz. **Basiret**, 1 Şubat 1290; **Basiret**, 4 Şubat 1290; BOA. MF.MKT 26/44.

¹¹⁴¹ Yazıcı, ss. 38-39.

¹¹⁴² BOA. A.MKT.MHM 461/2.

¹¹⁴³ Taeschner, ss. 270-78.

¹¹⁴⁴ Bayar, Kıtık, s. 33.

Ankara'nın sahilden uzak oluşu ve iyi denilebilecek yolları olmayışı yüzünden ürünlerin nakliyesinde zorluklar yaşandığını belirtmiş ve hükümetten Seferihisar ve Eskişehir üzerinden Bursa'ya kadar demiryolu yapılmasını talep etmişti.¹¹⁴⁵ Gerekli ray ve malzeme hükümet tarafından sağlanırsa kereste, işçi ve diğer giderlerin ahali tarafından karşılanacağını taahhüt etmişti. Sadaret ise cevabında demiryolu inşasının oldukça karmaşık ve zor bir iş olduğunu belirterek öneriyi reddetti.¹¹⁴⁶ Gerçekten de büyük altyapı işleri planlı ve dikkatli bir şekilde yürütülmeliydi. Özellikle de Osmanlı Devleti gibi yerli sermayedarların güçlü olmadığı ve halkın refah seviyesinin düşük olduğu ülkelerde bu tip işlerde devletin büyük ölçüde katılımı bir zorunluluktur.

Nitekim Sultan Abdülaziz 4 Ağustos 1871 tarihinde yayınladığı iradesiyle Anadolu ve Rumeli'de devlet eliyle demiryolu inşa edileceğini ilan ediyordu.¹¹⁴⁷ Bu demiryolların inşası için de 25 milyon liralık bir bütçe gerektiği hesaplanmıştı.¹¹⁴⁸ Ancak bu büyüklükte bir altyapı yatırımının devletin maddi gücüyle tamamlanabilmesi pek mümkün değildi. Bu nedenle Sultan, iradesinde devlet eliyle inşa edilecek demiryolları için yapılacak dış borçlanmayı desteklediğini ve bu yolların tamamlanmasından sonra elde edilecek faydanın yapılan fedakârlıkların çok üstünde olacağını belirtmişti. Dış borçlanmanın gerçekleşmemesi halinde bile bu yolların yapımı için çalışılacağını belirterek gerekirse imtiyaz usulünün de tercih edilebileceği ancak seçilecek şirketlerin devlet çıkarlarına zarar vermeyecek şirketler olmasını istemekteydi.¹¹⁴⁹

3.5.2. Anadolu'da Keşfi Yapılan Güzergâhlar

3.5.2.1. Wilhelm von Pressel Öncesi Yapılan Keşif Çalışmaları

Üsküdar'dan İzmit'e kadar demiryolu inşası kararlaştırılınca Nafia Nezareti Fen memuru Mösyö Mojel güzergâhın keşif çalışmalarını yapmak üzere

¹¹⁴⁵ M. Çadircı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, TTK, Ankara 1991, s. 265.

¹¹⁴⁶ Çadircı, ss. 265-266.

¹¹⁴⁷ BOA. İ.MMS 45/1859.

¹¹⁴⁸ Rumeli demiryolları için 13 milyon lira gerektiği hesaplanmış olduğuna göre Anadolu ciheti inşası için 12 milyon liraya ihtiyaç olduğunu söyleyebiliriz. Bkz. BOA. İ. MMS 45/1859.

¹¹⁴⁹ BOA. İ.MMS 45/1859.

görevlendirildi. Daha sonra Anadolu'nun içlerine kadar demiryolu inşası da kesinleşince Haziran 1870'te Mojel'den İzmit'ten Konya'ya kadar güzergâhla birlikte Samsun ve Sivas arasında inşası düşünülen demiryolunun da güzergâh keşfi verildi.¹¹⁵⁰ Mojel km başına 500 frank ücret alacak bunun karşılığında güzergâhın kabartmalı haritalarıyla birlikte bir rapor sunacaktı. Mojel önceki görev için aldığı ücretin İzmit'in ilerisinde yer alan Sapanca'ya kadar olan kısmın keşif çalışmaları için yeterli olacağını ve 600 km'lik Sapanca-Konya ile 300 km'lik Samsun-Sivas güzergâhının keşfi için 450.000 frankın gerektiğini belirtti. Hazırlanan haritaların yollar devlet eliyle inşa edilirse devlet tarafından kullanılacağı gibi yabancılara imtiyaz usulü ile verilirse de yabancı şirkete satılabilirdi. Sapanca Gölü'nden İzmit körfezine kadar inşası düşünülen bir kanal keşfi de Mojel'in ücretine dahil olacaktı.¹¹⁵¹

Keşif çalışmalarını bitiren Mojel 2 Şubat 1871 tarihinde ülkenin politik, askeri, ticari ve zirai ihtiyaçlarına ve gelişimine katkı sağlayacağını düşündüğü raporu¹¹⁵² sundu. Raporunda her şeyden önce ülkenin sahil ve mufassal bir haritasının bulunmamasının keşif sırasında kendisini oldukça zorladığını belirtiyordu.¹¹⁵³ Daha sonra Anadolu topraklarının en az Balkan toprakları kadar önemli olduğunu gerekçeleriyle anlatmaktaydı. Buna göre demiryoluyla birlikte askerlerin büyük bir kısmının toplandığı Anadolu'da hem tahrir hem de asker ve mühimmat nakli kolaylaşacaktı. Anadolu toprakları Rus ve İran sınırına da yakın olduğu için bu bölgelerde hâlâ devlete itaat etmeyen ahali olduğu gibi sık sık isyanlar baş göstermekteydi. Demiryoluyla birlikte bunlara hızlı ve ucuz bir şekilde müdahale edilebilecekti. Bu bölgelerin kontrol altına alınmasıyla birlikte vergi geliri de artacaktı. Avrupa'yla demiryolu bağlantısı sağlanınca transit ulaşımınla birlikte bölgenin ticarete yönelik tarımsal üretimi yükselecekti. Çünkü Mojel'e göre Anadolu toprakları dünyanın en verimli topraklarındandı. Bu amaçlarla Mojel Üsküdar'dan Basra'ya 2.500 km uzunluğunda bir demiryolu planı hazırladı. Mojel'in planına göre Üsküdar'dan başlayarak Basra'ya ulaşan ana hat Avusturya-İstanbul arasında

¹¹⁵⁰ BOA. A.M. 478/9; BOA. T.TNF.VRK 13; BOA. A.DVN.MKL 80/31; BOA. İ.DH. 643/44706; Ayrıca Trabzon, Varna ve Beyrut limanlarının inşası ve Ceyhun, Seyhun, Sapanca, Vardar, Karasu ve Meriç nehrlerinin su taşımacılığına uygun bir hale getirilmesi için keşif çalışması yapması kendisinden istenmiştir. Bkz. BOA. T.TNF.VRK 13/39.

¹¹⁵¹ BOA. A.M. 478/9; BOA. T.TNF.VRK 13/39.

¹¹⁵² BOA. T.TNF.VRK 9/70; BOA. A.M. 478/9; BOA. İ.DH. 643/44706; BOA. A.DVN.MKL 80/31.

¹¹⁵³ BOA. T.TNF.VRK 9/70.

bağlantı kurulmasıyla Avrupa'yla birleşecek ayrıca Hint ve Çin vapur seferleriyle bu ülkelere bağlanacaktı. Çin, Hint ve Avrupa malları bu yol aracılığıyla taşınacaktı. Mojel hattın Anadolu kısmı için 2 güzergâh önerdi. Birincisi Ankara, Sivas, Malatya, Diyarbakır üzerinden ilerlerken diğeri Eskişehir, Kütahya, Afyon, Konya, Kayseri, Malatya, Diyarbakır üzerinden ilerliyordu. Diyarbakır'dan sonra da Mardin, Musul, Bağdat'tan geçilerek Basra'ya ulaşılmasını tavsiye etmişti. Mojel Akdeniz'e yakın olduğu için ikinci güzergâhı daha faydalı görmekteydi.¹¹⁵⁴

Mojel raporunda ikinci güzergâha bağlanacak şube hatlarını da plana dahil etti. 1830'lar ve 1850'lerde yaptığı çalışmalarla Süveydiye'den (Samandağ) Derik'e kadar 450 km uzunluğunda bir demiryolu ile birlikte Derik'ten Fırat Nehri üzerinden 764 deniz mili uzunluğundan bir gemi yolculuğuyla Basra'ya ulaşılmasını öneren Chesney'in planını anlatarak bunu uygulanabilir olduğunu belirtiyordu. Bunun dışında Diyarbakır'dan başlayarak Antep ve Halep üzerinden Akdeniz'e uzatılacak ve Antep'ten Maraş'a ve Diyarbakır'dan Ceylanpınar'a da ufak şubelerle bağlanacak 690 km'lik bir şube hattı önerilmekteydi. İzmit'ten Afyonkarahisar'a bağlanacak 280 km'lik hatla birlikte İzmit-Kasaba demiryoluyla bağlantı kurulabilecekti. İran transit ticaretinde etkili olmak adına Trabzon'dan başlayarak Erzurum üzerinden İran sınırına ulaşan 500 km'lik bir şube hatla birlikte, Samsun-Amasya-Tokat-Sivas-Kayseri arasına 400 km'lik bir şube hattın inşası da tavsiye edilmekteydi. Eskişehir-Ankara-Yozgat-Erzurum arasında 440 km'lik ve Malatya-Erzurum arasında 260 km'lik, Konya-Karaman-Mersin arasında 310 km'lik şube hatlar planda yerini alıyordu. Bu planla birlikte Trabzon ve Samsun olmak üzere Karadeniz'de iki adet, İzmir, Mersin ve Süveydiye çıkışlarıyla Akdeniz'de üç adet ve İzmit ve Üsküdar çıkışlarıyla Marmara'da iki adet ihraç limanı ürünlerin dış satımı için önem kazanacaktı.¹¹⁵⁵ Toplamda 5.800 km'yi bulabilecek bu demiryolu ağının sadece 1.800 km'sinin başlangıç keşif çalışmaları Mojel tarafından yapılmıştı. Geri kalan kısmın keşfi, harita ve profillerinin düzenlenmesi için Mojel km başı 500-600 frank gerekeceğini belirtiyor ve inşa için de askerlerin istihdam edilmesini öneriyordu.¹¹⁵⁶

Bu planın ilk aşaması olarak Haydarpaşa'dan Eskişehir'e kadar olan güzergâhın inşa edilmesi amaçlanıyordu. Zaten İzmit'e kadar olan inşa çalışmaları

¹¹⁵⁴ BOA. T.NF.VRK 9/70; BOA. İ.DH. 643/44706.

¹¹⁵⁵ BOA. T.NF.VRK 13/39; BOA. İ.DH. 643/44706.

¹¹⁵⁶ BOA. T.NF.VRK 9/70; Ayrıca bkz. BOA. A.M. 478/9.

devam etmekteydi. Ocak 1872’de İzmit’ten Eskişehir’e kadar demiryolu için de irade çıktı ve bu güzergâhın ayrıntılı keşif çalışmalarının yapılmasına 1872 yılının başından itibaren başlandı.¹¹⁵⁷ Bu iş için 730.000 kuruşluk bir bütçe ayrılmıştı.¹¹⁵⁸ Yine bu amaçla Eskişehir civarında yapılacak istimlak için bazı görevliler tayin edildi.¹¹⁵⁹ Sadarete yollanan bir yazıda İzmit ile Eskişehir arası 220 km’nin keşfinin ve haritalarının hazırlanmasına başlanmış olduğu, bu çalışmaların 400.000 kuruş tutacağı ve tesviye çalışmalarının 1872 Mart ayından itibaren başlayacağı belirtiliyordu. Amaçlanan hedef hattın bir sene içerisinde tamamlanmasıydı.¹¹⁶⁰

3.5.2.2. Wilhelm von Pressel’in Yaptığı Keşif Çalışmaları

Haydarpaşa-İzmit hattının tamamlanmasına kısa bir süre kala Wilhelm von Pressel, Anadolu’da yapımı irade ile kararlaştırılan ve İstanbul’un başlangıç noktası olduğu demiryollarının bir düzen içerisinde planlı bir şekilde inşası için Anadolu Demiryolları Genel Müdürlüğüne getirilecekti. Kendisi İsviçre, Avusturya, Almanya, Macaristan ve İtalya’da demiryolu inşalarında görev yapan ünlü bir mühendisti.¹¹⁶¹ 1869 yılı Nisan, Temmuz ve Aralık aylarında Baron Hirsch’in görevlendirmesiyle Rumeli demiryollarında başmühendisliğine getirilmiş ve keşif çalışmaları yapmıştı.¹¹⁶² Ancak yakalandığı hastalık nedeniyle görevinden ayrılacaktı.¹¹⁶³ İyileştikten sonra 20 Şubat 1872’de Nafia Nazırı Edhem Paşa Anadolu Demiryolları için Pressel’i davet etti.¹¹⁶⁴ Pressel’e İzmit’ten Eskişehir ve Ankara’ya, Eskişehir’den Kütahya ve Bursa’ya olan kısımların *istikşafat-ı ibtidaiyesi* tevdi edildi.¹¹⁶⁵ Bu görevin sonunda kendisinden ayrıca İzmit, Ankara, Kütahya ve Bursa cihetleri için

¹¹⁵⁷ Bkz. BOA. T.DMİ 1197/47; BOA. T.DMİ 1198/17.

¹¹⁵⁸ Bkz. BOA. T.DMİ 1197/47; BOA. BOA. T.DMİ 1198/17; Güvenlik sorunları nedeniyle ödemeler parça parça yapılmıştı. Örneğin Eskişehir civarında mühendisler yapılacak 30.000 kuruşluk bir ödemenin taşınması güvenli görülmediği mühendisler tarafından bildirilmiş ve lira olarak paranın verilmesi istenmişti. Ancak meblağın 4-5’er binlik kısımlar halinde gönderilmesi uygun bulunmuştu. Bkz. BOA. T.DMİ 1198/18.

¹¹⁵⁹ BOA. T.DMİ 1197 /66.

¹¹⁶⁰ BOA. T.DMİ 1197/4.

¹¹⁶¹ BOA. T.TNF.VRK 15/14

¹¹⁶² BOA. T.TNF.VRK 15/14; Pressel, s. 78.

¹¹⁶³ Humma hastalığına yakalanmıştır. Bkz. BOA. T.TNF.VRK 15/14.

¹¹⁶⁴ BOA. İ.MMS 45/1899; Pressel, s. 80.

¹¹⁶⁵ BOA. İ.MMS 45/1899.

1/50.000 ölçekli bir ayrıntılı bir güzergâh haritası hazırlaması istenmişti.¹¹⁶⁶ Pressel görevini iki ayda tamamladıktan sonra Nafia Nezareti kendisini, Trablusşam'dan Bağdat'a kadar keşif çalışmaları yaparak bir güzergâh belirlemesi için görevlendirecekti.¹¹⁶⁷ Bu bölgelerde keşif çalışması yapılması Mojel'in planına uyulduğunu da göstermekteydi. Pressel yine Nafia'nın isteğiyle Balkanlarda devlet eliyle inşası planlanan bazı kısımların da keşfini yürüttü. Yanbolu-Şumnu, Sofya-Vidin, Sofya-Kavala güzergâhlarının keşiflerinde Pressel görev yaptı.¹¹⁶⁸

3 Nisan 1872'de İzmit Mutasarrıflığına yollanan bir yazıda Anadolu demiryollarının İzmit'ten Eskişehir ve Ankara'ya keşif çalışması yapmak üzere Avrupa'nın meşhur mühendislerinden mösyö Pressel'in, mahiyetinde birkaç mühendisle birlikte İzmit'e doğru yola çıktığı ifade ediliyordu. Pressel'in refakatine bölge yollarını bilen bir ya da iki kişinin ve güvenliği sağlamak adına askerlerin görevlendirilmesi istendi. İhtiyaç duyulursa Pressel'e mürur tezkiresinin verilmesi, kendisine harcırah verileceği için para verilmesinin gerekmediği ve bu durumun Ankara ve Hüdavendigar vilayetlerine de bildirildiği belirtiliyordu.¹¹⁶⁹ Pressel Nisan ayının başlarında mühendis Şot'u yanına alarak ilk olarak İzmit ve Bursa kısımlarının genel keşfini yapmaya başladı.¹¹⁷⁰ 13 Nisan 1872'te İzmit'ten ayrılırken İzmit içerisinden başlayacak çalışmaları Cornu'ya bırakmıştı. Cornu bu iş için kendisine birtakım aletlerin ve yeterli sayıda askerin temin edilmesini istiyordu.¹¹⁷¹ Pressel ise Nisan ayının ortalarında Ankara taraflarına geçti.¹¹⁷² Bu bölgelerde çalışmalarını 1872 Mayıs'ına kadar devam ettirdi.¹¹⁷³ Böylece Mayıs 1872'de Eskişehir, Ankara, Kütahya ve Bursa şehirlerini kapsayan 667 km'lik bir bölgenin ilk

¹¹⁶⁶ BOA. T.TNF.VRK 15/14; Pressel hem 1/50.000 hem de 1/20.000 ölçeğindeki haritaları 20 Aralık 1873'te tamamlayarak Nafia Nezareti'ne sunacaktı. Bkz. BOA. T.DMİ 810/95.

¹¹⁶⁷ BOA. T.TNF.VRK 15/14; BOA. T.TNF.VRK 16/44; Pressel bu keşif çalışması için 826.100 kuruş ücret almıştır. Bkz. BOA. T.DMİ 1185/48.

¹¹⁶⁸ Pressel, s. 82.

¹¹⁶⁹ BOA. T.DMİ 1198/61.

¹¹⁷⁰ **Basiret** 27 Mart 1288; 4 Nisan 1872 tarihiyle mösyö Şot ile diğer mühendislerin maaşlarının ödenmesi ve hazırladıkları haritalarla kendilerine verilen alet ve edevatlarının nezarete gönderilmesi isteniyordu. Ancak Şot, Presel ile birlikte keşif çalışmalarına gideceğinden yanında götüreceği aletleri kayıt altına alınarak kendisine verilmesini istiyordu. Bkz. BOA. T.DMİ 1198/62.

¹¹⁷¹ BOA. T.DMİ 1198/69.

¹¹⁷² **Basiret**, 8 Nisan 1288; **Basiret**, 10 Nisan 1288.

¹¹⁷³ **Basiret**, 16 Mayıs 1288.

keşif çalışmalarını tamamladı ve daha önceki keşif çalışmaları verilerinden de yararlanarak geniş bir demiryolu projesini hazırlayıp Sadaret'e gönderdi.¹¹⁷⁴

Projesi 4500 km'yi bulan oldukça büyük bir projeydi. İstanbul'dan İran Körfezine ulaşan 2.700 km'lik ana hat ile Zonguldak, Samsun ve Süveydiye'ye çıkışları olan 1800 km'lik şube hatlardan oluşmaktaydı.¹¹⁷⁵ Ana hat Üsküdar'dan başlayıp İzmit-Eskişehir-Ankara-Sivas-Harput-Diyarbakır-Musul-Bağdat güzergâhında ilerleyerek İran Körfezi'ne ulaşacaktı. Ana hat Samsun-Amasya-Tokat-Sivas, Süveydiye-Antakya-Halep-Antep-Urfa-Diyarbakır, Eskişehir-Afyonkarahisar-Kütahya-Konya ve Sivas-Erzincan-Erzurum güzergâhlarında inşa edilecek ana kollarla desteklenecekti. Bu ana kollar da Bitlis-Diyarbakır-Muş, Kerkük-Bağdat, Bağdat-Kerbela-Hille-Necef, Bolu-Zonguldak ve Ankara hattına bağlanacak Mudanya-Bursa güzergâhlarında inşa edilecek ikincil kollarla beslenecekti.¹¹⁷⁶ Bu planda Amasya, Diyarbakır, Sivas ve Bağdat en önemli ticaret merkezleri haline gelecek ve dört ana istasyon olarak görev yapacaktı.¹¹⁷⁷ Böylece İstanbul'dan İran Körfezine ulaşan ana hat imparatorluğun kuzey, merkez, doğu ve güneydoğu vilayetlerini birbirine bağlayacaktı. Demiryolu ile birlikte ayrıca birçok liman, rıhtım, iskele, silo ve depo inşa edilecekti.¹¹⁷⁸ Pressel demiryollarını o dönemde büyük projeler için ideal bir sistem olan *track construction* sistemiyle inşa etmeyi kararlaştırmıştı.¹¹⁷⁹ Bu sistem sayesinde ana hattın yedi yıl, kolların ise üç yıl içerisinde km başına 63.000 frankla inşa edilebileceğini belirtmişti.

Pressel'e göre Anadolu Avrupa'dan çok daha verimli tarım alanlarına sahip, çok zengin yer altı kaynaklarının mevcut olduğu ve çok uygun bir iklime ve coğrafi konuma haiz bir bölge olarak yatırım için Balkanlar'dan daha elverişliydi.¹¹⁸⁰ Bu

¹¹⁷⁴ BOA. BEO.AYN.d. 1002/6; Toplam 1.300 km'lik bir güzergah gezilmişti. Bkz. BOA. İ.DH 653/48428.

¹¹⁷⁵ Pressel, ss. 6, 31, 44; Noviçev ise net uzunluğu 4.670 km olarak vermektedir. Buna göre İstanbul'dan başlayarak Adapazarı, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Malatya, Diyarbakır, Musul, Bağdat güzergâhında ilerleyip Basra'ya ulaşan 2.300 km'lik bir ana hat ile birlikte, 150 km'lik Adapazarı-Bolu, 120 km'lik Adapazarı-Karadeniz Ereğlisi, 200 km'lik Mudanya-Bursa-Bilecik-Eskişehir, Eskişehir-Kütahya-Afyonkarahisar-Konya-Adana, 600 km'lik Süveydiye-Halep-Antep-Urfa-Diyarbakır, 400 km'lik Samsun-Amasya-Tokat-Sivas, 550 km'lik Tirebolu-Gümüşhane-Erzurum-Eleşkirt şube hatları mevcuttur. Noviçev kaynak belirtmediği ve arşiv belgelerinde bu rakama rastlanılmadığı için Pressel'in kendi belirttiği rakamlar tercih edilmiştir. Bkz. Noviçev, ss. 22-23.

¹¹⁷⁶ Pressel, ss. 33-34, 82.

¹¹⁷⁷ Pressel, s. 35.

¹¹⁷⁸ Pressel, s. 5.

¹¹⁷⁹ Pressel, s. 40.

¹¹⁸⁰ Pressel, ss. 11-12.

projeyle ana merkezleri birbirine ve başkente idari, askeri ve stratejik olarak bağlayacak ve Doğu ile Batı arasındaki uluslararası ticarete hizmet edecek ve değerli ürünlerin taşınmasını sağlayacaktı.¹¹⁸¹ Ülkede zenginlik ve refah arttıkça devlet Batıyla bütünleşecek ve evrensel barış güçlenecekti.¹¹⁸²

Genel keşfiyat sonunda ilk olarak İzmit'ten Ankara'ya doğru inşaya başlanması uygun görüldü ve Haziran 1872'de çalışmaların başlaması için irade yayınlandı.¹¹⁸³ İradeden kısa süre sonra İzmit-Ankara arası inşası kesinleşen demiryolunun müteahhitliği Pressel'e havale olundu.¹¹⁸⁴ Sözleşmeye göre Pressel İzmit-Ankara kısmını 30 ay, diğer hatları ise 36 ay içerisinde tamamlamak zorundaydı. Kendisine km başına 100 lira ücret ödenecekti.¹¹⁸⁵

Pressel'in beklentisi İzmit'ten ileri demiryollarının keşif, inşa ve genel idaresi için tek yetkilinin kendisinin olmasıydı. Kuracağı şirketle gerekli fonları toplayacak, hükümetle birlikte önceden belirlenen sabit fiyat üzerinden projeyi tamamlayacak ve işletme ve sermaye masrafları çıkarıldıktan sonra elde edilen kar devlet ve firma arasında eşit bir şekilde bölüşülecekti.¹¹⁸⁶ Nitekim Nafia Nezaretiyle yaptığı mukaveleye göre de yalnızca Nafia Nazır'ına karşı sorumlu olacak ve malzeme alımı da dahil olmak üzere tüm işleri kendisi yürütecekti.¹¹⁸⁷ Ancak mukavele Meclis-i Hassa-ı Vükela'da kabul edilmedi ve istediği mühendislerle çalışmasına izin verilmekle beraber kendisine inşayı Nafia Nezareti adına emaneten yürütme izni çıktı.¹¹⁸⁸ Diğer bir ifadeyle bir müteahhit olmaktan çok kendisi ve mahiyetinde bulunan mühendisler Nafia Nezareti'ne bağlı birer memur gibi çalıştı.

Pressel 20 Ocak 1873 tarihinden itibaren mahiyetindeki tüm mühendislerle birlikte Anadolu'da ayrıntılı keşif çalışmaları yürütmeye başladı.¹¹⁸⁹ Artık km km profiller, ayrıntılı haritalar ve resimler hazırlanacaktı. Şubat 1873'te hattın inşası için çalışmaları başlatmak üzere Nafia Nezareti'ne Sadaret'ten özel emir yollanmıştı.¹¹⁹⁰ Nafia Nazır Edhem Paşa ve Pressel önce İzmit'e daha sonra da Bursa'ya geçerek

¹¹⁸¹ Pressel, s. 44.

¹¹⁸² Pressel, s. 4.

¹¹⁸³ **Basiret**, 20 Haziran 1288.

¹¹⁸⁴ BOA. A.DVN.MKL 33/18; **Basiret**, 23 Haziran 1872.

¹¹⁸⁵ BOA. A.DVN.MKL 33/18.

¹¹⁸⁶ Pressel, s. 5.

¹¹⁸⁷ BOA. T.TNF.VRK 16/86.

¹¹⁸⁸ BOA. T.TNF.VRK 16/86.

¹¹⁸⁹ BOA. T.NF.MH 173/47; BOA. T.DMİ 1175/19; BOA. T.DMİ 1177/37; **Hadika**, 22 Kânunusani 1289; **Hadika**, 22 Kânunusani 1289

¹¹⁹⁰ Bkz. **Basiret**, 9 Şubat 1288; **Basiret**, 23 Şubat 1288.

demiryolun geçeceği kısımlarda incelemelerde bulundu.¹¹⁹¹ Pressel İzmit ve Bursa bölümlerinin keşif çalışmalarını yaptıktan sonra İzmit'ten Ankara'ya ve Kütahya'ya kadar olan bölümlerin keşif çalışmalarına başladı.¹¹⁹² Keşif çalışmaları esnasında kaymakam, mutasarrıf, vali, memur ve asker olmak üzere tüm taşra görevlilerinin mühendislerle yardımcı olması istendi.¹¹⁹³ Örneğin İzmit'ten Bilecik, Eskişehir ve Kütahya'ya kadar olan kısmın güzergâhını belirlemek için Pressel'in görevlendirdiği başmühendis Uble ve müfettiş Barbiye'nin yola çıktığı 17 Mart'ta Kütahya mutasarrıflığıyla Bilecik, Niğde ve Eskişehir kaymakamlarına bildirilmişti.¹¹⁹⁴ Pressel daha sonra diğer mühendisler aracılığıyla Eskişehir-Kütahya-Afyonkarahisar-Konya, Samsun-Sivas-Kayseri, Sivas-Erzurum, Sinop- Kastamonu ve İskenderun-Antep arasında keşifler yaptırdı.¹¹⁹⁵

Çalışmalar daha ilk aylardan itibaren ödemede yaşanan aksaklıklardan dolayı zorlukla ilerlemekteydi. Pressel ile Nezaret arasında çok sayıda yazışma ödemelerdeki gecikmeler üzerineydi.¹¹⁹⁶ Hatta Mart 1873 sonuna doğru Pressel ödemelerde yaşanan gecikmeler nedeniyle mahiyetinde bulunan mühendis ve memurların işi bırakabileceğini belirtmişti.¹¹⁹⁷ 1873 Mayıs'ının sonlarına doğru tamamlanan ilk çalışmalar neticesinde İzmit-Sapanca-Geyve-Lefke-Vezirhan-Eskişehir-Seferihisar-Polatlı üzerinden Ankara'ya 443 km'lik bir hat, Lefke ya da Bilecik'ten Bursa ve Mudanya'ya uzanacak 136 km'lik bir hat ve Eskişehir'den Kütahya'ya 88 km'lik bir hat ile birlikte toplam 667 km'lik bir şebekenin ayrıntılı keşif haritaları hazırlandı.¹¹⁹⁸

¹¹⁹¹ **Basiret**, 1 Şubat 1288.

¹¹⁹² Pressel bu güzergâhlar dışında Vidin-Ruşçuk, Şarköy-Sofya-Ehtiman ve Edirne-Şumnu arasında da keşif çalışmalarını kendisi yürütmüştür. İlk iki güzergâh için 195.612 kuruş son güzergâh için 75.000 kuruş keşif ücreti almıştır. Bkz. BOA. T.DMİ 1185/48.

¹¹⁹³ BOA. T.DMİ 804/73.

¹¹⁹⁴ BOA. T.DMİ 804/44.

¹¹⁹⁵ BOA. T.DMİ 810/106; BOA. T.DMİ 809/98; BOA. T.DMİ 1191/73.

¹¹⁹⁶ Birkaç örnek için bkz. BOA. T.DMİ 804/16; BOA. T.DMİ 1154/19; BOA. T.NF.MH 172/43; BOA. T.NF.MKT 92/32.

¹¹⁹⁷ BOA. T.NF.MKT 92/7.

¹¹⁹⁸ Gazetelerde de Bursa hattının Geyve ya da Eskişehir'le birleştirilerek Anadolu demiryolu şebekesine bağlanacağı haberleri yapılmaktaydı. Bkz. **Basiret**, 1 Haziran 1288; **Basiret**, 18 Teşrin-i sani 1288; İzmit'ten Ankara'ya yaptığı keşif için Pressel'e 249.173 kuruş para ödenecektir. Bkz. T.DMİ 1185 48; **Basiret**, 16 Mayıs 1288; Başka bir belgede Pressel'in bu kısmın keşfine 57.310 frank harcadığı belirtilmektedir. Bkz. BOA. BEO.AYN.d. 1002/9; BOA. İ.MMS 45/1899; A.MKT.MHM 447/22.

Pressel para ve zaman tasarrufu sağlamak adına hatların dar ekartmanla inşa edilmesi gerektiğini savunuyordu.¹¹⁹⁹ 1.44 metrelik standart hatla inşa edilecek 10 km'lik bir demiryolu yerine 1 metrelik dar hatla 30 km'lik demiryolu inşa edilebilirdi.¹²⁰⁰ Bunun yanında dar hatlı demiryollarının işletme ve bakım masrafları da daha az olmaktaydı.¹²⁰¹ Dar hatlı demiryollarında işleyen trenlerin daha yavaş olduğu ve daha az yük taşıdığı eleştirileri ise Pressel'e göre anlamsızdı. Çünkü dar hatlı yollar saatte 35 km hıza kadar ulaşabilmekteydi ve imparatorlukta mevcut standart ekartmanlı demiryolları ise zaten bu sürenin altında hıza sahipti.¹²⁰² Hatta gerekli birkaç düzenleme yapılırsa bu hız 45 km'ye kadar arttırılabilirdi. Zaten orografik yapısı göz önüne alınınca Anadolu'da trenler 50 km'lik hızı aşamayacaktı. 2.700 km'lik bir yolculukta bu hız farkının zamana yansımalarının sadece 6 saat kadar olacağı ve getireceği faydaların bu fedakarlığa değeceği düşünülürse dar hattın çok daha elverişli olduğunu belirtiyordu.¹²⁰³ Bunun dışında 1.44 m ekartmanlı iki trenin taşıdığı yükü 1 m ekartmanlı üç tren taşıyabildiğinden daha çok lokomotifin satın alınmasıyla taşıma kapasitesi sorunu da rahatlıkla çözülebilirdi.¹²⁰⁴ Dar hattın taşıma kapasitesi düşük olsa da zaten Anadolu'nun ticaret hacmi için yeterli gelecekti.¹²⁰⁵ Yine de hükümet 26 Haziran 1872 tarihinde planı ve km başı ücreti uygun bulsa da Mudanya-Bursa hattı dışındakilerin Avrupa'da olduğu gibi 1.44 m. – 1.45 m. standart ekartmanla inşa edilmesi emretti.¹²⁰⁶ Bu nedenle km başına inşa maliyeti 63.000 frank yerine 90.000 frank olarak belirlendi.¹²⁰⁷

3.5.2.3. Anadolu'da Keşif Çalışması Yapılan Diğer Bölgeler

Pressel İzmit'ten öteye doğru yapılacak keşif ve inşa çalışmalarının birbirini takip ederek kısım kısım ilerlemesini istiyordu.¹²⁰⁸ Yani bir kısmın keşfi bittikten

¹¹⁹⁹ Pressel'in 1 metre ekartman tercihinin getireceği faydaları anlattığı rapor için bkz. BOA. T.M. 3077 14/3.

¹²⁰⁰ BOA. T.M. 3077 14/3; Pressel, s. 42.

¹²⁰¹ BOA. T.M. 3077 14/3.

¹²⁰² Örneğin Haydarpaşa-İzmit demiryolunda trenler 22.7 km hızla, İstanbul-Edirne hattında ise 40 km hızla çalışmaktaydı. Bkz. Pressel, ss. 43-46.

¹²⁰³ BOA. T.M. 3077 14/3; Pressel, ss. 45-46.

¹²⁰⁴ Pressel, s. 47.

¹²⁰⁵ BOA. T.M. 3077 14/3; **Basiret**, 23 Ağustos 1288.

¹²⁰⁶ **Basiret**, 21 Eylül 1288.

¹²⁰⁷ Özyüksel, Nüfuz, s. 16.

¹²⁰⁸ BOA. T.DMİ 820 51; BOA. BEO.AYN.d. 1002/8.

sonra o kısmın inşasına başlanacak ve bir sonraki kısmın da keşfine geçilecekti. Ancak Sadaret aynı anda tüm Anadolu’da keşif çalışmalarının yapılmasını istedi.¹²⁰⁹ Bu nedenle Pressel mahiyetinde bulunan mühendislerin bir kısmını 1873’ün Haziran ve Temmuz aylarından itibaren Anadolu’nun farklı bölgelerinde keşif çalışmaları yürütmek adına görevlendirmişti. 11 Haziran’da Sivas, Erzurum, Konya, Hüdavendigar valileri ve Eskişehir, Karahisar, İskenderun, Kayseri, Kütahya ve Afyon’da bulunan kaymakam ve mutasarrıflara inşası irade ile kararlaştırılan demiryollarının güzergâhını keşif için bu bölgelere çok sayıda mühendis yollandığı belirtiliyor ve mühendislerin güvenliğinin sağlanması ve yardıma ihtiyaçları olduğu takdirde yardım edilmesi isteniyordu.¹²¹⁰ Bu mühendislerle yardımcı olması ve onları kontrol etmesi adına Erkan-ı Harbiye’de görevli subayların mühendislerin refakatine yollanması kararlaştırıldı. Subayların görev yeri, maaşları, harcırahları ve birlikte görev yapacağı mühendisin ismini gösterir bir pusula hazırlanarak kendilerine yollandı.¹²¹¹ Ordudan aldıkları maaş dışında kendilerine verilen ek maaşla barınma, yiyecek, seyahat ve diğer masraflarının karşılanması amaçlanmıştı. Maaş ve harcırah miktarı subayların rütbesine göre değişmekteydi. Refakat memurunun uyması gereken kurallar ve yapması gereken işlerin tebliği Rumeli refakat memurları için hazırlanan bir nizamnamenin birer nüshasının subaylara yollanmasıyla sağlandı.¹²¹²

3.5.2.3.1. Sivas-Erzurum Arası Keşif Çalışmaları

Bu kısmın keşif çalışmaları için Sivas’ta bulunan mühendis Kir (?) görevlendirilmişti.¹²¹³ 23 Ağustos 1873 tarihinde 4. Ordu-ı Hümayun’a yollanan telgrafta Sivas’tan Erzurum’a yapılacak demiryolu için keşif çalışmalarında bulunacak bir subay tahsis edilmesi istendi. Subayın rütbesi ve isminin Nafia nezaretine gönderilmesi isteniyordu. Buna göre maaş ve harcırah belirlenecekti.¹²¹⁴ 28 Ağustos benzer bir telgraf Erzurum vilayetine de yollandı.¹²¹⁵ 18 Eylül’de verilen cevapta o bölgede görev yapan Erkan-ı Harbiye subaylarından Binbaşı Akif Bey’in

¹²⁰⁹ BOA. T.DMİ 820/51.

¹²¹⁰ BOA. T.DMİ 1174/8.

¹²¹¹ BOA. T.DMİ 1191/116.

¹²¹² BOA. T.DMİ 1191/116.

¹²¹³ BOA. T.DMİ 1191/116.

¹²¹⁴ BOA. T.DMİ 1191/115.

¹²¹⁵ BOA. T.DMİ 1191/130.

seçildiği bildirilmişti.¹²¹⁶ 27 Eylül'de Erzurum'da bulunan Akif Bey'e keşif çalışmalarına katılması için Sivas'a gitmesi bildirildi.¹²¹⁷ Akif Bey Sivas'a vardıkdan sonra görevlendirilmesiyle ilgili Sivas'ta bulunan mühendislerin haberdar olmadığı anlaşıldı ve 25 Ekim 1873'te Nafia Nezareti'ne durumu bildirdi.¹²¹⁸ Daha sonra durum mühendis Kir ve mösyö Salane'ye bildirildi ve Akif Bey göreve başladı.¹²¹⁹ Ancak çalışmalar kısa bir süre sonra ertelenecekti. 26 Kasım 1873 tarihinde yollanan bir telgrafta Akif Bey'e keşif çalışmalarının ertelendiği ve yeniden bağlı bulunduğu Ordu'ya geri dönmesi yazılmıştı.¹²²⁰

3.5.2.3.2. Kütahya-Afyonkarahisar Arası Keşif Çalışmaları

Bu kısım keşif çalışmaları için Haziran 1873 sonunda mühendis Arnold görevlendirilmişti.¹²²¹ Kütahya'da bulunan Arnold'un yanına Mudanya İnşaat Komisyonu azasından Binbaşı Osman Bey tayin edildi.¹²²²

3.5.2.3.3. Afyonkarahisar-Konya Arası Keşif Çalışmaları

Afyonkarahisar-Konya arasında yapılacak keşif çalışması için mühendis Romer görevlendirilmişti.¹²²³ 1873 Ağustos'un ilk günlerinde Ankara İnşaat Komisyonu üyesi Kaymakam Mehmet Hulusi Bey'e Romer'in nezaretinde keşif çalışmasına katılmak üzere Konya'ya hareket etmesi emredildi.¹²²⁴ Mehmet Hulusi Bey durumu Ankara İnşaat Komisyonu'na bildirdikten sonra 11 Ağustos'ta Konya'ya hareket etti.¹²²⁵ Romer 13 Ekim'de tarihinde çalışmaları sonlandırınca Mehmet Hulusi Bey'de Nafia'ya durumu bildirerek artık mühendise yardım edecek

¹²¹⁶ BOA. T.DMİ 1172/39.

¹²¹⁷ BOA. T.TEK 492 94; T.DMİ 1192/47.

¹²¹⁸ BOA. T.DMİ 1173/16.

¹²¹⁹ BOA. T.DMİ 1173/16.

¹²²⁰ BOA. T.DMİ 1173/16; Akif Bey'e görev yaptığı süre boyunca 2.500 kuruş maaş ve 1.600 kuruş harcırah olmak üzere 4.100 kuruş para verilmişti. Bkz. BOA. T.DMİ 1173/24.

¹²²¹ T.DMİ 1191/116; **Basiret**, 13 Haziran 1289.

¹²²² Osman Bey'e maaş olarak 2.500 kuruş harcırah olarak ise 1.600 kuruş tahsis edildi. Bkz. BOA. T.DMİ 1191/116.

¹²²³ BOA. T.DMİ 1191/116.

¹²²⁴ BOA. T.DMİ 1191/118.

¹²²⁵ BOA. T.DMİ 1191/118; BOA. T.DMİ 1192/41.

bir işi kalmadığından eski üyelik görevine dönmek için izin istedi.¹²²⁶ Nafia'dan gerekli izin verildikten sonra 15 Ekim'de Mehmet Hulusi Bey Ankara'ya hareket etmiştir.¹²²⁷

3.5.2.3.4. İskenderun-Antep Arası Keşif Çalışmaları

İskenderun kısmının keşifleri daha Nisan ve Mayıs aylarında, ileride Ankara İnşaat Komisyonu başkanı olacak Yahya Naci Bey tarafından yapılmaya başlanmıştı.¹²²⁸ Bu kısım için daha sonra mühendis Bodi görevlendirildi.¹²²⁹ Halep Vilayetine yollanan telgrafta valinin mühendise yardımcı olunması isteniyordu.¹²³⁰ Ağustos ayında Bodi, Yumurtalık limanı güzergâhının keşfi için Adana'ya geçmişti. Adana Valiliği kendisine çadır ve levazımatla birlikte güvenliği sağlamak adına 15 asker tahsis etmişti. Bodi ayrıca 10 süvari asker talep ediyordu.¹²³¹

5. Ordu'da görevli olan Binbaşı Seyit Ahmet Bey mühendis refakatine verildi.¹²³² Şam'dan hareket ederek 24 Ağustos'ta Halep'e varan Seyit Ahmet Bey'in yapacağı işten tam anlamıyla haberdar olmadığı anlaşıyordu. Nafia'ya çektiği bir telgrafta mühendisle birlikte mi yoksa ayrı mı keşif çalışması yapacağını, keşif için gerekli araç ve gereci kendi parasıyla mı alacağını sormaktaydı. Nafia ise Eylül ayında verdiği cevapta yapacağı bu görev için 11 Ağustos'ta yolladıkları talimatnameyi incelemesini, gerekli tüm aletlerin mühendiste bulunduğunu ve mühendisle birlikte hareket etmesini belirtmişti.¹²³³

¹²²⁶ BOA. T.TNF.VRK 18/59.

¹²²⁷ BOA. T.TNF.VRK 18/59; Mehmet Hulusi Bey bu iş için 3.200 kuruş maaş almıştı. Ankara'da bulunan ailesinin ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için maaşının yarısının ailesine verilmesini talep etti. Nafia Nezaretî ise Nafia'dan aldığı maaş için böyle bir uygulama yapılabileceğini ancak Ordu'dan aldığı maaş için bu isteği Bab-ı Seraskeri'ye yazmasını söyleyecekti. Bkz. BOA. T.DMİ 1172/46; BOA. T.DMİ 1192/41; Başka bir belgede ise maaşı 3.250 kuruş ve harcırahı 1.800 kuruş olarak gösterilmekte. Bkz. BOA. T.DMİ 1191/116.

¹²²⁸ Yahya Naci Bey Banaluka'da yapılacak keşif çalışmaları için görevlendirildiği için Mayıs 1873'te bölgeden ayrılacaktı. Bkz. BOA. T.DMİ 806/46.

¹²²⁹ BOA. T.DMİ 807/83.

¹²³⁰ BOA. T.DMİ 807/83.

¹²³¹ BOA. T.DMİ 1192/46.

¹²³² Seyit Ahmet Bey bu iş için 2.500 kuruş maaş ve 1.600 kuruş harcırah alacaktı. Bkz. T.DMİ 1191/116, BOA. T.DMİ 1192/7.

¹²³³ BOA. T.DMİ 1192/10.

3.5.2.3.5. Samsun-Sivas Arası Keşif Çalışmaları

İncelenen arşiv belgeri arasında bu kısım keşif çalışmalarıyla alakalı detaylı bir belgeyle karşılaşılmadı. Karşılaştığımız birkaç belge ise hazırlanacak keşif haritaların düzenlenerek resmedilmesinde görevli olan mühendis Buhratirel (?) görev sırasında vefatı ile ilgiliydi.¹²³⁴

Tüm bu çalışmalar neticesinde bu cihetlerde başlangıç keşfiyatı tamamlandı. Sadaret bu sefer de Samsun-Sivas ve Kütahya civarlarında ayrıntılı keşif çalışmalarına ve toprak tesviyesine başlanmasını istedi. Ancak Pressel'in uyarısıyla bu kısımlarda yapılan çalışmalar başlangıç keşfiyatıyla sınırlı kaldı ve daha ileri götürülmedi.¹²³⁵ Pressel için öncelik İzmit-Ankara Demiryolunun tamamlanmasıydı.

3.5.3. İzmit-Ankara Demiryolunun İnşa Süreci

3.5.3.1. İzmit'ten Ankara'ya İnşa Safhası

İzmit Demiryolu Komisyonu, İzmit'ten ileri doğru yapılacak inşayı başlatma ve yürütme görevleriyle 12 Mart 1873 tarihinde kuruldu.¹²³⁶ İzmit Mutasarrıfı Ağâh Efendi'nin başkanlık yaptığı komisyonda Erkan-ı Harbiye'den seçilen subaylar ile birlikte Pressel tarafından önerilen mühendisler görevlendirilmişti.¹²³⁷ İlk kısım keşif çalışmalarının tamamlanmasıyla birlikte İzmit'ten başlayıp Bilecik, Eskişehir ve Seferihisar'dan (Sivrihisar) geçerek Ankara'ya ulaşılması planlanan demiryolunun¹²³⁸ İzmit'ten ileri olan bölümün inşası Sadrazam, Adliye Nazırı Mithat Paşa, Nafia Nazırı Edhem Paşa ile diğer nazırlar, mülkiye memurları ve ahalinin önde gelen kişilerinin katılımıyla 6 Nisan 1873'te dualarla başladı.¹²³⁹

Ağâh Efendi, kendisine verilen bu görevi yetenekleri ölçüsünde büyük bir ciddiyetle yürütmekteydi. Sabahın erken saatlerinden akşam geç saatlere kadar tüm çalışmaları denetliyor, ödemeleri düzenli olarak kaydediyor ve hükümet konağı ile

¹²³⁴ BOA. BEO.AYN.d. 1003/5 nr. 712.

¹²³⁵ BOA. T.DMİ 820/51.

¹²³⁶ BOA. T.DMİ 1201/36.

¹²³⁷ **Basiret**, 13 Haziran 1289

¹²³⁸ **Basiret**, 23 Nisan 1289.

¹²³⁹ BOA. T.DMİ 1203/7; Başlangıç töreni için bkz. **Basiret**, 27 Nisan 1289.

çalışma sahası arasında mekik dokuyordu.¹²⁴⁰ Agâh Efendi, tesviye çalışmalarını yürütmek adına 300'er kişilik fırkalar oluşturmuş ve takımlara ayrılan her bir fırkaya 1 km'lik kısmın inşasını tevdi etmişti.¹²⁴¹ Kısa sürede toplanan 4.000 işçiyle birlikte çalışmalar hızlı bir şekilde ilerledi.¹²⁴²

İzmit'ten öte ilk 10 km'nin arazi yapısının düz olması sayesinde toprak tesviyesi kısa sürede tamamlandı. Nisan sonu itibariyle 10. km'den öte kısımların tesviye çalışmalarına başlanmıştı.¹²⁴³ Çalışmalar oldukça hızlı gittiği için Ankara'ya kadar olan kısmın bir yılda bitirilebileceği düşünülüyordu.¹²⁴⁴ Agâh Efendi, 25 Nisan 1873 tarihinde Nafia'ya çektiği telgrafta 14. km'de inşa çalışmalarının devam ettiğini ve birkaç gün içerisinde 20-32. km'ler arası haritaların kendisine teslim edilmesiyle birlikte bu haritaları mühendislere vererek o kısımların da inşasına başlanacağını belirtiyordu.¹²⁴⁵ Sadece 20 günde 14 km'lik yolun tesviyesi hemen hemen tamamlanmıştı.¹²⁴⁶

Mayıs sonunda İzmit'ten yollanan bir mektupta İzmit-Sapanca arası olan 32 km'lik kısmın ilk 10 km'sinin tesviyesinin tamamen bittiği ve geri kalan 22 km'de 6.000 işçinin çalıştığı belirtiliyordu.¹²⁴⁷ Bu 22 km'nin 10 km'si Agâh Efendi'nin başında olduğu özel bir komisyon tarafından emaneten yani doğrudan devlet eliyle inşa edilirken diğer 12 km'lik kısım değişik müteahhitlere maktuen yani parça parça ihale edilmişti.¹²⁴⁸ 10 Haziran 1873'te maktuen verilen kısımlar için 1.000 adet kazma, 1.000 adet kürek ve 200 adet çadır talep edildi.¹²⁴⁹ Agâh Efendi Geyve cihetine giderek güzergâhın profillerini hazırlamakla meşgul olan mühendis Cornu'nun kısa süre içerisinde dönmesiyle birlikte Sapanca'dan ileri olan 20-30 km'lik kısımların inşasına başlanacağı bildiriliyordu.¹²⁵⁰

İzmit'ten öte çalışmaların İzmit Mutasarrıfı Agâh Efendi'nin başında olduğu bir komisyon aracılığıyla yürütülmesi kararında bir değişikliğe gidilerek hem İzmit'ten Ankara'ya doğru yapılan hem de Ankara'dan İzmit'e doğru yapılacak inşa

¹²⁴⁰ Basiret, 27 Nisan 1289.

¹²⁴¹ Basiret, 27 Nisan 1289.

¹²⁴² Basiret, 6 Nisan 1289.

¹²⁴³ Basiret, 16 Nisan 1289.

¹²⁴⁴ Basiret, 27 Nisan 1289.

¹²⁴⁵ BOA. T.NF.MKT 92/26.

¹²⁴⁶ Basiret, 27 Nisan 1289.

¹²⁴⁷ Basiret, 19 Mayıs 1289.

¹²⁴⁸ BOA. T.d. 259; Basiret, 19 Mayıs 1289.

¹²⁴⁹ BOA. T.d. 259 nr. 3, 5, 6.

¹²⁵⁰ BOA. T.d. 259.

için iki inşaat komisyonu kurulması kararlaştırıldı. 6 Mayıs 1873 tarihinde İzmit İnşaat Komisyonu kuruldu.¹²⁵¹ Komisyon başkanlığına Miralay İsmail Hakkı Bey,¹²⁵² komisyon azalıklarına Kolağası İzzet Efendi¹²⁵³ ve Binbaşı Tevfik Sami Bey,¹²⁵⁴ muhasebeciliğe Süleyman Efendi¹²⁵⁵ getirildi. Komisyon Eskişehir'e kadar olan kısmın inşası ile görevlendirildi.¹²⁵⁶ Mutasarrıflık görevinden de ayrılan Ağâh Efendi 1874 yılı sonunda ortaklarıyla beraber Suriye-Basra arasında bir demiryolu inşası için imtiyaz talebinde bulunacak ancak reddedilecekti.¹²⁵⁷

Haziran başında İzmit merkezde kalan 1,5 km'lik kısmın istimlak işlemleri bitirilmiş ve müteahhite ihaleden sonra da toprak tesviyesine başlanmıştı.¹²⁵⁸ Haziran sonuna ise İzmit-Sapanca arası olan kısmın toprak tesviyesi tamamlanmış bulunuyordu.¹²⁵⁹ Yine aynı günlerde Sapanca'dan ileri 36-45. km'ler arasındaki kısımların toprak tesviyesine başlanacağı bildiriliyordu. Yani Adapazarı geçilerek Sakarya Nehrine kadar olan kısmın inşasına başlanacaktı.¹²⁶⁰ Bu iş için önce 1.000 adet el arabası yollanması istendi.¹²⁶¹ Daha sonra yollanan telgraflarda, talep edilen el arabalarının hâlâ gelmediği belirtilerek kazma, kürek, çadır gibi malzemelerle birlikte el arabalarının acilen yollanması istenilmekteydi.¹²⁶²

İzmit İnşaat Komisyonu başkanı İsmail Hakkı'nın 1 Temmuz 1873'te Nafia'ya gönderdiği yazıya göre 46-65. km'ler arası bölüm Sakarya Nehri'nin kıyısından ilerlediği için oldukça zorlu bir çalışma gerektiriyordu. Ayrıca Sapanca Gölü'nün kenarında bulunan 33-36. km'ler arası 4 km'nin harita ve profillerinin hazırlanmasının da Temmuz sonunu bulacaktı.¹²⁶³ Aynı şekilde 65. km ile 112. km'ler arasının kadar kısmın profillerinin Temmuz sonuna kadar hazırlanacağı

¹²⁵¹ BOA. T.DMİ 1203/7.

¹²⁵² Hakkı Bey 27 Temmuz 1875 tarihine kadar bu göreve devam edecektir. Bkz. BOA. T.DMİ 1203/31.

¹²⁵³ BOA. T.DMİ 1203/40.

¹²⁵⁴ Tevfik Sami Bey 17 Mayıs'ta Kaymakamlık rütbesine yükseltildi. Bkz. BOA. T.NF.MH 172/71.

¹²⁵⁵ BOA. T.DMİ 1182/58; Ocak 1875'ten Temmuz 1875'e kadar Nuri Efendi, Temmuz 1875'ten sonra da Eşref Efendi komisyon muhasebeciliğine getirilecekti. Bkz. BOA. T.DMİ 1186/4, BOA. T.DMİ 1186/5, BOA. T.d. 47 nr. 40, s. 6.

¹²⁵⁶ BOA. T.NF.MKT 93/60.

¹²⁵⁷ BOA. ŞD. 2880/39.

¹²⁵⁸ BOA. T.M. 3077/27; **Basiret**, 19 Mayıs 1289.

¹²⁵⁹ **Basiret**, 13 Haziran 1289.

¹²⁶⁰ **Basiret**, 13 Haziran 1289; BOA. T.d. 259 nr. 1.

¹²⁶¹ BOA. T.d. 259 nr. 1.

¹²⁶² BOA. T.d. 259 nr. 10; BOA. T.d. 259 nr. 11.

¹²⁶³ BOA. T.DMİ 1173/81.

Mühendis Cornu tarafından bildiriliyordu.¹²⁶⁴ Ancak bu işler için gerekli araç ve gereçlerin mevcut olmaması nedeniyle bir pusula ile lazım olan araç ve gereçler nezaretten istendi. Bu iş için 400 çadır, 10.000 kürek ve 7000 kazma istendiği göz önüne alınca çalıştırılması planlanan işçi sayısının büyüklüğü anlaşılabilir.¹²⁶⁵

Ayrıca Temmuz 1873'te İzmit-Adapazarı güzergâhı için Pressel tarafından Nafia Nezareti'ne bir plan sunulmuştu.¹²⁶⁶ Ağustos ayında Adapazarı ahalisi de İzmit Mutasarrıflığına bir mazbata ile başvurarak demiryolundan bir şubenin kasabalarına uzatılmasını talep etmişti.¹²⁶⁷ Sapanca'dan Adapazarı'na ulaşacak bir demiryolu için çalışmalara başlandı. Eylül ayında Nafia Nezareti İzmit Mutasarrıflığına yolladığı yazıda Adapazarı'na doğru olan kısımda bulunan şose yolların ve köprülerin durumunu sordu.¹²⁶⁸ İzmit Mutasarrıflığı da Ekim 1873 sonu itibariyle İzmit'ten Adapazarı'na olan yol üzerinde 17 adet köprünün inşasına başlanacağı bildiriliyor ve işçiler için 3 adet çadır talep ediliyordu.¹²⁶⁹

Tesviye çalışmalarının tamamlanmasıyla birlikte müteahhitler *ameliyat-ı sinaiye* aşaması için de teklifler verme başlamıştı. Mösyö Habirjiye Haydarpaşa-İzmit demiryolu için de müteahhitlik işi yapan bir zattı ve sahip olduğu çok sayıda lokomotif, vagon, birkaç ton ray ve *ameliyat-ı turabiye*ye uygun araç ve gereçle *fersah-ı a'sârisi*¹²⁷⁰ 48.500 franktan olmak üzere iki teklifte bulunuyordu. Birincisi İzmit'ten Sakarya'ya kadar olan 42 km'yi 5 ay zarfında tamamlamak üzerineydi. Hükümetin temin edeceği traversleri, bir ve ikinci aşama tesviye kumunu (balast)¹²⁷¹ ve 24 kg ağırlığında rayları döşeyecekti. Ayrıca Sakarya'dan Eskişehir'e kadar olan 100 km'nin *ameliyat-ı turabiye* ve *sinaiyesi*, balast ve ray döşemesi ve diğer işlerine talipti.¹²⁷² Ancak Ekim 1873'te mühendis Panayoti ile İzmit Garı'ndan 50. km'ye kadarki bölümün tesviyesi tamamlanmış olan 45 km'lik kısmında travers, ray ve balastın döşenmesi işleri için mukavele imzalanacaktı.¹²⁷³ 4 Kasım'da Ar. G. Stratigopulos (İstiratikopulo) isimli bir müteahhit ihale sonrası nezarete başvurarak

¹²⁶⁴ BOA. T.DMİ 1173/81.

¹²⁶⁵ Talep edilen malzemeler için bkz. BOA. T.DMİ 1173/81.

¹²⁶⁶ BOA. T.DMİ 807/54

¹²⁶⁷ BOA. T.d. 5 1. nr. 187; Arzuhal için bkz. BOA. A.MKT.MHM 463/52.

¹²⁶⁸ BOA. T.NF.MKT 93/15

¹²⁶⁹ BOA. T.d. 5 3, nr. 42.

¹²⁷⁰ Bir *fersah-ı a'sâri* 1 kilometreye tekabül etmektedir.

¹²⁷¹ Balast, yolun yatay ve dikey bir biçimde sabit kalmasını ve ağırlığın eşit bir şekilde yüzeye yayılmasını sağlayan dolgu maddesidir.

¹²⁷² BOA. T.DMİ 1173/88.

¹²⁷³ BOA. T.NFM 707/4.

her metre için 4-5 kuruş düşük fiyatla inşaya talip olarak ya bu kısmın ihalesiz bir şekilde kendisine verilmesini ya da yeniden ihale yapılmasını talep etmekteydi.¹²⁷⁴ Stratigopulos ayrıca 50-65 km'ler arasında yer alan Sakarya Nehri kısmının tesviyesini yine daha ucuz bir fiyatla inşaya talip oldu. Bu iş için istenilen teminat akçesini vereceğini ve yeterli mali güce sahip olduğunu belirtiyordu.¹²⁷⁵ Bunun üzerine Haziran 1874'te Panayoti'den fiyat düşürmesi istendi. Panayoti ise böyle bir isteğin yaptığı mukaveleye aykırı olduğunu söyleyerek talebi reddetti. Eğer ısrar edilirse dava açacağını ve karşılaştığı zarar için tazminat talep edeceğini belirtiyordu. Ayrıca bu iş için getirdiği araç ve gerecin parasını da talep etmekteydi.¹²⁷⁶ İşe Panayoti ile devam edildi.

1873 Eylül'ünün sonuna gelindiğinde ise Sakarya Nehri kenarında bulunan 10 km'lik bir kısım hariç 79 km'nin resim ve profilleri hazırlanmış, bunun ilk 33 km'sinin ameliyat-ı sınaiesine başlanmıştı. Diğer 46 km'nin toprak tesviyesine devam edilmekte olduğu ve Nafia'nın emri üzerine ameliyat-ı sınaiesi için ihaleye çıkıldığı bildiriliyordu.¹²⁷⁷ Arada kalan 10 km'lik kısmın tesviyesi ise kayalık bölge nedeniyle büyük bir sorun haline gelecekti.¹²⁷⁸ 1873 yılı sonuna doğru mali sıkıntılar da kendini göstermeye başlamıştı. 13 Kasım 1873'te İzmit İnşaat Komisyonu'na yollanan bir telgrafta bu kısmın bir müteahhide ihalesi halinde Nafia onayının beklenmesi bildiriliyordu.¹²⁷⁹ 15 Aralık 1873'te Mühendis Hasan Rıza bu 10 km'lik kısmın inşasına talip olarak devlet ve vatanına bir hizmette bulunmak istediğini belirtiyordu.¹²⁸⁰ Mart 1874'te başka bir talip, Hasan Halil Efendi bu 10 km'lik mahalin tüm masrafları kendine ait olmak üzere 185.000 liraya *imal ve ikmal* edeceğini belirterek talip olacaktı.¹²⁸¹ Bu kişilerle herhangi bir sözleşme imzalanmadı.

5 Kasım 1873'e gelindiğinde İzmit'ten Mekece'ye kadar olan yolun 52 km'sinin toprak tesviyesi yapılmıştı. 1874 Ocak ayının ortalarında ise 75. km'ye

¹²⁷⁴ BOA. T.DMİ 1173/22.

¹²⁷⁵ BOA. T.DMİ 1174/73.

¹²⁷⁶ BOA. T.DMİ 1179/6.

¹²⁷⁷ BOA. T.DMİ 1173/4.

¹²⁷⁸ BOA. T.DMİ 1174/73; Bu kısmın Pressel tarafından hazırlanan keşif defterleri, resimleri ve şartnamesini ancak Şubat 1874'te tamamlanabildi ve Nafia'ya yollanarak onaylandı. Bkz. BOA. T.DMİ 1175

¹²⁷⁹ BOA. T.DMİ 1173/4; İnşanın kaynak temin edilinceye kadar bekletilmesi kararlaştırıldı. Bkz. BOA. A.MKT.MHM 475/91.

¹²⁸⁰ BOA. T.DMİ 1173/91.

¹²⁸¹ BOA. T.DMİ 1176/57.

kadar toprak çalışmalarının sona ereceği ve Sakarya Nehri ile Sapanca Gölü civarındaki çalışmalara başlanacağı tahmin ediliyordu.¹²⁸²

Ankara İnşaat Komisyonu'nun Eskişehir'e taşınması emredildikten sonra Eskişehir iki komisyonun çalışmalarının buluşma noktası olmaktan çıkmıştı.¹²⁸³ Bu nedenle Mekece'den Eskişehir'e kadar olan kısım orta noktası Bilecik olmak üzere iki müfettişlik kurularak biri İzmit İnşaat Komisyonu'na diğeri Ankara İnşaat Komisyonu'na havale edilmişti.¹²⁸⁴ Ekim 1873'te İzmit İnşaat Komisyonu başkanı İsmail Hakkı Mekece'den Bilecik'e kadar olan kısımları teftişe çıktı.¹²⁸⁵ Bilecik'te İkinci Müfettişliğe ait olan 100 km'lik kısmı ve onaylanmak üzere Pressel'e gönderilen resim ve haritaları inceledi. İlk olarak Mekece'den Vezirhanı'na kadar olan 37 km'lik kısmın profilleri gönderilmişti. Tesviye çalışmalarına başlanabilmesi için bunların tasdiki bekleniyordu.¹²⁸⁶ Profiller onaylanınca bu kısımların da inşasına başlanacağı¹²⁸⁷ ve eğer onay hemen çıkarsa kış mevsimine kadar bu kısmın önemli bir bölümünün tamamlanacağı bildirildi.¹²⁸⁸

1873 yılından itibaren traverslerin temini için müteahhitlerle anlaşmalar yapılmaya başlanmıştı. İzmit'ten Sapanca'ya 75.000 adet traversin temini için Kösezade Mehmed ve Molla Hasanzade Mehmed Efendilerle sözleşme imzalandı.¹²⁸⁹ Şubat 1874'te Sapanca'dan Mekece'ye 80.000 adet travers için müteahhitlerle görüşmeler yapılmış¹²⁹⁰ ve İzmit'ten Adapazarı'na 67.500 adet travers gerektiği hesaplanmıştı.¹²⁹¹ Ancak Şubat 1874 sonuna doğru gerek Anadolu gerek Rumeli'de inşası devam eden hatların inşasına geçici süreliğine ara verildi.¹²⁹²

23 Nisan 1874 tarihinde Edhem Paşa Sadaret'e yolladığı yazıda¹²⁹³ Rumeli ve Anadolu'da inşa edilen yolların durumuyla ilgili bilgi verdikten sonra bazı önerilerde bulunuyordu. Buna göre bu yolların Sadaret emri ile Osmanlı tebaasından güvenilir kişilere parça parça verilmesi kararlaştırılmıştı. Ameliyat-ı turabiye ve sınaie ayrı

¹²⁸² BOA. T.DMİ 810/31.

¹²⁸³ BOA. T.NF.MKT 93/60.

¹²⁸⁴ BOA. T.TNF.VRK 18/73.

¹²⁸⁵ BOA. T.NFM 706/74.

¹²⁸⁶ BOA. T.TEK 492/81.

¹²⁸⁷ BOA. T.NF.MKT 94/14.

¹²⁸⁸ BOA. T.TNF.VRK 18/73.

¹²⁸⁹ BOA. T.DMİ 1173/58; BOA. T.DMİ 1175/23; BOA. T.DMİ 1172/10.

¹²⁹⁰ BOA. T.DMİ 1155/41; BOA. T.DMİ 1175/66.

¹²⁹¹ BOA. T.DMİ 1155/41.

¹²⁹² **Basiret**, 12 Şubat 1289.

¹²⁹³ BOA. T.NF.MKT 96/5.

ayrı olarak mültezimlere verilecekti. Eğer inşa için mültezim bulunamazsa da inşanın tehîr etmemesi için yol doğrudan devlet eliyle inşa edilecekti. Ancak Anadolu’da bu yöntem bir dereceye kadar uygulanabilmişse de Balkanlarda mültezim bulmakta zorluk çekildiği için Sofya’dan Köstendil’e olan bölümün büyük bir kısmı emaneten inşa edilmiş ve maliyetler gelen tekliflerin çok üstünde olmuştu. Hirsch’e taahhüt edilen sürenin dolmasına 1 yıl kalmış ve bu sürede Balkanlarda taahhüt edilen hatların devlet eliyle inşanın tamamlanması mümkün görünmediğinden 73 km’lik kısmın Osmanlı tebaasından bir müteahhitte verilmişti. Ancak turabiye ve sınaîye çalışmaları farklı farklı kişilere verildiğinden her seferinde başka başka alet ve edevat tedarikiyle uğraşılması vb. gibi sorunlar nedeniyle inşa gecikmekteydi. Bu nedenle Edhem Paşa, eğer izni verilirse, Balkanlardaki hattın en zor yeri olan Köstendil-Üşküp arası 160 km’nin inşasının bir bütün olarak tek bir şirkete verilmesi istiyordu. Sadaret bir ay sonra verdiği cevapta Edhem’in önerisini yapılacak ihalenin Sadaretçe incelenmesi şartıyla kabul ediyordu.¹²⁹⁴

3.5.3.1.1. Wilhelm von Pressel’in Görevine Son Verilmesi

Osmanlı Devleti bütçe dengesini sağlamak adına 1873 sonunda bazı dairelerde tenkihata gidecekti. Buna paralel olarak da Anadolu Demiryolları Fen memurlarının aylık bütçesinin 5.000 lirayı aşmayacağı 12 Kasım 1873 tarihinde Pressel’e bildirildi. Pressel Nafia Nezareti’ne yolladığı cevapta bu kararın olumsuz etkilerini belirterek alınan karara tepkisini gösterdi.¹²⁹⁵ Öncelikle bu karar neticesinde Pressel, emri altında çalışan Anadolu demiryolları keşfiyat ve inşaat mühendis ve memurların önemli bir kısmının işine son vermek mecburiyetinde kalacağına ifade ediyordu.¹²⁹⁶ Bunun demiryolunun tamamlanmasını zorlaştıracığı ve memurların da zor durumda kalacağını bildirdi.¹²⁹⁷ Pressel ayrıca bu kadar kişinin işten çıkarılmasından kendisinin mesul olmuş olacağından görevinden ayrılmak

¹²⁹⁴ BOA. T.NF.MKT 96/5.

¹²⁹⁵ BOA. T.DMİ 820/51; Ayrıca bkz. BOA. T.NF.MKT 94/20; **Basiret**, 7 Mayıs 1290.

¹²⁹⁶ İşten çıkarılan mühendis ve memurların maaş, ikramiye ve tazminatlarından doğan alacakları için 10.000 lira ödenecekti. Bkz. BOA. T.DMİ 1175/38.

¹²⁹⁷ BOA. T.DMİ 820/51.

durumda kalabileceğini ancak o vakte kadar da gayret ve sadakatle çalışmaya devam edeceğini belirtiyordu.¹²⁹⁸

Kasım ayında alınan karara rağmen bu 5.000 lira da 1874 yılından itibaren düzenli olarak ödenemedi.¹²⁹⁹ Aralık ve Ocak alacakları eksik ödenen ve Şubat-Mart-Nisan aylarında herhangi bir ödeme alamayan Pressel mahiyetinde çalışanların maaşlarını kendi cebinden ödemeye başlamış ve parasız kalmıştı.¹³⁰⁰ Bunun dışında Baron Hirsch'le yapılan sözleşmenin bir zorunluluğu olarak Rumeli'de inşa edilen demiryollarının 1875 Mayıs'ına kadar tamamlanması gerektiği için devlet, kaynaklarını buraya seferber etmişti. Hatta bir habere göre yıllık 1.126.000 lira bu hatların inşası için ayrıldı.¹³⁰¹ Yöneticiler açısından Rumeli demiryolu stratejik olarak daha önemli görünmekteydi. Sonuç olarak Anadolu'da demiryolu inşası gittikçe geri planda kaldı. Ödeme dengesinin altüst olması ve Balkanlardaki çalışmaların öncelik kazanmasıyla birlikte hükümet Pressel'in mahiyetinde çalışan tüm mühendis ve memurların işine 1874 Mayıs sonundan itibaren geçerli olmak üzere son verdi.¹³⁰² Bu karardan sonra Pressel Almanya'ya döndü.¹³⁰³ Yine de Nafia Nezareti Pressel'i bir müddet daha istihdam etmeye devam etti. Nezaret kendisinin bilgisinden faydalanmak istiyordu. Ancak Pressel, yaptığı iş artık pasif bir içeriğe sahip olduğundan bir müddet sonra Nezaret'e istifa mektubunu sundu.¹³⁰⁴ Bu mektubu inceleyen Nafia, talebi uygun bularak Pressel'in başmühendislik görevini 2 Ekim 1874 tarihinde sonlandırdı.¹³⁰⁵ İş akdinin sonlandırılmasına gerekçe olarak Pressel'in bedenen rahatsızlığı, çok yüksek bir maaşının olması ve artık yaptığı göreve ihtiyaç kalmaması gibi nedenler gösterilmişti.¹³⁰⁶ Kendisinden elinde bulunan tüm keşif haritalarını ve hesap defterlerini teslim etmesi istendi. Bu teslim işlemini yaptıktan sonra alacağının ödeneceği belirtiliyordu. Son olarak kendisine istifa etse de bilgilerinden istifade edilmeye devam edilmek istendiği yazılmıştı.¹³⁰⁷ Alacağının son ödemesi olan 592.451 kuruşun Mart 1875'te Bank-ı Osmanî aracılığıyla

¹²⁹⁸ BOA. T.DMİ 820/51.

¹²⁹⁹ BOA. T.DMİ 1176/12.

¹³⁰⁰ BOA. T.DMİ 1176/12.

¹³⁰¹ **Basiret**, 7 Mayıs 1290.

¹³⁰² BOA. T.DMİ 1177/37; BOA. T.DMİ 1178.

¹³⁰³ **Basiret**, 13 Mayıs 1290.

¹³⁰⁴ BOA. T.NFM 709/12.

¹³⁰⁵ BOA. T.NFM 70912/15; BOA. İ.DH 691/48316.

¹³⁰⁶ BOA. T.NFM 709/15; BOA. İ.DH 691/48316.

¹³⁰⁷ BOA. T.NFM 709/12.

ödenmesiyle birlikte Pressel'in Osmanlı hükümetiyle hiçbir resmi ilişkisi kalmayacaktı.¹³⁰⁸

3.5.3.1.2. Wilhelm von Pressel'den Sonraki İnşa Süreci

İzmit İnşaat Komisyonu'nun 18 Mayıs 1874'te Nafia'ya yolladığı bir yazıya göre o ana kadar 157.260 liraya karşılık gelen meblağ ile İzmit'ten Sakarya Nehri kenarına ve Sakarya'nın 10 km ötesinden Mekece'ye kadar toplam 83 km mahalin toprak tesviyesi ve ameliyat-ı sınaiesi hemen hemen tamamlanmıştı. Buraların keşfiyatı için de Pressel'e yaklaşık 30.000 lira sarf edilmiş ve gereken ray, su hazineleri ve lokomotifler için de 89.000 lira verilip bu yolda o ana kadar 276.600 lira harcanmıştı.¹³⁰⁹ Ayrıca Avrupa'dan araç ve gereç gelmeye devam ediyordu. Komisyon İzmit'ten Geyve'ye tesviye olunan güzergâhın üzerinde yer alan 10 km'lik kayalık kısmın toprak tesviyesi ve ameliyat-ı sınaiesi yapılmazsa bu yoldan istifade etmek şöyle dursun o ana kadar yapılan harcama ve çalışmaların *denize atılmış* sayılacağını belirtiyordu. İnşa çalışmalarının uzaması halinde tesviyesi tamamlanan kısımların zarar görmeye başlayacağı ve bu kısımların tesviyesinin yeniden gerekeceği ifade ediliyordu. Eksikliklerin giderilmesi için üç milyon frank gerektiği hesaplanmıştı. Bu nedenle küçük bir borçlanma yapılarak üç milyon frankın elde edilmesi ve bu 10 km'lik kısmın inşasının tamamlanması istendi.¹³¹⁰ İnşaat Meclisi de Babıali'ye durumu izah ettikten sonra bu kısmın inşası için ne karar alınacağını sordu. Durumu Ağustos 1874'te Maliye Nezareti ile görüşen Sadaret de yeni borçlanma gerçekleştirilemeyeceğinden bu kısmın inşası için gerekli paranın bulunamayacağını bildirerek olumsuz cevap verdi. Zaten ekonomik sıkıntılar nedeniyle zaten 1874 Mayıs'ında Anadolu demiryollarında çalışan mühendisler işten çıkarıldığı belirtildi.¹³¹¹

Yine de bu 10 km için inşa çalışmaları 1875 başına kadar yavaş yavaş sürdürülecekti. Bunun dışında daha önceden kararlaştırılan inşa aşamalarının devam

¹³⁰⁸ BOA. T.DMİ 1159/74; BOA. BEO.AYN.d. 1003/10; BOA. T.DMİ 1186/54; Ancak daha sonra mühendisler alacakları için hükümete başvurunca kendilerine tüm paranın Pressel'e verildiği, alacaklarını ondan istemeleri söylendi. Bkz. **Basiret**, 25 Teşrin-i evvel 1290.

¹³⁰⁹ BOA. T.DMİ 1177/19; BOA. T.DMİ 1178/73; Başka bir belgede Pressel'in Anadolu'da yaptığı tüm keşif çalışmaları için toplam 28.723,5 lira alacağı olduğu belirtiliyor. Bkz. BOA. T.DMİ.1185/48.

¹³¹⁰ BOA. T.DMİ 816 77; BOA. T.DMİ 1177 19; BOA. T.DMİ 1178/73.

¹³¹¹ BOA. T.DMİ 816/77.

ettirilmesine çalışıldı. Temmuz 1874'te Sakarya Nehri kenarındaki kısmın tesviyesinin bir müteahhite ihale edilmesine karar verilmişti. Nezaret buranın resim ve haritalarını hazırlama görevini Cornu'ya verildi. Cornu bu iş için 3-4 memur ile kazıkçı, zincirci ve manevracı gibi 10 işçi talep etti.¹³¹² Bu iş için ayrıca Sakarya kısmı demiryolları inşaat mühendisi mösyö Roli İzmit'e gelerek haritaları hazırlamaya başladı.¹³¹³

Eylül 1874'te Sadaret İzmit'ten Ankara'ya doğru çalışmaların yeniden başlamasını emretmişti ve birkaç güne çalışmaların başlaması bekleniyordu.¹³¹⁴ Ancak 20 Ekim 1874 tarihinde İzmit İnşaat Komisyon'u Nafia'ya inşa çalışmalarının maddi yetersizlik nedeniyle neredeyse durdurulduğu bildiriliyordu.¹³¹⁵ Kasım 1874'te ise Avrupa'dan iki seferde getirilen ray ve teferruatı, müteahhitleri tarafından İzmit garından başlanarak döşenmeye başlamıştı. Ancak yolun bazı kısımları kar, yağmur ve zamanın geçmesiyle birlikte birleşmiş olduğundan balastın döşenmesinde sıkıntı yaşanmıştı. Bu nedenle bahsedilen kısımların bir müteahhite yeniden ihale edilerek eski haline getirilmesi isteniyordu.¹³¹⁶ 9 Ocak 1875'te verilen cevapta gerekenin yapılması için komisyona müsaade verilmişti.¹³¹⁷

Aralık 1874'te İzmit'ten ileri 45-50 km'ler arası demiryol müteahhiti Panayoti toprak tesviyesini (ya da ameliyat-ı hazriyesi) bitirerek hasılat cetvellerini komisyona teslim etti. Ancak yapılan incelemelerde 49. km'de bir mahalin sel suları nedeniyle çökebileceği anlaşılmıştı. İleride yeniden inşa zorunluluğu olmaması adına müteahhitten bu bölümün bir duvar inşa edilerek güvenceye alınması istendi.¹³¹⁸ Panayoti ayrıca Sapanca Gölü kenarındaki kısmın keşif defterlerini Ocak 1875'te hazırlatarak komisyona teslim edecekti.¹³¹⁹

İzmit'ten ileri 7-20 km'ler arası ameliyat-ı sınaiye daha önce Altuntob Yorgaki kefaletiyle Leonidi ve ortağı Loftro adlı iki şahsa ait bir şirkete ihale edilmişti. Ancak Ocak 1875'te çalışmalar sürerken Yorgaki müteahhitlerle bazı hususlarda anlaşamamış ve müteahhitlerin bu işi yapmaya muktedir olmadığını

¹³¹² Memurların yevmiyesi için ikisinin 100'er diğer ikisinin 75'er kuruş olması ve 10 işçinin de 15-20'er kuruş alması öngörüldü. Bkz. BOA. T.DMİ 1179/13.

¹³¹³ BOA. T.DMİ 1178/38.

¹³¹⁴ **Basiret**, 14 Eylül 1290.

¹³¹⁵ BOA. T.DMİ 1180/48.

¹³¹⁶ BOA. T.DMİ 1182/27.

¹³¹⁷ BOA. T.DMİ 1182/27.

¹³¹⁸ BOA. T.DMİ 1182/25.

¹³¹⁹ BOA. T.DMİ 1182/58.

belirterek kefaletini geri almak istemişti. Bununla birlikte müteahhitleri de bu işten el çekmeye zorlamış ve durum davalık olmaya kadar gitmişti. Yorgaki Leonidi ve Loftra'nın, alacakları verilmediği için işi bitiremeyeceklerini söylediğini iddia ediyordu. Leonidi ise işleri için her gün komisyona geliyor ve bu iddiaları kabul etmiyordu. Tarafsız davranan komisyon, müteahhitleri dinlemeden karar almak istemeyince Yorgaki, Liva Ticaret Mahkemesi aracılığıyla protesto çekti. Yorgaki inşayı yürüten şirketi saf dışı ederek işi kendi üstlenmek için bu girişimde bulunmuştu. Hatta müteahhitlerin işten vazgeçtiklerini gösterir bir dilekçe hazırlatarak bunu komisyona getirmiş ancak imzacıların sözlü olarak işten el çektiklerini ifade etmeleri istenince Yorgaki bu kişileri getirememişti.¹³²⁰

Bütün bunlar yaşanırken daha önceden sözleşmeye bağlanan ve ücretleri ödenen demiryolu malzemeleri Avrupa'dan gelmeye devam ediyordu. 30 Ocak 1875 tarihinde İzmit İnşaat Komisyonu'na yollanan tezkirede İzmit ve Adapazarı hattı için *Holland* isimli bir vapurun Belçika'dan yola çıktığı ve 1.227 ton 851 kg ray ve teferruatını doğrudan İzmit'e nakledeceği belirtilmişti.¹³²¹ 10 Şubat 1875'te ise İzmit-Adapazarı hattı için Belçika'da bulunan John Cockerill fabrikasına imal ettirilen 4 adet lokomotif ve teferruatı İstanbul'a getirilmişti.¹³²² Rüsumat Emaneti'ne yollanan yazıda daha öncekilerde olduğu gibi bu teslimatlardan da vergi alınmaması istendi.¹³²³

1874 kışının etkisini göstermeye başlamasıyla birlikte Nafia Nezareti yolların son durumu ile ilgili bilgi edinmek istedi. Bu nedenle nezaret Aralık 1874'te İzmit İnşaat Komisyonu aracılığıyla başmühendis Cornu'dan o ana değin İzmit'ten Mekece'ye kadar inşa olunan ve inşası sürmekte olan İzmit'ten öte 91 km'lik kısmı teftiş etmesini istemişti. Güzergâhı inceleyen Cornu, komisyonu suçlayan ifadeler içeren raporunu Aralık sonunda nezarete sunmuş ve İzmit İnşaat Komisyon Şubat ayında cevabi bir yazı hazırlayarak nezarete göndermişti.¹³²⁴ Raporda¹³²⁵ eksikler tek tek sıralanmıştı. Rapora göre:

¹³²⁰ BOA. T.DMİ 1182/47; BOA. T.DMİ 1187/17.

¹³²¹ BOA. T.DMİ 821/73, BOA. T.DMİ 821/97.

¹³²² BOA. T.DMİ 822/23; 22 Şubat 1875 tarihinde bu sefer İzmit Demiryolu Komisyonu'na bir miktar ray ve saire edevat yollanmıştı. Bkz. BOA. T.DMİ 1203/3.

¹³²³ BOA. T.DMİ 821/73, BOA. T.DMİ 821/97.

¹³²⁴ BOA. T.DMİ 1183/7.

¹³²⁵ BOA. T.DMİ 1184/59.

İzmid Garı hizasında yapılmış olan tranşenin (hendek-çukur) iki cihetinde inşa olunan istinad duvarlarının yalnız kayak taşları natamam ise de şiddet-i şita ve baranın tesiriyle şimdiye değin bir zarar tertip etmemiştir.

1. kilometroden 8.km'ya kadar mesafede yalnızca 7. km'da şose tarik ile demiryolu hattının birleştiği mahalde ahalinin mürur ve uburundan bir mikdar mahalin tesviyesi bozulmuştur.

9-10. km'ların ekseri mahalleri tranşeden ibaret olduğu cihetle iki taraf şivlerle (duvarlarla) .. olarak yapılmış olduğu halde toprağın mezkur şivlerin bir-iki yüz metroküp kadar miktarı akarak hendekleri doldurmuştur. Şimdiki hali fena sayılmaz ama ileride kötüleşebilir.

11. km'da vaki tranşenin şivleri cüzice akmış 13. km'da vaki tranşenin toprağı ziyade kumlu olduğu cihetle 500 metroküp kadar mahal harab olmuştur.

14. km'dan 20. km'ya kadar kar ve yağmur suları münasebetiyle yolun tesviyesi bozulmasından başka bir fenalığa rast gelinmemiştir.

20. km'dan 30. km'ya kadar tarikin hali heyet-i asliyesi üzerine olup yalnız 23. Km'de köprü mahalinde cereyan eden sel suyu ranplanın bir cihetinde 4 metre tulda bir mahal tahrip eylemiştir.

30-35.km'lar arası göl kenarında olup göl suyu yolu daima harap etmekte ve şimdiki halde mezkur göl suyu tesviye-i asliyesinden bir metro 17 santimetro kadar kesb-i irtifa ederek etrafa taşmıştır.

35. km'dan 40. km'ya kadar bir guna fenalık yoksa da 37. km kezlik göl kenarına tesadüf eylediği mülasebesiyle sene-i sabıkada bir miktar mahalini göl tahrip eylediği gibi buna dahi suların fızanında daha ziyade tahrip edeceği maznundur.

40. km'dan 45.km'ya mahalin hiçbir yerinde fenalık yoktur.

45. km'dan 50. km'ya kadar tarikin ahvali hali muntazamada olup heyet-i asliyesi üzerine olarak .. yalnız 49.km'da bulunan tranşenin muhtelif mahallerinden yüz elli nihayet 200 metre .. kadar turabiyesi kalmış ise de mezkur tranşeye yapılacak istinad duvarının munakasa-ı aleniyesi .. icradır.

60. km'dan 90. km'ya kadar tarikin hitam bulunan kısımlarında şimdiki halde bir fenalık olmayıp yalnız kar ve yağmur sularının tesiriyle ranplaları bozularak muhtelif noktalar birleşmiştir.

Rapordan anlaşılacağı üzere yolun büyük bir kısmı sağlam bir şekilde duruyordu. Yalnızca bazı yerlerde kar ve yağmur suları ve nehrin yükselmesi gibi sebeplerle yol etrafında açılan çukur ve hendekler kumla dolmuş, bazı mahallerdeki duvarlar yıkılmış ve yerel halkın yolu kullanması nedeniyle toprak tesviyesinde bozulmalar meydana gelmişti.¹³²⁶

Kışın sona ermesiyle birlikte İzmit İnşaat Komisyonu isteğiyle Mart 1875'te yapılan başka bir kontrol sonucunda sunulan rapora göre¹³²⁷:

10 km'da vaki tranşe şivlerinin kar ve yağmur sularından 30-40 metre.. kadar mahali akmış ve mahal-i mezkurede Kadıgöl denilen su dahi ziyadeleşmiş ise de tarike bir .. eylememiştir

¹³²⁶ BOA. T.DMİ 1184/59.

¹³²⁷ BOA. T.DMİ 1184/59.

13. km'da vaki tranşenin üst tarafına açılmış olan su mecraları kesret üzere zuhura gelen kar ve yağmur sularını istibab edemediğinden tranşeye doğru taşarak şivlerin değişik noktalarından cereyan eylemesi üzerine tahminen 300 metro.. miktarı .. akmış olduğu görülmüştür.

32'den 37'ye kadar mahal göl kenarı olub baranın ve sel sularının nüzulü sebebiyle mezkurda olan tarik bir bataklık haline girerek .. ve .. müruru kat olunmuş ve göl dahi tesviye-i asliyesinde bir metro 30 santimetro terk eylediği cihetle yolun heman ekseri mahalini basmış ve .. dahi bir taraftan ameliyat-ı turabiyeyi harap etmekte bulunmuştur.

40. km'dan 45. Km'ya kadar olan 5 km mahalde müteahhid .. kalfa marifetiyle küşad edilmiş olan köprü ayaklarının mahalleri natamam bırakıldığı cihetle derununa kar ve yağmur suları dolarak etrafları yıkılmıştır.

İşte müddet-i mezkurede kar ve yağmur sularının tarike .. etmiş olduğu haşarat mevad-ı erba meşruh mündericatından ibaret olup bundan başka tarikin nekat-ı sairesinde bir güne hasr vuku bulmadığı keşf ve muayenden anlaşılmıştır.

Bu rapordan ise 1874 kışının yola zarar verdiği anlaşıyor. Özellikle Sapanca Gölü kenarında yer alan 32-37 km'ler arası mahalin tamamı gölün taşmasıyla su altında kalmıştı. Nisan 1875'e gelindiğinde yeni kısımlara başlama fikri tamamen unutulmuş ve elde var olan kısımların tamamlamak fikri ön plana çıkmıştı. Nafia Nezareti inşa edilmekte olan kısımlarının tamamlanabilmesi için gereken meblağı komisyona sordu. Komisyon, 4 Mayıs 1875 tarihinde verdiği cevapta İzmit'ten öte 41. km'ye kadar olan kısmın mükemmel bir şekilde tamamlanarak işletme idaresine teslimi için 114.000 liraya daha ihtiyaç olduğunu bunun dışında komisyonun istimlak ve inşaattan dolayı 55.300 lira borcu olduğunu 41. km'den Mekece'ye kadar olan kısım için işlerini tamamlayamayan iki müteahhtie toplam 30.400 lira verilmesi gerektiği nihayetinde 199.700 liraya ihtiyaç olduğu bildiriliyordu.¹³²⁸ Ancak bu paraların elde edilebilmesi pek mümkün değildi. Hatta Mayıs sonuna gelindiğinde İzmit ve Bursa cihetleri komisyonların da lağv edilmesi gündeme gelecekti.¹³²⁹

3.5.3.2. Ankara'dan İzmit'e İnşa Safhası

Nisan 1873'te Ankara'dan İzmit'e doğru inşa kararının alınmasından sonra¹³³⁰ Mayıs 1873'te Ankara İnşaat Komisyonu'nun kurulması kararlaştırılarak

¹³²⁸ Belgede komisyon hesaplama hatası yapmış ve toplam meblağ olarak 165.700 lira belirtmiştir. Bkz. BOA. T.DMİ 1184/40.

¹³²⁹ BOA. T.DMİ 1184/101.

¹³³⁰ Basiret, 6 Nisan 1289.

üyeleri seçildi.¹³³¹ Komisyon başkanlığına Mirilva Yahya Naci Bey, komisyon azalıklarına Kaymakam Mehmet Hulusi Bey,¹³³² komisyona daha sonra katılacak olan Binbaşı Nazif Bey ve muhasebeciliğe de Hüsnü Bey getirildi. Komisyon başkanı ve azaları Erkan-ı Harbiye subaylarından seçilmişti ve bu iş için ikinci bir maaş almaktaydılar. Mayıs 1873 sonunda komisyon üyeleriyle mühendis ve mahiyet memurlarının Ankara'ya giderek çalışmaları başlatması emredildi. İlk olarak 9 Haziran tarihinde iki mühendis ve mahiyet memurları Ankara'ya vardı.¹³³³ Komisyon azalarının da Ankara'ya varmasıyla 17 Haziran 1873'te Ankara İnşaat Komisyonu kurularak çalışmalarına başladı.¹³³⁴

Haziran ayında Ankara demiryolu şubelerinde istihdam edilecek işçilerin maaş, isim vs. bilgilerinin kaydedileceği icmal defterleri basılarak Ankara'ya yollanmıştı.¹³³⁵ Temmuz sonu ve Ağustos başında inşa için gerekli el arabası, kazma, kürek, tel, lağım fitili (barut fitili) vs. araç ve gereç İstanbul'dan Ankara'ya gönderildi.¹³³⁶ Ayrıca komisyonun kurulduğu tarihten itibaren yollanan araç ve gereçlerin cins ve miktarını gösteren defterlerin hazırlanarak Nafia Nezareti'ne yollanması emredildi.¹³³⁷

Pressel, Nafia Nezareti'ne keşif çalışmaları tamamlanan 12 km'lik ilk bölümün inşasına başlanması için 24 Temmuz 1873'te bir tezkire yolladı. Nezaret bunun üzerine Ankara İnşaat Komisyonu'ndan, hazırlanan harita ve resimlerin merkeze yollanmasını istedi.¹³³⁸ Bu harita ve resimler tasdik edildikten sonra inşaat başlatılacaktı. Temmuz sonunda Ankara İnşaat Komisyonu, Ankara ciheti başmühendisi Boso'nun ilk 6 km'lik kısmın harita ve resimlerini yolladığını eğer tasdik edilirse bu kısmın inşasına başlanacağını bildirdi. Ağustos başında Nafia

¹³³¹ BOA. T.DMİ 1193/16.

¹³³² Hulusi Bey'in rütbesi 8 Eylül 1867 tarihinde Binbaşılığa yükseltilmişti. Bkz. BOA. A.MKT.MHM 390/84; 6 Ekim 1873 tarihinde ise Miralaylık rütbesine yükseltildi. Bkz. BOA. T.NF.MH 171/28; BOA. A.MKT.MHM 466/79; BOA. İ.DH 674/46957; 7 Haziran 1877 tarihinde de rütbesi Mirilivliğe çıkarılarak Balkan Geçitlerinin muhafazasıyla görevlendirildi. BOA. İ.DH 750/61255; BOA. İ.DH 750/61278.

¹³³³ 7 Haziran tarihinde Ankara İnşaat Komisyonu Başkanlığı adına bir telgraf Ankara'ya çekilmişti. Buna 12 Haziran'da Ankara Valisi Mehmet Paşa tarafından verilen cevapta böyle bir komisyonun Ankara'da henüz teşkil edilmemiş olduğu ve sadece üç gün önce iki mühendisle mahiyet memurlarının geldiği belirtiliyordu. Bkz. BOA. T.DMİ 807/3; Komisyon üyeleri 10 Haziran'da İzmit'ten geçerek Ankara'ya doğru yola koyulmuştu. Bkz. **Basiret**, 13 Haziran 1289.

¹³³⁴ BOA. T.DMİ 1194/53.

¹³³⁵ BOA. T.DMİ 1150/5.

¹³³⁶ BOA. T.NF.MH 169/3; BOA. T.DMİ 1191/104.

¹³³⁷ BOA. T.NF.MH 169/49; BOA. T.DMİ 1173/84.

¹³³⁸ BOA. T.DMİ 1191/57.

Nezareti, komisyonun elinde bulunan harita müsveddeleri esas alınarak inşaya başlanmasını emretti.¹³³⁹ Komisyon 4 Ağustos'ta emri aldığını ve 7 Ağustos'ta inşaya başlamak üzere işçilerin toplanmaya başladığını bildiriyordu.¹³⁴⁰ Planlamaya uygun bir şekilde 7 Ağustos 1873'te saat 5'te Ankara'dan İzmit'e doğru ilk km'lerin toprak tesviye çalışmaları vilayet personelinin tamamı, meclis azaları, ulema ve ahalinin önde gelenleri, yabancı memurlar ve ruhani önderlerin katıldığı bir açılış töreninde dualarla başlatıldı.¹³⁴¹

Komisyon, kuruluş tarihinden itibaren nakit sıkıntısı çekerek hazırlıkları yürütmek durumunda kalmıştı. Çalışmaların başlamasına çok kısa bir süre kala hâlâ yeterli para mevcut değildi. Kısa vadeli borçları aşmak adına 31 Temmuz 1873'te Ankara Vilayetinden 100 lira borç alınarak alacaklılara verildi.¹³⁴² 4 Ağustos'ta yollanan telgrafta gerekli para henüz yollanmadığı için nakit ihtiyacı olduğu belirtiliyordu.¹³⁴³ 12 Ağustos 1873'te Ankara Vilayetine demiryolu inşasında kullanılmak üzere yollanan 15.000 lira ile sıkıntılar belli bir süre için aşıldı.¹³⁴⁴

İlk hafta inşa çalışmaları 459 işçinin¹³⁴⁵ çalıştırıldığı 1, 2 ve 3. km'lerde yürütülmeye başlandı.¹³⁴⁶ 12 Eylül'de bu 3 km'lik kısmın neredeyse tamamının toprak tesviyesi bitmişti ve işçiler 4, 5, 6, 7. km'lerde tesviye çalışmalarına devam ediyordu.¹³⁴⁷ 15 Eylül'e gelindiğinde ilk 4 km'nin tesviye işlemleri tamamlanmış 5-8. km'ler arasında çalışmalar oldukça ilerlemişti.¹³⁴⁸ Tamamlanan bölümlerin resimleri mühendisler tarafından gönderilmediği için ameliyat-ı sınaie aşamasına geçilememişti.¹³⁴⁹ Pressel'in hazırlattığı Ankara'dan Polatlı'ya kadar olan kısmın profilleri 11 Eylül tarihinde Meclis-i Nafia tarafından onaylanarak çalışmaların buna göre ilerletilmesi emredildi.¹³⁵⁰ Nafia Nezareti yapılan çalışmaları sık sık komisyona sormaktaydı. 21 Eylül'de durum yeniden soruldu.¹³⁵¹ Komisyonun 6 Ekim 1873'te

¹³³⁹ BOA. T.DMİ 1191/81.

¹³⁴⁰ BOA. T.DMİ 1191/82.

¹³⁴¹ BOA. T.TNF.VRK 18/18; **Basiret**'in Ankara Gazetesinden alıntılacağı haber için bkz. **Basiret**, 9 Ağustos 1289.

¹³⁴² BOA. T.DMİ 1191/82.

¹³⁴³ BOA. T.DMİ 1191/82.

¹³⁴⁴ BOA. T.DMİ 1151/18.

¹³⁴⁵ BOA. T.DMİ 1191/100.

¹³⁴⁶ BOA. T.DMİ 1172/53.

¹³⁴⁷ BOA. T.DMİ 1173/26.

¹³⁴⁸ BOA. T.DMİ 1152/19.

¹³⁴⁹ BOA. T.TEK 492/73; BOA. T.DMİ 1173/26.

¹³⁵⁰ BOA. T.NF.MKT 92/109.

¹³⁵¹ BOA. T.NFM 706/6.

verdiği cevapta ilk 10 km'lik kısmın iki tranşe dışında altı gün içinde tamamlanacağı belirtiliyor ve işçilerin boş halde kalmaması için de diğer kısımların harita ve resimlerinin bir an önce komisyona yollanması talep ediliyordu.¹³⁵²

20 Ekim tarihine gelindiğinde birkaç dektometrelik bölüm hariç ilk 10 km'nin tamamının tesviyesi yapılmıştı. Eksik kalan bölüm için ise mevcut el arabalarının uygun olmadığı bu iş için farklı el arabalarının gerektiği belirtiliyordu. Bu arada işçi sayısı 1.500'e kadar çıkmıştı. Bu rakamın daha da arttırılması amaçlanıyordu. İlk 10 km'den öte olan 13 km'lik bölümünün haritaları tasdik için başmühendis Boso tarafından Pressel'e yollanmış ve buna onay geldiği takdirde bu bölüme de başlanması planlanıyordu. Ancak bu onayın gelişi uzarsa işçileri çalıştırmak için bir gerekçe kalmayacağı için inşanın tatili söz konusu olabilecekti.¹³⁵³ 22 Kasım'a gelindiğinde 6. ve 10. km'lerde bulunan eksik kısımlar hâlâ tamamlanamadığı gibi haritalar onaylanmadığı için 10. km'den öte çalışma hâlâ başlamamıştı.¹³⁵⁴

8 Ekim 1873 tarihinde İzmit-Ankara güzergâhında bulunan iki komisyona yollanan telgrafta güzergâhın hemen hemen ortasında yer alan Eskişehir kazasının *hadd-i fasıl* olarak belirlendiği yazılmıştı.¹³⁵⁵ Yani Ankara İnşaat Komisyonu Ankara-Eskişehir arası güzergâhtan sorumlu olacaktı. Komisyon başkanına Eskişehir'e giderek keşif çalışmalarını kontrol etmesi ve mühendislerle görüşerek keşif çalışmalarının ne kadar sürede tamamlanacağını öğrenmesi emredildi. Bunun dışında komisyon merkezinin Ankara'dan Eskişehir'e taşınması isteniyordu.¹³⁵⁶ Eskişehir'in İstanbul'a daha yakın olması sayesinde İzmit-Eskişehir arası bölümün hızlıca bitirilmesi amaçlanmıştı. Bu kısmın inşasından sonra da araç ve gereç naklinin kolaylaşacak olmasıyla Ankara'ya kadar olan bölümün inşasının daha kolay tamamlanacağı düşünülmüştü.¹³⁵⁷ Aslında Nafia Nezareti ilk başta komisyonun Bilecik'e taşınmasını istiyordu. Ancak Bilecik bölümünün keşif harita ve resimlerinin 2 aya kadar, Eskişehir bölümününkilerinin ise 4 aya kadar hazırlanamayacağı Pressel tarafından belirtilince Bilecik'e nakil istenilen faydayı

¹³⁵² BOA. T.TEK 492/79.

¹³⁵³ BOA. T.TEK 492/87.

¹³⁵⁴ BOA. T.DMİ 1173/26.

¹³⁵⁵ BOA. T.NF.MKT 93/60.

¹³⁵⁶ BOA. T.NF.MKT 93/60.

¹³⁵⁷ BOA. T.NF.MKT 93/60.

sağlayamayacağı için merkez olarak Eskişehir tercih edildi.¹³⁵⁸ Nafia ayrıca Ankara bölümünde keşfi sona eren yerlerin özel bir memur bırakılarak maktuen ihale edilmesi ve inşanın devam ettirilmesini istemekteydi.¹³⁵⁹ Ankara İnşaat Komisyonu 12 Ekim’de emri aldığını ve çalışmalara başladığını bildirdi. Kasım başında teftiş için komisyonun yaptıkları soruldu ve komisyon başkanı Yahya Naci işi bittikten sonra Nafia’da görüşme yapmak üzere İstanbul’a çağrıldı.¹³⁶⁰ Yahya Naci verdiği cevapta mühendislerle görüştüğünü ve taşınma kararının uygun bulunduğunu belirtiyordu.¹³⁶¹

Yahya Naci Eskişehir’de incelemeleri yürütürken Ankara cihetinde şiddetli yağışlar nedeniyle tesviyesi devam eden kısımlarda işçilerin çalışması imkansız hale geldi ve 17 Kasım 1873’te başkan vekili Mehmet Hulusi inşayı tatil etti.¹³⁶² Ancak çalışmalar bir hafta sonra yağışların kesilmesiyle yeniden başlayacaktı.¹³⁶³

Aralık 1873’e gelindiğinde Ankara’da yapılacak işleri maktuen yapacak müteahhit hâlâ bulunamamıştı. Ankara’ya gelen birkaç mültezim toprak tesviyesini belirtilen fiyattan yapamayacaklarını anlayarak şehirden ayrıldı.¹³⁶⁴ Komisyonun Eskişehir’e taşınma işlemlerinin başlamasından sonra Ankara’daki çalışmaları yürütmek adına muhasebeci refiki Abdi Efendi geride bırakılmıştı. Ancak taşınmanın tamamlanmasından sonra bu kısımdaki çalışmalar iptal edilecekti. Bu nedenle Ankara İnşaat Komisyonu Nafia’ya Ankara’dan ileri yapılacak çalışmaların bütünüyle iptal olmaması adına 1.800 kuruş maaşla Ankara Telgrafhanesi Müdürü Zühtü Efendi’nin başında bulunacağı ve komisyon azası olarak da Erkan-ı Harbiye Binbaşı Nazif Bey, muhasebe refik-i evveli Abdi Efendi, fırka memurları, yüzbaşı ve mülazım efendilerden ve birkaç yüz kuruş maaş verilecek bir kâtipten oluşan bir komisyon kurulmasını önerdi.¹³⁶⁵ Bu komisyon Eskişehir İnşaat Komisyonu’na bağlı bir şube olacak ve Ankara’dan Polatlı köyüne kadar olan kısmı tamamlayacaktı. Havalanın düzelmesiyle Mühendis Bosur’un Polatlı’ya kadar olan haritaların

¹³⁵⁸ BOA. T.DMİ 1173/52.

¹³⁵⁹ BOA. T.NF.MKT 93/60.

¹³⁶⁰ BOA. T.DMİ 1173/8; Yahya Naci’ye Eskişehir’de yapacağı incelemelerde Pressel’in tavsiyesiyle mühendis Doleye eşlik etmişti. Bkz. BOA. T.NF.MKT 94/19.

¹³⁶¹ BOA. T.DMİ 1173/8.

¹³⁶² BOA. T.DMİ 1173/11.

¹³⁶³ BOA. T.DMİ 810/50.

¹³⁶⁴ İlk 10 km’de çalışmalar metreküp toprak başına üç kuruşa tamamlanmıştı. Ancak bu kısımda bulunan toprak oldukça yumuşaktı. İleride kayalık bölgeler mevcut olduğu için bu fiyatın artacağı düşünülüyordu. Bkz. BOA. T.DMİ 1173/8.

¹³⁶⁵ BOA. T.DMİ 1173/8; BOA. T.DMİ 1173/52.

hazırlayacağı ve 1874 Temmuz'una kadar bu bölümün tesviyesinin tamamlanacağı öngörülmüştü.¹³⁶⁶ Böyle bir komisyonun kurulması kesinleşirse gerekli araç ve gerecin ve eski komisyon üyelerinden bazılarının Ankara'da kalması gerekeceğinden Eskişehir için ihtiyaç duyulacak yeni araç ve gereçlerle birlikte Eskişehir İnşaat Komisyonu'nda görev yapmak üzere Erkan-ı Harbiye ve muhasebe kaleminden yeni azaların Eskişehir'e gönderilmesi isteniyordu.¹³⁶⁷ Ancak Nafia, komisyonun tümüyle Eskişehir'e naklini ve Ankara'da herhangi bir memur ve aza istihdam edilmemesini emretti.¹³⁶⁸ Komisyon üyelerinin boş durmayarak bir kısmının komisyon azası Mehmet Hulusi'nin kontrolünde Eskişehir'den İzmit'e, diğer kısmının da komisyon başkanı Yahya Naci'nin nezaretinde Eskişehir'den Ankara'ya doğru mühendislerle birlikte keşif çalışmalarıyla harita ve profillerin düzenlemesinde çalışmasını emretti.¹³⁶⁹ Keşif çalışmalarına Osmanlı subaylarının katılmasında arzu edilen netice bu tip işleri öğrenerek, ileride yabancı mühendislerle ihtiyaç olmadan keşif çalışmalarını yapabilmektir.¹³⁷⁰ Nafia, tesviyesi tamamlanan 10 km'lik kısmın ise aylık 100 ya da 150 kuruş maaşla bir yeterli gelmezse iki bekçi tarafından muhafazasını istedi.¹³⁷¹ Ayrıca Ankara'da komisyona ait bulunan tüm araç ve gereçlerin Eskişehir'e nakli emredildi.¹³⁷² Eşya ambarının devir teslimi 10 Ocak 1874'te tamamlandı ve heyet olarak Eskişehir'e hareket edildi.¹³⁷³ 18 Ocak 1875'te komisyon tüm üye, araç ve gereçleriyle Eskişehir'e varacaktı.¹³⁷⁴

Nafia Nezareti Şubat 1874'te Ankara İnşaat Komisyonu'na fırka kâtipliği gibi işler için kâtibe ihtiyaç olup olmadığını ve ne kadar maaş verilebileceğini sormuştu. Komisyon verdiği cevapta sadece işçilerin çalışacağı günlerde maaş almak üzere 20 kuruş yevmiye ile fırka kâtipliğine tayin buyrulacaklar varsa istihdam edilmek üzere yollanmasını istedi.¹³⁷⁵ Komisyon Eskişehir'e, ilk ödeme olarak yapılan 15.000 liradan kalan 501.450 kuruşla birlikte gelmişti.¹³⁷⁶ Buna ek olarak 15 Mart'ta Kütahya sancağının 1873 senesi emvalinden 100.000 kuruş inşa çalışmalarına tahsis

¹³⁶⁶ BOA. T.DMİ 1173/52.

¹³⁶⁷ BOA. T.DMİ 1173/8.

¹³⁶⁸ BOA. T.DMİ 1173/52.

¹³⁶⁹ BOA. T.DMİ 1173/52.

¹³⁷⁰ BOA. T.DMİ 1174/72.

¹³⁷¹ BOA. T.DMİ 1174/38; BOA. T.DMİ 1173/52.

¹³⁷² BOA. T.DMİ 1174/38; BOA. T.DMİ 1173/52.

¹³⁷³ BOA. T.DMİ 1174/38.

¹³⁷⁴ BOA. T.DMİ 1174/72.

¹³⁷⁵ BOA. T.DMİ 1175/30.

¹³⁷⁶ BOA. T.DMİ 1176/29.

edildi.¹³⁷⁷ Tüm bunlar havaların imkân vermesiyle birlikte Eskişehir'den Bilecik ve Ankara'ya doğru çalışmaların başlanacağına işaretti. Ancak Şubat 1874 sonunda gerek Anadolu gerek Rumeli'de inşası devam eden hatların yapımına geçici süreliğine ara verildi.¹³⁷⁸ Bu karara, Balkanlarda inşası 1875 ilkbaharına kadar bitirilmesi gereken hatların önceliği alması, parasızlık, aşırı soğuklar ve Anadolu kıtlığının şiddetlenmesi neden olarak gösterilebilir. Örneğin Mayıs 1874 başında Ankara'dan çekilen bir telgrafta çevre köy ve kasabalardan her gün 1500-2000 kişinin Ankara'ya geldiğini, kadın ve çocukların feryat figan ettikleri ve birçok kişinin sokak aralarında öldüğü haber veriliyordu.¹³⁷⁹

Çalışmaların tatil edilmesiyle birlikte 12 Mart 1874'te araç ve gereçler Eskişehir Süvari Kışlasına nakledildi.¹³⁸⁰ Daha sonra da Ankara (Eskişehir) İnşaat Komisyonu lağvedildi.¹³⁸¹ Komisyon kapatıldığında kasasında bulunan 279.317 kuruş 60 santim Nafia Nezareti'ne teslim edildi.¹³⁸² Nisan ayının ortalarına gelindiğinde de Hazine artık para sıkıntısını aşamaz hale geldi. Bu nedenle lağvedilen Ankara İnşaat Komisyonu çalışanları dışında Mudanya-Bursa hattının tesviye çalışmalarının tamamlanmasıyla birlikte Bursa İnşaat Komisyonu'nda ihtiyaç kalmayan bazı memurlar işten çıkarıldı.¹³⁸³ 1874 Mayıs'ı sonunda Pressel mahiyetinde çalışan tüm memur ve mühendislerin de işine son verilecekti.

9 aylık çalışma boyunca elde edilen netice tesviyesi yapılmış 10 km'lik bir yol ile Eskişehir çevresine ait bazı keşif haritaları ve resimleri olmuştu. İleride çalışmaların yeniden başlatılması ihtimalini göz önüne alarak Ankara'dan ileri tesviyesi yapılan 10 km'lik bölümün muhafazası için Nogay muhacirlerinden Halil Çavuş 150 kuruş maaşla görevlendirildi. Halil Çavuş maaşını Mayıs 1874'e kadar Ankara İnşaat Komisyonu'nun Ankara Vilayeti Mal Sandığına bu işi için yaptığı

¹³⁷⁷ BOA. T.DMİ 812/122; BOA. T.DMİ 1154/49; Bu 100.000 kuruş Ankara İnşaat Komisyonu'nun kaldırılmasıyla birlikte Mudanya-Bursa hattı için Nilüfer Nehri üzerinde inşa edilecek iki köprünün yapımında kullanılmak üzere Bursa İnşaat Komisyonu'na yollanacaktı. Bkz. BOA. T.NF.MKT 95/40.

¹³⁷⁸ **Basiret**, 12 Şubat 1289.

¹³⁷⁹ **Basiret**, 27 Nisan 1290; Komisyonun yeni merkezi olan Eskişehir'de 1874 sonu itibarıyla kıtlığın etkisi altına girecek ve bölgeye 15.000 kile tahıl yardımı yapılacaktı. Bkz. **Basiret**, 6 Kânunuevvel 1290.

¹³⁸⁰ T.DMİ 1194/47.

¹³⁸¹ BOA. T.NF.VRK 20/4.

¹³⁸² BOA. T.DMİ 1194/80.

¹³⁸³ BOA. T.NF.VRK 20/4. Bu işten çıkarmalarla Ankara İnşaat Komisyonu'ndan 36.270 kuruş ve Bursa İnşaat Komisyonu'ndan 36.550 kuruş olmak üzere toplamda aylık 73.270 kuruş tasarrufa gidilmişti. Bkz. BOA. T.DMİ 1177/21.

ödemeden almaktaydı.¹³⁸⁴ Ancak Ankara İnşaat Komisyonu'nun kapatılmasıyla birlikte maaşını Ankara Vilayetinden alması gereken Halil Çavuş'a Haziran ayından Kasım ayına kadar olan 5 ay boyunca ödeme yapılmadı.¹³⁸⁵ Bunun üzerine Halil Çavuş, Nezarete yolladığı arzuhalde parasını talep etmiş ve Ankara Vilayeti Mal Sandığından bekçinin parasının ödenmesi için emir yollanmıştı.¹³⁸⁶ Ancak bu ödemeden sonra Maliye Nezareti'yle Ankara Vilayeti arasındaki yazışmalara göre Kasım 1874'te bekçinin işine son verildi.¹³⁸⁷ Zabıta Nezareti tarafından korunmaya başladığı söylenen tesviyesi tamamlanmış yolun kendi haline bırakılması Nafia Nezareti'ni harekete geçirdi ve yolun harap olmaması için bekçinin eski maaşıyla Aralık 1875'ten itibaren göreve yeniden başlaması sağlandı.¹³⁸⁸

Komisyon lağvedildikten sonra İnşaat Meclisi sık sık tesviyesi tamamlanmış bölümün durumunu inceletmekteydi.¹³⁸⁹ Eylül 1874'te Ankara Valiliği tarafından yapılan incelemede, arabaların yolu kullanması nedeniyle bazı kesimlerde hasar oluşmasına rağmen yolun iyi durumda olduğu belirtiliyordu.¹³⁹⁰ Kasım 1875'te yapılan inceleme neticesinde yolun bozulmadan durduğu cevabı verilmişti.¹³⁹¹ Bu sorgulamadan inşaata yeniden başlanabileceği anlaşılmaktaydı. Nitekim 15 Aralık 1875'te Nafia'dan Ankara Vilayetine yollanan bir yazıda bu konunun müzakere edildiği ve havalanın düzelmesiyle birlikte Mart'ın başından itibaren inşaya tekrar başlanabileceği belirtiliyordu.¹³⁹² Ancak 1876 yılı başında gelen mali iflasla birlikte inşaya yeniden başlama umutları da sona erdi.

Ankara'dan İzmit'e doğru yapılan çalışmalarda istihdam edilecek işçi sayısı Sadaret, Nafia Nezareti, Ankara İnşaat Komisyonu ve Ankara Vilayeti arasında ara ara krize dönüşen bir durumun ortaya çıkmasına neden oldu. Ankara İnşaat Komisyonu 4 Ağustos'tan itibaren işçi alımına başlamıştı.¹³⁹³ 11 Ağustos'ta Nafia Nezareti'ne yolladığı bir yazıda 2.000 işçiye yetecek kadar araç ve gereç mevcut

¹³⁸⁴ BOA. T.NF.MH 172/71, 87.

¹³⁸⁵ BOA. T.DMİ 818/49; BOA. T.NF.MH 173/30; BOA. T.NF.MH 173/96.

¹³⁸⁶ BOA. T.DMİ 818/49.

¹³⁸⁷ BOA. T.DMİ 1187/70.

¹³⁸⁸ BOA. T.DMİ 1187/46; BOA. T.DMİ 1187/73; BOA. T.DMİ 1187/70; BOA. T.NF.MH 172/87.

¹³⁸⁹ Ağustos 1874 tarihli kontrol için bkz. T.DMİ 1178/83; Kasım 1874 tarihli kontrol için bkz. BOA. T.DMİ 1187/46.

¹³⁹⁰ BOA. T.DMİ 1194/82.

¹³⁹¹ BOA. T.DMİ 1187/70.

¹³⁹² Belgede gerekli tüm araç ve gerecin elde mevcut olduğu bu nedenle fazla masraf olmayacağı belirtiliyordu. Bkz. BOA. T.DMİ 1188/90.

¹³⁹³ BOA. T.DMİ 1191/82.

olduğu halde sadece 459 işçinin çalıştırılabildiğini belirtiyordu. Çalışmak için insanlar akın akın komisyona başvurursa da Ankara Vilayetinin kıtlık nedeniyle un ihtiyacını karşılayamaması yüzünden yeterli ekmeği üretemeyeceği ve bu nedenle de yeni işçi alımına gidilemediğinden şikâyet ediyordu.¹³⁹⁴ Nezaret verdiği cevapta gerekli unun temininin yerel hükümetin işi olduğu ve Ankara Vilayetinde gerekli un bulunamıyorsa bunun çevre vilayetlerden temin edilmesinin gerektiğini belirtiyor ve cevabın vilayete gösterilerek ihtiyaç duyulan işçinin tedarik edilmesi isteniyordu.¹³⁹⁵ Gerçekten de 1873 yılının ilk aylarından itibaren Orta Anadolu’da kıtlık etkisini göstermeye başlamıştı. Ankara Vilayeti, Seraskerlik’e 1 Nisan 1873’te çektiği telgrafta kuraklık sebebiyle zahirenin az olduğunu, suların çekilmesiyle su değirmenlerinin istenilen düzeyde çalıştırılamadığını ve ahaliye yetecek kadar ekmek üretmenin zorlaştığını belirterek Ankara’da bulunan redif askerleri ve ailelerinin zorluklarla doyurulabildiğini bu nedenle Haziran ayında toplanması gereken acemi redif askerlerine ekmek verilebilmesinin mümkün olmadığını ve bunların toplanmasının ertelenmesi gerektiğini bildirmişti.¹³⁹⁶ Bu uyarıları dikkate alan Seraskerlik Ankara Vilayeti’nin talebini uygun görerek redif askerlerinin celbini erteledi.

Vilayet işçi sayısında da benzer bir politikaya gitmişti. Daha fazla işçinin çalıştırılması halinde daha fazla unun verilemeyeceğini hem nezarete hem de komisyona nedenleriyle yeniden bildirdi.¹³⁹⁷ 31 Ağustos 1873 tarihinde Meclis-i İdare tarafından hazırlanıp Ankara Vilayetince Sadaret’e yollanan yazıda¹³⁹⁸ Ankara İnşaat Komisyonu’nun Ağustos ve Eylül aylarında yaklaşık 5.000 işçiyi istihdam edeceği duyumunun alındığı ancak Ankara ve çevresinde kıtlık olduğu gibi değirmenlerin de o an ki durumu idare edebilecek kadar un üretebildiği bu nedenle 5.000 işçiye yetecek ekmeğin imalinin mümkün olmadığı belirtilmekteydi. Yağmur yokluğu nedeniyle zahirenin çoğu yanarak telef olmuş ve un üretimi için el ve hayvan (at) değirmenleri yaptırılıyor olsa da bunlar da sadece ahalinin ihtiyacını karşılayabilecek kadar üretim yapabilecek durumda olduğundan 5.000 işçiye yetecek

¹³⁹⁴ BOA. T.DMİ 1191/100; Ankara İnşaat Komisyonu ilk olarak 16 Temmuz 1873 tarihinde inşa başlamadan çok önce gerekli unun tertibinin gerektiğini bildirmişti. Bkz. BOA, BEO.VGG.d. nr. 94, s. 63.

¹³⁹⁵ BOA. T.DMİ 1191/100.

¹³⁹⁶ Bayar, Kıtlık, s. 45.

¹³⁹⁷ BOA. T.DMİ 1172 29; BOA. T.DMİ 1192/76.

¹³⁹⁸ BOA. T.DMİ 1192/76.

un bulunmamaktaydı. Çevre vilayetlerden un getirilmesi ise bitki örtüsünün yokluğu nedeniyle hayvan bulunmaması yüzünden mümkün değildi.¹³⁹⁹ Ancak İstanbul ya da çevre vilayetlerden Ankara'ya un yollanırsa bu kadar işçinin çalışması mümkün olabilecekti. Aksi takdirde Meclis-i İdarece tespit edilecek işçi sayısının aşılmaması isteniyordu. Vilayetler İstanbul'dan gelen emirlere itaat etmekle yükümlüydü. Açık bir şekilde *hayır* diyemedikleri için sık sık Meclis-i İdare kararlarını ön plana çıkarabiliyorlardı.¹⁴⁰⁰ Bunun dışında İstanbul'da bulunan araç ve gereçler hâlâ gönderilmediği için zaten bu kadar işçinin çalıştırılması mümkün olmadığı ve İstanbul'dan talep edilen bu araç ve gereçler gelene kadar işçi sayısının sınırlı tutulması belirtiliyordu.¹⁴⁰¹ Ancak Nafia Nezareti Ankara'dan İzmit'e doğru yapılacak çalışmalar için 4-5 bin işçiye ihtiyaç duyulduğunu ve bu kadar işçi için yeterli gelecek araç ve gerecin Ankara'ya yollandığını ve bu işçiler çalıştırılmazsa inşa çalışmalarının sekteye uğrayacağını Sadaret'e bildirildi.¹⁴⁰²

Bu sorunu çözmek adına devreye Sadaret girdi. Ancak Ankara'nın istediği unun İstanbul'dan yollanması oldukça zordu. Hem yeterli hayvanın bulunmaması hem de taşıma ücretiyle birlikte unun fiyatının iki üç katına çıkacak olması bir sorun teşkil ediyordu.¹⁴⁰³ Yine de Vilayete 120.000 kıyye unun yollanacağı taahhüt edildi. Ağustos sonuna kadar 30.000 kıyye un Ankara'ya yollanmıştı.¹⁴⁰⁴ Nihayetinde Ankara Valisi Ankara'ya yollanacak unun gelmeye başlamasıyla birlikte işçi sayısının yavaş yavaş artırılmasına onay verdi. Eğer yağışlar başlarsa zaten istenilen sayıda işçi de istihdam edilebilecekti.¹⁴⁰⁵ 14 Eylül tarihinde işçi sayısı 800 kişiyi aşmıştı.¹⁴⁰⁶ Yine de artış yeterli değildi. Bu durumda inşa çalışmaları ertelenebilirdi. Her gün 100'er işçi artırılarak 17 Eylül'de işçi sayısı 1.100'e çıkarıldı.¹⁴⁰⁷ Her ne kadar bir miktar un İstanbul'dan yollanıyor olsa da bir miktarının da Ankara civarından temini ve un kıtlığını aşma adına gerekli önlemlerin alınması için Ankara

¹³⁹⁹ Taşımacılık işini yapan kervan sahipleri hayvanlarının telef olmasını önlemek adına kıtlığın şiddetlenmesinden çok önce hayvanlarıyla birlikte bölgeden uzaklaşmışlardı. Bkz. Bayar, Kıtık, s. 29.

¹⁴⁰⁰ Bayar, Kıtık, s. 19.

¹⁴⁰¹ BOA. T.DMİ 1192/76.

¹⁴⁰² BOA. T.DMİ 1192/76.

¹⁴⁰³ BOA. T.DMİ 1192/76.

¹⁴⁰⁴ BOA. T.DMİ 1192/76.

¹⁴⁰⁵ BOA. T.DMİ 1192 76.

¹⁴⁰⁶ BOA. T.DMİ 1192/76; BOA, A.MKT.UM 1286/17.

¹⁴⁰⁷ BOA, A.MKT.UM 1288/40.

Vilayet Sandığından 2.000 kese akçe harcanmasına izin verildi.¹⁴⁰⁸ 6 Eylül 1873 tarihinde yollanan telgrafta işçi sayısının arttırılması için Ankara dışında Sivas, Kütahya ve Karahisar-i Sahib'ten üçer yüz bin kıyye un gönderilmesi isteniyordu.¹⁴⁰⁹ Ancak bu istek pek mümkün olmadı. Örneğin Ekim 1873'te Yozgat tahıl stokunun Ankara'ya gönderilmesine teşebbüs edilince Yozgat'ta yaklaşık bir ay süren bir isyan başladı.¹⁴¹⁰ Eylül sonuna gelindiğinde Nizamiye Ambarı'ndan 105.000 kıyye un değişik tarihlerde yollanmış ve 45.000 kıyye de yollanmak üzere hazırlanmaktaydı.¹⁴¹¹ Bu sayede işçi sayısı 28 Eylül tarihiyle 1.500'e çıkabildi. Ankara İnşaat Komisyonu, zahire satın almak için Ankara çevresine memurlar yollandığını ve oralardan yeni zahire gelene kadar bu sayıda işçiyle çalışmalara devam edileceğini bildiriyordu.¹⁴¹² Ancak Ankara'dan İzmit'e yapılan inşa için istihdam edilen işçi sayısı 1.500'ü aşamayacaktı.

Kıtlık nedeniyle Ankara ve çevre vilayetlerde idari yapı sık sık müdahaleye uğruyordu. Sadece 1872-1875 yılları Ankara Valiliği dört kez el değiştirmişti.¹⁴¹³ Ankara valilerinin üçü demiryolu inşa sürecine denk gelmiştir. Keşif çalışmaları Nusret Paşa döneminde başlatılmış,¹⁴¹⁴ daha sonra Mehmet Paşa göreve gelmişti. Ancak kıtlıkla mücadelede başarısız olduğunun düşünülmesiyle birlikte görevden alındı.¹⁴¹⁵ Bu noktada Ankara İnşaat Komisyonu'na un tedarikinde Sadaret ve Nafia ile zıtlaşması görevinden azline neden olan etmenlerden biri olarak görülebilir. Mehmet Paşa'nın yerine Ekim ayı sonunda Derviş Paşa getirildi.¹⁴¹⁶ Ancak bu dönemde inşa çalışmaları yavaşlamış ve İnşaat Komisyonunun Eskişehir'e nakli kararlaştırılmıştı.

¹⁴⁰⁸ BOA. T.DMİ 1192/76.

¹⁴⁰⁹ Bayar, Kıtlık, s. 56.

¹⁴¹⁰ Bayar, Kıtlık, s. 59.

¹⁴¹¹ BOA. T.DMİ 1192/76.

¹⁴¹² BOA. T.NF.MKT 93/33.

¹⁴¹³ Sinan Kuneralp, *Son Dönem Osmanlı Erkân ve Ricali (1839-1922)*, İsis, İstanbul, 1999, s. 25

¹⁴¹⁴ **Basiret**, 1 Haziran 1288; Nusret Paşa 25 Haziran 1872 tarihinde görevine başladı. Bkz. **Basiret**, 23 Haziran 1288.

¹⁴¹⁵ Bayar, Kıtlık, s. 57.

¹⁴¹⁶ Bayar, Kıtlık, s. 64.

3.5.3.3. Yol Harici İnşa Çalışmaları

Bölgede uzun süreden beri altyapı yatırımlarının göz ardı edilmesi nedeniyle yollar ve köprüler ya eskimiş bulunuyor ya da yeterli değildi. Özellikle de köprüler oldukça önemliydi. Nafia Nezareti 11 Ağustos 1873 tarihinde İzmit İnşaat Komisyonu'nuna yolladığı yazıda köprülerin yağmur mevsiminden önce halledilmesini istemiş ve kısa süre sonra da müfettiş Cornu'nun hazırladığı resim ve profilleri komisyona yollamıştı. Ancak Komisyon, taş ustalarının bulunmaması ve iyi memur ve mühendislerin yokluğu gibi nedenlerle bu işin emaneten tamamlanmasının oldukça pahalıya mal olacağını bildirdi. Bu nedenle 3 Eylül 1873'te bu işi maktuen bir mültezime havale etmek adına ihaleye gidildiği, izin verilirse gelen tekliflerin değerlendirilmeye alınacağı bildiriliyordu.¹⁴¹⁷ 15 Eylül 1874'te Nezaret verdiği cevapta komisyonun gerekçelerini haklı bularak bu kararı onayladı ancak mukavelelerin bir nüshasının nezarete yollanmasını ve yağmur mevsiminden önce inşanın tamamlanmasını istedi.¹⁴¹⁸ İzmit ve Mudanya üzerinde inşa edilecek köprülerin tarz ve şekliyle ilgili Pressel'in hazırladığı resim ve haritalar 27 Eylül 1873'te Nafia Meclisine yollandı.¹⁴¹⁹ 21 Ekim 1873 nezaretten İzmit İnşaat Komisyonuna yollanan bir telgrafta İzmit'ten öte yolda inşası kesinleşen sekiz köprü için Pressel tarafından hazırlanan ve nezaret tarafından onaylanan resimlerin komisyona yollandığı belirtiliyordu.¹⁴²⁰ Bunların dışında Ekim 1873'te İzmit'ten Adapazarı'na doğru olan güzergâh için de 17 adet köprünün inşasına başlanacağı bildiriliyor ve işçiler için 3 adet çadır talep ediliyordu.¹⁴²¹

İzmit İnşaat Komisyonu 31 Ekim 1874 ve Aralık 1874'te borç ödemeleri için 72.000 lira talep etmişti.¹⁴²² Aksi takdirde şimdiye kadar yapılan tüm yolların ve Sapanca civarındaki tamamlanmamış köprülerin altüst olacağı bildiriliyordu. Bunun üzerine Nafia Nezareti mühendisi Trolet belirtilen yerlerde bulunan köprüleri incelemiş ve tüm köprülerin mahvolduğunu rapor etmişti. Bu yüzden 7 Ocak 1875'te çekilen telgrafla Komisyonu azarlayan Nezaret bundan sonra çok daha dakik ve

¹⁴¹⁷ BOA. T.DMİ 1192/14.

¹⁴¹⁸ BOA. T.DMİ 1192/14.

¹⁴¹⁹ BOA. T.DMİ 809/64.

¹⁴²⁰ BOA. T.NFM 706/59.

¹⁴²¹ BOA. T.d. 5/3, nr. 42.

¹⁴²² BOA. T.DMİ 1182/25.

sağlıklı bir şekilde izahatta bulunulmasını emrediyordu.¹⁴²³ Ocak 1875'te İzmit'ten ileri yapılan inşaatın ameliyat-ı sınaiesi sonlandıkça köprülerin ahşap kısımları da inşa edilmekteydi. Ancak kar, yağmur ve güneşten dolayı bu kısımlar çürümeye başlamış bunu engellemek adına ahşap kısımlarının 3 kat katranla ve yahut boyayla korunması istenmişti. 1-32 km'ler arasında bulunan ahşap köprülerin bu yöntemle korunması için Stefan adında bir müteahhitle mukavele imzalandı.¹⁴²⁴ Ancak gerekli ödemelerin yapılmaması üzerine 24 Şubat 1875 tarihinde köprülerin ahşap kısımlarının müteahhitleri işi bırakmış ve köprüler yarım kalmıştı.¹⁴²⁵

İzmit Garı'nda ahşap tamirat atölyeleri inşa edilmesi planlanmış ve 1873 sonunda maktuen inşası için ihalesi yapılmıştı.¹⁴²⁶ Ancak ahşap üzerine saçak ve kaplama vs. kısımlarında yapılacak oyma ve tezyinat ile inşa masrafları oldukça artacağı ve işin 195.000 kuruş gibi yüksek bir meblağa baliğ olacağı için Şubat 1874'te bu binaların taştan yapılması kararlaştırıldı.¹⁴²⁷ Ayrıca 50. km'de yer alan Çatalçeşme adlı yerde bir atölye daha inşa edilmişti.¹⁴²⁸

3.5.3.4. İzmit-Ankara Demiryolu Projesinin Sonu

Sultan Abdülaziz borçlanma yapılmasına izin verdikten sonra bir demiryolu istikrazı için Ocak 1873'te Meclis-i Hassa-ı Vükela'da görüşmeler başladı.¹⁴²⁹ Bu paranın sadece demiryolu inşasında kullanılması adına özel bir komisyonun kurularak harcamaların denetlenmesine karar verildi.¹⁴³⁰ 1873 Martı'nda 50 milyon liralık bir istikraz yapılmasına onay verildi. Bu istikrazdan devletin eline geçen miktarın Rumeli ve Anadolu'da bulunan hatların inşası için gerekli olan 25 milyon lira olması planlanıyordu.¹⁴³¹ Ancak 1873 Bunalımı nedeniyle borçlanma görüşmeleri uzayınca sadece 2 milyon sterlinlik ufak bir borçlanma yapıldı.¹⁴³² Bu

¹⁴²³ BOA. T.DMİ 1182/28.

¹⁴²⁴ 1.650 liraya mal olacak bu iş için %7 teminat akçesi verildi. Bkz. BOA. T.DMİ 823/21.

¹⁴²⁵ BOA. T.DMİ 1183/37.

¹⁴²⁶ BOA. T.DMİ 1175/62.

¹⁴²⁷ BOA. T.DMİ 1175/62.

¹⁴²⁸ Ancak bu atölye için gereken 4 adet ocak ve 1 adet fırın 25-30 lira mevcut olmadığı imal edilememişti. Bkz. T.DMİ 1175 65.

¹⁴²⁹ **Basiret**, 12 Kânunusani 1288.

¹⁴³⁰ **Basiret**, 15 Kânunusani 1288.

¹⁴³¹ **Basiret**, 20 Mart 1289, **Basiret**, 22 Mart 1289.

¹⁴³² **Basiret**, 26 Şubat 1288. ; 17 Teşrin-i evvel 1289.

para da tüketilince bu sefer Sadık Paşa borç aramak için Avrupa'ya gitti.¹⁴³³ Yapılan uzun görüşmelerden sonra 1874 yılında Maliye Müsteşarı Zühtü Efendi ile Credit Mobilier, Bank-ı Osmanî ve Bank-ı İtibar-ı Umumi-i Osmanî yetkilileri arasında anlaşma sağlandı ve Paris'te 50 milyon liralık (45.454.540 Sterlin-1.136.363.500 Frank) bir istikraz antlaşması imzalandı.¹⁴³⁴ Osmanlı devletinin tüm gelirleri yapılan borçlanmaya teminat olarak gösterildi.¹⁴³⁵ Bu para sadece İzmit'ten Ankara ve Diyarbakır'a, Mudanya'dan Bursa'ya, Kasaba'dan Alaşehir'e inşası kararlaştırılan demiryollarıyla Balkanlar'da Hirsch'den geri alınan demiryolların yapımında kullanılabilecekti.¹⁴³⁶ Hatta borç verenler Diyarbakır'dan Basra'ya olan kısım için harcama yapılmasını kabul etmeyeceklerini belirtmişti.¹⁴³⁷ İstikraz tahvillerinin ilk tertibi Londra ve Paris borsalarında alıcıya çıktı.¹⁴³⁸ Ancak tahviller piyasada karşılık bulmadığı gibi oldukça düşük fiyatlarla satılmaya başlanmıştı.¹⁴³⁹ Girişim bir başarısızlığa dönüşünce Osmanlı hükümeti zarara uğradığını belirtip 1875 Şubatı'nda tarafları Paris mahkemelerinde dava ederek 10 milyon lira tazminat talep etmişti.¹⁴⁴⁰ Bu girişimden de bir sonuç çıkmayınca devlet eliyle demiryolu inşası hayali sona erecekti

Sultan Abdülaziz 18 Ağustos 1875 tarihli irade ile o güne kadar Anadolu ve Rumeli'de yapılan inşa çalışmalara harcanan paranın *500.000 keseye balığ*¹⁴⁴¹ olduğunu belirterek çalışmaların son durumunun ve bunlara harcanan paranın miktarının ve yolların km başına düşen harcamasının araştırılmasını emretmişti.¹⁴⁴² Yapılan inceleme sonucu aralarında yalnızca İzmit Haydarpaşa hattının bitirildiği ve diğer kısımlardaki çalışmaların yarım kaldığı ve toplamda 2.400.000 altının harcandığı belirtiliyordu.¹⁴⁴³ Sadece üçte biri tamamlanabilen İzmit'ten ileri inşa için

¹⁴³³ BOA. Y.EE 24/68.

¹⁴³⁴ 50 milyonluk istikrazın her biri 10 milyon lira olmak üzere her sene 1 sürüm çıkarılarak 5 senede piyasaya sürülmesi kararlaştırıldı. İstikrazın mukavelesi için bkz. BOA. Y.EE 24/58; **Basiret**, 4 Eylül 1290.

¹⁴³⁵ BOA. Y.EE 24/58.

¹⁴³⁶ BOA. A.MKT.MHM 459/37.

¹⁴³⁷ BOA. T.DMİ 1188/97.

¹⁴³⁸ **Basiret**, 6 Eylül 1290; Bu istikrazın Avrupa'daki yankıları için bkz. **Basiret**, 3 Teşrin-i evvel 1874.; **Basiret**, 30 Teşrin-i sani 1874.

¹⁴³⁹ 28 Kânunusani 1290.

¹⁴⁴⁰ **Basiret**, 4 Şubat 1289; Dava ile ilgili olarak bkz. **Basiret**, 14 Şubat 1290; **Basiret**, 10 Mart 1291.

¹⁴⁴¹ Bir kese altın 5 liraya karşılık gelmektedir.

¹⁴⁴² BOA. MB.İ 29/148; BOA. MB.İ 31/92; BOA. İ.DH 706/49409; BOA. BEO.AYN.d. 1003/12.

¹⁴⁴³ BOA. İ.MMS 53/2357.

km başı 112.700 frank harcandığı bildiriliyordu.¹⁴⁴⁴ Raporda ayrıca demiryolu için yapılan istikrazın bozulmasıyla ihtiyaç duyulan paranın gelmemesi üzerine inşanın tatil olduğu ve bu yüzden yolların harap hale geldiği belirtildikten sonra yolların tamamlanabilmesi adına artık daha fazla paraya ihtiyaç olduğu belirtiliyordu.

Artık inşa çalışmalarının devam etmeyeceği anlaşılmıştı. Bu nedenle tesviyesi yapılan yolların korunması ön plana çıkmıştı. İnşa çalışmalarının durma noktasına gelmesiyle birlikte daha 1874 yılının sonbaharından itibaren İzmit'ten Mekece'ye olan bölümün ameliyat-ı turabiye ve sınaiyesi bitmiş kısımlarının başına yolu korumak adına bekçiler konulmuştu.¹⁴⁴⁵ Bekçilerin koruduğu km aralıkları şu şekildeydi:

Tablo 1: İzmit'ten ileri 90 km'de görev yapan bekçiler

Bekçinin İsmi	Görev Yaptığı Km'ler
Ömer Ağa	0-1
Mehmet Ağa	2-10
İbrahim	11-20
Halit	21-32
Mehmet Çavuş	33-43
Osman Ağa	44-50
Yorgi	66-73
Mehmet Ağa	74-81
Felek (Filik)	82-90

Kaynak: BOA. T.DMİ. 1203/79, (Ağustos 1876-Şubat 1877).

Bu karar yerinde bir karardı. Adliye ve Ahmediye köylerinde yaşayan Çerkez muhacir gençler yola zarar vermekteydi. Bekçiler bu kişilerden bazılarını yakalayarak komisyona sevk ediyordu. Ancak gerçekleşen hasarın nasıl giderileceği hakkında bir kanun olmadığı için bu kişiler yerel hükümete teslim edilip bazıları birkaç gün tutuklu bırakılıp bazıları da korkutularak salıveriliyordu. Bu durumdan cesaret alan gençler huylarından vazgeçmediği için ne yapılacağı Ekim 1874'te

¹⁴⁴⁴ BOA. İ.MMS 53/2357.

¹⁴⁴⁵ BOA. T.DMİ 1181/12.

İnşaat Meclisi'ne sorulmuştu.¹⁴⁴⁶ Komisyona verilen cevapta demiryolları hakkında hazırlanan zabıtan nizamnamesinde belirtilen hususların, demiryolu inşası tamamlanıp işletmesi başladıktan sonraki süreç için geçerli olduğu ve yeteri kadar bekçinin istihdamı için yeterli paranın bulunmaması nedenleriyle bölge ahalilerinin gençleri kontrol altına alarak bu yönde hasar vermemeleri için uyarılmasını emrediyor ve bu tip suçları işleyen kişiler için yapılması gerekeni komisyona bırakıyordu.¹⁴⁴⁷ Örneğin İzmit'ten ileri tesviyesi yapılan demiryolunun korunması için görevlendirilen Ali Çavuş'un, 18 arabacının yolu kullanarak toprak tesviyesine zarar verdiğini 24 Mayıs 1876'da nezarete bildirmesiyle birlikte bu kişilerin yakalanması için emir çıkartıldı.¹⁴⁴⁸

Her ne kadar toprak tesviyesi ve ameliyat-ı sınaiesi yapılan kısımların bekçiler tarafından korunması kararlaştırılsa da Nafia Nezareti ara ara yolun incelenmesini istemeye devam etmiştir. Sultan Abdülaziz'in iradesinin hemen ardından Nafia, 19 Ağustos 1875 tarihinde İzmit İnşaat Komisyonu'na gönderdiği telgrafta, İzmit'ten öteye inşa edilen yolların muayenesi için birkaç mühendis gönderileceği bu kişilere *tashilat-ı lazımeyle* beraber komisyonda bulunan keşif haritalarının verilmesi emrediliyordu.¹⁴⁴⁹ Ağustos 1875 sonuna doğru İzmit'ten öte kısımlarda yapılan işlere bakmak bu sefer komisyon tarafından için 3 kondüktör talep edildi.¹⁴⁵⁰ Bu iş için Haydarpaşa demiryolu idaresince yapılan tenkihât süresinde işten çıkarılan Mekteb-i Ceriyye-i Şahane mezunu Hakkı ve Hüsnü Efendiler aylık 900'er kuruş maaşla işe alındı.¹⁴⁵¹ Başmühendis Ervin tarafından talep edilen Hakkı ve Hasan Beyler 19 Eylülde görev yerlerine varmıştı.¹⁴⁵² Aralık ayına gelindiğinde bu kişilerin istihdamına hâlâ lüzum olup olmadığı sorulmaktaydı.¹⁴⁵³ Bunun dışında 3 Eylül 1875'te başmühendis Evomya ve Sabri Efendinin Mekece ve ilerisindeki yolları birinci defa muayeneye çıkmıştı.¹⁴⁵⁴

Kasım 1875'te İnşaat Meclisi, İzmit İnşaat Komisyonu'na İzmit'ten Mekece'ye kadar olan kısmın son durumunu soruyordu. Verilen cevapta İzmit'ten

¹⁴⁴⁶ BOA. T.DMİ 1181/12.

¹⁴⁴⁷ BOA. T.DMİ 1181/12.

¹⁴⁴⁸ BOA. T.DMİ 1203/64.

¹⁴⁴⁹ BOA. T.NF.MKT 97/83.

¹⁴⁵⁰ BOA. T.DMİ 1186/56.

¹⁴⁵¹ BOA. T.DMİ 1186/58.

¹⁴⁵² BOA. T.DMİ 1187/43.

¹⁴⁵³ BOA. T.DMİ 1187/80.

¹⁴⁵⁴ BOA. T.DMİ 1203/43.

ileri 6. kmye kadar olan bölümün toprak tesviyesinin tamire ihtiyaç duyduğu ve Sakarya'dan ileri Mekece'ye kadar olan 60-90. km'ler arasının bazı kısımlarının bozulduğu ve emredildiği üzere yolu korumak için bekçiler görevlendirildiği bildiriliyordu.¹⁴⁵⁵

28 Ocak 1876'da Haydarpaşa-İzmit Demiryolu işletme şirketinin vekili Abdullah Reşat hattın karlılığının sağlanabilmesi için demiryolunun İzmit'ten ileri uzatılması için talepte bulunmuştu.¹⁴⁵⁶ Abdullah Reşat inşa çalışmalarına hâlâ başlanamamış olan Sakarya Nehri kıyısındaki 15 km ile İzmit'ten Lefke'ye tesviye çalışması yapılan 89 km'nin yani toplamda 104 km'nin işletmeye açılabilmesi için 10 milyon frank civarında bir paranın gerektiğini belirtiyordu. Bu çalışmalar için sadece büyük müteahhitlere verilen paranın yedi milyon frankı tuttuğunu ve devletin yolu tamamlayamazsa hem bu paradan olacağını hem de Haydarpaşa-İzmit Hattından fayda sağlayamayacağını belirtiyordu.

1875 sonunda mali sıkıntılar nedeniyle komisyonlarda artık hiçbir işlem yapılamaz hale geldi. Aralık 1875'te Sofya, İzmit ve Bursa İnşaat Komisyonlarına çekilen telgrafta idare ve fen memurlarından hangilerine ne kadar süredir maaş verilmediği sorumaktaydı. İzmit İnşaat Komisyonu verdiği cevapta idare ve fen memurlarıyla birlikte hizmetlilerin maaşlarının Nisan 1875 tarihinden beri, yani yedi aydır ödenmemekte olduğu ve bu kişilere olan toplam borcun 160.000 kuruşu bulunduğu belirtilmişti.¹⁴⁵⁷ Ancak ödemedeki sıkıntılar daha 1874 yılının ikinci yarısından itibaren baş göstermişti. 13 Eylül 1874're İzmit İnşaat Komisyonu'nun bünyesinde görevli yabancı mühendisler Temmuz'dan beri maaş verilemediği için mühendislerin devamlı sızlanmakta olduğu maaşları dışında ikramiyelerinin de vaktinin geldiği bu nedenle komisyona acilen 3.000 lira yollanması talep edilmekteydi.¹⁴⁵⁸ Bazı görevler birleştirilerek tasarruf yapılmaya çalışıldı. Örneğin Aralık 1875'te ambar memurluğu görevi sandık eminine ilave bir görev olarak verilmişti.¹⁴⁵⁹ Ayrıca yapılan ödemelerin nereye gittiği de sorulmaktaydı. Ocak

¹⁴⁵⁵ BOA. T.DMİ 1187/75.

¹⁴⁵⁶ BOA. A.DVN.MKL 13/12.

¹⁴⁵⁷ BOA. T.DMİ 1188/2; Komisyonlardan gelen cevaba göre Bursa idare ve fen memurlarının alacağı 332.372 kuruşu, Sofya idare ve fen memurları alacağı ise 653.103 kuruşu bulmuştu. Bkz. BOA. T.DMİ 1188/2.

¹⁴⁵⁸ BOA. T.DMİ 823/1.

¹⁴⁵⁹ Ambar memurluğu araç ve gereçleri Sandık eminliğine devretmek üzere nakliyat ücreti olarak 8-10 bin kuruşa ihtiyaç olduğunu bildirdi. Ancak İnşaat Meclisi, komisyona 5-6 hamal ile 5-10 gün

1876'da yapılan incelemede başmühendis Ervin'in göreve başladığı tarihten itibaren 35.000 lira harcadığı belirlendi. Nafia bu paraların nereye harcadığını soruyordu.¹⁴⁶⁰ Şubat ayında verilen cevapta köprü, rıhtım, kazık, hendek, duvar, orman kat' eden işçilerin yevmiyesi gibi masarıflar ile Rıfat Ağa, Kirkoratsyan, Septor Kalfa gibi müteahhitlere verilen işlerin toplamının 1.354.316,50 kuruş tuttuğu belirtiliyordu.

Osmanlı devletinin borçlarını ödeyemeyeceğini ilan ettiği 1876 başından itibaren demiryolu inşasıyla ilgili yazışmalar kesilmektedir. Mart 1878'e kadar inşanın yeniden başlatılması ile ilgili herhangi bir belgeye rastlanılamadı. 21 Mart 1878 tarihinde İzmit İnşaat Komisyonu muhasebecisi Sıdkı Efendi, Nafia Nezareti vekili Sadi tarafından İstanbul'a çağrılmıştı.¹⁴⁶¹ Kendisine İzmit'ten Adapazarı'na olan kısma döşenmek üzere komisyona gönderilen rayların kaç ton olduğu ve bunlarla nereye kadar ray döşenebileceği soruldu. Sıdkı Efendi verdiği cevapta Haydarpaşa'ya gönderilen raylar dışında 5.513 ton 418 kg ray bulunduğu ve bunların da Adapazarı'na kadar inşa için yeterli olduğunu belirtiyordu.¹⁴⁶² Aynı yılın Kasım ayında da kendisine İzmit ve Sapanca inşaat ambarlarında ve diğer yerlerde ne kadar travers, el arabası, darbuz, demir küşkü, su kireci vs. olduğu sorulmaktaydı.¹⁴⁶³ Sıdkı Efendi gönderdiği cevapta 10.000 çuval su kireci olduğunu belirtiyordu.¹⁴⁶⁴ Devlet, büyük olasılıkla, en azından Adapazarı'na kadar olan kısmı tamamlamayı düşünmüş ancak gerekli ödemeleri yapamayacağını görerek bu işten vazgeçmişti. Zaten daha sonra Sıdkı Efendi'ye yollanan yazıda tüm bu eşyaların kayıtları tutularak Haydarpaşa Demiryolu İdaresi Müdürü Hasan Efendi'ye yollanması emredildi.¹⁴⁶⁵ Ayrıca 15 Haziran 1878 tarihinde İzmit İnşaat Komisyonu riyasetine yollanan bir başka yazıda komisyona ait olan köprü kerestelerinden Haydarpaşa İdaresine lazım olanların kayıt tutularak yollanması isteniyordu.¹⁴⁶⁶ Bu tarihten sonra bu güzergah üzerinde demiryolu inşası için artık yabancı şirketlerin teklifleri değerlendirilecekti. Örneğin Temmuz 1878'te Viyana merkezli bir banka Haydarpaşa-İzmit Hattı'nın tamiri ve İzmit'ten Adapazarı'na kadar olan kısmın da inşa ve işletmesini talep ettiği

zarfında bu işin halledilebileceğini bunun içinde 1.000-1.500 kuruşun yeterli olacağını belirtiyordu. Bkz. BOA. T.DMİ 1188/61.

¹⁴⁶⁰ BOA. T.DMİ 1188/66.

¹⁴⁶¹ BOA. T.DMİ 1203/97-98.

¹⁴⁶² BOA. T.DMİ 1203/104.

¹⁴⁶³ BOA. T.DMİ 1203/104.

¹⁴⁶⁴ BOA. T.DMİ 1203/104, BOA. T.DMİ 1203/105.

¹⁴⁶⁵ BOA. T.DMİ 1203/104, BOA. T.DMİ 1203/105.

¹⁴⁶⁶ BOA. T.DMİ 1203/104.

imtiyaz başvurusuyla Sadaret'in kapısını çalıyordu.¹⁴⁶⁷ Ancak Deutsche Bankası öncülüğündeki konsorsiyuma kadar tüm teklifler reddedilecekti.

3.5.4. İzmit-Ankara Demiryolu Projesinin Başarısız Olmasının Nedenleri

Genel olarak Anadolu ve Rumeli'de özelde ise İzmit'ten Ankara'ya inşasına çalışılan demiryolların tamamlanamayışının nedenleri üzerine getirilecek açıklamalarda hiç şüphesiz ekonomik izahat başı çekecektir. 1876 yılında Osmanlı maliyesinin iflasıyla tamamen sona eren devlet eliyle demiryolu inşasındaki başarısızlığın ekonomik yönünü anlatmaya ilk dış borçlanmanın yapıldığı 1854 yılından başlamak gerekmektedir.

Osmanlı devletinin ekonomik gücü büyük altyapı yatırımlarının altından kalkabilecek yeterlilikte değildi. Bu tip altyapı yatırımlarının finansmanı için yabancı ülkelerden borçlanmaya gidilmesi ya da yabancı sermayenin ülkeye çekilmesi bir zorunluluktur. Her iki yol da devlet tarafından desteklendi. Devlet eliyle demiryolu inşası için ise dış borçlanma gerekiyordu. Aslında Osmanlı devleti Kırım Savaşı'na kadar Avrupa devletlerinden borçlanmaya yönelik bir teşebbüsten özel olarak kaçınmış ve para ihtiyacını sürekli iç piyasalardan temin etmişti. Ancak Kırım Savaşı'nın getirdiği ağır yük ve Avrupa devletlerinin borçlanma konusunda teşvikiyle birlikte Osmanlı devleti 1854 yılında ilk borçlanmasını gerçekleştirdi.¹⁴⁶⁸ Ancak İngiltere'den¹⁴⁶⁹ yapılan ilk dönem istikraz antlaşmalarında borçların savaşa yönelik ve askeri harcamalara ayrılması zorunluluğu getirilmişti.¹⁴⁷⁰ Daha sonraki dönemde yapılan bazı borçlanmalar ise para piyasalarını istila ederek mali istikrarı bozan kaimenin piyasalardan toplanması adına yapılacaktı.¹⁴⁷¹ Örneğin 1862 yılında

¹⁴⁶⁷ BOA. Ş.D 501/24.

¹⁴⁶⁸ Coşkun Çakır, **Tanzimat Dönemi Osmanlı Maliyesi**, Küre Yayınları, İstanbul, 2001, s. 66.

¹⁴⁶⁹ İlk istikrazlarda İngiliz ağırlığı netken daha sonra Fransızlar etkili olmaya başlamış, 1870'lerde işin içine Alman ve Avusturyalılar da girmiştir. Borçlanılan ülkelerin listesi için bkz. Pamuk, Dünya Kapitalizmi, s. 71.

¹⁴⁷⁰ Donald C. Blaisdell, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa Mali Kontrolü**, çev. Hazım Atıf Kuyucak, TC Maarif Vekilliği Yüksek İktisat ve Ticaret Mektebi, İstanbul, 1940, s. 43; Edhem Eldem, **Osmanlı Bankası Tarihi**, çev. Ayşe Berkay, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999, s. 26.

¹⁴⁷¹ Blaisdell Blaisdell, s. 52.

ancak 4,5 milyonunun hazineye girdiği 8,8 milyon sterlinlik bir kredi açıldı ve bu paranın ¾'ü kâğıt paranın tedavülden çekilmesi için kullanıldı.¹⁴⁷²

Bunların dışında 1860'ların ortalarından itibaren yapılan birçok borçlanma bütçe açıklarına, cari ödemelere, önceki borçlanmaların faiz ve anapara ödemelerine ve iç borçların dış borca dönüştürülmesine harcanacaktı.¹⁴⁷³ Diğer bir deyişle yapılan borçlanmanın büyük bir kısmı orta ve uzun vadede getirisi olacak altyapı yatırımlarına ya da borç ödeme kapasitesini iyileştirecek alanlara ayrılmak yerine verimsiz alanlarda kullanıldı. Bu durumun istisnası olarak 1870 yılında itibari değeri 31,68 milyon sterlin olan ancak hazineye sadece 9,54 milyon sterlinin girdiği Rumeli Demiryolunun inşası için yapılan istikraz gösterilebilir.¹⁴⁷⁴ Zaten Osmanlı devletinde yapılan planlı harcamalarda en düşük bütçeler devamlı Maarif ve Nafia Nezaretlerine ayrılmaktaydı.¹⁴⁷⁵ Artık yeni borçlanmalar krizi ötelemekle beraber mali durumu uzun vadede daha da ağırlaştırıyordu.

1870-1875 yılları arasında ise artık işin içinden çıkılmaz hale gelindi. 1870'lerden sonra Osmanlı devletinin ihraç kalemleri dünya piyasalarındaki talep azalışıyla paralel bir şekilde azalmaya başladı ve bu ihracat diğer ihraççı ülkelere geçti.¹⁴⁷⁶ XIX. yüzyıl boyunca sürekli bütçe açığı veren Osmanlı maliyesinin 93 Harbi öncesi en büyük üç bütçe açığı da bu yıllar arasında gerçekleşecekti. 1871-72 mali yılında %18,6, 1873-74 mali yılında %19,4, 1875-76 mali yılında ise %21 bütçe açığı verildi.¹⁴⁷⁷ 1869-1875 yılları arasında toplam açık 3,3 milyon sterline ulaştı.¹⁴⁷⁸ Bu açığı kapatmak adına Osmanlı devleti tarihinin en büyük dış borçlarını aldı. 1873 ve 1874'te birbiri ardına çıkarılan 3 istikrazın emisyon kurlarının düşüklüğü ve piyasa tarafından çok yavaş emilmesi Osmanlı devletinin güvenilirliğinin neredeyse

¹⁴⁷² Kıray, s. 122; 1858 yılında da kaimenin piyasadan toplanması için bir dış borç alınmıştı. Bkz. Çakır, s. 72.

¹⁴⁷³ Şevket Pamuk, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999, (Paranın Tarihi), s. 231; Pamuk, *Dünya Kapitalizmi*, s. 55; Çakır, s. 71; Kıray, s. 11; Yakup Kepenek ve Nurhan Yentürk, **Türkiye Ekonomisi**, 12. baskı, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 11.

¹⁴⁷⁴ Kıray, s. 209; Pamuk, *Dünya Kapitalizmi*, s. 55; 1886 yılından sonra yapılan istikrazlar liman, demiryolu ve şose yol gibi altyapı yatırımlarına yönelik olarak harcanacaktı. Bkz. V. Eldem, s. 185.

¹⁴⁷⁵ Kıray, s. 86.

¹⁴⁷⁶ Pamuk ve Aksay, s. 51.

¹⁴⁷⁷ Tefik Güran, "Tanzimat Dönemi Osmanlı Maliyesi", **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, Cilt: 49, s. 84; Tefik Çavdar, **Türkiye Ekonomisinin Tarihi, 1900-1960: Yirminci Yüzyıl Türkiye İktisat Tarihi**, İmge Kitabevi, Ankara, 2003, s. 63.

¹⁴⁷⁸ Pamuk, *Bağımlılık ve Büyüme*, s. 231.

yok olduğunu göstermekteydi.¹⁴⁷⁹ En az bunlar kadar önemli olan bir diğer husus 1873 Dünya Ekonomik ve Endüstriyel Kriz'iydi. Sanayileşmiş ülkelere sermaye akışının kesilmesiyle¹⁴⁸⁰ 1872 yılında Latin Amerika ülkeleri borçlarını ödeyemeyeceğini ilan etti.¹⁴⁸¹ 9 Mayıs 1873'te Viyana borsasının ve hemen ardından da 1870-71 Fransa-Prusya Harbi'nin savaş tazminatıyla likiditeye boğulan Alman borsasının çökmesi bütün sisteme bir darbe indirerek Avrupa finans dünyasını bir resesyon dönemi içine soktu.¹⁴⁸² Osmanlı istikrazlarının yakın geleceğini tehlikeye atan uzun süreli kriz 1873'ün sonuna doğru Avrupa'nın geri kalanına ve ABD'ye yayıldı.¹⁴⁸³ Krizin Avrupa'da patlak verdiği bu dönem ilginç bir şekilde İzmit'ten Ankara'ya inşa çalışmalarının başladığı ve demiryolu için Avrupa'da yeni bir borçlanmanın hedeflendiği bir döneme denk gelmekteydi.

1873-1896 Buhranı ile birlikte sanayi ülkeleri bir bütün olarak ilk kez böyle bir krize girmektedirler. Üretim düzeyleri gerilemese de krizle beraber büyüme hızları yavaşlamış ve fiyat düzeyleri de hızlı bir şekilde düşüşe geçmişti.¹⁴⁸⁴ Bunun neticesinde 1873'ten yüzyılın sonlarına kadar dış ticaret hadleri Osmanlı ekonomisi aleyhine dönecekti.¹⁴⁸⁵ Hammaddede fiyatları gerilerken Osmanlı ihracatının büyüme hızı da önemli ölçüde düşmüştü. Kriz yıllarında tarımsal ürünlerin hem fiyatlarındaki hem de ihracat ve ithalatındaki düşüşle beraber imparatorluğun vergi kalemlerinde kayıp yaşandı.¹⁴⁸⁶ Örneğin Osmanlı maliyesinde 1880-1890 yılları arasında hazinenin iki temel gelir kaynağı olan aşar ve gümrük vergilerinden sağlanan toplam gelir artmadığı gibi bir miktar da azaldı.¹⁴⁸⁷ Durumu hafifletmek için köylülerden alınan aşar vergisinin oranı yükseltildi.¹⁴⁸⁸ Hatta devlet 1875-1881 yılları arasında miri arazilerini özel mülke çevrilmek üzere şahıslara satması için hazineye yetki verecekti.¹⁴⁸⁹

¹⁴⁷⁹ E. Eldem, s. 126.

¹⁴⁸⁰ Pamuk ve Aksay, s. 131; Pamuk, Dünya Kapitalizmi, s. 29.

¹⁴⁸¹ Pamuk, Dünya Kapitalizmi, s. 58;

¹⁴⁸² Kıray, ss. 148, 210; E. Eldem, s. 126; Faulkner, s. 224.

¹⁴⁸³ Hobsbawm, Sermaye Çağı, s. 61; ABD'de krizle birlikte 98 banka, 89 demiryolu şirketi ve 18.000 kadar başka işletme iflas etti ve 1876'ya gelindiğinde her yedi Amerikalıdan biri işsiz kalmıştı. Bkz. Faulkner, s. 224.

¹⁴⁸⁴ Buhran yıllarında fiyatlarda yaşanan toplam düşüş yüzde 48'e varmıştır. Bkz. Pamuk, Dünya Kapitalizmi, s. 48.

¹⁴⁸⁵ Pamuk, Dünya Kapitalizmi, s. 29.

¹⁴⁸⁶ Pamuk, Dünya Kapitalizmi, s. 32.

¹⁴⁸⁷ Pamuk, Bağımlılık ve Büyüme, s. 79.

¹⁴⁸⁸ Pamuk, Dünya Kapitalizmi, s. 32.

¹⁴⁸⁹ Quataert, Tarım, s. 61.

Anadolu ve Rumeli'deki hatların inşası için ise borçlanma şarttı. Ancak sermaye ihracını sona erdiren 1873 kriziyle beraber, önceden planlanmış 1873 ve 1874 istikrazlarından sonra Osmanlı Devleti borç bulamaz hale geldi. Nitekim dünya para piyasalarında yaşanan istikrazlılıklar nedeniyle 1874 yılında 50 milyon liralık bir demiryolu istikrazı için antlaşma imzalanırsa da borçlanma hayata geçirilemedi. Bununla beraber 1875 yılına gelindiğinde Osmanlı devletinin dış borçları 200 milyon sterline yaklaşıyor ve anaparayla faiz ödemeleri yılda 11 milyon sterlini buluyordu.¹⁴⁹⁰ Aynı yıllarda Osmanlı maliyesinin tüm gelirleri ise 18 milyon sterlin dolaylarındaydı.¹⁴⁹¹ Bütçe fazlası yaratamayan ve borç ödemeleri yapmak adına yeniden borçlanamayan Osmanlı maliyesi için artık kurtuluş yoktu.¹⁴⁹² 6 Ekim 1875'te 5 milyon liralık bir bütçe açığı olduğu belirtilerek Heyet-i Vükela kararıyla Osmanlı tahvil kuponlarının ödemelerinin beş yıl boyunca yarısının nakit yarısının da %5 faizli tahviller şeklinde yapılacağı İstanbul gazetelerinde ilan edildi.¹⁴⁹³ Bir çeşit moratoryum anlamına gelen bu karar imparatorluk içerisinde ve dışında bomba etkisi yaptı. 1875 yılındaki sarsıntılar Türk tahvilatı satın almış Vatikan'da bile hissedildi.¹⁴⁹⁴ Bu karar devletin kredi itibarından ve güvenilirliğinden geriye kalan her şeyi yok etti. Deklarasyonda ilan edilen kısmi ödemeler de Ocak 1876'da yapılan ilk ve tek ödemededen sonra kesildi.¹⁴⁹⁵ Ancak Osmanlı Devleti bu yıllarda iflas eden tek ülke değildi. 1872-1876 yılları arasında Latin Amerika ülkeleri, Mısır ve Tunus benzer kaderi yaşamıştı.¹⁴⁹⁶

Alınan dış borçların verimsiz bir şekilde kullanılması dışında borçlanmalar çok kötü şartlarda yapılıyordu. Avrupa'da Osmanlı ekonomisine duyulan güvenin oldukça azalması nedeniyle borçlanmaların ihraç fiyatları oldukça düşük, faizleri ise oldukça yüksekti. Osmanlı devleti 1854-1875 yılları arasında ortalama emisyon kuru

¹⁴⁹⁰ Şevket Pamuk, **Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914**, 2.baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2005, (İktisadi Tarih), s. 231; Pamuk, Paranın Tarihi, ss. 231-32; Borç miktarı 1876 yılında 210 milyon sterlini aşacaktı. Bkz. Pamuk ve Aksay, s. 84.

¹⁴⁹¹ Pamuk, İktisadi Tarih, s. 231; Pamuk, Paranın Tarihi, ss. 231-32.

¹⁴⁹² Pamuk, Dünya Kapitalizmi, s. 29.

¹⁴⁹³ Kiray, s. 145; Blaisdell, s. 103; Charles Philip Issawi, **The Economic History of Turkey, 1800-1914**, University of Chicago Press, Chicago, (Turkey), 1980, s. 361; Pamuk, Dünya Kapitalizmi, s. 58; E. Eldem, s. 129; Ali Akyıldız, **Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri**, Türk Ekonomi Bankası, İstanbul, 2001, s. 78.

¹⁴⁹⁴ Blaisdell, s. 57.

¹⁴⁹⁵ E. Eldem, s. 129.

¹⁴⁹⁶ Pamuk, Dünya Kapitalizmi, s. 58.

%59 ve efektif faiz oranı %10'u bulan toplam 15 adet tahvil çıkarmıştı.¹⁴⁹⁷ Avrupa'da ise XIX. yüzyılın ortalarında güvenli faiz oranı %3'ü geçmiyordu.¹⁴⁹⁸ Bu yıllarda alınan toplam dış borç miktarı 5.298,7 milyonken hazineye giren para sadece 3.012,9 milyon liraydı.¹⁴⁹⁹ Özellikle 1860 sonrası alınan borçlanmalarda tahvillerin itibari değerlerinin %50'nin altına düşmesiyle birlikte devlet bir lira için iki lira borçlanır hale gelmişti.¹⁵⁰⁰ Bu şartlar altında Osmanlı bütçesinin borçlara ayrılan kısmının oranı sürekli artmaktaydı. 1846-47 bütçesinin %10'u, 1861/62 bütçesinin %23,50'si, 1870-71 bütçesinin %30'u, 1875-76 yılı bütçesinin ise %51,4'ü borç ödemelerine ayrılmıştı.¹⁵⁰¹ Devlet borçlarının anapara ve faiz ödemelerini yapabilmek adına tüm devlet gelirlerinin yarısından fazlasını buraya aktarmak zorundaydı.¹⁵⁰² Bu şartlarda oldukça maliyetli bir yatırım olan demiryollarına bütçeden pay ayırmak neredeyse imkânsızdı.

Osmanlı ekonomisinin belini büken yük hiç şüphesiz imparatorluğun en uzun yüzyılında yaşadığı savaşlar ve isyanlardı. Savaşlar önce merkantilizm ve sonra sanayi devrimi süresince kendi silahlarını yapan, askerlerini giydiren ve besleyen ülkelerde ulusal ekonomilerin gelişimine katkı sağlarken Osmanlı gibi dışarı bağımlı devletlerde karşılanamayacak bütçe açıkları oluşturmuştur.¹⁵⁰³ Osmanlı devleti 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşından 1918'e kadar 24 adet savaş ve ayaklanma yaşadı.¹⁵⁰⁴ Bunların çoğundan yenik ayrılan Osmanlı devleti her seferinde hem siyaseten hem de ekonomik olarak Batı'ya daha bağımlı hale geldi. Özellikle 1874 yılında yeni borçlanmanın mümkün olmadığı zamanlarda Balkanlar'da patlak veren isyan ve savaşlar kaçınılmaz sonu öne alacaktı. İzmit'ten öte inşa için hâlâ düşüncelerin olduğu bir dönemde, Temmuz 1875'te Hersek'te çıkan ve kısa sürede Bosna'ya yayılan ayaklanma, Nisan 1876'da Bulgar milliyetçilerinin ayaklanması, Haziran 1876'da Sırbistan ve Karadağ'ın Bosna Hersek çatışmasına müdahil olarak Osmanlı devletine savaş açması sonucunda politik ve ekonomik durum daha da kötüleşmişti.

¹⁴⁹⁷ Kıray, s. 11; Çakır, s. 72; Japonlar'da 1870'lerin başında yapılan iki borçlanmada emisyon kurları sırasıyla %98 ve %92'ydi. Bkz. Allen ve Donnithorne, ss. 221, 224

¹⁴⁹⁸ Haydar Kazgan, **Osmanlı'da Avrupa Finans Kapitali**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1995, s. 174.

¹⁴⁹⁹ V. Eldem, s. 183.

¹⁵⁰⁰ Pamuk, Dünya Kapitalizmi, s. 55.

¹⁵⁰¹ Tevfik Güran, **Osmanlı Mali İstatistikleri Bütçeler 1841-1918**, Ankara, DİE, 2003, (Bütçeler), s. 14; Pamuk, Dünya Kapitalizmi, s. 55.

¹⁵⁰² Pamuk, Dünya Kapitalizmi, s. 55.

¹⁵⁰³ Kazgan, s. 84.

¹⁵⁰⁴ Issawi, Turkey, s. 4; Kıray, s. 153.

Devlet artık memurlarının ve ordunun maaşlarını ödeme garantisi veremiyordu.¹⁵⁰⁵ Bir de bu yükün üzerine 24 Nisan 1877’de Rusya Osmanlı’ya savaş ilan etti.¹⁵⁰⁶ Nihayetinde 1878 yılına gelindiğinde ağır bir yenilgi alan Osmanlı devleti büyük miktarda toprak kaybıyla birlikte çok büyük bir savaş tazminatı ödemeyi kabul edecekti.

Osmanlı Devleti demiryolu inşası esnasında güzergâh üzerinde yaşayan halka angarya usulüyle ya da dayatmayla herhangi bir yük binmesine izin vermemiştir.¹⁵⁰⁷ Hâlbuki 1865 tarihli bir kanunla 16 yaşından 65 yaşına kadar erkek nüfus senede 4 gün yollarda bizzat çalışmak veya bunun karşılığını nakden ödemek zorunda tutulmuştu.¹⁵⁰⁸ Buna benzer bir şekilde demiryolu güzergâhı üzerinde yer alan kasaba ve şehirlerde bulunan nüfusa böyle bir yükümlülük getirilebilirdi. Hatta bu hususta Bursa ve Ankara İdare Meclisleri’nden birer öneri gelecekti.¹⁵⁰⁹ Bu durum Osmanlı devletine de özgü bir şey değildi. Örneğin Rusya’da serflik kaldırılana kadar on binlerce serf demiryollarında düşük ücretlerle ve çok kötü koşullarda istihdam edilmişti.¹⁵¹⁰ Ayrıca Mısır’da hem demiryollarının hem de Süveyş Kanalı’nın inşasında yerliler çok kötü koşullarda çalıştırıldı.¹⁵¹¹ Keza ABD’de de kölelerin en büyük istihdam alanlarından biri demiryollarıydı.¹⁵¹² Bunun dışında başta redif askerleri olmak üzere herhangi bir askere hizmet süresinde yapılacak bir kısaltma ya da işçilere nazaran daha uygun ücretlerle çalıştırma gibi bir teşebbüste de bulunulmamıştır. Yine bu yönde birçok öneri mevcuttu. Örneğin Mojel raporunda inşa çalışmalarında askerlerin çalıştırılmasını önermekteydi. Belova’dan Basiret gazetesine yollanan bir mektupta Balkanlarda görevli redif askerlerinin çadırlarıyla gelerek demiryolu inşaatında uygun bir maaş ya da yevmiye ile çalışması tavsiye ediliyordu.¹⁵¹³ Bu öneriye göre normal işçilerle km’si 2.000 kıyye akçeye tekabül

¹⁵⁰⁵ Kıray, s. 145; Dış borç da alamayacak olan devlet her ne kadar yapmayacağına söz vermiş olsa da yeniden kâğıt para emisyonuna başvurmadan başka çare bulamadı. Ancak bu hak 1863’ten beri sadece Bank-ı Osmani-i şahaneye aitti. Bankaya başvuran hükümet para piyasasını yeniden bozulmaması için banka kontrolünde bir emisyonu izin verdi. Bkz. E. Eldem, s. 132.

¹⁵⁰⁶ Edhem Eldem, **Osmanlı Bankası Tarihi**, çev. Ayşe Berktaş, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999, s. 134.

¹⁵⁰⁷ BOA. A.MKT.MHM. 459/38; BOA. T.NF.VRK 17/29.

¹⁵⁰⁸ V. Eldem, s. 95.

¹⁵⁰⁹ Toydemir, s. 15; Çadircı, s. 265.

¹⁵¹⁰ Wolmar, s. 17.

¹⁵¹¹ Wilson, ss. 27, 31.

¹⁵¹² 1860 yılında sadece Güney eyaletlerinde 14.000’den fazla köle demiryollarında istihdam edilmekteydi. Bkz. W.G. Thomas, s. 21.

¹⁵¹³ **Basiret**, 21 Kânunusani 1289.

eden tesviye masrafı askerlerin çalıştırılmasıyla yarı yarıya düşecekti. Çoğu genç ve okur-yazar olan askerler verilen işi hızlı bir şekilde kavrayarak inşayı daha kısa sürede tamamlayabilecekti.¹⁵¹⁴ Ayrıca XX. yüzyılın başında devlet eliyle inşa edilecek Hicaz Demiryolu'nda çalışan işçilerin büyük bir kısmı askerlerden oluşacaktı.¹⁵¹⁵ Bundan başka 1873-75 Orta Anadolu kıtlığı esnasında kıtlıkzedelerin yiyecek ihtiyacı karşılanarak demiryolu inşasında ücretsiz çalışması gündeme getirebilirdi. Ancak devlet bunların hiçbirini tercih etmedi.¹⁵¹⁶

Demiryolu teknolojisindeki yenilikler inşanın hızlı ve ucuz bir şekilde tamamlanabilmesi için bir seçenek olabilirdi. Kasım 1874'te Londra'da John Haden adlı bir mühendis Osmanlı devletinin Anadolu demiryollarını Pioneer usulüyle inşa etmesini önermiş ve aralarında mühendislerin ve Bank-ı Osmanî direktörü Foster'in de bulunduğu topluluktan takdir almıştı. Bu usule göre ana güzergâh kısım kısım inşa edilecek ve işletmeye açılan her bölümden sonra bir sonraki bölüme geçilecekti. Bu sayede işletmeye açılan kısım gerek demiryolu malzemesinin taşınmasında kolaylık sağlayacağı gibi gerek de işletmeden kar elde edilmeye başlanacaktı. Ayrıca inşa tekniği olarak daha basit bir ray döşeme tekniğinin varlığı vasıflı işçilere olan ihtiyacı azaltmakta ve bir günde 100 kişiyle 2-3 mil demiryolu inşa edilebilmekte olduğu iddia ediliyordu.¹⁵¹⁷ John Haden, bu usul üzerine demiryolu inşa etmek üzere hükümetten imtiyaz talep etti.¹⁵¹⁸ Ancak bu tip öneriler de durumu değiştiremedi.

1873-75 Orta Anadolu kıtlığı hiç şüphesiz inşa çalışmalarının başarısız olmasında etkili olmuştu. İnşanın seyri ile kıtlığın seyri çakışmaktaydı. Örneğin kıtlığın ilk emarelerinin görüldüğü aylarda yeterli unun üretilmemesi ve çevre vilayetlerden de getirilememesi nedeniyle Ankara İnşaat Komisyonu işçi sayısını istediği seviyelerde arttıramamıştı. 1874 kışında Orta Anadolu'da insanların kıtlık

¹⁵¹⁴ Bu durumun tek istisnası Haydarpaşa'dan İzmit'e doğru yapılan inşa sırasında 12 km'lik bir mahalın toprak tesviyesinin oldukça zorlu olmasından naşı bu işi yapacak bir müteahhitin bulunamaması ve bunun üzerine bu kısımda erlerin kullanılması olmuştur. Bkz. C. Öztürk, Tez, s. 29.

¹⁵¹⁵ Ameliyat Taburları olarak adlandırılan birliklerde yaklaşık 8.000 asker ayda 100 kuruş ücret karşılığında inşanın değişik safhalarında farklı hizmetlerde görevlendirilmişti. Bkz. Ufuk Gülsoy, Kutsal Proje Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları, ss. 123, 125-126.

¹⁵¹⁶ *Relief Works* denilen farklı bir yöntemde devlet kıtlıkzedeleri altyapı işlerinde istihdam ederek geçinmeleri için para kazanmalarını sağlıyordu. Doğrudan gıda yardımı yapılmadığından yani kıtlıkzedelere dolaylı bir şekilde yardım yapılmakta olduğundan devletin piyasaya müdahalesi asgari seviyeye düştüğü gibi altyapı çalışmaları da devam ediyordu. Osmanlı devleti böyle bir yöntemi de tercih etmeyecekti. Bkz. Bayar, Kıtlık, s. 127.

¹⁵¹⁷ **Basiret**, 5 Kânunuevvel 1290.

¹⁵¹⁸ BOA. ŞD. 2881/19.

nedeniyle ölmeye başlamasıyla Ankara İnşaat Komisyonu'nun merkezi Eskişehir'e alınacaktı. Kıtlığın artık bir felaket haline geldiğinin görülmesiyle aynı zamanlarda Anadolu ve Rumeli'de yürütülen demiryolu inşa çalışmaları durdurulacaktı. Quataert'in belirttiği üzere kıtlık nedeniyle Orta Anadolu'dan toplanan vergi gelirlerinde büyük düşüşler yaşanmış yerel ekonomi ve hazine oldukça etkilenmişti.¹⁵¹⁹ Örneğin bu afet Osmanlı tiftik sektörüne hayatî bir darbe indirdi, tiftik keçisi sayısı yarı yarıya azaldı.¹⁵²⁰

Osmanlı devleti XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren devletin itibarını arttırmak ve yeni yaşam biçiminin ihtiyaçlarını karşılamak adına Batı'daki benzerleri örnek alınarak çok sayıda köşk ve saray inşa ettirmiştir. Örneğin 2,8 milyon sterline mal olan Dolmabahçe Sarayı bu yapıların en önemlilerindendi.¹⁵²¹ Ayrıca çok sayıda cami ve kışla inşası da bütçeden önemli paylar almıştı.¹⁵²² Öyle ki bu inşalar için dönemin hükümdarları Abdülmecid ve Abdülaziz sık sık aşırı müsriflikle suçlanmıştır.¹⁵²³ Bu hususta çok sayıda kaynakta bahsi geçen bir hikâye bu iddiaları kuvvetlenmektedir. Buna göre Sultan Abdülmecid, Dolmabahçe Sarayı'nın kaç mal olduğunu Maliye Nazırı'na sorunca kendisine 3.500 kuruşa mal olduğu söylenmişti. Bu meblağı duyan hükümdar şaşırılmış bunun üzerine Nazır 3.500 kuruşun inşaat için çıkarılan 70 milyon frank değerindeki kaimenin mürekkep, kâğıt ve baskı bedeli olduğunu belirtmiştir.¹⁵²⁴ Bunların dışında özellikle Abdülaziz döneminde donanmaya özel bir ilgi gösterildi. Yurtdışında ve İstanbul'da çok sayıda zırhlı inşa ettirildi.¹⁵²⁵ Örneğin Tersane-i Amire'de inşa olunarak Ekim 1872'de denize indirilen zırhlıya çok büyük bir bütçe ayrılmıştı.¹⁵²⁶ Hayır ismini alan 500 beygir kuvvetinde, 235 kadem uzunluğunda ve 38 kadem genişliğindeki bu zırhlı 350.000 sterline mal olmuştu.¹⁵²⁷ Bu meblağın İzmit'ten Ankara'ya doğru yapılan çalışmalara harcanan

¹⁵¹⁹ Bayar, Kıtlık, s. 23; Ayrıca bkz. Blaisdell, s. 99.

¹⁵²⁰ Bayar, Kıtlık, s. 40.

¹⁵²¹ Blaisdell, s. 46; Aygün Ülgen, **Tanzimat Döneminden Günümüze Kalan İstanbul Sarayları (1839-1876)**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1988, s. 124.

¹⁵²² Ülgen, ss. 73, 82, 124,

¹⁵²³ Blaisdell, s. 31.

¹⁵²⁴ Parvus Efendi, **Türkiye'nin Mali Tutsaklığı**, May yayınları, İstanbul, 1977, s. 30.

¹⁵²⁵ **Basiret** 18 Mart 1288; **Basiret**, 2 Ağustos 1288; **Basiret**, 2 Teşrin-i evvel 1288; **Basiret**, 18 Teşrin-i evvel 1290; **Basiret**, 22 Teşrin-i sani 1290.

¹⁵²⁶ **Basiret** 23 Eylül 1288, **Basiret**, 2 Teşrin-i evvel 1288, **Basiret**, 17 Teşrin-i evvel 1288, **Basiret**, 18 Mart 1288.

¹⁵²⁷ **Basiret**, 17 Teşrin-i evvel 1288.

toplam paradan daha çok olduğunu belirtmek ne kadar büyük bir meblağ olduğunu göstermek adına yeterli olacaktır. Ekonomik olarak büyük sıkıntılar yaşanan bir devirde böyle büyük meblağların geri dönüşü olacak alt yapı yatırımları yerine bu tür verimsiz inşa çalışmalarına ayrılması¹⁵²⁸ devlet eliyle demiryolu inşasının başarısızlığının bir nedeni olarak görülebilir.

Lenin'in de belirttiği üzere demiryolu, temel kapitalist endüstriler olan demir, kömür ve çelik endüstrilerin bir toplamıydı.¹⁵²⁹ Ancak Osmanlı devletinde bu üç endüstri ya hiç gelişmemiş ya da henüz başlangıç evresindeydi. Bu durum nedeniyle Osmanlı devletinin demiryolu malzemesi ekseninde gelişmiş ülkelere bağımlı olması devlet eliyle demiryolu inşasını zorlaştırmıştır. Bir diğer teknik mesele olarak yerli mühendis ve tekniker yokluğu sık sık Osmanlı devletinin demiryolu inşasında başarısız olmasının bir nedeni olarak vurgulanmaktadır. Ancak XIX. yüzyılın ikinci yarısında Batılı ülkelerin mühendis ve teknikerleri daha önce hiç olmadığı kadar dolaşıma girerek dünyanın birçok yerinde inşa çalışmaları yürütmüştür. Hatta birçok yabancı teknik personel Hariciye'ye başvurarak iş talebinde bulunmuştur. Yani Osmanlı devletinin teknik personel bulmakta herhangi bir sıkıntı yaşamadığını söylemek gerekir. Ancak keşif ve inşa çalışmalarında çalıştırılan yabancı teknik personel oldukça yüksek maaş almaktaydı. Bu ödemeler demiryolu inşası için ayrılan sınırlı bütçeye büyük bir yük getiriyordu. Yerli personelin kullanılabilmesi durumunda çok daha uygun ücretlerle demiryolu inşa edilebileceği bir gerçektir.

Demiryolu inşası için gerekli idari ve bürokratik altyapının dakik bir şekilde işlemesi elzemdi. Ancak Osmanlı devleti Nafia Nezareti'nde gerekli bazı meclis, komisyon ve daireleri kurmaya inşa çalışmalarının başlamasından sonra girişti. Diğer bir ifadeyle kervan yolda düzüldü. Bunun dışında keşif ve inşa çalışmalarını Nafia Nezareti kontrolünde yürütecek olan Pressel inşanın başarısızlığına idari ve bürokratik sistemin bir karmaşa içinde olmasını neden olarak göstermektedir. Sadece 1872-1875 yılları arasında Sadaret makamı yedi kez ve Ankara Valiliği de dört kez el değiştirmişti.¹⁵³⁰ Pressel'e göre istikrarsız bir idari yapıyla demiryolunu düzenli ve başarılı bir şekilde yürütmek mümkün değildi.¹⁵³¹ Pressel bu başarısızlıkta kendi

¹⁵²⁸ Pamuk, Dünya Kapitalizmi, s. 55.

¹⁵²⁹ Issawi, Turkey, s. 147.

¹⁵³⁰ Kuneralp, ss. 1, 25

¹⁵³¹ Pressel, s. 81.

hatasının da var olduğunu itiraf ediyordu. İşin teknik kısımlarına çok odaklandığı için birlikte çalıştığı insanların liyakatsizliğini ve yaptığı yolsuzlukları fark edemediğini belirtiyordu.¹⁵³²

Son olarak soyut bir tartışmaya girmek gerekiyor. Ekonomik, idari, askeri büyük sıkıntıların yaşandığı bir dönemde devlet eliyle demiryolu inşasının gerekli olup olmadığı tartışılmalıdır. Şurası açık ki demiryolu Osmanlı devletine önemli faydalar getirecekti. Ancak sınırlı imkanlarla Üsküdar'dan Basra'ya uzanan ve değişik kollarla Akdeniz ve Karadeniz'e ulaşan büyük bir demiryolu ağının hedeflenmesi çok ütöpik görünmektedir. Bağdat ve Basra'da, Diyarbakır ve Erzurum'da demiryoluna olan ihtiyacın aciliyeti oldukça tartışmalıdır. Örneğin Hasan Fehmi Paşa, Nafia Nazırlığı döneminde Abdülhamit'e sunduğu lahiyada bu kararı eleştirmekte ve devletin böyle büyük bir yükün altından kalkamayacağını ve farklı yabancı devletlerden oluşan bir konsorsiyumun bu işi yürütmesi gerektiğini belirtmekteydi.¹⁵³³ İlk dönem inşa için ise İzmit-Ankara, Bursa-Mudanya ve Balkanlarda devletin üstüne kalan Sofya, Köstendil vs. yerlerde inşa çalışmalarına toplu olarak başlanmıştı. Anadolu Demiryolu Genel Direktörü Pressel'in tavsiyesi olmasa belki de Sivas-Samsun ve Eskişehir-Kütahya-Konya kısımlarının da toprak tesviyesine başlanacaktı. Ana planın küçük bir kısmını oluşturan bu kısımların inşası dahi devletin altından kalkamayacağı bir boyuttaydı. Öyle ki Anadolu'daki inşa çalışmaları durdurularak kaynaklar sadece Balkanlardaki yapım faaliyetlerine ayrılacaktı. Bu noktada Osmanlı devletinin en büyük hatası var olan koşullara uygun mütevazı bir planla işe başlanmamak olmuştur. Pressel'in önerdiği üzere inşayı kısım kısım yürütmemesi nedeniyle birçok yerde inşa çalışması yarım kalmıştır.

Her şeye rağmen Osmanlı devleti 1871-1875 yılları arasında oldukça geniş bir bölgede demiryolu inşa çalışmaları yönetmiş ve bu işin sonucunda 93 km'lik Haydarpaşa-İzmit demiryolunu inşa ederek işletmeye sokmuştu. Aynı şekilde 41 km'lik Mudanya-Bursa demiryolunun inşası tamamlanmış ancak lokomotiflerin bölgeye gönderilmesine rağmen, işletme masrafları temin edilemediği için hat işletmeye açılamamıştı. Bunun dışında İzmit-Ankara arasında 102 km'lik,

¹⁵³² Pressel, s. 82.

¹⁵³³ Ayrıntılı bilgi için bkz. Celal Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha", **TTK Belgeler**, Cilt: V-VIII, Sayı: 9-12, 1971, ss. 153-233.

Balkanlar'da ise yaklaşık 200 km'lik bir güzergâhın tesviyesi tamamlanmıştı. Bu kısımların ameliyat-ı sınaiesi ise oldukça ilerlemiş ve geriye travers, balast ve ray döşeme işlemleri kalmıştı. İthal edilen demiryolu malzemelerinin büyük bir kısmı inşa bölgelerine ulaştırılmıştı. Büyük olasılıkla bir milyon lira karşılığında yukarıda belirtilen kısımların inşası tamamlanarak trenler işlemeye başlatılabilecekti. Bunlarla beraber inşa çalışmalarının sürdüğü bölgelerde yerel ekonomi gelişti. Çalışanların ve müteahhitlerin Osmanlı tebaasından olma zorunluluğu sayesinde binlerce kişi inşa süreçlerinde istihdam edildi. Çalışmalara yerel destek de bulunmaktaydı. Örneğin İzmit'e büyük bir değişim katan bu çalışmalardan ahali oldukça memnundu.¹⁵³⁴ İzmit, Zabtiye Nezareti'ne bağlı olarak yönetilen bir sancakken müstakilen idare olunan bir sancak haline getirilmiş ve küçük bir vilayete dönüştürüleceği söylentileri yayılmıştı.¹⁵³⁵ İzmit, Bursa, Mudanya ve Sapanca gibi merkezlerde değişim net bir şekilde farkedilmekteydi. Bunlardan da önemlisi Agop Azaryan gibi Osmanlı tebaasından girişimciler demiryolu inşası için imtiyaz talebinde bulunmaya başlamıştı. Ayrıca çok sayıda köprü inşa edilmişti. Demiryolu inşaatı için gerekli bazı malzemelerin üretimi ve tamiri için marangozhane, tamirhane, demirhane gibi ufak fabrika-atölyeler açıldı. Son olarak, demiryolları keşif mühendisleri Sofya, Niş, Konya ve Ankara'da kömür madenleri tespit etmişti.¹⁵³⁶ Bu eksende bakıldığında mutlak bir başarısızlıktan söz etmek de mümkün değildir.

¹⁵³⁴ İzmit ahalisinin başkente yolladığı teşekkür için bkz. BOA. A.MKT.MHM 454/7; BOA. İ.DH 666/46380.

¹⁵³⁵ **Basiret**, 19 Mayıs 1289, **Basiret**, 13 Haziran 1289.

¹⁵³⁶ BOA. A.MKT.MHM. 462/61; **Basiret**, 5 Teşrin-i sani 1290; **Basiret**, 21 Ağustos 1288; Möşyö Galand, Anadolu'da keşfedilen madenleri incelemek üzere Nafia Nezareti tarafından görevlendirildi. Bkz. **Basiret**, 5 Kânunuevvel 1290.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

İZMİT-ANKARA DEMİRYOLU PROJESİYLE İLGİLİ DİĞER HUSUSLAR

4.1. DEVLET ELİYLE DEMİRYOLU İNŞASINDA İDARİ VE BÜROKRATİK YAPI

Bayındırlık işleriyle ilgili kurumsallaşmaya yönelik ilk adım 11 Haziran 1839 tarihinde Ticaret Nezareti'nin kurulmasıyla atılmıştı. Nezaretin bünyesinde yer alan meclislerden biri olan Nafia Meclisi bayındırlık işlerinden sorumlu olmuştu.¹⁵³⁷ Ancak ticaret, ziraat, bayındırlık ve sanayi gibi alanlarda tüm yetkinin bir nezarete toplanmasından beklenen fayda alınamayınca 1848 yılında ayrıca Nafia Nezareti kurulacaktı. İsmi sık sık değişse de 1870'lere kadar Nafia Nezareti idari yapısıyla daha çok karayolu, köprü ve kaldırım tamir ve inşası, maden ve koruların bakımı, liman ve nehirlerin temizlenmesi gibi işler için araç ve gereçleri tahsis eden ve uygun kadroları belirleyen bir kurum hüviyetindeydi.¹⁵³⁸ Demiryolu gibi oldukça kompleks bir inşaa için nezaret bünyesinde farklı dairelerin teşkil edilmesi gerektiği gibi çok sayıda yeni idari ve teknik personel istihdamı şarttı. Ancak bu düzenlemeler İzmit'ten öte çalışmaların başladığı tarihe kadar tamamlanamamıştı. Nezaret zaman içerisinde farklı daireler kurularak ve çok sayıda personel istihdam edilerek daha sofistike hale getirildi.

Rumeli ve Anadolu'da devlet tarafından inşa edilecek demiryolları için ilk olarak bir merkez komisyonun kurulması kararlaştırıldı. Bunun üzerine 20 Mayıs 1873'te Erkan-ı Harbiye Reisi Mahmut Paşa'nın başkanlığında olarak Anadolu Demiryolları Direktörü Pressel ile Rumeli Demiryolları keşif çalışmalarından sorumlu olan Nafia Nezareti Fen Müşaviri Goşler, merkez muhasebecisi İbrahim Efendi ve Mekteb-i Bahriye Nazırı Sait Paşa'dan oluşan bir komisyon kurulması planlandı.¹⁵³⁹ Komisyonun başlıca görevleri şunlardı:¹⁵⁴⁰

¹⁵³⁷ Aziz Tekdemir, "Ticaret Nezareti'nin Kuruluşu ve İdari Birimleri", **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Esnaf ve Ticaret**, (Ed. Fatmagül Demirel), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2012, ss. 50, 53, 77.

¹⁵³⁸ Tekdemir, s. 64.

¹⁵³⁹ BOA. T.NF.VRK 17/53; BOA. A.MKT.MHM 455/13; Merkez Komisyona ait talimatnameye göre komisyon bir reis ve altı azadan oluşacaktır. Bunun dışında bir Türkçe ve bir Fransızca başkatip, bir mütercim ve yeteri miktarda mübeyiz ve mukayyit görevlendirilecektir. Komisyon Cuma günleri hariç her gün toplanacaktır. Bkz. BOA. A.MKT.MHM 454/78.

¹⁵⁴⁰ BOA. A.MKT.MHM 454/78; BOA. T.NF.VRK 17/53.

- 1) Demiryolunun güzergâh, harita ve resimlerinin onaylanması,
- 2) Demiryolları için gerekli araç ve gereçlerin ihale ile satın alınması, bu araç ve gereçlerin kullanılacağı bölgelere vaktinde sevk edilmesi,
- 3) Keşif ve inşaat mühendislerine gereken tüm araç ve gereçlerin temini ve satın alınması,
- 4) Demiryolu Komisyonları memurlarının ve inşaat ve keşfiyattan sorumlu mühendislerin kısaca tüm demiryolu memurlarının maaş, harcırah ve diğer masraflarının tetkik edilerek belirlenmesi,
- 5) İnşaat Komisyonlarından gelen masraf defterleri ve cetvellerinin, komisyonların satın aldığı araç ve gereçlerin, yapmış ya da yaptırmış oldukları imalat sözleşmelerinin tetkik edilerek onaylanması,
- 6) İzmit Demiryolunun işletme, muhasebe ve evrak işlemlerinin denetlenmesi,
- 7) Nafia Nezareti'nden yollanan demiryollarıyla alakalı olan tüm konuların incelenmesiyle birlikte bu komisyonda alınacak kararların Nafia Nezareti'nin onayı olmaksızın işleme sokulmaması.

Merkez Komisyonun kuruluş haberi ve görevleri tahriratla üyelere yollandı. Ancak Goşler 26 Mayıs'ta verdiği cevapta kendisine önceden verilen iki görevin yeteri kadar vaktini aldığını ve merkez komisyon üyeliği için yeterli vakti olmadığını belirterek azalıktan affını isteyecekti.¹⁵⁴¹ Merkez Komisyonun ilk icraatı ise Pressel'in kontratını onaylamak olmuştu.¹⁵⁴² Ancak Komisyonda bir aza olarak gösterilen Pressel hayal kırıklığına uğramıştı. 4 Haziran 1873'te Nafia'ya yolladığı tahriratta¹⁵⁴³ bu duruma itiraz ederek kontratının ilk maddesi gereği ve Nafia Nazırı Edhem Paşa'nın da kabul ettiği üzere kendisinin Anadolu'da inşa edilecek demiryolların keşfiyat, inşaat ve genel idaresinden sorumlu olduğunu belirtiyordu. Bunun dışında kontratının 3. maddesi gereği satın alma, maaş vs. ödemeleri, memur ve mühendis istihdamı dâhil birçok konuda Nafia Nazırının itiraz hakkı olmakla beraber, tek sorumlu Pressel olmalıyken bu görev tüm komisyona havale edilmişti.

¹⁵⁴¹ BOA. T.NF.MKT 92/56.

¹⁵⁴² BOA. T.DMİ 805/76.

¹⁵⁴³ BOA. T.DMİ 805/76.

Bunun dışında maktuen ihale edilecek inşalarda tek sorumlu Pressel olmasa da o da kararda söz sahibi olmalıydı. Bu komisyonun yerine Nafia Nazırı ile kendisi arasında özel bir memur tayin edilmesini istemekle birlikte memurun da mühendis olmasını kabul etmeyeceğini belirtmişti. Sonuç olarak Pressel, kontrat hükümlerine uyulmasını talep etti ve aksi halde ününün zedeleneceğini belirtti. Ancak bu itirazlar bir sonuç vermeyecekti.

Rumeli Demiryolları inşası başlayana kadar yol ile ilgili işler Turuk ve Maabir Meclisi tarafından yapılmaktaydı. Ancak ülkede demiryolu miktarı gittikçe artıyor ve demiryolu ile ilgili çalışmalar bu meclis tarafından yapılamayacak kadar karmaşık bir hal alıyordu. Bu nedenle Haydarpaşa'dan İzmit'e inşa kararından sonra demiryolu çalışmalarını yürütmek adına 2 Ekim 1872 tarihinde iradeyle Demiryolları İdaresi'nin kurulması kararlaştırılmıştı.¹⁵⁴⁴ İradede Mirliya Fevzi Paşa başkanlığında olmak üzere Binbaşı Hayri Bey, Hasan ve Kostantin Efendiler ile Avrupalı iki mühendis, iki kondüktör, ressam, muhasip ve kâtiplerin işe alınarak komisyonun tertibi emrediliyordu. İdarenin başlıca görevi var olan demiryollarını kontrol altında tutmak ve ileride yapılacak demiryollarının inşa işlerini yürütmekti. Temmuz 1873'e gelindiğinde ise Demiryolu İdaresi lağvedilerek görevleri yeni kurulan Nafia Meclisi'ne (Meclis-i Umur-ı Nafia) aktarıldı.¹⁵⁴⁵ 15 Temmuz 1873'te Sadaret'ten Nafia'ya yollana bir yazıda Nafia'nın Anadolu ve Rumeli'de inşasından sorumlu olduğu hatlar için istihdamına mecbur olduğu tüm mühendis, memur ve kâtipleri işe alması, gerekli gördüğü tüm araç ve gereci satın alması ve inşa çalışmalarını layıkıyla devam ettirmesi isteniyordu. Bununla birlikte bu iş için Merkez Komisyonu, Nafia Nezareti'nin diğer dairelerini ve yeni kurulan Nafia Meclisi'ni yeniden düzenlemesini emrediyordu. Bu dairelerde istihdamı gerekli meclis ve komisyon üyeleri, mühendis, ressam, Türkçe ve Fransızca kâtipler ve diğer memurların gecikme olmaksızın işe alınması istenmekteydi.¹⁵⁴⁶

Merkezde bu meclis ve komisyonların dışında muhasebe, muhaberat ve evrak kalemleri kurulmuştu.¹⁵⁴⁷ Son olarak da Fen Kalemi kurularak tüm haritaların düzenlenmesi, demiryolu inşasıyla ilgili her çeşit şartname, talimatname ve hesap

¹⁵⁴⁴ İradenin latinize edilmiş hali için bkz. C. Öztürk, Tez, ss. 69-72; BOA. İ.MMS 44/1808.

¹⁵⁴⁵ **Basiret**, 3 Temmuz 89.

¹⁵⁴⁶ BOA. T.NF.MKT 92/55

¹⁵⁴⁷ BOA. T.DMİ 820/51.

defterlerinin hazırlanması ve inşanın belirlenen kurallara uygun bir şekilde yürütülmesinin denetlenmesi gibi vazifeler bu kaleme tevdi edildi.¹⁵⁴⁸

Merkez dışında, Anadolu ve Rumeli’de demiryolu inşasının yapılacağı bölgelerde İnşaat Komisyonları kurulması kararı alınmıştı. Bu komisyonların görev ve sorumluluklarının belirlenmesi adına Nisan 1873’te komisyonlarda görev yapacak başkan, üye, muhasebeci ve fen memurlarının uyması gereken kuralları gösteren bir nizamname hazırlanarak tüm komisyonlara yollandı.¹⁵⁴⁹ Komisyonun ilk görevi demiryolu inşası için gerekli olan tüm işleri Osmanlı Devleti tebaasından olan talip ve müteahhitlere ihale ile vermesiydi. Keşfiyatı tamamlanan kısımların inşasına talip olanların kefaletleri alındıktan sonra vakit kaybetmeksizin çalışmalara başlamasını sağlayacaktı. Komisyonlar, inşa çalışmalarını Nafia Nezareti tarafından onaylanarak gönderilen keşif haritalarına göre, bunların üzerinde herhangi bir değişiklik yapmadan yürütecekti. Bunun dışında yerel hükümetlerle irtibat halinde hareket ederek traversleri temin edecekti. Komisyonlara istimlak konusunda şehir ve kasaba dışında bulunan arazilerin istimlakında herhangi bir ücret ödenmemesi, şehir ve kasaba içerisinde yapılacak istimlakta ise kurulacak özel bir komisyonla arazi, ev ve dükkân fiyatlarının belirlenerek mülk sahiplerine istimlak bedellerinin ödenmesi emredildi. İnşa çalışmaları için gerekli araç ve gerecin önceden hazırlanması, tünel ve büyük köprü gibi zor işleri yapacak mültezimler bulunmazsa bu işlerin Nafia Nezareti tarafından yapılması adına nezaretin bilgilendirilmesi, ihaleye katılacak kişilerin bu işi yapabilecek güçte ve itibarda kişiler olduğundan emin olunması, tüm araç ve gereçlerin korunması için her inşaat şubesinde bir ambar bulundurulması, inşaat komisyonları arasında iletişim kurulup işçi ücretlerinde ortak hareket edilerek rekabetin önlenmesi, ücretsiz ya da angarya usulüyle ve zorla hiç kimsenin çalıştırılmaması ya da satın alınan eşyanın fiyatının değerinin altında alınmaması komisyondan beklenmekteydi.¹⁵⁵⁰

Komisyon başkanına ise Nafia Nezareti’yle devamlı irtibat halinde olması, inşaatı geciktirecek ya da inşaatın iptal edilmesine neden olacak kararlar almaması, yerel hükümetle ortak hareket etmesi ve gerektiğinde yerel hükümetten yardım talep

¹⁵⁴⁸ BOA. T.DMİ 820/51.

¹⁵⁴⁹ Komisyon başkanının görevlerini gösterir ilk 6 madde sayfanın eksik olması nedeniyle incelenememiştir. Bkz. BOA. T.NF.VRK 17/29.

¹⁵⁵⁰ BOA. T.NF.VRK 17/29; BOA. A.MKT.MHM 459/38.

etmesi, kararlarını alırken yardımcısı konumunda olan üyelerle istişare etmesi gibi görevler yüklenmişti. Fen memurlarına demiryolu inşası için gerekli düzenlemeleri yapmak, işçilerin yevmiyesi için gerekli bilgileri beyan etmek, istimlakı şart olan araziye bu iş için kurulan komisyona beyan etmek, maktuen müteahhitlere verilen kısımlar için şartnameler hazırlayarak bunları komisyona teslim etmek, inşa için lazım olan araç ve gereçleri önceden komisyondan talep etmek, komisyon tarafından işe alınan işçilerin çalışabilir güçte olduklarından emin olmak, işe yaramayan işçi ve memurların işten çıkarılmaları için komisyonu bilgilendirmek ve müteahhitlerin yaptığı işleri inceleyerek bunların uzunluk ve miktarını muhasebeye bildirmek gibi görevler verilmişti. Muhasebeden beklenen işler de tüm üye, mühendis ve memurların maaş ve harcırahlarıyla tüm masrafların defterini düzenleyerek incelemek, işçi icmal defterlerinin ve gerek maktuen gerek emaneten icra olunan inşa ve satın alma masraflarının cetvellerini incelemek ve komisyona tasdik ettirmek ve üç ayda bir kere varidat ve masarifat defterlerini nezarete takdim etmekten ibaretti.¹⁵⁵¹

Kurulan komisyon ve meclislerle birlikte inşanın daha sistemli olmasına çalışılırken diğer taraftan bürokratik süreçlerin güvenli ve verimli bir şekilde işlemesi için değişik önlemler alınmıştı. Özellikle de usulsüzlük ve yolsuzluklara mahal vermemek adına tüm işlemler kayıt altına alınmakta ve bunlar değişik aşamalarda kontrol edilerek sürekli bir üst makama havale edilmekteydi. Ancak komisyonların kurulmasında yaşanan gecikmeler burada da kendini gösterdi. Bürokratik süreç için elzem olan bazı kararlar inşanın başlamasından çok sonra alındı.

22 Mayıs 1873'te alınan kararla inşaat komisyonlarının üç ayda bir kere hazırlanmak üzere *sarfi tahmin olunan varidat ve masarifat defteri* ve yine üç ayda bir kere olmak üzere kesinleşen *varidat ve masarifat defteri* hazırlayarak Merkez Komisyon'a yollaması emredilmişti. Merkez Komisyon bu defterleri inceleyerek Nafia Nezareti'ne teslim edecekti. Birer örnek nüsha olarak da Sofya Demiryolları için hazırlanmış olan bir defter komisyonlara yollanmıştı.¹⁵⁵² Defterler *Medfuat* (Gider) ve *Makbuzat* (Gelir) olmak üzere iki üst başlığa ayrılmıştı.¹⁵⁵³ Her bir üst başlık değişik alt başlıklara sahipti. Böylece gider ve gelirler ayrıntılı bir şekilde

¹⁵⁵¹ BOA. T.NF.VRK 17/29.

¹⁵⁵² BOA. T.DMİ 1150/42.

¹⁵⁵³ Defter içeriği için bkz. BOA. T.DMİ 808/12.

kayıt altına alınıyordu. Bunun dışında komisyonlardan ayda bir kere aylık vukuatı gösterir bir icmal defteri hazırlayarak göndermeleri isteniyordu. Bu defterin bir nüshası nezarete diğer nüshası muhasebede ve bir nüshası da komisyonda kalacak şekilde üçer nüsha olarak düzenlenmesi emredilmişti.¹⁵⁵⁴ Ayrıca demiryolu inşaatında çalışacak işçilerinin yevmiyeleri için *amele icmal defteri* tutulması istenmişti. İzmit Demiryolu inşaatında kullanılan defter uygun görülmüş ve birer nüshası Haziran ayında diğer tüm komisyonlara yollanmıştı.¹⁵⁵⁵

Pressel, mahiyetinde bulunan mühendis, kondüktör ve memurların tüm maddi işlemlerinden sorumluydu. Bunun için 7 Mayıs 1873 tarihinde kendisine yollanan bir yazıda bu kişilerin maaş ve masraflarının tutulacağı *Anadolu Fen Memurları Defteri* olarak adlandırılan defterde neler olması gerektiği belirtilmişti.¹⁵⁵⁶ Ayrıca Ağustos 1873'te Demiryolu Merkez Komisyonu tarafından bir bütçe defteri oluşturularak Nafia Nezareti Demiryolları Merkez Muhasebesi ile Maliye Nezareti'ne sunulması kararlaştırıldı.¹⁵⁵⁷ Buna göre ilk defa yapılacak bütçe Mart 1873 tarihi başlangıç olmak üzere 6 aylık olarak düzenlenecekti. Maliye'ye yollanan talimatnamenin Fransızca nüshası ve bütçe defter örnekleri beğenilerek kabul edilmişti.¹⁵⁵⁸

İnşa sırasında müteahhitlere maktuen verilecek kısımlar için şartname ve mukavelename örneği hazırlanması gerekecekti. Bu iş için Pressel, hazırladığı şartname suretlerini 12 Mart 1873'te Sadaret'e yolladı. Ancak bu örnekler uygun görülmemiş olsa gerek ki Sadaret, Nafia Nezareti'nden Anadolu cihetinde inşası kararlaştırılan demiryolları için kullanılacak şartnamenin özel bir komisyon kurularak eksiksiz bir şekilde hazırlanmasını istedi.¹⁵⁵⁹ İçerisinde Pressel'in de yer aldığı bir komisyon kuruldu ve birkaç gün içerisinde tamamlanmak üzere çalışmalar başlatıldı. İnşaat ve işletme safhalarını da içeren ayrıntılı örnek Nafia'ya sunuldu.¹⁵⁶⁰

¹⁵⁵⁴ BOA. T.DMİ 808/12.

¹⁵⁵⁵ “(...) şubesinin 89 senesi Mayısının (...) gününden (...) gününe değin (...) amele yevmiye cedvelidir.” şeklinde başlayan örnek defter için bkz. BOA. T.DMİ 808/26.

¹⁵⁵⁶ BOA. T.NF.MKT 92/27.

¹⁵⁵⁷ Dört maddelik talimat için bkz. BOA. T.DMİ 809/45.

¹⁵⁵⁸ BOA. T.DMİ 809/5.

¹⁵⁵⁹ BOA. T.NF.MKT 92/5.

¹⁵⁶⁰ BOA. T.NF.VRK 19/15.

Tablo 2: 25 Ağustos 1875 Tarihiyle Nafia Nezareti’nde Bünyesindeki Şubeler

Şubeler
Nafia Meclisi
Teftiş-i Umur-ı Fenniye ve Tanzim-i Harita Dairesi
Turuk ve Maaabir İdaresi
Muhaberat-ı Ecnebiye ve Türkçe Daireleri
Muhasebe Dairesi
Evrak ve Harita Odası

Kaynak: BOA. T.NF.MKT 97/91.

4.2. DEMİRYOLU İNŞASI İÇİN GEREKLİ MALZEMELERİN TEMİNİ

Osmanlı devleti, belli ölçülerde gelişmiş demir, kömür ve çelik sanayilerine sahip olmadığı için demiryolu inşa ve işletmesi için gereken malzemelerin neredeyse tamamını ithal etmek zorunda kalmıştı. Bu nedenle demiryolu inşası devletin yerli sanayisinin gelişimine sınırlı bir katkıda bulunabilmişti.¹⁵⁶¹ Devlet yurtdışından getirdiği malzemeleri gümrük vergisinden muaf tuttuğu için Rüşumat Emaneti’nde bu konuda bilgi veren yeterli miktarda kayıt bulunmamaktadır.¹⁵⁶² Ancak Osmanlı arşivinin değişik fonlarına ait yazışmalarda yeterli bilgi mevcuttur.

4.2.1. Ray, Lokomotif ve Teferruatlarının Temini

İzmit’ten Ankara’ya ve Mudanya’dan Bursa’ya ve Rumeli’de Sofya civarında toprak tesviyelerinin başlamasıyla *edevat-ı sabite* olarak adlandırılan ray ve teferruatıyla *edevat-ı müteharrike* olarak adlandırılan lokomotif ve aksesuarının hızlı bir şekilde satın alınması için girişimlere başlandı. Oldukça büyük meblağlara ulaşan ve ülkede üretilemediği için ancak yurtdışından gerçekleştirilebilecek bu satın alımda devleti zarar ettirmemek adına planlı bir şekilde hareket etmek gerekiyordu.

¹⁵⁶¹ Bu durumun istisnası olarak 1890 yılında Aydın Demiryolu Şirketi’nin kurduğu Kaklık Travers Enjekte Fabrikası ve Anadolu Demiryolu Şirketi için inşa edilen Eskişehir Demiryolları Fabrikası (Eskişehir Cer Atölyesi) gösterilebilir. Bkz. Berrin Eken, **Türkiye’de Demiryolu Münakalesi**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü, İstanbul, 1965, ss. 119, 122’den alıntılan Kaynak, Araç ve Gereç, s.270; Ayrıca İstanbul’da bulunan fabrikalarda bir miktar vagon üretilmiştir.

¹⁵⁶² Kaynak, Araç ve Gereç, ss. 265.

Avusturyalı bir zatın demiryolu malzemesi satın alımı için görevlendirilen Zühtü Efendi'ye bu konuda tavsiyeler içeren mektubunda bu iş iki yol olduğu yazılmıştı.¹⁵⁶³ İlki büyük bir fabrikatörle anlaşp sadece Osmanlı devleti için üretim yapmasını sağlamaktı. Bu durumda yüklü bir sipariş verilecek ve bu sayede hem seri bir üretim hem de kaliteli cinsten malzeme kullanımı söz konusu olabilecekti. Ayrıca maliyetler oldukça düşecekti. Diğer yol ise ikinci sınıf fabrikatörlere başvurarak parça parça sipariş vermektir. Ancak küçük fabrikatörler sürekli taahhüt altında oldukları için elindeki işi bitirmeden yeni işe başlayamıyor ve verilen siparişler gecikiyordu. Ayrıca bu yöntemle malzeme kalitesi iyi olmayacak ve satın alım görece pahalı olacaktı. Bu mektuptan bağımsız olarak devletin ilk öneriye yakın bir yol izlediği anlaşılmaktadır.

Demiryolu malzemesinin temini için ilk olarak Anadolu Demiryolları Genel Müdürü Pressel 1873 yılının ortalarında mühendis Landsee ile birlikte Avrupa'ya gitti. Pressel 26 Haziran 1873 tarihinde Nafia Nezareti'ne yolladığı bir tahriratta yeterli vakti olmadığı için sadece Viyana ve Berlin'deki fabrikaları gezeceğini belirtiyordu.¹⁵⁶⁴ Fransa, Belçika ve İngiltere'de bulunan fabrikalara ise kendisi adına görüşmeler yapmak üzere Landsee'yi yolladı. Pressel Viyana'da Meynik Fabrikası ile Berlin fabrikalarını gezdikten sonra bir rapor hazırlayıp Landsee'nin raporuyla birlikte Nafia'ya yollayacağını söylemekteydi.¹⁵⁶⁵ Araştırmalar sonunda Pressel, Berlin'de Handlejerenşaft (?) Şirketiyle ray ve teferruatı için bir antlaşma yaptı. Ancak yapılan mukavele Nafia Nezareti'nde incelendikten sonra uygun bulunmadı.¹⁵⁶⁶ Ayrıca yapılan mukavele ve şartnamenin tarafları Pressel ve şirketti. Nafia Nezareti ise antlaşmada tarafların nezaret ve şirket olması gerektiğini belirtiyordu.¹⁵⁶⁷

Pressel'in keşif ve inşaa işleriyle meşgul olması ve alım-satım işlemlerinde mühendislerle güvenilmemesi gibi nedenlerle askeri kökenli güvenilir kişilerin oluşturduğu bir grubun Avrupa'ya yollanarak malzeme temini için görevlendirilmesi

¹⁵⁶³ BOA. T.NF.VRK 19/29.

¹⁵⁶⁴ BOA. T.DMİ 807/54.

¹⁵⁶⁵ BOA. T.DMİ 807/54.

¹⁵⁶⁶ BOA. T.d. 47 nr. 51; Pressel, İzmit'ten Adapazarı'na ve Mudanya'dan Bursa'ya olan inşaa için gereken toplam 100 km'lik bir kısmın ihtiyacı olan ray ve teferruatı satın almak istemişti. Tahminen 5.800.000 franka ihtiyaç olduğu düşünülüyordu. Bkz. A.MKT.MHM 457/71.

¹⁵⁶⁷ BOA. T.DMİ 1188/95.

Temmuz ayında kararlaştırıldı.¹⁵⁶⁸ Bu iş için uygun kişilerin belirlenmesinde esas alınacak kıstasları, maaşlarını ve Avrupa'da görevini yaparken uymaları gereken kuralları gösterir bir defter Fen Müşaviri Goşler tarafından hazırlanmıştı.¹⁵⁶⁹ Goşler de akçeli işleri sadece mühendislerin eline bırakmayı doğru bulmadığı için Erkan-ı Harp subaylarından ya da Hendesehane-i Berriye-i Hümayun'dan bu tür işlerden anlayan dört kişinin seçilerek gönderilmesini öneriyordu. Goşler ayrıca, gönderilecek kişilerin merkez olarak Paris'i tercih etmelerini tavsiye etti. Haziran başında Seraskerlikle yapılan yazışmalar sonucu uygun kişiler belirlendi.¹⁵⁷⁰

Yapılan inceleme sonunda Rumeli ve Anadolu demiryolu inşaatı için ithal edilmesi zorunlu olan demiryolu araç ve gereçlerini satın almak adına Nafia Nezareti Müsteşarı Hurşit Paşa'nın bir irade ile Avrupa'ya gönderilerek inceleme ve görüşmeler yapması kararlaştırıldı.¹⁵⁷¹ Goşler'in hazırladığı talimatname temel alınarak Hurşit Paşa ve refakatinde yer alacak kişiler için Temmuz 1873'te yeni bir talimatname hazırlandı. Bu talimatnameye¹⁵⁷² göre;

1. Madde: Türkçe ve Fransızca bilen bir mühendis, genel hesap ve yazımda maharetli bir muhasebeci ve Fransızca gündelik tahrirat, hesap ve ticaret işlerini yapabilecek Fransa'da bulunan bir kâtip seçilecekti.

2. Madde: Satın alınacak eşyanın defteri ve şartname örnekleri Hurşit Paşa İstanbul'a gelince kendisine verilecek, daha sonra lazım olacaklar ise kendisine posta ile gönderilecekti. Hurşit Paşa İngiltere, Fransa, Almanya ve diğer ülkelerdeki fabrikaların sorumlularıyla doğrudan ya da onlara yollanan ilanlara verdikleri cevaplarla görüştüktan sonra refakat memurlarıyla birlikte en iyi teklifleri belirleyerek teklif sahipleriyle şartname imzalanacak ve şartname Nafia Nezareti'ne yollanacaktı.

3. Madde: Yapılacak kontratlara malın İstanbul'a sağlam bir şekilde yollanması şartı eklenecekti.

4. Madde: İnşaat komisyonlarında istihdam edilmesine ihtiyaç duyulan mühendis ve kondüktörler de Hurşit Paşa tarafından seçilecek ve seçilen kişilerin

¹⁵⁶⁸ BOA. T.DMİ 1173/39.

¹⁵⁶⁹ BOA. T.DMİ 1191/84.

¹⁵⁷⁰ BOA. T.DMİ 1191/84.

¹⁵⁷¹ BOA. T.DMİ 808/46; **Basiret**, 6 Temmuz 1289.

¹⁵⁷² BOA. T.DMİ 808/64.

hangi tür işlerde, nerede ve nasıl işe alınacağını, çalışma süresi ve ücretlerinin belirtildiği kontrat müsveddeleri Nafia Nezareti'ne gönderilecekti.

5. Madde: 4. Madde'de belirtilen istihdam edilecek kişilerin harcırahı Nafia Nezareti'nden talep edilecek ve bu kişilerin seçiminde mühendis ve muhasebeciyle birlikte karar verilecekti.

6. Madde: Hurşit Paşa kendisine sipariş edilen malzemeleri hiç vakit kaybetmeden en uygun koşullarda satın alarak yollamak için gereken özeni gösterecek ve gerekirse nezaretle telgraf yoluyla irtibat kuracaktı.

Talimatnameye de uygun bir şekilde İstanbul'dan iki subay ile Fransa büyükelçiliğinde görevli bir kâtip Hurşit Paşa'ya refakat için seçildi. Bu iş için Tersane-i Amire inşaat memurlarından Binbaşı Mehmet Bey ile Yüzbaşı Yusuf Bey seçilmişti. Binbaşı Mehmet Bey İngilizce ve Fransızca'ya hakim, hendese ve hesap kitap işlerinde yetkin zeki biri olarak gösterilmekteydi. Belçika'da aldığı eğitimden yeni dönen Yüzbaşı Yusuf Bey ise genel hesap ve yazı işleri için seçilmişti. Hurşit Paşa'ya bu iş için aylık 15.000 kuruş (3.461 frank) tahsis olundu.¹⁵⁷³ Binbaşı Mehmet ve Yüzbaşı Yusuf Beylere ise asker maaşları dışında 5.000 kuruş (1.153 frank) maaş verilmesi kararlaştırıldı. Bunların dışında her türlü yolculuk barınma, gıda, gazete ilanı, posta vs. masrafları ayrıca karşılanacaktı.¹⁵⁷⁴ Birkaç gün içerisinde göreve başlayacakları düşünülmekteydi. Ancak daha sonra demiryoluyla ilgili işlerin başında durması gerekliliği nedeniyle Hurşit Paşa'nın yerine, dış borç görüşmeleri için Paris'e gitmesi kesinleşen Maliye Müsteşarı Zühtü Efendi'nin gönderilmesi kararlaştırıldı.¹⁵⁷⁵ Zühtü Efendi'ye eşlik edecek memurlar ise değişmeyecekti. Bu sayede devlet ekstra masraf yapmaktan da kurtulacaktı. Hurşit Paşa ise kısa süre sonra Rumeli Demiryolları Komisyonu Müdürlüğüne tayin edildi.¹⁵⁷⁶

İnşaat Meclisi, 9 Eylül 1873 tarihinde Sadaret'e yolladığı yazıda Zühtü Efendi'nin Paris'e gittiğini ancak İstanbul'da yerli ve yabancı girişimcilerin acil bir şekilde ihtiyaç duyulan demiryolu malzemesi için ihale ile talip olmak istediğini belirtip malzemeleri bu kişiler aracılığıyla satın alınabilme ihtimalini soruyordu.

¹⁵⁷³ BOA. T.DMİ 808/46; 1874 Nisan ayından itibaren Binbaşı Mehmet ve Yüzbaşı Yusuf Beylerin maaşı Meclis-i İnşaat kararıyla 1.750'er frank olarak ödenmeye başladı. Bkz. BOA. T.DMİ 1157/23.

¹⁵⁷⁴ BOA. T.DMİ 808/46.

¹⁵⁷⁵ **Basiret**, 16 Temmuz 89; Mart 1874'te Zühdü Efendi'ye ayrıca Orman ve Maden İdare-i Umumiyesi görevi de tevdi edilecekti. Bkz. **Basiret**, 8 Mart 1290.

¹⁵⁷⁶ BOA. T.DMİ 808/46.

Sadaret de ihale ile olmak şartıyla buna onay veriyordu.¹⁵⁷⁷ İstanbul'da yapılan ihaleler neticesinde geniş hat olarak inşa edilecek İzmit-Ankara demiryolu için tonu 340 frank ve dar hat olarak inşa edilecek Mudanya-Bursa demiryolu için tonu 355 franktan ray ve teferruatının alınması mümkün hale geldi. Ancak durum 1873 Ağustos sonunda Paris'te bulunan Zühtü Efendi'ye bildirilince Zühtü Efendi kendisinin Avrupa'da daha ucuz fiyatlarla raylar tedarik edebileceğini söyledi. Avrupalı şirketlerin İstanbul'da bulunan simsarları aracılığıyla mukavele yapmak istemelerinin hem kendi çalışmalarına hem de İstanbul'daki görüşmelere sekte vuracağını bu nedenle bu işin sadece kendisine bırakılmasını talep etti.¹⁵⁷⁸ Bunun üzerine Eylül ayında, İstanbul'a bu amaçla başvuran taliplerin Zühtü Efendi'ye yönlendirilmesi ve nezaretin firmalarla herhangi bir anlaşma yapmaması kararlaştırıldı. Ayrıca Pressel'in hazırladığı mukavele ve şartname suretlerinin Fransızca ve Türkçe nüshalarını isteyen şirket olursa onlara verilmesi emrediliyordu.¹⁵⁷⁹ Ancak kış mevsiminin gelmekte olduğu vurgulanarak rayların bir an önce temin edilmesi istenmekte aksi takdirde İzmit ve Mudanya'da tesviyesi sona eren kısımlarının bozularak yeniden inşa zorunluluğun doğabileceği konusunda uyarı yapılmaktaydı.

Zühtü Efendi Mart 1874'te, İzmit ve Adapazarı demiryolları için Belçika'da bulunan John Cockerill fabrikasıyla ve Sofya demiryolu için de Paris'te bulunan Belanid fabrikasıyla tonu 303 franktan olmak üzere 13.808 ton ray ve aksesuarı için anlaşma yaptı.¹⁵⁸⁰ İnşaat Meclisi 23 Mart 1874'te Zühtü Efendi'ye yolladığı tahriratta 13.800 tonluk siparişte ton başına 303 frankın fahiş görüldüğü, gelen bilgilere göre ton başına 235 frank ve taşıma ücreti olarak da 30 frank olmak üzere maliyetin 265 franka düşürebileceği aradaki fark olan 38 frankın toplamda 524.704 frank fark olduğu göz önüne alınınca daha ayrıntılı araştırma yapması isteniyordu.¹⁵⁸¹ Örneğin Agop Azaryan ray ve teferruatını 263 franka getirtebileceğini belirterek Nafia'ya

¹⁵⁷⁷ BOA. T.DMİ 1172/38.

¹⁵⁷⁸ BOA. T.DMİ 1191/153; Avrupalı şirketlerin İstanbul'da bulunan vekilleri şirketlerini tanıtıcı formları nezarete yollamakta bu satın alıma talip olmaktaydı. Örneğin, W.&G. Richardson Railways, Rail and Steel isimli İngiliz şirketinin 1871 yılında ihraç ettiği rayların miktarını gösteren bir form için bkz. BOA. T.DMİ 1191/5.

¹⁵⁷⁹ BOA. T.DMİ 1191/153.

¹⁵⁸⁰ BOA. T.DMİ 1155/60; BOA. T.DMİ 1188/85.

¹⁵⁸¹ BOA. T.DMİ 1179/5.

başvurmuştu.¹⁵⁸² Ancak değişen bir şey olmadı. Bu satın alım için ödenmesi gereken meblağ 4.969.229 franktı.¹⁵⁸³ Avrupa'dan satın alınan tüm malzemeler gümrük vergilerinden muaf tutuldu.¹⁵⁸⁴ Birinci kısım olarak imal ve teslim edilecek olan 2.750 ton ray ve teferruatı 22 Nisan 1874 tarihinde fabrikadan teslim alınacaktı. 833.250 frank değerindeki bu ilk kısım için peşin olarak %10'una karşılık gelen 83.325 frank daha önceden tedarik edilen 200.000 franktan ödendi. Kalan %90'lık meblağ olan 749.925 frankın %70'i raylar vapura yüklendikten sonra, %20'si ise İstanbul'da makbuz karşılığı teslim alınınca ödenecekti.¹⁵⁸⁵ Bu 749.925 frank (17.582 Osmanlı lirası) için kredi çekilmesi ya da 3 ay vadeli 400.000 franklık 9 kıta kambiyalın Paris Sefareti'ne ödenmek üzere ciro edilmesi önerilmişti.¹⁵⁸⁶ Nitekim siparişin ilk kısmı olan 2.750 tonun 1.250 tonu ray ve 1.000 ton 113 kg'ı aksesuarı olmak üzere yollandığı ve Osmanlı Bankası'nın sefarete Mayıs 1874'te açtığı kredi ile bunların ödenebildiği görülmektedir.¹⁵⁸⁷

Ağustos 1874 tarihinde Paris Sefareti gerek siparişin ikinci kısmının %10'luk peşinatı ve gerek ilk kısımdan kalan 200 küsur kg ray ve aksesuarının kalan ücretinin ödenebilmesi için Maliye Nezareti tarafından yeni bir kredinin çıkarılması gerektiğini bildirmekteydi.¹⁵⁸⁸ Cockerill fabrikası ikinci kısmın imalatına peşinatı almadan başlamayacağını mektupla bildirmişti. Aksi halde fabrikatör tazminat davası açacağını ve her gün için 40 sterlin tazminat talep edeceğini belirtiyordu.¹⁵⁸⁹ Yeni bir krediyle bu sorun çözülmüş olsa gerek ki Eylül 1873 tarihine kadar 1.735.330 frank ödenmiş¹⁵⁹⁰ ve geriye 3.233.899 frank kalmıştı.¹⁵⁹¹ Kalan ödemeyi devletin kredisiz halletmesi pek mümkün görünmüyordu.¹⁵⁹²

¹⁵⁸² BOA. T.DMİ 1179/10.

¹⁵⁸³ BOA. T.DMİ 1178/33.

¹⁵⁸⁴ BOA. T.DMİ 821/73.

¹⁵⁸⁵ BOA. T.DMİ 1155/60; BOA. T.NF.MH 173/59.

¹⁵⁸⁶ BOA. T.DMİ 1155/60; Belgede 22 frank 75 santimin 1 Osmanlı lirasına karşılık geldiği belirtilmektedir.

¹⁵⁸⁷ BOA. T.NFM 708/65; BOA. T.DMİ 1178/33.

¹⁵⁸⁸ BOA. T.NFM 708/65.

¹⁵⁸⁹ BOA. T.NFM 708/65, BOA. T.DMİ 1175/73.

¹⁵⁹⁰ BOA. T.DMİ 1178/33.

¹⁵⁹¹ BOA. T.NF.MH 173/59; Ağustos 1874'te Rumeli ve Anadolu'da yapılmakta olan demiryolları için Avrupa'dan sipariş olunan araç ve gerece Hazine'den 94.587 lira harcanmıştı. Bkz. BOA. T.NF.MH 172/48.

¹⁵⁹² Krediler ilgili yazışmalar için bkz. BOA. T.DMİ 1175/16, BOA. T.DMİ 1175/21, BOA. T.DMİ 1175/67, BOA. T.DMİ 1175/73, BOA. T.DMİ 1178/33, BOA. T.DMİ 1188/85.

Satın alınan malzemenin bölgeye gönderilmesi 1873 yılından itibaren başlamıştı. İlk grup raylar İzmit bölgesi inşası için gönderilmişti. 1874 yılında ise Mudanya-Bursa inşaatının toprak tesviyesi sona ermiş ve raylar beklenmeye başlamıştı. Zühtü Efendi Mudanya-Bursa Demiryolu için kullanılacak 1.500 tonluk ray ve teferruatının teslim tarihi kendisine sorulunca 15 Ocak 1874 tarihinde Mudanya'ya geleceğini belirtiyordu.¹⁵⁹³ 30 Ocak 1875'te İzmit ve Adapazarı hatları için *Holland* isimli bir vapurun Belçika'dan yola çıktığı ve 1.227 ton 851 kg ray ve teferruatını doğrudan İzmit'e nakledeceği belirtilmişti.¹⁵⁹⁴ Bir kısım ray da *David* Vapuru ile Temmuz 1875 tarihinde Dedağaç iskelesine çıkarılacaktı.¹⁵⁹⁵

John Cockerill fabrikasına raylar dışında lokomotif ve aksesuarı da sipariş verilmişti. Lokomotifler için yapılan sözleşme de raylardakine benzer olmuştu. Sipariş öncesi toplam ücretin %10'u peşin ödenecekti. Lokomotifler gemiye bindirildiğinde %80'lik kısmı ve bunların denemeleri yapıldıktan sonra da geriye kalan %10'luk kısmı ödenecekti.¹⁵⁹⁶ İlk grup teslimat İzmit'ten Adapazarı'na inşa edilen demiryolunda kullanılmak üzere vagonlarıyla birlikte 4 adet lokomotif için Aralık 1873'te John Cockerill fabrikasıyla mukavele imzaladı.¹⁵⁹⁷ Eylül 1874'te İzmit-Adapazarı hattı için 3 adet lokomotif yollanmıştı. Eylül sonuna doğru dördüncü lokomotif yollandı.¹⁵⁹⁸ Bu lokomotiflerin ray üstüne çıkarılması için fabrika sahibi tarafından gönderilen Rujet ve yardımcısı İstanbul'a gelmişti.¹⁵⁹⁹ Siparişler tamamlanarak 10 Şubat 1875'te yola çıkarak İzmit'e gönderildi.¹⁶⁰⁰ Ancak İngiltere'nin Yorkshire Şirketine Haydarpaşa Hattı için sipariş edilen 4 lokomotiften ise vazgeçildi.¹⁶⁰¹

Bunların dışında yine Belçikalı Cockerill Fabrikası'ndan İzmit, Adapazarı ve Mudanya demiryolları için altmış takım *tebdil-i istikamın* ve *mikras edevatı* ile on

¹⁵⁹³ BOA. T.DMİ 1173/38; BOA. T.DMİ 1174/43.

¹⁵⁹⁴ BOA. T.DMİ 821/73; Bu siparişin Haydarpaşa İskelesi'ne çıkarılarak İzmit'e demiryolu ile yollanması yerine mavnalarla doğrudan İzmit'e taşınması kararlaştırıldı. Bkz. BOA. T.DMİ 1159/24.

¹⁵⁹⁵ BOA. T.DMİ 1186/20.

¹⁵⁹⁶ BOA. T.DMİ 1186/28.

¹⁵⁹⁷ BOA. T.DMİ 1174/12; BOA. T.DMİ 1175/44; BOA. T.DMİ 1175/39; BOA. T.DMİ 1176/16; BOA. T.DMİ 1176/8.

¹⁵⁹⁸ BOA. T.DMİ 1180/54.

¹⁵⁹⁹ BOA. T.DMİ 1180/39.

¹⁶⁰⁰ BOA. T.DMİ 1175/39; BOA. T.DMİ 822/23; BOA. T.d. 47 nr. 41, 6, 29.

¹⁶⁰¹ Mehmet ve Yusuf Beyler uygun bir fiyatla sipariş edilen bu lokomotiflerin alımından vazgeçilmesini teessüfle karşıladığını bildiriyordu. Bkz. T.DMİ 1180/54.

kıta su haznesi (buhar kazanı) 62.500 franka satın alınmıştı.¹⁶⁰² Haydarpaşa ve İzmit hatları için ayrıca Avrupa'dan iki adet *plaktorna* (döner köprü) sipariş edilmiş ve bunlar Ağustos 1875 tarihinde Marsilya'dan yola çıkarılmıştı.¹⁶⁰³

Belgelerden ve malzemelerin geliş tarihinden satın alma işlemlerinin 1875 Ağustosuna kadar devam ettiği anlaşıyor. Örneğin Zühtü Efendi, Binbaşı Mehmet Bey ve Yüzbaşı Yusuf Bey 19 Eylül 1874 tarihinde hâlâ Paris'te bulunmaktaydı.¹⁶⁰⁴ Önce Zühtü Efendi daha sonrada Mehmet Bey ülkeye dönecekti.¹⁶⁰⁵ 1875 Temmuz itibariyle tüm siparişlerin ülkeye gönderilmesi tamamlanınca Yusuf Efendi'nin de yurt dışında kalmasına gerek kalmamış ve elindeki evrakı Paris Sefareti'ne teslim ederek İstanbul'a dönmesi emredilmişti. Eğer yeniden bir malzemeye ihtiyaç olunur ise de bunun sefaret aracılığıyla temin edilmesi isteniyordu.¹⁶⁰⁶

4.2.2. Traverslerin Temini

Traversler genellikle güzergâh üzerinde bulunan ormanlardan kesilen ağaçlardan imal edilmekteydi. Örneğin Adapazarı ve Kandıra civarında bulunan ormanlardan travers temin edilmişti.¹⁶⁰⁷ 1.44 metrelik ekartman için meşe ağacından yapılan traverslerin eni 26 derinliği 14 ya da 15 santime karşılık gelmekteyken boyları 2,5 metre ile 4,5 metre arasında değişmekteydi.¹⁶⁰⁸

İzmit'ten öte demiryolları için Kösezade Mehmed ve Molla Hasanzade Mehmed Efendilerle Ekim 1873 sonuna kadar tanesi 9 kuruştan 75.000 adet travers temin edilmesi için kontrat yapılmıştı.¹⁶⁰⁹ Ancak müteahhitler 15.000 adedini teslim edip geri kalan 60.000 adet traversi hazırlayamadığı için protesto edildi.¹⁶¹⁰ 24 Ocak 1874'e gelindiğinde traverslerin vaktinde yetişmesi mümkün görünmemekteydi.¹⁶¹¹ 5 Mart 1874'te ise eksik kalan 60.000 traversin yarısından fazlası inşa mahallerine yollanmıştı. Ancak yollanan traverslerin de yarısından fazlası gerekli özellikleri

¹⁶⁰² BOA. T.DMİ 1175/67; BOA. T.DMİ 1175/21; BOA. T.DMİ 1175/16; BOA. T.DMİ 1175/73; BOA. T.DMİ 1176/8.

¹⁶⁰³ BOA. T.DMİ 1186/35; BOA. T.DMİ 1186/65.

¹⁶⁰⁴ BOA. T.DMİ 817/69.

¹⁶⁰⁵ **Basiret**, 16 Nisan 1290.

¹⁶⁰⁶ BOA. T.DMİ 1185/46.

¹⁶⁰⁷ BOA. T.DMİ 1186/7.

¹⁶⁰⁸ BOA. T.DMİ 1174/88; BOA. T.DMİ 1178/74.

¹⁶⁰⁹ BOA. T.DMİ 1173/58; BOA. T.DMİ 1175/23; T.DMİ 1172/10.

¹⁶¹⁰ BOA. T.DMİ 1173/58; BOA. T.DMİ 1176/22.

¹⁶¹¹ BOA. T.DMİ 1174/88.

sağlamadığı için muayene memuru tarafından reddedildi ve bunların ücreti ödenmedi.¹⁶¹² Gerçekten de gönderilen 29.322 adet traversin 10.253 tanesi kabul olunmuş 11.269 tanesi anlaşmaya uygun olmadığı için reddedilmişti. Geri kalanlar ise henüz incelenmemişti. Müteahhitler, muayene memurunun art niyetli olduğunu belirterek karara itiraz etti.¹⁶¹³ Nafia Nezareti, komisyona bu traverslerin reddedilmesinde kontrata uygun olmamalarının mı yoksa muayene memurunun art niyetli olmasının mı etkili olduğunu sordu. Bunu soruşturmak üzere komisyon azasından Binbaşı Hüseyin Avni Bey ile ikinci kısım başmühendisi Loren teftişe gönderildi. Traverslerin uzunluk ve genişliklerinde kontrata ciddi bir aykırılık görülmese de ağaçların kat' mevsiminden önce kesilmesi nedeniyle traverslerin gövdelerinde çatlamlar olmuş, düzgün bir şekilde istiflenmediği için üzerlerindeki kabuklar soyulmuş ve toprağa temas eden bölgelerinde kurtlanma başlamıştı. Ağaç kesim vaktinde kesilenlerde ise bir sorun bulunmamaktaydı.¹⁶¹⁴ Bunun üzerine Nisan 1874'te müteahhitler kontrata uymaları hususunda uyarıldı. İnşa durduktan sonra dahi bu kısmın traversleri tamamlanamamıştı. 4 Ocak 1876 tarihinde İzmit İnşaat Komisyonu'nun elinde kabul olunan 54.718 adet travers mevcuttu. 10.282 travers hâlâ eksikti.¹⁶¹⁵ Kabul edilen traverslerin 45.986 adedi meşe ve palamut, 8.732 adedi ise çam ağacından imal edilmişti. 4.000'den fazla travers ise uygun olmadığı gerekçesiyle reddedilmişti.¹⁶¹⁶ 1873 sonuna doğru ilginç bir gelişme yaşanmıştı. Abdülkerim Efendi isimli bir zat, tanesi 9 kuruştan devletle anlaşılan bu kişilerin traversleri tanesi 7 kuruş 10 paraya kendisinden alarak devlete satacağını iddia etmiş ve yine bu fiyata traversleri doğrudan devlete satmayı önermişti. Nafia Nezareti İzmit İnşaat Komisyonu'na durumu bildirerek eğer 65.000 travers vaktinde getirilmezse kontratın iptal edilmesini ve traverslerin 7 kuruş 10 paradan Abdülkerim Efendi'den alınmasını emretti. Ancak traverslerin ilk müteahhitlerden alınmaya devam edilmesi ya bir şekilde Abdülkerim Efendi'nin bir şekilde bu işten

¹⁶¹² BOA. T.DMİ 1175/23.

¹⁶¹³ BOA. T.DMİ 1176/22.

¹⁶¹⁴ BOA. T.DMİ 1176/22.

¹⁶¹⁵ Bu traversler karşılığında müteahhitlere hâlâ ödenemeyen 338.714 kuruş borç bulunmaktaydı. Bkz. BOA. T.DMİ 1188/78.

¹⁶¹⁶ BOA. T.DMİ 1188/78.

vazgeçtiğini ya da sadece diğer müteahhitlerin işini bozmaya çalıştığını gösteriyor.¹⁶¹⁷

Sapanca'dan Mekece'ye kadar olan güzergâha gereken 80.000 traversin tedariki için İzmit İnşaat Komisyonu ve yerel hükümet harekete geçmiş ve Şubat 1874'te İstanbul balmumcu esnafından Hacı Mustafa Efendi travers başına 17 kuruş teklif vermişti. Aynı fiyattan başka bir talip ortaya çıkınca Mustafa Efendi teklifini 16,5 kuruşa düşürdü.¹⁶¹⁸ Komisyon bu teklifleri önceki senenin fiyatlarına göre oldukça pahalı bulmuş ancak başka bir talip çıkmadığı için ne yapılacağı nezarete sormuştu.¹⁶¹⁹ Nafia Nezareti de 5 Mart'ta travers başına 15 kuruş teklif veren bir müteahhitin başvuru yaptığını, ağaç kat' mevsiminin geçmesi nedeniyle traverslerin ancak bir sonraki sene hazırlanabileceğini, hâlâ rayların gelmemiş olduğunu ve ameliyat-ı sınaviye'nin devam ettiğini belirterek daha düşük bir teklif gelene kadar beklenmesini istedi.¹⁶²⁰ Ancak bir yandan geçen seneden kalan traverslerin miktarı sorularak ilk kısım raylar geldiğinde bunların yetip yetmeyeceği de sorulmuştu.¹⁶²¹ Elde mevcut travers az olsa gerek ki beklemekten vazgeçilerek Mart 1874'te yapılan ihale ile birlikte tanesi 15 kuruştan 40.000 meşe, 25.000 palamut, 15.000 çam olmak üzere bir müteahhitle travers imal etmesi için anlaşıldı.¹⁶²²

İzmit'ten Adapazarı'na inşa edilen 45 km yol için km başına 1.500 travers hesabıyla 67.500 travers gerektiği hesaplandı.¹⁶²³ Müteahhitlerden toplu olmayan ufak alımlara da gidildi. 6 Ağustos 1874'te müteahhit İsmail Zühtü Bey'den 3.000 küsur travers önce incelenmek şartıyla satın alındı. Yüzbaşı Muhsin Efendi komisyon tarafından traversleri incelemekle görevlendirmiş ve yaptığı incelemede boyutların az da olsa farklı olduğunu belirtmekle kabule uygun bulmuştu.¹⁶²⁴ Adapazarı ve Kandıra kazalarından adedi 12 kuruştan getirilen 3.137 adet traversin 423 adedinin ücreti Temmuz 1875'e kadar ödenmemişti.¹⁶²⁵ Ahali durumdan şikâyetçi olarak 5.076 kuruş tutan alacaklarının ödenmesini istemekteydi.¹⁶²⁶ Bunların dışında

¹⁶¹⁷ BOA. T.DMİ 1173/37.

¹⁶¹⁸ 7 maddelik teklifi için bkz. BOA. T.DMİ 1175/66; BOA. T.DMİ 1155/41.

¹⁶¹⁹ BOA. T.DMİ 1175/66.

¹⁶²⁰ BOA. T.DMİ 1175/66.

¹⁶²¹ BOA. T.DMİ 1175/66.

¹⁶²² BOA. T.DMİ 1155/41.

¹⁶²³ BOA. T.DMİ 1155/41.

¹⁶²⁴ BOA. T.DMİ 1178/74.

¹⁶²⁵ BOA. T.DMİ 1186/7.

¹⁶²⁶ BOA. T.DMİ 1186/57.

Haydarpaşa İnşaat Komisyonu'nun malı olan 24.406 travers İzmit İnşaat Komisyonu'na yollanmıştı.¹⁶²⁷

4.3. İZMİT-ANKARA DEMİRYOLU ÇALIŞANLARI

İzmit-Ankara demiryolu inşasında vasıflı ve vasıfsız işçiler, mühendis, kondüktör ve memur olmak üzere çok sayıda çalışan istihdam edilmişti. Devlet eliyle inşa kararı alındığında demiryolu inşası için gerekli işçilerin ve maktuen inşa edilecek kısımlar için anlaşma yapılacak müteahhitlerin Osmanlı tebaasından seçileceği beyan edilmişti. Bu nedenle vasıflı ve vasıfsız işçilerin büyük bir kısmı başta güzergâh üzerindeki olmak üzere değişik Osmanlı yerleşim birimlerinden gelen ve büyük bir kısmı Müslüman olan kişilerden oluşmaktaydı.¹⁶²⁸ Ancak işçiler arasında Osmanlı tebaasından gayrimüslimler de bulunmaktaydı. Özellikle de şehir ve kasaba merkezlerinde yapılan çalışmalarda bu kişilerin sayıları artmaktaydı.¹⁶²⁹ Bununla birlikte uzun köprülerin inşası, tünel açma gibi tecrübe isteyen daha büyük işlerde yerliler çok fazla etkili olamamaktaydı. Bu tür işlerin müteahhitliği Osmanlı tebaasından olmayanlara verilebildiği gibi çalışan işçiler de yabancılardan oluşabilmekteydi.¹⁶³⁰ İnşa çalışmalarında yerli işçiler yerine yabancı işçilerin kullanımı eleştirilecekti.¹⁶³¹

İzmit'ten Ankara'ya doğru yapılan inşada 4.000 ila 6.000 arası vasıflı ve vasıfsız işçinin çalıştığı bildirilmekteydi.¹⁶³² Ankara'dan İzmit'e doğru olan inşada ise gerekli inşa malzemesi bölgeye sevk edilse de kıtlık nedeniyle yeterli ekmek ve un temininin mümkün olmaması işçi sayısını kısıtlamıştı.¹⁶³³ Bu kısım için arşiv belgelerinde görülen en yüksek rakam 1.500 işçinin çalıştığını göstermektedir.¹⁶³⁴

¹⁶²⁷ BOA. T.DMİ 1177/39.

¹⁶²⁸ Amele icmal defterlerinde geçen isimlerin çok büyük bir kısmı Müslümanlara ait isimlerdir. Ayrıca bkz. **Basiret**, 19 Mayıs 1289.

¹⁶²⁹ Örneğin İzmit içerisinde yer alan kısmın tesviyesinde çalışanlar arasında Papasoğlu Agosti, Papasoğlu Nikola, Serkis, Corci, Kirkoroğlu Agop, Yanko oğlu Milo gibi çok sayıda gayrimüslimin adı geçmekteydi. Bkz. BOA. T.DMİ. 1193/10.

¹⁶³⁰ Bursa-Mudanya demiryolunda ve köprü inşalarında İtalyan taş işçileri çalıştırılmıştı. Bkz. Yazıcı, s. 39; Ankara cihetinde *taşçılık ameliyatında* çalışmak üzere Fomandar Marko isimli bir Karadağlı maiyetiyle birlikte gelmişti. Bkz. BOA. T.DMİ 1193/21.

¹⁶³¹ **Basiret**, 21 Nisan 1288; **Basiret**, 24 Nisan 1288.

¹⁶³² **Basiret**, 6 Nisan 1289; **Basiret**, 19 Mayıs 1289.

¹⁶³³ BOA. T.DMİ 1192/76.

¹⁶³⁴ BOA. T.NF.MKT 93/33.

Hâlbuki Ankara İnşaat Komisyonu inşa çalışmalarının vaktinde tamamlanabilmesi için 5.000 işçinin çalıştırılması gerektiğini belirtiyordu.¹⁶³⁵

Teknik personelin tamamı Fransa, Avusturya-Macaristan, Almanya, İsviçre gibi ülkelerden gelen yabancılardan oluşmaktaydı.¹⁶³⁶ İşin teknik kısımlarıyla ilgilenen çalışanlarla ilgili net bir sayı vermek mümkün değildir. Bunun sebebi çalışmaların seyrine göre bu rakamın değişebilmesidir. Pressel'in emri altında çalışan bu kişilerin isimleri, sayısı ve maaşları ilgili bilgilere Pressel tarafından hazırlanan Anadolu Fen Memurları Masarifat defterlerinden ulaşmak mümkün olamamıştır. Bu defterlerde yalnızca keşif yapılan mahallerin isimleri ve gelen-giden kalemleri ayrıntılı bir şekilde gösterilmektedir.¹⁶³⁷ Ancak diğer bazı belgelerde çalışanların sayısı ile ilgili bilgiler verilmiştir. Şubat 1873 tarihinde Pressel'in hazırladığı bir cetvelde emri altında çalışan tüm mühendis ve memurların ismi, maaşı ve görev yeri belirtiliyordu.¹⁶³⁸ Şubat 1873'te Pressel'in mahiyetinde toplam 78 kişi çalışmaktaydı. Merkez büroda başkâtip, yazıcı, muhasebeci, arşiv memuru, muhasip, tercüman, kapıcı, güvenlik görevlisi hizmet ederken; sahada müfettiş, mimar, başmühendis, mühendis, memur, muhasip, yazıcı, marangoz, ambarcı gibi meslek grubundan olanlar çalışmaktaydı. Mart 1873 tarihli bir belgeye göre ise Pressel'in mahiyetinde 60-70 mühendis ve memur çalışıyordu.¹⁶³⁹ Daha sonraki döneme ait bir başka belgede ise 40-50 kişinin çalıştığı belirtiliyordu.¹⁶⁴⁰ Kısaca mühendis sayısı döneme göre zamanla değiştiğinden kesin rakamlar vermek yanlış olacaktır. Ancak keşif çalışmalarının gittikçe azalmasıyla birlikte bu kişilerin sayısının da azaldığını düşünebiliriz. Keşif çalışmaları dışında inşa çalışmalarını denetleyen müfettişlerle birlikte bu çalışmaları yürüten başmühendis, mühendis ve mühendis yardımcıları bulunmaktaydı.

Pressel'in mahiyetinde çalışan mühendislerin refakatine devlet tarafından birer tane refakat memuru atanmaktaydı. Bu memurlar daha çok muhasebe, yazışma,

¹⁶³⁵ BOA. T.DMİ 1192/76.

¹⁶³⁶ Bkz. Tablo: 4.

¹⁶³⁷ Birkaç örnek vermek gerekirse bkz. BOA. T.DMİ 1191/131; BOA. T.DMİ 810/43; BOA. T.DMİ 1156/31.

¹⁶³⁸ BOA. T.DMİ 1200/2; Ayrıca bkz. Tablo: 4.

¹⁶³⁹ BOA. T.NF.MKT 92/7.

¹⁶⁴⁰ BOA. T.DMİ 1186/54.

kayıt tutma gibi işlerden sorumluydu.¹⁶⁴¹ Nafia Nezareti'nde görevli mühendis ve memurlar ve Erkan-ı Harbiye'de görevli subaylardan teknik konulara yönelik bilgi ve tecrübesi bulunan kişiler seçilerek bu mühendislerle yardım etmek ve onları kontrol altında tutmak için mühendislerin refakatine verilmişti.¹⁶⁴² Burada devletin bir diğer amacı ilerideki inşa süreçlerinde yabancı mühendislerle bağlı kalmamak adına başta keşif çalışmaları olmak üzere demiryolu inşası için gerekli teknik elemanın sahada yetişmesini sağlamaktır.¹⁶⁴³ Özellikle de Pressel'in görevden ayrılmasından sonraki süreç Nafia Nezareti personeli tarafından yürütülecekti.

Osmanlı devletinde 1860'ların sonundan itibaren sivil mühendis yetiştirmek adına okullar açılmaya başlanmıştı.¹⁶⁴⁴ Devlet, kara ve demiryollarının farklı kademelerinde çalıştırabileceği teknik personeli yetiştirmek için de bir okul açmayı denedi. Ancak bu düşünce hayata geçirilemedi.¹⁶⁴⁵ Yine de Nafia Nazırı Edhem Paşa seçtiği 14 öğrenciyi demiryolları idaresini öğrenmesi adına Aydın Demiryollarında staja göndermişti. Bu kişiler orada yetişerek İzmit Demiryolu hattına memur olarak tayin edilecekti.¹⁶⁴⁶ Demiryolu inşaatı için gerekli bazı malzemelerin üretimi ve tamiri için marangozhane, tamirhane, demirhane gibi ufak fabrikalar açıldı.¹⁶⁴⁷ Buralarda çalışan yerli işçilerin zaman içerisinde kendini geliştirerek bu noktada ihtiyaç duyulacak teknik personelin yetişmesi ümit ediliyordu.¹⁶⁴⁸

Ülkede kalifiye eleman sıkıntısı olduğu açıktı. Ancak önceki demiryolu inşalarında çalışmış olup Anadolu'da ve Balkanlarda devlet eliyle yürütülecek inşa çalışmalarında görev yapmak isteyen birçok tecrübeli işçi ya da teknik elemanın iş için Nafia'ya başvurduğu görülmektedir. Örneğin Mısır'da demiryolu inşaatlarında çalışan Hasan Efendi adlı bir kişi 3 Nisan 1873 tarihinde Nafia Nezareti'ne başvurarak iş talep etmiş nezaret de bu kişinin yeteneğinin test edildikten sonra

¹⁶⁴¹ Örneğin Eskişehir civarındaki keşif çalışmaları yürüten mühendis Bayo'nun yanına Mustafa Efendi tayin edilmişti. Bkz. BOA. T.DMİ 1193/1.

¹⁶⁴² BOA. T.DMİ 1174/72.

¹⁶⁴³ BOA. T.DMİ 1174/72.

¹⁶⁴⁴ Emre Dölen, "Mühendislik Eğitimi", **Tanzimat'tan Cumhuriyete Türk Ansiklopedisi**, Cilt: 2, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s. 514.

¹⁶⁴⁵ BOA. A.MKT.MHM 448/53.

¹⁶⁴⁶ **Basiret**, 18 Mayıs 1288.

¹⁶⁴⁷ İzmit'te inşa edilen tamirhane için bkz. BOA. T.DMİ 1175/62; Ankara İnşaat Komisyonu bünyesinde bulunan marangozhane ve demirhane için bkz. BOA. T.DMİ 1193/50. ve BOA. T.DMİ 1194/3-4.

¹⁶⁴⁸ BOA. T.DMİ 1193/36.

kendisine İzmit Demiryollarında liyakatine uygun bir iş verilmesini istemişti.¹⁶⁴⁹ Bunun dışında XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren demiryolu inşasında tecrübeli mühendis ve teknikerler dünyanın farklı ülkelerinde inşa edilen demiryollarında görev almaları insan hareketliliğinin bir parçası olacaktı. Yurtdışına malzeme temini için yollanan Zühtü Efendi'nin görevlerinden biri yetenekli mühendislerle demiryolu inşası için kontrat yapmaktı. Ancak birçok yabancı mühendis ve tekniker devlete bizzat başvurarak iş talep edecekti.¹⁶⁵⁰

4.3.1. Çalışanların Gelirleri

Tesviye çalışmalarına katılan işçilerle ilgili ayrıntılı bilgilere komisyonlar tarafından hazırlanan haftalık amele icmal defterlerinden ulaşılabilmektedir. Farklı aylara ait icmal defterleri karşılaştırıldığında hem Ankara İnşaat Komisyonu hem de İzmit İnşaat Komisyonu'nda çalışma sisteminin ve meslek gruplarının aynı olduğu anlaşılmaktadır. Bu defterlere göre inşası planlanan kısım km-km bölümlere ayrılıyor ve her km için ayrı bir fırka kurularak çalışmalar yürütülüyordu. Fırkaların başında genellikle yüzbaşı rütbeli bir fırka memuru ve icmal defterlerini tutmak için bir fırka kâatibi ve çalışanları koordine etmek adına bir işbaşı bulunuyordu. Her fırka da kendi içinde takımlara bölünmüştü. Her takımın başında çavuş unvanıyla bir ırgatbaşı mevcuttu. Ayrıca saka, ambarcı, marangoz gibi meslek erbabının ismi defterlerde sık sık geçmektedir. İcmal defterlerinde bu çalışanların isimleri geldikleri yer ve baba isimleri birlikte verilmekteydi. Bunun dışında yaptıkları iş, çalıştıkları km ve aldıkları yevmiyeler defterde zikredilmekteydi.

İstanbul'da 1850-1899 yılları arası ortalama yevmiye düz işçilerde 8,2 vasıflı işçilerde 16,2 kuruştur.¹⁶⁵¹ Bu ücretler Avrupa'nın önde gelen şehirlerinden düşük olsa da Anadolu'dan yüksekti.¹⁶⁵² Amele icmal defterlerine göre 1873-1875 yılları arasında İzmir-Ankara demiryolu için çalışan vasıfsız işçiler ise ortalama 7,5 kuruş

¹⁶⁴⁹ BOA. T.DMİ 804/93.

¹⁶⁵⁰ Birkaç örnek için bkz. BOA. HR.SFR.3. 189/17; BOA. HR.SFR.3. 189/13.

¹⁶⁵¹ Şevket Pamuk, **İstanbul ve diğer kentlerde 500 yıllık fiyatlar ve ücretler 1469-1998 =: 500 years of prices and wages in İstanbul and other cities 1469-1998**, Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, 2000, (Fiyatlar ve Ücretler), s. 93; Başka bir kaynakta gündelik ücretler 1873 yılı için 8.17, 1874 yılı için 7.11, 1875 yılı için ise 6.87 kuruş olarak gösterilemektedir. Bkz. Gündüz Ökçün ve diğerleri, "Osmanlı Devletinde Ücretler (1839-1913)", **Tanzimat'tan Cumhuriyete Türk Ansiklopedisi**, Cilt: 3, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s. 754.

¹⁶⁵² Pamuk, Fiyatlar ve Ücretler, ss. 77, 93.

yevmiye alırken vasıflı işçilerin yevmiyeleri 10 ila 20 kuruş arasında değişiyordu.¹⁶⁵³ Bu ücretlerin o dönemde büyük merkezlerde alınan ücretlerle eşit olduğunu taşradaki ücretlerin bir miktar üstünde olduğunu belirtmeliyiz. Zaten 1870’lerde vasıfsız bir işçi günlük 6 kuruş kazandığı takdirde ailesine bakabilmekteydi.¹⁶⁵⁴

Tablo 3: İzmit-Ankara Demiryolu inşasında çalışan işçilerin meslek ve yevmiyeleri

Çalışanın Mesleği	Çalıştığı Yer	Yevmiyesi (kuruş)
İşbaşı ¹⁶⁵⁵	Ankara İnşaat Komisyonu (A.İ.K.)	15
Toprak Tesviyesinde Irgatbaşı ¹⁶⁵⁶	(A.İ.K.)	10
Toprak Tesviyesinde Amele ¹⁶⁵⁷	(A.İ.K.)	7,5
Kâtip ¹⁶⁵⁸	(A.İ.K.)	20
Saka ¹⁶⁵⁹	(A.İ.K.)	18
Marangoz ¹⁶⁶⁰	(A.İ.K.)	9
Ambarcı ¹⁶⁶¹	(A.İ.K.)	7,5
İşbaşı ¹⁶⁶²	İzmit İnşaat Komisyonu (İ.İ.K.)	17,5
Toprak Tesviyesinde Irgatbaşı ¹⁶⁶³	(İ.İ.K.)	12,5
Toprak Tesviyesine Amele ¹⁶⁶⁴	(İ.İ.K.)	7,5 (Kısmen 6)
Saka ¹⁶⁶⁵	(İ.İ.K.)	20
Marangoz ¹⁶⁶⁶	(İ.İ.K.)	7,5
Ambarcı ¹⁶⁶⁷	(İ.İ.K.)	7,5

Kaynak: Muhtelif kaynaklardan yararlanıldığı için atıflar dipnotlarda gösterilmiştir.

Pressel tarafından görevlendirilen mühendis ve memurların maaşlarını frank üzerinden belirlenmişti.¹⁶⁶⁸ Genel Müdür E. De Landsee 6.090 franklık maaşıyla en yüksek maaşı alırken, genel sekreter Réan Albert ve bölüm müfettişleri 5.000 frank üzeri maaş almaktaydı. Başmühendisler 3.000 frank ve mühendisler ise 2.000 frank civarı maaş almaktaydı.

¹⁶⁵³ Bkz. Tablo 3; 1873 yazında unun kıyyesi 115 paradan, buğdayın kıyyesi ise 60 paradan yukarı satılmıyordu. Bkz. Bayar, Kıtık, s. 50.

¹⁶⁵⁴ Issawi, Turkey, s. 45.

¹⁶⁵⁵ BOA. T.DMİ 1194/37.

¹⁶⁵⁶ BOA. T.DMİ 1193/90.

¹⁶⁵⁷ BOA. T.DMİ 1193/90.

¹⁶⁵⁸ BOA. T.DMİ 1194/40.

¹⁶⁵⁹ BOA. T.DMİ 1194/40.

¹⁶⁶⁰ BOA. T.DMİ 1194/37.

¹⁶⁶¹ BOA. T.DMİ 1194/40.

¹⁶⁶² BOA. T.DMİ 1193/12.

¹⁶⁶³ BOA. T.DMİ 1200/33.

¹⁶⁶⁴ BOA. T.DMİ 1193/10; BOA. T.DMİ 1193/12; BOA. T.DMİ 1200/33.

¹⁶⁶⁵ BOA. T.DMİ 1201/7.

¹⁶⁶⁶ BOA. T.DMİ 1200/52.

¹⁶⁶⁷ BOA. T.DMİ 1193/12.

¹⁶⁶⁸ Bkz. Tablo 4.

Tablo 4: Farklı Aylarda Wilhelm von Pressel'in Mahiyetinde Görev Yapan Mühendis ve Memurlar

İsim	Görev	Maaş (Frank)	Ülke
Merkez Büro			
Réan Albert ¹⁶⁶⁹	Genel Sekreter (Başkâtip)	5.440	Fransa
Catalinich Louis ¹⁶⁷⁰	Muhasebeci	2.390	Avusturya
Fischer Joseph ¹⁶⁷¹	Mühendis	2.390	
Cociffi ¹⁶⁷²	Arşiv Memuru	1.960	
Stüssy J. Friedrich ¹⁶⁷³	Muhasip	1.520	
Apak Witchenne ¹⁶⁷⁴	Tercüman	1.090	
Leonardi Etienne ¹⁶⁷⁵	Yazıcı	1.090	
Pavlovich Petra ¹⁶⁷⁶	Büro Güvenlikçisi	800	
Niko Klata ¹⁶⁷⁷	Kapıcı	500	
E. de Landsee ¹⁶⁷⁸	Genel Müdürü	6.090	
İzmit-Geyve Ciheti 1. ve 2. Kısım Keşfinde Çalışanlar			
Cornu Alphonse ¹⁶⁷⁹	Müfettiş	5.440	
Guignère ¹⁶⁸⁰	Bölüm Başmühendisi	3.260	
Le Fée Onésime ¹⁶⁸¹	Mimar	2.610	
Rollin François ¹⁶⁸²	Kısım Başmühendisi	3.260	
Rossi ¹⁶⁸³	Yardımcı Başmühendis	2.610	
Bossam ¹⁶⁸⁴	Mühendis	2.170	
Fabricius Démétrius ¹⁶⁸⁵	Mühendis	2.170	
Gerardot Théodore ¹⁶⁸⁶	Yardımcı Mühendis	1.740	
Rech Friedrich ¹⁶⁸⁷	Yardımcı Mühendis	1.520	
Pachalévy André ¹⁶⁸⁸	Yardımcı Mühendis	1.300	
Bartolli ¹⁶⁸⁹	Yardımcı Mühendis	1.300	
Beveraggi ¹⁶⁹⁰	Memur	1.090	

¹⁶⁶⁹ BOA. T.DMİ 1186/11; BOA. T.DMİ 1186/54; BOA. T.DMİ 1152/26. BOA. T.DMİ 1184/31; BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁷⁰ BOA. T.DMİ 1186 11; BOA. T.DMİ 1184/31; BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁷¹ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁷² BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁷³ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁷⁴ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁷⁵ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁷⁶ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁷⁷ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁷⁸ BOA. T.DMİ 1200/2; BOA. T.DMİ 1179/61.

¹⁶⁷⁹ BOA. T.DMİ 1198 69; BOA. T.DMİ 1178/56; BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁸⁰ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁸¹ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁸² BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁸³ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁸⁴ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁸⁵ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁸⁶ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁸⁷ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁸⁸ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁸⁹ BOA. T.DMİ 1200/2.

De Chavannes ¹⁶⁹¹	Kısım Başmühendisi	3.260	
Ranchet ¹⁶⁹²	Yardımcı Başmühendis	2.610	
Cuviller Jules ¹⁶⁹³	Mühendis	2.610	
Izartel Leon ¹⁶⁹⁴	Yardımcı Mühendis	1.740	
Bolesta Qesimie ¹⁶⁹⁵	Yardımcı Mühendis	1.740	
Lezzinski ¹⁶⁹⁶	Yardımcı Mühendis	1.300	
Robert ¹⁶⁹⁷	Marangoz	1.300	
Pinto Rimi ¹⁶⁹⁸	Ambarcı	1.090	
Narik André ¹⁶⁹⁹	Memur	1.090	
Konya Ciheti 1. ve 2. Kısım Keşfinde Çalışanlar			
Barbier Victor ¹⁷⁰⁰	Müfettiş	4.350	
Labadie J. Marie ¹⁷⁰¹	Bölüm Başmühendisi	3.260	
Phidini Charles ¹⁷⁰²	Yardımcı Mühendis	1.960	
Bigot Claude ¹⁷⁰³	Muhasip	1.090	
Michal Félia ¹⁷⁰⁴	Kısım Başmühendisi	3.040	
Biga Galaldo ¹⁷⁰⁵	Yardımcı Başmühendis	2.610	
Leoni Marilio ¹⁷⁰⁶	Yardımcı Başmühendis	2.170	
Simon Suillaurne ¹⁷⁰⁷	Yardımcı Mühendis	1.300	
Tartarini Paul ¹⁷⁰⁸	Yazıcı	1.090	
Petitbois E. ¹⁷⁰⁹	Kısım Başmühendisi	3.040	
Dupont ¹⁷¹⁰	Yardımcı Başmühendis	2.610	
Labella Arengino ¹⁷¹¹	Yardımcı Başmühendis	2.170	
Sesquières Paul ¹⁷¹²	Yardımcı Mühendis	1.300	
Adamis ¹⁷¹³	Yardımcı Mühendis	1.300	
De Violini ¹⁷¹⁴	Memur	1.090	
Bilecik-Eskişehir-Kütahya Ciheti 1. ve 2. Kısım Keşfinde Çalışanlar			
Laclosure ¹⁷¹⁵	Müfettiş	5.870	

¹⁶⁹⁰ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁹¹ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁹² BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁹³ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁹⁴ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁹⁵ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁹⁶ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁹⁷ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁹⁸ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁶⁹⁹ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷⁰⁰ BOA. T.DMİ 1200/2; BOA. T.DMİ 1185 11; BOA. T.DMİ 804 44.

¹⁷⁰¹ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷⁰² BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷⁰³ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷⁰⁴ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷⁰⁵ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷⁰⁶ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷⁰⁷ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷⁰⁸ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷⁰⁹ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷¹⁰ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷¹¹ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷¹² BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷¹³ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷¹⁴ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷¹⁵ BOA. T.DMİ 1200/2.

Sivel Ernest ¹⁷¹⁶	Bölüm Başmühendisi	3.260	
Zigliara François ¹⁷¹⁷	Muhasip	1.740	
Aublé ¹⁷¹⁸	Kısım Başmühendis	2.830	
Rosazza Jean ¹⁷¹⁹	Yardımcı Başmühendis	2.170	
Berthinier ¹⁷²⁰	Yardımcı Başmühendis	2.070	
Weber Othon ¹⁷²¹	Yardımcı Mühendis	1.740	
Kieger Vicator ¹⁷²²	Yardımcı Mühendis	1.740	
Simian J. ¹⁷²³	Yardımcı Mühendis	1.960	
Aublé Charles ¹⁷²⁴	Yardımcı Mühendis	1.960	
Scayra Spiridion ¹⁷²⁵	Yardımcı Mühendis	1.740	
Agis de Caravella ¹⁷²⁶	Memur	1.300	
Bartel Jean Bélie ¹⁷²⁷	Başmühendis	2.830	
Koueber François ¹⁷²⁸	Yardımcı Başmühendis	2.390	
Maciotta Paul ¹⁷²⁹	Yardımcı Başmühendis	2.170	
Dagnini Qurnille ¹⁷³⁰	Yardımcı Mühendis	1.960	
Grazioli Pieseppe ¹⁷³¹	Yardımcı Mühendis	1.740	
Koueber Louis ¹⁷³²	Yardımcı Mühendis	1.520	
Bridier Etienne ¹⁷³³	Yardımcı Mühendis	1.520	
Niko Benedetto ¹⁷³⁴	Memur	1.300	
Mudanya-Bursa Ciheti 1., 2. ve 3. Kısım Keşfinde Çalışanlar			
Christian Pustave ¹⁷³⁵	Kısım Başmühendis	2.830	
Nobler Ulysse ¹⁷³⁶	Yardımcı Başmühendis	1.960	
De Hübmer Ferdinand ¹⁷³⁷	Topografya Mühendisi	2.390	
Lamec Sad ¹⁷³⁸	Yardımcı Mühendis	870	
Pawalovski Emile ¹⁷³⁹	Kısım Başmühendis	2.610	
Sosnowski Asimie ¹⁷⁴⁰	Yardımcı Mühendis	1.520	
Moreau Louis ¹⁷⁴¹	Yardımcı Mühendis	870	

¹⁷¹⁶ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷¹⁷ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷¹⁸ BOA. T.DMİ 804 44; BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷¹⁹ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷²⁰ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷²¹ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷²² BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷²³ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷²⁴ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷²⁵ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷²⁶ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷²⁷ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷²⁸ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷²⁹ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷³⁰ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷³¹ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷³² BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷³³ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷³⁴ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷³⁵ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷³⁶ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷³⁷ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷³⁸ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷³⁹ BOA. T.DMİ 1174 8; BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷⁴⁰ BOA. T.DMİ 1200/2.

Liebrecht Dieudonne ¹⁷⁴²	Kısım Başmühendis	3.260	
Bastianini ¹⁷⁴³	Yardımcı Başmühendis	2.610	
Melotti ¹⁷⁴⁴	Yardımcı Mühendis	1.740	
Fantastasi Adolphe ¹⁷⁴⁵	Yardımcı Mühendis	1.520	
Ritter von Rouf ¹⁷⁴⁶	Yardımcı Mühendis	1.520	
Ankara Ciheti Keşfinde Çalışanlar			
Bosur (Boso) ¹⁷⁴⁷	Mühendis		
Farb ¹⁷⁴⁸	Mühendis		
Dolo (Dolet) ¹⁷⁴⁹	Mühendis		
Leoni Giaconna ¹⁷⁵⁰	Mühendis		
Diğer Güzergâhların Keşfinde Çalışanlar			
İstos ¹⁷⁵¹	Başmümeyyiz		Almanya
Romer ¹⁷⁵²	Afyonkarahisar-Konya Ciheti Mühendisi		
Kir (Kayer) ¹⁷⁵³	Sivas-Erzurum Ciheti Mühendisi		
Arnold ¹⁷⁵⁴	Kütahya-Afyonkarahisar Ciheti Mühendisi		
Bodi ¹⁷⁵⁵	İskenderun-Antep Ciheti Mühendisi		
Şot ¹⁷⁵⁶	Bağdat ve İzmit Cihetleri Mühendisi		
Buharatir ¹⁷⁵⁷	Samsun-Sivas Ciheti Harita Tanzim Mühendisi		
Baret ¹⁷⁵⁸	Bilecik Ciheti Müfettişi		
Hetvernol ¹⁷⁵⁹	Keşif Mühendisi		
Bodime ¹⁷⁶⁰	Keşif Mühendisi		
Niki ¹⁷⁶¹	Keşif Mühendisi		

Kaynak: Muhtelif kaynaklardan yararlanıldığı için atıflar dipnotlarda gösterilmiştir.

¹⁷⁴¹ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷⁴² BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷⁴³ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷⁴⁴ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷⁴⁵ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷⁴⁶ BOA. T.DMİ 1200/2.

¹⁷⁴⁷ BOA. T.DMİ 1178/9.

¹⁷⁴⁸ BOA. T.DMİ 1178/9.

¹⁷⁴⁹ BOA. T.DMİ 1178/9.

¹⁷⁵⁰ BOA. T.DMİ 1180/48.

¹⁷⁵¹ BOA. T.DMİ 1184/31.

¹⁷⁵² BOA. T.DMİ 1174/8.

¹⁷⁵³ BOA. T.DMİ 1191/116.

¹⁷⁵⁴ BOA. T.DMİ 1191/116; **Basiret**, 13 Haziran 1289.

¹⁷⁵⁵ BOA. T.DMİ 807/83.

¹⁷⁵⁶ BOA. T.DMİ 1198/62.

¹⁷⁵⁷ BOA. T.DMİ 1174/57.

¹⁷⁵⁸ BOA. T.DMİ 1176/27.

¹⁷⁵⁹ BOA. T.DMİ 1174/8.

¹⁷⁶⁰ BOA. T.DMİ 1174/8.

¹⁷⁶¹ BOA. T.DMİ 1174/8.

Pressel'in isteğiyle memur ve mühendislerin motive olmaları ve ödüllendirilmeleri için maaşları dışında senelik ikramiye verilmesi de kararlaştırılmıştı. Pressel, Şubat 1874 tarihinde Nafia Nezareti'ne sunduğu pusulada ikramiye miktarlarını mesleklere göre belirledi.¹⁷⁶²

Tablo 5: Pressel Mahiyetinde Çalışan Memur ve Mühendislerin Senelik İkramiyeleri

Meslek	İkramiye Miktarı (Frank)
Başmüfettiş	5000
Müfettiş	3000
Kısım Başmüfettişi	2000
Mühendis Yardımcısı	1000
Mülazım	500
Muhasebe ve Sevk Memurları	250

Kaynak: BOA. T.DMİ 1174 8.

Kasım 1873 tarihinde tüm inşaat komisyonlarına yollanan yazıda günlerin kısılması nedeniyle işçilerin sadece 8 saat çalıştırılabildiği belirtilmişti. Bu yüzden işçilere eski maaşlarını vermenin Hazine'yi zarara uğratacağı söylenerek yevmiyelerin birer kuruş tenzil edilmesi emredilmişti.¹⁷⁶³ Bu bilgidен yola çıkarak işçilerin genel olarak 10 saat civarında çalıştığını düşünmek yanlış bir çıkarım olmayacaktır. Ödeme dengesinin bozulması ve mali çıkmazla beraber yevmiyelerine alamayan işçiler işi bırakarak evlerine dönmüş ve alacaklarını elde edemeyen müteahhitler ise işçi çalıştıramadıkları için inşa çalışmalarını durdurmuştur.¹⁷⁶⁴

Pressel, Türk işçilerin güçlü ve üstlerine karşı itaatkâr olduğunu ve Avrupa'da mevcut olan sosyalizm ve komünizm gibi ileri düşüncelerin Osmanlı devletinde bulunmadığını belirterek yatırımcılar için uygun bir atmosferin var olduğunu ifade etmiştir.¹⁷⁶⁵ Tabii ki Pressel'in bu düşüncelerine ihtiyatla yaklaşmak gerekir. 1870'lerin başında Paris Komünü'nün getirdiği büyük grev dalgaları tüm Avrupa'yı sarsıyordu. Osmanlı gazetelerinde bu hususta çok sayıda haber yapılıyordu. Osmanlı devletinde bu ölçüde büyük grevler ve bu eksenде düşünceler mevcut değil gibi görünse de 1872-1876 yılları arasında başta Tersane-i Amire

¹⁷⁶² BOA. T.DMİ 1154/20; Bkz. Tablo 5.

¹⁷⁶³ BOA. T.DMİ 1194/18.

¹⁷⁶⁴ BOA. T.DMİ 1185/5.

¹⁷⁶⁵ Pressel, s. 16.

işçileri olmak üzere Fişekhane, Telgrafhane, Darphane, hamallar ve demiryolu işçileri çok sayıda grev ve eylem gerçekleştirdi.¹⁷⁶⁶

Meskûkât-ı halise hesabıyla bir lira 100 kuruşa ve bir mecidiye ise 20 kuruşa denk gelmekteydi. Ancak bu ölçüm değeri hesaplamayı kolaylaştırmak adına yapılan soyut bir değerdı ve piyasada karşılığı yoktu.¹⁷⁶⁷ 1870'lerde bir lira her yerde 100 kuruştan bir mecidiye 20 kuruştan fazla bir miktara denk gelmekteydi. Örneğin 28 Kasım 1874 tarihinde İstanbul'da bir lira 128 kuruşa, 15 Haziran 1874'te bir beyaz mecidiye 25 kuruşa karşılık gelirken 21 Ekim 1874 tarihinde Sofya'da 120 kuruşa denk gelmekteydi.¹⁷⁶⁸ Osmanlı Devleti para istikrarını korumak adına yaptığı işlemlerde bir lirayı 106 kuruştan ve bir mecidiye 21 kuruştan işleme alıyordu. Komisyonlar Anadolu'da inşayı sürdürürken bu kur farkından faydalanmaya çalışacaktı. Taşra memurları ise bu fark sayesinde yolsuzluğa yeltenebilecekti. Memur, mühendis ve müteahhitlere ödemeler sikke-i halise cinsinden yapılmaktaydı.¹⁷⁶⁹ Devlet burada oluşabilecek bir yolsuzluğu önlemek adına yerel rayiçleri gözeterek oluşan farklılıkların deftere girdi kaydedilmesini istemekteydi. Eylül 1873'te Nezaret verdiği emirle mal sandıklarından alınacak paraların sikke-i halise cinsinden olması halinde bunun sikke-i mağşuşe ile oralarca olan farkının belirlenerek deftere gelir olarak kaydedilmesini, maaşların sikke-i halise cinsinden ödenmesi durumunda fiyatın yerel rayiç üzerinden verilmesini, sikke-i mağşuşe olarak verilecekse de farkın yine deftere gelir kaydı olarak yazılmasını emrediyordu.¹⁷⁷⁰ Örneğin Hüdavendigâr Vilayetinden Mudanya-Bursa demiryolu inşaatına havale olunan 10.000 liranın ödemesi sikke-i mağşuşe olarak yapılmış ve lira ile beşlik arasındaki %3'lük akçe farkı 19.500 lira tutmuştu.¹⁷⁷¹

Nisan 1874'te Maliye Nezareti'nden Nafia Nezareti'ne yollanan bir yazıda gerek devletin kendisinin inşa ettiği gerek şirketlere imtiyazla verdiği demiryollarında çalışan yerli ve yabancı memur, işçi vs. çalışanların temettü vergisi

¹⁷⁶⁶ Bkz. Karakışla, ss.29-31, 135-138; Şehmuz Güzel, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İşçi Hareketi ve Grevler", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türk Ansiklopedisi**, Cilt: 3, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s. 805; Gülmez, s. 793; Issawi, Turkey, s. 50; Tersane işçilerinin greviyle ilgili haberler için bkz. **Basiret**, 11 Kanunusani 1288; **Basiret**, 18 Kanunusani 1288; Hatta Hadika Gazetesi, Tersane işçilerinin eylemini verdiği bir haber nedeniyle geçici süreliğine kapatılacaktı. Bkz. **Hadika**, 28 Mart 1290; **Basiret**, 19 Kânunusani 1289.

¹⁷⁶⁷ Bayar, Kıtık, s. 110.

¹⁷⁶⁸ Bayar, Kıtık, s. 110.

¹⁷⁶⁹ BOA. T.DMİ 1187/56; BOA. T.DMİ 1188/51; BOA. T.DMİ 1179/13; BOA. T.DMİ 1175/66.

¹⁷⁷⁰ BOA. T.DMİ 1193/68

¹⁷⁷¹ BOA. T.DMİ 1154/22.

verip vermeyeceğini sorulmaktaydı. Alınacak kararı etkileyeceğini düşünen Maliye Nezareti yazıda bu verginin yabancı ülkelerde çalışanlardan alındığını da belirtmişti. Bu durumun Nafia Meclisinde müzakere edilerek kararın Maliye'ye bildirilmesi istendi.¹⁷⁷² Cevap yazısı görülmemekle beraber incelenen arşiv belgelerinde çalışanlardan bu tip bir vergi alındığına rastlanılmadı. Büyük ihtimalle bu öneri reddedilmişti.

4.3.2. Çalışanların Sağlık Koşulları

Sayıları toplamda 8.000 kişiye kadar çıkan çalışanların sağlık ihtiyacının karşılanması bir zorunluluktur. Özellikle demiryolu gibi inşa aşaması oldukça zorlu bir işte çalışan kişiler için, bir de salgın hastalıkların sık sık ortaya çıktığı ve çok sert kışların yaşandığı bir dönemde bu ihtiyaç hayati bir hal almaktaydı. Devlet, inşaat komisyonları bünyesinde birer doktor ve eczacı istihdam ederek ve bu kişilere büyük miktarda tıbbi malzeme göndererek bu işin de devlet eliyle bir düzen içerisinde halledilmesine çalışacaktı. Örneğin Ankara İnşaat Komisyonu'nda görev yapmak üzere görevlendirilen bir doktor ve bir eczacı yanlarında 10 sandık tıbbi malzemeyle birlikte 17 Temmuz 1873'te Ankara'ya varmıştı.¹⁷⁷³ Bu ekibin varışından önce cerrah Süleyman Efendi, Ankara İnşaat Komisyonu bünyesinde 500 kuruş maaşla tıbbi hizmet vermektedir. Ancak Nafia Nezareti, sağlık ekibinin bölgeye ulaşmasıyla komisyondan Süleyman Efendi'nin işten çıkarılmasını isteyecekti.¹⁷⁷⁴

Ankara İnşaat Komisyonu Nafia Nezareti'ne doktor ve eczacının görevlerini merkezde mi yoksa sahada kurulan çadırlarda mı icra edeceğini sordu.¹⁷⁷⁵ Cevaba göre malzeme alımına gidilecekti. Temmuz sonunda İnşaat Meclisi'nden gelen cevapta hareket halinde bulunan amele için hastane inşasına gerek olmadığı bildiriliyor ve işçilerin oldukları mahalde tedavi edilmeleri emrediliyordu.¹⁷⁷⁶ Ayrıca merkezde bir ofis, eczane olarak tertip edildi.¹⁷⁷⁷

¹⁷⁷² BOA. T.DMİ 813/70.

¹⁷⁷³ T.DMİ 1193/47.

¹⁷⁷⁴ T.DMİ 1193/45.

¹⁷⁷⁵ T.DMİ 1193/47.

¹⁷⁷⁶ T.DMİ 1193/55.

¹⁷⁷⁷ Eczanede yapılan işlemleri kaydetmek adına üç adet defter 37 kuruş verilerek satın alınmıştı. Bkz. T.DMİ 1193 63; Ayrıca iki adet yazıhane satın alındı. Bkz. T.DMİ 1194/4.

Doktor, Ankara İnşaat Komisyonu aracılığıyla mevcut tıbbi malzemeler dışında yedi farklı ilaç talep etti. Ancak İnşaat Meclisi yaptığı inceleme sonucunda bu ilaçların işçiler için gerekli olmadığına kanaat getirerek bu talebi reddetti.¹⁷⁷⁸ Verilen cevapta doktorun bölgeye gitmeden önce Mekteb-i Tıbbiye’de hazırlanan 10 sandık acil ve önemli ilacı yanında götürdüğü belirtiliyor, şimdilik bunlarla idare edilmesi isteniyordu.

Nafia Nezareti tüm çalışanlarına nezaretin tahsis ettiği doktorlarda muayene ve tedavi olmalarını ve ilaçların da kendi eczanelerinden alınmasını şart koşuyordu.¹⁷⁷⁹ Mühendisler bazen kendi tercih ettikleri farklı doktorlara tedavi olup bunların verdiği ilaçları kullanmıştı. Ancak farklı doktorlardan aldıkları sağlık hizmetini ve tıbbi masrafları Masarifat Defterleri’ne kaydederek devletin ödemesini sağlamaya çalıştılar. Örneğin Pressel’in hazırladığı Nisan 1874 tarihli Anadolu Demiryolu keşif defterlerinde yapılan bir incelemede bu şekilde yapılan harcamalar olduğu tespit edilmiş ve bu paranın Pressel ve mühendislerden geri alınması kararlaştırılmıştı.¹⁷⁸⁰ Benzer bir şekilde Şubat 1874’te Eskişehir civarında müfettiş mösyö Dolo (?) ile mahiyeti mühendisleri rahatsızlanmış ve kendilerini yerel doktora tedavi ettirmişlerdi. Bunun ücretinin de mühendislerin kendisinden alınması kararlaştırıldı.¹⁷⁸¹ Cornu hastalanınca yerine bir vekil tayin etmişti. Bu vekilin ücretini ve getirttiği doktor ve ilaç masraflarını komisyon hesabına yazmak isteyince buna da itiraz edildi. 7.665 kuruş tutan bu giderler Cornu tarafından ödenecekti.¹⁷⁸²

Mühendislerin farklı bir doktora tedavi olmak istemesi doktorun güvenilirliği ya da hastalığın derecesi ve türü ile ilgili olabilir. Ankara’da görev yapan doktor Korideb (?) hakkında arşiv belgelerinde sadece tek bir şikâyetle rastlanıldı. Bir fırka memuru doktorun işçileri muayenede eksik davrandığını iddia etmekteydi.¹⁷⁸³

¹⁷⁷⁸ T.DMİ 1193/59.

¹⁷⁷⁹ T.DMİ 1178/56.

¹⁷⁸⁰ BOA. T.DMİ 816/67.

¹⁷⁸¹ BOA. T.DMİ 1176/42.

¹⁷⁸² BOA. T.DMİ 1178/56.

¹⁷⁸³ BOA. T.DMİ 1194/9.

4.3.3. Çalışanların Barınma Koşulları

Çalışanlara verilecek sağlık hizmeti gibi sağlanacak barınma da uzun süreli bir demiryolu inşası için elzemdi. İnşaat Komisyonları üyeleri ve memurları yaşadıkları vilayet ve sancak merkezinde ikamet edebiliyordu. Ancak sahada çalışan işçi, mühendis ve memurlar için barınma ihtiyacı kaçınılmazdı.

Komisyon üyeleri, mühendis ve memurlar şehir ve kasaba merkezlerindeyken kiralanan konak, ev ve hanlarda ikamet etmekte ve konaklama ücretleri komisyon tarafından ödenmekteydi. 22 Şubat 1873'te İzmit'te aylık 10 liradan Melkun Ağa Konağı,¹⁷⁸⁴ 17 Mayıs 1873'te Sapanca'da aylık 10 liradan bir ev ve 15 Haziran 1873'te Gevye'de aylık ücreti belirtilmeyen bir başka ev komisyon üyeleri, mühendis ve memurların konaklaması için tutulmuştu.¹⁷⁸⁵ Ancak bazı mahallerde köy dahi bulunmadığından mühendis ve memurların barınma ihtiyacının sağlanabilmesi için evler inşa edilecekti. Örneğin İzmit'ten öte 45-60 km'ler arasında köy ve kasaba bulunmadığı için 50. km'ye ahşap bir ev inşa edilmesi için Nafia'dan izin alındı. Ev 300 zira' büyüklüğündeydi ve her bir zira' 170 kuruşa mal olacaktı.¹⁷⁸⁶ Aynı belgede bu evin ileride inşa tamamlandıktan sonra işletme idaresi tarafından da kullanılabileceği ifade olunuyordu. Aynı şekilde 2 Eylül 1873 tarihinde İzmit'ten ileri 6. km'de memur ve mühendislerin iskânı adına ahşap bir binanın yapılması için bir müteahhitte anlaşma yapılmıştı.¹⁷⁸⁷

Mühendis ve memurların barınma ihtiyaçları kendilerine uygun çadırlarla da giderilmişti. Bu özellikle sürekli hareket halinde olan keşfiyat mühendisi ve memurları için geçerli bir durumdu. 8 Temmuz 1873 tarihinde 6 adedi Kayseri'ye, 6 adedi Afyonkarahisar'a olmak üzere 12 adet çadır bu yerlerin güzergâh keşfinden sorumlu mühendis Arnold'a ve 6 adet çadır da Konya'da bulunan başmühendis

¹⁷⁸⁴ BOA. T.DMİ 1200/46; Nisan 1875'te hükümete başvuran konak sahibi gerek kira gelirlerinden gerek de kullanımdan kaynaklı kusurların neden olduğu tamir masraflarının 240 lirayı bulduğunu belirterek alacağını talep edecekti. Ancak durum İzmit İnşaat Komisyonu'na sorulunca komisyon, sözleşmede tamir masrafı diye bir maddenin bulunmadığını ve kira borcu dışında bir borcun ödenmemesini, eğer çalınan eşya var ise de bunu konakta ikamet eden kişilerin ödemesini belirtmişti. Bkz. BOA. T.DMİ 1203/15; BOA. T.DMİ 1203/60.

¹⁷⁸⁵ BOA. T.d. 259; **Basiret**, 1 Şubat 1288.

¹⁷⁸⁶ İnşa edilmek istenen hanenin resmi ve planları için bkz. BOA. T.DMİ 808/68; Bir zira', mimaride 75 cm'ye karşılık gelmektedir. Bkz. Mehmet Erkal, "Arşın", **Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi (TDVİA)**, Cilt:3; Ankara, 1999, s. 412.

¹⁷⁸⁷ Sekiz maddelik sözleşme için bkz. BOA. T.DMİ 1201/41, 49.

Romer'e olmak üzere toplam 18 adet çadırın gönderilmesi kararlaştırıldı.¹⁷⁸⁸ Bu iş için Kayseri, Afyonkarahisar mutasarrıflıklarıyla Konya Vilayeti bilgilendirildi. Toplamda 48 çadır bu şekilde Anadolu'da yapılan keşif çalışmaları için ilgili yerlere gönderilecekti.¹⁷⁸⁹ Çadırlar bazen yerel hükümet tarafından temin edilerek mühendislere verilmekteydi. İskenderun-Antep arasını keşifle görevlendirilen mühendis Bode'ye (Bodi) çadırları ve gerekli aletleri Adana Valiliği tarafından verilmişti.¹⁷⁹⁰ Mühendis, memur ve subaylar için gönderilen çadırlar işçilere tahsis edilen çadırlardan farklıydı. Farklılık çadırların konfor, işlev ve kalitesinde yatmaktaydı. Örneğin Köstendil İnşaat Komisyonu başkanı Miralay Hasan Bey Haziran 1873'te mühendislerin barınması ve resim ve harita düzenlemesi için 10 adet binbaşı çadırına ihtiyaç olduğunu belirtiyor ve bunların İstanbul'dan gönderilmesini istiyordu.¹⁷⁹¹

Vasıflı ve vasıfsız işçiler ise güzergâh üzerinde kurulan adi çadırlarda kalacaktı. İzmit İnşaat Komisyonu 17 Haziran 1873'te Nafia'dan ilk 20 km'de yapılacak çalışmalar için 200 adet çadır,¹⁷⁹² 1 Temmuz 1873'te ise 46. km'den öte çalışmalar için 400 çadır talep etmişti.¹⁷⁹³ Ankara İnşaat Komisyonu 24 Haziran 1873 tarihli telgrafla 400 adet çadırın gönderilmesini istiyordu.¹⁷⁹⁴ Çadırlar taşrada temin edilemediği için İstanbul'dan gönderildi.¹⁷⁹⁵

Nafia Nezareti işçiler için basit baraka inşasını önermiş olsa gerek ki Ankara İnşaat Komisyonu Ağustos 1873 tarihinde Nafia'ya yolladığı telgrafta “çadır yerine adi surette baraka inşası buraca gerçi kabil ise de kereste fiyatı farklı olduğundan 10 kişilik bir barakanın imal edilmesinin 800 kuruşa kadar çıkacağı tahmin olunur ve bu barakaların amele ile beraber nakli lazım geldiğinden birkaç defa nakliyyede istimalden (kullanımdan) sakat olur ve masarîf-ı nakliyesi ziyadedir.”

¹⁷⁸⁸ BOA. T.DMİ 1173/85.

¹⁷⁸⁹ 16 Ağustos 1873 tarihli bir belgede, Réan 25-26 Temmuz tarihinde müteahhit ve mühendis fırkaları için talep edilen 48 çadırdan Eskişehir ve Karahisar fırkalarına gönderilmesi gerekenlerin henüz ulaşmadığını yazmaktaydı. Bkz. BOA. T.DMİ 1173/85.

¹⁷⁹⁰ BOA. T.DMİ 1192/46.

¹⁷⁹¹ BOA. T.DMİ 1173/70.

¹⁷⁹² İlk 20 km için ayrıca 1.000 kürek ve 1.000 kazma da talep edilmişti. Bkz. BOA. T.d. 259 nr. 6, 5, 3.

¹⁷⁹³ 46. km'den öte çalışmalar için ayrıca 10.000 kürek ve 7.000 kazma talep edilmişti. Bkz. BOA. T.DMİ 1173/81.

¹⁷⁹⁴ BOA. T.DMİ 1193/23.

¹⁷⁹⁵ 1.000 kazma, 2.000 kürek, el arabalarının imali için gerekli malzeme, lağım (barut) fitili, demir kasa vs. talep edildi. Bkz. BOA. T.DMİ 1193/23; 6 Temmuz 1873'te 5.500 adet çadır kazığıyla birlikte daha farklı malzemeler de talep edilecekti. Bkz. BOA. T.DMİ 1193/32.

denilmekteydi.¹⁷⁹⁶ İncelenen arşiv evrakında baraka yapımı ve kullanımıyla ilgili başka bir belgeye rastlanılmaması bu fıkirden vazgeçildiğini göstermektedir. Bunun dışında sert hava koşullarının zorlamasıyla işçilerin çadırda oldukça zorlanması kısa süreli değişiklikleri beraberinde getirdi. Örneğin Ankara İnşaat Komisyonu 24 Kasım 1873'te Nafia Nezareti'ne yolladığı telgrafta şiddetli boradan dolayı çadırda kalan işçilerin oldukça zorlandığını belirtiyor ve inşanın sekteye uğramaması için işçilerin civar köylerde uygun bir kirayla akşamları konaklamasına izin istiyordu.¹⁷⁹⁷

Demiryolu çalışanlarının barınması için satın alınan çadırlar vergiden muaf tutulmuştu. Rüşumat Emanet'ine 25 Aralık 1873'te yollanan bir yazıda Balkanlar'da devlet eliyle inşa ettirilecek demiryollarında çalışacak işçiler için gereken 1.000 adet çadırın demiryoluyla Sofya İnşaat Komisyonuna gönderileceği ve bunlardan öncekilerde olduğu gibi vergi alınmaması isteniyordu.¹⁷⁹⁸

4.3.4. Çalışanların Sosyal Hakları

1870'lerde demiryolu çalışanlarının ne Osmanlı devletinde ne de başka ülkelerde günümüzde anlaşıldığı şekilde bir sosyal güvencesinin olmadığı açıktır. Yine de sıradan işçiler dışındaki demiryolu çalışanlarına bazı özel haklar tanınmıştı.

Demiryolu inşasında çalışan mühendisler Pressel ile yapılan sözleşme gereği işten çıkarıldıkları takdirde devletten belli bir tazminatı almaya hak kazanıyordu. Örneğin Nafia Nezareti Fen kaleminde çalışmaktayken hastalanarak işi bırakan Virvil maaş, tazminat ve ikramiye olarak 8.549 frank talep etmişti. Ancak nezaret bu paradan maaşı olan kısmın verileceğini belirtmekle beraber işi kendi kendine bıraktığı için 1.000 frank işten çıkarma tazminatı ve 794 frank 45 sentlik yıllık ikramiyesini vermeyeceğini ifade ediyordu.¹⁷⁹⁹

Başka bir olayda Ekim 1875 tarihinde işten çıkarılan üç mühendisten ikisi alacaklarını tamamen alana kadar kendi kendilerini memur tanıyacaklarını ifade etmişti. Durum Nafia'ya sorulunca nezaret işten çıkarılan herhangi bir memur ya da

¹⁷⁹⁶ BOA. T.NFM 706/11.

¹⁷⁹⁷ Cevap gelmediği için birkaç gün sonra aynı telgraf yeniden çekildi. Bkz. BOA. T.DMİ 1173/20.

¹⁷⁹⁸ BOA. T.DMİ 1173/77.

¹⁷⁹⁹ BOA. T.DMİ 1188/33.

mühendisin böyle bir talepte bulunamayacağını bildirmiş bu şekilde gelen istidaların reddedilmesini emretmişti.¹⁸⁰⁰

Çalışanların ölümü halinde herhangi resmi bir güvence sağlanmamaktaydı. Ancak Sivas-Samsun arası güzergâhın keşfinde harita ve makta'ların düzenlenmesi ve resmedilmesi işiyle görevliyken görevin bitmesine ve ikramiyesini almaya kısa bir süre kala vefat eden mühendis Buhratirel (Buharatir) (?) başarılı hizmetleri nedeniyle üç aylık maaşına denk gelen 6.000 kuruşluk bir ikramiyenin zor durumda kalan eşi ve birkaç çocuğuna verilmesi için karar alınmıştı.¹⁸⁰¹ İnşaat Meclisi ayrıca buna benzer mühendis ölümlerinde de maaşlarının üç katı bir ikramiyenin ailelerine verilmesini kararlaştırdı.¹⁸⁰² Bunun yanında işçilerin vefatı halinde yapılacaklar için bir düzenleme yapılacaktı. Ankara İnşaat Komisyonu Aralık 1873'te Nafia'ya demiryolu inşaatı sırasında ara ara vefat eden işçiler olduğunu ve bu işçilerle ilgili muamelenin netleşmediğini ve bu durumun yerel hükümet ile komisyon arasında anlaşmazlık doğurduğunu bildirdi.¹⁸⁰³ Kişi başı 50 kuruşu tutan cenaze ve defin maliyetinin kimin tarafından ödeneceği de belli değildi.¹⁸⁰⁴ Demiryolu İnşaat Meclisi ile yapılan görüşmelerden sonra cenaze ve defin için gerekli işlemlerin yerel hükümet tarafından yapılması ve bu işler için gereken paranın da İnşaat Komisyonu sandıklarından verilmesi kararlaştırıldı.¹⁸⁰⁵

Sağlık sorunları nedeniyle işe verilen aralarda memurlara anlayış gösterilmekteydi. Demiryolları merkez muhasebesinde görevli memur Nureddin Bey rahatsızlığı nedeniyle hava değişikliği almış ve Beyrut'a gitmesine izin verilmişti. Bu süre boyunca maaşını almak isteyince maaş ve harcırahının verilip verilmeyeceği tartışılmış en sonunda maaşı işlemeye devam ettiği gibi kendisine harcırah da verilmişti.¹⁸⁰⁶

¹⁸⁰⁰ BOA. T.DMİ 1187/30.

¹⁸⁰¹ BOA. BEO.AYN.d. 1003/5, nr. 712. ; BOA. T.DMİ 1176/3; BOA. T.DMİ 1174/57.

¹⁸⁰² BOA. T.DMİ 1174/57.

¹⁸⁰³ BOA. T.DMİ 1173/46; BOA. T.DMİ 1173/63.

¹⁸⁰⁴ BOA. T.DMİ 1173/46.

¹⁸⁰⁵ BOA. T.DMİ 1173/63; BOA. T.DMİ 1173/46.

¹⁸⁰⁶ BOA. T.DMİ 1174/81.

4.4. İZMİT-ANKARA GÜZERGÂHI ÜZERİNDE BULUNAN EMLAK VE ARAZİNİN İSTİMLAK EDİLMESİ

Devlet, imtiyazla yaptırılan demiryollarında yabancı şirketlere yardımcı olmak adına demiryolu güzergâhında bulunan miri araziye ücretsiz olarak tahsis etmekteydi.¹⁸⁰⁷ Mülk arazilerin değerleri ise kararlarının kesin olacağı bir komisyon tarafından tespit edilerek şirketler tarafından satın alınacaktı. Şirket tarafından ödenecek istimlak bedelleri demiryolu söylentisi çıkmadan önceki fiyatlar esas alınarak belirleniyordu.¹⁸⁰⁸ Ancak Rumeli Demiryollarının inşasında mülk arazi bedelleri de devlete yüklenmişti.¹⁸⁰⁹ Özellikle İstanbul içerisinde geçerek Sirkeci'ye kadar uzanan kısımda yapılan kamulaştırma için 200.000 lira gibi büyük bir meblağ ayrılmıştı.¹⁸¹⁰ Devlet eliyle yapılan inşa çalışmalarında zaten miri arazinin istimlakında bir sorun olmayacaktı. Ancak mülk arazinin istimlakı için yine komisyonlar kurularak halkın ve devletin mağdur edilmeden emlak ve arazi bedellerinin belirlenmesi sağlandı ve bu bedeller gecikmeli olarak da olsa halka ödendi.

İzmit-Ankara Demiryolu kararının alınmasından çok önce İzmit Mutasarrıflığı, Haydarpaşa'dan İzmit ve Eskişehir'e doğru keşif ve inşa çalışmalarının başlanmasıyla birlikte güzergâh üzerinde yer alan emlak ve arazi bedellerini tayin için Ocak 1872'de özel bir komisyon kurmuştu. Komisyona aza olarak Hüseyin, İsmail ve Cem Beyler ile Nikolaki ve Melkun Efendiler görevlendirildi.¹⁸¹¹ Bunların dışında biri Başkitabete ve diğer ikisi Üsküdar ve Eskişehir kısımlarına olmak üzere üç adet mukayyit görevlendirildi.¹⁸¹² Komisyonun belirlenmesi ardından görevliler istimlak çalışmalarını yürütmek adına bölgeye

¹⁸⁰⁷ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 18.

¹⁸⁰⁸ Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 25; İzmir-Aydın Demiryolu'nda devlet, şirketi mağdur etmemek adına tüm itirazlara rağmen istimlak bedellerini uygun bir fiyattan belirlemişti. Öyle ki Katipzadeler gibi güçlü bir aile dahi mahkemeye başvursa da komisyonun belirlediği fiyatın üstünde bir fiyat elde edememişti. Bkz. Yapucu, ss. 123-124; Rusçuk-Varna Demiryolunda yine aynı politika izlendi. Bkz. Akyıldız, Anka'nın Sonbaharı, s. 76.

¹⁸⁰⁹ Engin, ss. 58-59.

¹⁸¹⁰ Engin, ss. 78-79.

¹⁸¹¹ Hüseyin Bey 600 kuruş maaş alırken diğer azalar 500'er kuruş maaş alacaktı. Mukayyitlere de 300'er kuruş aylık verilmesi kararlaştırıldı. Komisyonun maaşları Ocak 1872'nin başından itibaren ödenmeye başlayacaktı. Bkz. BOA. T.DMİ 1197/66.

¹⁸¹² Mukayyitlere 300'er kuruş maaş tahsis edildi. Bkz. BOA. T.DMİ 1197/66.

gönderildi.¹⁸¹³ Haydarpaşa-İzmit arası yapılan kamulaştırma oldukça sorunlu olacaktı. İstimlak edilen emlak ve arazinin ücretleri uzun yıllar ödenemedi. Bu durum birçok insanı zor durumda bırakacaktı.¹⁸¹⁴

İzmit'ten Ankara'ya inşa kararının alınmasından sonra benzer süreçler bu kısım için tekrar etti. Nisan 1873'te komisyonların görev ve sorumluluklarını gösteren bir nizamname hazırlanarak tüm komisyonlara yollanmıştı. Bu nizamnamede istimlak konusunda şehir ve kasaba dışında bulunan faydasız ve boş arazilerin istimlakında herhangi bir ücret ödenmeyeceği eğer bu arazilerde bina veya bahçe gibi gelir getiren şeyler varsa bedelinin ödeneceği açıklanmıştı.¹⁸¹⁵ Şehir ve kasabalar içerisinde yapılacak istimlakta ise kurulacak özel bir komisyonla arazi, ev ve dükkân fiyatlarının adilce belirlenerek mülk sahiplerine istimlak bedellerinin ödenmesi emredildi.¹⁸¹⁶ Yine bu nizamnamede Fen memurlarına, istimlak şart olan araziye bu iş için kurulacak komisyona beyan etmek görevi verilmişti.¹⁸¹⁷ Fen memurları tarafından verilen bilgiler ışığında demiryolu güzergâhı üzerinde bulunan emlak ve arazinin haritalarının düzenlenmesi için Muamelat-ı Arazi Komisyonu kuruldu.¹⁸¹⁸ Komisyona komiser olarak atanan Ahmet Azmi Bey İzmit içerisinde istimlak edilecek olan yerlerin gerekli haritalarını düzenleyerek Nisan 1873'te İzmit Mutasarrıfı Ağâh Efendi'ye teslim etti.¹⁸¹⁹ Bundan sonra Ağâh Efendi Mubayat Komisyonu'nu¹⁸²⁰ (ya da İstimlak-ı Emlak Komisyonu¹⁸²¹) kurarak istimlak işlerine başlayacaktı. Kamulaştırmanın adil olması ve ne devletin ne de ahalinin mağdur olmaması adına komisyonun belirlediği bedeller farklı kişilere yaptırılan incelemelerle teyit edildi.¹⁸²²

İzmit içerisinde yer alan kısımların kamulaştırılması pahalıya malolacaktı. Haziran başında İzmit merkezde kalan 1,5 km'lik kısmın istimlak işlemleri bitirilmiş

¹⁸¹³ BOA. T.DMİ 1197/66.

¹⁸¹⁴ BOA. İ.DH. 729/50836.

¹⁸¹⁵ BOA. T.NF.VRK 17/29; Ayrıca bkz. A.MKT.MHM.38; Mudanya-Bursa Demiryolunun istimlak çalışmaları için bkz. Yazıcı, s. 33.

¹⁸¹⁶ BOA. T.NF.VRK 17/29.

¹⁸¹⁷ BOA. T.NF.VRK 17/29.

¹⁸¹⁸ BOA. T.DMİ 805/131.

¹⁸¹⁹ BOA. T.DMİ 805/131; Bu şekilde hazırlanan İzmit içerisinde kalan kısımlardan olup Mumcu Hanı etrafında kalan cihetin istimlak planını gösteren bir harita için ve cetvel için bkz. BOA. T.DMİ 1177/1.

¹⁸²⁰ BOA. T.DMİ 1203/48; BOA. T.DMİ 1203/50; BOA. T.DMİ 1177/92.

¹⁸²¹ BOA. T.DMİ 1177/1.

¹⁸²² BOA. T.DMİ. 1177/35.

ve müteahhite ihalesinden sonra da toprak tesviyesine başlanmıştı.¹⁸²³ İzmit çarşısında bulunan ve demiryolu için istimlak edilen bazı dükkânlar yıkılmayarak kiraya verilmişti. Mubayat Komisyonu bu yapıların ücretini ödemiş olduğundan hukuki olarak bir sıkıntı bulunmamaktaydı.¹⁸²⁴ Bunların kira ücreti İzmit İnşaat Komisyonuna aktarılıyordu.¹⁸²⁵

Demiryolu için istimlak edilen emlak ve arazilere 12 Mart 1875 tarihine kadar 1.685.544 kuruş ödenmişti.¹⁸²⁶ Ancak geriye hâlâ ödenmesi gereken 102.077,5 kuruş borç kalmıştı.¹⁸²⁷ Ancak bazı istimlak ödemeleri 1876 yılına kadar yapılamayacaktı. Örneğin İzmit içerisinde yer alan Rumlar Mahallesinde bulunan çok sayıda ev demiryolu adına kamulaştırılmış ancak bu kişilerin alacağı 1875 sonuna kadar hâlâ ödenmemişti.¹⁸²⁸ Ahali durumu arzuhal Sadaret'e bildirerek zor durumda kaldıklarını aktarıyordu. Benzer bir şekilde Sapanca ahalisinden 24 kişinin mührünün bulunduğu bir arzuhal Sadaret'e yollanarak demiryolunun bahçelerine ve meyve ağaçlarına tesadüf ettiği ve üç yıldır buna karşılık gelen istimlak bedelinin alınmadığını ve perişan durumda olduklarını bildiriyorlardı.¹⁸²⁹

Demiryolunun geçtiği bazı arazilerde sorunlar yaşanmaktaydı. Sapanca nahiyesinde bulunan Yanok adlı bir yerde oturan 80 ailelik Çerkez muhacirlere ait arazinin tam orta yerinden demiryolu geçmekteydi.¹⁸³⁰ Çerkez ahali ise araba ve hayvanlarını arazinin diğer tarafına götürebilecekleri bir geçiş olmadığı için mağdur olmuştu. Kendilerine bu geçişin sağlanabileceği bir yer belirlenmesini istediler. Durum o bölgede yol memuru olarak görev yapan Kolağası Mehmet Ali Efendi'ye soruldu. Mehmet Ali Efendi de ödemelerin durmasıyla birlikte çalışmaların da durduğu ve bu nedenle bir geçiş yolu yapılamadığını belirtmişti.¹⁸³¹

¹⁸²³ BOA. T.M. 3077/27; **Basiret**, 19 Mayıs 1289; İzmit içerisinde birinci km'de yer alan ev ve dükkânların yıkımında ve bu kısmın tesviyesinde görev yapan ameleler için hazırlanan cetvel için bkz. BOA. T.DMİ. 1193/10.

¹⁸²⁴ BOA. T.DMİ 1203/50.

¹⁸²⁵ Bu dükkânların yeri, kiracısı ve kira ücretinin gösterildiği Haziran, Temmuz, Ağustos, Kasım ve Aralık 1875 tarihinde tutulan cetveller için bkz. T.DMİ 1203 48; BOA. T.DMİ 1203/50.

¹⁸²⁶ BOA. T.DMİ 1185/5.

¹⁸²⁷ BOA. T.DMİ 1185/5; 4 Mayıs 1875 tarihinde İzmit İnşaat Komisyonu Nafia Nezareti'ne istimlak ve inşaatın dolayı 55.300 lira borç olduğunu bildiriyordu. Bu borcun çok cüzi bir kesiminin istimlak bedeli olduğu anlaşılmaktadır. Bkz. BOA. T.DMİ 1184/40.

¹⁸²⁸ BOA. T.DMİ 1187/37.

¹⁸²⁹ BOA. T.DMİ 1185/5.

¹⁸³⁰ BOA. T.DMİ 1182/35.

¹⁸³¹ BOA. T.DMİ 1182/35.

Tablo 6: İzmit'ten Öte Demiryolu İnşası İçin İstimlakı Yapılan Arazi ve Emlak

İsim	Konum	Mülk	Alacak Miktarı (Kuruş)
Abdullah Efendi ¹⁸³²	İzmit Sancağı	Birkaç Adet Bina, Arsa ve Bahçe	222.283
Bosna Eski Valisi Osman Paşa ¹⁸³³	İzmit Sancağı	722 zira Arsa	23.160 (1 zirası 30 kuruş)
Dimitri ¹⁸³⁴	İzmit Sancağı (Hükümet Konağı Karşısı)	73,5 zira Bahçe	1.470 kuruş (1 zirası 20 kuruş)
Mumcu Hacı Melkun Ağa ¹⁸³⁵	İzmit Sancağı	1 Adet Camcı Dükkanı	10.000
Mumcu Hacı Melkun Ağa ¹⁸³⁶	İzmit Sancağı	1 Adet Dükkan	8.333
Mumcu Hacı Melkun Ağa ¹⁸³⁷	İzmit Sancağı	1 Adet Ahşap Camcı Mağazası	12.000
Ekmekçi ... ¹⁸³⁸	İzmit Sancağı (Terzi Sokağı)	2 Katlı Kargir Ekmekçi Fırını	40.000
Attar Hacı Emin ¹⁸³⁹	İzmit Sancağı	1 Katlı Ahşap Attar Dükkanı	12.000
Yahudi Yasef ¹⁸⁴⁰	İzmit Sancağı	1 Katlı Ahşap Attar Dükkanı	12.000
Berber .. ¹⁸⁴¹	İzmit Sancağı (Terziler Sokağı)	1 Adet Kahvehane	22.500
Kütahyalıoğulları ¹⁸⁴²	İzmit Sancağı	2 Katlı Kargir Aşçı Dükkanı	50.000
Demirci Hüseyin Ağa ¹⁸⁴³	İzmit Sancağı	2 Katlı Kargir Demirci Dükkanı	29.000
Berber Kadir Çavuş ¹⁸⁴⁴	İzmit Sancağı	1 Katlı Ahşap Kahvehane	10.000
Hacı Köse ¹⁸⁴⁵	İzmit Sancağı	1 Katlı Ahşap Keçeci Dükkanı	15.000
Emin Dede ¹⁸⁴⁶	İzmit Sancağı	1 Katlı Ahşap Kahvehane	7.500
Aşçı Kısa (?) ¹⁸⁴⁷	İzmit Sancağı	2 Katlı Yarım Kargir	35.000

¹⁸³² BOA. T.DMİ 809/118.

¹⁸³³ Nisan-Ağustos 1873 arası istimlak edilen İzmit içi arsa ve bedelleri ve sahipleri, komisyon üyelerinin isimleri için bkz. BOA. T.DMİ 1201/15,16,17,18,20.

¹⁸³⁴ BOA. T.DMİ 1201/76.

¹⁸³⁵ BOA. T.DMİ. 1177/1.

¹⁸³⁶ BOA. T.DMİ. 1177/1.

¹⁸³⁷ BOA. T.DMİ. 1177/35.

¹⁸³⁸ BOA. T.DMİ. 1177/35.

¹⁸³⁹ BOA. T.DMİ. 1177/35.

¹⁸⁴⁰ BOA. T.DMİ. 1177/35.

¹⁸⁴¹ BOA. T.DMİ. 1177/35.

¹⁸⁴² BOA. T.DMİ. 1177/35.

¹⁸⁴³ BOA. T.DMİ. 1177/35.

¹⁸⁴⁴ BOA. T.DMİ. 1177/35.

¹⁸⁴⁵ BOA. T.DMİ. 1177/35.

¹⁸⁴⁶ BOA. T.DMİ. 1177/35.

¹⁸⁴⁷ BOA. T.DMİ. 1177 35.

		Aşçı Dükkanı	
Saraç Hafız ¹⁸⁴⁸	İzmit Sancağı	1 Katlı Ahşap Demirci Dükkanı	10.000
Nalbur Süleyman Bey ¹⁸⁴⁹	İzmit Sancağı	1 Katlı Ahşap Demirci Dükkanı ve Ahşap Mağaza	7.500
Demirci Raşit Usta ¹⁸⁵⁰	İzmit Sancağı	1 Katlı Ahşap Demirci Dükkanı	8.500
Kasap Vasil ¹⁸⁵¹	İzmit Sancağı (Arastalar Çarşısı)	1 Katlı Dükkan	7.000
Mumcu Karabet ¹⁸⁵²	İzmit Sancağı	2 Adet Ahşap Dükkan	19.000
İstanbul Hacı Mustafa ¹⁸⁵³	İzmit Sancağı (Arastalar Çarşısı)	1 Adet Kahve ve 2 Katlı Köşk	31.000
Bakkal Toma ¹⁸⁵⁴	İzmit Sancağı	1 Adet Ahşap Dükkan	15.000
Mustafa Sadettin ¹⁸⁵⁵	İzmit Sancağı	1 Adet Ahşap Saraç Dükkanı	10.000
? ¹⁸⁵⁶	İzmit Sancağı	Mumcu Hanı Ambarı	60.000
Zeliha Hanım ¹⁸⁵⁷	İzmit Sancağı	2 Dükkan	?
Çiççinoğlu Emin ¹⁸⁵⁸	İzmit Sancağı (Ömerağa Mahallesi)	455 zira Ev	3.500
Mahalleliler ¹⁸⁵⁹	İzmit Sancağı (Rumlar Mahallesi)	Evler	187.750
80 Hane Çerkes Muhacirleri adına Mustafa Bey ¹⁸⁶⁰	Sapanca Kasabası, Yanok isimli mahal	Arazi	0
Ahali ¹⁸⁶¹	Sapanca Kasabası	Bahçe, Meyve Ağaçları	?
Bir Kırım Muhaciri ¹⁸⁶²	Mekece Köyü	1 Adet Ev	?

Kaynak: Muhtelif kaynaklardan yararlanıldığı için atıflar dipnotlarda gösterilmiştir.

4.5. YOLSUZLUK

Keşif ve inşaa çalışmalarının yürütülmesi esnasında daha önce de bahsedildiği üzere yapılan her iş dikkatli bir şekilde cetvel ve defterlere kaydediliyor ve bir üst makamda kontrol ediliyordu. Burada temel amaç işlerin sistemli bir şekilde

¹⁸⁴⁸ BOA. T.DMİ. 1177/35.

¹⁸⁴⁹ BOA. T.DMİ. 1177/35.

¹⁸⁵⁰ BOA. T.DMİ. 1177/35.

¹⁸⁵¹ BOA. T.DMİ. 1177/35.

¹⁸⁵² BOA. T.DMİ. 1177/35.

¹⁸⁵³ BOA. T.DMİ. 1177/35.

¹⁸⁵⁴ BOA. T.DMİ. 1177/35.

¹⁸⁵⁵ BOA. T.DMİ. 1177/35.

¹⁸⁵⁶ BOA. T.DMİ. 1177/35.

¹⁸⁵⁷ BOA. T.DMİ 1185/5.

¹⁸⁵⁸ BOA. T.DMİ 1203/45.

¹⁸⁵⁹ BOA. T.DMİ 1187/37.

¹⁸⁶⁰ BOA. T.DMİ 1182/35.

¹⁸⁶¹ BOA. T.DMİ 823 44; BOA. T.DMİ 1185/5.

¹⁸⁶² BOA. T.DMİ 1201/82.

yürütülmesini sağlamak olduğu gibi oluşabilecek herhangi bir yolsuzluğu engelleme isteği de bulunmaktaydı. Yine bu düşünceyle, komisyonlara yollanan nizamnamenin 16. maddesi gereği müteahhitlere maktuen verilen işlerde¹⁸⁶³ ve komisyonlara atanan tüm üyeler, kâtip, mukayyit, sandık emini gibi memurlarla mühendislerin refakatine atanan memurlardan *muteber bir kefil* ya da *teminat-ı kaviyye* göstermesi isteniyordu.¹⁸⁶⁴ Ayrıca gösterilen kefil ve teminatın sahih olup olmadığı incelenmekteydi. Yolsuzluk gerçekleştiği takdirde verilen kefalet senetleri işleme alınarak zarar kefillerden tahsil ediliyordu. Bunun dışında müteahhitlik işine talip kişilerden depozito ve teminat akçesi alınmaktaydı. İhale öncesi müteahhitin güvenilir ve işi yapmaya muktedir olduğunu göstermesi adına %2'lik depozito alınıyordu.¹⁸⁶⁵ İhale kesinleştikten sonra ise oranı %10'a kadar çıkabilen teminat akçesi alınmaktaydı.¹⁸⁶⁶ Müteahhit taahhüt ettiği işi yaptıktan sonra oranı nispetinde teminat geri ödenmekteydi. Bu sayede ihalelere inşa işlerinin altından kalkamayacak müteahhitlerin girmesi ve ihaleyi kazandıktan sonra işten keyfi olarak vazgeçmeleri önlenmeye çalışıldı.

Her şeye rağmen bu kadar büyük ve karmaşık bir altyapı çalışmasında yolsuzlukların tamamen engellenebilmesi mümkün olmadı. Pressel mahiyetinde yer alan çalışanlar ara ara yolsuzlukla itham ediliyor ve haklarında işlem başlatılıyordu. İnşa çalışmalarının sonunda elde mevcut evrakın incelenmesiyle bu tip yolsuzluklar ortaya çıkarılıyordu. 6 Nisan 1875 tarihiyle, İnşaat Meclisi Zabıta Nezareti'ne yolladığı bir yazıda Pressel'in himayesinden sandık emniyeti ve muhasebecilik yapan Avusturya Macaristan tebaasından Catalinich'in ve Fransa ve Almanya tebaasından imza yetkisi bulunan memurların hesapları tahrif ederek alacaklarını arttırdığının anlaşılmasıyla tutuklanmaları istenmekteydi.¹⁸⁶⁷ Pressel de yıllar sonra yazdığı kitapta mahiyetinde çalışan kişilerin yaptığı yolsuzlukları fark edemediğini itiraf edecekti.¹⁸⁶⁸

¹⁸⁶³ BOA. T.NF.VRK 17.

¹⁸⁶⁴ BOA. T.DMİ 1182/47; BOA. T.DMİ 1197/77; BOA. T.DMİ 1198/4; BOA. T.DMİ 1188/44.

¹⁸⁶⁵ **Basiret**, 8 Kânunusani 1289.

¹⁸⁶⁶ **Basiret**, 8 Kânunusani 1289.

¹⁸⁶⁷ Ayrıca Réan'ın bulunarak teslim etmekten kaçındığı muhasebe defterlerini kendisinden alınması istenmekteydi. Bkz. BOA. T.DMİ 1203/11.

¹⁸⁶⁸ Pressel, s. 82.

Memurların harcamaları sıkı kontrol altındaydı.¹⁸⁶⁹ Yine de memurlar ara ara yolsuzluğa karışmaktaydı. 1872 yılı başında İzmit'ten Eskişehir'e yapılacak keşif çalışması için mühendislerin yanına hesap işlerinden anlayan güvenilir bir kişini refakat etmesi istenmişti. Bu amaçla Meclis-i Temyiz üyelerinden Eytam Müdürü Mustafa Efendi uygun görünmüş ve mutasarrıflıktan 15 lira maaşla işe başlaması kararlaştırılmıştı.¹⁸⁷⁰ Kendisinden istenen görev tüm harcamaları ayrıntılı bir şekilde deftere geçirip, nezarete göndermesiydi.¹⁸⁷¹ Bir süre sonra Eskişehir Kaymakamı, Mustafa Efendi'nin yolsuzluk yaptığından şüphelenerek yaptığı harcamaları sorguladı.¹⁸⁷² Mustafa Efendi'nin verdiği cevaplar tatmin edici bulunmayınca bu sefer refakatinde bulunduğu mühendis Balyo'dan izahat istendi.¹⁸⁷³ Balyo da olumsuz bir beyanda bulununca Mustafa Efendi tutuklanacak¹⁸⁷⁴ ve yerine Melkun Ağa getirilecekti.¹⁸⁷⁵

Ankara İnşaat Komisyonu'nun lağvedilmesinden sonra Merkez Muhasebeye gönderilen tüm hesap defterleri ve evraklar incelenmiş ve komisyon muhasebecisi Hüsnü Bey'in 34.311,5 kuruş parayı zimmetine geçirdiği anlaşılmıştı.¹⁸⁷⁶ Açılan dava sonucunda yolsuzluğu kesinleşince bu para kendisinden talep edildi.¹⁸⁷⁷ Hüsnü Bey bu paranın 94,5 lirasını teslim etmiş ancak kalan 24.861 kuruşu ödememişti. Bunun üzerine Divan-ı Ahkâm-ı Adliye Nezareti kalan kısmın Hüsnü Bey'in kefilisi olan *yazma yemenicisi* İsmail Ağa'dan alınması emretti.¹⁸⁷⁸ Buna onay çıkmakla beraber yine de mümkünse paranın Hüsnü Bey'den alınmasına çalışılması tavsiye edildi.¹⁸⁷⁹

¹⁸⁶⁹ Örneğin İzmit Mutasarrıfı, Geyve'de bulunan Nafia üyesi Mahmut Efendi'ye yaptığı en ufak harcamaları bile açıklamasını söylemekteydi. Bkz. T.DMİ 1198 24; T.DMİ 1198 25.

¹⁸⁷⁰ BOA. T.DMİ 1197/54; Mustafa Efendi'ye ilk olarak 10 lira maaş verilmesi düşünülmüştü. Ancak Mustafa Efendi maaşının yeterli gelmediğini söyleyerek zam talep etti. Bu nedenle maaşına 6 Ocak 1872'te 5 lira zam yapıldı. Bkz. BOA. T.DMİ 1197/47; BOA. T.DMİ 1197/54.

¹⁸⁷¹ Ayla Efe, **Eskişehir Demiryolu**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Anadolu Üniversitesi, 1998, s. 32.

¹⁸⁷² 18 Mart 1872 tarihinde Mustafa Efendi'ye Abdullah Ağa hanında ne miktar konaklama ücreti verildiği, bakkal Mehmet Ağa'dan kaç kuruşluk kömür alındığı, Kadri Bey'in hanesinden hana taşınan eşyaların nakil ücreti gibi ayrıntılar sorulmuştu. Bkz. BOA. T.DMİ 1198/88.

¹⁸⁷³ BOA. T.TNF.VRK 12/91.

¹⁸⁷⁴ BOA. T.d.. 4, nr. 1.

¹⁸⁷⁵ Efe, s. 33.

¹⁸⁷⁶ BOA. T.DMİ 815/108.

¹⁸⁷⁷ BOA. T.DMİ 827 40; BOA. T.DMİ 821/116.

¹⁸⁷⁸ BOA. T.DMİ 815/119.

¹⁸⁷⁹ BOA. T.DMİ 815/108.

4.6. DEMİRYOLU İNŞASI İLE İLGİLİ YAZIŞMALARIN ÖZELLİKLERİ

Çalışmaların başlamasından kısa süre önce demiryolları inşası ile ilgili posta ve telgraf gönderiminin memur ve mühendisler için ücretsiz hale getirilmesi kararlaştırılmıştı.¹⁸⁸⁰ Ancak bu ücretsiz gönderim hakkı için memur ve mühendisler birer *mühür-i kebir* bulundurma zorunluluğu getirildi.¹⁸⁸¹ Ancak ilk aşamada herkese bu mühürleri göndermek mümkün olmadı. Bu mühürlere sahip olmayan bazı mühendislerden posta ve telgraf için ücret istenmesi inşanın aksama tehlikesini ortaya çıkarınca komisyonlar yeni mühürlerin gönderilmesini isteyecekti.

Yazışmaların içeriği zaman zaman binlerce lirayı bulan meblağların ödenmesi ya da bazı kısımların inşasına başlanması gibi önemli emirleri içerebilmekteydi. Bu yüzden telgraf memurlarının bu yazışmaları hatasız yürütmesi büyük önem arz ediyordu. Ancak 23 Temmuz 1873 tarihinde Telgraf ve Posta Nezareti'ne yollanan bir telgrafta¹⁸⁸² gerek inşası gerek keşif çalışmaları devam eden tüm mahallerden gelen telgraflarla ve bunlara Nafia Nezareti'nden verilen cevabi telgrafların tebliğinde sık sık hatalar meydana geldiği belirtilmişti. Yapılan haberleşmenin önemli ve yüksek meblağlar içeren kararları barındırması nedeniyle telgraf memurlarının yapacağı bir hatanın devlete zarar vermesi durumunda buna sebep olan memurun doğacak zarardan sorumlu tutulacağı yazılarak, bu bilginin ilgili bölgelerdeki telgraf memurlarına bildirilmesi istendi. Telgraf ve Posta Nezareti verilen emri ertesi gün yerine getirdi.

Yazışmalarda memur ve mühendislerin maaş ve masraflarının ödenmesi için getirilen senetlerin adi kâğıt kullanılarak hazırlanması yasaklanmıştı. Varaka-ı Sahih Nizamı hükümlerine göre devlet sandığından maaş alan herkesin senetlerini varaka-ı sahih üzerine yazdırması gerekmekteydi. Aksi halde bu kişilere alacakları ödenmeyecekti. Durumun Anadolu Fen Memurlarından sorumlu olan Pressel'e de bildirilmesi istenmişti.¹⁸⁸³ Benzer bir durum Nafia Nezareti Müsteşarı Kadri Bey'in Eskişehir (Ankara) İnşaat Komisyonu reisine yolladığı bir telgrafta da görülmektedir.¹⁸⁸⁴ Telgrafta üç ayda bir yollanan Masarifat Defterlerine ait 100 kuruş

¹⁸⁸⁰ BOA. T.d. 47, nr. 2.

¹⁸⁸¹ BOA. T.DMİ 1193/52.

¹⁸⁸² BOA. T.TNF.VRK 18/13.

¹⁸⁸³ BOA. T.DMİ 1176/61.

¹⁸⁸⁴ BOA. T.NF.VRK 19/37.

ve üzeri işlemler için hazırlanan makbuzların varaka-ı sahih üzerine yazılmasının bir zorunluluk olduğu belirtiliyor ve aksi takdirde bu senetlerin karşılığı olan paraların ödenmeyeceğinin, ödendiği takdirde de bu işlemi yapanlardan o ödemelerin bir ceza olarak geri alınacağını tüm memurlara bildirilmesi isteniyordu.

Nafia Nezareti'nden Eskişehir (Ankara) İnşaat Komisyonu'na yollanan bir telgrafta kendilerine gönderilen telgrafların mazbata tarzında olduğu gibi tüm komisyon heyetinin imzasını gerektirmediği ve yalnızca komisyon başkanının imzasının yeterli olduğu belirtilmişti.¹⁸⁸⁵ Son olarak komisyonlardan çekilen telgrafların gereğinden uzun olduğu ve eğer telgraf çekilecekse hatları meşgul etmemek adına kısa ve öz bir açıklama ile telgrafların gönderilmesi uzun belgelerin ve defterlerin yine posta yoluyla yollanması isteniyordu.

4.7. TARİHİ ESERLERLE İLGİLİ MUAMELE

Ankara'dan İzmit'e doğru inşa çalışması başlamadan önce Ankara İnşaat Komisyonu'na 12 Temmuz 1873'te yollanan bir yazıda toprak tesviyesi esnasında çok sayıda eski eser ve sikkelere rast gelindiği bildiriliyor ve bu tip eserlerin bulunması halinde yapılacaklar anlatılıyordu.¹⁸⁸⁶ Buna göre eski eserlerin yurtdışına kaçırılmalarının engellenmesi adına, bir esere rastlanıldığında bu eserin dikkatli bir şekilde çıkarılması, güzelce korunmaya alınarak durumun Nezarete bildirilmesi komisyondan beklenmekteydi. Nafia Nezareti de durumu Maarif Nezareti'ne bildirecek onların uygun gördüğü bir özel memur bölgeye gönderilerek eseri inceleyecekti. Eserler, uygun görülürse Müze-i Osmani'ye sevk edilecekti.¹⁸⁸⁷

¹⁸⁸⁵ BOA. T.DMİ 813/5.

¹⁸⁸⁶ BOA. T.DMİ 1193/44.

¹⁸⁸⁷ BOA. T.DMİ 1193/44.

SONUÇ

Sanayi devriminin ilk aşamasının yarattığı hızlı büyüme gelişmiş ülkelerde nehirler, kanallar ve paralı yollardan oluşan ulaşım ağının yetersiz kalmasına neden olmuş ve demiryolu bu ihtiyacı karşılamak adına hızlı, ucuz ve güvenilir bir kara ulaşımı sağlayan bir yenilik olarak ortaya çıkmıştı. Demiryoluyla birlikte sanayileşme büyük bir ivme kazanmış ve insan ve mal taşımacılığındaki artış önceki yüzyıllarla karşılaştırılamayacak boyutlara ulaşmıştı. Hepsinden önemlisi yarattığı gelişmiş bir ulaşım ağıyla ulusal ekonominin inşasında etkili olmuştu. Demiryolu inşa edilen ülkeler, yeni teknolojinin ekonomik getirilerinin yanında siyasi, idari ve askeri avantajlarından da faydalanmaktaydı.

Avrupa ve Kuzey Amerika dışında yer alan ülkeler arasında demiryoluyla tanışan ilk ülkelerden biri Osmanlı devletiydi. Ancak devlet, imtiyaz usulüyle yabancı şirketlere önemli ayrıcalıklarla verdiği yap-işlet-devret şeklinde tanımlanabilecek bir yöntemden elde edilen faydayı yeterli görmeyince 1871-1875 yılları arasında o dönemin şartlarında büyük fedakârlıklar gerektiren ve çoğunlukla Osmanlı tebaasından mültezim ve işçilerin kullanıldığı bir çalışma ile geniş bir coğrafyada demiryolu inşasına girişti. Yine de Osmanlı devleti gibi ekonomik, siyasi, teknolojik ve askeri-stratejik yönlerden dışarıya ciddi ölçülerde bağımlı bir devletin binlerce km uzunluğundaki büyük bir demiryolu projesini başlatması izahı güç bir karardı. Osmanlı devleti XIX. yüzyıl boyunca ekonomik açıdan bir yükseliş eğilimine girmiş olsa da ulaşım problemini çözmeden siyasi, idari, askeri-stratejik ve toplumsal sorunlarını çözmekte başarılı olamayacaktı. Ayrıca dünyada gelişme trendine girmeyen ülkelerin siyasi ve ekonomik geleceği pek olumlu görünmemekteydi. Osmanlılar bu sorunları aşmak adına Batılı devletler gibi modernleşmenin en makbul ürünü olan demiryollarını tüm ülkede inşa etmek istedi. Ancak yabancı yatırımların hızı ve koşulları beklentilerden farklıydı. Yabancı girişimciler ekonomik çıkarları ekseninde hareket ederek karlı yatırımlara yönelmekte ve Batı Anadolu dışında pek bilmedikleri Anadolu topraklarında demiryolu inşasına yanaşmamaktaydı. Bununla birlikte yabancı girişimcilere verilen demiryolu imtiyazları orta ve uzun vadede devletin üstüne büyük bir yük getirmişti. Ayrıca yabancı yatırımlar yerel ekonomiye katkı sunmuyordu. Dolayısıyla Osmanlı idarecilerinin devlet eliyle demiryolu inşa kararını almasında bu yöntemin imtiyazla

verilen demiryollarına nazaran ülke ekonomisine daha fazla fayda sağlayacak olması etkili olmuştur. 1848-73 yılları arasında dünya ekonomisinin uzun vadeli genişlemesiyle birlikte devlet gelirlerin düzenli bir şekilde artması ve dünya finans merkezlerinden borçlanmanın mümkün olması devlete maddi hususlarda cesaret de vermişti. Teknoloji ve teknik personel meseleleri ise 1870’lerde çözülmeyecek sorunlar değildi.

Demiryolu, karayolu, sulama kanalları, köprü gibi büyük altyapı yatırımları her zaman bilgi birikimi ve sermaye gerektiren zorlu yatırımlar olmuştur. Bu nedenle devlet eliyle demiryolu inşasının başarısızlığı üzerine çok sayıda neden sıralanabilir. Öncelikli olarak Osmanlı devleti mali bakımdan büyük projelerin altından kalkabilecek güçte değildi. Bunun dışında alt yapı yatırımlarını mümkün kılacak dış borçlanmalar ise başta cari ödemeler ve daha önce alınan borçların geri ödemeleri olmak üzere verimsiz ve orta-uzun vadede borç ödemesini iyileştiremeyecek alanlara harcanmıştı. Abdülmecid ve Abdülaziz dönemlerinde devletin prestijini arttırmaya yönelik yapılan saray, köşk ve cami gibi imar faaliyetleri ve Abdülaziz döneminde donanmanın geliştirilmesine ayrılan büyük meblağlar da Osmanlı maliyesine katkı sağlayacak kalemlerden oluşmamaktaydı. 1873-75 Orta Anadolu Kıtlığı ve 1874 yılında itibaren Balkanlarda başlayan gerginlik neticesinde ardı ardına gelen bağımsızlık ayaklanmaları ve en sonunda 93 Harbi projenin seyrini etkilemiştir. Özellikle de 1873-1896 Endüstriyel ve Finansal Kriziyle birlikte devletin sadece demiryollarında kullanmak için gerçekleştirdiği borçlanmanın başarısızlığa uğramasıyla inşa umutları nihayete erdi.

Projenin başarısızlığında bu temel sebeplerin dışında Osmanlı devletinin daha en başta kendi gücü ölçüsünde makul adımlar atmaması oldukça etkili olacaktır. Ekonomi ve siyasette yaşanan sorunlardan maada sanayisi gelişmemiş, teknoloji ve kalifiye iş gücü anlamında yurtdışına bağımlı olan bir devletin binlerce km’lik bir demiryolu inşa projesiyle ortaya çıkışı hatalıydı. Ayrıca bu şartlarda dahi bazı hususlarda katı davranmayı ihmal etmemiştir. Örneğin vasıfsız iş gücünü güzergâh üzerinde yer alan ahaliden angarya usulüyle ya da askerlerden hizmet süresinde kısaltma ya da daha uygun ücretler karşılığı giderebilirdi. Ancak bu yöntemlerin hiçbirine başvurulmamıştı. İdari ve bürokratik yapının hazır olmaması ve bu yıllarda

merkez ve taşra yöneticilerinin sık sık değişmesi gibi farklı nedenler de inşanın hedeflendiği şekilde tamamlanamamasında etki etmiş olmalıdır.

Her şeye rağmen sınırlı imkânlarla da olsa devlet emaneten ve maktuen yürüttüğü çalışmalar neticesinde Haydarpaşa-İzmit ve Mudanya-Bursa hatlarının inşasını tamamlamıştı. İzmit'ten Ankara'ya olan kısımda ve Balkanlarda yaklaşık 300 km'lik bir bölümün toprak tesviyesini tamamladığı gibi bunların bir bölümünde ameliyat-ı sınaiesinin bitirildiğini belirtmeliyiz. Mütevazı bir planla ve sabırlı bir şekilde bu işe başlanması halinde tamamlanamayan hatların bir kısmı yine de bitirilebilirdi. Bunun dışında inşada görev alacak işçi ve müteahhitlerin Osmanlı tebaasından olma zorunluluğu yerel ekonomiye katkı yapmış ve Osmanlı tebaasından girişimciler daha büyük işler için ihalelere girmeye başlamıştı. Benzer bir şekilde çok sayıda Erkan-ı Harbiye subayı başta keşif çalışmaları olmak üzere demiryolunun inşa safhalarında tecrübe kazanmıştı. Kurulan atölye, tamirhane, demirhane ve marangozhanelerde çok sayıda kişi istihdam edilmiş ve meslek öğrenmişti. Ayrıca bu bölgelerde çok sayıda köprü inşa edilmişti. Yapılan keşif çalışmaları esnasında gerek Rumeli'de gerek de Anadolu'da çok sayıda yeni maden keşfedilmiş ve Maden İdaresi'ne teslim edilmişti.¹⁸⁸⁸ Ayrıca demiryolu inşa edilen bu bölgelerde telgraf hatlarının inşası da kararlaştırıldı. Bunlar göz önüne alınca mutlak bir başarısızlıktan söz etmenin de mümkün olmadığını belirtmek gerekir.

¹⁸⁸⁸ Balkanlarda keşfedilen madenlere daha önce değinmiştik. Bunların dışında Anadolu demiryolları keşif mühendisleri Konya ve Ankara'da kömür madenleri tespit etti.. Bkz. BOA. A.MKT.MHM. 462/61; Mösyö Galand, Anadolu'da keşfedilen madenleri incelemek üzere Nafia Nezareti tarafından görevlendirildi. Bkz. **Basiret**, 5 Kânunuevvel 1290.

KAYNAKÇA

1. ARŞİV KAYNAKLARI

1.1. Başbakanlık Osmanlı Arşivleri

1.1.1. Defterler

- Ayniyat Defterleri (**BEO.AYN.d.** nr. 1002)
- Nafia Nezareti Defterleri (**T.d.** nr. 47, 48, 158, 259)
- Vilayet Gelen Giden Defterleri (**BEO.VGG.d.** nr. 94)

1.1.2. Belgeler

- Divan-ı Hümayun Kalemi, Mukavele (**A.DVN.MKL** 4, 5, 13, 80 nolu dosyalar)
- Hariciye Nezareti Londra Sefareti (**HR.SFR.3.** 189 nolu dosya)
- Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı (**HR.TO** 406 nolu dosya)
- İrade Hariciye (**İ.HR** 257 nolu dosya)
- İrade-i Dâhiliye (**İ.DH** 642, 643, 650, 691, 706, 729 nolu dosyalar)
- İrade-i Meclis-i Mahsus (**İ.MMS.** 14, 41, 45, 53 nolu dosyalar)
- Maarif Nezareti Mektubi Kalemi (**MF.MKT** 17 nolu dosya)
- Mabeyn-i Humayun (**MB.İ** 29, 31 nolu dosyalar)
- Sadaret Mektubi Kalemi Mühimme Kalemi Evrakı (**A.MKT.MHM** 459, 462 nolu dosyalar)
- Sadaret Mektubi Kalemi Umum Vilayet Evrakı (**A.MKT.UM** 1286, 1288 nolu dosyalar)
- Sadaret Müteferrik Evrakı (**A.M.** 478 nolu dosya)
- Yıldız Esas Evrakı (**Y.EE** 24 nolu dosya)
- Ticaret, Nafia, Ziraat, Orman, Meadin Nezaretlerine Ait Evrak (**T. Dosyaları**)¹⁸⁸⁹

¹⁸⁸⁹ Başbakanlık Osmanlı Arşivleri; Ticaret, Nafia, Ziraat, Orman, Meadin Nezaretlerine ait evrakın tasnifinde artık eski fon numaraları kullanılmamaktadır. Tüm fon *T.* başlığı altında sınıflandırılmıştır. Ancak bu çalışmada, dipnotlardan faydalanmak ve kaynakları önceki çalışmalarla karşılaştırmak isteyenlere kolaylık sağlamak adına *T.* dosyaların eski tasnifi kullandı.

- Demiryollar İdaresi (T.DMİ 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, Nolu Dosyalar)
- Demiryollar İdaresi Muhasebesi (T.DMİ 1148, 1150, 1151, 1152, 1153, 1154, 1155, 1156, 1157, 1158, 1159 Nolu Dosyalar)
- Demiryolları İdaresi Ankara İnşaat Komisyonu (T.DMİ 1193, 1194 Nolu Dosyalar)
- Demiryolları İdaresi İnşaat Meclisi (T.DMİ 1172, 1173, 1174, 1175, 1176, 1177, 1178, 1179, 1180, 1181, 1182, 1183, 1184, 1185, 1186, 1187, 1188, 1189, 1190 Nolu Dosyalar)
- Demiryolları İdaresi İzmit İnşaat Komisyonu (T.DMİ 1197, 1198, 1199, 1200, 1201, 1202, 1203 Nolu Dosyalar)
- Demiryolları İdaresi Merkez Komisyonu (T.DMİ 1191, 1192 Nolu Dosyalar)
- Demiryolları İdaresi Mudanya İnşaat Komisyonu (T.DMİ 1205, 1206 Nolu Dosyalar)
- Müteferrik Evrak (T.M 3076, 3077, 3078, 3080 Nolu Dosyalar)
- Nafia Meclisi (T.NFM 705, 706, 707, 708, 709, 710 Nolu Dosyalar)
- Ticaret Nafia ve Nafia Nezaretleri Evrak Odası T.TNV.VRK (11, 12, 13, 14, 15, 16, 18 Nolu Dosyalar)
- Ticaret Nafia ve Nafia Nezaretleri Evrak Odası (T.NF.VRK 8, 9, 17, 19, 20, 21 Nolu Dosyalar)
- Ticaret Nafia ve Nafia Nezaretleri Mektubi Kalemi (T.NF.MKT 92, 93, 94, 95, 96, 97 Nolu Dosyalar)
- Ticaret Nafia ve Nafia Nezaretleri Muhasebe (T.NF.MH 168, 169, 171, 172, 173, 174 Nolu Dosyalar)
- Ticaret Nafia ve Nafia Nezaretleri Tercüme Ve Tahrirat-I Ecnebiyye Kalemi (T.TEK 492, 494, 495 Nolu Dosyalar)
- Ticaret-Ziraat Meclisi (T.TZM 741 Nolu Dosya)
- Turuk Ma'abir İdaresi (T.TRM 1791, 1793, Nolu Dosyalar)

2. SÜRELİ YAYINLAR

2.1. Basiret Gazetesi

2.2. Hadika Gazetesi

3. ARAŞTIRMA ESERLERİ

“A Russian Pacific Railroad”, **Science**, Cilt: 12, Sayı: 298, 1888, ss. 182–184.

“The Russo-Mongolian Railway Agreement”, **The American Journal of International Law**, Cilt: 10, Sayı: 4, 1916, ss. 249-250.

“The Uganda Railroad”, **Bulletin of the American Geographical Society**, Cilt: 34, Sayı: 4, 1902, ss. 311-312.

“Treaty between Great Britain, Germany, Austria, France, Italy, Russia, and Turkey for the Settlement of Affairs in the East: Signed at Berlin, July 13, 1878”, **The American Journal of International Law**, Cilt: 2, Sayı: 4, 1908.

Acworth, William Mitchell, **The Elements of Railway Economics**, Clarendon Press, Oxford, 1905.

Ahmad, Feroz, **The Making of Modern Turkey**, Routledge, Londra, 1993.

Akalan, Ali Osman, **Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2010.

Akarlı, Engin Deniz, **Belgelerle Tanzimat Osmanlı Sadrazamlarından Âli ve Fuad Paşaların Vasiyetnameleri**, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1978.

Akgüngör, Sedef, Ceyhan Aldemir, Yeşim Kuştepe, Yaprak Gülcan ve Vahap Tecim, “The effect of railway expansion on population in Turkey, 1856–2000”, **Journal of Interdisciplinary History**, Cilt: 42, Sayı: 1, 2011, ss. 135–157.

Akyıldız, Ali, “Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği”, **Osmanlı Araştırmaları Dergisi**, Sayı: 20, 2000, ss. 313-327.

Akyıldız, Ali, **Anka'nın Sonbaharı: Osmanlı'da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2005.

Akyıldız, Ali, **İzmir-Aydın Demiryolu**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1987.

Akyıldız, Ali, **Osmanlı Dönemii Tahvil ve Hisse Senetleri**, Türk Ekonomi Bankası, İstanbul, 2001.

Aliagaoglu, Alparslan, **Afyonkarahisar Şehir Coğrafyası**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2004.

Allen, G. C. ve Audrey G. Donnithorne, **Western Enterprise in Far Eastern Economic Development**, 3.baskı, Routledge, Oxford, 2003.

Altın, Uğur, “1850-1900 Yılları Arasında Yurtdışına Gönderilen Japonların ve Japonya’ya Gelen Yabancıların Çalışma Alanlarına Göre Dağılımları”, **Türkiye’de Japonya Çalışmaları Konferansı 1. Bildiri Kitabı 4-6 Haziran 2010 Boğaziçi Üniversitesi**, (Ed. Selçuk Esenbel ve Erdal Küçükyalçın), Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2012, ss. 380–389.

Andrabi, Tahir ve Michael Kuehlwein, “Railways and Price Convergence in British India”, **The Journal of Economic History**, Cilt: 70, Sayı: 2, 2010, ss. 351–377.

Arıcanlı, Tosun, “19. Yüzyılda Anadolu’da Mülkiyet, Toprak Ve Emek”, **Osmanlı’da Toprak Mülkiyeti Ve Ticari Tarım**, (Ed. Çağlar Keyder ve Faruk Tabak), çev. Zeynep Altok, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1998, ss. 128-138.

Arıkan, Zeki, “Osmanlı İmparatorluğunda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta)”, **Prof.Dr. Bekir Kütükoğlu’na Armağan**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1991, ss. 279–306.

Atilla, A. Nedim, **İzmir Demiryolları**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2002.

Aydın, Salim, **Selanik-Manastır Demiryolu**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 1999.

Aynural, Salih, **İstanbul Değirmenleri ve Fırınları: Zahire Ticareti (1740-1840)**, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 2002.

Badem, Candan, **The Ottoman and the Crimean War (1853-1856)**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Sabancı Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2007.

Barak, On, **Egyptian Times: Temporality, Personhood, and the Technopolitical making of Modern Egypt, 1830-1930**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), New York University Departments of History and Middle Eastern and Islamic Studies, New York, 2009.

Barkey, Karen, **Empire of Difference: The Ottomans in Comparative Perspective.**, Cambridge University Press, Cambridge, 2008.

Baskıcı, Murat, “Osmanlı Tarımında Makineleşme: 1870-1914”, **A.Ü. S.B.F. Dergisi**, Cilt: 58, Sayı: 1, 2003, ss. 29–53.

Baxter, R. Dudley, “Railway Extension and Its Results”, **Journal of the Statistical Society of London**, Cilt: 29, Sayı 4, 1866, ss. 549-595.

Bayar, Yener, “Birinci Dünya Savaşı’nda Doğu Afrika Cephesi”, **100. Yılında Birinci Dünya Savaşı Sempozyumu Bildiri Kitabı**, (Ed. Mustafa Daş, Türkmen Törel, İlker Sever, Bülent Kucak, Mehmet Şerif Erkek, Yakup Öztürk), Dokuz Eylül Üniversitesi Tarih Bölümü, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir, 2015, ss. 171-334.

Bayar, Yener, **1873-1875 Orta Anadolu Kıtlığı**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2013.

Bayly, C. A., **Modern Dünyanın Doğuşu: Küresel Bağlantılar ve Karşılaştırmalar 1780-1914**, çev. M. Neva Şellaki, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 2014.

Bayraktaroğlu, Sena, **Development of Railways in the Ottoman Empire and Turkey**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Boğaziçi Üniversitesi, İstanbul, 1995.

Beaver, S. H., “Railways in the Balkan Peninsula”, **The Geographical Journal**, Cilt: 97, Sayı: 5, 1941, ss. 273–294.

Behar, Cem, **Osmanlı İmparatorluğu’nun ve Türkiye’nin Nüfusu 1500-1927**, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, 1996.

Bektaş, Yakup, “The Sultan’s Messenger: Cultural Constructions of Ottoman Telegraphy, 1847-1880”, **Technology and Culture**, Cilt: 41, Sayı: 4, 2000, ss. 669–696.

Berkmen, Enver, **Demiryollar**, Cilt. 1-2, Yüksek Mühendis Mektebi Matbaası, İstanbul, 1939.

Beyzatlar, Mehmet Aldonat, **The Impact Of Railway Infrastructure On Economic Growth And Population In Turkey**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2010.

Biggar, Emerson Bristol, **The Canadian Railway Problem**, Macmillan, Toronto, 1917.

Birdal, Murat, **The Ottoman Public Debt Administration and its Role in the Peripheralization of the Ottoman Empire**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), University of Southern California, California, 2006.

Bishop, Denis ve W.J.K. Davis, **Railways and War Before 1918**, Blandford Press, Londra, 1972.

Blaisdell, Donald C., **Osmanlı İmparatorluğu’nda Avrupa Mali Kontrolü**, çev. Hazım Atıf Kuyucak, TC Maarif Vekilliği Yüksek İktisat ve Ticaret Mektebi, İstanbul, 1940.

Bogart, Dan ve Latika Chaudhary, “Engines of Growth: The Productivity Advance of Indian Railways, 1874–1912”, **The Journal of Economic History**, Cilt: 73, Sayı: 2, 2013, ss. 339–370.

Bogart, Dan, “Nationalizations and the Development of Transport Systems: Cross-Country Evidence from Railroad Networks, 1860–1912”, **The Journal of Economic History**, Cilt: 69, Sayı: 1, 2009, ss. 202–237.

Boratav, Korkut, **Türkiye İktisat Tarihi, 1908-2007**, İmge Kitabevi, Ankara, 2008.

Boughey, David, “British Overseas Railways As Free-standing Companies, 1900–1915”, **Business History**, Cilt: 51, Sayı: 3, 2009, ss. 484–500.

Brant, E. D., **Railways of North Africa: The Railway System of the Maghreb: Algeria, Tunisia, Morocco and Libya**, David and Charles, Newton Abbot, 1971.

Braund, Percy Horace, **Railway Enterprise in China: An Account of its Origin and Development**, E. Arnold, Londra, 1907.

Broadbridge, Seymour, **Studies in Railway Expansion and the Capital Market in England, 1825-1873**, 2. baskı, Routledge, Oxford, 2006.

Brophy, James M., **Capitalism, Politics, and Railroads in Prussia, 1830-1870**, The Ohio State University Press, Columbus, 1998.

Brown, Jonathan C. ve Maria Celina Tuoizzo, “As you sow, so shall you reap: Argentine labor and the railway nationalization”, **Workers’ Control in Latin America, 1930-1979**, University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1997, ss. 128–158.

Bruinsma, Frank, Eric Pels, Hugo Priemus, Piet Rietveld ve Bert van Wee, “The Impact of Railway Development on Urban Dynamics”, **Railway Development Impacts on Urban Dynamics**, Physica-Verlag HD, Heidelberg, 2008, ss. 1–15.

Brunel, Isambard, **The Life of Isambard Kingdom Brunel: Civil Engineer**, Longmans, Green, and Co., Londra, 1870.

Buckler, W. H., “The French Method of Controlling Railway Rate”, **The Quarterly Journal of Economics**, Cilt: 20, Sayı: 2, 1906, ss. 279–286.

Can, Bilmez Bülent, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi, 1908-1923**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2010.

Ceylan, Ebubekir, **Ottoman Centralization and Modernization in the Province of Baghdad, 1831-1872**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Boğaziçi Üniversitesi, İstanbul, 2006.

Ceylan, Mehmet Akif, “Manisa-Uşak Demiryolu Ulaşımının Yerleşme Üzerine Etkileri”, **Doğu Coğrafya Dergisi**, Cilt: 15, Sayı: 23, 2010, ss. 223–249.

Cevdet Paşa, **Tezâkir**, haz. Cavid Baysun, Cilt. 4, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1991.

Chalmers, James, **The Channel Railway Connecting England and France**, 2.baskı, E. & F. N. Spon, Londra, 1867.

Chartres, J., “Richard Trevithick”, **The Oxford Companion to British History**, (Ed. John Cannon), Oxford University Press, Oxford, 1997, s. 932.

Chesney, Francis Rawdon, **The Expedition for the survey of the Rivers Euphrates and Tigris**, Cilt: 2, Verlag: Longmans London, 1850.

Clapham, J. H., **An Economic History Of Modern Britain 1820-1850**, 3.baskı, Cambridge University Press, Londra, 1939.

Clapham, J. H., **The Economic Development of France and Germany, 1815-1914**, 4.baskı, Cambridge University Press, Cambridge, 1961.

Clark, Victor S., “Australian Economic Problems. I. The Railways”, **The Quarterly Journal of Economics**, Cilt: 22, Sayı: 3, 1908, ss. 399-451.

Cole, Juan Ricardo, **Colonialism and Revolution in the Middle East: Social and Cultural Origins of Egypt's 'Urabi Movement**, American University in Cairo Press, Cairo, 1999.

Cora, Yasar Tolga, “A Muslim Great Merchant [Tüccar] Family in the Late Ottoman Empire: A Case Study of the Nemlizades, 1860-1930”, **International Journal of Turkish Studies**, Cilt: 19, Sayı: 1/2, 2013, ss. 1-29.

Corthell, E. L., “The Ship-Railway Between the Atlantic and Pacific”, **Science**, Cilt: 6, Sayı: 127, 1885, ss. 33-34.

Coşar, Nevin ve Sevtap Demirci, “Incorporation into the World Economy: From Railways to Highways (1850-1950)”, **Middle Eastern Studies**, Cilt: 45, Sayı: 1, 2009, ss. 19-31.

Crouzet, François, **The Victorian Economy**, 2.baskı, Routledge, Oxford, 2006.

Çadircı, Musa, **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları**, TTK, Ankara, 1991.

Çakır, Coşkun, **Tanzimat Dönemi Osmanlı Maliyesi**, Küre Yayınları, İstanbul, 2001.

Çavdar, Tevfik, **Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu**, 2.baskı, Gelenek Dünya Yayıncılık, İstanbul, 2000.

Çavdar, Tevfik, **Türkiye Ekonomisinin Tarihi, 1900-1960: Yirminci Yüzyıl Türkiye İktisat Tarihi**, İmge Kitabevi, Ankara, 2003.

Daggett, Stuart, **Principles of Inland Transportation**, Harper & Bros, New York ve Londra, 1928.

Dalyan, Murat Gökhan, **Kervan: Kervandan Demiryollarına Kadar Yol ve Yolculuk (Kervanlar, Tüccarlar, Hacılar, Yolcular ve Eşkıyalar)**, Altınpost Yayınları, Ankara, 2014.

Dassy, G. F., “Facts and Statements Illustrative of the Trade of Suez, and of the Commerce of the Red Sea, as at Present Carried on”, **Journal of the Statistical Society of London**, Cilt: 23, Sayı: 4, 1860, ss. 465–474.

Deringil, Selim, **Simgeden Millete: II. Abdülhamid’den Mustafa Kemal’e Devlet ve Millet**, 3.baskı, çev. Saliha Nilüfer, Emre Gürbüz ve Uğur Peçe, İletişim Yayınları, İstanbul, 2013.

Dinçer, Celal, “Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa’nın Anadolu’nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha”, **TTK Belgeler**, Cilt: V-VIII, Sayı: 9-12, 1971, ss. 153-233.

Dobson, George, **Russia’s Railway Advance into Central Asia**, WH Allen & Company, Londra, 1890.

Dölen, Emre, “Mühendislik Eğitimi”, **Tanzimat’tan Cumhuriyete Türk Ansiklopedisi**, Cilt: 2, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, ss. 511-516.

Durak, Selen, **Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu’da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Bursa, 2003.

Duran, Xavier, “The First U.S. Transcontinental Railroad: Expected Profits and Government Intervention”, **The Journal of Economic History**, Cilt: 73, Sayı: 1, 2013, ss. 177-200.

Duysak, Cabir, “19. Yüzyılda Osmanlı Devletinde Karayolları”, **Osmanlı’da Ulaşım: Kara, Deniz, Demiryolu**, (Ed. Vahdettin Engin, Çamlıca Yayınevi), İstanbul, 2012, ss. 37-52.

Economic Commission for Africa, “Transport Problems in relation to Economic Development in West Africa”, **Ekistics**, Cilt:11, Sayı: 68, 1961, ss. 506-510.

Edwards, Clement, **Railway Nationalization**, 2.baskı, Methuen & Company, Londra, 1907.

Efe, Ayla, **Eskişehir Demiryolu**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Anadolu Üniversitesi, 1998.

Eken, Berrin, **Türkiye’de Demiryolu Münakalesi**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü, İstanbul, 1965.

Eldem, Edhem, **Osmanlı Bankası Tarihi**, çev. Ayşe Berktaş, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999.

Eldem, Vedat, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1994.

Eltis, David, "African and European Relations in The Last Century of The Transatlantic Slave Trade" **From Slave Trade to Empire Europe and the colonisation of Black Africa 1780s-1880s**, (Ed. Olivier Petre-Grenouilleau), Routledge, Oxford, 2004, ss. 21–46.

Engelhardt, Edouard Philippe, **La Turquie et le Tanzimat ou, Histoire des réformes dans l'Empire Ottoman depuis 1826 Jusqu'à nos jours**, Cilt: II, Paris, 1884.

Engin, Vahdettin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul, 2011.

Engin, Vahdettin, **Osmanlı'da Ulaşım: Kara, Deniz, Demiryolu**, Çamlıca, İstanbul, 2012.

Engin, Vahdettin, **Rumeli Demiryolları**, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993.

Erdem, Y. Hakan, **Osmanlıda Köleliğin Sonu, 1800-1909**, çev. Bahar Tırnakçı, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2004.

Erkal, Mehmet, "Arşın", **Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi (DİA)**, Cilt:3: Ankara, 1999, s. 412.

Esenbel, Selçuk, "Japonya ve Türkiye Çağdaşlaşma Tarihinin Karşılaştırılması", **Çağdaş Japonya'ya Türkiye'den Bakışlar**, (Ed. Selçuk Esenbel ve A. Murat Demircioğlu), Simurg Yayınevi, İstanbul, 1999, ss. 9-30.

Faulkner, Neil, **Marksist Dünya Tarihi: Neandertallerden Neoliberallere**, çev. Tuncel Öncel, Yordam Yayınları, İstanbul, 2014.

Ferguson, Michael, **Transportation and Communication Networks in Late Ottoman Salonica**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), McGill University, Montreal, 2016.

Foreman-Peck, J. S., "Natural Monopoly and Railway Policy in the Nineteenth Century". **Oxford Economic Papers**, Cilt: 39, Sayı: 4, 1987, ss. 699-718.

Francis, John, **A History of the English Railway: Its Social Relations & Revelations 1820-1845: "[1851]"**, David & Charles, Londra, 1851.

Frangakis-Syrett, Elena, **18. Yüzyılda İzmir'de Ticaret: (1700-1820)**, çev. Çiğdem Diken, İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir, 2006.

Fraser, David, **The Short Cut to India: The Record of a Journey along the route of the Baghdad Railway**, W. Blackwood and Sons, Londra, 1909.

Galbraith, John S., "Britain and American Railway Promoters in Late Nineteenth Century Persia", **A Quarterly Journal Concerned with British Studies**, Cilt:21, Sayı: 2, 1989, ss. 248-262.

Goldmark, Pauline, "Women in the Railroad World", **Annals of the American Academy of Political and Social Science**, Sayı: 86, 1919, ss. 214-221.

Grunwald, Kurt, **Türkenhirsch: A Study of Baron Maurice de Hirsch, Entrepreneur and Philanthropist**, Israel Program for Scientific Translations, Jerusalem, 1966.

Gummer, S. Chase, **The Politics of Sympathy: German Turcophilism and the Ottoman Empire in the Age of the Mass Media 1871-1914**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Georgetown University, Gerorgetown, 2010.

Gülmez, Mesut, "Tanzimat'tan Sonra İşçi Örgütlenmesi ve Çalışma Koşulları", **Tanzimat'tan Cumhuriyete Türk Ansiklopedisi**, Cilt: 3, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, ss. 792-802.

Güran, Tevfik, "Tanzimat Dönemi Osmanlı Maliyesi", **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, Cilt: 49, ss. 79-95.

Güran, Tevfik, **Osmanlı Mali İstatistikleri Bütçeler 1841-1918**, DİE, Ankara, 2003.

Güzel, Şehmuz, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İşçi Hareketi ve Grevler", **Tanzimat'tan Cumhuriyete Türk Ansiklopedisi**, Cilt: 3, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, ss. 803-830.

Hadley, Arthur Twining, **Railroad Transportation, Its History and Its Laws**, 20.baskı, G. P. Putnam's Sons, New York, 1909.

Halsey, Frederic M., **Railway Expansion in Latin America**, The Moody Magazine and Book Company, New York, 1916.

Hamşioğlu, Oğuz, **Afgan Modernleşmesi ve Türkiye (1880 – 1933)**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2006.

Hartmuth, Maximilian, "De/constructing a 'Legacy in Stone': Of Interpretative and Historiographical Problems Concerning the Ottoman Cultural Heritage in the Balkans", **Middle Eastern Studies**, Cilt: 44, Sayı: 5, 2008, ss. 695-713.

Haydaroğlu, İlknur ve İsmail Pehlivan, "Rus Sermayedarlarının Osmanlı Demiryolları Üzerine Bazı Yazışmaları", **AÜDTCF Tarih Araştırmaları Dergisi**, Cilt: XXIII, Sayı: 36, 2004, ss. 151-74.

Haywood, R. M., “The Question of a Standard Gauge for Russian Railways, 1836-1860”, **Slavic Review**, Cilt: 28, Sayı: 1, 1969, ss. 72-80.

Heywood, Anthony, **Modernising Lenin’s Russia: Economic Reconstruction, Foreign Trade and the Railways**, 2.baskı, Cambridge University Press, Cambridge, 2003.

Hibbs, John, Oliver Knipping, Rico Merkert ve Chris Nash, **The Railways, the Market and the Government**, Institute of Economic Affairs, Londra, 2006.

Hill, William, “State Railways in Australia”, **Journal of Political Economy**, Cilt: 3, Sayı: 1, 1894, ss. 1-23.

Hilling, David, **Transport and Developing Countries**, Routledge, Londra, 1996.

Hindlip, Charles Allsopp ve Charles Eliot, **British East Africa: Past, Present, and Future**, TF Unwin, Londra, 1905.

Hobsbawm, Eric J., **Devrim Çağı Avrupa 1789-1848**, çev. Bahadır Sina Şener, 3.baskı, Dost Kitabevi, Ankara, 2003.

Hobsbawm, Eric J., **İmparatorluk Çağı 1875-1914**, çev. Vedat Aslan, Dost Kitabevi, Ankara, 1999.

Hobsbawm, Eric J., **Sermaye Çağı 1848-1875**, 2.baskı, çev. Bahadır Sina Şener, Dost Kitabevi, Ankara, 2003.

Hodges, Robert R., **American Civil War Railroad Tactics**, Osprey, Oxford, 2009.

Howard, Harry N., “The Bicentennial in American-Turkish Relations”, **Middle East Journal**, Cilt: 30, Sayı: 3, 1976, ss. 291–310.

Howard, Stanley E., “Some Aspects of French Railway War Finance”, **The Quarterly Journal of Economics**, Cilt: 32, Sayı: 2, 1918, ss. 309-332.

Hsu, Mongton Chih, **Railway Problems in China**, Columbia University Press, New York, 1915.

Hungerford, Edward, **The Modern Railroad**, 5.baskı, A. C. McClurg, Chicago, 1919.

Issawi, Charles Philip, **An Economic History of the Middle East and North Africa**, Columbia University Press, New York, 1982.

Issawi, Charles Philip, **The Economic History of Turkey, 1800-1914**, University of Chicago Press, Chicago, 1980.

İnal, Vedit, “The Eighteenth and Nineteenth Century Ottoman Attempts to Catch Up with Europe”, **Middle Eastern Studies**, Cilt: 47, Sayı: 5, 2011, ss. 725–756.

İnalçık, Halil ve Şevket Pamuk, **Osmanlı Devleti'nde Bilgi ve İstatistik**, Devlet İstatistik Enstitüsü, Londra, 2000.

Jackman, William T., **The Development of Transport in Modern England**, Cilt: 1, Cambridge University Press, Cambridge, 1916.

Jeans, J. S., **Railway Problems: An Inquiry into the Economic Conditions of Railway Working in Different Countries**, Longmans, Green and Co., Londra, 1887.

Jeffrey, Edward Charles, **Coal and Civilization**, Macmillan, New York, 1925.

Jensen, J. H. ve Gerhard Rosegger, "British Railway Builders along the Lower Danube, 1856-1869", **The Slavonic and East European Review**, Cilt: 46, Sayı: 106, 1968, ss. 105-128.

Jevons, W. Stanley, "The Railways and The State", **Essays and Addresses**, (Ed. Owens College), Macmillan, Londra, 1874, ss. 461-475.

Johnson, Emory R. ve T. W. Van Metre, **Principles of Railroad Transportation**, D. Appleton, New York, 1918.

Kahya, Esin, "Türkiye'de İlk Demiryolları", **Belleten**, Cilt: LII, Sayı 202, 1988, ss. 209-218.

Kaleli, Hüseyin, "Osmanlı Döneminde Karadeniz Bölgesine Demiryolu İnşa Tasarıları", **Dergi Karadeniz**, Sayı: 9, 2011, ss. 152-166.

Karakışla, Yavuz Selim, "Osmanlı Sanayi İşçisi Sınıfının Doğuşu, 1839-1923", **Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler, 1839-1950**, çev. Cahide Ekiz, (Ed. Donald Quataert ve E. J. Zürcher), İletişim Yayınları, İstanbul, 1988.

Karayemiş, Çiğdem, **Türkiye'de Demiryolunun Gelişimi Ve Behiç Erkin Bey**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 2012.

Karer, Nihat, **Sultan Abdülaziz'in Avrupa Seyahati ile Osmanlı ve Batı Kamuoyundaki Yankıları**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2003.

Karkar, Yağub N., **Railway Development in the Ottoman Empire, 1856-1914**, Vantage Press, New York, 1972.

Karpat, Kemal H., **Osmanlı Nüfusu, (1830-1914): Demografik ve Sosyal Özellikleri**, çev. Bahar Tırnakçı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2003.

Kasaba, Reşat, "Incorporation of the Ottoman Empire 1750-1820", **Incorporation into the World-Economy: How the World-System Expands**, (Ed. Terence K. Hopkins, Immanuel Wallerstein, Reşat Kasaba, William G. Martin ve Peter D. Phillips), Fernand Braudel Center, Cilt: 10, Sayı: 5/6, 1987, ss. 805-848.

Kasaba, Reşat, “İzmir”, **Review (Fernand Braudel Center)**, Cilt: 16, Sayı: 4, 1993, ss. 387–410.

Kasaba, Reşat, **The Ottoman Empire and the World Economy: 19th Century**, State University of New York Press, Albany, 1988.

Kaynak, Muhteşem, “Osmanlı Demiryolları ve Demiryolu Araç ve Gereç Malzemeleri İthalatı”, **Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt: 3, Sayı: 1-2, Ankara, 1985, ss. 263-273.

Kaynak, Muhteşem, “Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”, **Yapıt Toplumsal Araştırmalar Dergisi**, Sayı: 5, Ankara, 1984, ss. 66-84.

Kaynak, Muhteşem, **Demiryolları ve Ekonomik Gelişme XIX. Yüzyıl Deneyimi**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Ankara, 1983.

Kazgan, Haydar, **Osmanlı’da Avrupa Finans Kapitali**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1995.

Keefer, Thomas C., **Philosophy of Railroads: Published at the Request of the Directors of the Montreal and Lachine Railroad**, Armour and Ramsay, Toronto, 1850.

Kepenek, Yakup ve Nurhan Yentürk, **Türkiye Ekonomisi**, 12.baskı, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2001.

Keskin, Özkan, “Osmanlı Devleti’nde Maden Hukukunun Tekâmülü (1861-1906)”, **Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, OTAM**, Sayı 29, 2011, ss. 125–148.

Keskin, Özkan, “Osmanlıda Yabancı Mühendislerin İstihdamı ve Osmanlı Madenciliğine Hizmetleri”, **İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi**, Sayı:11, 2007, ss.79–92.

Keyder, Çağlar, **Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye (1923-1929)**, 2.baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1993.

Kıray, Emine, **Osmanlı’da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar**, 2.baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 1995.

Kinzley, W. Dean, “Japan in the World of Welfare Capitalism: Imperial Railroad Experiments with Welfare Work”, **Labor History**, Cilt: 47, Sayı: 2, 2006, ss. 189–212.

Kirkaldy, Adam W. ve Alfred Dudley Evans, **The History and Economics of Transport**, 2.baskı, Sir Isaac Pitman & Sons, Londra, 1920.

Klemann, Hein A. M. ve Joep Schenk, “Competition in the Rhine Delta: Waterways, Railways and Ports, 1870–1913”, **The Economic History Review**, Cilt: 66, Sayı: 3, 2013, ss. 826-847.

Kodama, Riotoro, **Railway Transportation in Japan**, Register Job Rooms, Michigan, 1898.

Kolay, Arif, **İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897)**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2011.

Kopicki, Ron ve Louis S. Thompson, **Best Methods of Railway Restructuring and Privatization**, The World Bank, Washington, 1995.

Kumar, Ravinder, “The Records of the Government of India on the Berlin-Baghdad Railway Question”, **The Historical Journal**, Cilt: 5, Sayı: 1, 1962, ss. 70–79.

Kuneralp, Sinan, **Son Dönem Osmanlı Erkân ve Ricali (1839-1922)**, İsis, İstanbul, 1999

Kurmuş, Orhan, **Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi**, Yordam Yayınları, İstanbul, 2007.

Külünk, Muhammet Emin, **Kapitülasyonların Kaldırılması (1914)**, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2011.

Kütükoğlu, Mübahat, **Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri**, Cilt: 1, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1974.

Lansing, Gerrit L., “The Railway and the State”, **The North American Review**, Cilt: 138, Sayı: 330, 1884, ss. 461–475.

Laveleye, Emile de, **The Balkan Peninsula**, T. Fischer Unwin, London, 1887.

Levi, Leone, “On the Cotton Trade and Manufacture, as Affected by the Civil War in America”, **Journal of the Statistical Society of London**, Cilt: 26, Sayı: 1, 1863.

Lewis, Bernard, **Modern Türkiye’nin Doğuşu**, 5.baskı, çev. Metin Kırıatlı, TTK Basımevi, Ankara, 1993.

Lieven, Dominic, “Dilemmas of Empire 1850-1918. Power, Territory, Identity”, **Journal of Contemporary History**, Cilt: 34, Sayı: 2, 1999, ss. 163–200.

Luger, Katrin, **Chinese Railways Reform and Efficiency Improvement Opportunities**, Physica-Verlag HD, Heidelberg, 2008.

MacGill, Caroline E. ve Balthasar Henry Meyer, **History of Transportation in the United States before 1860**, Carnegie Institution of Washington, Washington, 1917.

Marks, Steven G., **Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850-1917**, Cornell University Press, Ithaca New York, 1991.

Martal, Abdullah, **19. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir ve Çevresinde Sanayi ve Ticaret**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 1992.

Martin, William G., “Incorporation of Southern Africa, 1870-1920”, **Incorporation into the World-Economy: How the World-System Expands**, (Ed. Terence K. Hopkins, Immanuel Wallerstein, Reşat Kasaba, William G. Martin ve Peter D. Phillips), Fernand Braudel Center, Cilt: 10, Sayı: 5/6, 1987, ss. 849-900

Marvin, Charles, **Russia’s Power of Attacking India**, W.H. Allen & Co., Londra, 1886.

Marvin, Charles, **The Russian Railway to Herat and India**, W. H. Allen, Londra, 1883.

Mavor, James, **The Scottish Railway Strike 1891: A History and Criticism**, W. Brown, Edinburgh, 1891.

May, Arthur J., “The Novibazar Railway Project”, **The Journal of Modern History**, Cilt: 10, Sayı: 4, 1938, ss. 496–527.

May, Arthur J., “Trans-Balkan Railway Schemes”, **The Journal of Modern History**, Cilt: 24, Sayı: 4, 1952, ss. 352–367.

McLan, Simon J., “The Railway Policy of Canada, 1849-1867: II”, **The Journal of Political Economy**, Cilt: 9, Sayı: 3, 1901, ss. 351–383.

McMurray, Jonathan S., **Distant Ties: Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Baghdad Railway**, Praeger, Londra, 2001.

Mentzel, Peter C., **Nationalism and the Labor Movement in the Ottoman Empire, 1872-1914**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), University of Washington, Washington, 1994.

Meyer, Hugo R., “The Breakdown of State Railway Building in France”, **Journal of Political Economy**, Cilt: 14, Sayı: 7, 1906, ss. 450–453.

Meyer, Hugo R., “The Disastrous Results, in Italy, of State Railway Building”, **Journal of Political Economy**, Cilt: 14, Sayı: 6, 1906, ss. 362-369.

Mirzoyan, Sonya ve Candan Badem, **The Construction of the Tiflis-Aleksandropol-Kars Railway (1895-1899)**, Institute for Historical Justice and Reconciliation, 2013.

Mojica, Laia ve Jordi Marti Heneneberg, “Railways and population distribution: France, Spain, and Portugal, 1870–2000”, **Journal of Interdisciplinary History**, Cilt: 42, Sayı: 1, 2011, ss. 15–28.

Molesworth, Guilford L., **Indian Railway Policy**, (Ed. Faredun K. Dadachanji), Luhana Mitra Steam Press, Baroda, 1920.

Morawitz, Charles, **Türkiye Maliyesi**, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu, Ankara, 1979.

Moses, Bernard, **The Railway Revolution in Mexico**, Berkeley Press, San Francisco, 1895.

Museum, Lüshun, **Manchurian Railway**, Cengage Learning Asia, Singapore, 2009.

Nilsen, Micheline, **Railways and the Western European Capitals: Studies of Implantation in London, Paris, Berlin, and Brussels**, Palgrave Macmillan, New York, 2008.

Nock, O.S., **Steam Railways Of Britain in Colour**, Blandford Press, Londra, 1967.

Noviçev, A.D, **Osmanlı İmparatorluğunun Yarı-Sömürgeleşmesi**, çev. Nabi Dinçer, Onur Yayınları, 1979.

O'Connor, A. M., “New Railway Construction and the Pattern of Economic Development in East Africa”, **Transactions of the Institute of British Geographers**, Sayı: 36, 1965, ss. 21-30.

Oğuz, Şeyda, **1927 Adana Demiryolu Grevi**, Türkiye Sosyal Tarih Araştırma Vakfı, İstanbul, 2005.

Okyay, Vildan, “Batı Anadolu Bölgesi Ulaşım Sistemindeki Değişikliğin Merkezler Kademelenmesi Üzerine Etkileri (1844-1914)”, **ODTÜ Gelişme Dergisi**, Cilt. 8, Sayı: 3-4, 1981, ss. 649-683.

Onur, Ahmet, **Türk Demiryolları Tarihi**, K.K.K. Askeri Matbaa, İstanbul, 1953.

Orhonlu, Cengiz, **Osmanlı İmparatorluğunda Derbend Teşkilatı**, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1990.

Orhonlu, Cengiz, **Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar**, (Ed. Salih Özbaran), E.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir, 1984.

Orsi, Richard J., **Sunset Limited: The Southern Pacific Railroad and the Development of the American West, 1850-1930**, University of California Press, Berkeley, 2007.

Ortaylı, İlber, Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme”, **Osmanlı İmparatorluğu’nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I**, (İlber Ortaylı), Turhan Kitabevi, Ankara, 2000, ss. 95-104.

Ortaylı, İlber, **İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı**, 16.baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003.

Owen, Roger ve Şevket Pamuk, **20. Yüzyılda Ortadoğu Ekonomileri Tarihi**, çev. Ayşe Edirne, Sabancı Üniversitesi, İstanbul, 2002.

Ökçün, A.Gündüz, **Ta'til-i Eşgal Kanunu, 1909 Belgeler-Yorumlar**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1982.

Ökçün, Gündüz, Korkut Boratav, Şevket Pamuk, “Osmanlı Devletinde Ücretler (1839-1913)”, **Tanzimat’tan Cumhuriyete Türk Ansiklopedisi**, Cilt: 3, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, ss. 753-759.

Önder, Selahattin ve Engin Kırılı, “Osmanlı Döneminde Eskişehir’e Göçler”, **Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt: 6, Sayı: 1, 2005, ss. 129–144.

Özgün, Cihan, **Tanzimat’tan Cumhuriyet’e (1923) Aydın İlinde İktisadi Değişim**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2006.

Özkoç, Özge, **Mısır’ın Uzun 19. Yüzyılı: Modernleşme, Merkezileşme ve Özerklik**, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 2015.

Öztürk, Cemil, “Tanzimat Devrinde Bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu”, **Çağını Yakalayan Osmanlı**, (Haz: Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar), IRCICA, İstanbul, 1995, ss. 271-297.

Öztürk, Cemil, **Haydarpaşa-İzmit Hattı**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1987.

Öztürk, İlker, **Osmanlı İmparatorluğu’ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2009.

Özyüksel, Murat, **Hicaz Demiryolu**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.

Özyüksel, Murat, **Osmanlı İmparatorluğu’da Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2013.

Özyüksel, Murat, **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Arba Yayınları, İstanbul, 1988.

Paine, S. C. M., “The Chinese Eastern Railway from the First Sino-Japanese War until the Russo-Japanese War”, **Manchurian Railways and the Opening of China: An International History**, (Ed. Bruce A. Elleman ve Stephen Kotkin, M.E. Sharpe), Armonk New York, 2010, ss. 13–36.

Pamuk, Şevket ve Ali Berktaş, **Türkiye’nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi: Büyüme, Kurumlar ve Bölüşüm**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2014.

Pamuk, Şevket ve Gökhan Aksay, **Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme: Seçme eserleri II**, 2.baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012.

Pamuk, Şevket ve Jeffrey G. Williamson, “Ottoman de-industrialization, 1800–1913: assessing the magnitude, impact, and response”, **The Economic History Review**, Cilt: 64, Sayı: S1, 2011, ss. 159–184.

Pamuk, Şevket, “The Ottoman Empire in the ‘Great Depression’ of 1873-1896”, **The Journal of Economic History**, Cilt: 44, Sayı: 1, 1984, ss. 107–118.

Pamuk, Şevket, “Türkiye’deki İlk Demiryolu: İzmir Aydın”, **Toplumsal Tarih**, Cilt: 1, Sayı: 5, 1994, ss. 35-37.

Pamuk, Şevket, **İstanbul ve Diğer Kentlerde 500 Yıllık Fiyatlar ve Ücretler 1469-1998**, Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, 2000.

Pamuk, Şevket, **Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi: 1820-1913**, Yurt Yayınları, Ankara, 1984.

Pamuk, Şevket, **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)**, 2.baskı, Türk Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994.

Pamuk, Şevket, **Osmanlı İmparatorluğu’nda Paranın Tarihi**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999.

Pamuk, Şevket, **Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914**, 2.baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2005.

Parmelee, Julius Hall, **The Modern Railway**, Longmans, Green and Company, New York, 1940.

Parvus Efendi, **Türkiye’nin Mali Tutsaklığı**, May Yayınları, İstanbul, 1977.

Patrikeeff, Felix ve Harold Shukman, **Railways and the Russo-Japanese War: Transporting War**, Routledge, Londra, 2007.

Peters, Rudolph, “Religious Attitudes towards Modernization in the Ottoman Empire. A Nineteenth Century Pious Text on Steamships, Factories and the Telegraph”, **Die Welt des Islams**, Cilt: 26, Sayı: ¼, 1986, ss. 76–105.

Picard, Alfred, **Les chemins de fer, aperçu historique: résultats généraux de l’ouverture des chemins de fer, concurrence des voies ferrées entre elles et avec la navigation**, H. Dunod & E. Pinat, Paris, 1918.

Pierrard, M. A., “The Belgian Railways”, **The Railway Library**, (Ed. Slason Thompson), Gunthorp-Warren Print. Co., Chicago, 1914, ss. 117-132.

Platt, D. C. M., “Further Objections to an "Imperialism of Free Trade", 1830-60”, **The Economic History Review**, Cilt: 26, Sayı: 1, 1973, ss. 77-91.

Ponsonby, G. J., “Earnings on Railway Capital”, **The Economic Journal**, Cilt: 70, Sayı: 280, 1960, ss. 797–807.

Pressel, Wilhelm von, **Les Chemins de Fer en Turquie d’Asie**, Art. Institut Orell Füssli, Zurich, 1902.

Priest, George Madison, **Germany Since 1740**, Ginn and Company, Boston, 1915,

Prout, H. G., “A Central African Railroad”, **Journal of the American Geographical Society of New York**, Cilt: 23, 1891, ss. 566-574.

Pullukçuoğlu Yapucu, Olcay, **Aydın Sancağı 1845-1914 (Sosyal, Ekonomik, İdari, Kültürel Durum)**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2006.

Quataert, Donald, “19. yy’da Osmanlı İmparatorluğu’nda Demiryolları”, **Tanzimat’tan Cumhuriyete Türk Ansiklopedisi**, Cilt: 3, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, ss.1630-1635.

Quataert, Donald, “Limited Revolution: The Impact of the Anatolian Railway on Turkish Transportation and the Provisioning of Istanbul, 1890-1908”, **The Business History Review**, Cilt: 51, Sayı: 2, 1977, ss. 139–160.

Quataert, Donald, “Selanikte’ki İşçiler 1850-1912”, **Osmanlı’dan Cumhuriyet Türkiye’sine İşçiler 1839-1950**, (Ed. Donald Quataert ve Eric Jan Zürcher), çev. Cahide Ekiz, İletişim Yayınları, İstanbul, 1998, ss. 97-122.

Quataert, Donald, **Anadolu’da Osmanlı Reformu ve Tarım 1876-1908**, çev. Nilay Özok Gündoğan ve Azat Zana Gündoğan, İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2008.

Quataert, Donald, **Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)**, çev. Sabri Tekay, Yurt Yayınları, Ankara, 1987.

Quataert, Donald, **Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü**, çev. Tansel Güney, İletişim Yayınları, İstanbul, 1999.

Raidabaugh, G. P., **Origin and Development of the Railway Rail: English and American Wood, Iron and Steel**, Kohn & Pollock Inc., Baltimore, 1915.

Raper, Charles Lee, **Railway Transportation: A History of Its Economics and of Its Relation to the State**, 2.baskı, The Knickerbocker Press, New York, 1912.

Rasch, Gustav, **Avrupa’da Türkler**, çev. Hüseyin Salihoğlu, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2014.

Rivlin, Helen Anne B., “The Railway Question in the Ottoman-Egyptian Crisis of 1850-1852”, **The Middle East Journal**, Cilt: 15, Sayı: 4, 1961, ss. 365–388.

Roberts, T. W., “Republicanism, Railway Imperialism, and the French Empire in Africa, 1879–1889”, **The Historical Journal**, Cilt: 54, Sayı:2, 2011, s. 401-420.

Roy, Tirthankar, **The Economic History of India 1857-1947**, Oxford University Press, Oxford, 2000.

Samardzic, Momir, **Roads to Europe Serbian Politics and the Railway Issue, 1878-1881**, Pisa University Press, Pisa, 2010.

Sarı, Hacı, **Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı İstihdamı: Anadolu - Bağdat ve Hicaz Demiryolları Örneği (1888-1918)**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2011.

Scherzer, Karl Von, **İzmir 1873**, çev. İlhan Pınar, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2001.

Schivelbusch, Wolfgang, **The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century**, 2.baskı, University of California Press, Berkeley, 1986.

Schoenberg, Philip Ernest, "The Evolution of Transport in Turkey (Eastern Thrace and Asia Minor) under Ottoman Rule, 1856-1918", **Middle Eastern Studies**, Cilt: 13, Sayı: 3, 1977, ss. 359-372.

Schwartz, Robert, Ian Gregory ve Thomas Thévenin, "Spatial history: Railways, uneven development, and population change in France and Great Britain, 1850-1914", **Journal of Interdisciplinary History**, Cilt: 42, Sayı: 1, 2011, ss. 53-88.

Shahvar, Soli, "Concession Hunting in the Age of Reform: British Companies and the Search for Government Guarantees; Telegraph Concessions through Ottoman Territories, 1855-58", **Middle Eastern Studies**, Cilt: 38, Sayı: 4, 2002, ss. 169-193.

Shorrock, William I., "The Origin of the French Mandate in Syria and Lebanon: The Railroad Question, 1901-1914", **International Journal of Middle East Studies**, Cilt: 1, Sayı: 2, 1970, ss. 133-153.

Silveira, Luís Espinha da, Daniel Alves, Nuno Miguel Lima, Ana Alcântara ve Josep Puig, "Population and railways in Portugal, 1801-1930", **Journal of Interdisciplinary History**, Cilt: 42, Sayı: 1, 2011, ss. 29-52.

Smith, Albert Richard, **İstanbul'da Bir Ay**, çev. Mehmet Şerif Erkek, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2015.

Sorrell, Lewis Carlyle, **Government ownership and operation of railways for the United States**, Prentice-Hall, New York, 1937.

Spring, D. W., "The Trans-Persian Railway Project and Anglo-Russian Relations, 1909-14". **The Slavonic and East European Review**, Cilt: 54, Sayı: 1, 1976, ss. 60-82.

Stein, Burton, **Hindistan Tarihi**, çev. Müfit Günay, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 2015.

Stephenson, Rowland Macdonald, **Railways in Turkey. Remarks Upon the Practicability and Advantage of Railway Communication in ...**, J. Weale, Londra, 1859.

Stover, John F., **Iron road to the West: American railroads in the 1850s**, Columbia University Press, New York, 1978.

Stringer, Harold, **The Chinese Railway System**, Kelly and Walsh, Şangay, 1922.

Summerhill, William R., "Market Intervention in a Backward Economy: Railway Subsidy in Brazil, 1854-1913", **The Economic History Review**, Cilt: 51, Sayı: 3, 1998, ss. 542-568.

Sweeney, Stuart, "Indian Railroading: Floating Railway Companies in the Late Nineteenth Century", **The Economic History Review**, Cilt: 62, Sayı: S1, 2009, ss. 57-79.

Sweeney, Stuart, "Indian Railways and Famine: Magic Wheels and Empty Stomachs", **Economic & Business History**, Cilt: XXVI, 2008, ss. 147-157

Sweeney, Stuart, **Financing India's Imperial Railways, 1875-1914**, Routledge, Londra, 2011.

Sweet, William Warren, **A History of Latin America**, Abingdon Press, New York, 1919.

Szyliowicz, Joseph S., "Turkey's Surface Transportation Policy and Sustainable Development". **Middle Eastern Studies**, Cilt: 40, Sayı: 1, 2004, ss. 23-44.

Şahin, Gürsoy, **On Dokuzuncu Yüzyılda İngiliz Seyahatnamelerine Göre Türkiye ve Türkler**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2005.

Taeschner, Franz, **Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı**, çev. Nilüfer Epçeli, Bilge Kültür Sanat, İstanbul, 2010.

Tajani, Filippo, "The Railway Situation in Italy", **The Quarterly Journal of Economics**, Cilt: 23, Sayı: 4, 1909, ss. 618-651.

Taussig, F. W., "Recent Discussions on Railway Management in Prussia", **The Quarterly Journal of Economics**, Cilt: 9, Sayı: 1, 1894, ss. 77-87.

Tekdemir, Aziz, "Ticaret Nezareti'nin Kuruluşu ve İdari Birimleri", **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Esnaf ve Ticaret**, (Ed. Fatmagül Demirel), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2012, ss. 43-78.

Telgen, Diane, "Major Entrepreneurs and Companies", **Industrial Revolution in America: Iron and Steel**, (Ed. Kevin Hillstrom ve Laurie Collier Hillstrom), ABC-CLIO, California, 2005, ss. 45-96.

Thevenin, Thomas, Robert Schwartz ve Loïc Sapet, “Mapping the Distortions in Time and Space: The French Railway Network 1830–1930”, **Historical Methods: A Journal of Quantitative and Interdisciplinary History**, Cilt: 46, Sayı: 3, 2013, ss. 134–143.

Thomas, William G., **The Iron Way: Railroads, the Civil War, and the Making of Modern America**, Yale University Press, New Haven, 2011.

Thompson, Slason, “Fifty Years of British Railways”, **The Railway Library**, Gunthorp-Warren Print. Co., Chicago, 1914, ss. 5-15.

Times, **The Railway Problem and The Railways of the Future**, 2.baskı, Head, Hole & Co., Londra, 1871.

Toprak, Zafer, “Cumhuriyet, Demiryolu ve Laiklik: Bir ‘Modernite’ Metaforu”, **Toplumsal Tarih**, Sayı: 168, 2007, ss. 26–31.

Toprak, Zafer, **Türkiye’de Milli İktisat 1908-1918**, Doğan Kitap, İstanbul, 2012.

Toydemir, Sait, "Tarihe Karışan Hat Mudanya-Bursa", **Demiryol**, Cilt: 19, Sayı: 04, 1953, ss. 15-16.

Travis, Anthony S., **On Chariots with Horses of Fire and Iron: The Excursionists and the Narrow Gauge Railroad from Jaffa to Jerusalem**, The Hebrew University Magnes Press, Jerusalem, 2009.

Trevino, David, “Gilded Age Art and Literature”, **Industrial Revolution in America: Iron and Steel**, (Ed. Kevin Hillstrom ve Laurie Collier Hillstrom), ABC-CLIO, California, 2005, ss. 241-268.

Turkey, (Ed), **Politique des chemins de fer en Turquie républicaine**, Matbuat Umum Müdürlüğü, Ankara, 1938.

Turnock, David, “Railways and Economic Development in Romania before 1918”, **Journal of Transport Geography**, Sayı: 9, 2001, ss. 137–150

Tümerterkin, Erol. **Ulaşım Coğrafyası**, İstanbul Üniversitesi yayınları, İstanbul, 1976.

Ubicini, H. A., **Osmanlı’da Modernleşme Sancısı**, çev. Cemal Aydın, Timaş Yayınları, İstanbul, 1998.

Uzuntepe, Gülçin, **Osmanlı İmparatorluğu’nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın, Kasaba (Turgutlu) 1856–1897**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 2010.

Ülgen, Aygün, **Tanzimat Döneminden Günümüze Kalan İstanbul Sarayları (1839-1876)**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1988.

Varlık, Bülent, **19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu’da Yayılması**, Tüm İktisatçılar Birliği, Ankara, 1976.

Vatter, Sherry, “Şam’ın Militan Tekstil İşçileri: Ücretli Zanaatkârlar ve Osmanlı İşçi Hareketleri 1850-1914”, **Osmanlı’dan Cumhuriyet Türkiye’sine İşçiler, 1839-1950**, (Ed. Donald Quataert ve Eric Jan Zürcher), çev. Cahide Ekiz, İletişim yayınları, İstanbul, 1998, ss. 55-95.

Velay, A. Du, **Türkiye Maliye Tarihi**, 2.baskı, Maliye Bakanlığı Tatlık Kurulu Neşriyatı, Ankara, 1978.

Warman, Cy., **The Story of the Railroad**, D. Appleton, New York, 1898.

Webb, Walter Loring, **The Economics of Railroad Construction**, J. Wiley & Sons, NewYork, 1906.

Wellington, A. M., **The economic theory of the location of railways: an analysis of the conditions controlling the laying out of railways to effect the most judicious expenditure of capital**, 2.baskı, J. Wiley : Engineering News, New York, 1887.

Wilson, Arnold T., **The Suez Canal: Its Past, Present, and Future**, 2.baskı, Oxford University Press, Oxford, 1939.

Wolmar, Christian, **To the Edge of the World: The Story of the Trans-Siberian Express, the World’s Greatest Railroad**, Public Affairs, New York, 2013.

Woods, H. Charles, “The Baghdad Railway and Its Tributaries”, **The Geographical Journal**, Cilt: 50, Sayı: 1, 1917, ss. 32–56.

Wrooman, Carl Schurz, **American Railway Problems in the Light of European Experience: Or Government Regulations vs. Government Operation of Railways**, Oxford University Press, Oxford, 1910.

Yavuz, Züleyha, **Beyrut-Şam Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi (1891-1914)**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2010.

Yazıcı, Mustafa, **Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletilmesi (1873-1908)**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2010.

Yüksel, Dilek Yiğit, **Rus Modernleşmesi ve Türkiye (1682-1905)**, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 2006.

Zanetti, Oscar ve Alejandro Garcia, **Sugar and Railroads: A Cuban History, 1837-1959**, The University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1998.

Zewde, Bahru, **A History of Modern Ethiopia 1855-1991**, 2.baskı, Addis Ababa University Press, Addis Ababa, 2002.

4. İNTERNET KAYNAKLARI

75th Anniversary Selatin Tunnel, https://en.wikipedia.org/wiki/75th_Anniversary_Selatin_Tunnel (Erişim Tarihi: 20.05.2016)

Danube-Black Sea Canal, https://en.wikipedia.org/wiki/Danube%E2%80%93Black_Sea_Canal (Erişim tarihi: 22.02.2016)

Peto and Betts, https://en.wikipedia.org/wiki/Peto_and_Betts (Erişim tarihi: 21.06.2016)

Soli Shahvar, "Railroads. i. First Railroad Built and Operated in Persia", **The Encyclopaedia Iranica**, (Ed. Ehsan Yarshater), Costa Mesa, Ca.: Mazda Publishers, <http://www.iranicaonline.org/articles/railroads-i> (Erişim tarihi 22.12.2015.)



EKLER

EK 1: İnşaat Komisyonlarının Görev ve Sorumluluklar Nizamnamesi

(Reis'in Vezaifi)

...

Yedinci Bend: Komisyon reisi doğrudan doğruya nezaretle muhabere edeceği cihetle inşaatının suret-i cereyanından ve takdir eylediklerinden nezarete malumat verecektir.

Sekizinci Bend: Tarik levazımatından tedarik ve tehiye-i musarat olunmak lazım gelen şeyleri ve tedariki tehir etmiş şeyleri ise anları kemal-i mesaretle nezarete ihtar eyleyecek velhasıl ameliyat ve inşaatın süratle ilerleyip ve akçe ve levazım-ı tarikin dikkat ve zamanıyla celb ve tedarikine bakılıp imalatın ukde-i tehire düşer olmaması esbabının istihzar ve istihsaline bezl-i vüfur-ı gayret eyleyecektir.

Dokuzuncu Bend: Levazım-ı tarikte ve amele postalarının umur-ı inzibatiye ve intizamıyesi madde-i mühimmiyesi hükümet-i mahalliyeden lazım gelen memurin-i zabtiyeyi talep edeceğine binaen reis-i mumaileyh mahallerin memurlarıyla bu misüllü ve her nevi husus için istiane ederek muhaberat-ı icabiyede kusur etmeyecektir ve muavenat-ı lazıme ve memule görülmeyip de birgün müşkülata tesadüf olunduğu halde derhal keyfiyeti nezarete ihbar edecektir.

Onuncu Bend: Reis'in maiyetinde bulunacak zabitan-ı askeriye kendisine birer muavin hükmünde bulunacaklarından naşi umur-ı vakıada yani vezaifinin ifası teferruatında iktizasına göre zabitan-ı muma-ileyhimi hüsn-i istihdam eyleyecektir

Heyet-i Fenniye Vezaifi

On Birinci Bend: Heyet-i mezkure reisi olan mühendis-i evvelin vazifesi imalatın sur-ı icraiyesini tayin ve tertip etmek ve her bir amele yevmiyesi için lazım gelen amelenin sınıf ve aded ve nev'ini beyan eylemek ve mubaya olunacak araziye komisyon-ı mahsusuna irae ve beyan etmek ve maktuen mültezimlere verilecek imalatın şartnamelerini tanzim ile komisyona vermek ve amele yevmiyelerini tertip üzere işletmek ve alat ve edevat-ı inşaiyeyi komisyondan vaktiyle talep etmek ve ameleyi komisyon tarafından tedarik ve celb alınacağı cihetle bunların cümlesinin işe yarar takımdan olmalarına dikkat edip bunlardan işe yaramayanları mühendis mumaileyhe tard etmek ve amele postaları üzerinde bulunan memurlardan dahi vazifesini tamamıyla ifa etmeyen ve daire-i vazifesine tecavüz edenlerin muvakkaten memuriyetini ifadan men ile komisyona haber vermek ve müteahhidlerin yaptıkları inşaatı mesaha ile mikdarını muhasebeye bildirmek hususâtından ibaret olacaktır.

Muhasebenin Vezaifi

On İkinci Bend: Muhasebecinin vazifesi daimi ve mubakkat memurların maaş ve harcırahları vesair bi'l-cümle mesarifatın defterlerini tanzim ve teftiş ve tedkik etmek ve amelenin yevmiye jurnallerini ve gerek maktuen ve gerek emaneten icra olunan inşaat ve mubayanın tediye cedvellerini muayene ve tedkik ile komisyona tasdik ettirmek ve bunun üzerine komisyon reisi tarafından imza olunarak sandıktan verilecek akçe suretlerini tanzim etmekde ve talimat-ı mahsusası mucebince beher üç ayda bir kere varidat ve masarifat defterlerini nezarete takdim etmekden ibaret bulunacaktır.

Komisyonun Vezaifi

On Üçüncü Bend: Demiryolu inşaatının esasen mühim olan işleri yolların taş ve toprak ameliyatıyla köprü ve sed ve tünel misüllü şeylerin inşaatından ve hudud üzerine ferş olunacak taban ağaçlarıyla demirçubuklardan ve bir de lokomotif ve vagon tabir olunur makne ve arabalar ile bunlara müteallik levazımatdan ibaret olmasıyla taş ve toprak tesviyesi başka ve sed ve köprü ve tünel gibi şeylerin imal ve inşası başka olarak kıta kıta teba-ı saltanat-ı seniyyeden zuhur edecek talip ve müteahhidlerine komisyon marifetiyle ihale olunacaktır ve bir taraftan dahi taban ağaçlarının vakt u zamanıyla hükümet-i mahalli ile bilmuhabere kat ve nakli esbabının istikmaline çalışacaktır ve demir çubuklar ile araba ve makine ve teferruatının nezaret marifetiyle dersaadetten mubaya ve yahud avrupadan celbine teşebbüs edilmeyecektir.

On Dördüncü Bend: Demiryolu inşaatı icra olunan keşfiyat mükemmele üzerine yapılmış ve nezaretçe tasdik olunmuş olan haritaları mucebince icra olunacağından inşaat komisyonlarının bunları asla tağyire selahiyetleri olamayıp fakat esna-ı inşaatda mahalen ve mevaken bazı mertebe tadilat-ı fenniyyeye lüzum görünür ise reis tarafından makam-ı nezaretten istizan olunacaktır.

On Beşinci Bend: Mubaya-ı arazi maddesine gelince şehir ve kasabat haricinde bulunan velev ahali üzerinde olsun her nevi arazi bir büyük kıymetlü şey olmayıp hususıyla demiryolunun geçeceği cihete kesb etmesiyle beraber bu yoldan bütün ahalinin hissedar nüsâb-ı menafî ve fevaid olacağı ve hem de bu yollar kumpanyalara verilmeyip bizzat canib-i celili-i menakıb-ı saltanat-ı seniyyeden inşa buyurulacağı mülasebesiyle bu yolda meşhûd olacak atıfet ve inayet-i seniyyeye mukabeleten şehir ve kasabat haricinde bulunan araziden zabtı lüzum olan tarlalar her kimin uhdesinde olursa olsun meccanen ahz olunup fakat şehir ve kasabatda hattın çekineceği yerler ile mevakı ve saire gibi hattın teferruatına lüzumu olacak mahallerin komisyonca fiyatı kesilip komisyon marifetiyle akçesiyle mubaya olunacaktır.

On Altıncı Bend: Hudud-ı mezkurenin her kıtası için talipler zuhur ettikçe ve ehveniyeti komisyonca tahkik eyledikçe talipleri kefalet-i kaviyyeye rabt olunarak takım takım uhdelerine maktuen takdis edecek ve fakat her kıtaya talipler zuhuruna istizaren vakt-i sinai edilmeyip talip zuhur edinceye kadar keşfiyatı icra olunan kıtaların bir taraftan heman ameliyatına bedan ile ikmal-i levazımata mübaşeret eyleyecektir.

On Yedinci Bend: Yapılacak yollardan kangî kısım tarikin ameliyatına mübaşeret olunacak ise komisyon marifetiyle kazma ve kürek ve araba gibi edevatın evvel be evvel tedarikine ikdam olunacaktır.

On Sekizinci Bend: İşbu hudud boyunda ifa edilecek ameliyat içinde tünel ve büyük köprü ve sair ve bu misüllü inşaat ve ameliyat-ı cesim zuhur eder ve mahalince ifa-ı ameliyata muktedir kimesne bulunmaz ise buraca tedarik olunmak üzere bunların resim ve haritalarını ve mikdar-ı ameliyatını muş'er lahiyasını tanzim ettirerek en önce canib-i nezaretten istizan-ı keyfiyete ibtidar edecektir.

On Dokuzuncu Bend: Tafsil ve tarife hacet görülemediği üzere bu misüllü canib-i miriden mültezem devr uhdeciler uhdelerine götürü verilecek her nevi iş için en önce munakasa-ı aleniye-i resmiye icrası lazım ise de ekseri dahi mevakı-ı munakasaya bi kudret ve elinden iş çıkmaz adamlar dahi gelerek deruhde-ı umur etmeğe talep koşacağından ve bu misüllülerin işlerinden istifade olunamayarak bilahare hem ameliyatın tul-ı müddet-i tehirini ve hem de dava ve sadâ' zuhurunu müstelzem olacağından esna-ı munakasada mevki-i munakasaya gelecek işbaşlıların evvelce erbab-ı iktidar ve itibardan olmalarının dikkat ve itina edilip bu misüllülerin munakasası kabul olunacaktır.

Yirminci Bend: İmalat-ı turabiye ve ameliyat-ı sinaiyenin keşif defterlerinde murakkım olan fiyatlardan aşağıya taahhüd yapacak oldukları halde komisyon bunları derhal ihaleye mezun olup eğerce fiyat-ı mukarrere-i muharrereden ziyade istenilir ise anların nezaretten sormadıkça ihale etmeyecektir.

Yirmi Birinci Bend: Anadolu ve Rumeli demiryollarının ameliyatına lüzum olan kâffe-i alat ve edevatın vaz ve hıfzı için idare-i umumiyesi merkez muhasebecisi efendinin nezaretinde olmak üzere dersaadette bir büyük mahzen olacağı gibi mahzenin her inşaat komisyonları merkezinde ve o komisyon muhasebecisi nezaretde olarak birer şubesi bulunacaktır.

Yirmi İkinci Bend: İnşaat komisyonları daima yekdiğeriyle muhabere ederek ameleücreti ve fiyat saireye dair teati-i muamelat edecekler ise de yekdiğeri usta ve amelesini celb ve iğfal etmek gibi işlerine sekte verecek ve ücreti tezayid edecek harekatdan tevkî ve mücanebet eyleyeceklerdir.

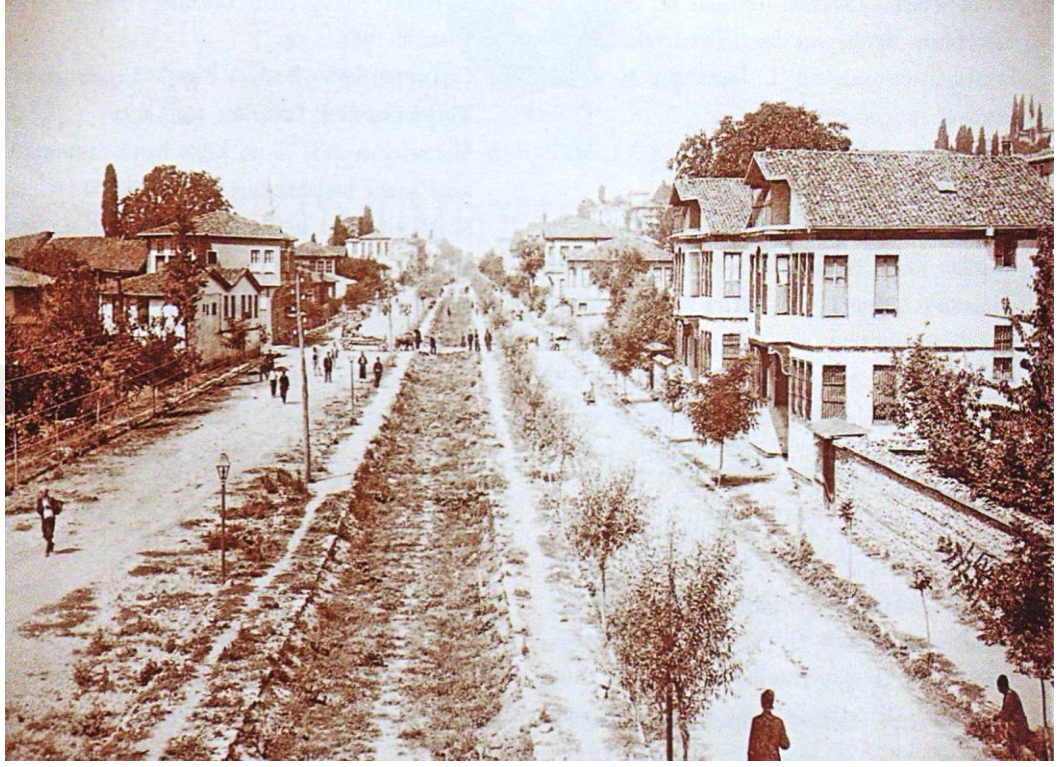
Yirmi Üçüncü Bend: Komisyon maiyet-i mahsusasında erbab-ı itimad ve istikametden bir veznedar bulunacağına binaen yolların her nevi ameliyatında istihdam olunacak ahali gerek yevmiye ile kullanılsın ve gerek kendilerine yollar parça parça maktuen ihale kılınsın ücretleri ve bedel-i maktuaları veznedar-ı merkum marifetiyle emniyet bahş olacak suretde sekine-i halise olarak vakt ve zamanıyla yeden be yed ashabına tediye kılınacak ve ücretsiz veya angarya suretiyle ve suret-i aczle hiç kimsenin meccanen kullanılması ve yahud ahaliden mubaya olunacak eşyanın fiyatlarının kıymet-i sahihesinden noksan alınması katiyen caiz olmayacaktır.

21 Safer sene 290-7 Nisan sene 289 Mühür (Meclis-i Umur-ı Nafia)¹⁸⁹⁰



¹⁸⁹⁰ Komisyon reisinin görevlerini gösterir ilk altı madde belgenin ilk sayfasının eksik olması nedeniyle görülememiştir. Bkz BOA. T.NF.VRK 17/29 lef: 1-4.

EK 2: 1873 Tarihli Bir Fotoğrafta İzmit Demiryolu Yatağı¹⁸⁹¹



¹⁸⁹¹ Murat Özyüksel, **Osmanlı İmparatorluğun'da Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2013, s. 17.

EK 3: Anadolu Demiryolları Genel Direktörü Wilhelm von Pressel¹⁸⁹²



¹⁸⁹² https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Wilhelm_Pressel (Erişim Tarihi: 20.05.2016)