

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
TÜRK TARİHİ ANABİLİM DALI
YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

BEYRUT-ŞAM DEMİRYOLUNUN İNŞASI VE
İŞLETİLMESİ
(1891-1914)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Züleyha Yavuz

İSTANBUL 2010

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
TÜRK TARİHİ ANABİLİM DALI
YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

BEYRUT-ŞAM DEMİRYOLUNUN İNŞASI VE
İŞLETİLMESİ
(1891-1914)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Züleyha Yavuz

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Ufuk Gülsoy

İSTANBUL 2010



MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

Yüksek Lisans öğrencisi Züleyha Yavuz "Beyrut-Şam Demiryolu'nun İnşası ve İşletilmesi (1891-1914)" konulu tez çalışması jürimiz tarafından Türk Tarihi Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans tezi olarak oy birliği / oy çokluğu ile başarılı bulunmuştur.

Tez Danışmanı : Prof.Dr. Ufuk Gülsoy
Üniversitesi Marmara

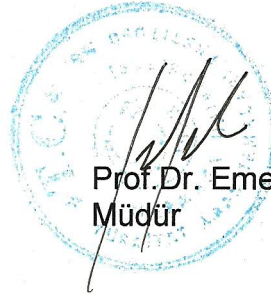
Üye : Prof.Dr. Vahdettin Engin
Üniversitesi Marmara

Üye : Prof.Dr. Sebahat Deniz
Üniversitesi Marmara

İmza

ONAY

Yukarıdaki jüri kararı Enstitü Yönetim Kurulu' nun 20/09/2010 tarih ve 2010/19-5 sayılı kararıyla onaylanmıştır.



Prof.Dr. Emel KEFELİ
Müdür

BEYRUT-ŞAM DEMİRYOLUNUN YAPIMI VE İŞLETİLMESİ (1891-1914)

İÇİNDEKİLER

ÖZET	IV
ABSTRACT.....	V
KISALTMALAR	VI
ÖNSÖZ	IX

GİRİŞ

DÜNYADA DEMİRYOLUNUN ORTAYA ÇIKIŞI VE OSMANLI DEMİRYOLLARI 1

I. BÖLÜM

BEYRUT-ŞAM DEMİRYOLU İNŞASINA KADAR OLAN GELİŞMELER

1. XIX. YÜZYILDA SURİYE’NİN GENEL DURUMU	13
1.1.Coğrafi Yapı	13
1.2.Sosyal Yapı	13
1.3.İktisadî Yapı	14
1.4.Siyasî Durum	16
2. BEYRUT-ŞAM DEMİRYOLUNUN İNŞASINA KADAR BÖLGEDE ULAŞIM.....	19
3.BEYRUT-ŞAM DEMİRYOLU İNŞA FİKRİNİN OLUŞUMU	20
3.1.Hattın İnşa Sebepleri	22

4. İMTİYAZIN VERİLMESİ	23
------------------------------	----

II. BÖLÜM

BEYRUT-ŞAM DEMİRYOLUNUN İNŞASI

1. ŞİRKETİN OLUŞUMU ve NİZAMNAMESİ	29
1.1. Şirketin Kuruluş Maksadı	29
1.2. Beyrut-Şam Demiryolu İçin İki Şirketin Birleşmesi	29
1.3. Şirketin Sermayesi	30
1.4. Şirketin Yönetimi.....	31
1.5. Demiryolu Personeli	34
2. HATTIN İNŞASI.....	35
2.1. Başlangıç Noktası Meselesi.....	35
2.2. Arazi İstimlaki.....	36
2.3. Döşenen Raylar	37
2.4. Hattın İnşasında Yaşanan Sorunlar	39
2.5. Hattın İşletmeye Açılması.....	40

III. BÖLÜM

BEYRUT-ŞAM DEMİRYOLUNUN İŞLETİLMESİ

1. HATTIN İŞLETİLMESİ	41
1.1. Demiryolu Durakları	41
1.2. Demiryolu Tarifeleri.....	44

1.3.Hattın Uzatılması	46
1.4.Hattın Cebel-i Lübnan Tramvayı ile Birleşmesi	47
1.5. Hattın Rihtıma Uzatılması.....	48
2.Hattın İşletilmesinde Ortaya Çıkan Sorunlar	48
2.1. Demiryolunda Yaşanan Kazalar ve Saldırıları	49
2.2. Şirketin Mali Durumu	49
2.3.Hicaz Demiryolu ile Yaşanan Sorunlar.....	51
3.HATTIN SONUÇLARI	53
SONUÇ.....	57
KAYNAKÇA.....	61
EKLER	67

ÖNSÖZ

19. yüzyılda Avrupa’da Sanayi Devriminin getirdiği teknolojinin bir sonucu olarak ortaya çıkan demiryolu kısa sürede dünyada yayılmış ve kıtalararası bir ulaşım ağı haline gelmiştir. Kolay ve hızlı ulaşım ile demiryolları ülke içi ve ülkelerarası mal taşımalarını arttırmıştır. Avrupa’nın sanayide hızlanması sonucu hammadde kaynaklarına olan ihtiyacı artmış ve bu konuda kıtalara ulaşmada demiryolu önemli bir vasıta olmuştur. Osmanlı Devleti ise çok geçmeden ülkede demiryolu ağının kurulması için çaba göstermeye başlamıştı. Her ne kadar devlet, demiryollarını kendi döşemek istemiş ve birkaç girişimde bulunmuşsa da mali yetersizlikler buna engel olmuştur. Bununla beraber yabancı devletlerin Osmanlı ülkesinde demiryolu inşasına müsaade edilmesiyle Avrupalı devletlere bu demiryolu imtiyazları verilmiştir. Böylece İngiltere, Fransa, Almanya gibi devletler ekonomik kâr yanında siyasi nüfuz elde etmiş oldular. Bu alanda en çok rekabete girilen bölgelerden biri Suriye olmuştur. Suriye’de demiryolu imtiyazlarını elde etmek için özellikle İngiltere ve Fransa bir mücadele içine girmişti. Tezimizin konusunu oluşturan Beyrut-Şam demiryolu bu rekabetin bir parçası olmuştur.

Suriye demiryollarının, Osmanlı’nın Yakınçağ tarihinin gerek siyasi gerek ekonomik ve sosyal açıdan incelenmesinde büyük katkı sağlayacağı açıktır. Bugüne kadar yapılanlara bakıldığında, konunun daha ayrıntılı bilimsel çalışmalara muhtaç olduğu görülmektedir. Geniş çaplı bir konu olan Suriye demiryollarının bir parçasını oluşturan Beyrut-Şam hattı, bu çalışmada ele alınmıştır. Suriye demiryolları içerisinde nispeten sınırlı bilimsel verilere sahip bu konuyla ilgili, kısıtlı bir zaman içerisinde olabildiğince uzun ve kapsamlı bir araştırma yapılmaya çalışılmıştır.

Beyrut-Şam hattı şimdiye kadar başlı başına ele alınmamış olup kaynaklarda en çok birkaç sayfa olarak A. Du Velay, Morawitz, Murat Özyüksel gibi yazarların eserlerinde bahsedilmiştir. Bu eserlerde kaynak olarak Osmanlı arşiv belgeleri pek az kullanılmıştır. Salnamelerde ise konuyla ilgili bilgiler oldukça sınırlıdır. Ayrıca kaynaklarda imtiyazın verilmiş tarihi ve hattın uzunluğu gibi bilgilerde çelişkiler mevcuttur. Bu çalışmada daha çok Osmanlı arşiv vesikalarına dayanılarak bu konudaki eksiklik giderilmeye çalışılmıştır. Diğer kaynaklardan ise arşiv vesikaları baz alınarak yararlanılmıştır.

Bu çalışma giriş ve üç bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünde demiryolunun ortaya çıkışı ve yayılışından bahsedilerek Osmanlı Devleti'nde yapılan demiryolları ve politikaları genel olarak ele alınmıştır. I. Bölümde 19. yüzyılda Suriye'nin genel durumuna değinilerek Beyrut-Şam demiryoluna kadar bölgede ulaşımın nasıl sağlandığı ve demiryolunun inşa sebepleri ile inşasını hazırlayan gelişmeler ele alındıktan sonra, imtiyazın verilme aşaması anlatılarak mukavelename bilgileri verilmiştir. II. Bölümde demiryolu inşa ve işletilmesi için şirketin teşkil edilmesi ile yönetimi hakkında bilgi verilmiş, söz konusu şirketin başka bir şirketle birleşmesinden bahsedilmiştir. Aynı bölümün devamında demiryolunun inşası ve bu aşamada yaşanan sorunlar ele alınmıştır. III. Bölümde ise demiryolunun işletilmesi, Hicaz demiryoluyla yaşanan sorunlar ile demiryolunun bölgedeki etkileri anlatılmıştır.

Araştırma süreci oldukça uzun süren bu çalışma boyunca teşvik ve desteğini hiçbir zaman esirgemeyen ve bütün aşamalarda kıymetli fikirleriyle çalışmama yön veren değerli hocam Prof. Dr. Ufuk Gülsoy'a minnettarım. Kendisine sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum. Tez konusunun belirlenmesinde ve bazı zorlukların giderilmesinde bilgi ve düşüncelerinden yararlandığım sayın hocam Prof. Dr. Vahdettin Engin'e müteşekkirim. Ayrıca maddi ve manevi yardımlarıyla bana destek olan aileme ve bu çalışmanın oluşmasında emeği geçen herkese teşekkürü bir borç bilirim.

Züleyha Yavuz

İstanbul 2010

ÖZET

Akdeniz'in önemli limanlarından olan Beyrut liman-şehriyle Suriye'nin ticarî merkezi konumundaki Şam arasında demiryolu döşenmesiyle ilgili projeler 1880'lerde gündeme gelmeye başlamıştır. Mevcut Beyrut-Şam araba yolu şirketi reisi Perthuis'in bu konuyla ilgili yoğun çabaları vardı. Nihayet 1891'de Beyrut-Şam demiryolu imtiyazı Beyrutlu tüccar Hasan Beyhum Efendi'ye verildi. Aynı yıl demiryolu için Fransız ve Belçikalı sermayedarlar başta olmak üzere bir şirket kuruldu. Böylece Beyrut-Şam araba yolu şirketi, imtiyazını bu şirkete devretmesinin ardından Suriye demiryollarıyla ilgili başka bir Fransız şirket de aynı şirketle birleşti. Kilometre teminatı olmayan Beyrut-Şam demiryolu 1895'te işletmeye açıldı. 1914'e kadar bu şirket tarafından işletilen Beyrut-Şam hattı bu tarih itibariyle Osmanlı Devleti eline geçti. Birinci Dünya Savaşı sırasında ise bu hat kullanılmayıp askerî hatların inşasında Beyrut-Şam demiryolunun rayları ve traverslerinden yararlanılmıştır.

ABSTRACT

The projects which were related to laying railway between Beyrouth, the port city as one of the important ports in the Mediterranean Sea and Damascus in the position of commercial center in Syria began to come up in 1880s. Perthuis, head of the current company which was in charge of Beyrouth-Damascus macadam road had heavy efforts relevantly. At last in 1891 the concession of Beyrouth-Damascus railway was given to Hasan Beyhom Effendi, a merchant from Beyrouth. In the same year for the railway, a company was established as the French and Belgian investors were at the top. Beyrouth-Damascus macadam road company turned the concession over to this company and consequently another company which is related to Syrian railway combined with the same company. Beyrouth-Damascus railway which had no kilometer guarantee was opened to operate in 1895. Until 1914 Beyrouth-Damascus line was operated by this company, from this time onwards the Ottoman State obtained the line. During World War I this line wasn't used. Rails and traverses of Beyrouth-Damascus railway were served in construction of military lines.

KISALTMALAR

A. DVNS. MKLT. d.	Sadaret Divan Kalemi Mukavelat Defterleri
A. MKT. MHM.	Sadaret Mektubi Kalemi Mühimme
a.g.e	Adı geçen eser
a.g.m	Adı geçen makale
a.g.t	Adı geçen tez
AYN. d.	Sadaret Ayniyat Defterleri
B.	Receb
BEO	Babıâli Evrak Odası Sadaret Evrakı
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivleri
c.	Cilt
C.	Cemâziyelahir
Ca.	Cemâziyelevvel
Çev.	Çeviren
DH	Dahiliye Nezareti
DH. MKT.	Dahiliye Mektubi Kalemi
DH. ŞFR.	Dahiliye Şifre Kalemi
Haz.	Hazırlayan
HR.	Hariciye Nezareti
HR. TO.	Hariciye Nezareti Tercüme Odası
İ.	İrade Tasnifi
İ. DH.	İrade Dahiliye
İ. MMS.	İrade Meclis-i Mahsus
L.	Şevval

M.	Muharrem
MF.MKT.	Maarif Nezareti Mektubî Kalemi
ML.VRD	Maliye Nezareti Vâridât Muhasebesi Defterleri
MV.	Meclis-i Vükelâ Mazbataları
N.	Ramazan
NR.	Numara
R.	Rebiyülahir
Ra.	Rebiyülevvel
S.	Safer
s.	Sayfa
Ş.	Şaban
ŞD.	Şura-yı Devlet
T	Ticaret, Naifa, Ziraat, Orman, Maadin Nezaretleri
T. DMİ.	Demiryolları İdaresi
vs.	Vesaire
Y.	Yıldız Tasnifi
Y. A. HUS.	Yıldız Sadaret Hususî Maruzat Evrakı
Y. A. RES.	Yıldız Sadaret Resmî Maruzat Evrakı
Y. EE.	Yıldız Esas Evrakı
Y. MTV.	Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı
Y. PRK. ASK.	Yıldız Perâkende Evrakı Askerî Maruzat
Y. PRK. BŞK.	Yıldız Perâkende Evrakı Mâbeyn Başkitâbeti
Y. PRK. SRN.	Yıldız Perâkende Serkurenalık Evrakı
Y. PRK. TKM.	Yıldız Perâkende Tahrirat-ı Ecnebiye ve Mâbeyn Mütercimliği
Y. PRK. TNF.	Yıldız Perâkende Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzatı

Z.	Zilhicce
Za.	Zilkade
ZB	Zaptiye Nezareti

GİRİŞ

DÜNYADA DEMİRYOLUNUN ORTAYA ÇIKIŞI VE OSMANLI DEMİRYOLLARI

Dünyada ilk modern demiryolu ulaşımı, 19. yüzyılın ilk çeyreğinde İngiltere’de başladı. Fakat bundan önce 16. yüzyıldan itibaren Avrupa’da maden ocaklarında kullanılan ve hayvan gücü ile yürütülen ilkel vagon yolları vardı. 1776’da madenî raylar yapılmaya başlandı. İlk demiryolu müsaadesi, İngiltere’de 1801’de Wandsworth-Croydon hattı (16km) için bir şirkete verilmişti. 1803’te işletmeye açılan bu hat, hayvan gücü ile çalıştırılıyordu¹. Eşya, emtia ve maden taşımacılığında kullanılan bu vagonlardan sonra ilk buharlı lokomotif 1804 yılında İngiltere’de Richard Trevithick tarafından üretilerek demir raylar üzerinde kullanıldı. Fakat bu ilk lokomotif, oldukça ağır olduğundan hızı düşüktü. Bundan sonra ilk pratik lokomotif, 1812’de Leeds yakınında Middleton maden kömürü ocağı müfettişlerinden Blenkinsop’un talimatıyla yapıldı. 1813’te ise William Hedley tekerleklerle rayların sürtünmesine dayalı bir lokomotif icat etti.

İnsan taşımacılığı da yapılacak olan ilk demiryolu hattı, 27 Eylül 1825 tarihinde Stockton-Darlington arasında döşendi. Fakat insan taşımacılığında, çekme gücü olarak yine hayvan kullanılmaktaydı². 1829’da Rainhill’de en iyi lokomotifin belirleneceği bir yarışma yapıldı. Yarışmayı George Stephenson’ın buhar gücüyle çalışan “Rocket” adında geliştirdiği ve saatte 54 km hıza ulaşan lokomotifi kazandı. Bu lokomotif, 15 Eylül 1830 tarihinde açılan Liverpool-Manchester hattında kullanıldı³. Modern anlamda ilk demiryolu sayılan bu hattaki lokomotif ile eşya, emtia ve yolcu taşınabiliyordu.

Demiryolu yapımı İngiltere’den sonra 1830’da Amerika’da, 1832’de Fransa’da ve 1835’te Almanya’da başlamış ve Avrupa’da hızla yayılmıştır. Kırım harbinden (1853-56) sonra dünyada demiryolları oldukça ilerledi. 1860 yılında Avrupa’da döşenen toplam demiryolu hattı 100.000 kilometreydi⁴.

Sanayi devrimi ile birlikte İngiltere ve Batı Avrupa ülkeleri, düşük maliyetle daha çok mamul mal üretir hale geldi. Üretim fazlası mamul malların değişik

¹ “Demiryolu”, *Meydan Larousse*, c.3, s. 509-513.

² “Railroads and Locomotives”, *Encyclopedia Britannica*, c. XV, s.478-481.

³ “Stephenson, George”, *Ana Britannica Genel Kültür Ansiklopedisi*, c. XX, s.43.

⁴ “Rail-road”, *Encyclopedia American*, c.XXIII, s.162-163.

bölgelerdeki pazar yerlerine kolay yoldan, ucuza taşınmasında ve hammadde kaynaklarına ulaşmak için demiryolu mükemmel bir vasıta oldu.

İngiltere'nin sanayi devrimini erken tamamlaması ile yeni pazar ihtiyacı Avrupa'da tepkiyle karşılandı. Avrupa İngiltere'nin bu yükselişinin ve sanayi devriminin olumsuz etkilerinden korunmak istiyordu. Böylelikle dış pazarlara yönelen İngiltere, Asya ve özellikle Hindistan bölgesinin zengin kaynaklarından faydalanabilme düşüncesiyle Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu inşası teşebbüsünde bulunan devlet oldu⁵.

17. yüzyılın sonlarında İngiltere'de Akdeniz yoluyla Hindistan'a ulaşacak yeni bir yol düşüncesi ortaya atıldı. Fakat önceleri bu fikir ciddiye alınmadı. 1830'a gelindiğinde, Hindistan'a ulaşmak için demiryolunun kullanılması fikri gündeme geldi. Bu projenin olabilirliğini ölçmek için 1830'da İngiliz topçu albayı Francis Chesney başkanlığında bir grup, Fırat nehri ve Basra Körfezi'nde incelemeler yaptı. Fırat nehri üzerinde buharlı gemilerin işleyebileceğini iddia eden Chesney'in projesine göre, Basra ve Birecik arasında Fırat nehri üzerinde gemilerle nakliyat yapılacak ve buradan da Birecik ile İskenderun arasında inşa edilecek bir demiryolu hattı ile nakliyat, Akdeniz'e ulaştırılacaktı⁶. İngiliz parlamentosu ve Hindistan kumpanyası tarafından masrafları karşılanan⁷ bu araştırma sonucunda, Chesney'in Fırat nehrinde deneme seferleri düzenlemek üzere develerle, parçalar halinde İskenderun'dan Birecik'e getirttiği iki buharlı geminin⁸ biri, 1836'da battı; diğeri Basra'ya ve oradan Bağdat'a gelerek tayfaları tarafından terk edildi⁹. Dolayısıyla bu proje sonuçsuz kaldı.

1860'ların sonlarında Fransa'nın Süveyş Kanalı'nı açma teşebbüsleri, İngilizleri çıkarlarına hanel getireceği düşüncesiyle telaşlandırdı. Fransızların Hindistan yolunu bu şekilde tehdit eder duruma gelmeleri, Akdeniz'i Basra Körfezi'ne bağlayacak projenin tekrar gündeme gelmesine sebep oldu¹⁰. İskenderun Körfezi'ndeki Süveydiye'den Basra Körfezi ve Kuveyt'e kadar döşenecek olan hat için, 1851'de General Chesney ve M. William Andrew tarafından kurulan demiryolu şirketi, 1856'da Osmanlı Devleti'nden

⁵ Mübahat Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri I (1580-1838)*, Ankara 1974, s. 74-78.

⁶ Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, "Osmanlı devrinde nehir nakliyatı hakkında araştırmalar:Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *Tarih Dergisi*, sayı 17-18, İstanbul 1963, s.100.

⁷ Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul 1988, s. 8.

⁸ Orhonlu-Işıksal, *a.g.m.*, s. 101.

⁹ Mübahat Kütükoğlu, *a.g.e.*, s. 78.

¹⁰ Özyüksel, *a.g.e.*, s. 27.

imtiyaz fermanını alarak gerekli kâr payı teminatını da elde etti. Fakat şirket, bu teminata karşılık gösteremediğinden imtiyaz, zaman aşımına uğradı¹¹.

İngilizler için Hindistan'a en yakın ulaşımı sağlayacak yollardan biri de Akdeniz-Kızıldeniz bağlantısı üzerindeydi. XIX. yüzyılın ilk yarısında İngiltere, bu amaca yönelik Mısır'da bir demiryolu yapımı ile ilgili teşebbüslerde bulunmaya başladı. Osmanlı Devleti ise önceleri demiryolu ile ilgili yabancı bir şirkete imtiyaz vermekten kaçınmıştı. Fakat dönemin Mısır valisi Abbas Paşa'nın İngiliz yanlısı tavrı¹² ve İngilizlerin yoğun talepleri sonucunda 1851'de İskenderiye-Kahire demiryolu hattı imtiyazı, İngilizlere verildi. İnşası 1856'da tamamlanan İskenderiye-Kahire hattı, Osmanlı Devleti'nde yapılan ilk demiryolu hattı oldu¹³.

Osmanlı Devleti'nde özellikle 1856 Islahat Fermanı'ndan sonra demiryolu imtiyaz talepleri yoğunluk kazandı. Nitekim Islahat Fermanı ulaşımın geliştirilmesiyle ilgili maddeler içeriyordu. Aynı dönemde cereyan eden Kırım Harbi sonrası Rusya'ya karşı Osmanlı-İngiliz-Fransız ittifakı oluşmuştu. Gerek Islahat Fermanı'nın, gerekse ittifak dolayısıyla oluşan dostluk ortamının etkisiyle, İngiltere ve Fransa Osmanlı Hükümeti'nden özellikle ulaşım konusunda, yapım ve işletme imtiyazı alma çabası içine girdiler. Osmanlı'da ise padişah ve devlet adamları XIX. yüzyılda demiryolu ulaşımı teknolojisine büyük önem veriyorlardı. Odasında Liverpool-Manchester hattı trenlerinin çeşitli resimlerini bulunduran Sultan Abdülmecid, kendi ülkesinde de bu modern ulaşım aracının kullanılmasını arzu etmekteydi. Sultan Abdülmecid, Osmanlı Devleti'nin demiryolu ile ilgili gerekli sermaye, bilgi ve teknolojiye yoksun olmasından dolayı demiryolu ulaşım ağının şirketler vasıtasıyla yaptırılması taraftarıydı¹⁴. Nitekim 1855'de Sultan Abdülmecid vükelâya hitabında, alınan istikrazların ödenebilmesi için gelirin arttırılmasının gereğini ve bunun da her devlette olduğu gibi kumpanyalar teşkil ederek demiryolları yapılmasıyla mümkün olabileceğini ifade ediyordu¹⁵.

Buna rağmen Osmanlı Devleti'nin demiryolu yapımında ekonomik amacı ön planda tuttuğu pek söylenemez. Demiryolları daha çok askerî ve idarî amaçlı düşünülmüştü. Demiryolu ağının kurulması ile ülke içi karışıklıklara daha etkin bir

¹¹ Paul İmbert, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenilenme ve Türkiye'nin Sorunları*, çev:Hasan Ferhad-Muallim Angel, İstanbul 2007, s. 20.

¹² Cevdet Paşa, *Tezâkir*, I, Ankara 1986, s.40.

¹³ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, c. VI, Ankara 1983, s. 264.

¹⁴ Karal, *a.g.e.*, s. 263.

¹⁵ Cevdet Paşa, *Maruzat*, s. 7.

şekilde müdahale edilmesi sağlanacaktı. İmparatorluğun herhangi bir yerine devletin kısa sürede ulaşımı, askerî ve siyasî nüfuzu kuvvetlendirecekti. Devletin içinde bulunduğu malî sıkıntı ve diğer yandan yenilgiler ve toprak kayıpları, demiryolunun ister istemez askerî bir tedbir olarak görülmesine neden oluyordu.

Her ne kadar demiryolu ile Osmanlı iç pazarları birbirine bağlanarak ekonomik anlamda bir bütünlük sağlanacaksa da devletin “men-i mürur” ve iç gümrük gibi bir takım uygulamaları buna engel oluyordu. Ancak demiryolunun ekonomik ve malî önemi tamamen göz ardı edilmemişti. Nitekim demiryolu ile vergilerin daha sağlıklı ve pratik toplanması yanında tarımsal üretimi teşvik ederek bu şekilde vergilerin arttırılması sağlanabilecekti¹⁶.

1856 Paris Antlaşması’ndan sonra İngiltere ve Fransa, Osmanlı Devleti ile olan ticaretlerini geliştirdiler. Bu dönemde Osmanlı topraklarının transit ticarete ne denli uygunluğu da ortaya çıkmıştı. Ancak Osmanlı Devleti’nde mevcut yollar ve ulaşım araçları uzun süre ihmal edilmesinin yanında oldukça yetersizdi¹⁷. İzmir, Mersin, Beyrut gibi ticarî önem taşıyan limanların tarım ve tüketim merkezlerine giden yollarının elverişsizliği, ticarî nakliyat açısından büyük bir sorundu. Limanlarla üretim ve tüketim bölgeleri arasındaki taşımacılığın uzun sürede gerçekleşmesi yanında bu ulaşım, hem pahalı hem de meşakkatliydi. Bunun için özellikle limanları iç kesimlere bağlayacak yollara gereksinim vardı¹⁸. Avrupa endüstrisinin hammaddeye olan ihtiyacı Batılı güçleri, bu altyapı eksikliğini gidermeye mecbur bırakıyordu¹⁹.

Yabancı sermayenin bu şekilde Osmanlı ülkesine girmesinde Islahat Fermanı’nın önemli bir rolü oldu. Fermanın maddelerine göre, ülkenin maddi servet kaynaklarının kullanılması ve işletilmesi için gerekli sermayenin sağlanması, ülke içi ve dışı ürün nakliyatı için gerekli yolların, kanalların yapılması, ziraatın ve ticaretin gelişmesine olanak sağlayacaktı. Bunun için Batı’nın bilgi ve teknolojisinden faydalanılması gerekiyordu²⁰. Ayrıca gayrimüslim ve ecnebilerle ilgili hukukî, siyasî, iktisadî düzenlemelerin yapılması, ülkede yabancı şirketlerin demiryolu yapımını ve işletmelerini kolaylaştırıyordu.

¹⁶ Muhteşem Kaynak, “Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklenmesi Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”, *Yapıt*, Sayı 5, 1984, s. 67.

¹⁷ İsmail Yıldırım, “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Elazığ 2002, c. 12, sy: 1, s. 313.

¹⁸ Haydar Kazgan, *Osmanlıda Avrupa Finans Kapitali I*, Ankara 2005, s. 101.

¹⁹ Necla Geyikdağı, *Osmanlı Devleti’nde Yabancı Sermaye 1854-1914*, s.91.

²⁰ Ufuk Gülsoy, “Islahat Fermanı”, *DİA*, c. 19, s. 187.

1856'da Rumeli'de ilk demiryolu hattı olan Köstence-Çernovada hattının imtiyazı, Trevar Barkley adında bir İngiliz'e 99 sene müddetle teminatsız olarak verilmiş ve 66 km. olarak 4 Ekim 1860 yılında işletmeye açılmıştı. Böylece Dobruca bölgesinin tahıl ürünleri, Karadeniz'deki Köstence limanına daha kolay ve ucuza taşınmış oluyordu²¹. İmtiyaz müddeti sonunda bedelsiz olarak Osmanlı Devleti'ne bırakılacak olan hat, 1882'de Romanya Devleti'ne 1.650.000 franga satıldı²².

Anadolu'da ise gerçekleştirilen ilk demiryolu, İzmir-Aydın hattı idi. 23 Eylül 1856'da bir İngiliz gurubu adına Robert Wilkin'e imtiyazı verilen hattın uzunluğu, 130 km. olup 1867'de işletmeğe açıldı²³. Her ne kadar İngilizler, bu hat ile Hindistan yolunu kısaltma çabası ile hareket etmişlerse de esas itibariyle bu bölgenin hammadde ve mamul malların sürümü açısından ticarî bir merkez durumunda olması İngilizleri burada demiryolu yapımına teşvik etmişti²⁴.

Osmanlı Hükümeti Karadeniz kıyılarındaki Varna limanından Rusçuk'a kadar 224 km. uzunluğunda bir demiryolu hattının imtiyazını 1861'de bir İngiliz gruba verdi. İmtiyaz, 99 seneliğine 2.000.000 sterlinlik meblağın faizinden alınacak teminat karşılığında verildi²⁵. 1868'de işletmeye açılan hat, Berlin Muahedesinde Rusçuk-Varna hattı Bulgar topraklarına dâhil olduğundan Bulgaristan'a bırakıldı²⁶.

4 Temmuz 1863'de bir İngiliz şirketi, Osmanlı Hükümeti'nden İzmir-Kasaba hattının imtiyazını % 6 kâr garantisi ile elde etti. 93 km. uzunluğunda döşenen hat, 1872'de Alaşehir'e, 1888 yılında da Manisa'dan Soma'ya kadar uzatıldı²⁷.

Osmanlı Devleti'nin gerçekleştirdiği ilk büyük çapta demiryolu, Rumeli Demiryollarıdır. 1860'lı yıllarda Sadrazam Âli Paşa Avrupa ile bağlantıyı kuvvetlendirerek sanayi ve ticareti geliştirecek olan bu projeyi çok önemsemekteydi²⁸. Üstelik bu demiryolu, Balkanlarda çıkan karışıklıklar ve ayaklanmalara karşı askerî harekâtı kolaylaştıracaktı. Böylece Rusya'nın çıkarlarına dolayısıyla bölgede

²¹ Ali Akyıldız, "Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği", *Osmanlı Araştırmaları* XX, s.314.

²² Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadî Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara 1994, s. 96; Charles Morawitz, *Türkiye Maliyesi*, Ankara 1979, s. 306-307.

²³ Ali Akyıldız, *İzmir-Aydın Demiryolu*, (MÜ. Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 1987, s. 40.

²⁴ Murat Özyüksel, *a.g.e.*, s.9-10.

²⁵ Charles Morawitz, *a.g.e.*, s. 307.

²⁶ Hattın teminatını 1874'e kadar muntazaman ödeyen Osmanlı Devleti bu tarihten sonra ödemede aksatmalar yapmıştı. Bulgaristan hattın kendisine terki ile Osmanlı borçlarını da üstlenmiş oluyordu. (Vedat Eldem, *a.g.e.*, s. 97; Morawitz, s. 307).

²⁷ Vedat Eldem, s. 97.

²⁸ Engin Akarlı, *Belgelerle Tanzimat: Osmanlı Sadrazamlarından Âli ve Fuad Paşaların Siyasî Vasiyyetnâmeleri*, İstanbul 1978, s. 24-25.

propaganda ve nüfuzuna aykırı düşen Rumeli Demiryollarının yapımına askerî, siyasi ve ticarî önem taşıdığından Avrupa da büyük önem ve destek vermektedir²⁹.

Osmanlı topraklarını Avrupa'ya bağlayacak geniş bir demiryoluna duyulan ihtiyaç ile Osmanlı Hükümeti, Nafia Nazırı Davud Paşa'yı Avrupa'ya gönderdi. Davud Paşa Brüksel'de bankacı Baron Hirsch ile anlaştı. 17 Nisan 1869'da mukavele yapıldıktan sonra inşasına Yedikule-Küçükçekmece hattı ile başlandı³⁰. Demiryolu 14.000 franklık teminat ile 2000 km. uzunluğunda döşenecekti. 1872'de yapılan anlaşmalarla hattın uzunluğu 1260 km. ye indirildi³¹. 1873'de 1279 km. inşa edilmiş ve Avrupa'nın önde gelen şehirleri ile İstanbul arasında bağlantı sağlandı³². Ancak Osmanlı Devleti Rumeli demiryolları ile büyük zarar uğradı. Ardından 1890 yılında Baron Hirsch imtiyazını bir Alman gurubuna devretti³³.

Demiryolu imtiyazları ile zarara uğradığını gören Osmanlı devleti, Anadolu'da bazı hatları döşemeye teşebbüs etti. Bunlardan ilki Haydarpaşa-İzmit hattı olup İstanbul'u Basra'ya bağlama projesinin ilk adımıydı. 91 km. olarak 1873'de bitirilen hat için oldukça yüksek bir meblağ harcandı³⁴. Devletin kendisinin teşebbüs ettiği bir diğer hat ise Mudanya-Bursa hattıydı. Bu hat 1874'de bitirilebilmiş, ancak demiryolu parasızlık nedeniyle işletmeye açılmadı. 1875 yılında Osmanlı maliyesinin iflası ile demiryolu için Avrupa sermayesinin kullanılmasının mecburî olduğu görüldü³⁵.

Osmanlı devlet adamları 1870'li yıllarda İstanbul'u Bağdat ve Basra'ya bağlayacak olan bir demiryolu düşüncesindeydiler. Dönemin Bağdat valisi Midhat Paşa'ya göre Bağdat'ta yapılacak demiryolu ile Süveyş'in kapadığı ticaret yolu, bu şekilde devletin eline geçebilirdi³⁶. Fakat devletin içinde bulunduğu maddi imkânsızlıklar, projenin hayata geçmesi için yabancı sermayeyi gerekli kılıyordu. Bununla ilgili İngiliz Büyükelçisi Henry Layard'ın 1878'de sunduğu layihada Osmanlı Devleti'nin bahsi geçen demiryolu ile ekonomik olarak güçleneceği ve bu hattı İngilizlerin yapması ile de Osmanlı topraklarının Rus tehdidine karşı güvende olacağını belirtiliyordu³⁷.

²⁹ Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993, s. 50

³⁰ *A.g.e.*, 112.

³¹ Morawitz, 309.

³² Engin, 112

³³ Vedat Eldem, 97.

³⁴ Cemil Öztürk, *Haydarpaşa-İzmit Hattı*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 1987, s. 16.

³⁵ Murat Özyüksel, 17.

³⁶ İlber Ortaylı, *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Ankara 1981, s. 75.

³⁷ Özyüksel, 20.

Avrupa'nın 1880'li yıllardan itibaren Osmanlı topraklarında demiryolu yapımı ile ilgili yoğun teşebbüslerinde, özellikle İngiltere'nin Yakın-Doğu ve Orta Asya'da Rusların yayılmasına engel olmak istemesi, Duyûn-ı Umûmiye'nin kurulması ile gerekli malî güvenceyi elde etmeleri ve Almanya'nın İngiltere ve Fransa'dan daha geç olarak gelişimini tamamlayıp sömürge amaçlı pazar rekabetine katılması gibi nedenler etkili oldu³⁸. Almanya sıcak denizlere inme politikasını demiryolu ile gerçekleştirmeyi planlıyordu. Bu dönemde İngilizlere 1883'te Mersin-Adana hattı³⁹ ile İzmir-Aydın uzatma hattı imtiyazları verildiyse de İngiltere, Anadolu yoluyla Bağdat ve Basra'ya uzanacak bir demiryolu hattı imtiyazı için ısrar ediyordu. Fransa ise daha çok Suriye ve Lübnan'da siyasî ve ticarî emelleri doğrultusunda demiryolu imtiyazları taleplerinde bulunuyordu ve bölgede rakip istemiyordu. Almanya, İngiltere ve Fransa üçlüsü Bağdat demiryolu imtiyazı ile ilgili yoğun bir rekabete girdiler. Diğer yandan Rusya Basra Körfezi'nde İngiltere dışında başka güçlerle rekabete girme endişesi, Rusya'nın Doğu Anadolu ve İran'daki ticarî emellerinin tehlikeye düşmesi gibi nedenlerle bu projeye karşı çıkıyordu⁴⁰.

1878'lere kadar Batı, Rus tehdidine karşı Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünden yanaydı. Bu tarihten sonra İngiltere Osmanlının artık bu bütünlüğü sağlayamayacağını görerek politika değişikliğine gitmişti. Elbette Almanya'nın sömürge siyasetinde yer almaya başlaması da bu değişiklikte etkili oldu. Nitekim İngiltere'nin Kıbrıs'a (1878) ve Mısır'a (1882) diğer yandan Fransa'nın 1881'de Tunus'u işgal etmesi artık ne Fransa'ya ne de İngiltere'ye güvenilemeyeceğini gösteriyordu. Bunun üzerine Bâb-ı Âli Almanya ile yakınlaşmaya başladı. Almanya'nın gelişen sanayisiyle birlikte kaynak ve pazar ihtiyacı, Osmanlı Devleti'nin yanında yer alması sonucunu doğuruyordu. II. Wilhem'in İstanbul'a gelerek padişahı ziyaret etmesi iki ülke arasında bir dostluk ortamının varlığını gösteriyordu.

Osmanlı Devleti demiryolu imtiyazı hususunda, Avrupa devletlerinin siyasî ve ekonomik çıkarlar ile kendi menfaatlerini koruyacak bir denge kurmaya çalışıyordu. Nitekim II. Abdülhamid bu dengeye oldukça önem vermiş, demiryolları imtiyazlarını sadece bir yabancı şirkete vermekten ziyade farklı şirketlere eşit şekilde olabilecek imtiyazlar vermeyi uygun görüyordu. Bunun yanında II. Abdülhamid Osmanlı toprak bütünlüğünü bozmayacak, ülke menfaatlerine en zarar verebilecek devletin Almanya

³⁸ A. D. Novıçev, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*, Çev: Nabi Dinçer, Ankara 1979, s. 19.

³⁹ Ali Akyıldız, *a.g.t.*, s. 91.

⁴⁰ İlber Ortaylı, *a.g.e.*, s. 94.

olduğunu düşünüyordu⁴¹. Ayrıca II. Abdülhamid demiryollarında Alman teknolojisinin üstünlüğünü de kabul ediyordu. Demiryoluna oldukça önem veren Sultan, bu şekilde özellikle Doğu Anadolu ve Arap bölgelerinde çıkan isyanlara ve iç karışıklıklara karşı asker sevkinin kolaylaşacağı ve ekonomik anlamda tarım ürünlerinin pazarlara sevki ile zenginliğin artacağı düşüncesindeydi⁴².

Nihayet 1888’de Anadolu demiryolları imtiyazı Alman Bankası’nın kurduğu bir şirkete verildi. Öncelikle Haydarpaşa-İzmit demiryolunun işletilme imtiyazını alan alman şirketi, 1893’de İzmit-Ankara hattını inşa etti. Aynı yıl şirkete Eskişehir-Konya-Kütahya demiryolu imtiyazı verildi. Bu hat 1896’da işletmeye açıldı⁴³. Demiryollarının böylece döşenmesi ile Almanya ile olan ticareti arttırdı. Almanya için Orta ve Güney Anadolu gelecekte buğday ve pamuk ihtiyacını karşılayacak bölge niteliğindedi. Bunun için bölgenin demiryolu yanında altyapı ve sulama projelerine de yöneldi⁴⁴.

Almanların Anadolu’da aldıkları demiryolu imtiyazları, diğer güçleri de harekete geçirerek özellikle Fransızlar ve İngilizler arasında demiryolu yapımındaki yarış hız kazandı. İngilizler 1883’te Mersin-Adana hattı imtiyazını aldılar ve 1886’da işletmeye açtılar. Almanların 1898’de Bağdat hattının imtiyazını almaları ile Bağdat ve Basra’ya uzanacak olmaları, İngilizler açısından Hindistan yolunu tehlikeye sokacaktı. Bu sebeple İngilizler devamlı Osmanlı Hükümeti’ne bu bölgede demiryolu yapımıyla ilgili teklifler sunuyordu. Fakat bu sırada İngiltere’nin Mısır’ı işgali dünyada henüz tanınmış olmasıyla birlikte Almanya’nın Fransa ile Rusya’ya yaklaşması İngilizleri tedirgin ediyordu. Bu durumda İngiltere demiryolu için pek fazla girişimde bulunamadı. Osmanlı Devleti açısından bölgede İngiltere gibi bir gücün varlığını tehlikeliydi. İngilizler uzun zamandır Arapları padişaha karşı kışkırtarak isyana teşvik ediyordu. Alman sermayesinin bölgeye girmesiyle İngiliz nüfuzu kırılmış olacaktı.

II. Wilhem’in 1898 yılında İstanbul’a yaptığı ikinci ziyaretten sonra Bağdat hattının imtiyazı kesin olarak Almanlara verildi. Ancak ihale anlaşması 18 Mart 1902’de imzalandı. Bu gelişme sonucu “Kutsal Yerler” de bir takım haklar elde etmesi diğer devletleri endişelendirmişti⁴⁵. Almanların demiryolunu ilerletecek olmaları Fransa’nın da sömürge bölgesi olan Suriye’deki nüfuzunu tehdit ediyordu⁴⁶. Fransızlar

⁴¹ Sultan Abdülhamid, *Siyasî Hatıratım*, İstanbul 1984, s. 137.

⁴² E. Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi-Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri*, Ankara 1962, c. VIII, s. 175.

⁴³ Charles Morawitz, *a.g.e.*, s. 335-36.

⁴⁴ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, İstanbul 1994, s. 78.

⁴⁵ Bayram Kodaman, “ Bağdat Demiryolları Meselesi”, *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, İstanbul 2003, c. 12, s. 131, 133.

⁴⁶ Orhan Koloğlu, *Abdülhamid Gerçeği*, İstanbul 1987, s. 318.

1863'te İngilizlere imtiyazı verilen Kasaba demiryolunu Afyon'a uzatma hakkını elde ettikten sonra kendi nüfuz bölgesi olarak gördüğü Suriye'de demiryolu imtiyazları almaya başladılar⁴⁷.

Müslüman topraklarında Batı'lı güçlerin bir takım imtiyazlar dolayısıyla nüfuz elde etmeleri, II. Abdülhamid'i farklı bir politika gütmeye sevk etti. Bir yandan Batı nüfuzunu engellemek için devlet otoritesi güçlendirilmeye çalışılırken diğer yandan Arap bölgelerinde sosyal ve kültürel alanda da mücadele veriliyordu⁴⁸.

Millî devlet kavramının revaç bulmasıyla Avrupa'da yaşanan toprak kaybından sonra II. Abdülhamid, Müslümanlar arasında devlet hâkimiyetini kuvvetlendirmek istedi. Bu sırada Arap bölgelerinde baş gösteren milliyetçilik fikirleri, devleti ayrıca zor duruma düşürüyordu. Buna karşı milliyetçiliğin başını çeken Arap liderlerini çeşitli vazifelerle İstanbul'a çekmeye çalışan II. Abdülhamid böylece kontrolü sağlamaya çalışıyordu⁴⁹. Arap milliyetçiliği sonucunda, bu bölgelerin bağımsızlıklarını ilan ederek imparatorluktan ayrılmaları söz konusu olabilirdi. II. Abdülhamid toplumu bir arada tutmak ve Batı'nın ekonomik ve siyasî etkinliğini ortadan kaldırmak için İslam Birliği'ni gündeme getirdi. Böylece İngiltere, Fransa ve Rusya idaresindeki Müslümanları cihada çağırarak devlete olan bağlılığı sağlamlaştırmış olacaktı. Sultan, Hilafet kavramını ön plana çıkartarak Müslümanlar arasında etkili bir İslam Birliği oluşturmak istiyordu. Bu şekilde Avrupa sömürgecilğine karşı Osmanlı toplumunun İslam çatısında toplanması çağrısı ile Batı'ya karşı gözdağı veriliyordu⁵⁰. Diğer yandan da Arap milliyetçiliğin odağı olan Suriye'de padişah karşıtı yayınlar yasaklanarak halkı kıskırtan yabancı gazete ve dergilerin bölgeye girişi önlenmeye çalışılıyordu.

Bölgenin bir başka sorunu olan misyonerlik faaliyetleriyle de mücadele edildi. Bu dönemde birçok okullar açılarak modern ilimlerle yabancı dil öğretimi yapılmaya başlandı. Böylece misyoner okullarıyla ciddi bir rekabete girildi. Bununla birlikte halkın şikâyetçi olduğu konularda ıslahatlar yapıldı. Vergi düzenlemeleri yapılarak jandarma ve emniyet güçlerinin takviye edilmesiyle anarşi önlenmeye çalışıldı⁵¹. Sultan

⁴⁷ İlber Ortaylı, *a.g.e.*, s. 83.

⁴⁸ Adil Baktıaya, *Osmanlı Suriyesi'nde Arapçılığın Doğuşu Sosyo-Ekonomik Değişim ve Siyasi Düşünce*, İstanbul 2009, s.110.

⁴⁹ Ömer Osman Umar, *Osmanlı Yönetimi ve Fransa Manda İdaresi Altında Suriye (1908-1938)*, Ankara 2004, s. 142.

⁵⁰ Kemal H. Karpat, *Osmanlı'dan Günümüze Kimlik ve İdeoloji*, İstanbul 2009, s. 72-73.

⁵¹ Ömer Osman Umar, *a.g.e.*, s. 146-147.

Abdülhamid'in eğitim, mesleki ihtisas, sağlık ve ulaşım gibi alanlarda ıslahat girişimleri bölgedeki mamuriyetin temeli oldu⁵².

Suriye'nin Avrupa için bir rekabet alanı olmaya başlaması XIX. yüzyılın başlarına rastlar. Mısır yönetimi sayesinde İngiliz ve Avrupa malları Suriye'ye girmeye başladı. 1838 ticaret anlaşmasından sonra da bu durum artarak devam etti. Avrupa mallarının Suriye'de etkin bir şekilde yer alması, İngilizler ile Fransızlar arasında ticarî rekabeti hızlandırdı. Bu rekabet içinde iki devlet bölgede konsolosluklar açarak ticarî durumlarını siyasî ve kültürel nüfuza çevirmeye çalışıyorlardı. Bu şekilde farklı cemaatleri yanlarına çekiyor ve bunların vasıtasıyla bölgedeki durumlarını etkinleştiriyorlardı⁵³. Nitekim Marunîler Fransızların Dürzîler ise İngilizlerin himayesi ve yönlendirmesindeydiler. Bu iki cemaat arasında zaman zaman çıkan çatışma niteliğinde olaylar bölgeye nüfuz etmede bir fırsat oluyordu. Dürzî ve Marunîler arasında çıkan 1860-61 olaylarında Dürzîlerin Hıristiyan halka yaptığı saldırılar Fransa'yı harekete geçirdi. Fransa'nın direk müdahalesine fırsat veren bu olaylar sonrasında bölgede etkinliği daha da arttı⁵⁴. Özellikle Beyrut'ta tüccarları vasıtasıyla ticarî durumunu güçlendiren Fransa, bölgenin bu alanda gelişmesinde de ön ayak oldu. Fransız sermayesi, Suriye ulaşımında önemli bir paya sahip oldu.

Fransızlara verilecek olan demiryolu imtiyazları, Almanların aldığı demiryolu inşa ve işletme hakları ile aynı dönemde gündeme gelmeye başladı. 1880'li yıllarda İngiltere dünyadaki ekonomik üstünlüğünü kaybetmeye başlamıştı. Buna karşın Fransa ve Almanya ekonomilerini geliştirerek İngiltere ile rekabet eder hale geldiler. Bu rekabet özellikle Osmanlı topraklarında cereyan ediyordu. Fransa'nın Suriye'de yoğun olarak demiryolu yapımı ve işletilmesine girişmesinde, Almanları özellikle Bağdat hattı ile bölgede rakip görmeleri önemli bir etken oldu⁵⁵.

Bu dönemde Osmanlı ekonomisi, Avrupa'daki 1873-1896 Büyük Buhranı'nın etkisiyle zor bir dönemece girdi. Osmanlı Devleti'nin yıllık borç ödemeleri toplam gelirin %35'ne tekabül ediyordu⁵⁶. Osmanlı Devleti'nin borçlanma sürecinde Fransa önde gelen devlet oldu. 1881'de borçların %34'ü Fransa'ya aitken 1914'te bu oran %60'ın üzerine çıkmıştı. Bu borçların karşılığında bir takım imtiyazlar elde eden Fransa⁵⁷,

⁵² Kemal H. Karpat, *a.g.e.*, s. 74.

⁵³ Adil Baktıaya, *a.g.e.*, s. 109.

⁵⁴ Cevdet Paşa, *Maruzat*, s. 22.

⁵⁵ Muhteşem Kaynak, *a.g.e.*, s. 74.

⁵⁶ Vedat Eldem, *a.g.e.*, s. 149.

⁵⁷ Said Paşa, *Said Paşa'nın Hatıratı*, 1328, s. 376.

Osmanlı'daki yatırımlarının %56'sını demiryollarına harcamıştı. Demiryolu yatırımlarında Fransa'nın Suriye'yi tercih etmesinde bölgenin stratejik önemi ön plandaydı. Suriye Mısır, Arabistan, Anadolu ve Irak arasındaki ticaretin en önemli güzergahı olmakla birlikte diğer ülkelerin sömürgeleriyle olan bağlantısını kesecek özellikteydi. Bu da bölgedeki rekabette Fransa'nın lehine bir durum ortaya koyuyordu⁵⁸.

Fransa Suriye'de demiryolu yapım ve işletme imtiyazlarını 1870'lerden itibaren almaya başladı. Suriye'de ilk demiryolu imtiyazı Yafa-Kudüs hattı (87 km.) ile 1875'te Fransızlara verildi. Fakat Fransız şirketinin bir türlü inşaatı başlayamaması sonucu imtiyazı elinden alındı. 1888'de Osmanlı vatandaşı olan Yusuf Navun Efendi'ye verilen imtiyaz 1889'da yine bir Fransız şirkete devredildi. 1892'de inşası tamamlanan hat, Gazze ve Nablus'a kadar uzatıldı⁵⁹. Yafa-Kudüs demiryolu kilometre garantisi olmayarak 2.800.000 dolara inşa edilmişti. Genellikle Hıristiyan hacılar ve turistlerin kullandığı hattın işleme devamlılık göstermediğinden şirket ekonomik güçlük içine girdi. 1894'te demiryolunun işletilmesine ara verildikten sonra şirket toparlanabilmişti⁶⁰.

Fransızların diğer bir teşebbüsü Beyrut-Şam-Müzeyrib demiryolu ile ilgiliydi. 1863'te Beyrut-Şam karayolu imtiyazının alınması ve 1893-94'te Beyrut Limanı'nın devreye girmesiyle Fransızlar bölgenin ticarî ilerlemesine katkıda bulunmuşlardı. 1888 yılında Şam-Müzeyrib hattı imtiyazı Yusuf Mutran Efendi'ye verildi. Bu imtiyaz bir Fransız şirketine devredildi. 1891 yılında Beyrut-Şam demiryolunun imtiyazı Fransız ve Belçika sermayeli bir şirketin elinde bulunuyordu. Aynı yıl iki şirket birleşerek öncelikle Şam-Müzeyrib hattı inşasına başlandı. Aynı dönemde İngilizlerin Akka-Şam hattı imtiyazına sahip olmaları, Fransızları harekete geçirmişti. Fransızlar İngilizlerden önce inşaatı 1894'de tamamladılar⁶¹. Söz konusu hat, Fransız ve Belçika sermayesiyle inşa edilmiş oldu. Böylece Suriye'nin tahıl yönünden zengin olan Havran bölgesi Beyrut Limanı'na bağlandı. 1893'te aynı şirket Şam-Hama-Halep-Birecik demiryolu imtiyazını elde etti⁶². Çalışmamızın konusunu oluşturan bu kısım ile ilgili ayrıntılı bilgi ileride verilecektir.

⁵⁸ Muhteşem Kaynak, *a.g.e.*, s. 74.

⁵⁹ Yaşar Karkar, *Railway Development In Ottoman Empire 1856-1914*, New York 1972, s. 69.

⁶⁰ Murat Özyüksel, "Bir Nüfuz Mücadelesi Aracı Olarak Suriye Demiryolları", *Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, İstanbul 1997, sayı 10, s. 5.

⁶¹ *A.g.m.*, s. 2.

⁶² A. du Velay, *Türkiye Maliye Tarihi.*, Ankara 1978, s. 409.

İngilizlerin Suriye’de demiryolu yapım ve işletme hakkı elde etme çabaları, genel olarak başarısızlıkla sonuçlandı. Akka’da bir demiryolu inşası için ilk girişimde bulunanlar Sursock kardeşlerdi. 1882’de Akka-Ürdün demiryolu imtiyazını alan Sursock kardeşler gerekli sermayeyi temin edemediklerinden imtiyaz geçerliliğini yitirmişti. 1890’da Yusuf İlyas Efendi ile İngiliz ortağı Philing Akka-Şam hattı imtiyazını elde ettiler. Normal hat olarak inşa edilecek olan demiryolu Hayfa Limanı’na kadar uzatılacaktı. Akka-Şam hattının 80 km.lik bölümü Fransızların Şam-Müzeyrib hattına paralel inşa edilmek durumundaydı. Fakat parasal güçlükler içine giren Philing Fransızlarla rekabet edemedi. Ertesi yıl Philing imtiyazını yenilemiş ve yıl sonunda “Suriye Osmanlı Demiryolu Şirketi” kurulmuştu. Fakat kilometre teminatı da alamayan şirket 1892’de demiryolunu ancak 8 km. döşeyebildi. Daha sonra malî yetersizlikten dolayı inşaata ara verildi. 1900 yılında ise İngiliz Büyükelçisinin yoğun çabalarına rağmen Osmanlı Hükümeti tarafından hattın inşasına son verildi. İngilizlerin bölgede tutunamamalarında bu başarısızlıklarının yanında II. Abdülhamid’in İngilizlere olan güvensizliği ve Fransızların Suriye’de etkili bir nüfuza sahip olmaları etkili oldu⁶³.

Suriye demiryollarında Fransızların etkin rol oynamaları her ne kadar Osmanlı Devleti tarafından hoş görülmemişse de sonuçta, Osmanlı vatandaşlarına verilen imtiyazlar Fransız şirketlerine satılmıştı⁶⁴. Bir şekilde Fransızlara verilen bu imtiyazlar, Osmanlı Devleti ile Fransa arasında gittikçe artan malî ilişkilerin, istikrazların bir nevi sonucu oluyordu. 1903’teki tahminlere göre Osmanlı hazinesinin borç senetlerinin 3/5’ü Fransız bankerlerine aitti. Ayrıca Fransızlar Osmanlı topraklarında yapılan demiryollarının 366 milyon franklık hisselerine sahipti. Toplam yatırımları ise 2,5 milyar frankı geçiyordu⁶⁵.

⁶³ Özyüksel, *a.g.e.*, s. 5-7.

⁶⁴ BOA, Y. PRK. ASK. 88/18 1310.R.9

⁶⁵ Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, çev. Kasım Yargıcı, 1972, s. 168.

I.BÖLÜM

BEYRUT-ŞAM DEMİRYOLU İNŞASINA KADAR OLAN GELİŞMELER

1.XIX. YÜZYILDA SURIYE’NİN GENEL DURUMU

1.1.Coğrafi Yapı

Suriye olarak adlandırılan tarihî bölge, bugünkü Suriye, Filistin, İsrail, Ürdün ve Lübnan’ı içine alır⁶⁶. Doğuda Cezire ile Şam Çölü, güneyde Arap Yarımadası, Kızıldeniz, batısında Mısır ve Akdeniz, kuzeyinde ise Anadolu ile çevrilidir. Lübnan bölgesinde, Lübnan ve Anti-Lübnan sıradağları kıyıya paralel olarak uzanır. Bu sıradağların arasında dar olarak uzanan Beka Vadisi, kuzeyden güneye doğru Asi, Letani ve Ürdün nehirleri ile sulanır. Anti-Lübnan dağları vadinin doğu tarafındadır. Bu dağlardan sonra doğuya doğru Şam ovası gelir. Şam Ovası Anti-Lübnan dağlarından inen sularla sulandığından çok verimlidir. Bundan sonra Suriye Çölü gelir⁶⁷. Çöl, Şam’ın güneyine doğru yükselerek kayalık bir bölge oluşturur. Ürdün Irmağı’nın doğusunda kalan bu kayalık bölge Havran’ı da içine alır. Akdeniz ile Lübnan sıradağlarının batı yamaçları arasında Beyrut, Trablusşam, Sayda şehirleri bulunur. Kıyı ile sıradağlar arasında dar, fakat çok verimli topraklar mevcuttur. Lübnan dağlarının batı yamaçları sedir ormanlarla kaplı olmakla birlikte bölge, ormancılığa ve tarıma çok elverişlidir⁶⁸.

1.2.Sosyal Yapı

Bölgenin özellikle Lübnan’ın dinî ve etnik yapısı, oldukça karışıktır. Araplar, Süryaniler, Fenikeliler bölgenin en eski halkları olmakla birlikte daha sonra Rum, Romalılar, Haçlılar ve Türklerin gelmesiyle bunlarla karışmışlardır. Müslüman çoğunluğun yanında Hıristiyanlar da önemli varlık gösterdiler. Müslümanlar arasında mezhep birliği olmamakla birlikte ana mezhepler dışında Mütavaliler ve Dürzîler de mevcuttur. Hıristiyanlar ise etnik dinî olarak Maruni (Katolik), Rum (Katolik-Ortodoks), Süryani, Ermeni (Katolik, Protestan, Gregoryen) gibi çeşitli kısımlara ayrılır. Ayrıca büyük şehirlerde de önemli Yahudi toplulukları varlık göstermiştir. XVIII.

⁶⁶ Adil Baktıaya, *a.g.e.*, s. 11.

⁶⁷ “Lübnan”, *DİA*, Ankara 2003, c. 27, s. 243.

⁶⁸ Haluk Ülman, *1860-1861 Suriye Buhranı Osmanlı Diplomasisinden Bir Örnek Olay*, Ankara 1966, s. 3.

yüzyıla kadar Suriye’de barış içinde yaşayan bu farklı topluluklar, bazı siyasî, iktisadî gelişmeler sonucunda XIX. yüzyıldan itibaren birbirleri ile çatışır hale geldiler⁶⁹.

Lübnan Dağları’nın Kuzey kesiminde çoğunlukta bulunan Hıristiyan Maruniler geçimlerini sağladıkları tarım bölgelerinde yaşıyorlardı. Dürziler daha çok dağlık alanlarda yerleşmişlerdi. Lübnan dağlarının güneyindeki Şuf bölgesinde, Anti-Lübnan dağlarında (Cebel-i Dürüz) ve Havran’da yaşıyorlardı. Dağınık olarak Şam çevresine de yerleşen Dürziler vardı. Bunlardan başka Nusayriiler ise Nusayri dağları ve Laskiye’nin dağlık kesimlerinde (Cebel-i Ensariyye) bulunuyorlardı. Sünni Müslümanlar daha çok Filistin, Cebel-i Nablus ve Kudüs’ün dağlık alanlarında yer alıyordu⁷⁰. Mütevâililer, Şii Müslüman olarak Suriye kıyılarının güneyinde Sayda ve Sur arasındaki bölgede, Katolik Rumlar ise Beyrut, Sayda; Ortodoks Rumlar ise Trablusşam’da yoğun olarak yerleşmişlerdi.

Bölgenin tarihi süreç içerisinde sosyal durumunun sancılı bir şekilde seyretmesinde en önemli etken etnik yapıydı. Bu durum, etnik olarak çeşitlilik arz eden bölgede yabancı devletlerin müdahalesini kolaylaştırıyordu. Ortaya çıkan iç çatışmalar genellikle dinî ve mezhebî farklılıklardan kaynaklandığı gibi yerel aile ve aşiretler arasında da anlaşmazlıklar mevcuttu. Bunların yanında Bedevi yağmacılığı da bölgenin asayiş ve refahını olumsuz yönde etkiliyordu. XIX. yüzyılda bu iç karışıklık her ne kadar ivme kaybetmişse de tam olarak giderilememiştir.

1.3.İktisadî Yapı

XIX. yüzyılda Suriye’nin iktisadî olarak gelişmesinde, tarımsal yapının önemli bir payı vardı. Verimli topraklara sahip olan Suriye’nin bu yöndeki ticareti hem Osmanlı iç pazarlarına hem de bölgenin kıyıları vasıtasıyla Batı’ya yönelmekteydi. Bunun yanı sıra Avrupalı devletlerin hammadde ve yarı mamul mallara olan ihtiyacı sonucu bölge ile olan ticaretin artması, Suriye’nin ekonomik gelişimine katkıda bulundu.

Bölgenin iki önemli şehri olan Beyrut ve Şam ticarî ve idarî olarak ön plana çıkıyordu. Şam, Mekke ve Medine’ye giden hac yolu üzerindeki en önemli menzillerden biri olmasının yanında, özellikle klasik dönemde idarî ve ticarî bir merkez durumundaydı⁷¹. Hac kervanları, şehre önemli bir gelir kaynağı teşkil ediyordu. Verimli

⁶⁹ Ülman, *a.g.e.*, s.6.

⁷⁰ Adil Baktıaya, *a.g.e.*, s. 26.

⁷¹ İlber Ortaylı, “19. Yüzyıl Sonunda Suriye ve Lübnan Üzerinde Bazı Notlar”, *Osmanlı araştırmaları*, İstanbul 1984, sayı 4, s. 91.

bir ova üzerinde bulunan Şam, Arabistan ile Akdeniz ve Mısır arasındaki ticaretin çok önemli bir güzergâhıydı. 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması ile Şam, ticarî anlamda önem kaybetmeye başladı. Ayrıca Suriye'de yapılan demiryolları bölgenin kervan ticaretini sekteye uğrattıyordu. 1894'de buğdayı ile zengin Havran, 1895'de Beyrut ve 1905'de Hayfa ile Şam'ı birleştiren demiryollarının yapılması, bölgenin ticaretini kısmen geliştirebildi⁷². Bu sırada limanların önem kazanması ile birlikte ticaret Beyrut'a yönelmeye başladı.

Suriye'nin ve Osmanlı ülkesinin en önemli limanlarından olan Beyrut, liman inşasından önce de ithalat-ihracat açısından ticarî öneme sahipti. XIX. yüzyılda deniz ilişkilerinin gelişmesi, liman inşası, Şam yolunun açılarak demiryolu döşenmesi, ülkeler arası ticareti Beyrut'a yöneltti. Akdeniz ile Basra körfezi arasında Kızıldeniz yoluyla kurulan bağlantı yollarının çok uzun olması, dış ülkelerin Beyrut'u tercih etmelerine sebep oluyordu⁷³.

Suriye ve Lübnan'da dış ticarete en önemli pay İngiltere'ye aitti. İkinci sırada Fransa geliyordu. Bu durumunu İngiltere, XIX. yüzyıl boyunca devam ettirmişti. XVIII. yüzyıldan itibaren Halep, Trablusşam, İskenderun ve Beyrut'ta Fransız tüccarlar ticaret odaları kurmaya başlamışlardı. Avrupa'nın Suriye ile olan ticareti uzun süre bu tüccarlar vasıtasıyla yapıldı⁷⁴. Bunların yanı sıra, İngiliz tüccarları da bölgede faaliyet gösteriyordu⁷⁵.

Dış ülkelere gelen ticarî mallar, kıyı şeridi ve iç bölgelere ulaştırılırken Suriye'nin tarım ürünleri ve sanayi malları da bu limandan dışarıya sevk ediliyordu. Limanın gümrük gelirinde en yüksek pay, ithalata aitti. Tarım ürünlerinin yanı sıra özellikle yün, ipek, kağıt üreticiliği de yapılan bölgede, ipek ihracatı daha çok Fransa'ya yapılıyordu. Fransa'da özellikle Leyon şehri fabrikalarında tamamen Beyrut ipeği kullanılıyordu. İpek üretiminin yanında kağıt fabrikaları da vilayet içi haricinde İstanbul, İzmir, Mısır'a da üretim yapmaktaydı⁷⁶. Suriye bölgesinin dokumacılık ve bazı imalat malları Osmanlı iç pazarlarında da yer alıyordu. 1870'lere kadar ilerleme gösteren dokuma sanayi, bu tarihten itibaren Avrupa'nın ucuz fabrika mallarıyla rekabet edemedi.

⁷² R. Hartmann, "Şam", *İslam Ansiklopedisi (MEB)*, İstanbul 1979, c. 2, 298.

⁷³ "Beyrut", *Meydan Larousse*, c. 2, s. 344.

⁷⁴ Haluk Ülman, *A. g. e.*, s. 9.

⁷⁵ İlber Ortaylı, s. 92.

⁷⁶ *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310, s. 369-370.

Beyrut limanının inşası için 1887’de Yusuf Mutran Efendi ile Fransız ortaklarına imtiyaz verilmesi sonucu bölgenin ticarî ve iktisadî gelişimi artış gösterdi. Yine ulaşımda özellikle Fransızlara verilen imtiyazlar ile şose ve demiryolu yapımları, verimli iç bölgeleri kıyılara bağlayarak ekonomik gelişime oldukça hızlandırdı.

1.4.Siyasî Durum

Yavuz Selim döneminde Osmanlı idaresine giren Suriye, 3 idarî bölgeye ayrılmıştı. Bunlardan birincisi Şam vilayeti idi ve Beyrut, Sayda, Kudüs, Gazze, Nablus gibi önemli sancakları içine alıyordu. İkincisi Humus, Hama, Cebel’i de kapsayan Trablus iken üçüncüsü, kuzey Suriye’yi içine alan Halep vilayeti idi⁷⁷. Suriye’de özellikle Lübnan bölgesi, 1840’a kadar Osmanlı Devleti’ne tam bağlılık gösteremedi. Osmanlı Devleti, Lübnan ve Anti-Lübnan’da mahallî idareye karışmamıştı. Burada feodal beyler sözde Sayda valisine bağlı, fakat yarı-bağımsızdılar. Bunlar Osmanlı ordusuna asker vermemişler, hatta yabancı devletlerle anlaşmalar dahî imzalamışlardı. Emirlerin otoriteleri mahallî idareyle sınırlı kalmamış, Suriye içlerine de yayılmıştı. Ayrıca Lübnan Emiri Fahreddin ve sonrasında gelen Beşir, büyük Lübnan devleti kurma düşüncesiyle hareket ediyorlardı. Osmanlı Devleti, bunların yönetimini sınırlandırmada ve kendi nüfuzunu kurmada bölgenin coğrafi ve etnik yapısının da etkisi ile güçlükler çekiyordu⁷⁸. 1831’de bölge, Mısır valisi Mehmed Ali Paşa’nın idaresine girmiş ve halk, bu idareden memnun kalmamıştı. Bunu takiben 1840’dan itibaren Suriye 20 sene, doğrudan doğruya Osmanlı Devleti tarafından idare edildi⁷⁹. Osmanlı devleti bölgede genel otoritesini korumak için çeşitli tedbirler alıyordu. Nitekim, halk arasında valinin kararlarına uyumlu olup bağlılık gösterenlere nişan ve rütbe dağıtılıyordu⁸⁰. XIX. yüzyılda Suriye, vilayet olarak 7 sancaktan ibaretti. Günümüz Lübnan’ının güneyini teşkil eden Cebel-i Lübnan, 1860-1861 olaylarının da etkisi ile Avrupa’nın müdahalesi sonucu mutasarrıflık haline getirildi.

Tanzimat ile birlikte Osmanlı Devleti Suriye üzerinde etkinliğini arttırırken Avrupa da bölgede nüfuzunu geliştirme çabası içerisindeydi. XVII. yüzyılın sonundan itibaren Fransa Katolikliğin, XIX. yüzyılda ise İngiltere Protestanlığın bölgede yayılması için girişimlerde bulundular. Rusya ise Ortodoks cemaat oluşturma çabası içerisindeydi. Böylece Fransız, İngiliz ve Rus rekabeti bölgede mahallî gruplar arasında

⁷⁷ H. Lammens, "Suriye", *İslam Ansiklopedisi (MEB)*, İstanbul 1979, s. 61.

⁷⁸ Haluk Ülman, *a. g. e.*, s. 4-5.

⁷⁹ M. C. Şehabettin Tekindağ, "Lübnan", *İslam Ansiklopedisi (MEB)*, İstanbul 1988, c. 7, s. 105.

⁸⁰ İlber Ortaylı, *a. g. m.*, s. 104.

gerginliği arttırıyordu. Bölgenin iki önemli unsuru olan Maruniler Fransa'nın, Dürziler ise İngiltere'nin himaye politikaları ile birbirlerine düşürülüyordu. Fransa Marunileri himaye etmeye, yedinci haçlı seferinden sonra başladı. IX. Louis, bu seferde Marunileri yardımlarından dolayı özel himayesine almıştı. Özellikle Kanunî döneminde bir takım ayrıcalıklar alan Fransa, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Hıristiyanlar üzerindeki nüfuzunu arttırdı. Bir yandan Suriye ve Lübnan'da Katolik Fransız papazlarının misyonerlik faaliyetleri, diğer yandan Fransız tüccarlarının bölgenin Avrupa ile ticaretini geliştirmeleri sonucu, Fransa'nın siyasî ve iktisadî etkisi artış gösterdi⁸¹. Bu sırada Suriye'de İngiliz ticaret odaları da önemli bir varlık gösteriyordu.

Beyrut'un giderek uluslar arası ticaretin liman şehrine dönüşmesi ve bölgedeki gayrimüslimlerin Avrupa ile ticarete etkin rol oynamaları, ekonomik olarak diğer gruplardan daha zengin konuma gelmelerini sağladı. Aynı zamanda gerek Tanzimat gerekse Islahat Fermanı, gayrimüslimlere tanınan haklar karşısında Müslümanların tepki göstermelerine sebep oldu. Özellikle Islahat Fermanı ile eşitlik ve gayrimüslim haklarının korunması ilkeleri, Hıristiyan tüccarların cesur davranmalarına yol açtı⁸². Böylece Suriye'de çıkan gayrimüslimler ile Müslümanlar arasındaki çatışmalar, Batılı güçlerin bölgeye müdahalesini kolaylaştırıyordu. 1860-1861 olayları Maruni ve Dürziler arasında kanlı çatışmalara sahne oldu. Dürzilerin Cebel-i Lübnan'da ve Şam'da Hıristiyanlara saldırmaları ile Fransa, Beyrut'a yardımcı kuvvet olarak asker çıkarmıştı. Esas manada Suriye'de üstünlüğünü korumak isteyen Fransa ekonomik emellerine ulaşma doğrultusunda da hareket ediyordu. Fransa, dokuma sanayinde hammadde sıkıntısı çekiyordu. Ham ipek için en iyi piyasa Uzak Doğu idi, fakat burada üstünlüğün İngiliz tüccarlarının elinde olması, Fransız ipekçilerini daha elverişli piyasa olarak Suriye'ye yönlendiriyordu. Fransız dokumacıları Suriye'de ipek üretiminin artması, Fransız sermayesinin bölgede korunması ile ilgili tedbirler alınması için kendi hükümetlerine baskı yapıyorlardı. Bu da Fransa'nın olaylara müdahalesine sebep oldu⁸³. Suriye'de Fransız nüfuzunun güçlenmesini istemeyen İngiltere, hiç olmazsa Fransız askerinin Suriye içlerine yayılmasını engellemeye çalıştı. Diğer taraftan da İngiltere, Dürzileri destekleme fırsatını elde etti⁸⁴.

Bölgeye gönderilen Hariciye Nazırı Fuad Paşa, her ne kadar olayları bastırılmış olsa da Avrupalıların olaylara karışmalarına ve Osmanlı Devleti'ne bir takım

⁸¹ Haluk Ülman, *a. g. e.*, s. 8-9.

⁸² Şit Tufan Buzpınar, "Suriye", *DİA*, c. 37, s. 552.

⁸³ Haluk Ülman, *a. g. e.*, s. 49.

⁸⁴ Murat Özyüksel, *a.g.m.*, s. 2.

zorunluluklar dayatmalarına mani olamadı. Nitekim 1861 protokolü ile Beyrut, Suriye vilayetinden ayrılarak doğrudan doğruya İstanbul'a bağlandı. Buna göre vilayetin idarecisi İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya ve Prusya devletlerinin kabul edeceği bir Hıristiyan olacak ve diğer halkların temsilcilerinden oluşan bir meclis de teşkil edilecekti. Böylece bağımsız bir vilayet olan Beyrut Lazkiye, Trablus, Akka ve Nablus sancaklarından oluşuyordu⁸⁵. Beyrut sancağı Sayda, Sur ve Mercion kazalarından ibaretti⁸⁶.

Suriye Vilayeti 1890'lı yıllarda Şam, Hama ve Havran sancaklarını içine alıyordu. Şam sancağının kazaları ise Baalbek, Beka, Vadi El-Acem, Duma, Nebek, Hasabya ve Raşya'ydi⁸⁷.

Beyrut, XIX. yüzyılda Arap milliyetçiliğinin merkezlerinden biri oldu. Bölge 1831-1840 yıllarında Mehmed Ali Paşa'nın idaresinde iken Amerikan, İngiliz, Fransız misyoner okulları açılmış ve bunlar, Arap milliyetçiliğinin doğmasında ve gelişmesinde etkili olmuşlardı. 1860'lı yıllardan itibaren de yabancı üniversiteler kurulmaya başlandı. II. Abdülhamid döneminde bölgenin tamamen yabancıların etkisi altında kalmasını engelleyecek doğrultuda medreseler açılarak eğitim-kültür alanında bir nevi nüfuz mücadelesine girişildi⁸⁸. 1897 yılı itibariyle Şam'daki medrese sayısı 60'ı buluyordu⁸⁹.

1877-1878 harbinin olumsuz etkileri ile Suriye'de özellikle Şam, Beyrut, Trablusşam'da Osmanlı aleyhtarı ilanlar görülmeye başlandı. 1890'larda ise Suriye, II. Abdülhamid karşıtlığının merkezlerinden biri oldu⁹⁰. XIX. yüzyılda İngiltere ve Fransa'nın nüfuz elde etme rekabetine sahne olan Suriye'de Osmanlı Devleti, Arap toplumu ile Avrupa'nın ekonomik bütünleşmesini engelleyememişti. Bölgede eğitimde, kültür hayatında ve ideolojik alanlarda Batı etkisi, yoğunluk kazanmıştı.

Cebel-i Lübnan Mutasarrıflık haline getirildikten sonra Fransızların kendi yanlarına çekmeye çalıştıkları Maruniler başta olmak üzere yönetim de Fransız nüfuzunu destekliyordu. Suriye Vilayeti ise Cebel-i Lübnan ve Beyrut'ta otorite sağlamada zorlanıyordu. Bunda Beyrut ve Cebel-i Lübnan'ın vilayete uzak kalmalarının da etkisi vardı. Ayrıca Beyrut'a liman inşasıyla oluşacak ticarî durumun da kontrol

⁸⁵ Davut Dursun, "Beyrut", *DİA*, c. 6, s. 82.

⁸⁶ *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1312.

⁸⁷ *Suriye Vilayet Salnamesi*, 1310.

⁸⁸ Cengiz Tomar, "Lübnan", *DİA*, c. 27, s. 247.

⁸⁹ *Suriye Vilayeti Salnamesi*, 1315, s. 337.

⁹⁰ Şit Tufan Buzpınar, *a. g. m.*, s. 552.

altına alınması gerekiyordu. Bu sebepler ile 1887 yılı itibariyle Beyrut Vilayet olarak teşkil edildi⁹¹.

2. BEYRUT-ŞAM DEMİRYOLU HATTI İNŞASINA KADAR BÖLGEDE ULAŞIM

Osmanlı İmparatorluğu'nda XIX. yüzyılda ulaşım, memleketin diğer bölgelerinde olduğu gibi Suriye'de de kervanlar vasıtasıyla yani hayvan gücüyle yapılıyordu⁹². Bölgenin önemli liman şehirlerinden olan Beyrut'tan kervan ticaretinin merkezi konumundaki Şam'a yolculukta, oldukça zorluk yaşıyordu. Coğrafi yapının elverişsizliği, Beyrut ile Şam arasında kalan Lübnan ve Anti-Lübnan Dağlarının sarp geçitleri, bölgede ulaşımı güçleştiriyordu. Kervan ticareti ve yolculuğu hem masraflı hem de uzun sürede yapılmasına rağmen bölgede özellikle hac kervanları önemini koruyordu⁹³. Diğer taraftan Avrupa, yol teknolojisinde ilerlerken Osmanlı Devleti, içinde bulunduğu sıkıntılı dönemde içerisinde bu alanda gelişme kaydedemedi. Tanzimatla birlikte, Osmanlı Devlet adamları yol yapımı ve teknolojisine önem vermeye başladılar. Özellikle Islahat Fermanı'nın maddelerinden olan ulaşımın geliştirilmesi ilkesi, bu gelişmeye etki eden faktörlerdendi.

XIX. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı topraklarında ulaşım teknolojisi, kendini göstermeye başladı. Yol yapım ve tamirleri ile ilgili nizamnameler çıkarılarak, önceleri şose araba yolları, daha sonra demiryolları ile ulaşımında önemli merhaleler kat edildi.

Suriye bölgesinde ise taşımacılık açısından gemi nakliyatı ön plandaydı. Ulaşımında, gemi taşımacılığı ile kıyı kentlerin iç bölgelerle irtibatı önem kazanarak karayolları geliştirilmeye başlandı. Böylece liman ticaretinin gelişmesi ile meta akışının artması, bölge ekonomisinin de gelişmesine sebep oldu⁹⁴.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında şose yollar yapılmaya başlandı. Bu yollar da genellikle yabancı şirketlere yaptırılıyordu. Bu yolların ilklerinden olan Beyrut-Şam şose araba yolu yapımı gündemdeyken bölgede Trablus, Humus, Hama, Akka'ya kadar olan yollar, henüz yapılmamıştı⁹⁵.

⁹¹BOA, İ. MMS. 95/4011 1305.R.1

⁹² Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Derleyen: Salih Özbaran, İzmir 1984 s. 143.

⁹³ Orhonlu, a. g. e., s. 146.

⁹⁴ Adil Baktıaya, a.g.e., s.52.

⁹⁵ *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310, s. 258.

1860-61 olayları neticesinde Fransa bölgedeki nüfuzunu güçlendirerek Suriye’de yol yapım ve işletme imtiyazlarını elde etmeye başladı. Beyrut-Şam şose araba yolunun yapımı ve işletilmesi imtiyazı, Fransa tebaasından Mösyö Comte de Perthuis’e bir şirket teşkil etmesi şartıyla 1858’de verildi. Beyrut-Şam Şose Yolu Şirketi’nin imtiyaz müddeti olan 50 senenin sonunda yol, Hükümet’e ücretsiz olarak teslim edilecekti⁹⁶. Araba yolu, mevcut eski yolun yenilenmesi ile Beyrut dışındaki ormanlardan, Lübnan Dağı’nın doğusundan ve nehir üzerindeki taş köprüden geçerek Şam’a ulaşacaktı⁹⁷. 1861’de yapımı tamamlanan şose yolu, bölgede ulaşımın kolaylaşmasında ve haberleşme açısından önemli bir adım teşkil etti. 112 km. uzunluğundaki bu yol⁹⁸, 1890’da 16 kişi taşıyan arabalarla 12-13 saatte kat edilmekteydi. Şirketin aynı zamanda 5 kişilik posta arabaları da mevcuttu⁹⁹. Şirket 1892’de aynı güzergaha tesadüf eden Beyrut-Şam demiryolu inşası gündeme geldiğinde imtiyazından feragat etti.

3.BEYRUT-ŞAM DEMİRYOLU İNŞA FİKRİNİN OLUŞUMU

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Suriye’nin özellikle Beyrut ve Şam’ı içine alan bölgesinde bir yandan ticarî faaliyetler artış gösterirken diğer yandan bunu geliştirecek ulaşım ağının yoksunluğu, hem bölge halkını hem de yabancı tüccarları zor duruma düşürüyordu. Ekonomik gelişme açısından limanlar, bölge için oldukça önemli bir konumdaydı. Özellikle Beyrut kıyıları, liman inşasından önce de neredeyse Suriye’nin ticaretinin önemli bir kısmını üstelenmiş durumdaydı. Beyrut, limanla birlikte Suriye’nin mahzen ticareti konumuna geldi.

Fransa, İngiltere, Amerika, İtalya gibi yabancı devletler, Suriye ile olan ticaretlerinde gerek hammadde gerekse mamul malların bölgede pazarlanması açısından kolay ve ucuz ulaşım ihtiyacı duyuyorlardı. Demiryolu ise bu ihtiyaca en iyi cevap verecek amil olarak görülüyordu. Ayrıca bölgede nüfuz elde etmeye çalışan İngiltere ve Fransa, demiryolu imtiyazları için adeta bir yarış içindeydiler. Yapım ve işletme imtiyazlarını alacakları bu demiryolları ile hem ekonomik kâr, hem de siyasî nüfuz elde etmiş olacaktı. Böylece Suriye’de demiryolu yapımı, 1870’lerden itibaren Yafa-Kudüs hattı ile ilgili Fransızların girişimleri ile başladı. Daha sonra İngilizlerin teşebbüsleri vuku bularak Akka-Ürdün, Akka-Şam hatları gündeme geldi. Fakat 1882’de Akka-Ürdün hattı için Sursock kardeşlerin imtiyaz alma çabaları başarısızlıkla

⁹⁶ BOA, T. DMİ. 926/ 64 1309.R.1

⁹⁷ *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310, s. 255.

⁹⁸ *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310, s. 254.

⁹⁹ Selim İlkin-İlhan Tekeli, *Osmanlı İmparatorluğunda 19. Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımında Gelişmeler*, II. Türk Bilim Tarihi Sempozyumuna Sunulan Tebliğ, s.57.

sonuçlandı. Diğer yandan Suriye'nin limanlarından olan Trablusşam ve Hayfa'dan iç kesimlere doğru bir tren hattı döşenmesi projeleri yapılıyordu. Fakat bu hatların döşenmesi Beyrut limanının ticaretini diğer limanlara kaydırarak olması, Beyrut limanı inşa ve işletme imtiyazını almış olan Fransız sermayedar Perthius'i harekete geçirdi. 1880'lerin sonlarına doğru Perthius, Beyrut limanının ticarî önemini koruması amacıyla Beyrut'tan Cebel-i Lübnan vasıtasıyla Şam'a uzanacak bir demiryolu hattı için bölgeye mühendisler göndererek incelemelerde bulunmaya başladı. 1888 yılında ise Osmanlı Hükümeti'nden bu hat için imtiyaz dahi istedi. Fakat hükümet, imtiyazı Osmanlı tebaasından Yusuf İlyas Efendi'ye verme taraftarıydı. Ayrıca, başlangıç noktası olarak Beyrut yerine Akka olması şart koşuyordu¹⁰⁰. Ancak, Beyrut Vilayeti'nce bölgede yabancı nüfuzunu arttıracak amillerden olan bu gibi yabancı girişimlerin mahzurlu olduğu, ayrıca Sur ve Akka'dan başlayacak bir demiryolunun da Beyrut'un mamuriyetini olumsuz etkileyeceği düşünülüyordu. Keza, Beyrut ahali ve tüccarı demiryolunun kendi bölgelerinden geçmesinde ısrar ediyorlardı. Böyle bir hattın döşenmesi için Beyrutlu ileri gelen tüccarlar tarafından Osmanlı Hükümeti'ne istidalar sunuluyordu. Nitekim, Sadrazam Kamil Paşa da Suriye için önemli olan böyle bir hattın bir Osmanlı Anonim şirketine yaptırılması ve Beyrut'a da bir şube hattın döşenmesi taraftarıydı. Böylece hem Beyrut halkının arzusu yerine getirilmiş olacak hem de vilayetçe düşünülen ulaşım ve mamuriyette yabancı tekelinin mahzuru ortadan kalkacaktı¹⁰¹.

Diğer taraftan İngilizlerin bu hat için teşebbüsleri gündemdeydi. Akka-Şam hattı imtiyazı, her ne kadar yabancılara verilmek istenmediyse de nihayet, 1889'da Osmanlı tebaasından Beyrutlu Yusuf İlyas Efendi ile birlikte İngiliz ortağı Robert Philling'e verilmiş oldu. Böylece bir İngiliz şirket tarafından döşenecek olan hatta bir de Kefe-Akka şube hattı eklenecekti. Verilen bu imtiyaz, hem Fransızları hem de Beyrut ahalisini rahatsız etti. Nitekim Beyrut-Şam araba yolu şirketi müdürü de Votre Altesse Sadrazam Kamil Paşa'ya yazdığı arzıda böyle bir imtiyazın verilemeyeceğini öne sürerek kendi imtiyaznamelerindeki maddelere dayanarak Şam, Antakya ile Akka arasındaki sahillere bağlanacak tüm yolların kendilerine verileceğinin temin edildiğini hatırlatıyordu. Yine Sur'dan Baalbek'e oradan Bekaa'ya kadar demiryolu döşeme haklarının olduğunu ileri sürüyordu. Gerekçe olarak Suriye'nin bu kısmının servet mamuriyetinin artmasında kendi şirketlerinin öteden beri hizmetlerinin olduğunu

¹⁰⁰ BOA, Y. PRK. TKM. 18/ 11 1307. Za. 14

¹⁰¹ BOA, Y. A. HUS. 234/ 131 1307. Ş. 13

gösteriyor ve bölgenin kalkınmasına en çok vesile olacak şirket olduklarını ifade ediyordu¹⁰². Beyrut ahalisi ise demiryolunun şehrin haricinde kalması, Beyrut'u itibardan düşüreceğinden endişeliydiler. Beyrutlu sermayedarlar, Beyrut'a bir şube hattın yapılması ile ilgili Yusuf İlyas Efendi ile görüşmeye başladılar¹⁰³.

Diğer taraftan aynı senelerde Beyrut'tan bir hattı Şam ve Havran'a bir hattı Baalbek'e uzanacak bir demiryolu bölgede ihtiyaç olarak görülüyordu. Keza Şubat 1889'da bölge ahalisinden Gabriyel Kolay bu hattın imtiyazını Hükümet'ten talep etti¹⁰⁴. Birkaç ay sonra ise Fransa tebaasından Parisi Suriye demiryolları inşa imtiyazını talep ediyordu¹⁰⁵.

3.1.Hattın İnşa Sebepleri

Beyrut limanının inşasıyla birlikte Beyrut ticaretini iç kesimlere ulaştıracak bir demiryolu ile özellikle ticari malların daha hızlı ve ucuza taşınması ihtiyacı bölgede hakimdi. Ahalinin bu yöndeki istekleriyle doğru orantılı olarak Fransızlar da bölgenin ekonomik gelişmesini destekliyorlardı. Suriye ile olan ticaretinden önemli kâr sağlayan Fransa, ticarî gelişime katkısı olacak liman, yol gibi vasıtaları elinde bulundurmak istiyordu. Böylece siyasî nüfuzunu da güçlendirebilecek, İngiltere'yi geride bırakabilecekti.

Beyrut'tan başlayarak Şam ve Havran'a oradan da Anadolu'ya bağlanacak bir demiryolu, Osmanlı Devleti açısından da oldukça önemliydi. Zaman zaman iç karışıklıklara sahne olan Suriye bölgesine askerî ve siyasî müdahaleyi kolaylaştıracak olması öncelik arz ediyordu. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin en önemli limanlarından olan Beyrut'un işlekliliğini arttırarak ithalat ve ihracat bakımından da gelişmeye sebep olacaktı.

Bölge halkı açısından ise Beyrut'tan iç kesimlere yolculuk önemli bir meseleydi. Lübnan ve Anti-Lübnan dağlarının zorlukla aşılması hem masraflı hem de uzun bir yolculuğu zorunlu kılıyordu. Her ne kadar bu sorun, Beyrut'tan Şam'a inşa edilen araba yolu ile bir nebze hafiflemişse de demiryolunun çok daha etkili olacağı aşikârdı. Bunun yanı sıra bölge tüccarının istekleri de daha ön plandaydı. Ticarî malların taşınması meselesinin çözüme kavuşması, tüccarın iş hacmini genişletecek ve sermayedarların Beyrut'a önem vermesini sağlayacaktı.

¹⁰² BOA, HR. TO. 533/ 9 1889.7.31

¹⁰³ BOA, Y. PRK. TKM. 18/ 11 1307. Za. 14

¹⁰⁴ BOA, İ. DH. 1121/ 87622 1306.C.4

¹⁰⁵ BOA, MV. 47/ 44 1307.M.26

4. İMTİYAZIN VERİLMESİ

Beyrut ahali ve ileri gelen tüccar, bölgede bir demiryolu yapılması ile ilgili Hükümetten imtiyaz istemektedirler. 1880'lerin ortalarından itibaren Beyrutlu Müslüman ve Gayrimüslimlerden bu yol için imtiyaz talepleri geliyordu. 1887-88 yıllarında Beyrut ahali adına hareket eden Mehmed Hamdi Bey istidasında, bahsi geçen demiryolunun Müslüman ve Hristiyan ahali tarafından inşa edilmek istendiğini beyan ederek bunun için 240 bin liranın hazır olduğu cihetle talebin kabul edilebileceğini bildirmekteydi¹⁰⁶. Aynı dönemde yine Beyrutlu tüccardan Hasan Beyhum Efendi'nin istidası da gündemdedi. Fakat bölge ahali Hasan Beyhum Efendi'yi Fransa himayesinde gerek Beyrut-Şam şose yolu gerek Beyrut Limanı imtiyaz sahibi olan Mösyö Perthuis'in adamı olarak görüyorlardı ve bu imtiyazı alması taraftarı değillerdi. Nitekim bu demiryolu imtiyazını Hükümet'ten Hasan Beyhum Efendi, Beyrut-Şam şose yolu şirketi ile müştereken istiyordu¹⁰⁷.

Müslüman ve Hristiyan ahalden gelen demiryolu imtiyaz taleplerinin kabul edilmemesi halkı rahatsız etmekle birlikte konuyla ilgili Hükümet'e arzualler sunulmaya başlandı. Bunlardan öne çıkan Mehmed Hamdi Efendi ve gayrimüslim ahalden Glavani'nin arzualleri, Beyrut-Şam hattının yabancılara ya da yabancı destekli Osmanlı tebaasından birine verilmesinin mahzurlarını içeriyordu. İmtiyazın Mehmed Hamdi Efendi'ye verilmesi talep edilirken, inşa edilecek hattın şose yol üzerinden geçmeyeceği taahhüd ediliyordu. Ayrıca kurulacak olan şirket, hakiki bir Osmanlı şirketi olacaktır. Halbuki Hasan Beyhum Efendi'ye verilecek imtiyaz ile hat, şose yol üzerinden geçecekti. Şose yolu şartnamesine göre imtiyaz müddeti bitiminde Hükümet'e devredilecekti¹⁰⁸. 10 senelik bir imtiyaz müddeti kalan şose üzerinden demiryolu hattı geçtiğinde Hükümet, 400 bin lira zarara uğrayacaktı. Ayrıca Beyrut-Şam arasında yalnızca bir askerî hat olacak ve bu da yabancılardan elinde bulunması ile devletin nüfuzu olumsuz etkilenecekti¹⁰⁹. Diğer taraftan Havran tramvay hatları, Beyrut limanı ve şose yollarının Fransızların elindeyken bir de demiryolunun Fransızlara verilmesinin bölgeyi nüfuz bakımından tehlikeye düşüreceği kanaati hakimdi¹¹⁰. Bu konudaki mahzuriyet, Beyrut valisi Aziz Paşa¹¹¹ başta olmak üzere Cebel-i Lübnan

¹⁰⁶ BOA, Y. MTV. 49/ 33 1308.Ş.12

¹⁰⁷ BOA, BEO. AYN. d. 1226/ 48 1308.C.11

¹⁰⁸ *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310.

¹⁰⁹ BOA, Y. MTV. 50/ 35 1308.L.13

¹¹⁰ BOA, Y. MTV. 49/ 33 1308.Ş.12

¹¹¹ BOA, Y. A. HUS. 234/ 131 1307.Ş.13

Emiri Abdülkadir¹¹² ve diğer bazı ileri gelen şahıs tarafından hükümete bildiriliyordu. Bu sırada imtiyazla ilgili Nafia Nazırı, Sadrazamın oğlu Şevket Bey, Cevdet Paşa ve bazı memurlara rüşvet vaat edildiği iddiası gündeme geldi. Bu konuyla ilgili Padişaha sunulan arızalara göre imtiyazın Hasan Beyhum Efendi'ye verilmesi halinde Nafia Nazırına, muhasebecisine ve bazı memurlara 10 bin, Şevket Bey'e 3 bin, Cevdet Paşa'ya bin lira verilecekti. Bunlara şimdilik senet verilmiş ve bunlardan bazılarını da Duyun-u Umumiye müdürü Selim Efendi ödemeyi taahhüd etmişti¹¹³. Bu şekilde itirazların gelmesi ile konu, Meclis-i Vükela'da 1 ay boyunca müzakere edildi fakat herhangi bir değişikliğe sebep olamadı.

Hasan Beyhum Efendi'nin imtiyaz isteğinde demiryolunun araba yolu üzerinden geçmesi meselesi, hükümet için önem arz ediyordu. Araba yolunun imtiyaz süresinin bitmesine 19 sene vardı ve demiryolu için 99 sene isteniyordu. Şu halde araba şirketi, imtiyazından feragat etmesi gerekiyordu. Bununla ilgili şirket tarafından hükümete karşı hiçbir sorumluluk yüklenilmeyeceği konusundaki taahhünameyi, şirketin idare meclisi reisi olan Perthuis bir telgrafla Nafia Meclisi'ne gönderdi¹¹⁴. Fakat bunu yeterli görmeyen Şura-yı Devlet, tüm şirket hissedarlarının muvafakatini içeren kararın Nezaret'e sunulmasını mecbur tuttu. Nafia Meclisi tarafından hazırlanan mukavelename layihasında da imtiyazın verilmesinin Hasan Beyhum Efendi'nin bu muvafakati almasına bağlı olduğu belirtildi¹¹⁵. Nihayet Beyrut-Şam demiryolu hattı imtiyazı 16 Haziran 1891 tarihli ferman-ı âli ile Hasan Beyhum Efendi'ye verildi¹¹⁶.

Mukavelename

Bir taraftan Devlet-i Aliyye nâmına hareket eden Ticâret ve Nafia Nâzırı ile diğer taraftan teb'a-i Devlet-i Aliyye'den Hasan Beyhum Efendi arasında kararlaştırılan maddeler:

1. Beyrut ile Şam-ı Şerif'i birbirine bağlayacak ve Beyrut'ta devletin kabul edeceği bir mevkiden başlayarak Şam-ı Şerif şehrinin dışına kadar yaklaşık 125 km. uzunluğunda buharlı tramvay hattı* inşası ve işletilmesi imtiyazı Devlet-i Aliye tarafından Hasan Beyhum Efendi'ye ihsan buyrulmuştur.

¹¹² BOA, Y. PRK. TNF. 2/ 30 1305.Z.29

¹¹³ BOA, Y. EE. 10/ 51 1308.Za.28

¹¹⁴ BOA, A. DVNS. MKLT. d. 5/179 1308.R.23

¹¹⁵ BOA, A. DVNS. MKLT. d. 5/180 1308.R.23

¹¹⁶ BOA, T. DMİ. 926/64 1309.Ra.1

*Buharlı tramvay olarak zikredilen Beyrut-Şam hattı arşiv vesikalarında demiryolu, buharlı tramvay ve şimendifer olarak geçmektedir. Mukavelename ve şartnameden de demiryolu olduğu belli olan hattın, demiryolu kastedilerek buharlı tramvay şeklinde zikredildiği anlaşılmaktadır.

2. İmtiyaz müddeti fermân-ı âli tarihinden itibaren 99 senedir.
3. İmtiyaz sahibi fermân-ı âlinin itâsı ve mukâvelenâme ile şartnâmenin teatisi tarihinden itibaren 1 sene zarfında şartnâmede bildirildiği gibi keşfiyât-ı katiye üzerine 2 nüsha mükemmel harita ve layihası tanzim edilerek Ticaret ve Nafia Nezâreti'ne takdim edilecektir. Nezâret harita ve layihaları 3 ay içinde tetkikten geçirerek icap eden eksiklik ve düzeltmelerin yapılmasıyla tasdik edecektir.
4. İmtiyaz sahibi bütün masrafları ve zararı kendisine ait olmak üzere hattın inşasına mukâvelenâme ve şartnâmenin teatisi tarihinden itibaren 1,5 sene müddet zarfında başlamağı ve 4 seneye kadar tamamlamayı taahhüd eder. Ameliyat kavâid-i fenne ve şartnâme ahkamına uygun olarak harita ve layihaların tatbiki ile icrâ olunacaktır. Ameliyatta herhangi bir aksama meydana geldiğinde imtiyaz sahibi derhal hükümet-i mahalliyeye ve Ticâret ve Nafia Nezâreti'ne haber verecek ve ameliyat ne kadar tatil edilirse müddet, o kadar uzatılacaktır.
5. Ticâret ve Nafia Nezâreti, inşaatı komiserler vasıtasıyla muayene ve teftiş edecektir. İşbu teftiş ve muayene masraflarına karşılık imtiyaz sahibi, ameliyata başlama tarihinden itibaren imtiyaz müddetinin sonuna kadar her ay 1/12 kısmı tediye edilmek üzere senelik, Nafia Nezâreti'nin emrine kilometre başına 2,5 Osmanlı lirası verecektir.
6. Tramvay ve müteferriâtı için gerekli arazinin satın alınması hususunda, imtiyaz sahibi ile arazi sahipleri arasında bir uyuşmazlık hasıl olduğunda istimlâk kânuna uygun olarak lazım gelen mahaller hükümet-i mahalliyeye marifetiyle imtiyaz sahibi tarafından sahiplerine tazminat verilmesi şartıyla muvakkaten kullanılabilir. Satın alınacak yerler yol için lüzumlu olan mahallerle sınırlı olacaktır. Kumpanya için gerekli olan arazi dâhilinde boş arazi-i emîriye bulunduğu takdirde imtiyaz sahibine ücretsiz terk edilecek ve arazinin inşaat müddetince yine ücretsiz kullanılmasına müsaade edilecektir. Tramvay ile müştemilâtının tesisiyle işletilmesi için gerekli olan arazi ve emlâk, muamelenin kabulünden evvel Hükümet-i Seniyye nâmına teferru edilecektir.
7. Tramvay ve müteferriâtının inşâsı için gereken malzemeler gerek memleket dâhilinden gerekse diyâr-ı ecnebîyeden gümrük resminden muaf olmak üzere getirilecektir. İmtiyaz müddeti zarfında arazi ve sermayesiyle edevâtı üzerine arazi ve temettu vergisi tarh olunmayacaktır. Ancak imtiyaz sahibi bütün muamelâtında damga resmine tâbi olacaktır.

8. İnşaat tamamlandığında imtiyaz sahibi tarafından haber verilecek ve Ticâret ve Nafia Nezâreti tarafından teşkil edilen bir fen komisyonu marifetiyle muayene edilerek kabul görecektir. 1 sene sonra yine fen komisyonunun muayenesi ile kaide-i fenne ve şartnâmeye uygunluğu rapor edildikten sonra Ticârte ve Nafia Nezâreti tarafından kabul olunacaktır. Halkın istimlâk alanı olmayan yerlerde 1 km.den 2 km. ye kadar olan kısımlar da imtiyaz sahibinin talebi üzerine parça parça işletilebilecektir. Fen komisyonlarının masrafları imtiyaz sahibi tarafından ödenecektir.
9. İmtiyaz sahibi tramvay ile tüm alât ve edevatını masrafları kendisine ait olmak üzere tamir ve muhafaza edecektir. Aksi halde şartnâmenin 16. maddesi mucibince muamele olunacaktır.
10. İmtiyaz sahibi yolun zabıta ve muhafazasıyla ilgili Devlet-i Aliye nizamlarına uygun hareket etmeğe mecburdur. İmtiyaz sahibi tarafından oluşan aksaklıkla nakliyatın duraklaması vukuunda muvakkaten işletilmesi için şartnâmenin 16. Maddesine göre masrafları imtiyaz sahibine ait olmak üzere gerekli tedbirler alınacaktır.
11. İmtiyaz sahibi tramvay hattının muvakkaten kabul olunacağı tarihten itibaren ve şartnâmeye uygun olarak ücretlendirme yapacaktır. Yüzbaşı rütbesine kadar Yüzbaşı dâhil olmak üzere askerlerden yarı ücret alınacaktır.
12. Gerek savaş halinde gerekse diğer zamanlarda kara ve deniz askerleri ve polis ile ilgili levazımat vs. nakliyatı hakkında şartnâmenin 5. Faslında gösterildiği üzere hareket edilecektir.
13. İmtiyaz sahibi ferman-ı âli tarihinden itibaren 6 ay müddet içinde Hükümet-i Seniyye tarafından neşrolunan şirket nizamnâmesine uygun bir Osmanlı anonim şirketi teşkil etmeğe mecburdur.
14. İmtiyaz sahibi ferman-ı âli tarihinden itibaren 1 ay müddet içinde Bank-ı Osmaniye'ye ya nakden ya da piyasa fiyatıyla esham olarak bin adet 100'lük Osmanlı altını kefalet akçesi tevdi edecektir. Esham tevdi edildiği halde fiyat düşmesinden dolayı tertip edecek noksanı ikmal edebileceği banka tarafından taahhüd ettirilecektir. Bunu müteakip ferman-ı âli kendisine teslim edilecektir. Kefalet akçesi inşaat tamamlandıktan sonra iade olunacaktır. Kefalet akçesi 1 ay süre sonunda ödenmediği halde imtiyaz hakkı sâkıt olacaktır.
15. Devlet-i âliye, imtiyaz süresinin 30 senesinin bitiminden sonra yolu, muayene etmeğe salahiyeti olacaktır. Yol işтира olmadan 5 sene zarfında ortalama gayr-i

sâfi hâsılâtın %50'sine denk bir meblağı imtiyaz müddetinin sonuna kadar her sene, hattın iştirâ bedeline karşılık olmak üzere imtiyaz sahibine ifâ edecektir. İşbu devlet tarafından senelik taksitlerin ödenmesi ile ilgili taraflarca bir hususî mukavele hazırlanacaktır. Yolun devlete teslimi, eşya, edevât vs.nin iştirâsı hususunda şartnâmenin 19. Maddesince muamele edilecektir.

16. İmtiyaz müddeti bittiğinde Devlet-i Âliye imtiyaz sahibinin tramvay ve müteferriatı üzerindeki bütün hukuka haiz olacak ve bunun hâsılâtından istifade edecektir. Her türlü borç ve taahhüdâtta varestede olarak hattın devlete teslimi ve müteferriatının mubayaasında şartnâmenin 19. maddesine tâbi olunacaktır.
17. Tramvayın bilcümle memur, müstahdem, amele ve diğer daimî memurlar Devlet-i Âliye tebaasından olacaktır. Memurlar, Hükümet-i Seniyye'nin kabul edeceği kıyafette bulunacak ve genellikle fes giyeceklerdir. İmtiyaz sahibi yolun fen işlerinde Mülkiye Mektebi mezunlarını istihdam edecektir. Demiryolunun halk ile münasebette bulunacak memurlarının Türkçe bilmeleri şarttır.
18. Devlet-i Âliye, masrafları kendisine ait olmak üzere lüzum gördüğünde istihkâmât ve askerî binalar inşa edebilecektir.
19. İmtiyaz sahibi her sene hasılat ve masrafları gösteren cetvellerini komişere tasdik ettirdikten sonra Ticaret ve Nafia Nezâreti'ne takdim edecek ve bu cetveller, şartnâmenin 17. maddesine uygun hazırlanacaktır.
20. İmtiyaz sahibi devletçe lüzum görülecek yerlerde müfettiş, komiser, posta ve zabıta memurları ile hükümetim lüzum göreceği mevkilerde askerî sevkıyat memurlarına mahsus binalar ve barakalar tesis etmeğe mecburdur.
21. Tramvay hattının bir kısmı ya da tamamı Beyrut-Şam araba yolu üzerine inşa edileceğinden araba şirketinin bununla ilgili Devlet-i Âliye'ye hiçbir şekilde iddiada bulunmaması ve şirketin kalan imtiyaz müddetinin feshi için Hasan Beyhum Efendi, şirketin hissedarlarının muvafakatini almağa mecburdur, aksi halde tramvay imtiyazı hükümsüz olacaktır.
22. Devletçe kabul görülecek bir maninin dışında imtiyaz sahibi, belirlenen sürede imâlâta başlamadığı veya tamamlayamadığı, nakliyâtı tatil ettiği veya taahhüdâtı yerine getirmedeği halde, imtiyazı sâkit olacaktır. Böylece şartnâmenin 18. maddesince tramvay muvakkaten işletilmesi için gereken tedbirler alınacak ve ameliyat, edevat ve levazımat müzâyedeye konularak kefalet akçesine devlet tarafından el koyulacaktır.

23. Hükümet-i Seniyye bu hatta uzatma ve şube hatları inşa etmek üzere başkasına imtiyaz verme hakkını saklı tutar. Ancak işbu hattın iki tarafında 3'er km.den toplam 6 km. mesafe dahilinde inşası talep olunacak bütün tramvay hatları için, imtiyaz müddetinin ilk 10 senesi içinde imtiyaz sahibinin diğer tâliplere göre önceliği bulunacaktır. Mezkur hududa denk, yolcu nakledilmek üzere inşa edilecek diğer tramvay ve omnibüs hatları hakkında da imtiyaz sahibinin önceliği bulunacak fakat, bu öncelik demiryolunu asla kapsamayacaktır. Mezkur hududu uzatma olarak verilecek imtiyaz hususunda her imtiyaz sahibinin aynı öncelik hakkı olmayacaktır. Tramvayın işlemeğe başladığı zamandan imtiyaz müddetinin bitimine kadar yolun her türlü tamiri ve muhafazası imtiyaz sahibine ait olacaktır. İşbu yol üzerinde geçecek kira ve hususî arabalar ve hayvanattan mürûriye resmi alınacaktır.
24. İmtiyaz sahibi hattın işletilmeğe başlandığı tarihten itibaren imtiyaz müddetinin bitimine kadar Hükümet-i Seniyye'ye senelik 1200 Osmanlı lirası ödeyecektir.
25. İşbu mukavelenâme ile buna bağlı şartnâmenin hükümlerinin açıklanması Şurâ-yı Devlet'e ait olup şirket ile ilgili her türlü dava, işin ait olduğu Osmanlı mahkemelerinde görülecektir.

Şirket tabiiyeti icabınca devlet daireleri ile olan tüm yazışmalarda Türkçe lisan kullanacaktır.

Meclis-i Nafia¹¹⁷

Böylece imtiyazı verilen Beyrut-Şam demiryolu hattı, bir şirket teşkili ile işletilebilecekti. İmtiyaz müddeti sonunda hat, hükümete ücretsiz teslim edilecek ve araba, bargir vs. eşya şirkete ait olacaktı. Bundan başka imtiyaz müddetinin ilk 20 senesinden sonra hükümetin kararlaştırdığı şartlar dairesinde şirketin yolu satmaya hakkı bulunacaktı¹¹⁸.

¹¹⁷BOA, A. DVNS. MKLT. d. 5/166-182 1308

¹¹⁸BOA, T. DMİ. 926/ 64 1309.Ra.11

II. BÖLÜM

1.ŞİRKETİN OLUŞUMU ve NİZAMNAMESİ

1.1.Şirketin Kuruluş Maksadı

Mukavelenâmenin 13. maddesine göre imtiyaz sahibi olan Hasan Beyhum Efendi, imtiyazın veriliş tarihinden itibaren 6 ay içinde hattın inşa ve işletilmesi için bir şirket kurmaya mecburdu. Ayrıca ileride olabilecek uzatma ve şube hatlarının inşa ve işletilmesi ve demiryolunun güzergahı üzerinde olan Beyrut-Şam şose yolu imtiyaz hukukunun da elde edilmesi için bir şirkete ihtiyaç vardı.

Şose şirketinin bu konudaki muvafakati, Hasan Beyhum Efendi tarafından alınmıştı. Beyrut-Şam demiryolu için öteden beri alakadar olan Şose yolu imtiyaz sahibi Perthuis söz konusu demiryolu imtiyazına bir şekilde dahil olma amacındaydı. Hasan Beyhum Efendi de bu doğrultuda hareket ediyordu. Demiryolu imtiyazı için yalnız Pethuis değil bölgedeki diğer Fransız sermayedarlar da bir çaba içerisindeydi. Nitekim çok geçmeden Hasan Beyhum Efendi, Duyûn-ı Umumiye genel müdürü Selim Mülhemi Efendi ve Beyrut liman şirketi müdürlerinden Mösyö Rene Amon bir Osmanlı Anonim şirketi kurdular¹¹⁹. Hasan Beyhum Efendi imtiyazını 15 Ekim 1891 tarihinde “ Beyrut-Şam Ekonomik Demiryolu Osmanlı Şirketi” adını alan şirkete devretti. Bu esnada oluşan masraflara karşılık şirket tarafından Hasan Beyhum Efendi’ye belli bir meblağ, hükümetin belirlediği şartlara göre ödendi. Aynı yıl Beyrut-Şam Şose Yolu Şirketi, Beyrut-Şam demiryolu şirketi ile birleşerek imtiyazından feragat etti¹²⁰.

Beyrut Liman Şirketi reisi Rene Amon’un, şirketin kurucuları arasında yer alması, liman şirketi ile demiryolu şirketinin birlikte hareket edeceğini ve böylece ticarî faaliyet açısından limanın garanti altına alınmış olacağını gösteriyordu.

1.2.Beyrut-Şam Demiryolu İçin İki Şirketin Birleşmesi

Beyrut-Şam demiryolu imtiyazından önce Fransızlar, Şam-Müzeyrib hattı için girişimlerde bulunmuşlardı. Müzeyrib, zengin bir tahıl bölgesi olması yanında ayrıca kervan yollarının da merkezi durumundaydı. Böyle bir bölgenin denizle bağlantısı oldukça önemliydi.

¹¹⁹ BOA, A. DVNS. MKLT. d. 6/80 1309.

¹²⁰ *Beyrut Vilayeti Şimal Kısmı*, c. 2, s. 168.

Suriye’de Şam tramvayları ile Şam-Müzeyrib demiryolu hattı inşa ve işletilmesi imtiyazı 18 Nisan 1890’da Yusuf Mutran Efendi’ye bir şirket oluşturması şartıyla verildi. 60 senelik müddeti olan bu imtiyazı Yusuf Mutran Efendi, 13 Ağustos 1890 tarihinde bir Fransız şirketi olan “ Şam Tramvayı ve Suriye’de Ekonomik Demiryolları Şirketi” ne devretti. Diğer yandan da Beyrut-Şam hattı imtiyazı başka bir Fransız şirketin eline geçtiğinde bu iki şirketin birleşmesi gündeme geldi. Böylece Müzeyrib ve Şam gibi verimli bölgelerin Beyrut limanına bağlantısı sağlanmış olacaktı. Aynı sene Hayfa-Şam demiryolu imtiyazının bir İngiliz şirketine verilmesi¹²¹, Şam’ın bir limanla bağlantısı konusunda Fransızları harekete geçirdi¹²².

Her iki şirket sermayedarlarından olan Fransızların, öteden beri Suriye demiryollarının imtiyazını elde etme arzusu doğrultusunda, iki şirketin birleşmesine karar verildi. Bu isteğin hükümete bildirilmesi sonucu, 22 Kasım 1891 tarihli ferman-ı âli ile Şam tramvayları ve Suriye Ekonomik Demiryolu Şirketi’nin imtiyaz müddeti 99 seneye çıkarılarak, iki şirketin birleşmesine müsaade edildi. Böylece merkezi Beyrut’ta olmak üzere “ Suriye’de Beyrut-Şam-Havran Ekonomik Osmanlı Demiryolları Şirketi” kuruldu. İmtiyaz mukavelename, ferman-ı âli ve bütün evrak ile birlikte bu şirkete devredilirken diğer iki şirketin borçları, ferman-ı âli harcı gibi masraflar için hissedarlarının belirleyeceği bir miktar, önceki imtiyaz sahiplerine ve ilgililere ödenecekti¹²³. Böylece Beyrut-Şam, Şam-Havran ve şube hatları da Fransızların eline geçmiş oldu.

Osmanlı Devleti’ne ve kanunlarına tâbi olan Beyrut-Şam-Havran demiryolu şirketinin merkezi Beyrut’taydı. Şirket, memleketin diğer yerlerinde ve dış ülkelerde de şubeler açabilecekti.

İmtiyazın verilmesini müteakip Beyrut-Şam demiryolu için belirlenen kefalet akçesi Haziran 1892’de şirket tarafından Bank-ı Osmanî’ye teslim edildi¹²⁴.

1.3.Şirketin Sermayesi

99 senelik bir imtiyaz müddeti olan şirket, 10 milyon frank sermaye ile kuruldu. Her biri 500 franklık yani, 22 Osmanlı lirası değerinde 20 bin hisseye ayrılan sermayeyi, heyet-i umumiyenin %50’ye kadar yükseltme salahiyeti mevcuttu. Ayrıca

¹²¹ BOA, A. DVNS. MKLT. d. 12/ 212 1308.

¹²² Ulrich Fiedler, *Der Bedeutungswandel der Hedschasbahn; Eine historisch geographische Untersuchung*, Berlin, 1984, 16,17.

¹²³ BOA, A. DVNS. MKLT. d. 12/ 281 1308.

¹²⁴ *Sabah Gazetesi*, Nr: 663, 1308 Za 21.

şirket ihtiyaca göre tahvilât ihraç edebilecekti. Hazırlanan nizamnameye göre şirket, sermayesinin % 10'u elde edildikten sonra kesin surette teşekkül etmiş olacaktı.

Ticaret ve Nafia Nezareti'nce hazırlanan nizamnameye göre şirketin hisse senetlerinin bir tarafı Türkçe, diğer tarafı Fransızca veya başka bir dilde hazırlanacaktı. Hisse bedellerinin % 10'u ödenmedikçe havale satışı yapılamayacaktı. Hisse sahiplerinin alacaklıları ya da borçlarından dolayı şirkete ve emlakine hiçbir şekilde müdahale edilmeyecekti. Belirli zamanlarda taksitleri ödenmeyen hisse senetlerinin sahiplerinden gecikmeden dolayı senelik % 6 faiz alınacaktı¹²⁵. Vaktinde ödeme yapmayan hisse sahipleri aleyhine de şirket, dava açabilecek ve gerekirse hisseleri Dersaadet, Paris ve Brüksel borsalarında satışa çıkarabilecekti.

İki şirketin birleşmesinden sonra hisse senetlerinin 1360'ı ile her iki şirketin borçları ödendi. Ayrıca 12.500'ü de Beyrut-Şam Şose Şirketi'nin sermayesi olan 6.000 hisse senediyle mübadele edildi. Bundan sonra inşaat çalışmalarına başlanması için 500'er franklık % 3 faizli 120.000 adet tahvil ihraç edilerek her biri 260 frank üzerinden Osmanlı Bankası'na satıldı¹²⁶. Böylece sâfi 31.200.000 frank elde edilerek bunun 5 milyonu Beyrut Liman Şirketi'ne borç olarak verildi. Bu borcun hangi şartlarla verildiği net olarak açıklanmadı. Burada demiryolu şirketinin şose yolu şirketinin sermayesinden faydalandığı gibi liman şirketinden de istifade edeceği anlaşılıyordu¹²⁷.

1.4.Şirketin Yönetimi

Osmanlı kanunlarına göre şirketin idarî heyeti en az 5 en çok 11 üyeden oluşması gerekirken iki şirketin birleşmesinden dolayı üye sayısı 16'ya yükseldi. İlk 3 sene için İdare Meclisi üyeleri şunlardı:

1. Tramvay Şirketi müdürlerinden, Mösyö Alen Luna
2. Osmanlı Bankası müdürlerinden, Mösyö Nutter Berje
3. Beyrut ileri gelenlerinden, Hasan Beyhum Efendi
4. Beyrut Limanı Şirketi müdürlerinden, Mösyö Rene Amon
5. Beyrut Limanı Şirketi müdürlerinden, Mösyö Kichar
6. Şam Şose Yolu Şirketi müdürlerinden, Mösyö Huber
7. Tramvay şirketi müdürlerinden, Mösyö Edmand Hombert
8. Şam Şose Yolu Şirketi müdürlerinden, Mösyö Korshmid

¹²⁵ BOA, A. DVNS. MKLT. d. 6/282 1309.C.20

¹²⁶ Charles Morawitz, *a.g.e.*, s. 329.

¹²⁷ Major Law, *Report by Major Law on Railways In Asiatic Turkey*, Londra 1896, s. 5.

9. Şam Şose Yolu Şirketi müdürlerinden, Mösyö Lonjel
10. Şam Şose Yolu Şirketi müdürlerinden, Mösyö Lunsimah
11. Brüksel Buz Kumpanyası müdürlerinden, Mösyö Malle
12. Duyûn-ı Umûmiye genel müdürü, Selim Mülhemi Efendi
13. Beyrut Limanı Şirketi müdürlerinden, Yusuf Mutran Efendi
14. Çelik Şirketi reisi, Baron de Nerud
15. Şam Şose Yolu Şirketi müdürlerinden, Mösyö Paisi
16. Şam Şose Yolu Şirketi reisi, Comt de Perthuis¹²⁸

Nizamname, ilk 3 sene için 16 üyeyi kabul ederken 4. sene itibariyle her sene bir kişi, meclisten çıkarılacaktı. Çıkarılan üyeler tekrar seçilme hakkına sahipti. Meclis üyeleri belirlenerek hissedarlardan oluşan heyet-i umumiyenin tasdikine sunulacaktı. İdare Meclisi tarafından her sene reis ve reis vekilini seçilecekti. Meclis üyelerinden bir veya birkaçının vefatı veya istifası halinde meclis, bunların yerine geçici üye atayabilecekti. Yabancı memleketlerde ikâmet eden üyeler kendilerini temsilen azadan birini, vekili tayin edebilirdi. Meclis üyelerinden her biri, şirketin 50 hisse senedine sahip olacaktı. Bunlar üyelerin memuriyetleri süresince satılamayacaktı.

İdare Meclisinin ayda bir toplanması ve görüşmelerin itibara alınması için üyelerin yarıdan fazlasının katılımı gerekiyordu. Meclisin herhangi bir kararının oylamasında eşit oy çıktığı takdirde karar, bir sonraki toplantıda ele alınacak, eşitliğin tekrarı halinde ise karar, reddedilmiş olacaktı. Tüm görüşmeler, meclis reisi veya vekili tarafından imzalanan bir deftere kaydedilecekti. Meclis, şirketin ve mallarının idaresinde hüküm sahibi olup tüm hesaplarını Heyet-i Umumiye'ye arz ederek ödenecek kârın miktarını teklif edebilirdi.

Meclis, iktidar hakkını kısmen veya tamamen bir veya birkaç üyeye vekalet bırakabilir, hatta idarî meselelerin çözümünde dışarıdan bazı kişileri de vekil tayin edebilirdi. Meclis üyeleri mecliste hazır bulunacakları her gün için belli bir ücret alacaklar ve bunun miktarını da heyet-i umumiye belirleyecekti. Olağanüstü durumlarda idare meclisi Heyet-i Umumiye'yi davet edebilirdi¹²⁹.

Heyet-i umumiyenin, sermayenin ¼'ne denk hisse senetlerine sahip hissedarlardan oluşması gerekiyordu. Hissedarların her biri 25 hisseye sahip olacaktı. Heyet-i Umumiye'nin her 25 hisse için 1 rey olacak ve 20'den fazla rey olamayacaktı.

¹²⁸BOA, A. DVNS. MKLT. d. 6/ 283 1309.C.20

¹²⁹BOA, A. DVNS. MKLT. d. 6/284 1309.C.20

Müzakere edilecek konular genel olarak Heyet-i Umumiye’de belirlenerek bunların cetveli, İdare Meclisi’nde düzenlenecekti. Bu cetvele meclisin ve sermayenin en az 1/5’ne sahip hissedarların teklifleri ile bazı konular dahil edilebilecekti. Şirketin tüm hesabı, Heyet-i Umumiye’nin tayin ettiği müfettişler ile tetkik edilerek sunulan raporun kabulü ya da reddi Heyet-i Umumiye’de görüşülecekti. Tahvilat ihracı ile istikraza izin verilmesi, şirket işleri hakkında karar verme, gerektiğinde İdare Meclisi’nin salahiyetini genişletmesi, Heyet-i Umumiye’nin görevleri arasındaydı. Ayrıca sermayenin arttırılması ya da azaltılması, Heyet-i Umumiye’deki sermayenin 2/3’ne eşit miktardaki hisse sahiplerinin çoğunluk reyine bağlıydı¹³⁰.

Şirketin malî senesi Kanunusaninin başından başlayacak, İdare Meclisi her sene sonunda şirketin alacak ve borçlarını gösterir bir defter hazırlayarak Heyet-i Umumiye’ye sunacaktı.

Şirketin senelik kârından önce bedeli ödenen hisseler faiz olarak % 5, İhtiyat akçesini oluşturmak üzere de % 5 ayrıldıktan sonra kalanın % 15’i eşit olarak müdürlere, % 85’i kâr hissesi olarak hissedarlara ödenecekti. Hattın işletmeye açılmasına kadar hisse senetlerine % 5 faiz verilecek ve bu faiz yolun hâsılatından ya da yeterli olmadığında sermayeden tayin edilecekti. Ayrıca Heyet-i Umumiye hisse senetlerinin kura ile tedavülden alınması için her sene bir miktar meblağın ayrılmasına karar verebilecekti.

Olağanüstü hallerde karşılık gösterilecek olan ihtiyat akçesi, sermayenin 1/10 derecesine varıncaya kadar senelik kârdan ayrılacaktı. Fakat Heyet-i Umumiye karar verdiği takdirde ihtiyat akçesinin ayrılmasına devam edilebilecekti. Hisse başına ödenecek % 5 faiz ve kâr hisseleri yeterli olmadığı takdirde ihtiyat akçesinden tamamlanacaktı. Şirketin feshi durumunda ihtiyat akçesi hissedarlar arasında taksim edilecekti.

İdare Meclisi, şirketin müddetinin uzatılmasını, feshini veya bir şirketle birleşmesini teklif edebilirdi. Bu da hükümetin ruhsatına bağlıydı¹³¹. Meclis ve Heyet-i Umumiye sermayenin ¾’ü zayii olduğunda şirketin feshine veya devamına karar verebilirdi. Şirketin müddeti bittiğinde veya feshi durumunda Heyet-i Umumiye gereken muamele ve hesapların kesilmesinde salahiyetini kullanarak memurlar tayin

¹³⁰BOA, A. DVNS. MKLT. d. 6/ 285 1309.C.20

¹³¹BOA, A. DVNS. MKLT. d. 6/ 286 1309.C.20

edebilecekti. Heyet-i Umumiye'nin kararı ve hükümetin müsaderesiyle şirketin tüm hak ve hukuku başka bir şirkete veya kimseye devredilebilecekti¹³².

Beyrut-Şam demiryolu hattına Havran ile birlikte Birecik uzantısı imtiyazı Haziran 1892'de Yusuf Mutran Efendi tarafından şirkete devredilmişti. Böylece 3 maddenin değiştirildiği yeni nizamnamenin şirkete teslimi akabinde şirket vekili Caporal tarafından Darülacezeye bir hizmet olmak üzere 1500 Osmanlı altını Hükümet emrine bankaya verildi. Bununla ilgili çalışmamızın ileriki bölümlerinde izahat yapılacaktır.

1.5. Demiryolu Personeli

Beyrut-Şam demiryolu şirketince çalıştırılacak personelin durumu, Beyrut-Şam hattı mukavelenamesinin 17. maddesinde belirtiliyordu. Buna göre demiryolunda istihdam edilecek memur ve işçiler Osmanlı tebaasından olacaktı. Personel, hükümetin tayin edeceği kıyafette bulunacak ve genellikle fes giyecekti. Ayrıca demiryolunun fennî işlerinde Hendese-i Mülkiye Mektebi mezunlarının istihdam edilmesi ve ahali ile irtibat sağlayacak memurların da Türkçe bilmeleri şart koşuluyordu.

Demiryolu inşaatı için şirket, gerekli gördüğü miktarda işçi istihdam edebilecekti. Bu konudaki Mülkiye Mektebi mezunlarının istihdam şartı, Beyrut-Şam mukavelenamesinde yer alırken, Şam-Havran hattı mukavelenamesinde zikredilmiyordu. Dolayısıyla iki şirketin birleşmiş olması, meseleyi karışık bir hale getirdi¹³³. Ancak bu şartın mukavelenamesinde bulunmasından dolayı özellikle Beyrut-Şam kısmı için geçerli olacağı aşıkardı. Fakat İnşaat başladıktan sonra 10 ay geçmesine rağmen demiryolunda hiçbir Mülkiye Mektebi mezunu istihdamı yapılmadı. Bununla birlikte yabancı personel istihdamı ihbarı üzerine Beyrut-Şam demiryolu komiserinin ifadesine göre hükümetin bu tayinleri gerçekleştirmemesinden dolayı şirket, inşaatın gecikmemesi için yabancı işçiler getirtmek durumunda kalmıştı. Bunun için açıkta kalan Mülkiye Mektebi mezunlarının tayin edilmeleri gereği hükümete bildirildi¹³⁴. Demiryolunda yabancı mühendislerin istihdam edildiğinin ihbar edilmesi üzerine şirket vekili Mösyö Caporal, hattın Şam-Havran kısmında dahi Mülkiye Mektebi mezunlarının istihdam edileceğini beyan etti.

¹³² BOA, A. DVNS. MKLT. d. 6/ 287 1309.C.20

¹³³ BOA, T. DMİ. 936/ 22 1310.B.10

¹³⁴ BOA, T. DMİ. 936/ 22 1310.Ca.24

Beyrut-Şam demiryoluna Temmuz 1893 tarihine kadar 200 yabancı personel istihdamı yapılmıştı. Bunlar fennî memurlardan kondüktör, işbaşçılarından başka köprülerin inşaatında bulunan taşçılar ve doğramacıları. Hattın temel inşaatında çalıştırılan bu işçi ve memurların yabancı olması, yerli memurların bu konuda fennî bilgilerinin yetersiz kalacağı düşüncesinden kaynaklanıyordu¹³⁵. Bu yabancı işçiler arasında Yunanistan'da demiryolu tadilatından dolayı işsiz kalan İtalyan ameleler de bulunuyordu. Bununla ilgili Suriye vilayetinden şirketin hakkı olmadığı halde bu gibi yabancı işçileri çalıştırdığı ihbar edilmişti. Bunun üzerine hem vilayete hem de demiryolu komiserlerine bunun engellenmesi için tedbirler alınması yönünde talimat verildi. Şirketin fen memurlarından başka yabancı işçi çalıştırmaması ve amele olarak bölge halkından kimseleri istihdam etmesi gerekiyordu¹³⁶.

Daha sonra hükümet, söz konusu yabancı personelin ihraç edilmesini şirkete bildirdi. Şirket ise bu ihracın gerçekleşmesiyle oluşacak boşluktan dolayı inşaatın tatil edilmek zorunda olunduğunu beyan ediyordu¹³⁷.

1906 yılında şirketin ikametleri Beyrut olan 424 müstahdemi bulunup bunların temettu vergisi ise toplam 17.605 kuruş 10 paraydı¹³⁸.

2. HATTIN İNŞASI

Beyrut-Şam demiryolu hattı için kurulan şirket Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından tasdik olunduktan sonra inşaat için 1891 yılının Kasım ayında yolların keşf-i muayenesine başlandı¹³⁹. Hattın güzergahının belirlenmesi için Avrupa'dan getirilen mühendislerin çalışmaları birkaç ay sürdü¹⁴⁰.

Şirket sermayedarlarının hattın inşası için ahaliye müracaatlarında 120.000 hisse senedinden ancak 40.000'i talep olunmuştu¹⁴¹. Şirket ihraç edeceği tahvilata Paris'te pek çok müşteri çıkacağına kesin gözüyle bakıyordu. Haziran 1892'de hattın tahvilatı Paris borsasında 305 franka kadar alınıp satılmaya başlandı. Şirket, 1858'den beri işletilen araba yolunun senelik 500.000 franka kadar kâr bırakması sebebiyle Beyrut-Şam hattı tahvilatının da daha çok olmasını umuyordu¹⁴².

¹³⁵BOA, T.DMİ. 936/ 87 1310.Z.28

¹³⁶DH.MKT 116/25 1311 Ca 2

¹³⁷BOA, T.DMİ. 936/ 87 1310.Z.21

¹³⁸BOA, ML.VRD. Nr:4338 1323

¹³⁹*Sabah Gazetesi*, Nr: 787, 1309 Ra 30

¹⁴⁰*Sabah Gazetesi*, Nr: 769, 1309 Ra 12

¹⁴¹*Sabah Gazetesi*, Nr: 891, 1309 B 16

¹⁴²*Sabah Gazetesi*, Nr: 1000, 1309 Za 8

Beyrut-Şam demiryolu hattı inşasına 1892 yılının Mart ayında vali ve ahalinin katılımıyla yapılan merasimle başlandı¹⁴³. Hattın güzergahı Beyrut'tan başlayarak Lübnan ve Anti-Lübnan sıradağlarını aşacak ve nihayet Şam'a ulaşacaktı. Mukavelename gereğince şirket tarafından Nezaret'e takdim edilen hattın güzergah haritasında Beyrut-Şam arası 150 km. olarak gösteriliyordu¹⁴⁴. Bu arada demiryolu inşaatı ve işletmesini teftiş ve kontrol etmek üzere bir komiser tayin edildi¹⁴⁵. Fakat inşaat hem Beyrut hem de Suriye vilayetlerinde icra edileceğinden Beyrut kısmına ayrı, Suriye kısmına ayrı komiserler tayin edilmesi uygun görüldü. İnşaatın Suriye Vilayeti'ndeki kısmına Şam-Havran demiryolu komiseri nezaret edecekti¹⁴⁶.

Şirket her sene sonunda mukavelenamenin 19. maddesine göre gelir ve gideri gösteren cetvelleri Ticaret ve Nafia Nezareti'ne sunacaktı.

Mukavelenamenin 7. maddesine göre şirket, inşaat için gerekli malzemenin getirilmesinde gümrük vergisinden muaf tutulacaktı. Nitekim inşaat için Avrupa'dan getirtilen makineler ve diğer malzemeler, Fen Müşavirliği'nde tetkik edildikten sonra bunlara vergi muafiyeti uygulanıyordu. Şirket Avrupa'dan 2 adet balast makinesi, 2 adet harç makinesi ve 200 ton demir getirtmişti¹⁴⁷. Ayrıca Beyrut-Şam inşaatında kullanılmak ve karşılığı verilmek üzere hükümetten de bazı malzemeler de isteniyordu. 1894 yılı Nisan ayında hükümetten istenen malzeme 15 bin kıyye (yaklaşık 19 bin 244 kg.) taş barutuyla 3200 kutu fitildi¹⁴⁸.

Beyrut-Şam hattının menfez inşaları hakkında kabul edilen haritalardaki ölçülere göre menfezlerin genişliği 60 cm.den az olmayacaktı. Fakat şirket 30 ilâ 60 cm. genişliğinde olan 100 adedi geçen kemerli ve kapaklı menfezler inşa etti. Şirket mevcut su arkları dolayısıyla bu şekilde bir menfez inşaatına mecbur olduklarını hükümete bildirdi¹⁴⁹.

2.1. Başlangıç Noktası Meselesi

Hattın başlangıç noktası olarak şirketçe tayin edilen yer, Hıristiyanların çoğunlukta olduğu şehrin doğu tarafıydı. Belirlenen yer, daha sonra limanla bağlantı sağlayacak bir uzatma inşası için de gayet müsaitti. Ancak hattın inşa edileceği

¹⁴³ BOA, T.DMİ. 933/ 67 1308.Mart

¹⁴⁴ BOA, T.DMİ. 934/ 88 1308.Kanunusani.25

¹⁴⁵ BOA, T.DMİ. 929/ 60 1307.Şubat.1

¹⁴⁶ BOA, T.DMİ. 934/ 1 1308. Kanunuevvel.15

¹⁴⁷ BOA, T.DMİ. 934/ 55 1308.Kanunuevvel.12

¹⁴⁸ BOA, Y.MTV. 93/129 1311 L 17

¹⁴⁹ BOA, T.DMİ. 941/125 1311 Za 9

noktalarda, emlak ve esnaflığın değer kazanacağı aşıkâr olduğundan Müslüman ahali hattın kendi bölgelerinde, yani şehrin batı tarafında inşa edilmesi taraftarıydı. Diğer yandan Hıristiyan ahali kendi çıkarları doğrultusunda buna karşı çıkıyordu. Demiryolunun limana yakın bir yerde inşa edilmesi de liman şirketinin menfaatine uygundu¹⁵⁰.

Başlangıç noktası konusunda Seraskerlik'in de bazı itirazları vardı. Şirketin takdim ettiği güzergah haritalarında başlangıç noktası, inşa edilecek olan istihkamların birbiriyle ulaşımını kesecek mahiyetteydi. Ayrıca Seraskerlik Trablus yolundan Karantinahane'ye giden yolun serbest bırakılmasını da talep ediyordu. Fakat şirket Beyrut istasyonunun şehrin batı yönünde yapılması taraftarı değildi. Bu yönde inşası halinde daha sonra limana ulaştırılacak olan yolun yapımı coğrafi olarak oldukça masraflı olacaktı. Şirketin bu yönde ısrarı sonucu konu, her iki açıdan Meclis-i Mahsus-ı Vükela'da görüşüldükten sonra istasyonun belirlenen yerden biraz daha batıya kaydırılmasına ve istihkamların ulaşımını engellemeyecek şekilde inşa edilmesine karar verildi¹⁵¹.

2.2. Arazi İstimlâki

Arazi istimlakinde şirket, arazi taksimini gösteren haritalar düzenlemek durumundaydı. Arazi alımında, şirket ile ahali arasında bir uyumsuzluk olduğunda Meclis-i Mahsus'un kararına uyulacaktı. Ahaliden bazıları tarafından kendi bahçe veya emlaklerinin değerlerinin altında bir fiyatla alındığına dair hükümete şikâyetler yapılıyordu¹⁵². Böylece arazi istimlakinde bazı suiistimallerin yapıldığı Suriye Vilayeti'nden gelen telgraflardan da anlaşılıyordu. Bununla ilgili Nezaret ve Komiserlik tarafından şirket ikaz ediliyordu.

Şirket, arazi istimlâki için önceden oluşturulan komisyonun görevine devam etmesi taraftarı değildi. Hatta bu konuda hükümete ciddi şikâyetlerde bulunuyordu. Komisyon üyelerinin şirket ile arazi sahipleri arasındaki uzlaşmayı engelledikleri ve daha da ileri giderek ahaliyi şirkete karşı kışkırttıkları dair şikâyetler hükümete ulaştı. Şirketle anlaşamayan ahali birtakım saldırılarda bulunmaya başladı. Zerka ahalisinin buradaki imalat yerine saldırdığı ve ameleden birkaçını yaralamış olduğu yönünde şirket tarafından ihbarlar yapılmıştı. Bunun üzerine hükümet tarafından Suriye vilayetine bu gibi hâl ve harekete meydan verilmemesi yönünde talimat verildi.

¹⁵⁰ BOA, BEO. AYN. d. 1679/ 167 1309. Haziran.16

¹⁵¹ BOA, BEO. AYN. d. 1679/ 479 1309.Eylül.9

¹⁵² BOA, BEO. AYN. d. 1680/ 935 1312.Z.20

Arazi istimlakinde diğerk bir sorun, kurulacak olan Zahle-Muallaka istasyonu arazisi ile ilgiliydi. Şirket, inşası devam eden demiryolunun orta durağının Cebel-i Lũbnan Mutasarrıflığı topraklarında bulunan Zahle'de yapılmasını planlıyordu. Zahle kasabası, Suriye Vilayeti'nde Beka Kaymakamlığı'na bağlı Muallaka kasabası ile hem huduttu. Her iki kasaba ahalisi de demiryolundan faydalanmak istiyordu. Fakat Zahle ahalisinin demiryolundan istifadesiyle iki bõlge ahalisi arasında asayişin bozulacağı dũşünülyordu. Ayrıca özerk bir yönetimi olan Cebel-i Lũbnan kanunlarınca asayişin sağlanmasında zorluk yaŐanılabacađından korkuluyordu. Zahle'nin Mutasarrıflık dahilinde olması dolayısıyla demiryolu çevresinde ahali tarafından binalar yapılacak ve bunların vergisinden Hazine tam olarak istifade edemeyecekti¹⁵³.

Gerek Beka Kaymakamlığı gerek Suriye Vilayeti, istasyonun Muallaka'da inşa edilmesi gerektiği konusunda ısrar ediyorlardı. Nitekim Suriye Vilayeti'ne göre istasyonun Muallaka'da yapılması halinde, Cebel-i Lũbnan ahalisi Muallaka'dan geçmek durumunda kalacaklar ve bu da vilayetin menfaatine uygun olacaktı¹⁵⁴. Bu konudaki ısrarlar üzerine Şirket istasyonun Muallaka'da inşa edilip edilemeyeceği konusunu incelemeye aldığında Cebel-i Lũbnan Mutasarrıflığı bõlgenin önem kazanacağı yönünde durağın Zahle'de yapılması için hükümete baŐvurularda bulunmaya baŐladı¹⁵⁵.

Nihayet Ticaret ve Nafia Nezareti'nin bu konudaki tezkeresi, Meclis-i Mahsusa'da görüşüldükten sonra istasyonun Zahle'ye uzak kalmayacak Şekilde Muallaka'da inşasına karar verildi¹⁵⁶. Böylece karar-ı âli ile Zahle-Muallaka istasyonu Suriye vilayeti dahilinde inşa edilecekti¹⁵⁷.

2.3. DõŐenen Raylar

Beyrut-Şam demiryolu dar hat olarak inşa ediliyordu. Şartnameye göre demiryolu tek hatlı yapılacak, gerek görölürse ikinci hatt da tesis edilebilecekti. Demir çubukların yerleŐtirileceđi yer, 1m. 5cm. ilâ 1m. 45cm. arasında olacaktı. Rayların kaldırımıla olan mesafesi tek hat için 80cm. olarak hesaplandı. Demiryolunun Şose yoluna tesadũf eden yerlerinde iki yolun arasında 1,5m. mesafe bırakılacaktı. Ayrıca tesadũf edilen Şose yolu deđiŐtirilebilir veya demiryoluna göre düzeltilibilirdi. Yolun geçtiği köy ve kasabalarda iki arabanın yan yana geçebileceği kadar bir mesafe

¹⁵³ BOA, T.DMİ. 934/ 99 1308.Eylül.2

¹⁵⁴ BOA, T.DMİ. 934/ 99 1308.Kanununevvel.12

¹⁵⁵ BOA, T.DMİ. 934/ 99 1308. TeŐrinievvel.24

¹⁵⁶ BOA, BEO. AYN. d. 1679/ 551 1311.R.1

¹⁵⁷ BOA, T.DMİ. 941/131 1311 Za 10

olacak¹⁵⁸ ve demiryolu, tek hatlı yerlerde 7,5m. ve çift hatlı ise 9m. olarak inşa edilecekti. İnşaat esnasında bozulan su yolları ve boruların tamiri şirkete aitti.

Gerek rayların döşenmesinde ve gerekse durakların inşasında, en iyi malzemenin kullanılması ve sağlam temelde yapılması öne sürülen şartlardandı¹⁵⁹. Nitekim inşaat başladıktan kısa bir süre sonra 1892 yılı Temmuz ve Ağustos aylarında yapılan incelemede, Şam cihetinde sağlam malzeme kullanılmadığı ortaya çıkması ile inşa edilen yerler yıkılarak tekrar yapıldı¹⁶⁰.

İnşaat masraflarının büyük kısmı hattın, 4895 ve 4370 m. rakımları olan Lübnan ve Anti-Lübnan Dağları'nı geçen bölümlerine aitti¹⁶¹. Özellikle iki sıradağın arasındaki vadiye iniş ve çıkışta oldukça dik rampalar mevcuttu. Lokomotiflerin bu bölümleri aşabilmesi için iki rayın arasına üçüncü bir ray daha eklenerek bu bölümde kremayerli sistem kullanıldı¹⁶². Ayrıca Beyrut-Şam arası mesafede bir çok akarsu bulunması nedeniyle demiryolunun geçeceği köprüler de inşa edildi.

Şirketin sahip olduğu yedek alet ve edevat ise inşaat esnasında kullanılan lokomotiflerde ya da inşaat sonrasındaki işletilecek olan lokomotiflerde kullanılacaktı¹⁶³.

2.4.Hattın İnşasında Yaşanan Sorunlar

İnşaatın kazı yapılan yerlerinde zaman zaman kazalar yaşanıyordu. Bunlardan biri 1894 yılının Mayıs ayında meydana geldi. Beyrut-Şam hattının Zeydani kariyesi yakınındaki kumlukta yapılan ameliyat sırasında 3 işçi toprak altında kalmıştı¹⁶⁴.

Beyrut demiryolu hattının inşası sırasında ortaya çıkabilecek olan bazı asâr-ı atikanın derhal demiryolu komiserliğine bildirilmesi daha önceden şirkete tebliğ edilmişti. Fakat Ocak 1894'te demiryolu hattı müdürü Perthuis tarafından inşaat esnasında çıkan asâr-ı atikayı gizlice Fransa'ya ihraç edildiği ortaya çıktı. Bunun engellenmesi için Ticaret ve Nafia Nezareti'ne talimat verildi. Buna göre söz konusu

¹⁵⁸ BOA, A. DVNS. MKLT. d. 5/ 170 1308.

¹⁵⁹ BOA, A. DVNS. MKLT. d. 5/ 172 1308.

¹⁶⁰ BOA, T. DMİ. 934/ 33 1310.Ra5

¹⁶¹ Major Law, *A.g.e.*, s. 5.

¹⁶² A. Zeki Erertem, " Cenub ve Suriye Demiryolları ve Suriye, İran, Irak Otomobil Yolları", *Levazım Mecmuası*, 1941, sy. 42, s. 64.

¹⁶³ BOA, T.DMİ 941/120 1311 Za 9

¹⁶⁴ BOA, T.DMİ. 942/31 1311 Za 21

asâr-ı atikadan önce demiryolu komiseri haberdar olacak daha sonra durum vilayete bildirilecekti¹⁶⁵.

2.5. Hattın İşletmeye Açılması

1894 yılında inşaatın 72 km. ilk kısmı tamamlanarak Muallaka'ya kadar ulaşıldı. 1895 Haziranında inşaatı tamamlanan Beyrut-Şam demiryolu hattında Şam-Havran hattı üzerinde Beramke durağına bağlandı. Birinci katar o gün işletildi¹⁶⁶.

Hattın muayenesi Demiryolları müdürü Hayri Bey başkanlığında bir fen komisyonu tarafından yapıldı. 22 Temmuz 1895'de hat, Osmanlı Hükümeti tarafından kabulü¹⁶⁷;icrasıyla resmî açılışı yapıldı¹⁶⁸. Bu tarih itibariyle demiryolu hattı işlemeğe başladı.

¹⁶⁵ BOA, MF.MKT. 192/138 1311 B 8

¹⁶⁶ *Dersaadet Ticaret Odası*, nr: 550, 1 Temmuz 1311.

¹⁶⁷ *Dersaadet Ticaret Odası*, nr: 574, 16 Kanunuevvel 1311.

¹⁶⁸ BOA, Y. MTV, 125/ 118 1313.S.14

III. BÖLÜM

BEYRUT-ŞAM DEMİRYOLU HATTININ İŞLETİLMESİ

1. HATTIN İŞLETİLMESİ

Beyrut-Şam demiryolu işletilmesinde görevli şirket üyeleri şunlardı: Reis Perthuis, Baron de Narov, Müdür Vekili Rene Amon, İşletme Müdürü C. Risrol, Genel Müfettişi Vicont G. de Perthuis, Hukuk müşaviri Faik Gargor Bey, Başkatip Albert Vimalov, Muhasebeci Hanadim Efendi, Tamirat-1 Mütemediye Baş Memuru Mösyö Doris, I.Kısım Hat Müfettişi Lennon Kolue, II.Kısım Hat Müfettişi ise Shaputa'ydı¹⁶⁹.

1.1.Demiryolu Durakları

1895 yılı sonunda işletilmeye başlanan Beyrut-Şam demiryolu toplam 147 km. olup 25 duraktan ibaretti. Şirket şartnameye göre her sene sonunda gelir ve giderleri gösteren defteri Ticaret ve Nafia Nezareti'ne sunacaktı.

Tablo 1.1. 1315 Suriye Vilayet Salnamesine göre istasyonların başlangıç noktasına olan mesafeleri ve trenlerin hareket saatleri

İSTASYONLAR	BAŞLANGIÇ NOKTASINA OLAN MESAFELER	SABAHA HAREKET	SABAHA VARIŞ	AKŞAM HAREKET	AKŞAM VARIŞ
BEYRUT		07:05		17:30	
Hades	7 km.	07:29	07:24	17:55	17:54
Babda	9 km.	07:52	07:45	18:21	18:15
Cumhur	12 km.	08:15	08:10	18:48	18:43
Arya	17 km.	08:44	08:38	19:23	19:17
Âliye	21 km.	09:16	09:10	20:01	19:55
Behamdun	27 km.	09:50	09:47	20:41	20:38

¹⁶⁹ *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1318, s. 118.

Ayn-Sufer	31 km.	10:17	10:12	21:14	21:09
Mericat	44 km.	11:13	11:10	22:21	22:18
Şatura	47 km.	11:32	11:31	22:45	22:43
Saidnayil	52 km.	11:45	11:44	23:01	23:00
Muallaka	56 km.	12:25	11:55	24:55	23:14
Rayak	66 km.	12:45	12:43	01:18	01:17
Yahfufe	78 km.	13:26	13:21	02:11	02:06
Sergâyâ	87 km.	13:57	13:54	02:52	02:49
Zabadanî	98 km.	14:22	14:19	03:22	03:19
El-Tekye	110 km.	14:47	14:46	03:52	03:51
Sevk Vadi Bürde	115 km.	14:57	14:56	04:03	
Deyrikanun	119 km.	15:07	15:06	04:14	
Ayn-Fice	123 km.	15:17	15:15	04:26	04:24
Cedide	130 km.	15:31	15:30	04:42	
El-Hama	134 km.	15:41	15:39	04:52	04:51
Damar	137 km.	15:49	15:48	05:00	
Şam-Baramke	144 km.	16:18	16:03	05:21	05:16
Şam-Meydan	147 km.		16:31		05:34

İSTASYONLAR	Mesafeler	SABAH HAREKET	SABAH VARIŞ	AKŞAM HAREKET	AKŞAM VARIŞ
Şam		07:27		18:45	
Şam-Baramke	4 km.	07:55	07:40	19:03	18:58
Damar	11 km.	08:12	08:11	19:23	
El-Hama	14 km.	08:22	08:20	19:36	19:33
Cedide	18 km.	08:32	08:31	19:48	
Aynelfice	24 km.	08:53	08:48	20:13	20:08
Dirkanun	28 km.	09:04	09:03	20:30	
Sevkadiberde (?)	33 km.	09:16	09:15	20:48	
El-Tekye	37 km.	09:28	09:26	21:08	21:06
Zabadani	50 km.	09:58	09:53	21:50	21:45
Ser-Gaya	61 km.	10:25	10:23	22:32	22:30
Yahfufe	70 km.	10:47	10:44	22:57	22:55
Rayak	82 km.	11:12	11:11	23:28	23:27
Muallaka	91 km.	ÖĞLEN	11:30	02:44	23:50
Said-Nail	95 km.	12:11	12:10	02:58	02:57
Cedita	100 km.	12:25	12:23	03:14	03:13
Mericat	104 km.	12:52	12:47	03:46	03:41
Ayn-Sufer	117 km.	13:51	13:48	04:58	04:55
Behamdun	121 km.	14:12	14:10	05:23	05:21

Aliye	127 km.	14:43	14:38	05:59	05:54
Arya	131 km.	15:06	15:04	06:27	06:25
Cumhur	135 km.	15:28	15:26	06:52	06:50
Babeda	138 km.	15:45	15:43	07:12	07:10
Hadas	141 km.	16:00	15:58	07:32	07:28
Beyrut	147 km.	AKŞAM	16:18	SABAH	07:55

Kaynak: Suriye Vilayet Salnamesi 1315, s. 332-33

Beyrut ile Şam arası demiryoluyla yaklaşık 10 saatte kat ediliyordu.

1.2.Demiryolu Tarifeleri

Beyrut-Şam hattında yolcu, eşya, hayvan, ticarî mallar ve posta nakliyatından başka asker sevkiyatı da yapılacaktı.

Demiryolunda yolcu nakli için uygulanacak ücretler ancak devletin ruhsatı dahilinde arttırılabildi. Ücretlerin indiriminde veya artışında önceden halka ilan edilmesi gerekiyordu. Bu tarifeler her 5 senede bir hükümet ile şirket arasında oluşacak anlaşmayla düzenlenecekti.

Yolcu tarifesine göre 5 yaş altı çocuklardan ücret alınmayacaktı. 15 yaşına kadar olan yolcularda ise yarı ücret alınacaktı. Buna göre para, kuruşun 1/40'i olmak üzere kişi başı 1. mevki 30, 2. mevkide olanların ücreti 20 paraydı. Yolcuların elde taşınabilecek eşyaları ücretsiz taşınacaktı.

Askerler için ve askerî sevkiyatta yarı ücret tarifesi uygulanacaktı. Ayrıca 2. Sınıf arabalarla nakledilecekti. Savaş esnasında tüm askerî nakliyat için demiryolu idaresi devletin emrine verilecekti. Yine mahkumlar da bu tarifeye göre nakilleri yapılacaktı¹⁷⁰. Hattın inşası ve işletilmesiyle ilgili müfettiş ve memurlardan ücret alınmayacaktı.

Eşyaların taşınmasında km. başına 10 kg. eşyanın ücreti 1 paraydı. Ayrıca eşyaların taşınmasında her defasında 20 para kaydiye resmi alınacaktı. Tahmiliye ve

¹⁷⁰ BOA, A. DVNS. MKLT. d. 5/ 175 1308

ihraciye resmi de her 10 kg. başına 4 paraydı¹⁷¹. 25 kg. dan aşağı olan eşyalarda kaydiye, tahmiliye ve ihraciye resmi dahil olmak üzere her 30 km. için 3 kuruş, daha fazla mesafede ise 20 para ücret uygulanacaktı. Eşyalar için normal seferlerde taşınma ücreti km. başına 35 para olup kaydiye resmi 20 para ve her ton başına 9 kuruştı. 2000 kg. dan 3000 kg. a kadar olan mallar için normal ücretin 1,5 katı eklenecek ve 3000 kg. dan fazla olan malların taşınmasında ücretlendirme mal sahibi ile şirket arasında tayin edilecekti¹⁷². Bunlardan başka altın, gümüş, cıva gibi kıymetli eşyalardan km. başına her 10 liralık kıymet üzerine 2 para ile ücretlendirilecekti. Bunların da kaydiye resmi her taşımada 20 paraydı. Demiryolunda ayrıca araba taşımacılığı da yapılacaktı. Buna göre hızlı seferlerde 94, normal seferlerde 47 para km. nakliye ücreti mevcuttu. Araba nakliyatında kaydiye resmi yine 20 para olup tahmiliye ve ihraciye resmi 10 kuruştı¹⁷³.

Demiryolunda hayvan nakliyatındaki ücret, hızlı seferlerde büyük baş için 54, küçük başlarda ise 8 iken normal seferlerde büyük baş için 28 küçük baş ise 4 paraydı. Bunlar için de kaydiye resmi 20 para alınacaktı.

Posta idaresinin kabul ettiği her türlü eşya ve bunların ulaştırılmasıyla ilgili memurlar ücretsiz taşınacaktı. Ayrıca şirket tarafından trenlerde bunlar için ayrı bölümler tahsis edilecekti. Devlet-i Aliyye tarafından imal edilen posta vagonlarını şirket, ücretsiz olarak nakledecekti. Hükümetin izni dışında da yabancı posta nakli gerçekleştirilemeyecekti¹⁷⁴. Ayrıca posta nakliyatı yapan trenler sabahları olduğu gibi geceleri de çalıştırılacaktı¹⁷⁵.

Beyrut-Şam demiryolunun işletilmesinde 3 senedir çocuklar için uygulanan ücret tarifeleri şartnameye aykırı düşmekteydi. Buna göre 5 yaşından 15 yaşına kadar olan çocuklardan yarı ücret alınması gerekirken 3 yaşından 7 yaşına kadar olan çocuklardan yarı ücret tarifesi uygulanıyordu. Demiryolunun Şam-Havran gibi diğer kısımlarında şartnameye uyulduğu halde Beyrut-Şam hattında 3-7 yaş tarifesi baz alınmıştı. Şirket ülkedeki diğer demiryollarında uygulanan tarifenin 3-7 yaş sınırında olduğunu öne sürüyordu. Ayrıca Beyrut ve çevresinin iklim şartlarından dolayı 15 yaşındakilerin çocuk sayılamayacağını da göz önüne alınması isteniyordu. Fakat bu Demiryolları İdaresi'nden kabul edilmemiş ve bu konuda şartnameye uyulması şirkete

¹⁷¹ BOA, A. DVNS. MKLT. d. 5/ 176 1308

¹⁷² BOA, A. DVNS. MKLT. d. 5/ 178 1308

¹⁷³ BOA, A. DVNS. MKLT. d. 5/ 177 1308

¹⁷⁴ BOA, A. DVNS. MKLT. d. 5/ 179 1308

¹⁷⁵ BOA, T.DMİ. 951/4 1312 Z 29

tebliğ edilmişti. Ayrıca Osmanlı mektepleri talebelerinin de yarı ücrete tabi tutulması şart koşulmuştu¹⁷⁶.

1.3.Hattın Uzatılması

Beyrut-Şam demiryolu imtiyazından kısa bir süre sonra Şam-Havran demiryolu ile birleşmişti. Esasen öteden beri hükümete, Beyrut'tan başlayacak bir demiryolunun Humus, Hama yoluyla Halep'e kadar ulaşan projeleri sunuluyordu. Özellikle Suriye'yi Anadolu'ya bağlayacak demiryolları için Fransızların yoğun talepleri vardı. Diğer yandan Akka-Şam hattının imtiyazını alan İngilizler aynı şekilde Şam'ı Birecik'e bağlayacak demiryolunun imtiyazını talep ediyordu¹⁷⁷. Beyrut-Şam demiryolu inşaatı başladıktan sonra şirket vekili Mösyö Caporal Şam-Humus-Hama-Birecik hattının imtiyazını istedi¹⁷⁸. Nitekim Beyrut-Şam-Havran hattı mukavelenamesince imtiyaz müddetinin ilk 10 yılı zarfında imtiyaz sahibi demiryolunun uzatma ve şube hatlarının imtiyazı konusunda önceliği bulunuyordu.

Nihayet Şam-Birecik hattı ve Fırat üzerinde Telek'e kadar uzatılma imtiyazı, 2 Haziran 1893'te Yusuf Mutran Efendi'ye verildi¹⁷⁹. Bir ay sonra ise Yusuf Mutran Efendi bu imtiyazını "Beyrut-Şam-Havran Osmanlı Ekonomik Demiryolları Şirketi"ne devretti. Şirketin unvanı da "Beyrut-Şam-Havran ve Fırat üzerinde Birecik Demiryolları Osmanlı Anonim Şirketi" olarak değiştirildi. Böylece Beyrut-Şam hattı, güneyde Müzeyrib'e, kuzeyde Halep ve Birecik'e kadar uzanmış olacaktı. bu imtiyaz devrinden sonra şirketin nizamnamesinde 3 madde değişikliğe uğradı. İlk olarak şirketin unvanı ve sermayesinin miktarı belirlendikten sonra şirket meclisi resi-i sanilerinin en fazla 3 kişi olabilme maddesi getirilmişti¹⁸⁰. Bu şekilde Fransızlar Suriye'de demiryolu ağında çoğu imtiyazları elde ederek baskın duruma geldiler.

Şam-Birecik hattı inşa ve işletme hakkı ile birlikte şirketin sermayesi, 10 milyon franktan 15 milyon franka yükseltildi¹⁸¹. Geniş hat olarak ve yaklaşık 550 km. uzunluğunda inşa edilecek olan söz konusu demiryolu, kilometre başına 12.500 frank teminat ile garanti edildi¹⁸². 1893 yılında ise Beyrut-Birecik demiryolu hattının Anadolu demiryolu ile birleştirilmesi için Bab-ı Âli ile Fransız sermayedarlar arasında anlaşma

¹⁷⁶ BOA, ŞD. 1212/37 1316 C 6

¹⁷⁷ BOA, BEO. AYN. d. 1226/ 32 1308.Ca.10

¹⁷⁸ BOA, BEO. AYN. d. 1678/ 737 1310.R.5

¹⁷⁹ A. du Velay, *A.g.e.*, s. 409.

¹⁸⁰ BOA, ŞD. 1199/13 Nr: 32 1311 R 2

¹⁸¹ BOA, BEO. AYN. d. 1679/ 641 1311.Ra.21

¹⁸² Charles Morawitz, *a.g.e.*, s. 330.

imzalandı¹⁸³. Her ne kadar Fransızlar Anadolu-Bağdat demiryolu imtiyazına sahip olmak istemişlerse de Almanların bu imtiyazı almaları akabinde hiç olmazsa Almanlarla işbirliği içerisine girmeye karar verdiler. Böylece Birecik bağlantılı demiryolu ile Anadolu'yu Avrupa ve Asya'ya bağlayan büyük şebekenin bir parçası haline gelecek olan şirket elde edilecek büyük kârdan kendi payına düşeni alacaktı¹⁸⁴.

1.4. Hattın Cebel-i Lübnan Tramvayı ile Birleşmesi

Beyrut-Şam demiryolunun işletmeye açıldıktan sonra Cebel-i Lübnan tramvayı ile bağlanması gündeme geldi. Cebel-i Lübnan tramvay hattı imtiyazı 1891'de Beyrut tüccarlarından Abdülehad Efendi'ye verilmişti¹⁸⁵. Beyrut'tan Cebel-i Lübnan'a ulaşımı sağlayan tramvay ile Beyrut-Şam demiryolunun bağlantısının olmaması, yolcu ve eşya nakli açısından zorluklara neden oluyordu. Demiryolu hattı ve Cebel-i Lübnan tramvayının 700-800 m. lik bağlantı ile birleştirilmesi hakkında Ticaret ve Nafia Nezareti'nin bildirisi üzerine konu, Şûra-yı Devlet'te görüşülmeye başlandı. Fakat Seraskerliğin bu durumu mülken ve siyaseten mahzurlu görmesi dolayısıyla Meclis-i Mahsus-ı Vükelâ'da alınan kararla bu bağlantıdan vazgeçildi¹⁸⁶. Cebel-i Lübnan'dan Beyrut'a ve Beyrut'tan Cebel-i Lübnan'a yolcu ve eşya nakli aktarma ile yapıldığından hem masraflı oluyor, hem de zorluklar yaşıyordu. Bu durumdan sadece şirket değil güzergâh üzerindeki mahallerin ahalisi de muzdaripti. İki hattın birbirine bağlanması hususunda Cebel-i Lübnan Tramvay Şirketi'nin meclis idare azâsından Leon Bare(?) ve Amon Cavania tarafından hükümete istidâ sunulmuştu. Bağlantı için inşası gereken durak ve müştemilâtı Beyrut vilâyeti dahilinde ve Beyrut şehri civarında bulunacak, böylece Cebel-i Lübnan ve Beyrut yolcuları Beyrut vilâyeti zabıta memurları nezaretinde olacaktı. Bu şekilde hem denetim daha kolay sağlanacak, hem de aktarma olmadan özellikle ticari eşya nakli masrafsız yapılabilecekti. Bağlantı sağlanmaması durumunda Cebel-i Lübnan'ın özel konumundan dolayı tramvay ile kaçakçılık ve muzır eşya ithalatı gibi gayri kanuni taşımacılık kolaylaşacaktı. Ayrıca bu iki hattın biri ile gerçekleşecek olan askerî nakliyatın diğerine yüklenmesinde birtakım aktarma sorunları yaşanacaktı. Tüm bu sebeplerden dolayı iki hattın bağlantısı Meclis-i Mahsus'ta münasip görüldü.

¹⁸³BOA, Y. PRK. SRN. 3/ 71 1310 B.17

¹⁸⁴ Edward Mead Earle, *a.g.e.*, s.182.

¹⁸⁵ BOA, T. DMİ. 930/96 1308 Haziran.9

¹⁸⁶ BOA, T. DMİ. 971/61 1315 S. 25

Diğer yandan Alman İmparatoru'nun Kudüs ve havalini ziyareti dolayısıyla Suriye'ye de uğrayacağı gündemdedi. Bu konuda hükümet demiryolu şirketine gerekli hazırlıkları yapması için talimat verdi. Buna göre demiryolunda salonlu vagonlar tedarik edecekti. Fakat şirket vekili Caporal iki hattın bağlantısı sağlanmaması halinde gereken hazırlıkların noksan kalacağını bildiriyordu. Konuyla ilgili verilen tezkere üzerine irade-i seniyye buyruldu¹⁸⁷. Böylece 1898 yılında Cebel-i Lübnan hattının Beyrut-Şam demiryoluna bağlantısı sağlandı¹⁸⁸.

1.5.Hattın Rıhtıma Uzatılması

Demiryolunun rıhtıma kadar uzatılması baştan beri düşünülüyordu. Beyrut liman şirketi de bu konuda çaba sarf ediyordu. Limanla demiryolunun bağlantısı oldukça önemliydi. Hattın rıhtıma ulaştırılmasıyla gemilerden trene olan nakliyat daha kolay yapılacak ve artı masraf gerektirmeyecekti. 1901'de Demiryolu şirketi bununla ilgili talebini Sadarete bildirdi¹⁸⁹. Bu arada liman şirketi tarafından da teklifler yapılıyordu¹⁹⁰. Ardından 1902'de hattın rıhtıma uzatılması kararı verildi¹⁹¹. Aynı yıl padişahın müsaadesi ile inşaat başlandı. Beyrut-Şam demiryolunun iskeleye uzatılması ile istasyon inşası 1903'te tamamlanmış oldu¹⁹².

2.Hattın İşletilmesinde Ortaya Çıkan Sorunlar

Beyrut-Şam demiryolu işletilmeye başladığında senelik kârı şirket tarafından 2.935.000 frank olarak hesap ediliyordu. Fakat safi hasılat 1896-1899 yılları arasında 1.198.098 frankı geçemedi. Beyrut-Şam-Havran hattının 1899 yılına ait gayri safi hasılatı 9.049.174 kuruştur¹⁹³. Ancak Beyrut-Şam hattı, Şam-Müzeyrib hattına göre daha verimli bir işletme hasılatına sahip oldu. Bunda Beyrut Limanının da etkisi oldu. Nitekim 1903'te Beyrut-Şam-Müzeyrib demiryolunun gayri safi hasılatı 13.372.998 kuruştur¹⁹⁴.

Her iki hattın da kilometre teminatı olmaması şirketi zor duruma düşürüyordu. Hükümet tarafından belirlenen tarifeler işletme masraflarına denk düşmediği gibi şirket, hissedarların senetlerine de kâr veremiyordu. Esasen Beyrut-Şam hattının işletmesi de maliyetliydi. Coğrafi şartların zorluğu yakıt tüketimini artırıyordu. Özellikle hattın

¹⁸⁷ BOA, İ. TNF 7 1315 ZA 28

¹⁸⁸ BOA, Y. A. RES. 90/28 1315 B.10

¹⁸⁹ BOA, BEO. 1764/ 132276 1319 N.8

¹⁹⁰ BOA, Y. MTV. 225/ 43 1319.L.7

¹⁹¹ BOA, Y. PRK. BŞK. 65/ 112 1319.L.8

¹⁹² *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 6. Defa 1324

¹⁹³ *Suriye Vilayeti Salnamesi*, 1318, s. 374.

¹⁹⁴ *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1322, 5.defa, s. 140.

Lübnan Dağlarını aşan bölümünün uzun olması normalin üstünde bir lokomotif gücü gerektiriyordu. Ayrıca Havran ürünlerinin taşınmasında uygulanan tarifeler şirketi zorluyordu¹⁹⁵.

Beyrut-Şam demiryolu güzergahının üzerinde sarp geçitler bulunduğundan coğrafi olarak zorluklar yaşıyordu. Özellikle kış mevsiminde trenlerin gidiş ve gelişlerinde kar yüzünden kapanan yollar dolayısıyla gecikmeler yaşıyordu. Posta ve eşya nakli bu dönemlerde oldukça gecikmeli bir şekilde yapılıyordu¹⁹⁶.

Demiryolu işletmesinde birinci ve ikinci sınıf yolculardan başka özek sınıf yolcu taşımacılığı da yapılıyordu. Taşımacılık ve gelir bakımından en çok paya sahip olan özel sınıf yolculardı. Yük taşımacılığında ise gelirin önemli bir bölümü ticarî mal taşımacılığına aitti¹⁹⁷.

2.1. Demiryolunda Yaşanan Kazalar ve Eşkiya Saldırıları

Şirketi zor duruma düşüren amillerden biri de demiryoluna yapılan eşkiya saldırılarıydı. Demiryoluna yapılan saldırılarda katarları, amele vagonları¹⁹⁸, su hazneleri ve demiryolu memurları zarar görüyordu. Bununla ilgili şirket, Seraskerlik'e ve Nezaret'e şikayetlerini bildiriyordu¹⁹⁹. Demiryolları nizamına aykırı bir takım vukuatlar, demiryolunun özellikle Suriye Vilayeti kısmında meydana geliyordu. Bu olaylardan birinde ahaliden bazı şahıslar amele vagonlarının kilidini kırıp odun nakli yapmışlardı. Bunları şikayet eden memurlar, daha sonra bu şahıslar tarafından yakalanıp arabaları demiryolu hattına sürüklenmiş ve bu durum katarların kaza yapmasına sebep olmuştu²⁰⁰. Bu gibi eşkiya saldırıları her ne kadar önlenmeye çalışılmışsa da ileriki yıllarda da devam etti. Yine 1904'te Beyrut'tan Şam'a giden yolcu trenine Zeydani ile Tekye arasında 108. km. de ateş açılması ile yapılan saldırı tüccar ve yolculara ait eşyaların yanması ile sonuçlandı²⁰¹.

Beyrut-Şam demiryolunda yaşanan kazalar daha çok Cebel-i Lübnan mevkiinde meydana geliyordu. Trenin raydan çıkması sonucu yaşanan kazalardan şirket, sorumlu tutuluyordu. Yolların tamir ve muhafazasının şirket tarafından sağlanmadığı öne sürülerek bu gibi kazalarda, Osmanlı Hükümeti şirkete ölenlerin yakınlarına tazminat

¹⁹⁵ Major Law, *a.g.e.*, s. 6.

¹⁹⁶ BOA, BEO. 1133/84950 1316 M 10

¹⁹⁷ BOA, T.DMİ. 972/55 1315.Ra.29

¹⁹⁸ BOA, DH. MKT. 2335/ 131 1317.Z.23

¹⁹⁹ BOA, DH. MKT. 2212/ 130 1317.S.10

²⁰⁰ BOA, T.DMİ. 995/15 1318 M 6

²⁰¹ BOA, DH.MKT. 863/37 1322 R 8

ödeme zorunluluğu getiriyordu²⁰². Nitekim 1904 yılı Nisan ayında Beyrut'tan kalkan tren Cebel-i Lübnan mevkiinde Aliye kazasında yoldan çıkmış ve kazada 8 kişi ölmüş, 18 kişi yaralanmıştı²⁰³. Yapılan tahkikatta ise lokomotifin buhar borusunun arızalandığının anlaşılması üzerine şirket, durumu üstlenerek ölenler için tazminat ödemeyi kabul etti²⁰⁴.

2.2.Şirketin Mali Durumu

1900 yılına kadar şirket, tahviller ve dalgaları borçlar nedeniyle her sene açık vermeye devam ediyordu. Bu yıllarda demiryolu hususî yolcu tarifelerinde 3 sene öncesine göre yaklaşık %25 oranında bir indirim uygulandığı görülmektedir²⁰⁵. Diğer yandan da Birecik hattı imtiyazını almış olan şirket Osmanlı Hükümetiyle 1896'da yaptığı anlaşma ile bu hattın inşasını 5 yıl geciktirmiş oluyordu. 12.500 franklık teminatı olan Birecik hattının başlangıç kısmını Rayak-Hama oluşturuyordu. Bu hattın inşasıyla birlikte şirketin ismi “Şam-Hama ve Temdidi Hattı Osmanlı Şirketi” olarak değiştirildi ve merkezi İstanbul'a nakledildi²⁰⁶.

1898 yılı itibariyle Beyrut-Şam-Havran ve Birecik demiryolunun işletilmesi konusunda Societe Syrienne (Suriye Şirket) ile bir anlaşma yapıldı. Ayrıca bu şirkete Birecik hattı da inşa ettirilecekti²⁰⁷.

1900 yılına gelindiğinde şirket, hissedarlarına borçlarını ödeyemeyecek duruma geldi. Bu borçlarla ilgili uzlaşmayı Fransız mahkemesinde tasdik ettiren şirket hissedarlar tarafından protesto edildi. Hissedarlar şirketin Osmanlı Devleti kanunlarına bağlı olduğu halde borçlarını ödememesinden dolayı bütçesini Fransız kanunlarıyla düzenlemesine ve bu şekilde borçlarının olmadığını iddia etmesine karşı çıkıyordu. Alacaklılar adına Beyrut vilayetine müracaat eden Habib Sabbah, hukuklarının korunmasını talep etti²⁰⁸.

Şirket mevcut tahvilatın yerine yeni tahvilat ihraç ederek Fransa Ticaret Mahkemesi'nde kararlaştırılan konkordatonun Osmanlı Devleti tarafından tasdik edilmesini istiyordu. Bu konkordatonun hükümlerine göre alacaklılar alacaklarının yarısını terk edecek ve diğer yarısının her sene 1/50'i almağa razı olacaklardı. Aynı

²⁰² BOA, BEO. 2310/ 173193 1322.M.24

²⁰³ BOA, BEO. 2333/ 174933 1322.M.24

²⁰⁴ BOA, DH.MKT. 839/53 1322 M 22

²⁰⁵ *Suriye Vilayet Salnamesi*, 1315, s. 332-33; *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1318, s. 119-120.

²⁰⁶ Ulrich Fiedler, *a.g.e.*, s. 15.

²⁰⁷ BOA, BEO. 1091/81776 1315 Za 8

²⁰⁸ BOA, ŞD. 1288/32 1319 Z 29

zamanda tahvil sahipleri alacaklarının toplamını 500'er franklık yeni tahvillerle değiştirebileceklerdi. Yeni tahviller en çok 15 frank faizli olacaktı. bu faizlerin de ödenmesi ancak şirketin kâr zarar hesabı çıkarıldıktan sonra geriye kalan meblağ olduğu müddetçe olacaktı. Artan meblağın %90'ı Beyrut-Şam-Havran demiryolunun tahvil sahipleri için, %10'nu da şirket kendi nizamnamesine göre kullanacaktı²⁰⁹. Bununla ilgili bir yandan şirket meclis idare reisi Leon Berje tarafından hükümete istidâ sunulurken diğer yandan buna karşı çıkan bazı tahvil sahiplerinin de müracaatları vuku buluyordu. Bu şekilde iflasını talep eden şirketin Osmanlı mahkemesinde hükme alınmasını isteyen yerli ve yabancı tahvil sahipleri Osmanlı Birinci Ticaret Mahkemesi'nde şirketi dava ettiler²¹⁰. Açılan davanın ertelenmesini isteyen şirket vekili olarak Berje'nin yanında bu hususta Fransa sefiri de hükümete ısrar ediyordu. Osmanlı Devleti ise o sıralarda Balkanlar'da yaşadığı bunalımdan dolayı olayları siyasî olarak ele alıyordu. Nitekim Fransa'nın bu dönemde yazılı basınının Bulgarlar aleyhinde olması ve Osmanlı Devleti lehine davranması padişahın durumu kötüleştirmemek için söz konusu davayı erteletmesine sebep oldu²¹¹. Nihayet şirket bu konkordato ile yeniden teşkil edilmiş oldu. Aynı zamanda Rayak-Hama hattının inşası imtiyazını da elinde bulunduran şirkete bunun için gerekli sermayeyi temin etmek üzere 500'er franklık 90.000 adet tahvil mezuniyeti verildi.

Şirketin bu mali sıkıntıları yanında imtiyazını İngilizlerin almış olduğu Hayfa-Şam hattının oluşturacağı rekabet Fransızları tedirgin ediyordu. Bu hat Beyrut-Şam demiryoluna göre inşa işletilmesi daha düşük maliyetle olacaktı. Ayrıca bu demiryoluyla Hayfa Limanının önem kazanması da Beyrut Limanı dolayısıyla Beyrut-Şam-Müzeyrib hattının taşımacılığını olumsuz etkileyecekti. Ancak Hayfa-Şam hattı İngilizlerin yetersiz sermayelerinden dolayı 8 km. döşenebildi.

2.3.Hicaz Demiryolu ile Yaşanan Sorunlar

1 Mayıs 1900'de sadır olan irâde-i seniyye ile gündeme gelen Hicaz demiryolu ile II.Abdülhamid, bölgedeki Osmanlı nüfuzunun artacağı, Haccın kolaylaştırılacağı, bölgede isyan eden gruplara daha rahat müdahale edilebileceği düşüncesindeydi.²¹² Şam'dan Medine ve Mekke'ye kadar uzanacak ve Devlet eliyle gerçekleştirilecek olan

²⁰⁹ A. Du Velay, *a.g.e.*, s. 412, 413.

²¹⁰ BOA, MV. 104/42 1320 R 14

²¹¹ BOA, İHUS 105/1321 S/26 1321 S 6

²¹² Ali Akyıldız, *a.g.e.*, s.31

bu hattın başlangıç noktası olarak tayin edilen Hayfa demiryolu İngilizlerden 175.000 lira ile satın alınmıştı²¹³.

Komasyon-ı Âli idaresindeki Hicaz demiryolunun başlangıç noktası Şam olarak belirlendiğinden idare, Fransızların işletmesinde olan Şam-Müzeyrib hattının satın alınmasına karar vermişti. Böylece 120 km. tasarruf edilecekti. Fakat Fransız şirketi, buna karşılık 10 milyon frank talep etmişti. Uzlaşma sağlanamayarak Şam-Müzeyrib hattına paralel Şam-Dera hattı (128 km.) inşası gündeme geldi. Fransa Büyükelçiliğinin de devreye girmesiyle Osmanlı Hükümeti ile şirket arasında yapılmış olan imtiyaz sözleşmesindeki, bölgede başka bir demiryolu inşası yaptırılmayacağı maddesine dayanarak Fransızlar, bu hattın inşasına engel olmaya çalıştılar²¹⁴. Fakat bu madde bölgede demiryolu yapımının yabancı şirketlere verilmeyeceğiyle ilgiliydi ve devletin yapımı konusunda herhangi bir madde bulunmuyordu.

Şam-Dera hattı inşası 1903'te tamamlandı. Bu hat 1905'de Hayfa limanına bağlandı. Bunun üzerine Şam-Müzeyrib hattının gelirlerini olumsuz etkileyeceği iddiasıyla şirket, Osmanlı Hükümeti'nden tazminat talep etti. Osmanlı Hükümeti, 3.400.000 frank tazminat ödemeyi kabul ederek şirkete bir de Şam'dan Halep'e uzanan bir demiryolu imtiyazı da verdi. Bu şekilde Bağdat hattına Hicaz hattı bağlanmış olacaktı²¹⁵.

Hattın işletmeye açılmasıyla Beyrut-Şam-Müzeyrib demiryolu şirketi ile bir rekabete girilmiş oldu. İki hat Şam-Müzeyrib arasında paralel olarak işliyordu. Hayfa-Dera-Şam hattı masrafları, Müslüman halkın bağışları ve devlet eliyle karşılanıyordu. Bu da demiryolunun daha uygun fiyatla yolcu ve yük taşımaya olanak sağlıyordu. Ayrıca Hayfa-Şam coğrafi olarak daha kolay şartlara sahip olması nedeniyle Beyrut-Şam hattı gibi işletme masraflarına duçar olmuyordu²¹⁶. Diğer tarafta Fransız şirketi finansman gücünü çekiyordu.

Hicaz Demiryolu'nun uyguladığı tarifelerle bölgenin taşımacılığı Hayfa-Şam hattına kayıyordu. Demiryolu ile Hayfa limanının önemi artmıştı. Havran ürünlerinin Beyrut Limanı'ndan Hayfa Limanı'na kayması Müzeyrib-Şam taşımacılığını olumsuz yönde etkiliyordu. Bunun üzerine şirket 1911'de taşımacılıkta %50'ye varan indirimlere gitmesine karşılık Hicaz Demiryolu 1912'de uyguladığı indirimli tarifeye 96.671 ton

²¹³ Said Paşa, *a.g.e.*, s. 374-75.

²¹⁴ BOA, BEO. 1678/ 125787 1319.Ra.5

²¹⁵ Osman Nuri, *II.Abdülhamid Devri Saltanatı*, s.722

²¹⁶ Major Law, *a.g.e.*, s. 5.

taşımacılık gerçekleştirdi. Şirketin Şam-Müzeyrib arası taşımacılığı ise ancak 52.839 ton oldu. Yine de Beyrut Limanı değerini kaybetmemişti. Şam-Beyrut arası taşımacılık bu durumdan pek fazla etkilenmedi. Sonuç olarak 1911’de Beyrut’tan Şam’a 48.863 ton yük taşınmasına karşılık Hayfa’dan ise 4.935 ton taşınmıştı. Daha sonraki yıllarda her ne kadar Hayfa-Şam taşımacılığı artmışsa da Beyrut-Şam hattındaki oranı geçemedi. Burada Fransızların Beyrut ve çevresinde ticarî yapıda kökleşmiş olmaları da etkiliydi²¹⁷.

Hicaz Demiryolu’nun Beyrut-Şam-Havran hattı işletmesini bu şekilde olumsuz etkilemesi, Fransa’nın Osmanlı Hükümeti’ne bir takım baskılar yapmasına da sebep oldu. Nitekim 1913’de Osmanlı Devleti zor duruma düşmüş ve borç anlaşması için Fransa’ya başvurmuştu. Fransa’nın şartlarından biri Beyrut-Şam-Müzeyrib hattının zararının telafi edilmesi idi²¹⁸. Böylece Osmanlı Devleti Şam-Müzeyrib hattı için 3 milyon 500 bin frank tazminat ödemeyi kabul etti. Ayrıca şirkete Hama-Halep hattı inşası için kilometre başına 17.667 frank teminat verilecekti²¹⁹. Bununla yetinmeyen Fransız şirketi bölgede rakip istemediğinden Hayfa-Şam hattını satın almak istiyordu. Fakat 1914’de Hicaz Demiryolu’nun Evkaf Nezareti’ne bağlanarak satışı yasaklanmış oldu.

II.Abdülhamid’in hal’inden sonra Suriye ve Filistin’de Hicaz Demiryolu’nun şube hatların döşenmesine devam edildi. Birinci Dünya Savaşı öncesinde başlayan askeri hatlarının döşenmesi savaş sırasında da sürdürülüyordu. Bu durum Suriye Demiryollarını elinde bulunduran Fransızları rahatsız ediyordu. Diğer yandan Osmanlı Devleti’nin mali sıkıntısından dolayı 1913’te Paris’e giden Cavid Bey’in görüşmeleri sonucunda Fransızlar, istikraz temini için ağır şartlar ileri sürmüşlerdi. Buna göre Fransa, Suriye ve Filistin’de demiryolu yapılmaması, yapılanların durdurulması ve yapılacak olan tüm demiryolları imtiyazlarının da kendilerine verilmesini istiyorlardı²²⁰. Fakat savaşın başlamasıyla birlikte bu anlaşma yürürlüğe girmedi.

3.Hattın Sonuçları

Beyrut-Şam demiryolu hattı Suriye’nin ithalat ve ihracat ile ekonomik açıdan gelişmesine katkı sağladığı gibi limanı iç kesimlere bağlayan ulaşımı da oldukça kolaylaştırdı. Böylece iç ve dış ticaretin yanında yolcu trafiğinin artmasına da olanak

²¹⁷ Murat Özyüksel, *a.g.e.*, s. 20.

²¹⁸ *İkdam*, NR:5953, 18 09 1913

²¹⁹ Said Paşa, *A.g.e.*, s. 376.

²²⁰ *İkdam*, Nr: 5953, 18 09 1913

sağladı. Demiryolu inşaatından sonra bölge özellikle Avrupalı turistler açısından da önem kazandı²²¹.

Fransa'nın Beyrut başta olmak üzere Suriye'de siyasî ve iktisadî nüfuzunu korumak ve geliştirmek için demiryolu, önemli bir vasıta oldu. Nitekim bölge halklarını birbirine düşürecek, Osmanlı nüfuzunu zedeleyecek tarzda yabancı gazete ve evraklar, Beyrut-Şam hattı katarları kullanılarak Suriye'ye sokuluyordu²²². Her ne kadar Osmanlı Hükümeti bunlara el koyup katarların muayene edilmesine dikkat etse de bu gibi neşriyatın bölgeye girişi devam etti²²³.

XIX. yüzyılın sonlarında dünya silah teknolojisi önemli merhaleler kat ediyordu. Bununla birlikte silah ticaretinde de artış yaşandığı gibi kaçakçılığı da yapıyordu. Bu dönemde Osmanlı ülkesinde de özellikle ferdi kullanımda silah kaçaklığı yaygın hale geldi. Suriye, Lübnan, Irak, Hicaz, Necid, Yemen, Fizan gibi bölgelerde gayrimüslimlerin yanında Müslüman halk arasında da silahlanma yoğunluğu vardı.

Yabancı devletlerin nüfuzlarını geçirebildikleri halkları el altından silahlandırmasına karşılık II.Abdülhamid, bölge halklarından oluşturduğu “ Hamidiye Alayları” haricinde, bazı yerlerde Hıristiyanlara karşı Müslüman halkın silahlanmasına göz yumuyordu. Suriye ve Lübnan'a gizli silah satışı, özellikle bölgenin karışıklığından faydalanacak olan Fransa'nın istediği doğrultusunda oluyordu²²⁴.

Beyrut'ta başta silah olmak üzere eşya, tütün kaçakçılığı öteden beri yapılmaktaydı. Liman ve araba yolu vasıtasıyla özellikle kaçak silah ve tütün Beyrut'tan Şam'a ve Suriye'nin içerlerine ithal ediliyordu. Beyrut-Şam demiryolu inşası ile birlikte de bu kaçakçılık devam etti.

Silah kaçakçılığı, Beyrut'ta bir takım ticarethaneler²²⁵, bazı tüccar, esnaf tarafından yapıyordu. Bölgede kaçakçılığın önemli merkezlerinden olan Beyrut üzerinden Bağdat'a kadar kaçak silah, tütün, eşya girişi yanında firari taşınması da söz konusuydu²²⁶. Bu kaçakçılık Beyrut Limanı'na genellikle Marsilya²²⁷, Yunanistan²²⁸ ve Kıbrıs'tan²²⁹ gelen gemiler daha sonra demiryolu vasıtasıyla yapıyordu²³⁰. Beyrut'ta

²²¹ BOA, Y. PRK. UM. 41/ 28 1315.L.21

²²² BOA, DH. MKT. 2091/ 37 1316.Ra.26

²²³ BOA, Y. PRK. UM. 52/ 76 1318.Ş.20

²²⁴ Orhan Koloğlu, *a.g.e.*, s. 323-24.

²²⁵ BOA, Y. A. HUS. 284/95 1311.Ca.13

²²⁶ BOA, DH. MKT. 271/ 85 1312.S.13

²²⁷ BOA, DH. MKT. 2398/ 114 1318.Ca.8

²²⁸ BOA, BEO. 1566/ 117417 1318.C.23

²²⁹ BOA, Y. MTV. 455/ 73 1326.C.30

²³⁰ BOA, DH. MKT. 328/ 47 1312.B.9

yüklemesi yapılan revolverlerle fişekler gibi yasak silahlar²³¹, posta katarlarıyla²³² bazen de varillerde²³³ veya ürün sepetlerinde²³⁴ saklanarak Şam'a ve diğer bölgelere ulaştırılıyordu.

Beyrut'ta Rus²³⁵ ve Amerikan²³⁶ konsolosluklarında kaçakçılık işine karışanlar olduğu gibi liman ve demiryollarında görevli memur, komiser ve polislerden de kaçakçılığa bulaşanlar oluyordu²³⁷. Osmanlı Hükümeti tarafından kaçakçılık işine karışanlar için sürgün²³⁸, meslekten ihraç²³⁹ gibi cezalar uygulanıyordu. Bununla birlikte her ne kadar gemilerde olduğu gibi demiryolu hattında da birçok kez kaçak eşyalara ve silahlara el konulduysa da buna tam olarak engel olunamadı. Bu durum demiryolunu I. Dünya Savaşı'nda devletin devralmasına kadar sürdü.

Beyrut-Şam demiryolu bölgede çeşitli toplulukların iskanı sonucuna katkıda bulundu. II. Abdülhamid döneminde özellikle Suriye ve Beyrut'ta yabancılara satışı yasaklanan arazilere Müslüman muhacirlerin yerleştirilmesine önem gösteriliyordu. Buna rağmen Musevi muhacirlere kanunsuz emlak satışı yapılıyordu²⁴⁰.

Müslüman muhacirler Girit, Cezayir, Tunus ve Kafkasya'dan geliyor ve Beyrut, Şam ve Hama'ya iskan ediliyordu²⁴¹. Osmanlı Hükümeti muhacirleri gemi ve demiryolu yolculuk masraflarını üstlenmiş durumdaydı. Sivastopol'dan İstanbul'a gelen Kafkasya muhacirleri nakilleri Beyrut-Şam demiryoluyla yapılmak üzere Beyrut ve Şam'a yerleştiriliyordu²⁴². Buna göre 1908 yılında demiryolu vasıtasıyla Şam'a 201 Kafkasyalı muhacir iskanı gerçekleşti²⁴³. Bu şekilde Beyrut-Şam demiryolu Suriye'nin nüfus dengesinde ve böylece bölgede siyasî nüfuz sağlanmasında dolaylı etkisi olduğunu söyleyebiliriz.

Beyrut-Şam demiryolunun asker sevkiyatı konusunda önemli bir payı oldu. Nitekim 1900 yılında Beyrut-Şam-Havran demiryolu işletme müdürü Rishrol (?) ile Ser komiser Osman Bey askerî nakliyatta gösterdikleri serilik ve kolaylıktan dolayı 3.

²³¹BOA, Y. MTV. 173/ 206 1315.L.17

²³²BOA, Y. PRK. UM. 43/39 1316.R.10

²³³BOA, Y. PRK. UM. 51/ 71 1318.Ca.14

²³⁴BOA, Y. PRK. UM. 46/ 105 1317.S.10

²³⁵BOA, DH. MKT. 571/ 79 1320.C.12

²³⁶BOA, DH. ŞFR. 455/ 73 1330.S.8

²³⁷BOA, ZB. 709/ 29 1325.B.22

²³⁸BOA, DH. MKT. 2211/ 61 1317.S.6

²³⁹BOA, Y. PRK. ASK. 249/79 1325.B.15

²⁴⁰BOA, BEO. 2128/ 159600 1321.Ca.14

²⁴¹BOA, BEO. 1150/ 86922 1316.S.28

²⁴²BOA, A. MKT. MHM. 528/ 10 1323.N.13

²⁴³BOA, DH. MKT. 2639/ 84 1326.N.29

Rütbeden Osmanlı Nişan-ı Âlisi'ne layık görüldü²⁴⁴. Asker sevkiyatı şirket tarafından katarların hareket edeceğini 2 saat önceden haber verilerek yapılıyordu²⁴⁵. 1906 yılında Maan'a yapılan asker sevkiyatı, Beyrut-Şam hattı ile günlük 300 nefer nakledilmesiyle gerçekleştirilebiliyordu²⁴⁶.

Birinci Dünya Savaşı ile birlikte memleket dahilindeki tüm demiryollarına, dolayısıyla Beyrut-Şam hattına da Osmanlı Devleti tarafından el konuldu. Suriye ve Filistin'deki demiryollarının bir kısmı savaş esnasında askerî amaçlı olarak kullanıldı. Mevcut demiryolları güzergahlarının yeterli olmadığı yerlerde pratik hatlar döşendi. Bu hatların döşenmesinde Beyrut-Şam, Şam-Müzeyrib gibi hatların raylarından ve traverslerinden yararlanıldı²⁴⁷.

²⁴⁴ BOA, T.DMİ. 995/4 1318 M 1

²⁴⁵ BOA, T.DMİ. 951/44 1313 M 16

²⁴⁶ BOA, Y.PRK.ASK. 236/49 1323 Z 4

²⁴⁷ Fua Erden, *I. Dünya Harbinde Suriye Hatıraları*, İstanbul 2003, s. 89.

SONUÇ

Orta Doğu'nun iki önemli şehri olan Beyrut ve Şam, tarih boyunca Doğu-Batı ticaretinin geçiş noktaları olmuştur. Özellikle Sanayi Devrimi'nden sonra Avrupa'nın Doğu ile olan ticaretinin gelişmesinde ve sömürge alanları oluşturmasında bu bölge, önemli bir güzergâh olarak ön plana çıkmıştır. Ticaret vasıtasıyla geliştirilen ilişkiler, bölgede siyasî ve iktisadî nüfuzun kurulmasına kapı açmıştır.

Suriye, Osmanlı İmparatorluğu'nda gayrimüslim nüfusun yoğunluk kazandığı bölgelerden biriydi. Bunun yanında Müslüman ve gayrimüslimler arasında da mezhep çeşitliliği, etnik yapı itibarıyla bölgenin önemli bir özelliği idi. Sosyal yapının bu karmaşıklığı, iç çatışmaları doğuruyor ve bu da yabancı devletlerin himaye politikasıyla bölgeye müdahalesini kolaylaştırıyordu. Suriye'de en çok söz sahibi olan devlet Fransa'ydı. Öteden beri himaye politikasıyla Beyrut'ta yoğun olarak bulunan Marunileri kendi yanına çekmeye çalışıyordu. Diğer taraftan Dürzilerin yanında yer alan İngiltere, bu sayede Fransa'nın nüfuzunu azaltmaya çalışıyordu.

Suriye'nin ticarî ve ekonomik potansiyeli, Avrupa, Amerika ve Rusya devletleri arasında bir nüfuz mücadelesine sebep olmuştu.

XIX. yüzyılın sonlarında, Suriye'deki şose yollar, demiryolları ve liman inşasıyla bölgenin ekonomisi bir kat daha artmıştı. Suriye'nin ulaşım imtiyazları çoğunlukla Fransa'nın elindeydi. Her ne kadar İngilizlerin bu konuda girişimleri olduysa da bu konuda fazla başarı gösterememişlerdi. Özellikle Suriye demiryollarında etkinliğini muhafaza eden Fransa, bir taraftan İngiltere, diğer taraftan Bağdat demiryolu hattı imtiyazına sahip olan Almanlarla rekabet halindeydi. Osmanlı Devleti ise her ne kadar Suriye'de yabancı nüfuzunu engellemeye çalışmışsa da bu konuda birtakım ekonomik ve siyasî mecburiyetlere maruz kalmıştı. XIX. yüzyılın sonları ve XX. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti'nin istikraz anlaşmalarını daha çok Fransa'yla yapması, bunun karşılığında Fransa'nın birtakım imtiyazlar elde etmesini sağlamıştı. Diğer taraftan II. Abdülhamid, Orta Doğu'da tek bir gücün özellikle İngiltere'nin söz sahibi olmasına taraftar değildi. Tüm bunların yanında devletin malî sıkıntılar ve teknolojik eksiklikleri dolayısıyla demiryolu yapımına girişememesi sonucu Fransa, bölgedeki etkinliğini sürdürebilmiştir.

Beyrut ile Şam arasında ticareti kolaylaştıracak bir ulaşımın sağlanması, yerli tüccarı rahatlatacağı gibi bölgenin tarımsal üretimini artarak ekonomik gelişimine

katkıda bulunacaktı. Bu ihtiyacın karşılanmasında Fransa'nın girişimleri her zaman ön plandaydı. Öteden beri Beyrut'a özel ilgisi bulunan Fransa okulları, rahipleri ve tüccarları vasıtasıyla bölge halkı üzerinde etkinliğini arttırmıştı. Diğer yandan İngiltere, Amerika, İtalya gibi devletler de bu türlü bir nüfuza sahip olmaya çalışmışlardı. Fakat Fransa'nın bu konuda daha köklü oluşu ulaşım, imar gibi imtiyazları almasını kolaylaştırmıştı. Nitekim 1858'de Beyrut-Şam şose araba yolu imtiyazını elde eden Fransızlar 1861'de inşaatı tamamladı. Böylece bölgedeki ulaşımında ilk önemli adım atılmış oldu. Bu yolla mal, yolcu, posta nakliyatı kısmen gerçekleştiriliyordu. Fakat bir demiryolu ihtiyacını karşılayacak düzeyde değildi. Gemilerle Beyrut Limanına gelen malların Suriye'nin iç kesimlerine taşınması kadar tarımsal alanların da limana bağlanması hem yerli tüccar hem de bölgenin dış ticareti açısından oldukça önemliydi.

Beyrut-Şam arasında bir demiryoluyla ilgili teklifler ilk olarak 1880'lerde gelmeye başladı. Beyrut Limanı'nın inşa ve işletme imtiyazını almış olan Fransız girişimci Perthuis bu demiryolu için ilk teklifte bulunanlardandı. Fakat imtiyaz Osmanlı tebaasından Hasan Beyhum Efendi'ye 1891'de verildi. Bir kaç ay içinde imtiyaz, Beyrut Limanı ve şose yolu şirketlerinin Fransız ve Belçikalı sermayedarlarının oluşturduğu ortak bir şirkete devredildi. Kurulan şirkette yerli tüccar hissedarları da bulunuyordu. Şirketin reisi ve önde gelen memurları Fransızdı. Yine aynı sene bu şirket Şam-Müzeyrib demiryolu şirketiyle birleşti. Böylece sadece Şam değil zengin tahıl bölgesi olan Havran da Beyrut Limanı'na bağlanmış olacaktı. Demiryolu inşaatına 1892'de başlandı. Lübnan Dağları'nı aşmak zorunda olan demiryolunun inşaatı bu bakımdan oldukça masraflı olmuştu. İnşaat malzemeleri çoğunlukla Avrupa'dan getirildiği gibi hükümetten de barut vs. gibi malzemeler tedarik edildi.

Hattın inşası 1895'te tamamlandı. Bu tarihten itibaren işletilmeye başlanan hat, şirketin yaşadığı bir takım malî sıkıntılara rağmen işlemeye devam etti. Şam-Müzeyrib hattının işletilmesinde özellikle Hicaz Demiryolu'nun Hayfa-Şam kısmının bu hatta paralel döşenmesi ile girilen rekabet gibi birçok sorunlar yaşanırken Beyrut-Şam demiryolu işletilmesine ara verilmemişti. Beyrut-Şam arası güzergahın engebeli oluşu trenlerin yakıt masrafını arttırması, ücret tarifelerinde Şam-Müzeyrib hattındaki gibi indirim uygulanmasını olanaksız kılıyordu.

Beyrut-Şam demiryolu ile büyük oranda ticarî mal ve eşya taşınması haricinde yolcu, posta ve asker nakliyatı da yapılıyordu. Bu hat ile Fransızlar, Suriye ile olan ticaretlerini özellikle ithalatı arttırmayı ve bölgenin hammaddelerini kolay yoldan ucuza

temin etmeyi amaçlamışlardı. 1914 yılı demiryollarının Osmanlı Devleti'ne teslimine kadar Beirut-Şam hattını işletmeye devam eden Fransızlar, bölge ile ticaretlerini artırabilmiş ve ithalat oranlarını yükseltmişlerdi. Fakat bu durum Suriye için esaslı bir ekonomik gelişme yaşatmadığı gibi Osmanlı Devleti açısından da pek kârlı olamamıştı. Osmanlı limanlarının Avrupalı devletler tarafından kendi ekonomilerini geliştirme amaçlı kullanılması, ihracatın düşmesi ile ithalatın artmasına sebep oldu. Dolayısıyla Osmanlı topraklarında ekonomik bütünlüğün sağlanamamış ve ülke içi ticaret zayıflamış oluyordu.

Osmanlının dış ticaret oranlarında ithalatı en fazla olan ülke Fransa'ydı. Suriye demiryollarıyla Anadolu, Mısır, Arabistan gibi bölgelerle ticaretini arttıran Fransa için Beirut Limanı ayrı bir önem taşıyordu. Marsilya-Beirut arası ticarî trafiği arttırarak buradan Suriye içlerine ve diğer bölgelere bağlantıyı sağlayan Şam'a ulaşan demiryoluna sahip olarak bölgedeki ekonomik üstünlüğünü korumuş oluyordu.

Fransa Suriye demiryollarını bölgede siyasî çıkarlarına hizmet edecek şekilde de kullanıyordu. Bu amaca hizmet eden en iyi vasıta Beirut Limanı ve demiryolu oldu. Nitekim Beirut-Şam hattı vasıtasıyla silah kaçakçılığı hat safhaya varmıştı. Bunun sonucunda kaçak silahların bölgeye sokulmasıyla etnik çatışmalar körüklenmeye çalışıldı. Maruniler ile Dürzîler arasında saldırı ve çatışmalar devam ediyordu. Dürzîler başta olmak üzere diğer etnik gruplara el altından kaçak silah verilerek kışkırtılmaları sonucu asayiş bir türlü tam olarak sağlanamıyordu. Bu iç çatışmalar 1890'lı yıllarda yaşandığı gibi büyük çaplı olmasa da I. Dünya Savaşı'na kadar aralıklarla devam etmişti.

Osmanlı Devleti açısından Beirut-Şam demiryolu hattı ekonomik olarak pek faydalı olamadı. Bölge tüccarının kısmen faydalandığı demiryolu ile yapılan kaçakçılık oldukça fazlaydı. Osmanlı Devleti her ne kadar bu duruma kanunî tedbirler almaya çalışsa da demiryolu memurlarının Fransız olması, kaçakçılığın engellenmesini zorlaştırıyordu.

Bunların yanında Beirut-Şam demiryolu Girit, Kafkasya gibi bölgelerden gelen muhacirlerin Suriye'deki iskânına vasıta oldu. Bu muhacirler Beirut, Şam ve Suriye'nin içlerinde iskânları gerçekleştirilmişti. Dolayısıyla bölge nüfusunda Müslüman çoğunluk baz alınarak yabancı nüfuzu engellenmeye çalışılıyordu.

Askerî açıdan ise söz konusu demiryolu hattı mukavelenamesine uygun kullanıldı. Beirut-Şam hattı normal şartlardaki asker naklinde kullanıldığı gibi

bölgedeki asayişin bozulduğu çatışma dönemlerinde de demiryolu ile asker sevkiyatı yapılıyordu. 1914 I. Dünya Savaşı'nda demiryolları Osmanlı Devleti'ne eline geçtiğinde Suriye cephesinde daha çok Hicaz Demiryolu hatları kullanıldı. Beyrut-Şam demiryolunun rayları sökülerek traversleri, savaş için döşenecek hatlarda kullanıldı.

KAYNAKÇA

I-ARŞİV BELGELERİ

Başbakanlık Osmanlı Arşivleri (BOA)

1-Babiâli Evrak Odası Sadaret Evrakı (BEO)

- a- Sadaret Divan Kalemî Mukavelat Defterleri (A. DVNS. MKLT. d.)
- b- Sadaret Mektubi Kalemî Mühimme (A. MKT. MHM.)
- c- Sadaret Ayniyat Defterleri (AYN. d.)

2-Dahiliye Nezareti (DH.)

- a- Dahiliye Mektubi Kalemî (DH. MKT.)
- b- Dahiliye Şifre Kalemî (DH. ŞFR.)

3-Hariciye Nezareti (HR.)

- a- Hariciye Nezareti Tercüme Odası (HR. TO.)

4-İrade Tasnifi (İ.)

- a- Dahiliye (İ. DH.)
- b- Meclis-i Mahsus (İ. MMS.)

5-Maarif Nezareti (MF.)

- a- Mektubî Kalemî (MF.MKT.)

6-Maliye Nezareti (ML.)

- a- Vâridât Muhasebesi Defterleri (ML.VRD.)

7-Meclis-i Vükelâ Mazbataları (MV.)

8-Şura-yı Devlet (ŞD.)

9-Ticaret, Naifa, Ziraat, Orman, Maadin Nezaretleri (T)

- a- Demiryolları İdaresi (T. DMİ.)

10-Yıldız Tasnifi (Y)

- a- Yıldız Sadaret Hususî Maruzat Evrakı (Y. A. HUS.)
- b- Yıldız Sadaret Resmî Maruzat Evrakı (Y. A. RES.)
- c- Yıldız Esas Evrakı (Y. EE.)
- d- Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y. MTV.)
- e- Yıldız Perâkende Evrakı Askerî Maruzat (Y. PRK. ASK.)
- f- Yıldız Perâkende Evrakı Mâbeyn Başkitâbeti (Y. PRK. BŞK.)
- g- Yıldız Perâkende Serkurenalık Evrakı (Y. PRK. SRN.)
- h- Yıldız Perâkende Tahrirat-ı Ecnebiye ve Mâbeyn Mütercimliği (Y. PRK. TKM.)
- i- Yıldız Perâkende Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzatı (Y. PRK. TNF.)

11-Zaptiye Nezareti (ZB.)

II-SALNAMELER

- 1- *Beyrut Vilayeti Salnamesi*
- 2- *Suriye Vilayeti Salnamesi*

III-GAZETELER

- 1- *Dersaadet Ticaret Odası*
- 2- *İkdam*
- 3- *Sabah Gazetesi*

IV-KAYNAK ESER ve İNCELEMELER

“Beyrut”, *Meydan Larousse*, c. 2, s. 344.

“Demiryolu”, *Meydan Larousse*, c.3, s. 509-513.

“Lübnan”, *DİA*, Ankara 2003, c. 27, s. 243.

“Rail-road”, *Encyclopedia American*, c.XXIII, s.162-163.

“Railroads and Locomotives”, *Encyclopedia Britannica*, c. XV, s.478-481.

“Stephenson, George”, *Ana Britannica Genel Kültür Ansiklopedisi*, c. XX, s.43.

AHMET CEVDET PAŞA, *Maruzat*, haz. Yusuf Halaçoğlu, İstanbul 1980.

_____, *Tezâkir*, c.I, Ankara 1986.

AKARLI, Engin, *Belgelerle Tanzimat: Osmanlı Sadrazamlarından Âlî ve Fuad Paşaların Siyasî Vasiyyetnâmeleri*, İstanbul 1978.

AKYILDIZ, Ali, “Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği”, *Osmanlı Araştırmaları XX*, s.314.

_____, *İzmir-Aydın Demiryolu*, (MÜ. Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 1987.

BAKTIAYA, Adil, *Osmanlı Suriyesi 'nde Arapçılığın Doğuşu Sosyo-Ekonomik Değişim ve Siyasi Düşünce*, İstanbul 2009.

BUZPINAR, Şit Tufan, “Suriye”, *DİA*, c. 37, s. 552.

DU VELAY, A., *Türkiye Maliye Tarihi.*, Ankara 1978.

DURSUN, Davut, “Beyrut”, *DİA*, c. 6, s. 82.

EARLE, Edward Mead, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, çev. Kasım Yargıcı, Milliyet Yayınları 1972.

ELDEM, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadî Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara 1994.

ENGİN, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993.

ERDEN, Fuat, *I. Dünya Harbinde Suriye Hatıraları*, haz. Alpay Kabacalı, İstanbul 2003.

ERERTEM, A. Zeki, “ Cenub ve Suriye Demiryolları ve Suriye, İran, Irak Otomobil Yolları”, *Levazım Mecmuası*, 1941, Sayı 42, s. 64.

FİEDLER, Ulrich, *Der Bedeutungswandel der Hedschasbahn; Eine historisch geographische Untersuchung*, Berlin 1984.

GEYİKDAĞI, V. Necla, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914*, İstanbul 2008.

GÜLSOY, Ufuk, “İslahat Fermanı”, *DİA*, c. 19, s. 187.

HARTMANN, R., “Şam”, *İslam Ansiklopedisi (MEB)*, İstanbul 1979, c. 2, 298.

İLKİN Selim-TEKELİ İlhan, *Osmanlı İmparatorluğunda 19. Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımında Gelişmeler*, II. Türk Bilim Tarihi Sempozyumuna Sunulan Tebliğ

İMBERT, Paul, *Osmanlı İmparatorluğunda Yenilenme ve Türkiye'nin Sorunları*, çev:Hasan Ferhad-Muallim Angel, İstanbul 2007.

KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, c. VI, Ankara 1983.

_____, *Osmanlı Tarihi-Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri*, Ankara 1962, c. VIII.

KARKAR, Yaşup, *Railway Development In Ottoman Empire 1856-1914*, New York 1972.

KARPAT, Kemal H., *Osmanlı'dan Günümüze Kimlik ve İdeoloji*, İstanbul 2009.

KAYNAK, Muhteşem, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklenmesi Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", *Yapıt*, Sayı 5, 1984, s. 67.

KAZGAN, Haydar, *Osmanlıda Avrupa Finans Kapitali I*, Ankara 2005.

KODAMAN, Bayram, "Bağdat Demiryolları Meselesi", *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, İstanbul 2003, c. 12, s. 131, 133.

KOLOĞLU, Orhan, *Abdülhamid Gerçeği*, İstanbul 1987.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, *Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri I (1580-1838)*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara 1974.

LAMMENS, H., "Suriye", *İslam Ansiklopedisi (MEB)*, İstanbul 1979, s. 61.

LAW, Major, *Report by Major Law on Railways In Asiatic Turkey*, Londra 1896.

MORAWİTZ, Charles , *Türkiye Maliyesi*, Ankara 1979.

NOVİÇEV, A. D., *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*, Çev: Nabi Dinçer, Ankara 1979.

ORHONLU, Cengiz ve Turgut Işıksal “Osmanlı devrinde nehir nakliyatı hakkında araştırmalar:Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat”, *Tarih Dergisi*, Sayı 17-18, İstanbul 1963, s.100.

ORHONLU, Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, der. Salih Özbaran, İzmir 1984.

ORTAYLI, İlber, *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Ankara 1981.

_____, “19. Yüzyıl Sonunda Suriye ve Lübnan Üzerinde Bazı Notlar”, *Osmanlı araştırmaları*, İstanbul 1984, sayı 4, s. 91.

OSMAN NURİ, *II.Abdülhamid Devri Saltanatı*, İstanbul 1327.

ÖZTÜRK, Cemil, *Haydarpaşa-İzmit Hattı*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 1987.

ÖZYÜKSEL, Murat, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul 1988.

_____, “Bir Nüfuz Mücadelesi Aracı Olarak Suriye Demiryolları”, *Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, İstanbul 1997, sayı 10, s. 5.

PAMUK, Şevket, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, İstanbul 1994.

SAİD PAŞA, *Said Paşa'nın Hatıratı*, 1328.

SULTAN ABDÜLHAMİT, *Siyasî Hatıratım*, Dergah Yayınları, İstanbul 1999.

TEKİNDAG, M. C. Şehabettin, "Lübnan", *İslam Ansiklopedisi (MEB)*, İstanbul 1988, c. 7, s. 105.

TOMAR, Cengiz, "Lübnan", *DİA*, Ankara 2003, c. 27, s. 247.

UMAR, Ömer Osman, *Osmanlı Yönetimi ve Fransa Manda İdaresi Altında Suriye (1908-1938)*, Ankara 2004.

ÜLMAN, Haluk, *1860-1861 Suriye Buhranı Osmanlı Diplomasisinden Bir Örnek Olay*, Ankara 1966.

YILDIRIM, İsmail, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Elazığ 2002, c. 12, Sayı 1, s. 313.

EK-1 Beyrut-Şam demiryolu şartnamesi

ŞARTNAME

Birinci Fasl

Levayih ve İnşaat ve İmalât ve Edevât Beyanındadır

Birinci Madde: Sahib-i imtiyaz zarar ve masrafları kendisine ait olmak üzere mukavelenâmede belirtilen müddet zarfında tramvay hattının inşası ve işletilmesi için gereken imalât ve inşaatı icrâ etmeği taahhüd eder.

İkinci Madde: Sahib-i imtiyaz mukavelenâmenin 3. maddesi mucibince tramvayın güzergâhını ve mevkilerin mahalini ve ihtiraz hatlarının mevkiini mübeyyin 1/500 mikyasında bir harita ile 1/ 5000 mikyasında diğerk bir harita-i umumiye tanzim ile Ticaret ve Nafia Nezareti'ne takdim edecektir. İşbu haritaya tramvayın hatt-ı mutavassıtından itibaren bir kıta maktu-ı tûlanisiyle bazı mahallerin maktu-ı arzanisi meyillerinin cetveli ile en mühim olan imalat-ı sanaiyyenin maktuları ilave olunacaktır. Zikrolunan maktu-ı tûlani tûl itibariyle 1/200 mikyasında tanzim olunacak ve tramvayın derece-i irtifası dahî deryanın sath-ı mutavassıtına nispetle tayin kılınacaktır. İşbu maktuun altına ufka muvazi 3 hat tersim olunup 1. hat üzerinde tramvayın meydandan itibaren 1000'er metre olarak mesafeler ve 2. hat üzerinde iniş ve yokuşların tûliyle derece-i meyalanı ve 3. hat üzerinde kıtaat-ı müstakimenin tûlü ve hudud-ı mütehayyinenin müstakimen imtidadı ve her birinin nisf-ı katarının tûlü gösterilecektir.

Üçüncü Madde: Tramvay ameliyatı tek hat olmak üzere icra olunacaktır. Ancak sahib-i imtiyazca lüzum görüldüğü takdirde arazi ikinci hattın daha tesisine kâni olmak üzere mubayaa ve istimlak edilecektir.

Dördüncü Madde: Tramvayın arzı demir çubukların iç taraflarından itibaren 1m. ve 5 cm. den dûn ve 1 m. 45 cm. den ziyade olmayacaktır. İşbu arz ikinci maddede beyan olunan harita ve layihalarda sûret-i katiyede tayin edilecektir. Ve yan taraflarının yani demir çubuklarının dış tarafı ile piyade kaldırımı veya imalat-ı sanaiyye beynindeki mahallerin arzı tek hat için 80 cm. olacak ve çifte hat inşa olunacağı halde hatteynin arasında bırakılacak arz 1,5 m. olacaktır. Tramvayın mürur ettiği şose veya sokak veyahut tarikin iki tarafında bir bina veya duvar veya korkuluk veya şose olacağı halde en yakın demir çubuk ile tarikin kenarı arasında her halde 1,5 m. lik bir mesafe bırakılacak ve bundan başka hattın tarik-i amm üzerinde tesisinde tramvayın gerek tek gerek çift hat olan aksamından ve gerek turûk-ı ihtiraziye bulunan mahallerinde iki arabanın yan yana müruruna müsait bir mesafe terk olunacaktır. Tramvayın kariyeler ve kasabât dahilinde mürur eylediği sokakların arzı tek hat için 7,5 ve çift hat için 9 m. olacaktır. Tramvay için sokaklarca icrası iktiza eden tevsiat mesarifi kâmilen sahib-i imtiyaza ait olacaktır.

Beşinci Madde: Sahib-i imtiyaz imalatın hüsn-ü halde muhafazası ve tesviye-i turâba lazımdan toprağın ihracında hasıl olan çukurların tanzif ve tathiri ve suların cereyanı için tramvay hattı boyunca iktiza eden hendek ve su yolları ile yan satırlarını inşa eyleyecektir.

Altıncı Madde: Hattın aksâm-ı muhtelif-e-i müstakimesini yek diğerine rabteden kıtaat-ı münhaniyenin nisf-ı katarı 15 m. den aşağı olmayacaktır. Ve birbirine muhalif cihetlerde bulunan kıtaat-ı münhaniye arasında 15 m. tûlünde bir hatt-ı müstakim bırakılacağı misilli işbu münhaniler kıtaat-ı müstakimeye parabullar yani kat-ı mekânı kavisleriyle rabtedecektir.

Yedinci Madde: Tramvayın iniş ve yokuşları meyillerinin nihayet derecesi metre başına 6 cm. tayin olunmuştur. Fakat tramvay hattı fûniküler usulünde tesis edilir ise daha sert meyiller dahi ittihaz edilebilecektir. Birbirini müteakip olan iki yokuş beyinde nisf-ı katarı 500 m. ye müsavi amudî inhinalar olacaktır. Nisf-ı katarı kalîl olan hudud-ı münhaniyede vaki iniş ve yokuşlar mümkün mertebe tesviye ve izale olunacaktır. Sahib-i imtiyaz işbu madde ile madde-i sabıkanın ahkâmı hakkında icrasını faideli addedeceği tadilatı Devlet-i Aliyye'ye arz ve teklif etmeğe salahiyeti olup fakat işbu tadilat Hükümet-i Seniyye tarafından kabul olunmadıkça mevki-i icraya konulamayacaktır.

Sekizinci Madde: İhtiraz ve tevakkuf hatları kifayet miktarı olmak lazım gelecek ve bunlar sahib-i imtiyazın teklifi üzerine cânib-i Hükümet-i Seniyye'den tayin olunacaktır. Hudud-ı ihtiraziyenin tûlu dahi ihtiraz hatlarının mikrazlarının nokta-i bedayetinden itibaren 36 m. den noksan olmayacaktır.

Dokuzuncu Madde: Esna-yı ameliyatta eskiden mevcut olan yolların mevkileriyle maktularını tahvil veyahut tadil etmek lazım gelirse tebdil ve tahvil olacak kısımların iniş ve yokuşlarının meyli behemehal turûk-ı mevcudenin meyl-i sabıkından nihayet derecesini tecavüz etmeyecektir. Tramvayın tarîk-i amm üzerine tesis edilmesi iktiza eden aksamında demir çubuklar tarîk-i mezkur üzerinde arabaların mürur ve ubûruna hiçbir vechile mani olmamak üzere çıkıntı ve çukur olmayarak ferşedilecektir. Tramvayın inşa olunmasından dolayı tarîk-i ammın maktu-ı tûlanisinin tahvili icab eylediği halde sahib-i imtiyaz şose ve yan satırlarının yani piyade kaldırımlarının tarîk veya sokak boyunca iniş ve yokuşlarca vuku bulacak tegayyuratın icabatına göre tadilen tanzim ve tahkim eyleyecektir.

Onuncu Madde: Sahib-i imtiyaz tramvay ameliyatıyla cereyanına halel gelmiş veyahut mecrası tebdil olunmuş suları kendi masrafına olarak mecraya kadimlerine ircaa mecbur olacak ve ameliyatın icrasıyla bozulacak su yolu ve boruları ve gaz borularını ve bunlara mümasil imalat-ı saireyi hâl-i aslîlerine irca edecektir.

On Birinci Madde: Sahib-i imtiyaz icra olunacak ameliyatta âlâ cinsten edevat ve levazımat istimal edecek ve inşaat ve edevatın gayet metin ve müstahkim olmak için bilcümle kavaid-i fennîyeye tatbik-i hareket edecektir. Akarsular turûk-ı umumiye-i âdiye üzerine inşa olunacak küçük ve büyük köprüler ile su yolları kargir olacak veya

demirden tesis edilecek ve kereste yalnız temeller ile köprü döşerleri taban ağaçları için istimal olunacaktır. Ve imalat-ı mezkure hattın kabulünden evvel kavaid-i fenne tatbiken tecrübe edilecektir. Demir çubuklar ile edevat ve levazımat-ı saire-yi inşâiyye iyi cinsten ve dayanıklı ve kullanılacak işlere elverişli olacaktır. Sahib-i imtiyaz tramvay hattını Avrupa ve Amerika'da en ziyade meri ve müstamel olan usûl ve eşkale tatbiken inşâ edecektir. Tramvayın tevakkuf edecek mahallerde Ticaret ve Nafia Nezareti'nce tasdik olunacak planlara ve tamamıyla usûl ve âdât-ı memlekete tevfikeyn kafe-i teferruatı ile muvakkıf binaları ve kulübe ve ahırlar ve arabalıklar ve mağazalar inşâ olunacak ebniye ile muvakkıf ve kulübelerin cesamet ve tertibat ve suret-i inşaatı tamamıyla lüzum ve ihtiyaca ve usul ve âdât-ı memlekete muvafık olacaktır. Muvakkıfların ebniyesi taştan veya tuğladan olacak ve üzerleri dahi kiremit ve taş veyahut diğer bir maden ile örtülecektir. Bu muvakkıflarda kadın ve erkek için ayrı helalar yapıp derûnunda su dahi bulundurulacaktır. Tramvay hattının işletilmesinde kullanılacak makine ve araba ve vagon iyi cins ve Avrupa ve Amerika'da istimal olunan kavaiden olacak ve iklime muvafık surette bulunacaktır.

On İkinci Madde: Sahib-i imtiyaz takdim edeceği harita-i umumiyyeye ihtiraz ve tevakkuf hatlarıyla mevkillerini ve imalat-ı saireyi mübeyyin ve meşruh bir cetvel raptedecektir. Muvakkıflarla imalat-ı sanaiyyenin haritaları 1/200 mikyasında tanzim olunacaktır. İşbu haritalara irtifalar ile sair izahat-ı lazimeyi hâvi maktu-ı tûlaniler dahi ilave kılınacaktır.

On Üçüncü Madde: Tramvay kura ve kasabata tesadüf eden aksamının her lüzum görülecek mahallinde tramvay arabalarıyla kaza vukuuna meydan meydan verilmemek üzere tramvayın her mahallinde ve hususiyle kıtaat-ı münhaniyesinde makinenin derece-i sürati taklîl ve tenzîl edilecek ve makinist köşkleri sıkıştırdıktan sonra 1 m. den ziyade mesafe kat edilmeksizin arabaları her anda tevkif edilebilecektir. Araba tekerleklerinin altına bir şey gelmesini men için makinelerin önünde taşkovan bulundurulacaktır.

On Dördüncü Madde: Tramvayın güzergâhı tasdik olunduktan ve zemin üzerinde kazıklar rekziyle tayin kılındıktan sonra mukavelenamenin altıncı maddesinde gösterildiği vechile yolun ve müteferriatının tesisine lüzumu olan arazinin mübayaası muamelatına mübaşeret olunacaktır. İşbu araziden üzerinde ebniye olmayan mahallerin haritası 2 belki de 1 mikyasında ve üzerinde üzerinde ebniye olan veyahut bağ ve bahçe olan mahallerin haritası 1/1000 tanzim kılınacaktır.

On Beşinci Madde: Tramvayın inşaatı kamilen hitam-pezir olduktan sonra sahib-i imtiyaz mesarifi kendisine ait olmak üzere tramvay aksamının ve müştemilatının arazisini alakadar olan arazi sahipleri hazır oldukları halde tahdîd ve kadastro usulüne tevfikeyn haritasını tersîm ve vaz-ı alâim edecek ve bundan başka yapılmış imalat-ı sanaiyye-i sairenin mufassal ve meşruh haritasını hükümet memurlarının taht-ı nezaretinde olarak bi't-tanzim bunlar ve hîn-i tahdîdde tutulacak prosedürbillerin bire suret-i musadikkasını Ticaret ve Nafia Nezareti'ne takdim edecektir. İşbu tahdîdin araziden sonra tramvayın aksam-ı mütemmimesinde olmak üzere mübayaa edilecek arazi işтира olundukça ol vechile tahdîd edilerek mezkur haritada ve prosedürlerde işaret

kılınacağı gibi marü'l-beyan defterin tanziminden sonra yapılacak imalat-ı sanaiyye dahi Ticaret ve Nafia Nezareti'ndeki deftere kayıt ve ilave edilecektir.

İkinci Fası

Hattın Hüsn-ü Halde Muhafazasıyla İşletilmesi Beyanındadır:

On Altıncı Madde: Sahib-i imtiyaz tramvay ile müteferriatı ve ebniyesini ve alât ve edevat-ı sabite ve müteharrikesini ve daima hüsn-ü halde muhafaza olacak bir surette bulundurmaya ve kaza vukuunu icap ettirir bilcümle esbaptan muhafaza etmeye itina edecektir. Sahib-i imtiyaz tarafından işbu taahhüdâtın ifasında teehhür ve müsamaha vukua getirildiği takdirde keyfiyet-i usul nizamı vechile ihzar olunacak ve tarih-i ihzardan 1 mah mürur edip de icabını icra etmediği surette mesarifi sahib-i imtiyaza ait olmak üzere yolun hüsn-ü halde vaz'ı için canib-i Hükümet'ten idaresine vaz-ı yed olunarak tamirat-ı lazime icra ve bu uğurda vuku bulacak mesarif hattın hasılatından istifa olunacak ve kifayet etmezse sahib-i imtiyaza ikmal ettirilecektir. Tramvay hatlarının mürur eylediği tarik-i amm şosenin 9 m.ye kadar arzı ve bunun tarafeyn satırları ve su mecraları ve imalat-ı sanaiyyesi hattın teferruatından maduddur. Gerek asıl hatların ve gerek üzerinden mürur ettiği tarik-i ammın hüsn-ü halde muhafazaları ve tamirat-ı âdiye ve fevkaladeleri mesarifi kamilen sahib-i imtiyaza ait olacaktır. Daire-i belediye mühendisleri tarafından icrasına lüzum görünecek lağım ve su ve gaz yollarının inşaat ve tamiratına ve bunlara mümasil ameliyat-ı sairenin icrasına sahib-i imtiyaz tarafından bir gûne mümanaat edilmeyecek ve halât-ı mebhusede hendek açmak ve şoseyi hâl-i aslîsine irca etmek mesarifi daire-i belediyeye ait olacaktır. Ve ameliyattan dolayı tramvayın işlemeşi mümkün mertebe sekte dâr olmamak için tedabir-i lazime ittihaz edilecektir. İşbu ameliyatın icrası için tramvayın tatil veyahut bir kısmının kat'ı lazım geldiği takdirde sahib-i imtiyaz bu yüzden hiçbir gûne tazminat talep edemeyeceği gibi hattın refi ve vaz'ı mesarifi dahi kendisine ait olacaktır. Hendekler açılıp hattın bir kısmı refi edildikten sonra daire-i belediye ameliyatının icrasıyla şosenin hâl-i aslîsine ircası tehir edildiği takdirde sahib-i imtiyaz hükümete resmen bade'l-ihbar 24 saat zarfında daire-i belediye hesabına olarak ameliyat-ı lazimeyi icra ettirip bedelini dahi usulü dairesinde evrak-ı müsbete ibrazıyla daire-i mezkureden istîfâ edilecektir.

On Yedinci Madde: Sahib-i imtiyaz tramvayın her nevi hasılatını mübeyyin her sene nihayetinde bir kıta defter tanzim ve Ticaret ve Nafia Nezareti'ne takdim edecektir. Hasılat-ı gayr-i safiyyeyi mübeyyin tanzim olacak ve defterde yolcularla emtianın naklinde münbais hasılat-ı gayr-i safiye ile beraber tramvayın bilcümle varidat ve hasılat-ı sairesi dahi gösterilecektir.

Üçüncü Fası

İmtiyazın Feshiyle Yolun Taraf-ı Devletten Mubayaası Hususlarında ve İktiza-yı Müddet-i İmtiyaziyede Olunacak Muamelata Dairdir:

On Sekizinci Madde: Sahib-i İmtiyaz mukavelenamenin 19. maddesinde münderic esbaptan dolayı hukuk-ı imtiyaziyesinde sâkıt olacağı halde ol vakte kadar

icra edilen imalat ve cem ve tedarik olunan edevat ve levazımat ve mubayaa olunan araziye bedel tayin olunarak müzayedeye konulacak ve zuhur edecek taliplerden kimin üzerinde tazarru ederse onun marifetiyle hukukundan sakıt olan sahib-i imtiyazın taahhüdât vakası ifa edilebilecektir. Bilmüzayede takarrür edecek bedelden müzayedede mesarifi tenzil kılındıktan sonra üst tarafı hukuku sakıt olan sahib-i imtiyaza ita kılınacaktır. Birinci müzayededen bir netice hasıl olduğu halde evvelce takdir olunan bedelden münasip miktar tenzil olunarak 6 ay sonra ikinci defa bir müzayedede daha icra edilecek ve bu dahi neticesiz kalırsa müzayedeye mevzu şeyler hukukundan sakıt olan sahib-i imtiyaza hiçbir bedel tediye olunmaksızın devletin malı olacak ve kifayet akçesi iade olunmamış bulunursa taraf-ı devletten zabtolunacaktır.

On Dokuzuncu Madde: Devlet-i Aliyye mukavelenamesinin 16. maddesi mucibince tramvayı mubayaa eylediği halde hattın ol vakit mevcut bulunan ve işletilmesi için iktiza eden lokomotif ve arabalarını ve mahrukat ve eşya-yı menkulesinin ve edevat-ı müteharrikesinin kafesini muhamminlerin takdir edecekleri bedeli mukabilinde işira edecektir.

Yirminci Madde: İmtiyazın müddeti münkaziye olduğunda sahib-i imtiyaz tramvay muvakkıfları ve tahmil ve tenzil-i eşyaya mahsus mahalleri için yapılan kulübe ve haneleri ve tahsildar odaları ve sabit makineleri ve alelumum bir suret-i mahsusada umur-ı nakliyyeye mahsus olmayan sair eşya-yı gayr-i menkuleyi hüsn-ü halde olarak bilâ bedel ve her gûne duyûn ve taahhüdattan vareste olmak şartıyla devlete devir ve teslim edecektir. Makine ve lokomotif ve yolcu ve eşya vagonlar ve araba ve alât-ı inşaiyye ve tamiriyye mahrukat ve her nevi levazımat gibi hattın işletilmesi için lazım gelen emval-i menkuleye gelince Hükümet-i Seniyye bunları muhamminlerin takdir edecekleri bedel mukabilinde mubayaa edecektir. Şu kadar ki devletin mubayaa edeceği mahrukat ve yağ gibi levazımat tramvayın 6 ay işletilmesi için mukteza olan miktarı müteceviz olmayacaktır.

Müddet-i imtiyaziyenin hitamından 5 sene evvel tramvay ile müştemilatının hüsn-ü halde olmadığı indel-teftiş devletçe anlaşılırsa sahib-i imtiyaza bir müddet tayini ile ihzar-ı keyfiyet edilecek ve bu ihzarın semeresi görülmezse hükümetin derhal tramvayı ve müteferriyatını yed-i idaresine alarak sahib-i imtiyaz hesabına olarak tamirat-ı lazimeyi icra ile yolu hüsn-ü hale vaz etmeğe salahiyeti olarak ve hasıllattan işletme ve tamirat mesarifi çıkarıldıktan sonra fazlası sahib-i imtiyaza ita olunacak ve noksan zuhur ederse ikmal ettirilecektir.

Dördüncü Fası

Yolculardan Alınacak Ucurat İle Şerait-i Müteferriyası Beyanındadır:

Yirmi Birinci Madde: Mukavelenamenin 11. maddesi mucibince sahib-i imtiyazın istîfâ etmeğe mecbur bulunduğu ucurat-ı nakliye tarifesi bir veche âti beyan olunur. Âti ez-zikr tarifeler nihayet derece olup bunlar taraf-ı devletten ruhsat-ı mahsusa istihsal olunmadıkça tezyid edilemeyecektir. Fakat tarifelerde tayin kılman nihayet miktarlar tenzil olunduktan sonra 1 mah evvel ilanât-ı mahsusa vasıtasıyla halka ihbar edilmedikçe be-tekrar nihayet derecelere terfi edilemeyecek ve ancak tarife tenzili

halinde 3 gün evvel ilan olunacaktır. Ve işbu tarifeler Hükümet-i Seniyye ile sahib-i imtiyazın husul-i rıza ve muvafakatiyle her 5 senede bir tadil olunabilecektir.

Tarife Yolculara Dairdir:

Adam başına ve km. hesabı üzerine nakliyatın fiyatı:

Birinci Mevki: 30 para _____ İkinci Mevki: 20 para

5 yaşına kadar olup da refakatinde bulunanların kucaklarında bulunacak çocuklar meccanen nakledilecekler ve 6 yaşından 15 yaşına kadar olan çocuklardan nısf-ı ücret alınacaktır. Ancak bir bölmede bulunacak iki çocuk bir yolcuya mahsus mevkiden ziyade yer tutmayacaktır. Arabada bulunacak diğer yolcuları izac etmeyecek surette elde taşınabilecek paket ve çantaları yolcular meccanen nakledebilecektir.

Yirmi İkinci Madde: Yolculardan alınacak ücret-i nakliye kilometre itibariyle kat edilecek mesafe üzerine hesap edilecek ve küsurat nazar-ı itibara alınmayacaktır. Şöyle ki her kat edilmeğe başlanılan kilometre kat edilmiş itibar edilecek ve ahz olunacak ücretin derece-i aklî 1 km.ye mahsus ücretten dún olmayacaktır. Ücret-i nakliye hesabında 10 paradan noksan olan küsurat 10 paraya iblağ edilecektir.

Yirmi Üçüncü Madde: Bâlâdaki tarifeler ile bundan böyle tanzim olunacak ucurat-ı nakliye tarifelerinde para kuruşun 1/40 cüzü kuruş dahi Osmanlı lirasının 1/100 cüzü itibar olunacaktır.

Yirmi Dördüncü Madde: Tarifeler gerek umumi ve gerek hususi olsun ve gerek nisbet-i kaidesine tevfikeyen tanzim edilsin ve gerek mümkün-el-tağyir bulunsun mezkur tarifelerde münderiç şerait bilumum yolcu mürseller hakkında cari olacaktır. Bundan başka tarifeler mevki-i icraya konulmazdan evvel Hükümet-i Seniyye'nin nazar-ı tasdikine arz ve takdim olunacaktır.

Beşinci Fası

Hususat-ı Mütenevvia ve Muhtelifeye Aittir:

Yirmi Beşinci Madde: Devlet-i Aliyye esna-yı muharebede ve evkat-ı sairede gerek münferiden ve gerek müctemien iktiza eden mahallere tramvay ile asâkir-i berriye ve bahriye ve muavene ve jandarma ve polis ve zabıta ve mekâtib-i askeriye şakirdanı ile zatlarına mahsus ihmal ve eskallerini ve hayvanlarını ve eslaha ve her nevi mühimmat ve edevat-ı harbiye ve edevat-ı sair levazımat-ı askeriye sevk ve irsal etmek istediği halde sahib-i imtiyaz ümera-yı askeriye tarafından tahriren vuku bulacak talep üzerine araba ve labüdd ve muktaze olan sair kafe-i edevat ve vesait-i nakliyesini sevkıyat ve nakliyat-ı askeriyyeye hasr ve tahsis olunmak üzere devletin emrine müheyya tutacak ve ledelhace Hükümet-i Seniyye yolu kafe-i vesait-i nakliye ve edevat-ı saireyle beraber yed-i idaresine almak salahiyetini haiz olacaktır. Hâl-i hazır ve seferde gerek sahib-i imtiyaz marifetiyle vuku bulan ve gerek tramvayın yed-i idaresinde bulunduğu esnada bir veche bilâ icra edilen kafe-i sevkıyat-ı askeriye için tarifede muayyen ücretin nısfı verilecektir.

Efrad-ı askeri-i şahane gerek müctemien ikinci sınıf yolcu arabalarıyla naklolunacaktır. Bu araba gerek adem kifayeti takdirinde mestur yük vagonlarında asker irkab olunabilecek ise de bu hizmet-i mahsus olmak ve ledelhace vaz ve istimal olunmak üzere şirket evvelce mezkur vagonların derûnuna konulacak sıraları müheyya bulunduracaktır. Bununla beraber sahib-i imtiyaz devletçe talep vukuunda nakliyat-ı askeriyye dair Bâb-ı Seraskerî ile başka bir mukavele akdetmeğe mecburdur.

Yirmi Altıncı Madde: Mahbusın ve mahkumın ile muhafazasına memur olanlar tarifelerdeki ücretin nısfıyla ve ikinci sınıf arabalarla naklolunacaktır. Bunun için vukuu bulacak talebe göre icap eden miktar bölmeler sahib-i imtiyaz tarafından irae ve tahsis edilecektir.

Yirmi Yedinci Madde: Taraf-ı devletten tramvayın inşasıyla işletilmesi umurunun muayene ve teftişi için tayin olunan memurlar ile tramvay üzerinde resm-i gümrük ve tekalif-i sairenin tahsili için teftişe memur olanlar ve telgraf memurları bir mahalle azimetlerinde tramvay arabalarıyla meccanen gidip geleceklerdir.

Her yolcunun bilet başına meccanen 30 kg. yük nakletmeğe hakkı vardır. Yer tutan eşya ile 30 öşür zira mukaab hacminde olduğu halde vezni 7 kg.dan aşağı olan eşya için mevzu tarifedeki ücretin iki misli ücret alınır.

Mesarif-i Müteferria

Eşya-yı zatiyenin fazlası olsun olmasın tarife ücretinden maada bir veche âti ucûrat ahz ve istifa kılınır. Şöyle ki her pusulada muayyen olarak 20 para kaydiye resmi ve katarın vürudundan sonra kaldırılamayan eşyanın be-her dengi için 25 para mağaza resmi tediye olunacak ve kumpanyanın ihtarı ve mürsil veya mürsilileyhin talebi üzerine tekrar vezin edilecek eşyadan kumpanya iddiasında haklı çıktığı halde kesr-i gayr-i taksim olmak üzere be-her 100 kg. için 20 para mizan resmi alınacaktır.

Köpeklere Dairdir

Gerek yolcu katarları ve gerek muhtelit katarları ile gönderilen köpeklerin beherinden kilometre başına 4 para ücret alınır. Bu ücretin akâl-i derecesi 8 km. başına bilhesap istifa kılınır.

Mesarif-i Müteferria

Tarife ücretinden maada her köpekten muayyen kaydiye resmi olarak 20 para ve köpeğin vusulünde sahibi olmayıp da sahib-i imtiyaz hıfzetmiş olursa yevmî 5 kuruş ahz olunur.

Seyr-i Seri İle Gönderilecek Eşyaya Dairdir

Kesr-i gayr-i taksim olmak üzere 10 kg.ın kilometre başına ücret-i nakliyesi 1 paradır. 30 dm. Yani zira-ı mukaab hacminde bulunduğu halde vezni 7 kg.dan aşağı olan eşya için mevzu tarifedeki ücretin iki misli alınır. Bu ücretin akâl-i derecesi 8 km. üzerine bilhesap istifa kılınır.

Mesarif-i Müteferria

Tarife ücretinden maada irsalatın her defası için muayyen kaydiye resmi olacak 20 para ve kesr-i gayr-i mütekasım olmak üzere be-her 10 kg. için tahmiliye ve ihraciye resmi olarak 4 para ve seyr-i seri ile gönderilen eşya her ne esbaba mebni olursa olsun mürsilileyhin ihbar-ı keyfiyet zımında irsal olunan mektubun postaya verildiğinden itibaren mürsel olması ile eşyanın mevridi olan mahalde mesakin ise 24 saat, değilse 36 saat zarfında kaldırılmadığı takdirde kesr-i gayr-i münkasım olmak üzere be-her 50 kg. için mağaza resmi olarak yevmî 10 para ve mürsel veya mürsilileyhin talebi üzerine be-tekrar tartıldığı ve bunların iddiaları haklı çıkmadığı halde kesr-i gayr-i münkasım olmak üzere be-her 100 kg. için 20 para ücret alınır.

Seyr-i Seri ile Gönderilen Paket ve Denklere ve Münferiden Vezni 25 kg.dan Aşağı Olan Ufak Tefek Eşyaya Dairdir

Be-her dengin kaydiye ve tahmiliye ve ihraciye resmi dahil olduğu halde 30 km. mesafe için 3 kuruş ve ondan ziyade mesafenin be-her kilometresi için 20 para ücret alınır.

Mesarif-i Müteferria

Ücretten maada ihbar-ı keyfiyet zımında mürselileyhe gönderilen mektubun postaya tesliminden itibaren mürselileyh mevrid-i eşya olan mahalde ise 24 değil ise 36 saat zarfında her ne esbaba mebni olursa kaldırılmayan eşyadan mevzu olduğu mağaza resmi olarak yevmî 10 para ve mürsel veya mürselileyhin talebi üzerine be-tekrar be-her tartılacak her denkten mürsel veya mürselileyhin iddiası vahi çıktığı takdirde mizan resmi olarak 20 para ücret alınır.

Nukûd ve Zî-kıymet Eşyaya Dairdir

Sebkiye veya meskun veya mamul veyahut levha olarak gönderilen altın, gümüş ve cıva veya beyaz altın ve mücevherat vesair zî-kıymet eşyadan kilometre başına kesr-i gayr-i münkasım olmak üzere be-her 10 liralık kıymet üzerine 2 para ücret istifa kılınır.

Tahmiliye ve ihraciye ile sigorta ücreti tarife fiyatına dahil değildir. Tarife ücretinden maada irsalatın her defası için kaydiye resmi olarak 20 para alınır. Mesafe cüzi olduğu halde be-her 10 lira kıymetinde olanlar için balada zikrolunan mesarif-i müteferria dahi dahil olduğu halde 5 kuruş ücret alınır.

Araba ve Edevat-ı Müteharrikeye Dairdir

Kilometre başına ücret-i nakliye: Seyr-i adi_47, seyr-i seri_94 (2 veya 4 tekerlekli ve dahli 1 peykeli arabadan) 67-124 (4 tekerlekli ve dahli 2 peykeli arabalardan)

Ücret-i nakliyenin akâl-i derecesi 8 km. üzerine ahz ve istifa kılınır.

Mesarif-i Müteferria

Tarife ücretinden maada irsalatın her defası için kaydiye resmi olarak 20 para ve arabadan tahmiliye ve ihraciye resmi olarak 10 kuruş ve be-her araba için mevzu mağaza ücreti olarak yevmî 5 kuruş ücret alınır. Mağaza ücreti vürudundan yalnız 48 saat sonra kaldırılmayan arabalardan istifa olunur. Tarife ücretinden maada araba derûnunda bulunan eşyanın sikleti 50 kg.ı tecavüz eylediği halde 50 kg.ın fazlasından

seyr-i adi ile naklolunan ikinci sınıf eşya tarifesi mucibince kesr-i gayr-i münkasım olarak be-her 50 kg. hesabıyla ücret alınacaktır.

Hayvanata Dairdir

Kilometre başına ücret-i nakliye:

	Seyr-i Adi	Seyr-i Seri
Öküz ve inek ve boğa ve manda ve deve ve bargir ve koşum hayvanatından	28	54
Dana ve merkep ve canavardan	9	18
Erkek ve dişi koyun ve keçiden	4	8

Ücret-i nakliyenin akâl-i derecesi 8 km. üzerine bilhesap ahz ve istifa kılınır.

Mesarif-i Müteferria

Evvela tarife ücretlerinden maada irsalatın her defası için muayyen kaydiye resmi olarak 20 para alınır. Saniyen katarın vusulünden 24 saat sonra alınmayan hayvanatın zarar ve hasarı ashabına ait olmak ve yem masrafı dahil olmak üzere bir mahal-i mahsusunda hıfz olunmak ücretine mukabil be-herinde mağaza resmi olarak yevmiye 5 kuruş alınır.

Seyr-i Adi ile Gönderilecek Eşyaya Dairdir

1 km. mesafede tonilato başına alınacak ücret 35 paradır.

Mesarif-i Müteferria

Tarife ücretinden maada irsalatın her defası için muayyen kaydiye resmi olarak 20 para ve tahmil ve ihraç sahib-i imtiyaz tarafından icra edilirse tonilato başına 9 kuruş yani kesr-i gayr-i münkasım olmak üzere be-her 50 kg. için 18 para alınır. Mürselileyh ihbar-ı keyfiyet zımında gönderilen mektubun postaya tesliminden 48 saat zarfında kaldırılmayan eşyadan mevzu olacağı mağaza resmi olarak kesr-i gayr-i münkasım olmak üzere be-her 50 kg. için yevmiye 10 para ve mürsel veya mürselileyhin talebi üzerine be-tekrar tartılan ve miktar-ı evveli doğru çıkan eşyadan mizan resmi olarak kesr-i gayr-i münkasım olmak üzere be-her 100 kg. için 20 para ücret istifa alınır.

Mülâhazat

İşbu tarifeden beyan olunan ücret 2000 kg.dan ziyade ağırlığı olan yekpare ecsam hakkında cari değildir. 2000 den 3000 kg.a kadar olan yekpare ecsama ücret-i mukarrerinin bir nısfı daha ilave olunur. 3000 kg.dan ziyade olan veyahut alât ve edevat-ı mahsusa istimalini icab eden yekpare ecsamın kumpanya ihbar olunmayacaktır.

Kumpanya bu makule eşyanın naklini ve mürselin ikametgahından alıp mürselileyhin ikametgahına teslim etmeği deruhte ettiği takdirde fiyat ve şerait-i nakliyyeyi ve ikametgahından teslim ve tesellüm ücreti rıza-yı tarafeynle tayin olunur.

Yirmi Sekizinci Madde: Devlet-i Aliyye'nin kurşun ile kapanmış posta çantalarını ve paket ve evrak-ı matbua vesaireyi velhasıl posta idaresinden kabul edilmiş bulunacak her türlü eşyayı ve bunları götürüp getirecek memurini ikinci sınıf arabalar ile meccanen nakletmeğe ve bu bapta taraf-ı devletten vuku bulan talep üzerine ikinci sınıf arabalarına bir veya müteaddid bölmeleri tahsisi etmeğe sahib-i imtiyaz mecbur olacaktır. Devlet-i Aliyye Posta Nezareti posta nakliyatına mahsus vagonlar imal ile şirkete teslim edildiği halde şirket işbu vagonları kendi hattıyla meccanen nakletmeğe mecbur bulunacaktır. Sahib-i imtiyaz canib-i Hükümet-i Seniyye'den bir müsaade-i mahsusa istihsal etmedikçe hiçbir ecnebi postasının nakliyatını kabul edemeyecektir.

Yirmi Dokuzuncu Madde: Sahib-i imtiyaz Hükümet-i Seniyye'nin müsaadesini istihsal etmedikçe tramvayın vakt-i hareketini tadil edemeyecektir. Ancak arabaların vakt-i hareketlerinin tebdili Hükümet-i Seniyyece talep olunduğu takdirde keyfiyet lâ-akâl 24 saat evvel sahib-i imtiyaza ihbar olunacaktır.

Meclis-i Nafia

**EK-3 1897 Yılına Ait Beyrut-Şam-Müzeyrib Taşman Yolcu Sayısı ve Hasılatı
(BOA,T.DMİ. 972/55 1315.Ra.29)**

CHEMINS DE FER
DE
BEYROUTH-DAMAS-HAURAN & BIRZOUK SUR L'EUROPE

Mois de *Sept* 1897.

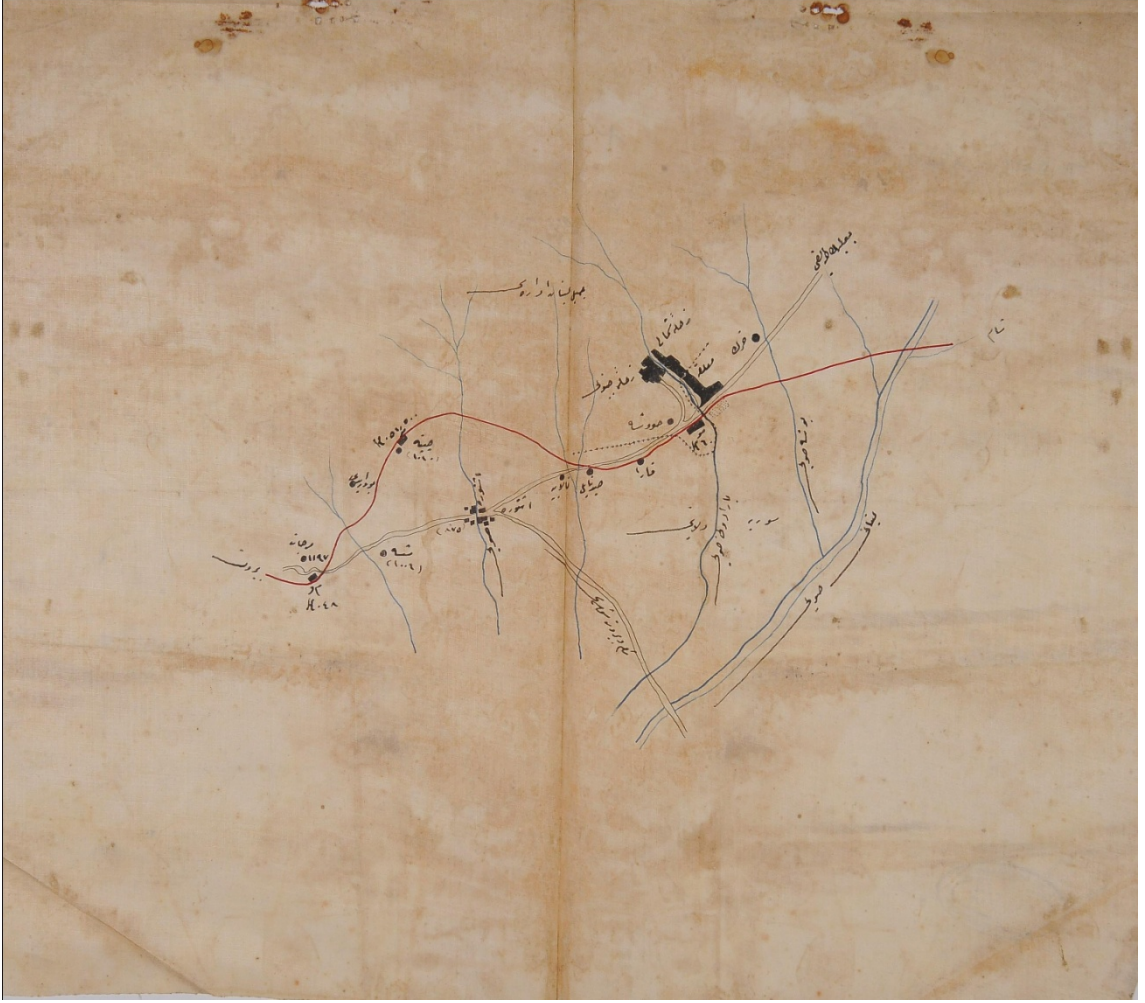
TABLEAU N° 1
Contenant le Relevé des Recettes du Service des Voyageurs
MONNAIE OR

NOMS DES GARES	MOUVEMENT DES VOYAGEURS			MONTANT DES RECETTES						TOTAL des RECETTES EFFECTIVES			
	1 ^o CLASSE	2 ^o CLASSE	CLASSE SPÉCIALE	BILLETS ET CARNETS D'ABONNEMENT						RECETTES diverses du Service des VOYAGEURS			
				1 ^o CLASSE		2 ^o CLASSE		CLASSE SPÉCIALE		PIASTRES	0/0		
	NOMBRE	NOMBRE	NOMBRE	PIASTRES	0/0	PIASTRES	0/0	PIASTRES	0/0			PIASTRES	0/0
Beyrouth	479	3.017	3.591	1.019	4	38.465	50	43.857	75			87.517	85
Beyrouth, bureau de ville	20	127	"	45	1	3.299	50	"	"	"	"	2.749	75
Hadett	5	141	305	30	75	1.651	75	3.070	"	"	"	3.750	50
Babda	7	127	145	35	"	1.78	"	1.147	75	"	"	2.050	75
Jamhour	11	77	115	90	"	374	75	566	75	"	"	1.131	50
Araya	6	153	119	13	75	794	75	531	75	"	"	1.459	50
Aley	454	1.319	820	4.89	150	11.013	50	5.019	50	"	"	2.192	50
Bhamdoun	61	312	305	549	"	2.192	50	2.497	"	"	"	5.239	50
Ain-Sofar	304	411	418	4.79	050	4.195	"	3.013	"	"	"	1.200	850
M'rèjatt	"	41	158	"	"	402	"	1.558	50	"	"	1.950	50
J'ditah-Chtaurah	9	30	111	135	"	446	75	1.112	50	"	"	1.697	50
Said-Nel	5	31	95	88	50	256	50	737	50	"	"	1.093	"
Zahleh-Mallakah	102	355	1.314	3.93	75	8.758	50	3.261	"	"	"	3.531	"
Rayak	2	24	90	65	"	175	50	1.173	75	"	"	1.450	"
Yahfoufeh	"	1	37	"	"	110	"	693	"	"	"	793	"
Zerghaya	3	11	45	23	50	1.07	50	562	50	"	"	792	75
Zebdani	5	43	243	21	50	903	50	3.520	"	"	"	4.545	50
<i>Beyrouth Bureau Ville</i> Sewk li-Hauran	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ain-Figeh	2	24	79	23	75	255	"	540	50	"	"	919	"
<i>J'deyé Saïr Hamam</i>	"	"	17	"	"	"	"	119	"	"	"	119	"
Hameh	2	27	94	65	75	253	50	1.300	"	"	"	1.520	"
Dourmar	4	5	67	23	50	305	50	767	"	"	"	1.304	50
Damas-Béramké	73	339	1.507	5.14	50	14.75	1350	4.050	50	"	"	6.070	450
Damas-Midan	17	157	229	73	50	4.104	"	34.014	50	"	"	39.843	75
Daraya	"	14	109	"	"	40	"	953	"	"	"	1.093	"
Sahnaya	"	13	327	"	"	875	"	747	75	"	"	835	50
Kessoué	4	8	94	59	50	47	"	473	"	"	"	579	50
Ghabagheb	1	14	167	39	50	195	"	1.493	"	"	"	1.708	50
Sunamein	"	9	195	"	"	160	"	3.653	75	"	"	4.493	75
Keneia	"	10	145	"	"	228	"	1.765	50	"	"	1.995	50
Cheikh-Meskine	2	25	476	120	"	550	50	719	"	"	"	795	450
Daïl	1	8	101	67	50	89	50	1.834	75	"	"	2.133	75
M'zérîb	7	65	332	47	75	3.14	275	7.57	575	"	"	11.197	"
<i>Beyrouth Bureau Central</i>	33	181	"	47	975	524	99	"	"	"	"	1.104	74
<i>Zahle Ville</i>	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
<i>Damas</i>	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
<i>Cafias</i>	"	8	76	"	"	307	"	1.380	50	"	"	1.687	50
Total Général	1.529	5.339	13.844	22.997	74	88.559	74	199.372	50			320.841	84

Ek-4 Beyrut-Şam Demiryolunun Orta Durağı Olan Muallak-Zahle İstasyonunun Gösteren Harita (T.DMİ. 934/99 1310.B.22)



**EK-5 Beirut-Şam Demiryolu Güzergahını Gösteren Harita (T.DMİ. 934/99
1310.B.22)**



**EK-6 Yıldız Fotoğraf Albümleri Beyrut-Şam Demiryoluna Ait Fotoğraflar, Nr:
91547, 1895**

Beyrut Şehri



Şam Şehri



Beyrut İstasyonu



ENSEMBLE DE LA GARE DE BEYROUTH

Darya Tüneli



Muallak-Zahle İstasyonu



Zerzer Viyadüki



VIADUC DU ZERZER

Tekye Yokuşu



ESCARPEMENTS D'EL TEKIEH

Khan-M'rad Viyadükü



Beyrut-Şam Demiryolunun Şam Kısımının Döşenmiş Hali



Besima Geçişi

TRAVERSEE DES JARDINS DE BESSIMA

