ISSN: 1309 4173 (Online) 1309 - 4688 (Print)

Volume 12 Issue 3, June 2020

DOI Number: 10.9737/hist.2020.876

Araştırma Makalesi

Makalenin Geliş Tarihi: 25.03.2020 Kabul Tarihi: 26.05.2020

Atıf Künyesi: Onur Çapar, "Sultan II. Abdülhamid Dönemi Fransız Demir Yolu Yatırımları", *History Studies*, 12/3, Haziran 2020, s. 1233-1257.

Sultan II. Abdülhamid Dönemi Fransız Demir Yolu Yatırımları*

French Railway Investments in The Period of The Sultan Abdulhamid II.

Dr. Onur Çapar

ORCID No: 0000-0002-5976-8845

TBMM

Öz: Osmanlı Devleti'nin her bakımdan çok zor bir döneminde tahta çıkan Sultan II. Abdülhamid (1876-1909), bu zor sürecin atlatılması ve ülkedeki ağır ekonomik şartların düzeltilebilmesi amacıyla Avrupalılar ile münasebetlerde denge politikası takip etmiştir. Aslında 19. Yüzyılın ortalarından itibaren Avrupa ile rekabette zorlanan, sermaye ve teknolojik yetersizlikler nedeniyle yatırım imkânları kısıtlı olan Osmanlı Devleti, muhtelif sektörlerde yabancı şirketlere imtiyazlar vermek suretiyle sermaye sorununu çözmeye çalışmıştır. Böylece bir taraftan da ülkede ulaşım, madencilik ve ticaret gibi katma değeri yüksek alanlarda gelişmenin hızlanması amaçlanmıştır. Osmanlı'da şirketleşme faaliyetleri, yabancı sermaye girişiyle orantılı olarak 19. Yüzyılın ikinci yarısında başlamış ise de II. Abdülhamid idaresi döneminde, yapılan mevzuat düzenlemeleri sayesinde hız kazanmıştır. Şu hususu da ayrıca belirtmek gerekir ki Osmanlı'da yatırım yapan yabancı şirketler arasında Fransızlar öne çıkmaktadır. Nitekim 20. Yüzyıl başlarında Osmanlı'da yatırım yapan şirketlerin sermaye yapısına bakıldığında %44'lük bir pay ile Fransız menşeli olanların ilk sırayı aldığı dikkati çekmektedir. Hem sermayesini geliştirmek hem de hammadde ihtiyacını karşılamak amacıyla Osmanlı topraklarında yatırıma yönelen Fransız sermayesinin özellikle belediye hizmetleri, bankacılık, sigortacılık, liman işletmeleri ve maden imtiyazları gibi stratejik sektörlerle yöneldikleri göze çarpmaktadır. Bu çalışmamızda yerli ve yabancı kaynaklar ışığında olmak üzere II. Abdülhamid saltanatında Fransız sermayeli veya Fransız ortaklığı bulunan demiryolu yatırımları ile şirket imtiyazlarının uygulanması hususu incelenmeye gayret edilecektir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Demiryolları, Sultan II. Abdülhamid, Fransa, Şirketler, İmtiyazlar.

* Bu makale İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı'nda 05.12.2019 tarihinde savunulan "Osmanlı Devleti'nde Fransız Sermayesi (1838-1914)" başlıklı doktora tezinden, geliştirilerek üretilmiştir.

Abstract: Sultan II Abdülhamid (1876-1909), who came to the throne in a very difficult period in every aspect of the Ottoman Empire followed a balance policy to deal with Europeans in order to circumvent this difficult process and correct severe economic conditions in the country. In fact, since the mid-19th century, the Ottoman State, which had difficulty in competing with Europe and whose investment opportunities were limited due to capital and technological deficiencies, tried to solve the capital problem by giving concessions to foreign companies in various sectors. Thus, it is aimed to accelerate the development in high value-added areas such as transportation, mining and trade in the country. Although the incorporation activities in the Ottoman Empire started in the second half of the 19th century in proportion to the inflow of foreign capital, II. During the reign of Abdülhamid, it gained speed thanks to the legislative arrangements made. It should also be noted that the French stand out among the foreign companies investing in the Ottoman Empire. As a matter of fact, when we look at the capital structure of the companies investing in the Ottoman Empire in the beginning of the 20th century, it is noteworthy that those of French origin took the first place with a share of 44%. It is noteworthy that French capital, which is investing in the Ottoman lands in order to develop its capital and to meet its raw material needs, especially focuses on strategic sectors such as municipal services, banking, insurance, port operations and mining concessions. In this study, in the light of domestic and foreign sources, In the reign of Abdülhamid II. railway investments with French capital or French partnership and the implementation of company privileges will be examined.

Keywords: Ottoman Railways, Sultan II. Abdülhamid, France, Companies, Concessions.

Giriş

Sultan II. Abdülhamid (1876-1909), imparatorluğun çok zorlu dönemlerinden birinde tahta çıkmıştır. Sultan Hamid tahta çıktığında Osmanlı Devleti çok ağır bir ekonomik kriz ile karşı karşıya kalmıştı. Aslında 18. yüzyıl sonlarından itibaren Osmanlı'nın kronikleşen sosyal ve ekonomik sorunlarına, peş peşe yaşanan büyük savaşların giderleri eklenmiş, Kırım Harbi sürecinden (1853-56) itibaren de iç ve dış borçlanmanın sarsıcı maliyetleri sorunları daha da derinleştirmişti. Nihayetinde Sultan Abdülaziz (1861-1876) döneminin sonunda devletin adeta iflası ilan edilmiş, akabinde ardı ardına yaşanan darbeler kaosu derinleşmesine sebep olmuştu.¹

İşte böyle sorunlu ve kritik bir dönemde görevi üstlenen Sultan Abdülhamid, dağılmakta olan bir imparatorluğu ayakta tutmak için mücadeleye başladı.² Şehzadeliğinden itibaren dünya piyasalarını yakından takip eden II. Abdülhamid, yatırımların ve istihdamın artması için yabancı sermayenin önemini biliyordu. Bu yüzden ilk zamanlarda İngiliz ve Fransız, ardından Alman sermayesini çekmeye çalışmış, hatta bunlar arasında rekabetin oluşmasına gayret etmiştir.³

Kendisinden önceki Padişah Sultan Abdülaziz gibi Sultan Abdülhamid de yatırımlarda önceliği demiryollarına vermiştir. Bu sektörde maliyetle ilgili finansman problemlerinin çözümünde yabancı şirketlere imtiyaz verilmesi tercih edilen bir seçenektir. Osmanlı Devleti özelinde yabancı sermaye yatırımları demiryolu yatırımları ile başlamıştı. O dönemde küresel bir pazar yaratma amacıyla olan Avrupalı ülkeler, diğer ülkelerde olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde demiryolu yatırımları ile pazara giriş yaptılar. İlerleyen yıllarda demiryolu

1 Nedim Dikmen, "Osmanlı Borçlarının Ekonomik ve Siyasi Sonuçları", *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, c.19, Sayı.2, s. 139.

2 Roderic, H. Davison, *Turkey A Short History*, The Press Walkington, Beverley, 1981, s. 93.

3 Vahdetin Engin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s. 17.

yatırımlarını, liman, madencilik, sanayi, ticaret ve belediyeçilik alanındaki yatırımlar takip etti. Fakat demiryolu yatırımlarının toplam yatırımlardaki payı her zaman ilk sırada gelmekteydi. Özellikle Düyun-ı Umûmiye'nin kuruluşundan sonra 1888-1896 yıllarında yatırım yapmak isteyen Avrupalı sermayedarların kurdukları anonim şirketlerin sayısındaki artış dikkat çekicidir. Zaman içinde Osmanlı'da demiryollarından kaynaklı ortaya çıkan rekabet, ilgili devletleri, yatırımlarını entegre sektörlerde yoğunlaştırma politikasına itmişti. Mesela bir bölgeye demiryolu yatırımı yapan ülke, o bölgedeki limanın yapımını, kent hizmetleri ve maden işletimi gibi sektörlerin de öncülüğü üstlenmişti.⁴ Bu süreçte yatırım alan Osmanlı Devleti ise rekabette dengeyi sağlamaya ve stratejik sektörlerde tekelleşmeyi önlemeye çalışmaktaydı.

Yukarıda belirttiğimiz gibi zorlu bir dönemde tahta geçmiş olan Sultan II. Abdülhamid kendisinden önceki sultanların politikasını devam ettirerek çağın gereksinimlerinden olan demiryolunun ülkenin gelişimindeki öneminin farkına varmıştır. Sultan, sermayesi olmayan ve iflasını açıklamış olan bir devlette demiryollarının hem merkezi otoriteyi güçlendirmekte hem de bölgeleri birbirine bağlayarak üretimin artırılmasının da başat rol üstleneceğinin farkındaydı.

Bununla beraber Sultan II. Abdülhamid demiryolu yatırımlarında büyük devletlerin sadece pazar yaratma amacından çok siyasi bir amaçları olduğunun da farkındaydı. Nitekim demiryolu hakkında söyledikleri bu düşüncüyü desteklemektedir. *“Bütün kuvvetimle Anadolu Demiryollarının inşasına hız verdim. Bu yolun gayesi Mezopotamya ve Bağdat'ı, Anadolu'ya bağlamak, İran Körfezine kadar ulaşmaktır. Alman yardımı sayesinde bu başarılmıştır. Eskiden tarlalarda çürüyen hububat şimdi iyi sürüm bulmaktadır. Madenlerimiz dünya piyasasına arz edilmektedir. Anadolu için iyi bir istikbal hazırlanmıştır. İmparatorluğumuz dâhilindeki demiryolları inşası mevzuunda büyük devletler arasındaki rekabet çok garip ve şüphe davet edicidir. Her ne kadar büyük devletler itiraf etmek istemiyorlarsa da bu demiryollarının ehemmiyeti yalnızca iktisadi değil, aynı zamanda siyasidir.”*⁵

Sultan, demiryolu yatırımlarının yavaş yavaş kaybedilmekte olan Balkan topraklarından ziyade Anadolu ve Arap coğrafyasına yapılmasını daha uygun bulmuştur. Çünkü büyük devletlerin baskılarını artırdığı ve milliyetçi ayaklanmaların kontrolden çıktığı bir dönemde, kendisinin izlediği Panislamist politika ile alakalı olarak, bu dönemde verilen imtiyazların genelde Anadolu ve Arap coğrafyasında önemli şehirleri birbirine bağlamak amacı taşıdığı söylenebilir. Ayrıca Sultan, verilen imtiyazlardan ziyade ülke kaynaklarının kullanılarak demiryolu yatırımı yapılmasını arzulamaktadır. Buna en iyi örnek Hicaz Demiryolu Projesinin hayata geçirilmesidir. Açıkça görüldüğü gibi II. Abdülhamid burada diğer ülkelere imtiyaz verdikten sonra şirketlerin tekel oluşturmalarını önlemek maksadıyla kendi projeleri ile bölgede Osmanlı Devleti'nin söz sahibi olmasını istemiştir. Nitekim Hicaz demiryolu inşasından sonra diğer şirketlerle ortaya çıkan problemler şirketlerin bölgede yatırımdan çok siyasi amaç güttüklerini açıkça ortaya koymuştur. Örneğin; Hicaz Demiryolunun Başmühendisi Meissener Paşa 1908'de demiryolu üzerindeki Hayfa ve Der'a şubesi üzerindeki Afule şehriden başlayıp

4 Yakup Kepenek, Nurhan Yenitürk, *Türkiye Ekonomisi*, Remzi Kitapevi, İstanbul, 2001, s. 11.

5 Deniz Demirarslan, “Batılılaşma/Modernleşme Dönemi Demiryolu Politikası ve İstasyon Mimarisi: İzmit ve Hereke Tren İstasyonları”, *Uluslararası Gazi Akçakoca ve Kocaeli Tarih Sempozyumu*, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı Yayınları, Kocaeli, 2015, s. 1636.

Nablus üzerinden Kudüs'e ulaşan şube hattının yapılmasını önermiş; fakat Fransızlar kendi kontrolleri altındaki Yafa-Kudüs hattının gelirlerinin zarar göreceğini belirterek bu öneriyi karşı çıkmışlardır. Ayrıca Osmanlı Devleti ile yapılan borç görüşmelerinde bu demiryolu girişiminin durdurulması için baskı yapmışlardır. Aynı şekilde Şam-Akka Demiryolu, Beyrut-Şam-Müzeyrib hattı ile bazı bölümlerin paralel inşa edilmesinden dolayı İngiliz ve Fransızlar arasında anlaşmazlıklar meydana gelmiştir.⁶

Bunun yanında Sultan II. Abdülhamid 1878 yılından itibaren İngiltere ile müttefik olunmayacağını anladıktan sonra, demiryolu yapımında Bağdat Demiryolu imtiyazını Almanya'ya vermiştir. Fakat şirketlerle yapılan anlaşmalar gereği Eskişehir-Bağdat Demiryolu arasını 200 km'lik kısımlara ayırarak, her etap bittikten sonra teminat akçesi ödenip yeni etaba başlanacaktı. Böylece Sultan hem Almanya'yı kazandı hem de İngiltere'nin husumetini önledi. Sultan II. Abdülhamid tahtan indirildikten sonra İttihatçılar bu hattın kontrolünü tamamen Almanya'ya bırakması, Cihan Harbinden sonra hattın Suriye kısmının Fransa, Irak kısmının ise İngiltere tarafından kontrol edilmesine neden oldu.⁷

Fransızların Osmanlı Devleti'ndeki demiryolu politikasına göz atacak olursak, Fransızlar önemli bir pazar olarak gördükleri Osmanlı Devleti içerisinde İngilizlerle olan rekabetlerinin de etkisiyle birçok bölgede demiryolu imtiyazı alarak egemen olmak istemişlerdir. İlk olarak Balkan topraklarında ve İzmir bölgesinde başlayan demiryolu rekabeti, daha sonra Anadolu demiryolu yatırımlarında kendisini göstermişti. Kasaba hattını Anadolu'nun içlerine taşıma projeleri, İzmir Limanı'nın yapım ve işletmesini almış olan Fransızların bu bölgeyi doğrudan Marsilya limanına bağlama amacı taşımaktaydı. Suriye ve Lübnan topraklarını ise geçmişten gelen doğal yayılma alanı olarak gören Fransızlar, bölgede daha önceden yapılan şose ve tramvay yollarına paralel olarak demiryolu yatırımları yapmışlar, yapmış oldukları demiryollarını Beyrut Limanı gibi önemli limanlara bağlayarak, bölgenin zenginlikleri üzerinde tekel oluşturmaya çalışmışlardır. Fransız sermayesinin Suriye ve Lübnan bölgesine demiryolu yatırımlarını yapmasının önemli bir sebebi de herhangi bir anlaşmazlık durumunda diğer ülkelerin sömürgeleri ile bağlantılarını kesebileceğini düşünmeleriydi. Nitekim bu durumda Mısır'daki çıkarlarının zarar göreceğini gören İngilizler, Fransızları sınırlandırmak ve bölgenin zenginliklerine ortak olmak amacıyla Osmanlı Devleti'nden Hayfa limanını iç kesimlere bağlamak için imtiyaz talebinde bulunmuşlardır. Ayrıca Bağdat Demiryolu projesinin Almanlara verilmesi bölgeye Alman sermayesinin sokulması demekti ki böylece bölgenin önemini gören Sultan II. Abdülhamid kendisinin tam olarak egemen olamayacağı bir ortamda diğer güçlerin aralarındaki rekabetlerden yararlanmayı ummaktaydı. Bu durumun sonucuna bakıldığında ise tam olarak entegre olamamış birbirinden kopuk demiryolları bölgede inşa edilmişti. Ayrıca aşağıda anlatacağımız üzere şirketlerle yapılan imtiyaz anlaşmalarına bakıldığında devlet tam olarak bağımsız bir demiryolu politikası uygulayamamış, şirketler Osmanlı Devleti'nin yapmış olduğu birçok girişimi kendi haklarının ihlali görerek sık sık kendi sefaretleri aracılığı ile devlete baskı kurmuşlardır. Ayrıca yapılan sözleşmeler gereği verilen

⁶ Age, 208.

⁷ Bülent Arı, "Avrupa Emperyal Baskısına Karşı Sultan II. Abdülhamid", *Sultan II. Abdülhamid/ Siyaset-İktisat-Dış Politika-Kültür-Eğitim*, Ed. Mehmet Bulut, Muhammet Enes Kala.vd., Erkam Matbaası, İstanbul 2019, s. 168, (159-170)

kilometre garantileri, ilerleyen dönemde Osmanlı Devleti'ni mali açıdan zorlamış, aşar vergilerinin artması ve bölge ürünlerinin Dünya'ya açılmasına rağmen demiryollarına verilen garantilerin Osmanlı ekonomisine ciddi zararları olmuştur.

Fransızlar, Osmanlı topraklarındaki yatırımlarını Suriye ve Lübnan bölgesinde yoğunlaştırırken, aynı zamanda İstanbul, İzmir ve Selanik gibi imparatorluğun önemli şehirlerinde de önemli yatırımlara yönelmişlerdir. Makalemizde inceleyeceğimiz ana temamız olan Fransızların demiryolu yatırımları kapsamında ilk olarak 1878'de Avusturyalı Baron Hirsch'in Rumeli demiryolu projesine 40.000.000 franklık bir sermaye ile iştirakleri karşımıza çıkmaktadır. İlerleyen yıllarda İzmir-Kasaba, Yafa-Kudüs, Selanik-İstanbul, Şam-Hama ve uzantıları, Beyrut-Şam-Müzeyrib, Humus-Trablus, Mudanya-Bursa gibi hatlar yapılmıştır veya satın alınarak işletilmiştir. Bunun yanında yapımı daha önceleri tamamlanmış olan İzmir-Kasaba (Turgutlu 1866) ve Alaşehir (1875) hatları işletmeleri, İngilizlerin yaşadığı mali zorluklar nedeniyle Fransızlara geçmiştir.⁸

1. Balkanlar ve Anadolu'da Fransız Demiryolu Yatırımları

1.1. Selanik-İstanbul Hattı

Fransızların işletmesini üstlendiği Selanik-İstanbul İltisak Hattı, Rumeli demiryolları içerisinde askeri gayelerle yapılmış bir bölümdü. Doğu Rumeli vilâyetlerini İstanbul'a ve Makedonya'ya bağlamak amacıyla düşünülen hat, Firecik'ten başlamak üzere Gümülcine ve Drama'dan geçecek Karasulu İstasyonu'nda bir diğer Rumeli demiryolu bağlantısı olan Selanik-Mitroviçe Demiryolu ile birleşecekti. Hattın yapımı için mukaveleye uygun olarak, Selanik-İstanbul İltisak Hattı Osmanlı Demiryolu Kumpanyası adında bir şirket kurulmuştur. Kurulan şirketin adı Selanik-Dersaadet İltisak Demiryolu Osmanlı Şirketi (Société du Chemin de fer Ottoman Jonction Salonique-Constantinople)'dir.⁹ Osmanlı Devleti bu demiryolunun her kilometresine 15.500 frank garanti vermişti. Bu garanti ödemelerine karşılık demiryolunun geçtiği Gümülcine, Serez, Drama, Dedeoğlu sancaklarının öşür gelirleri gösterilmişti.¹⁰

Perthuis Ekim 1858'de 3.000.000.000 frank sermaye ile Beyrut-Şam karayolu şirketini kurdu. Genelde insan ve yük taşıması için tasarlanan yol bu trafiği geliştirme ve Mezopotamya'nın kervan ticaretinin Halep'e çekmeye çalışmaktaydı. 1862'de 112 km'lik yol trafiğe açılır yolun süresi 12 saat sürmektedir. Yolculuğu yük taşıyan arabalar 3 günde bitirmektedirler. 1863 yılında 5.800 olan yolcu trafiği 1872'den sonra 11.500'e çıkmaktadır. Taşınan mal toplamı ise 6000 tondan 20.000 tona ulaşmıştır. Mali bakımdan ise 1867'den sonra ortakların payı %10'u geçer, 1881'de ise net kâr %20'ye ulaşır. Daha sonra Beyrut'a modern bir limanın yapılması Perthuis tarafından kârın daha da artması anlamına geldiğinden limanın yapılması için yerel yöneticilerle temasını sıklaştırmıştır. Bunun yanında Beyrut'tan Şam'a yapılacak bir demiryolu işletmesi katırlarla yapılan kervan ticaretinin büyük bölümünü ele geçirecektir.

8Jacques Thobié, "İktisadi Yapı Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye", *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi C. III.*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s. 727.

9 Engin, *age*, s. 207. Şark demiryolları dışında Makedonya bölgesindeki Fransız çıkarları, Fransız ve Belçikalı bir grup yatırımcının oluşturduğu Régie Générale pour la Construction des Chemin de Fer adıyla bilinen bir başka grup tarafından da temsil ediliyordu. Bu şirket Osmanlı Bankası ile birlikte 1893'te Selanik-Dedeoğlu hattını yapmıştı. Bu hat sayesinde Hindistan yolu 8 saat kısalmıştı. Hindistan limanlarına Marsilya veya Brindisi üzerinden değil, Selanik üzerinden yükleme yapılarak gidilmesi daha avantajlı görünüyordu. Ayrıca demiryolu, bölgenin ekonomik atılım yapmasının yanında askerî açıdan da büyük önem taşıyordu. Osmanlı ordusu yöneticilerinin gözünde, ilk rayların yerleştirilmesinden itibaren treni, hedefi birliklerin hareketini kolaylaştıran bir ulaşım aracı olarak görüyorlardı. Kuşkusuz askeri malzemelerin taşınması tren sayesinde daha hızlı oluyordu: Meropi Anastassiadou, *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri: Selanik*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2001, s. 157-160.

10 V. Necla Geyikdağı, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914*, Hil Yayınları, İstanbul, 2008, s. 135.

Hükümet ile şirket arasındaki imtiyaz sözleşmesi, dönemin Ticaret ve Nâfia Nazırı Tevfik Paşa ile İstanbul'da bankacı olan M. René Boudouy arasında yapılmıştır.¹¹ İmtiyaz sahibi işin her türlü riskini kabul etmekle beraber, imtiyaz sözleşmesi imzalandığı tarihten itibaren en geç 12 ay içerisinde çalışmaya başlamayı taahhüt etmekteydi. Taahhüt, kamu idaresine bağlı olduğu için demiryolunun kurulması amacıyla gerekli arazi, taş ocakları, her türlü taşınmazın kamulaştırılma işlemi İstimlâk Kanunu'na uygun olarak fiyatlandırılacaktı. Kamulaştırma aşamasında şirket ile mal sahipleri arasında bir anlaşmazlık çıktığı takdirde hükümet şirkete yardımcı olacaktı. Ayrıca, Selanik istasyonu için imtiyaz sahibi, gümrük ve bina için gerekli arazileri kiralamak ve satın almak amacıyla Nâfia Nezâreti ile anlaşma yapmakta yetkiliydi.¹²

İmtiyaz sahibi, mukavelenin geçici kabulünden sonra ardışık olarak istasyon inşa etme hakkına sahipti. İki durak arasındaki bölümlerin uzunluğu en az 20 km. olacaktı. Ayrıca, bu inşaatlar ve diğer yapıların denetimi için bir komisyon oluşturulacaktı. İmtiyaz sahibi, Osmanlı Devleti'ne ait kara ve deniz ordularının askerler ve zaptiyeleri ile polisleri ve aynı zamanda askeri öğrencilerini normal zamanlarda ücret tarifesinin yarısına taşımakla yükümlü olacaktı. Savaş durumunda, Osmanlı ordusu asker taşınması için demiryolu işletmesinden bedelsiz yararlanacaktı.¹³

Selanik-İstanbul İltisak Demiryolu Şirketi, Osmanlı Bankası'nın öncülüğünde 15.000.000 frank sermaye ile resmen 24 Mart 1893 tarihinde kurulmuştu. Şirketin diğer kurucu ortakları La Banque de Paris et des Pays-Bas ve Tütün Rejisiydi. Şirketin Yönetim Kurulu Başkanı Léon Berger, Düyûn-ı Umûmiye delegeleri M. Vincent Cillar, S. E. Hamdi Bey, M. Rambert, M. Le Comte d'Arnaux ve M. René Baudouy'dan oluşmaktaydı.¹⁴ Paris'te oluşturulan diğer yönetim

11 AMAEF, CADN, 166/PO/ Série E, Dossier 411, Ligne de jonction Constantinople-Salonique, Article 1, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893.

12 AMAEF, CADN, 166/PO/ Série E, Dossier 411, Ligne de jonction Constantinople-Salonique, Article 6, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893.

13 Şirket demiryolu yapımı için gerekli olan ekipman ve malzemelerden odun, kömür makine vs. yurtiçi ve yurtdışından satın alacağı her türlü emtia için tüm gümrük vergilerinden muafı. Fakat işletme için gerekli kömür eğer yurtdışından temin edilirse, hattın brüt geliri km başına 15.000 franka ulaşınca kadar kömür vergiden muafı. Aynı şekilde inşa sürecinde çıkarılan topraktan ve demiryolunun fon gelirlerinden herhangi bir vergi istenmeyecekti. Ayrıca şartname ile ilgili raporlardan ve şirkete ait olan diğer evraklardan herhangi bir damga vergisi alınmayacaktı. Şirket, kiraya vermiş olduğu yapılar haricindeki bütün muameleleri için damga vergisinden muaf olacaktı. (AMAEF, CADN, 166/PO/ Série E, Dossier 411, Ligne de jonction Constantinople-Salonique, Article 17, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893). Demiryolu çalışanları ve temsilcileri Osmanlı Hükümeti tarafından belirlenecek üniformaları giyeceklerdir. Teknik elemanlar dışında Osmanlı tebaasından olan herkes feslerini takmakla yükümlüdür. Ayrıca imtiyaz sahibi inşaat mühendisliği okulundan mezun olan mühendislerle istihdam yaratacaktır. Aynı zamanda halka temas halinde olan herkes Türkçe konuşmak mecburiyetindedir: AMAEF, CADN, 166/PO/ Série E, Dossier 411, Ligne de jonction Constantinople-Salonique, Article 19, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893.

14 Oluşturulan yönetim kuruluna baktığımızda yine diğer Fransız şirketlerinin yönetiminde bulunan tanınmış kişiler rastlamaktayız. Örneğin; René Baudouy 1873 yılında Deniz Fenerleri Şirketi'nde görev almış, 1875 yılında Crédit Lyonnais Bankası bünyesinde çalışmaya başlamıştı. Daha sonra 1891 yılında Société du Tombac şirketinde yönetici, 1893-1895 yıllarında Osmanlı Genel Sigorta Şirketinde kurucu üyelerinden birisi olarak görev yapmıştı. Daha sonra Afrika'da Etiyopya ve Cibuti'de demiryolu şirketlerinde görev almıştı. Bir diğer yönetim kurulu üyesi Louis La Fluente Fransa Merkez Bankasında müfettiş olarak görev yapmıştı. 1890 yılından sonra Osmanlı Bankasında müdürlük görevi üstlenmişti. Louis Rambert ise İsviçreli politikacı ve avukat olarak dikkat çekmiş, Régie Générale de Chemin de Fer (Demiryolları Genel İdaresi)'de görev yapmıştı, 1893-1900 yılları arasında Selanik-İstanbul bağlantı hattında yöneticilik yapmış, 1895 yılında İzmir-Kasaba hattında yönetici olmuştu. Comte D'Arnaux ise 1906 yılına kadar Düyûn-ı Umûmiye Genel müdürü olarak görev yaptı. Ayrıca Zonguldak Kömür işletmesi müdürüydü. Bir diğer önemli isim olan Achille Monchicourt ise Laurium Maden Şirketi müdürüydü. Ayrıca Banque

kurulu ise M. Le Baron Hugo de Bethman, M. Frank Aubeyneau ve M. Choppin de Janvry, M. Archille Monchicourt ve M. Le Baron Albert de Dietrich'ten oluşmaktaydı.¹⁵

Şirketin faaliyete geçmesinden sonra, Osmanlı Bankası ve La Banque de Paris et Pays-Bas Bankaları, hattın yapımı için gerekli meblağı karşılamak için 100.000 adet hisseyi piyasaya sürmeye karar verdiler. Bu sırada İspanya, Portekiz ve Arjantin gibi ülkelerdeki demiryolları için piyasaya sürülen emisyonların zarar etmesi, Selanik-İstanbul bağlantı hattı için çıkarılan emisyonların alınması için bir tereddüt oluşturmıştı.¹⁶

Dönemin Fransız gazetelerinde, bu önyargının kırılması için Selanik-İstanbul bağlantı demiryolunun Selanik Limanı'nı doğrudan İstanbul'a bağlama amacı taşıdığını, Sultan'ın Anadolu ile Avrupa'yı birbirine bağlayan bir demiryolu kurulmasını hayal ettiğini ve Anadolu'nun zengin mallarının Avrupa'ya taşınmasının böylece daha kolaylaşacağı belirtilmiştir. Devletin bu demiryolu için vermiş olduğu garantilerin, ülke kaynaklarının dışarıya açılmasıyla fazlasıyla karşılanacağı ümit edilmişti. Şirketin hesaplamalarına göre, demiryolunun geçtiği noktalarda aşar vergisi geliri 9.453.000 frank, 500 km'lik bağlantı hattı için ödenecek garanti para ise 7.750.000 frank olacaktı. Böylece, 1.703.000 franklık bir fazla gelir elde edileceği belirtiliyordu. Ayrıca hem Asya hem de Avrupa'da demiryolunun geçtiği noktalarda aşarın artacağı hesaplanmaktaydı.¹⁷

Şirketin yıllık hisse senetleri için ödemesi gereken para 5.300.000 franktı. Devletin demiryolu için vermiş olduğu garanti para 7.750.000 olduğu için, şirkete kalan yıllık para 3.450.000 frank oldu. Osmanlı Devleti bu demiryolunu daha çok stratejik açılardan yapmayı planladığı için, gelir açısından şirketin daha kârlı çıkacağı öngörüldü.¹⁸ Doğu Demiryolları projesine göre, Rumeli'deki üç hattın birleştirilmesine karar verilmişti. İlk hat Dedeağaç'tan geçmeden Gelibolu üzerinden Selanik-İstanbul hattına bağlanacaktı. Diğer iki hat da Selanik'e uğramadan Selanik-Manastır demiryolu ile Dedeağaç'tan geçen demiryollarının birleşmesini sağlayacaktı. Bu maksatla, Ticaret ve Nâfia Nezâreti Demiryolu Müdürü Hayri Bey'e projeler sunuldu.¹⁹

10 Haziran 1895'te şirketin olağan genel kurulu yapıldı ve hattın 227 km'sinin tamamlandığı açıklandı. Genel kurulda çalışmaların bu şekilde devam etmesi durumunda,

d'Escompte de Paris'te 1890 yılına kadar başkanlık yapmıştı. Bkz. "Informations Financières", *Le Temps*, 25 Mart 1893.

15 "Informations Financières", *Le Temps*, 25 Mart 1893. (Gazetenin sayfa numarası bulunmamaktadır.)

16 "Du Chemin de fer Ottoman de Jonction Salonique-Constantinople", *L'Argus*, Journal International des Assurances Finance, 23 Nisan 1893, s. 272.

17 "Établissement de Crédit", *Le Temps*, 24 Nisan 1893. Şirket emisyonları piyasada 396,25 franktan işlem görmeye başlamıştı. Selanik-İstanbul İltisak şirketi ve diğer Rumeli bağlantı hatlarının birleştirilmesi için çalışmalara başlandı. İlk olarak 1893 yılında Rumeli Demiryolunu oluşturan Selanik-İstanbul, Selanik-Manastır ve Doğu Demir yollarının birleştirilmesi için Osmanlı Bankası önderliğinde görüşmeler başlatılmıştı. Bu görüşmelere Deutsche Bank temsilcisi ve Bankverein de Vienne ve Monsieur Moritz Bäuer katılmıştı: "Notes Mondaines", *Le Journal des débats*, 1 Kasım 1893, s. 3.

18 "Chemins Étrangers", *Le Journal des débats*, 12 Kasım 1893, s. 4. Nitekim şirket 1894 yılı itibarıyla 119.254 adet 500 franklık hisse satmıştı. Her bir hisse için %3 faiz oranı belirlenmiş, yıllık faiz olarak 15 franklık bir ödeme yapılması kararlaştırılmıştı. İlk hisse geri alımı ise 15 Ekim 1897 tarihinde gerçekleşecekti: "Établissement de Crédit Étrangers", *Le Temps*, 11 Haziran 1894.

19 "Turquie", *Le Journal des débats*, 9 Nisan 1895, s. 2.

hattın planlanandan bir yıl erken açılacağı belirtilmekteydi.²⁰ İlerleyen dönemde beklendiği gibi hat bir buçuk yıl erken faaliyete geçmiştir. Bu arada demiryolu güzergahında birçok kaza yaşanması şirketin sorgulanmasına neden olmuştu. Mesela 1894 yılında trenin raydan çıkması sonucunda 34 asker ölmüş ve 41 asker ise yaralanmıştı. Ayrıca demiryolu hattına Bulgar komitacılar birçok sabotaj düzenlemişler ve şirketi önemli ölçüde zarara uğratmışlardı.²¹ Fakat yine de hat Osmanlı askerlerinin ulaşımında başat bir rol üstlenmiştir. Ve Özellikle 1897 Yunan Savaşı'nın kazanılmasında önemli bir rol üstlenmiştir.

1897 yılında Yunan Savaşı dolayısıyla Maliye Nezâreti, Osmanlı Bankası'na asker taşımak için Doğu Demiryolları Şirketleri'ne 1.000.000 liralık ödeme yapılmasını emretti. Bu amaçla Selanik-İstanbul hattı işletmesine, 600.000 lira verilmişti.²² Dönemin gazetelerinde Selanik-İstanbul demiryolu bağlantısıyla şubat ayından nisan ayına kadar 333 tren dolusu, toplamda 90 tabur asker getirildiği, her bir taburda 750 ile 1000 asker olduğu, dolayısıyla bu hattaki trenlerin 65.000 ile 72.000 asker taşındığı belirtildi.²³ Osmanlı Hükümeti, askerlerin taşınması için Selanik-İstanbul Bağlantı Şirketi'ne 600.000 frank, Doğu Demiryolu Şirketi'ne 450.000, Anadolu bölümündeki şirkete ise 660.000 frank ödeme yapmıştı.²⁴

Şirketin, 1900-1909 yılları arasında toplam bilançosu şöyle gerçekleşmişti:

Tablo 1.1. Selanik-İstanbul Hattı Yıllık Bilanço (Frank olarak)

Yıllar	Km Garantisi	Harcama	İşletme Kârı
1900	7.912.085	1.918.160	5.995.124
1901	7.912.930	1.948.562	5.994.368
1902	7.912.500	1.921.198	5.991.301
1903	7.912.285	1.954.499	5.007.785
1904	7.912.832	1.959.757	5.974.254

20 “Chemins de Fer Étrangers” *Le Temps*, 10 Haziran 1895. Fransız Bank Internationale de Paris Bankası 1895 yılında Doğu demiryolu ağının işletmesiyle ilgilenmeye başlamıştı. Bu amaçla Osmanlı Hükümeti'ne 40 milyon franklık bir kredi vermeyi teklif ettiler. Bu kredinin karşılığı olarak ise Osmanlı Hükümeti'nin daha önceden bu hattı inşa eden şirketlere verilen garantiyi istiyorlardı: “Établissement de Crédit” *Le Temps*, 10 Haziran 1895.

21 Akyıldız, age, s. 195. Ayrıntılı bilgi için bkz: Arzu Nurdoğan, *Dersaadet-Selanik İltisak Demiryolu*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1999.

22 “Questions Financières”, *Le Temps*, 8 Aralık 1897.

23 “De Salonique A Ellassona”, *Le Journal des débats*, 17 Mayıs 1897, s. 1.

24 “Questions Financières”, *Le Temps*, 8 Aralık 1897. 1901 yılında şirketin genel kurul toplantısı M. Berger başkanlığında yapılmıştı. Toplantıda 1900 yılında 7.914.131 franklık kilometre garantisi alınmıştı. 1900 yılına ait toplanan gelir 1.825.633 franktı. İyileştirilmeler yapıldıktan sonra bu paranın 6.086.651 frangı Düyûn-ı Umûmiye tarafından ödenmişti. 1900 yılında şirketin geliri 1.825.633 frank olmuş, km başına gelir ise 3576 frank olarak hesaplanmıştı. Şirketin yapmış olduğu yıllık harcama ise 1.918.160 franktı. Yani kilometre başına 3.757 franktı: “Chemins de Fer Étrangers” *Le Temps*, 12 Ağustos 1901. Balkan Savaşları nedeniyle şirketin gelirlerinde düşüşler yaşanmıştı. Osmanlı askerinin Selanik'e indirilmeleri için, Dedeoğlu'na sahip olmaları gerekmektedir. Fakat, savaş dolayısıyla Selanik-İstanbul hattının tahrip edilmesi nedeniyle, birliklerin daha çok deniz yolu ile gönderilmesi sağlanmıştı. (“La Crise Orientale” *Le Journal des débats*, 27 Kasım 1912, s. 1-2). Daha önceden sadece dört lokomotifle sahip olan Bulgar birlikleri, Dedeoğlu' ile geçirince şirketin yüklü miktarda malzemelerine el koymuşlardı. (“La Guerre Balkanique”, *La Correspondance d'Orient*, 16 Aralık 1912, s. 507). Balkan Savaşlarından sonra, devletlerin kendi aralarında müzakereler yapıldı. Yapılan görüşmeler sonucunda, Selanik-İstanbul hattı Bulgaristan'a kalacaktı ve Bulgarlar, hattın tüm ticari olanaklarından eksiksiz olarak yararlanacaklardı. (“Les Négociations Balkaniques”, *Le Journal des débats*, 5 Ağustos 1913, s. 1.) Lozan Konferansı sırasında şirket hakkında görüşmeler yapıldı. Şirketin tamamen kendisini fes etmesi 1937 yılında gerçekleşti. “L'Amiral Lacaze, Grand Serviteur de L'Etat”, *Le Journal des débats*, 7 Mart 1937, s. 3.

1905	7.912.285	1.949.530	5.952.754
1906	7.934.832	1.960.578	5.974.254
1907	7.961.319	2.009.474	5.951.845
1908	7.926.533	1.872.840	6.053.692
1909	7.940.353	1.875.977	6.064.375

Kaynak: "Lignes Françaises", *Le Journal des Finances*, 28 Ekim 1911, s. 15.

Tabloya yakından baktığımızda işletmenin kârlı bir işletme olduğu söylenebilir. Özellikle askeri gayelerle yapılmasına rağmen senelik 5 milyon frank bir işletme kârı elde edilmiştir. Şüphesiz 1897 savaşında asker taşımacılığında önemli bir rol üstlenmesine rağmen, bölgedeki ürünlerin sevkinde tam olarak kullanılmaması demiryolunu Osmanlı Devleti açısından kârlı bir yatırım olmaktan çıkarmıştır. Fakat yine de Avrupa'yı ve Balkanları İstanbul'a bağlayan bir hat olması demiryoluna stratejik bir önem kazandırmıştır.

1.2. İzmir-Kasaba Hattı

İzmir-Kasaba hattının işletmesi, ilk olarak 1863 yılında İngilizlere verilmişti. Daha sonra, 1894 yılında işletme imtiyazı Fransızlara geçmiştir. Alman sermayesinin bu dönemde Anadolu demiryolu vasıtasıyla birçok imtiyaz alması, Fransız sermayesini de harekete geçirdi ve bir rekabet alanı oluşturdu. Fransız sermayesi, özellikle Belçikalı sermayedar George Nagelmackers'ı destekliyordu. Orient Ekspres'in de sahibi olan Nagelmackers hem Osmanlı Bankası tarafından hem de Fransız elçisi Paul Cambon'dan büyük destek görüyordu.²⁵ Sonunda, Osmanlı Bankası'nın çabalarıyla İzmir Limanı'nı Anadolu'nun merkezine bağlayacak olan İzmir-Kasaba hattının genişletilmesi imtiyazı alındı.²⁶

İmtiyazın genişletilmesi, Bandırma-Mudanya arasından başlayıp Balıkesir, Simav, Uşak ve Afyonkarahisar'dan geçerek Konya'ya varacaktı. Öte yandan Georges Nagelmackers, Kasaba Demiryolunun İngilizlerden alınıp kendisine verilmesini istiyordu. Bu gerçekleştiği takdirde, Alaşehir'den Uşak'a ve Soma'dan Balıkesir'e kadar hattı uzatmayı teklif etti. Hükümet bu öneriye sıcak baktı. Çünkü İngilizler, 1866 yılından beri yapıp işlettikleri 515 km'lik İzmir-Aydın demiryolu imtiyazına sahiptiler. Ayrıca Kasaba bağlantısı ile Batı Anadolu'da bir tekelleştireceklerdi. Osmanlı hükümeti, bu tekeli kırmak ve büyük devletlerin bir bölge de güç kazanmasını önlemek amacıyla Nagelmackers'ın önerisine sıcak bakıyordu.²⁷

Nagelmackers ile yapılan anlaşmaya göre; her biri 360 frank ve %4 faizli 500 franklık tahvil şeklinde kendisine 39.500.000 frank yani 1.738.000 lira verilecekti.²⁸ Ayrıca hükümet adına Soma'dan Balıkesir'e kadar olan hat inşa edilecek, kilometre garantisinin 13.000 franka çıkarılması ya da Balıkesir-Uşak arasındaki yoldan vazgeçilerek Alaşehir'den Afyonkarahisar'a olan 229 km'lik bir demiryolu inşa etmesi sağlanacaktı. Bununla beraber, 83 km'lik Kütahya

25 BOA (Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi), Y.PRK.EŞA, nr. 16/78, H.23.06.1310 (12.01.1893); "Informations Financières" *Le Temps*, 8 Temmuz 1893.

26 *Gil Blas*, 10 Temmuz 1894, nr. 5343, s. 4, W.D. Hines ve diğerleri, *Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki (1933-1934)*, Kitap II, c.III, Ankara, 1936, s. 406.

27 Thobié, *Intérêts et impérialisme Français dans L'empire Ottoman...*, s. 194.

28 AMAEF (Archives du Ministère des Affaires Étrangères Français), CADN (Centre des Archives Diplomatiques de Nantes), 166/PO/ Série E, Dossier 408, Ligne Cassaba et Prolongements, Article 6, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893.

hattını ya kendi hesabına ya da 13.000 frank teminat ile kendi şirketi hesabına inşa etmesi isteniyordu. Ayrıca, gerek mevcut olan Kasaba hatlarını ve gerekse hükümetin yapması düşünülen hatları 99 yıllığına kiralarak, hasılatın %50'sini hazineye aktarılması isteniyordu. Bununla beraber, eski şirkete ait borcu ve yeniden inşa edilen şubelerin masraflarını ödemek için çıkarılan tahvilin satın alınıp, geri kalanının hazineye teslimi sağlanacaktı. Uzun süren görüşmelerden sonra bu teklif değerlendirildi ve 11 Şubat 1893 tarihli mazbata ve ferman ile Nagelmackers'a imtiyaz verildi. Kasaba Demiryolunun, İzmir'den Kasaba'ya ve Alaşehir'e; Manisa'dan Soma'ya ve İzmir'den Bornova'ya kadar hatların işletilmesi ve Alaşehir'den Afyonkarahisar'a kadar başka bir hat inşa edilmesi hakkındaki mukavele, 19 Ocak 1894 tarihinde Nâfia Nazırı Tevfik Paşa ile George Nagelmackers arasında imzalandı.²⁹

Yeni yapılan imtiyaz şartları şu şekilde idi: İzmir-Kasaba, İzmir-Bornova, Manisa'dan Soma arasındaki 266 km'lik demiryolları işletme imtiyazı ve bunun yanında Alaşehir'den veya Alkan'dan Afyonkarahisar'a kadar yapılacak olan 247 km'lik demiryolu yapımı ve imtiyazı Nagelmackers'a verilmiştir. İmtiyazın müddeti 99 yıl olacaktır. Nagelmackers 266 km olan İzmir-Kasaba hattının, şirkete olan borçlarından kurtaracak ve hattın tamamen devletin olduğuna dair ibranameyi hükümete altı ay içerisinde teslim edecektir.³⁰ Alaşehir-Afyonkarahisar hattının ise, altı ay içerisinde en az 100 km. uzunluğundaki demiryolu alanı için keşfi yapılmış olacak ve gerekli keşif belgeleri ve haritalar Ticaret ve Nâfia Nezâreti'ne sunulmuş olacaktır. Hükümet, gerekli belgeler ve haritalar teslim edildikten sonra üç ay içerisinde incelemesini tamamlayacak ve hatla ilgili kararını verecektir. İnceleme işlemi üç ay içerisinde hükümet tarafından bitirilmezse inşaat başlatılabilecektir.

Devlet, imtiyaz müddetinin 30 senesinin bitmesinden sonra her iki hattı satın alma hakkına sahip olacaktır. Hattın satın alındığı tarihten önceki 5 senelik hasılatın ortalama miktarının %50'lik kısmını imtiyaz müddeti bitene kadar devlet, şirkete ödemekle mükelleftir. Şirket, demiryolu mevzuatına uymak şartıyla, hattın her iki yakasındaki 20 km'lik alanda maden çıkarma ve ormanlardan odun, kereste çıkarmaya hakkı olacaktır.³¹

İşleteceği hatlar için şirkete imtiyaz müddetince senelik 2.310.000 frank bir sabit meblağ garanti edilmiştir. Hâsılat bu miktara ulaşmazsa hükümet geri kalan meblağı tamamlayacaktır. Alaşehir-Afyon arasındaki hat için hükümet kilometre başı 830 Osmanlı altını 76 kuruş hâsılat garantisini vermiştir. Bu hâsılattan fazla bir gelir elde edilirse %25'i devlete ait olacak, yine hâsılat 967 Osmanlı altını aşarsa km başına 22 Osmanlı altını ve %40'ı hükümete verilecektir. İzmir-Kasaba işletmesi için, ilk 50 sene yarı yarıya, diğer 50 sene de ise hâsılatın %55'i devlete, %45'i şirkete ait olacaktır. Hattın geçtiği sancakların öşür vergileri, kilometre garantilerinin ödenmesi için kullanılacaklardır. Kilometre başına devlet garantisinin hesaplanması ve gerekli kontrollerin komiserler tarafından yapılabilmesi için şirket, her yıl hesap defterini Ocak ayında Ticaret ve Nafia Bakanlığı'na ve Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'ne

29 AMAEF, CADN, 166/PO/ Série E, Dossier 408, Ligne Cassaba et Prolongements, Article 1, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893.

30 AMAEF, CADN, 166/PO/ Série E, Dossier 408, Ligne Cassaba et Prolongements, Article 7, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893.

31 AMAEF, CADN, 166/PO/ Série E, Dossier 408, Ligne Cassaba et Prolongements, Article 10, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893.

teslim edilecektir. Hesaplar kontrol edildikten sonra herhangi bir eksiklik yoksa gerekli olan garanti bedeli şirkete ödenecektir.³²

Nihayet Nagelmackers ve Osmanlı Bankası Müdürü Lafvant tarafından “İzmir ve Kasaba Demiryoluyla Temdidi Osmanlı Şirketi” adlı şirket kuruldu (24 Temmuz 1894). Oluşturulan iç tüzük şu şekildeydi: Şirketin ismi “İzmir ve Kasaba Demiryolu Temdidi Osmanlı Şirketi” olacaktı. Şirket, Osmanlı Devleti kanun ve nizamlarına tabi olacak, şirketin merkezi İstanbul’da bulunacak ve yabancı ülkelerde şubeler açılabilirdi. İmtiyaz müddeti 99 yıl olacak şirketin sermayesi 16.000.000 franktan ibaret olacaktı. Bu, 500 franklık 32.000 hisseye bölünmüştü.³³

Fransız sermayeli şirketin idare heyeti şu kişilerden oluşmaktaydı: Osmanlı Bankası Paris heyeti başkâtibi Gaston Aubeyneau, Osmanlı Bankası Paris müdürlerinden ve Comptoir d’Escompte başkan yardımcısı Theodore Berje, Düyûn-ı Umûmiye Meclisi azalarından Loui Lafvant, Osmanlı Bankası Londra Başkâtibi Lander, Osmanlı Bankası müdürlerinden Loran, imtiyaz sahibi Nagelmackers ve Dersaadet-Selanik İltisakı Osmanlı Demiryolu müdürlerinden Ramber bulunuyordu.³⁴ Şirketin tasdiki Ticaret ve Nâfia Nezâreti’nde 26 Ağustos 1894 tarihi itibarıyla gerçekleşti. Ve şirket resmen kurulmuş oldu.³⁵

İzmir-Kasaba hattı demiryolunun İngilizlerden alınıp Fransızlara devredilmesi şüphesiz İngiliz kamuoyunda tepki ile karşılandı. Özellikle İngiliz gazetelerinde İngiliz kamuoyuna, Fransız sermayedarların piyasaya sürdüğü hisse senetlerinin alıcı bulamaması için telkinlerde bulunuldu.³⁶ Şirketlerin devir teslim işlemleri 31 Temmuz 1894 tarihinde tamamlandı. Buna göre; yeni kurulan şirket, eski şirketin borçlarını ödedi ve gerekli olan ibrayı Ticaret ve Nâfia Nezâretine bildirdi.³⁷ Tüm bu işlemler bittikten sonra, Alaşehir’den Konya’ya yapılacak hat için 1893 yılında başlayan keşif çalışmaları sona erdi ve 1895 yılında hattın planı ve haritaları inşaat müdürü Victor Limouge tarafından Ticaret ve Nâfia Nezâreti’ne sunuldu.³⁸

Özellikle bu demiryolları, İzmir Limanı ve hinterlandının iç ve dış ticaretle etkileşimini daha fazla hızlandırmış, 19. Yüzyıl’da bu bölgeyi Osmanlı Devleti’nin en önemli ticaret merkezlerinden biri yapmıştır. 1897 Türk-Yunan Savaşı sebebiyle şirketin çalışmalarında aksamalar olmuştu. Buna rağmen şirket, 1896 yılı için devletten kilometre garantisi bedeli

32 AMAEF, CADN, 166/PO/ Série E, Dossier 408, Ligne Cassaba et Prolongements, Article 8, Conventions des Chemins de Fer, İstanbul, 1893.

33 “Chemin de Fer Smyrne-Cassaba et Prolongements”, *Le Journal des débats*, 21 Mart 1895, s. 3.

34 “Informations Financières”, *Le Temps*, 22 Mart 1895, Arif Kolay, *İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2019, s. 135. Şirket 18 Temmuz 1894 tarihinde genel kurulun aldığı karar doğrultusunda 56.560.000 frank tutarında ve her biri 500 frank değerinde %4 faizli 113.120 adet tahvil piyasaya sürdü. Şirket 1895 yılında Parisli bankacılar MM Bernard ve Jarislowsky aracılığı ile 500 franklık %4 faizli hisseler çıkardı. 1894-1895 yıllarında toplam 77.500.000 franklık yine her biri %4 faizli 500 franklık 155.000 adet tahvil piyasaya sürdü. Bu tahvillerin süresi imtiyazın bitimine kadardı ve bütün vergilerden muaf tutulacaktı: “Chemin de Fer Smyrne-Cassaba Et Prolongements”, *Le Journal des débats*, 25 Temmuz 1894, s.3.

35 BOA, A.DVN.MKL, nr.36/1, Lef 24, H. 24.02.1312 (27.08.1894).

36 Kolay, age, s. 136.

37 BOA, BEO, nr.406/30377, Lef 3, H.12.11.1311 (17.05.1894).

38 Kolay, age, s. 141. Hattın yapılacak bölümleri farklı 21 müteahhide ihale edildi. Daha sonra inşaatta çalıştırılacak memur ve işçiler istihdam edilmeye başlandı. Bu alınan elemanların isimleri Ticaret ve Nâfia Nezâretine bildirildi. İş yüklenen müteahhitler yabancı birçok işçi çalıştırdılar. İtalyan, Fransız, Bulgar, Arnavut, İranlı birçok işçi demiryolunun farklı bölümlerini yapım aşamasında çalıştılar. Demiryolunda çalışan işçilerin sayısı tam olarak bilinmemekle beraber 13 Ağustos 1896 yılında Servet-i Fünun gazetesinde çıkan bir habere göre toplam işçi sayısı 12.000 olarak belirtilmişti. “İzmir-Kasaba Demiryolu”, *Servet-i Fünun*, 1 Ağustos 1312, s. 182.

olarak 675.378 frank alabildi. Bunun yanında 120 km. uzunluğunda olacak olan Alaşehir-Uşak arası olan hattın, ertesi yıl tamamlanması öngörülmüştü. Bu kilometre garantisi uygulaması, dönemin gazetelerinde haber olmaktaydı. Nitekim imtiyazın, hattın geçtiği illerin aşar gelirleri garanti edilerek verildiği ve şirketin çıkarmış olduğu tahvil ve amortismanları aşan bir gelir olduğu belirtildi.³⁹

20. yüzyıl başlarında Osmanlı Devleti'nin, şirkete kilometre garantilerinden olan borcu artmıştı. Bu amaçla Bâbîâli, Banker Zarifi'den kilometre garantilerini ödemek için bir miktar avans aldı.⁴⁰ 1901 yılında Anadolu Demiryolu Şirketi ve İzmir-Kasaba Şirketi arasında ücretlerin ve kilometre garantisi olmayan yerlerin birleştirilmesi konusunda anlaşma imzalandı.⁴¹ Aynı yıl, şirketin kendi gelirleri 2.102.362 franktı ve bunun yanında Aydın Vilayeti gelirinden 207.637 frank garanti ödemesi alınmıştı. Böylece şirkete 1895 yılından itibaren 3.520.273 frank garanti ödemesi yapılmış oldu.⁴²

1909 yılında ise, hatların Bursa, Kermastı, Balya'ya kadar uzatılması için Bâbîâli ile şirket arasında mukavele yapıldı. Bu anlaşmaya göre, Osmanlı Hükümeti herhangi bir garanti vermeyecekti. Şirket, imtiyazı aldığına dair beş bin liralık bir meblağı depozito olarak devlet tarafından onaylanan bir bankaya yatıracaktı.⁴³

39Şirketin hisseleri savaş dolayısıyla İzmir-Kasaba Hattı için 432,5 franktan, Alaşehir-Konya ise 350 frank' tan satılmaktaydı. Fakat hükümetin vermiş olduğu km garantisi bu zararı kapatıyordu: "Chemin de Fer Smyrne-Cassaba et Prolongements", *Le Journal des débats*, 21 Ekim 1897, s. 4.

Savaş sonrasında şirket faaliyetlerine hız verdi. 24 Mayıs 1898 yılında şirketin yönetim kurulu başkan M. L. Rambert tarafından toplandı ve 32.000 hisse için 10'ar franklık temettü dağıtılmasına karar verildi. Ve MM. Louis La Fuente, Hubert Henrotte, Robert Allatini ve Alexander Pangiris Bey üç yıllık süre için tekrar yönetim kuruluna seçildiler. "Société Ottomane Chemin de Fer Smyrne-Cassaba et Prolongements", *Le Journal des débats*, 8 Haziran 1898, s. 4. Bu arada yönetim kurulu üyesi Théodore Berger 1900 yılında öldü. Kendisi Osmanlı Bankası ve Comptoir D'Escompte Bankası yönetim kurulu üyesiydi. Birçok şirketin kuruculuğu ve yöneticiliğini yapmıştı: "Nécrologie", *Le Journal des débats*, 9 Mart 1900, s. 4.

40 "Chemins Ottomans", *Le Journal des Finances*, 29 Haziran 1901, s. 12.

41 "Turquie", *Le Journal des débats*, 23 Aralık 1901, s. 4. Bu tarihte İzmir-Kasaba hattının net kârı 775.983 frank olmuştu. Şirketin hisse başına dağıttığı temettü ise 22,50 frank olacaktı. Bu dağıtıma 15 Temmuz tarihinde başlanacaktı. 39.009 franklık bir meblağ' da şirkete gelecek sene için rezerv olarak bırakıldı: "Smyrne-Cassaba", *Le Journal des débats*, 14 Haziran 1902, s. 4.

42 "Chemins de fer Ottomans", *Paris-Capital*, 16 Eylül 1903, s. 2.

43 "Construction de Ligne de Chemin de Fer" *Le Journal des débats*, 29 Temmuz 1909, s. 2. Bu arada, şirket demiryolunu Suriye'ye kadar uzatma planları yapmaktaydı. Birinci Dünya Savaşı başlamadan kısa süre önce dönemin Maliye Bakanı Cavit Bey, Fransa'ya verilen demiryolu imtiyazlarını dinlemiş ve İzmir-Kasaba Şirketi ile Soma-Bandırma-Bursa hatlarını Suriye demiryolları ile birleştiren karara karşı çıkmıştı. ("L'Exposé Financière de Djavid Bey a la Chambre d'Ottomane", *Le Journal des débats*, 6 Temmuz 1914, s. 2.) 1915 yılında ise savaşla beraber Osmanlı Hükümeti İzmir'de bir kömür madeni bulunduğunu iddia ederek, İzmir-Kasaba demiryolunu bu kömür madenine bağlamaya çalıştı. Millî Mücadele döneminde, özellikle Heyet-i Temsiliye ülkedeki tüm demiryolu şebekelerinin kontrol edilmesi gerektiğini savunuyordu. Bu maksatla 23 Mart 1920 yılında 20. Kolordu Komutanlığı Şimendifer Hututu Askeri Müfettişliğine emir gönderilecek, Anadolu ve Bağdat hattının kontrol edilen bölümlerinin askeri amaçlarla kullanılacağı belirtilmiş bu amaçla Millî Mücadelenin kazanılmasında demiryolları çok önemli bir görev üstlenmişlerdi. Millî Mücadele sonrasında tahrip edilen hatlar kısmen onarılmış ve demiryollarını işleten şirketlere geri verilmiştir. Aydın Demiryolu Şirketi 1 Kasım 1922'de İngiliz şirketine, Kasaba demiryolu şirketi ise 19 Eylül 1923'te Fransız şirketine devredilmiştir. 26 Mayıs 1934 tarihinde Ankara'da imzalanan anlaşma ve çıkarılan 2487 sayılı kanun uyarınca bu şirketlerden Fransızların Kasaba demiryolu devlet tarafından karşılığında bedeli %5 olarak tahvillerle 50 senede ödenmek üzere 162.468.000 frankla satın alındı. "Chemin de Fer Smyrne-Cassaba Et Prolongements", *Le Journal des débats*, 6 Kasım 1934, s. 5.

1.3. Mudanya-Bursa Hattı

Osmanlı Devleti'nin, ticari faaliyetleri açısından önemli şehirlerinden olan Bursa'nın denize açılan iskelesi konumundaki Mudanya ile irtibatını sağlayacak demiryolunu yapma fikri 1867 yılında gündeme gelmişti. Fakat Osmanlı Devleti'nde yaşanan mali sorunlar, hattın yapımını geciktirmiştir. Kriz nedeniyle demiryolu hatlarının devlet eliyle yapılması kararlaştırılmıştı. Bu sebeple Mudanya-Bursa Demiryolu projesi ilk olarak Alman Mühendis Whillem Pressel yönetiminde yapılmaya çalışılmıştır. Pressel'e keşif için yetki verilerek İstanbul, Bağdat ve Basra'yı birbirine bağlayacak 4.670 kilometrelik bir hat planlanmıştı. Sonuçta Pressel'in hazırladığı rapor doğrultusunda Mudanya-Bursa hattının yapımına karar verilmiştir.⁴⁴ İnşaata Binbaşı Ahmet Tevfik, Osman Nuri Bey ve Kolağası Mehmet Bey nezaretinde 26 Nisan 1873 tarihinde başlanmıştır. 667 kilometre olması planlanan demiryolunun yapım maliyetinin 1.826.000 lirayı bulması bekleniyordu. Bu meblağın, 726.000 lirası demiryolunun geçeceği bölgelerden karşılanması uygun bulunmuştur. Fakat gereken paralar toplanamamıştır. Bu durumda, zaten iflasa doğru giden bir ekonomi için inşaatın durdurulması kaçınılmaz olmuştur.⁴⁵ Bu aşamada hattın tamamlanan 36 km'lik kısmı açılammıştır. Çünkü hazine, hattın işletilmesi için gerekli vagon ve lokomotiflere bütçe ayıramamıştır. Böylece yapılan inşaat, raylar ve köprüler âtil durumda bırakılmış, yapılan yollar da zamanla çökmüştür.⁴⁶

İlerleyen dönemde hattın inşası için birden çok yerli ve yabancı firma başvuruda bulunmuş, nihayet 1891 yılında Orient Ekspres'in de sahibi olan George Nagelmackers'a imtiyaz verilmiştir.⁴⁷ Nagelmackers, hükümetten almış olduğu izin sayesinde demiryolunun bazı bölümlerinin tamir edilmesi ve işletmeye açılması imtiyazını almıştır. Buna göre Mart 1891 tarihinde tarihli mukavele, Ticaret ve Nâfia Nazırı Raif Paşa ile Georges Nagelmackers adına vekili Dukas tarafından imzalanmıştır. 29 maddeden oluşan şartnamenin başlıca maddeleri şu şekilde idi: Mudanya-Bursa arasındaki hat 1 metre genişliğinde olmak üzere tamir edilecek ve işletilecekti. Hattın onarım ve inşası iki yıl içerisinde bitirilecekti. İmtiyaz süresi 99 yıl olarak belirlenmişti. Şartnamenin ve imtiyaz mukavelesinin imzalanmasından sonra 6 ay içerisinde Mudanya-Bursa hattının haritası düzenlenerek, Ticaret ve Nâfia Nezâreti'ne verilecekti. İmtiyaz sahibi 9 ay içerisinde inşaata başlayacak ve 21 ay içerisinde bitirecekti. Ayrıca Osmanlı Devleti, hat ile ilgili her şeyin devrini bir ay içerisinde tamamlayacak, imtiyaz sahibi ise fermanın yayınlandığı tarihten itibaren 30.000 lira kefalet akçesini Osmanlı Bankası'na yatıracaktı. Hattın her iki tarafında, 5'er km mesafedeki arazilerde bulunan taş, kum ocağı gibi araziler bedelsiz olarak şirkete devredilecek ve bunlardan yararlanması sağlanacaktı. Fakat şirket, diğer vergileri ödemekle yükümlüydü. Demiryolu için şimdilik tek hat yapılacak fakat ilerleyen yıllarda yıllık geliri uygun bulunursa ikinci hat inşa edilecekti. İmtiyazın 30. yılından sonra, Osmanlı Devleti istediği zaman demiryolunu satın alma hakkına sahipti. İmtiyaz

44 Vital, Cuinet, *La Turquie d'Asie, géographie administrative : statistique, descriptive et Raisonnée de Chaque de L'Asie-Mineure*, Ed : Ernest Leroux, Paris, 1894, s. 80.

45 Yazıcı, *age*, s. 39.

46 Le Journal des Transports : Revue Internationale des Chemins de Fer et de la Navigation, 10 Nisan 1891, s. 177. (Gazetenin sayı numarası bulunmamaktadır).

47 Yukarıda da değindiğimiz üzere George Nagelmackers aslen Belçikalı olup Fransa merkezli olarak işlerini yürütüyordu. Kendisi 1893 yılında İngilizler tarafından yapılan İzmir-Kasaba hattının işletmesini satın almış, daha sonra Mudanya-Bursa ve Bandırma-Konya hattının imtiyazını üstlenmişti. Mustafa, Yazıcı, *Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletilmesi (1873-1908)*, Nilüfer Belediyesi, Bursa, 2015, s. 13.

bitiminden sonra ise demiryolunun tüm hakları devlete geçecekti. Mudanya'ya yapılacak istasyonun karşısına rıhtım ve iskele yapabilecekti.⁴⁸

İmtiyazın belirlenmesinin ardından sermaye arayışına başlayan Nagelmackers, konu ile ilgili olarak Fransa Dışişleri Bakanlığı ve Maliye Bakanlığı nezdinde birçok görüşme gerçekleştirmiştir. Yaptığı görüşmeler sayesinde La Société de Construction de Batignolles, Messieurs Éphrussi & Co. ve Empain şirketleriyle bir konsorsiyum oluşturarak; 500.000 frank sermaye elde etmiş bu parayı 1 Nisan 1891'de Osmanlı Bankası'nın Paris şubesine yatırmıştı.⁴⁹

Çok kısa süre sonra 6 Ağustos 1891 tarihinde ise Société Ottomane du Chemin de fer de Moudaina-Brousse adı ile yine Fransız sermayeli yeni bir Osmanlı anonim şirketi kurulmuş oluyordu. Batignolles Şirketi tarafından eski hattın geçtiği yerler tamir edildikten sonra, tamamen yeni ekipmanlarla donatılan demiryolu, 17 Haziran 1892 tarihinde işletmeye açılmıştır.⁵⁰ Bu arada, 500.000 franklık sermaye ile kurulan şirket için 3.825.000 liralık emisyon çıkarılmıştır. Her biri 500 franklık 7.650 adet hisse senedi piyasaya sürülmüştü. Şirketin yönetim kurulu ise şu kişilerden oluşmaktaydı: Başkan MM. P. Navile, Başkan Yardımcısı; E. Empain, R. Boudouy, John Avradıms Paşa, M. Dutilleux ve R. Legouez.⁵¹

Şirket daha fazla kazanç için bölgede yolcu trafiğini artırmayı hedeflemekteydi. Bu arada İstanbul-Mudanya arasında sefer yapması amacıyla hükümet ile anlaşılan şirket, İngiltere'den üç vapur sipariş etmişti. Daha sonra başka hatlardaki vapurlar buraya sevk edileceği için iki adet daha vapur yaptırılmasına karar verildi. Yapılan sözleşmeye göre, Mudanya-İstanbul arası vapur için bilet almış bir vatandaş, İstanbul'dan trenle Mudanya'ya aynı biletle seyahat edebilecekti.⁵² Ayrıca demiryolu için daha önce devlet tarafından satın alınmış lokomotifler, şirket tarafından Londra'ya gönderilmişti ve ayrıca Avrupa'dan 5 adet lokomotif satın alınmıştır.⁵³

Resmî açılışı 6 Haziran 1892'de planlanan Mudanya-Bursa Hattı, Mayıs ayı sonunda tam olarak bitirilmiştir. Vagonların gelmemesi gibi bazı gecikmelerin yaşandığı hat, nihayet 16 Haziran 1892'de açılmıştır. Bu sayede inşa edilen 42 km'lik hat sayesinde, 3,5 saatte gidilen Mudanya-Bursa yolu 1 saatten az bir sürede tamamlanabilecekti.⁵⁴ Demiryolu açıldıktan sonra, seferlerde aksamalar olduğu dönemin basınına yansımıştır. Yolcular, vagonların dar ve yetersiz oldukları, çok yavaş ilerledikleri ve trenlerin sıklıkla arızalandıkları konularında birçok

48 Cuinet, *age*, s. 81.

49 Yazıcı, *age*, s. 60-61.

50 Cuinet, *age*, s. 82.

51 Edward, Pech, *Manuel des Société Anonymes Fonctionnant en Turquie*, c.III., Paris, 1906, s. 94-95.

52 Cuinet, *age*, s. 83. Yapılan demiryolunun raylarının genişliği 1 metre 10 cm idi. Başlangıç noktası olan Mudanya istasyonunun rıhtıma uzaklığı 300 metre idi. Toplam demiryolu uzunluğu 42 km olan hattın eğim ve rampa ortalaması 23 milimdir. Rota Nilüfer'i geçerken iki adet ferroil köprü yapılmıştır. Bu köprülerin uzunluğu 67 metre ve 82 metredir. İmtiyaz sahipleri bu hattı bir soda-bikarbonat merkezi olan Kütahya Çiğli'ye kadar uzatma hakları vardı. Demiryolunun 1,2 km'sinde bir hemzeminden geçilerek dağlara doğru yükselinir ve 11. km'de 221 metre yükseklikte bulunan Yorgulu istasyonuna tırmanır. Daha sonra 23. km'deki Karu istasyonuna iner. 36. km'de tekrar bir hemzemin geçitten geçerek 38. km bulunan Kaplıcaları geçtikten sonra Gemlik yolunun 200 metre doğusundan geçtikten sonra 1,5 km uzaklıktaki 251 rakımlı Bursa istasyonuna varmaktadır: Cuinet, *age*, s. 84.

53 BOA, Y. PRK. SRN, nr.3/42, H. 23.11.1309 (19.06.1892).

54 "Turquie", *Le Journal des Transports : Revue Internationale des Chemins de Fer et de la Navigation*, 10 Nisan 1891, s. 177.

şikâyetle bulunmuşlardır. Ayrıca demiryolu açılışının erkene alınması ve bazı eksikliklerin giderilememesi konusunda Ticaret ve Nâfia Nezâreti tarafından şirkete birtakım uyarılar yapılmıştır. Fakat şirketin demiryolunun açılışından itibaren 4 ay geçmesine rağmen bu eksiklikleri gideremediği görülmüştür. Bu duruma istinaden, demiryoluna eksikliklerin giderilmesi ve tren seferlerindeki aksaklıkların son bulması konusunda uyarılar yapılmıştır.⁵⁵

Şirket, demiryolunda yolcu sayısını artırmak için aylık abonman uygulamasına geçmek istemiştir. Bu durum, diğer demiryolu işletmeleri içerisinde bir ilk olma özelliğini göstermektedir. Bu amaçla Ticaret ve Nâfia Nezâretine yapılan başvuru, diğer demiryollarına böyle bir izinin verilmediği gerekçesiyle reddedilmiştir. Aynı zamanda şirket, Mudanya İskelesi'ne gelecek olan bütün malların gümrükten muaf tutulmaları konusunda bir istekte daha bulunmuştu. Devlet tarafından, sadece şirketin Mudanya İskelesi'ne getireceği bazı ürünlerden muaf tutulduğu, aksi halde devletin yıllık beş bin liralık bir gümrük vergisi kaybına uğrayacağı, aynı zamanda iskeleden vergi alınmazsa, diğer şirketlerinde buraya yöneleceği ve vergi kaybının daha büyük olacağı alınan karar şirkete bildirilmiştir.⁵⁶

Demiryolu şirketinin mali tablosu 1896 yılına gelindiğinde çok iyi durumda değildi. Hisse sahiplerine yapılacak ödemeler ve diğer alacaklılarıyla beraber toplam borcu 1.161.444 franka ulaşmıştı.⁵⁷ Şirket kilometre garantisi olmadığı için mali yapısını düzeltmemiş, öncelikle Bandırma-Konya yapımından vazgeçmiş ardından hattı Çitli'ye kadar uzatamamıştır.⁵⁸ Aşağıdaki tabloda şirketin 1896 ila 1904 yılları gelirleri yer almaktadır.

Tablo-1.2: Mudanya- Bursa Demiryolu Şirketi Gelir Tablosu (1896-1904)

Yıl	Brüt Gelir (Frank)	Km Başı Gelir (Frank)
1896	9.476	5.212
1897	9.259	5.097
1898	10.936	6.021
1899	12.336	6.792
1900	11.054	6.086
1901	12.356	6.827
1902	12.843	7.071

55 BOA, A. MKT. MHM, nr.708/1, H. 13.11.1309 (09.06.1892).

56 BOA, A. MKT.MHM, nr.708/1, H. 13.11.1309 (09.06.1892).

57 Bu aşamada şirket, borçlarını ve faizlerini hisse senedi olarak saydırmak amacıyla, tasarruf sahipleriyle anlaşmaya gitti ve 7650 adet 500 franklık hisse senedinin kaydını borsaya yaptırdı. Böylece, 3.825.000 liralık bu meblağ sayesinde şirket sermaye artırımına gitmiş oldu (1901). Bu anlaşmadan önce, kuruluşu sırasında 1.000 hisse senedi ve inşaat masraflarını kapatmak amacıyla da 1897 yılında 6650 adet hisse senedi çıkarılmıştı. BOA, A. MKT.MHM, nr.708/1, H. 13.11.1309 (09.06.1892).

58 Ali Akyıldız, *Osmanlıda Ulaşımın Modernleşmesi*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2019, s. 178. Mudanya-Bursa Demiryolu Şirketi Birinci Dünya Savaşı sırasında Yunan askerî sevkiyatı sayesinde büyük kârlar elde etmiştir. Savaşın sona ermesinden sonra özellikle 1929 Ekonomik krizi ile şirket yönetimi, kamyon ve otomobil taşımacılığı karşısında rekabet edemediği, zaruri giderlerini bile karşılayamadığı gerekçesiyle 250.000 lira bedel ile hattı devlete satmaya hazır olduğunu bildirdi. Savaşın sona ermesinden sonra hükümete olan borçları yüzünden bir dönem zorluklar yaşayan şirket, o dönemin devletleştirme politikalarının etkisiyle 30 Mayıs 1930 tarihinde çıkarılan 1815 nolu kanun kapsamında devletleştirilmesine karar verilmiştir. Yazıcı, *age*, s. 90-91.

Sultan II. Abdülhamid Dönemi Fransız Demir Yolu Yatırımları

1903	12.735	7.613
1904	14.053	7.795

Kaynak: Pech, age, s. 9.

Görüldüğü gibi Devlet eli ile yapılmaya çalışılan Mudanya-Bursa hattı teknik ve mali olanaksızlıklar dolayısıyla Fransız Sermayesinin eline geçmiştir. Yapılan imtiyaz gereği hattı tamir edecek ve Anadolu içlerine kadar uzatacak olan şirket, kilometre garantisine sahip olmadığı için hisse senedi ödemelerinde zorluklar yaşasa da şirketin yıllık gelirlerine baktığımızda işletmeye geçtiği andan itibaren kilometre başına ortalama 6000 franklık bir net kâr elde etmiştir. Osmanlı Devleti açısından ise Anadolu ve Bağdat demiryolu hatlarına bağlanması düşünülen hat, şirketin yeterli sermayesi bulunmamasından dolayı bazı hatları yapmayı vazgeçmesinden dolayı istenilen amaca hizmet ettiği söylenemez. Yine de kilometre garantisi verilmediği için kârlı bir yatırım olarak görülebilir.

2. Arap Vilayetlerinde Fransız Demiryolu Yatırımları

2.1. Yafa-Kudüs Demiryolu

Suriye vilayeti Fransızların en çok yatırım yaptıkları bölgelerden birisiydi. Fransızların bu bölgeyle ilgilenmeleri yukarıda belirttiğimiz gibi hem haçlı savaşları zamanında kurdukları Kudüs krallığının mirasına dayanıyor hem de İngiltere'nin Akdeniz'deki egemenliğini sınırlandırmak ve Uzakdoğu'daki sömürgelerine giden yolda İngilizlere rakip olma amacı taşıyordu. Bu amaçla Suriye'de inşa edilen ilk demiryolu hattı Yafa-Kudüs hattı olmuştur.

Kudüs, bu dönemde Beyrut Vilayetine bağlı müstakil sancak statüsündeydi. Kudüs Sancağı Yafa, Gazze ve Halilürrahman'dan oluşmaktaydı. Günümüzde Tel-Aviv kentinin tarihi çekirdeğini oluşturan Yafa, 19. yüzyıl başlarında 100-200 dönümden oluşan küçük bir yerleşim bölgesi iken, yüzyılın sonunda 1200 dönümlük bir alanı kaplayan genişliğe ulaşmıştır. Şehir, Kudüs gibi önemli bir dini merkeze yakın olması sebebiyle birçok göç almış, özellikle 1890'lardan sonra Yahudi ve Hristiyan toplulukların göçleri şehrin nüfusunun artmasını sağlamıştır.⁵⁹ Artan ticari hareketlenme sonucunda, 1875'ten sonra 358.843 İngiliz sterlini olarak hesaplanan toplam ticaret değeri, 1897 yılında 616.019 sterline yükselmiş; bu tarihler arasında Yafa limanını kullanan gemilerin sayısı 485'ten 1376'ya, gemi yükleri ise 334.851 tondan 1.029.004 tona çıkmıştır.⁶⁰

1880'lere kadar Suriye'de demiryolu imtiyazları alanlar olmuştu fakat bu girişimler sonuçsuz kalmıştı. 1888 yılında ise Musevi asıllı Yusuf Mutran Efendi 71 yıllık bir imtiyaz elde etti. Kendi sermayesi olmayan bu müteşebbis, Osmanlı deniz fenerleri yöneticisi Michael Collas'ı yatırım yapmaya ikna etti ve imtiyazı 1889'da Paris'te kurulan Yafa-Kudüs Osmanlı Demiryolu Şirketi'ne (Société du Chemin de fer Ottoman de Jaffa a Jérusalem) devretti.⁶¹ Bu

59 Halil İnalcık-Neşat Göyünç-Heath W. Lowry, *The Journal of Ottoman Studies*, IX, İstanbul, 1989, s. 394.

60 Yasemin Avcı, "19. Yüzyılın Son çeyreğinde Filistin Limanı Yafa: Bir Çatışma ve Rekabet Odağı", *Tarih İncelemeler Dergisi*, C.30, S.2, 2015, s. 386-391.

61 Geyikdağı, age, s. 149.

demiryolunun asıl amacı kutsal topraklara gelen çok sayıdaki gayrimüslim hacıları limandan Kudüs'e taşımaktı.⁶²

Hattın inşasına 1 Nisan 1891'de başlandı ve 87 km uzunluğundaki hattın toplam maliyet 2.800.000 dolardır. Ve Gazze ve Nablus'a birer şube inşa edilen hattın kilometre garantisi bulunmamaktaydı. Ayrıca sadece Hristiyan Hacıları taşınması için yapılmış olan hatta genelde emtia taşınması yapılamadığından şirket mali açıdan sıkıntılar çekmiştir.⁶³

Bu şirketin hisse senetlerinin ve tahvillerinin tamamı Fransızlara aitti.⁶⁴ Teknik işlerini Osmanlı tebaasından bir Rum'un yönettiği İsviçreli bir taşeron şirket, 87 km'lik hattı 1892'de tamamladı. İnşaatları yüzünden 1894'te bir süreliğine trafiğe kapanan hat, problemleri tamamen çözülme de yeni bir yönetimle işlemeye devam etti.⁶⁵

2.2. Beyrut- Şam-Müzeyrib Hattı

Fransızlar, öteden beri Şam ve iç bölgeleri limana bağlayan bir demiryolu yatırımının gerçekleşmesini istiyorlardı. Özellikle iç bölgelerin tahılını ve hububatını limana taşımak için Şam-Müzeyrib demiryolunun inşası ve işletilmesinin imtiyazını almışlardı. Hatta bu hat için kurulan şirketin adı "Şam Tramvayı ve Suriye'de Ekonomik Demiryolları Şirketi" idi.⁶⁶ Bölgede öncelikle, Beyrut ve Şam arasında araba yolu yapıldı. Fakat Akka, Humus, Trablus gibi önemli şehirlerin yolları yapılmamıştı.⁶⁷ Beyrut-Şam araba yolunun inşası, 1858 yılında Fransa tebaasından Comte de Pertruis'e verildi. İmtiyaza göre, yol tamamlandıktan sonra 50 yıl boyunca işletilecek ve devlete devredilecekti. 1861 yılında tamamlanan yol, 112 kilometre uzunluğundaydı.⁶⁸

Yapılan yollar, bölgede hızla gelişen ticaret kapasitesine cevap verecek nitelikte değildi. Özellikle bölgeyle ticaretini geliştirmiş olan Avrupa devletleri, bölgedeki ulaşımın daha ucuz ve kolay olan demiryolu ile geliştirilmesi için baskı yapıyorlardı. Bilhassa Fransa ve İngiltere'nin bölgedeki etkinliklerini artırmak için, 1880'den sonra birçok girişimleri olmuştu. Örneğin Akka-Ürdün, Akka-Şam gibi İngilizlerin yapmaya çalıştıkları demiryolları, devletin yerli sermayeye öncelik vermesi gibi nedenlerle sonuçsuz kalmıştı. Diğer yandan, Suriye'deki limanlara daha fazla önem veren Fransa, iç bölgelerin ulaşımından çok Beyrut gibi liman şehirlerinin ulaşımını önemsiyordu.⁶⁹

62 Jacques Thobié, *Intérêts et Impérialisme Français dans L'empire Ottoman (1895-1914)*, Coédition Publications de la Sorbonne-Imprimerie Nationale, Paris, 1977, s. 158.

63 Murat Özyüksel, "Bir Nüfuz Mücadelesi Aracı Olarak Suriye Demiryolları (1888-1914), Dünden Bugüne Toplum ve Ekonomi, Sayı 10/ Temmuz, 1997, s. 5.; Arap Vilayetlerindeki Demiryolu Yatırımları için ayrıca bkz: François Lantz, *Chemins De Fer Et Perception De L'espace Dans Les Provinces Arabes De L'Empire Ottoman (1890-1914)*, Éditions L'Harmattan, France 2005, s. 12-26.

64 Thobié, *age*, s. 160.

65 Geyikdağı, *age*, s. 149.

66 BOA, İ. MMS., nr.49/2129, H.06.06.1291 (21.07.1874); İmtiyazat ve Muamelat Mecmuası, İstanbul 1302, I, s. 654-676.

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

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

69 Züleyha Yavuz, *Beyrut-Şam Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi (1891-1914)*, (Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2010, s. 22.

Bu arada Fransız sermayedarlar, şirketin kuruluşunda yer almak için birbirleriyle rekabet etmeye başladılar. Sonuçta demiryolunun bir bölümü şose yolunun üstünden geçeceğinden, şose şirketinin demiryolu şirketine katılmasına karar verildi. Böylece Şose Yolu Şirketi aldığı imtiyazdan feragat etmiş oldu. Ayrıca Demiryolu şirketinin kuruluşunda Düyûn-ı Umûmiye İdaresi Genel Müdürü Selim Melhamé Efendi ve Beyrut Liman Şirketi müdürlerinden Monsieur Rêne Amon yer almaktaydılar.⁷⁰ Hükümetin bu birleşmeye izin vermesinin sonucunda 22 Kasım 1891 tarihli fermana göre iki şirketin imtiyaz süreleri 99 yıla çıkarılarak birleşmelerine müsaade edildi. Yeni kurulan şirketin adı Beyrut-Şam-Havran Ekonomik Osmanlı Demiryolları Şirketi oldu ve merkez Beyrut olarak belirlendi.⁷¹

Hazırlanan nizamnameye göre şirket, her biri 500 franklık 20 bin hisseye ayrılan sermayesi ile toplamda 10.000.000 frank sermaye ile kurulmuştu.⁷² Şirketin yönetim kurulu 16 kişiden oluşmaktaydı. Yönetim kurulunun Fransız üyeleri arasında, Paris Osmanlı Bankası yöneticisi Frank Aubeyneau, Düyûn-ı Umûmiye Yönetim Kurulu Başkanı Léon Berger, Comptoir d'Escompte yöneticisi Clixte Carraby ve Société Général de Paris müdür yardımcısı Génébrias de Fredaigues bulunmaktaydı.⁷³ Ayrıca yönetim kurulunda Osmanlı Bankası müdürlerinden Nutter Berje ve Düyûn-ı Umûmiye İdaresi Genel Müdürü Selim Melhamé Efendi gibi üst düzey kişiler de bulunmaktaydı.⁷⁴

İnşaat keşif çalışmaları için 1891 yılında Avrupa'dan uzmanlar getirildi. Hattın güzergahının belirlenmesi ve diğer teknik ayrıntılar ile ilgili birkaç ay süreyle çalışmalar yapıldı. 1892 yılına gelindiğinde, hattın inşaatı başlamış durumdaydı. Demiryolu, Beyrut'tan başlayarak Trablusşam dağlarını aşıp, Şam'a varacaktı. 150 km'lik bu yolun yapımı için

70 AMAEF, CADN, 166/PO/Série E, Dossier 411/ Chemin de Fer, Chemin de Fer et Port de Beyrouth Expose General, 23 Haziran 1899 tarihli Konsolos Raporu, s.3. Beyrut Konsolosunun İstanbul'daki büyükelçiye yazmış olduğu rapora göre; şirketin sermayedarları arasında Osmanlı Bankası'nın yanında Fransa'dan üç büyük bankanın mevduatları bulunmaktaydı. Şirket inşaat sürerken belli dönemlerde para sıkıntısı yaşamasına rağmen Osmanlı bankasının ve diğer sermayedarların verdiği destekle ayakta kalabilmişti. Bkz. Yavuz, *agt*, s. 29.

71 BOA, A. DVN.MKL, Def. 33/16, H. 26.10.1309 (24.05.1892); Beyrut Demiryolu Şirketi'nin rezervlerinin 1893 yılında Fransız hükümetinin dahil olduğu anlaşma sayesinde Rayak ve Birecik Hattındaki kilometre garantilerine dayandığı, bu imtiyazın uygulanması ile birlikte şirketin tüm dalgalı borçlarını geri ödemeye başlayacağı, yıllık tüm harcamalarını karşılamasına ve hissedarlarına temettü vermesini devam etmesini sağlayacaktı. Rayak-Birecik hattı üzerinde kilometre garantisi 23 Nisan 1894 tarihinde yayımlanan irade ile kilometre başına 12.500 frank olmuştu. Düyûn-ı Umûmiye İdaresi 25-26 Nisan tarihlerinde yapmış olduğu görüşmelerde bu garantilerin şirkete verilmesinin sakıncası olmadığını belirtmiştir. 20-21 Haziran 1894 tarihinde Şirket ile Maliye Bakanlığı arasında yapılan görüşmelerde Şam'ın sancakları olan Hama, Lazkiye, Trablus, Havran gibi yerleşim yerlerinin aşar vergilerinin bu kilometre garantilerine karşılık gösterildiği, bu bölgelerdeki aşar vergilerinin ise yıllık 200.000 Türk Lirası'na karşılık geldiği belirtilmiştir: AMAEF CADN, 166/PO, Série E, Dossier 410/ Chemin de Fer, Chemin de Fer et Port de Beyrouth Expose Général, 23 Haziran 1899 tarihli Konsolos Raporu, s. 2.

72 Nizamname için Bkz: Yavuz, *agt*, s. 30-31.

73 "Informations Financières", *Gil Blas*, 31 Mayıs 1901, s. 3.

74 AMAEF, CADN, 166/PO/Série E, Dossier 411. Chemin de Fer, Convention du Chemin de Fer de Beyrouth, Article 3, 20 Ekim 1891, Şirket Yönetimi ve faaliyetleri için: Yavuz, *agt*, s. 32-36. Şirkette çalışacak personelin Osmanlı tebaasından olmasına ve Mülkiye Mektebinden mezun olanların şirkette istihdam edilmesine yönelik bir karar alınmıştı. Fakat şirketin alınan karara çok fazla riayet etmediği ve Rumeli Demiryollarında çalışmış yabancı işçilerin istihdam edildiği anlaşıyordu. Şirkete yabancı işçi çalıştırılmaması yönündeki hükümetin ikazlarına rağmen, şirket inşaat sürecinde Osmanlı Devleti'ndeki nitelikli eleman sıkıntısını bahane ederek bu duruma karşı çıkıyordu. Ayrıca şirket, yabancı işçilerin işten çıkartılmaları durumunda, demiryolu inşaatının duracağını beyan ederek, yerli işçi çalıştırılması kuralına çok fazla uymamıştı: BOA, T. DMİ, nr.936/87, H. 21.12.1310 (06.07.1893), CADN, 166/PO, Série E, Dossier 410 Chemin de Fer, Convention du Chemin de Fer de Beyrouth, article 9. 20 Ekim 1891.

getirtilen makine ve diğer inşaat malzemeleri gümrük vergisinden muaf tutulacaktı. Ayrıca, hattın yapımını denetlemek amacıyla Beyrut kısmına ayrı, Suriye kısmına ayrı komiserler tayin edilecekti.⁷⁵

Demiryolu hattının başlatılacağı yer konusunda bir anlaşmazlık ortaya çıktı. Hat, Hristiyan halkın daha yoğun yaşadığı doğu tarafından geçiriliyordu. Müslümanların yaşadığı batı tarafı, kendi menfaatleri doğrultusunda hattın batıdan geçirilmesi taraftarıydılar. Fakat şirket, hattın batıya kaydırılmasının maliyeti artıracaklarını belirterek bu isteğe karşı çıkıyordu. Anlaşmazlık, Meclis-i Mahsus-ı Vükelâ tarafından incelendi. Yapılan değerlendirmeler sonucunda, hattın olağandan biraz daha batıya kaydırılmasına karar verildi.⁷⁶

Demiryolu yapımı devam ederken, istimlak edilen arazilerin değerlerinin altında ödeme yapıldığı konusunda şikâyetler gelmekteydi. Halktan bu konu ile ilgili birçok şikâyet alan hükümet, şirketi ödemeler konusunda uyardı. Aynı zamanda inşaat yapılırken çıkan tarihi eserlerin Fransa'ya gönderildiğinin anlaşılması üzerine, bu konuda Ticaret ve Nâfia Nezâreti şirket müdürü Perthuis'i uyarıyordu. Çıkarılan eserler önce demiryolu komiserliğine daha sonra vilâyete bildirilecekti. Bu arada, hattın inşası hızlı bir şekilde devam ediyordu. 1895 yılına gelindiğinde, hat planlandığı gibi tamamlandı ve 3 Ağustos 1895 tarihinde işletmeye açıldı.⁷⁷

Hattın açılmasıyla Beyrut-Şam demiryolu işletilmesinde görevli olan üyeler şunlardı: Perthuis, Baron de Narov, müdür yardımcısı René Amon, İşletme Müdürü C. Risrol, Genel Müfettiş Vicont G. de Perthuis, Faik Gargor Bey, başkatip Albert Vimalov, muhasebeci Hanadim Efendi, Doris, I. Kısım Hat Müfettişi Lennon Koule, II. Kısım Hat Müfettişi ise Shaputa'ydı.⁷⁸

Demiryolu 147 km. uzunluğunda 21 duraktan oluşmaktaydı. Yolcu, eşya taşımak için kullanılacak hat, gerekli görüldüğü takdirde askeri amaçlarla kullanılabilirdi. Fiyat tarifesine göre, 5 yaş altı çocuklardan ücret alınmayacaktı. 15 yaşına kadar olan yolcular ise yarı ücrete taşınacaktı. Buna göre para, kuruşun 1/40'i olmak üzere kişi başı 1. mevki 30, 2. mevki 20 paraydı. Yolcuların elde taşınabilecek eşyaları ücretsiz olacaktı.⁷⁹

Beyrut-Şam imtiyazından sonra Fransızlar, hattın uzatılması için çalışmalara başladılar. Yapılan imtiyaz sözleşmesine göre hattın uzatılması önceliği, ilk 10 yıl müddetince imtiyaz sahibi demiryolunu şirketine aitti. Bu arada, İngilizlerin Şam'ı Birecik'e bağlama düşüncesi, Fransızları Beyrut-Şam-Havran hattını Fırat üzerinden Birecik'e uzatmaya teşvik etti. Yapılan

75 BOA, T. DMİ, nr. 934/1, R. 15. Kanunuevvel.1308 (27.12.1892), CADN, 166/PO, Série E, Dossier 410 Chemin de Fer, Convention du Chemin de Fer de Beyrouth, article 11-12. 20 Ekim 1891.

76 BOA, BEO, nr. 237/17762, H. 29.12.1310 (14.07.1893). Beyrut Konsolos Raporuna göre, Özellikle Beyrut Yerel yönetimle yaşanan sorunlar dolayısıyla Şirket, Osmanlı hükümetiyle anlaşmasına rağmen inşaat faaliyetlerinde istediği projeyi gerçekleştiremiyordu. Yerel idarenin düşmanca tavırları yüzünden şirketin inşaat sürecinde masrafları artmış, demiryolu inşaatı bittikten sonra ise şirketin toplam zararı 15.000.000 frankı bulmuştu: CADN, 166/PO/Série E, Dossier 411/ Chemin de Fer, Chemin de Fer et Port de Beyrouth Expose General, 23 Haziran 1899 tarihli Konsolos Raporu, s. 1.

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

78 *Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1318, s. 118. CADN, 166/PO/Série E, Dossier 410 Chemin de Fer, Convention du Chemin de Fer de Beyrouth, Article 1, 20 Ekim 1891.

79 Ücret tarifeleri için bkz. Yavuz, *agt*, s. 44-45.

görüşmelerin sonucunda, 2 Haziran 1893'te Şam-Birecik Hattı, Yusuf Mutran Efendi'ye verildi. Daha sonra, Yusuf Mutran Efendi imtiyazı, Beyrut-Şam-Havran Ekonomik Demiryolu Şirketi'ne devretti. Bu sayede şirketin ismi Beyrut-Şam-Havran ve Fırat Üzerinde Birecik Demiryolları Osmanlı Anonim Şirketi (Compagnie des Chemins de fer Économiques En Syrie Beyrouth-Damas-Hauran) oldu. Bu sayede Suriye demiryollarında Fransız etkisi oldukça arttı.⁸⁰

Beyrut-Şam-Havran ve Birecik Hattı, daha sonra Anadolu Demiryolu ile birleşmiştir. Bu sayede, Almanya'nın Anadolu'daki etkinliğini kısıtlamak ve demiryolunu direkt Avrupa'ya bağlama olanağını bulmuşlardır. Ayrıca 1891'de Beyrut-Cebel-i Lübnan tramvay hattı, insan ve yük taşımada karşılaşılan sorunlar nedeniyle, Şam-Beyrut demiryolu hattına bağlanmasına karar verildi. Böylece bölge insanı için nakliye ihtiyacı daha ucuz ve hızlı çözüme kavuşturulmuş oldu.⁸¹

Şirket 20 yüzyılın başlarında, tahviller nedeniyle açık vermekteydi. Özellikle Birecik hattının imtiyazını 1896 yılında almış olmasına rağmen, inşaat 5 yıl da bitirilememişti. Bunun yanında 12.500 franklık teminatı olan bu hattın ismi Şam-Hama ve Temdidi Hattı Osmanlı Şirketi olarak değiştirilmiş ve merkezi İstanbul olmuştu.

Sonuç

Osmanlı Devleti'nin en zorlu yıllarında tahta geçmiş olan Sultan II. Abdülhamid, ekonominin canlanması amacıyla ülkeye yabancı sermaye girişine sıcak bakmaktaydı. Ayrıca Avrupa güçleri arasında denge sağlamaya da özen göstermekteydi. Bilhassa stratejik bölgelerde tekelleşmenin önlenmesine dikkat ediyordu.

Avrupalı büyük devletler, ekonomik yatırım yaptıkları bölgelere demiryolu ile ulaşmaya önem veriyorlardı. Bu politikanın uygulanışında Osmanlı'nın kadim dostu sıfatıyla Fransa'nın öne çıktığı anlaşılmaktadır. İmparatorluğun İstanbul, Selanik ve İzmir gibi önemli merkezlerini iç kesimlere bağlamak amacıyla demiryolu yatırımlarına yönelen Fransızlar, Suriye bölgesine ise geçmişten gelen bağlantıları ve Akdeniz'deki rekabet sebebiyle özel önem vermektedirler. Demiryolu yatırımları için kurulan Fransız şirketlerine bakıldığında, genellikle riski az olan kilometre garantili yatırımlara yöneldikleri dikkati çekmektedir. Şirketlerin yıllık gelirlerine bakıldığında kilometre garantilerinden kazandıkları paralar sayesinde gayet kârlı yatırımlar oldukları görülmektedir. Şirketler tarafından işletilen kilometre garantisi olmayan yatırımlar ise verilen taahhütler yerine getirilemediği için fayda sağlamamışlardır.

Osmanlı Hükümeti'nin Fransız şirketlerine bu toleransları sağlamasındaki amaç, ulaşımın gelişmesi, demiryolunun geçtiği noktalarda ekonominin canlanması ve dolayısıyla vergi gelirlerinin artmasıydı. Osmanlı Devleti açısından ise askeri lojistik avantajları ile güvenliğin daha hızlı sağlanması gibi telakkilerin demiryolu yapımının önemini artırdığı ortadadır. Fakat şirketlere gösterilen bu anlayış, zamanla Osmanlı ekonomisini zor duruma düşürmüş, belli bir aşamadan sonra ise devletin bu garanti ödemeleri için büyük mali yüklerin altına girmesine

80 AMAEF, CADN, 166/PO/Série E, Dossier 410/ Chemin de Fer, Chemin de Fer et Port de Beyrouth Expose General, 23 Haziran 1899 tarihli Konsolos Raporu, s. 2, Yavuz, *agt*, s. 46.

81 BOA, Y. A. RES, nr.90/28, H. 10.07.1315 (05.12.1897).

sebeplere olacak bir ortamın oluşmasına zemin hazırlamıştır. Bu durum Osmanlı ekonomisinin zarar görmesine ve yapılan yatırımlardan tam olarak yararlanamamasına sebep olmuştur.

Şüphesiz demiryolu yatırımlarının sadece zararlı yatırımlar olarak görmek yanıltıcıdır. Bu yatırımlar bölgelerin gelişmesinde önemli yarar sağlamışlardır. Özellikle demiryolunun geçtiği bölgelerde aşar vergisinin önemli ölçüde artmıştır. Tabi bu durum sonucunda bölgelere Avrupa mallarının hızlı bir şekilde girmesi ile birlikte tüketim alışkanlıkları değişmiş ve geleneksel Osmanlı ekonomik teamülleri dönüşüme uğrayarak pazar için üretim olanakları artmıştır.

Demiryolu üzerinden şirketlerin rekabeti de hızlı bir şekilde artmıştır. Sadece demiryolunun bir bölgeden geçirilip limana bağlanmasının dışında artan ticarete paralel olarak liman, madencilik, su, elektrik, gaz, tramvay yapımı gibi belediye hizmetleri ve sigortacılık gibi birçok alanda yeni şirketler bölgelerde kurulmuşlardır. Böylece ilgili ülkeler sadece kendi şirketlerinin bu yatırımlarda ön plana çıkmasını arzulamışlar bu durum ülkeler ve şirketler arasında rekabetin artmasına sebep olmuştur. Şirketlerle yapılan anlaşmalara baktığımızda demiryolu etrafındaki madenlerden ve ormanlardan şirketlerin yararlanmaları ve demiryolu için her türlü alet ve edevatın gümrükten muaf tutulması şirketleri teşvik eden uygulamalar olarak görülse de ilerleyen dönemde şirketlerin bu olanaklara rağmen tam olarak beklentileri karşılayamadıkları ve şirketlerle yeni anlaşmaların imzalanmak zorunda kalınması devletin iyi niyetine rağmen şirketlerin aynı ölçüde karşılık vermemesi olarak yorumlanabilir. Bu aşamada Fransızlar Suriye yatırımları için ayrı bir parantez açmak gerekiyor. Bu bölgede Fransızlar daha önceden kurulmuş şirketleri birleştirmeleri ve yerel halktan kimselerle etkin bir iş birliği yaparak imtiyazları bu kişilerden devralmaları bu bölgede bir tekel sistemi kurma isteğiyle açıklanabilir. Daha önce belirttiğimiz gibi hem İngilizlere karşı bir baskı unsuru oluşturmak hem de bölgede önemli bir olgu olarak petrolün varlığı Fransızların bu bölgede tam bir egemenlik kurmasını sağlamıştır.

Sultan II. Abdülhamid özellikle bu yatırımların artması sonucunda demiryolu ve diğer yatırımların siyasi amacı olduğunu hissetmiştir ve yapılan anlaşmalara temkinli yaklaşmıştır. Demiryolunun olanaklarının bölgeleri birbirine bağlamak ve ulaşımı geliştirmesinin ekonomik ve ticari gelişimin yanı sıra merkezileşme içinde önemli bir potansiyel taşıdığını öngörmüştür. Böylece Tanzimat'tan beri otorite boşluğu yaşayan bir imparatorlukta çıkan isyanları bastırmak ve bölgeler arasındaki iletişimin kuvvetlenmesi için demiryolunun faydalarından yararlanmayı ummaktaydı. Ayrıca 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması ile tamamen dış piyasaya entegre olmuş bir ekonominin ürettiği malı pazarlaması ve yeraltı kaynaklarının dış pazarlara açılmasının ekonomiyi iyileştireceğini düşünmüştür. Ayrıca Anadolu ve Ortadoğu topraklarının demiryolu sayesinde entegre olmasını ve verilen imtiyazların hep hatların birleştirilmesine ve uzatılmasına yönelik bir gayret gösterdiği görülmektedir. Böylece birbirine demiryolu ile bağlanmış olan ve tam entegre olmuş Osmanlı topraklarının imparatorluktan kopmayacağını düşünmektedir. Fakat Sultan'ın bu düşüncelerine rağmen ilerleyen dönemde inisiyatif Osmanlı devletinden çıkmış ve Batılı emperyalistler ülkeyi bir sömürü düzenine sokmuşlardır. Sultan'dan sonra iktidara gelen İttihat ve Terakki cemiyetinin Avrupa ülkeleri arasındaki dengeleri düşünmeden hatların yapımında ve diğer imtiyazlar konusunda Alman sermayesine öncülük tanınması dengeleri bozmuştur. Osmanlı Devleti'nin tüm direnişine rağmen demiryolları yapılan bölgeler siyasi olarak bölüşüldü. Nitekim bu bölüşüm üzerinde tam bir anlaşma sağlanamadığı için Birinci Dünya Savaşı patlak vermiştir.

Kaynakça

1.Arşiv Belgeleri

A. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Y.PRK.EŞA, nr. 16/78, H.23.06.1310 (12.01.1893).

A.DVN.MKL, nr.36/1, Lef 24, H. 24.02.1312 (27.08.1894).

BEO, nr.406/30377, Lef 3, H.12.11.1311 (17.05.1894).

Y. PRK. SRN, nr.3/42, H. 23.11.1309 (19.06.1892).

A. MKT. MHM, nr.708/1, H. 13.11.1309 (09.06.1892).

İ. MMS., nr.49/2129, H.06.06.1291 (21.07.1874).

A. DVN.MKL, Def. 33/16, H. 26.10.1309 (24.05.1892).

T. DMİ, nr.936/87, H. 21.12.1310 (06.07.1893).

T. DMİ, nr. 934/1, R. 15. Kanunuevvel.1308 (27.12.1892).

BEO, nr. 237/17762, H. 29.12.1310 (14.07.1893).

Y. A. RES, nr.90/28, H. 10.07.1315 (05.12.1897).

B. Centre Des Archives Ministères Des Affaires Étrangères Centre De Nantes (CADN)

Série E Ministère Des Affaires Étrangères, Dossiers Thématique, Dossier 408., Dossier 410, Dossier 411.

2. Kitap ve Makaleler

AKYILDIZ, Ali, *Osmanlıda Ulaşımın Modernleşmesi*, Timaş Yayınları, İstanbul 2019.

AKYILDIZ, Ali, *İzmir-Aydın Demiryolu*, M.Ü Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksel Lisans Tezi, İstanbul 1987.

ARI, Bülent, “Avrupa Emperyal Baskısına Karşı Sultan II. Abdülhamid”, *Sultan II. Abdülhamid/ Siyaset-İktisat-Dış Politika-Kültür-Eğitim*, Ed. Mehmet Bulut, Muhammet Enes Kala.vd., Erkam Matbaası, İstanbul 2019, s.159-170.

AVCI, Yasemin, “19. Yüzyılın Son çeyreğinde Filistin Limanı Yafa: Bir Çatışma ve Rekabet Odağı”, *Tarih İncelemeler Dergisi* C.30, S.2, 2015, s. 385-411.

ANASTASSIADOU, Meropi, *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri: Selanik*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 2001.

ÇAPAR, ONUR, “*Osmanlı Devlet’inde Fransız Sermayesi (1838-1914)*”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 2019.

CUÏNET, Vital, *La Turquie d’Asie, géographie administrative : statistique, descriptive et Raisonnée de Chaque de L’Asie-Mineure*, Ed : Ernest Leroux, Paris 1894.

Dersaadet Ticaret Odası, nr: 550, 1 Temmuz 1311/ 13 Temmuz 1895.

DEMİRARSLAN, Deniz, “Batılılaşma/Modernleşme Dönemi Demiryolu Politikası ve İstasyon Mimarisi: İzmit ve Hereke Tren İstasyonları”, *Uluslararası Gazi Akçakoca ve Kocaali*

Tarih Sempozyumu, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı Yayınları, Kocaeli, 2015, s. 1635-1649.

DİKMEN, Nedim, “Osmanlı Borçlarının Ekonomik ve Siyasi Sonuçları”, *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, C.19, S. 2, 2010, s. 137-159.

ENGİN, Vahdettin-Osman Uçar-Ahmet Doğan, *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz Demiryolu*, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul 2012.

ELDEM Vedat, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Türk Tarih Kurumu Basım Evi, Ankara 1994.

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

GEORGEON François, *Abdülhamid II Le Sultan Calife*, Libraire Arbibéme Fayard, Paris 2003.

GEYİKDAĞI, V. Necla, *Osmanlı Devlet'inde Yabancı Sermaye 1854-1914*, Hil Yayınları, İstanbul 2008.

GÜRBÜZ, Ali Kemal, “Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının Rolü”, *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, c.2, sa. 3, 1999, s. 169-191.

H. DAVISON, Roderic, *Turkey A Short History*, The Press Walkington, Beverley 1981.

HİNES, W.D. ve diğerleri, *Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki (1933-1934)*, Kitap II, c. III, Ankara 1936.

İNALCIK, Halil-Neşat Göyünç, Heath W. Lowry, *The Journal of Ottoman Studies*, IX, İstanbul 1989.

İmtiyazat ve Muamelat Mecmuası, Matba-i Osmaniyye, İstanbul, 1302/1885.

KALKAR, Yagub N, *Railway Développement In Ottoman Empire 1856-1914*, Vantage Press, 1st Edition, New York 1972.

KEPENEK Yakup, Nurhan Yenitürk, *Türkiye Ekonomisi*, Remzi Kitapevi, İstanbul 2001.

KURMUŞ, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Savaş Yayınları, Ankara 1982.

KOCABAŞ, Süleyman, *Sultan II. Abdülhamid Şahsiyeti ve Politikaları*, Vatan Yayınları, İstanbul 1995.

KOLAY, Arif, *İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2011.

KÜTÜKOĞLU, Mübühât, *Tanzimat Döneminde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri*, TTK Yayınları, Ankara 1992.

LANTZ, François, *Chemins De Fer Et Perception De L'espace Dans Les Provinces Arabes De L'Empire Ottoman (1890-1914)*, Éditions L'Harmattan, France 2005.

MORAWITZ, Charles, *Les Finances de la Turquie*, Guillaumin et Cie, Paris 1902.

NURDOĞAN, Arzu, *Dersaadet-Selanik İltisak Demiryolu*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi bilim Dalı, İstanbul 1999.

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

- ÖZYÜKSEL, Murat, “Bir Nüfuz Mücadelesi Aracı Olarak Suriye Demiryolları (1888-1914), *Dünden Bugüne Toplum ve Ekonomi*, Sayı 10/ Temmuz, 1997, s.1-38.
- PECH, Edward, *Manuel des Société Anonymes Fonctionnant en Turquie*, c.III., Paris 1906.
- Sait Paşa, *Sait Paşa'nın Hatıratı*, 1328, s. 375.
- THOBIE, Jacques, *Intérêts et impérialisme Français dans L'Empire Ottoman 1895-1914*, Coédition Publications de la Sorbonne-Imprimerie Nationale, Paris 1977.
- THOBIE, Jacques, “İktisadi Yapı Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye”, *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi C.III.*, İletişim Yayınları, İstanbul 1985.
- VELAY, A. Du, *Türkiye Mali Tarihi, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Neşriyatı*, Ankara 1978.
- YAZICI, Mustafa, *Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletilmesi (1873-1908)*, Nilüfer Belediyesi, Bursa 2015.
- YAVUZ, Züleyha, *Beyrut-Şam Demiryolunun İnşası ve İşletilmesi (1891-1914)*, (Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2010.

3. Salnameler

Salname-i Vilayet-i Beyrut, Beyrut Vilâyet Matbaası, 1310/1893.

Salname-i Vilayet-i Beyrut, Beyrut Vilâyet Matbaası, 1318/1900.

4. Süreli Yayınlar

- “Turquie”, *Le Journal des Transports : Revue Internationale des Chemins de Fer et de la Navigation*, 10 Nisan 1891.
- “Informations Financières”, *Le Temps*. 25 Mart 1893.
- “Établissement de Crédit”, *Le Temps*. 24 Nisan 1893.
- “Informations Financières”, *Le Temps*. 8 Temmuz 1893.
- “Établissement de Crédit Étrangers”, *Le Temps*. 11 Haziran 1894.
- “Chemins de Fer Étrangers”, *Le Temps*. 10 Haziran 1895.
- “Établissement de Crédit”, *Le Temps*. 10 Haziran 1895.
- “Informations Financières”, *Le Temps*, 22 Mart 1895.
- “Questions Financières”, *Le Temps*. 8 Aralık 1897.
- “Chemins de Fer Étrangers”, *Le Temps*. 12 Ağustos 1901.
- “Chemin De Fer Smyrne-Cassaba Et Prolongements”, *Le Journal des débats*. 6 Kasım 1934.
- “Notes Mondaines”, *Le Journal des débats*. 1 Kasım 1893.
- “Chemins Étrangers”, *Le Journal des débats*. 12 Kasım 1893.
- “Chemin De Fer Smyrne-Cassaba Et Prolongements”, *Le Journal des débats*. 25 Temmuz 1894.
- “Turquie”, *Le Journal des débats*. 9 Nisan 1895.
- “Chemin de Fer Smyrne-Cassaba et Prolongements”, *Le Journal des débats*. 21 Mart 1895.

- “De Salonique A Ellassona”, *Le Journal des débats*. 17 Mayıs 1897.
- “Chemin de Fer Smyrne-Cassaba et Prolongements”, *Le Journal des débats*. 21 Ekim 1897.
- “Société Ottomane Chemin de Fer Smyrne-Cassaba et Prolongements”, *Le Journal des débats*. 8 Haziran 1898.
- “Nécrologie”, *Le Journal des débats*. 9 Mart 1900.
- “Informations Financières”, *Gil Blas*, 31 Mayıs 1901.
- “Smyrne-Cassaba”, *Le Journal des débats*. 14 Haziran 1902.
- “La Crise Orientale”, *Le Journal des débats*. 27 Kasım 1912.
- “Les Négociations Balkaniques”, *Le Journal des débats*. 5 Ağustos 1913.
- “L’Exposé Financière de Djavid Bey a la Chambre d’Ottomane”, *Le Journal des débats*. 6 Temmuz 1914.
- “Chemin De Fer Smyrne-Cassaba Et Prolongements”, *Le Journal des débats*. 6 Kasım 1934.
- “L’ Amiral Lacaze, Grand Serviteur de L’Etat”, *Le Journal des débats*. 7 Mart 1937.
- “Chemins Ottomans”, *Le Journal des Finances*. 29 Haziran 1901.
- “Lignes Françaises”, *Le Journal des Finances*. 28 Ekim 1911.
- “Turquie”, *Le Journal des Transports : Revue Internationale des Chemins de Fer et de la Navigation*. 10 Nisan 1891.
- “Chemins de fer Ottomans”, *Paris-Capital*. 16 Eylül 1903.
- “La Guerre Balkanique”, *La Correspondance d’Orient*. 16 Aralık 1912.
- “Du Chemin de fer Ottoman de Jonction Salonique-Constantinople”, *L’Argus*, Journal International des Assurances Finance. 23 Nisan 1893.
- “Mudanya-Bursa Demiryolu”, *Sabah*. 22 Receb 1308, (3 Mart 1891).
- “İzmir-Kasaba Demiryolu”, *Servet-i Fünun*. 1 Ağustos 1312/1885.