

Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

RESMİ WEB SİTEMİZ

<https://rantey.org>

Yedek ve Duyuru Kanallarımız

Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

- Telegram: <https://t.me/birkitapbir>
- WhatsApp Kanalımız : <https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4lvMoc0Y>

ιστός
istos

ANADOLU OSMANLI
DEMİRYOLU ve
BAĞDAT DEMİRYOLU
ŞİRKET-İ OSMANİYESİ
İDARESİ'NİN İÇYÜZÜ



Doktor ARHANGELOS GAVRİL

3517.

ιστός
istos

Çeviren:

Baha Coşkun

Fadime Ersin

Hamit Erden

Dersaâdet 1327 (1911)

Ücretsiz PDF Kitap Arşivi: <https://tanrı.org>

Önsöz:

Stefo Benlisoy

ANADOLU OSMANLI DEMİRYOLU ve
BAĞDAT DEMİRYOLU ŞİRKET-İ OSMANİYESİ
İDARESİ'NİN İÇYÜZÜ

Doktor
ARHANGELOS
GAVRİL

Doktor Arhangelos Gavril,
Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu
Şirket-i Osmaniyesi İdaresi'nin İçyüzü,
Dersaâdet, 1327 (1911)

© *istos yayın*, İstanbul, 2021

Birinci Baskı: Aralık 2021

Yayıma Hazırlayan
Stefo Benlisoy

Kapak ve İç Tasarım
Aykut Kaplan

istos yayın
Mumhane Caddesi, No: 39, Aziz Andrea Manastırı Hanı,
Karaköy-İstanbul, 34425
+90 212 243 41 61
www.istospoli.com • info@istospoli.com
Sertifika No: 49051

ISBN: 978-605-4640-77-5

Baskı
Sena Ofset
Litros Yolu 2. Matbaacılar Sitesi B Blok No: 4 NB7-9-11 Topkapı-İstanbul
Tel: +90 212 613 03 21
Sertifika No: 45030

ANADOLU OSMANLI
DEMİRYOLU ve
BAĞDAT DEMİRYOLU
ŞİRKET-İ OSMANİYESİ
İDARESİ'NİN İÇYÜZÜ



Doktor ARHANGELOS GAVRİL

3517.

ιστός



İstos

Çeviren:

Baha Coşkun

Fadime Ersin

Hamit Erdem

Dersaâdet 1327 (1911)

İstanbul 2021

Önsöz:

Stefo Benlisoy

Anadolu Osmanlı Demiryolu

ve

Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi

İdaresi'nin İçyüzü



Müellifi

Anadolu Osmanlı Demiryolu Sâbık-ı Etıbbâsından ve
Anadolu Osmanlı Demiryolu Müstahdemin
Cemiyeti Uhuıvvetkârısı Riyâseti'nden Müstafi
Doktor
Arhangelos Gavril



*Namuslu olabilecek kadar sâhib-i iz'ân olmayanların
sülûk edecekleri tarik, hile ve mefsedettir*



Tekrar neşri, tercümesi, hulasa her gûna hukuku müellifine aiddir



Dersaâdet Mahmut Bey Matbaası
1327 (1911)

تورن اوجا

N. 321

ص ۱۵۰

آناطولی عثمانلی تیمور یولی

و

بغداد تیمور یولی شرکت عثمانیه سی

اداره سنک

ایچ یوزی

مؤلفی

آناطولی عثمانلی تیمور یولی سابق اطبا سندن و آناطولی عثمانلی
تیمور یولی مستخدمین جمعیت اخوتکاریمی ریاستندن مستعفی
دوقتور

آرمانده لارس غازی بیل

ناموسلی اوله بیلجک قدر مساحت اذعان
اولای نلرک ملوک ایدجکلری طریق خیله وده سندن

تکرار نشری ، ترجمه سی خلاصه هرکونا حقوق مؤلفه عاندر

درمعات

مخود بک مطبعه سی 26361/1

385/56 + 567/2 96.337

Ücretsiz PDF Kitap Arşivi - <https://rantey.org>

Mehmet Ersin'e...

İÇİNDEKİLER

Arhangelos Gavril'in Eseri Üzerine Birkaç Not	9
Çokkatmanlı Bir Geç Dönem Osmanlı Aydını:	
Doktor Arhangelos Gavril'in Yaşamı ve Eseri.....	15

BİRİNCİ KISIM

İfâde-i Merâm	55

I.

ANADOLU OSMANLI DEMİRYOLLARI VE İŞLETMESİ

Birinci Fası1 Giriş	57
İkinci Fası1 Muhtelif Hatların Teminat Akçeleri	59
Üçüncü Fası1 Hükümet-i Seniyye Tarafından İcra Edilecek Teftişat.....	76
Dördüncü Fası1 Müdüriyet Nakliyat Hâsılatını Nasıl İdare Ediyor?	78
Beşinci Fası1 Tarife Tanzim Usulü Hususi Tarifeler	
Varidatının Dağıtımı	90
Altıncı Fası1 Askeri Sevkiyat.....	99
Yedinci Fası1 Kilometre Teminat Akçelerinin İstifade Şekilleri.....	102
Sekizinci Fası1 Hamaliye Muamelatı.....	103
Dokuzuncu Fası1 Diğer Muhtelif Varidat Kaynakları	123
Onuncu Fası1 İdare'nin Defteriye Usulü	126

II.

HAYDARPAŞA LİMANI

Birinci Fası1 Giriş	129
İkinci Fası1 Liman İçin İş Bulmak ve İcat Eylemek	131
Üçüncü Fası1 Şimendifer İdaresi Liman Mukavelenâmesini	
Nasıl Tatbik Koyuyor?.....	138
Dördüncü Fası1 Liman İşletme Muamelatı Hakkında	
Umumi Tetkik.....	148
Beşinci Fası1 Liman Aletleri ve Edevatı ve İnşaatı.....	150
Altıncı Fası1 Haydarpaşa'da Vaki Yeni İstasyon Binası.....	151

III. İDARE'NİN TEŞKİLATI

Birinci Fasıl İdare Tarzı	159
İkinci Fasıl Muhtelif Şubelerin Teşkil Tarzı	166
Üçüncü Fasıl Memurların Kayıt ve Kabulü.....	185
Dördüncü Fasıl İdare'nin Yönetim Tarzı ve	
İşletme Masrafları Hakkında Tetkikat.....	192
Beşinci Fasıl Tekait Sandığı	208

IV. MEMURLAR İLE İDARE ARASINDAKİ MÜNASEBAT

Birinci Fasıl İdare Memurlara Ne Tarzda Muamele Etmektedir?	213
İkinci Fasıl Anadolu Osmanlı Demiryolları Memurin ve	
Müstrahdemin Cemiyet-i Uhuvvetkârîsi ve Tatil-i Eşgal Meselesi.....	215
Üçüncü Fasıl Memurin ve Müstrahdemin Cemiyeti ve Teşebbüsâtı	219
Netice	221

İKİNCİ KISIM FERMÂNLAR, MUKAVELENÂMELER, ŞARTNÂMELER VE TARİFELER

Haydarpaşa-Ankara	235
Eskişehir-Konya	260
Bağdat Hatt-ı Kebiri.....	287
Haydarpaşa Limanı ve Rıhtımı.....	317

ARHANGELOS GAVRİL'İN ESERİ ÜZERİNE BİRKAÇ NOT

Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresi'nin İçyüzü adını taşıyan eser Dr. Arhangelos Gavril tarafından kaleme alınmış ve 1911 yılında İstanbul'da basılmıştır.

Kitap, yayımlanışından bugüne kadar Türkiye üzerine yapılan toplumsal araştırmalarda başvurulacak önemli bir kaynak olmuştur. Kitabı önemli kılan unsurlar, bir yandan yazıldığı döneme ait son derece ayrıntılı ve özgün bilginin okurların ilgisine ilk elden sunulması, öte yandan da yazarının, bizzat Dr. Arhangelos Gavril'in kişiliğinin ve konuya bakış açısının ortaya konulmasıdır.

Kitabın yazıldığı tarihsel dönem

Dr. Arhangelos Gavril'in kitabını yazdığı 1900'lü yılların ilk çeyreği Osmanlı Devleti'nin siyasal ve toplumsal pek çok sorunla yüz yüze bulunduğu bir dönemdir. Sanayi Devrimi'nin dışına düşmüş Osmanlı Devleti, Batı'nın emperyal devletlerinin kıyasıya giriştiği "nüfuz bölgesi" mücadelesinin baskılarını yaşamaktadır. İngiltere, Fransa, Rusya ve Almanya'nın katıldığı bu yıkıcı rekabette tarihsel koşullar; emperyalist yarışa –diğer Batılı devletlerden– daha geç katılmış olmasına rağmen Almanya'yı öne çıkarmış ve Osmanlı Devleti'nin Almanya'yla kader ortaklığı bu yıllarda başlamıştır.

Alman İmparatoru II. Wilhelm'in 1889'da Türkiye'yi ziyareti ve Padişah Abdülhamit tarafından büyük törenlerle karşılanması bu ortaklığı geri dönülmez hale getirmiştir.

Demiryolu ise bu rekabetin en önemli araçlarından biri olmuştur. Almanya'yı Osmanlı Avrupasına ve Anadolu'ya; Anadolu'yu Bağdat'a ve tüm Ortadoğu'ya, oradan da Hindistan'a bağlayan demiryolu hem askeri hem ticari faaliyetlerin gerçekleştirilmesi için neredeyse tek araç sayılmıştır. İstanbul'da onbeş yıl Alman Büyükelçisi olarak görev yapan ve bu politikaların biçimlenmesinde önemli rolü olan M. von Bieberstein, askeri amaçların yanında, "*Demiryolu inşaatında kullanılacak malzeme Alman endüstrisinden sağlanacak, üstelik demiryolunun geçtiği bölgelerin pazara bağlanması sonucu önceliği Alman ticareti*" ele geçirecek, "*Alman endüstrisinin ihtiyaç duyduğu hammadde, kömür, maden vb bu yolla Almanya'ya ulaştırılacaktır*" diye yazarak sorunu açık bir şekilde özetlemiştir. Bu dönemde yaşananların ayrıntıları üzerine pek çok eser yazılmıştır. Sürecin gerek tarihsel gelişimini gerekse Bağdat Demiryolu Projesini incelemek için şu kaynaklar ilk akla gelenlerdendir:

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

Lothar Rathmann, *Berlin-Bağdat; Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, Belge Yayınları, İstanbul, 1982 ve

İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2008.

Demiryolunun toplumsal yaşama girmesi

Anadolu'da ilk demiryolu, bir İngiliz kumpanyasına verilen imtiyazla 1856 yılında yapımına başlanan 130 kilometrelik İzmir-Aydın hattıdır. Bu hat, 1866 yılında Sultan Abdülaziz zamanında tamamlanmış ve hizmete açılmıştır. Böylece demiryoluyla insan ve yük taşımacılığı, Batı'dan yaklaşık kırk küsur yıl sonra Osmanlı'da da gerçekleşmiş, "demiryolu" toplumsal hayatın içinde kendisine önemli bir yer bulmuştur. Böylelikle demiryollarının yapımına devam edilmesi ve Bağdat'a kadar uzanacak büyük bir projenin gerçekleştirilmesi gündeme getirilmiştir. Bu kapsamda devlet imkânlarıyla yapılan ilk hat olma özelliğine sahip Haydarpaşa-İzmit hattı tamamlanmıştır. Ancak Bağdat'a kadar uzanacak demiryolunun, maliyeti dikkate alınarak, bunun yabancı şirketler eliyle yapılabileceği düşüncesi ağırlık kazanmıştır. İngiliz, Fransız, Rus ve Alman şirketleri arasında cereyan eden rekabette Osmanlı Devleti, İngiltere,

Rusya ve Fransa'nın geçmişten beri uyguladıkları politikaları nedeniyle, tercihini Almanya yönünde kullanmıştır.

Bu kapsamda Alman sermayesinin, yukarıda yazılan siyasi atmosferin gölgesinde 1888 yılında başlamış olan Anadolu'da demiryolu yapımı serüveni, 1892'de İzmit-Ankara, 1896'da Eskişehir-Konya hatlarıyla devam etmiştir. Söz konusu demiryolları, şirketlere verilen “özel imtiyaz sözleşmeleriyle” yaptırılmıştır.

Anadolu Osmanlı Demiryolu, İstanbul-İzmit-Bilecik-Eskişehir-Ankara ile Eskişehir-Afyonkarahisar-Konya olmak üzere iki hattın oluşmaktadır. Askeri amaçlar yanında başta tahıl taşımacılığı olmak üzere nakliye amacına yönelik olan Anadolu Demiryolları, Haydarpaşa ve Derince limanlarıyla da bağlantı sağlamış, demiryollarıyla gelen emtia bu limanlardan ihraç edilmiştir. 1927 yılına gelindiğinde Anadolu Demiryolları, Anadolu-Bağdat Demiryolu Şirketi'yle birleştirilip feshedilmiş ve o zamanki adı “Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi” olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi'ne (TCDD) bağlanmıştır.

İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak demiryolu hattına gelince; bu hattın güzergâhı olarak öncelikle İstanbul-Ankara-Sivas-Diyarbakır-Bağdat düşünülmüştür. Ancak Rusya bu hattın kendi sınırlarına yakın olmasına itiraz etmiştir. İngilizler ise, Hindistan ve Mısır üzerindeki ticari hâkimiyetlerinin zarar göreceği endişesiyle bu güzergâha karşı çıkmışlardır. Sonunda Rusya'nın baskısıyla demiryolu güzergâhı İstanbul-Konya-Halep-Bağdat olarak değiştirilmiştir. 1923 yılına kadar Osmanlı Devleti ile Almanya ortaklığında işletilmiş olan Bağdat Demiryolu, 1927 yılında Anadolu-Bağdat Demiryolu Şirketi'yle birleştirilip feshedilmiş ve TCDD'ye bağlanmıştır.

Kitabın konusu

Dr. Arhangelos Gavril *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresi'nin İçyüzü* adlı kitabına, “Malûm olduğu üzere başında Berlin'deki Deutsche Bank'ın bulunduğu bir şirket, Anadolu Osmanlı Demiryolu ile çok sayıda ve mühim şubeleri havi olmak üzere Bağdat Şimendiferi'nin imtiyazını istihsal eylemiş idi” diye başlamaktadır.

Kitapta çeşitli vesilelerle anıldığı üzere, İstanbul-Bağdat Demiryolu hattı, Türkiye'nin yakın dönem tarihinde birçok açıdan incelenmeyi hak eden; yalnızca bir “demiryolu” olmanın ötesinde, Türkiye'nin geçirdiği o tarihsel

aralıkta, ülkenin ekonomik ve toplumsal arka planını da aksettiren önemli bir proje ve girişimdir.

Kitap, bu demiryolu hatlarının yapım ve işletilmesi sürecine ait önemli olay ve olguları ele almaktadır.

Türkiye’de “demiryolu taşımacılığı”nın yapılmaya başlandığı bu yıllarda; demiryollarında imtiyazı ele geçiren *kumpanya*’lar ile Osmanlı Devleti’nin ilgili birimleri arasındaki ilişkiler ve bu *kumpanya*’ların, yasal olsun olmasın, nasıl bütün imkânlardan yararlanarak kendi düzenlerini kurduklarını ve bunun için izledikleri yolları anlatmaktadır.

Kitap, Türkiye’nin “*emek tarihi*” açısından da ayrı bir önem taşımaktadır. O yıllarda demiryolu emekçilerinin yaşam koşulları, aldıkları ücretler, Alman olmayan işçi ve çalışanlara uygulanan baskılar, güvencesiz ve uzun çalışma saatleri, ünlü demiryolu grevi ve sonuçları; kısaca yirminci yüzyılın başında demiryollarındaki sınıf mücadelesinden izler, önemli bir tanığın kaleminden aktarılmaktadır.

Kitabın orijinal baskısı iki ana bölümden meydana gelmektedir;

Birinci Bölüm: Bütün bu sürecin anlatıldığı bölümdür ve 252 sayfadır.

İkinci Bölüm: Birinci bölümün tamamlayıcısı gibidir; “*Fermanlar, Mukavelenâmeler, Şartnâmeler ve Tarifeler*” başlıklarıyla toplanmış belgelerden meydana gelmektedir ve 151 sayfadır.

Çeviri ve yönteme dair

Kitap 1911 yılında yayımlanmıştır. Yazarının çok yönlü kişiliğinin izleri kitabına da yansımıştır. Yoğun ve uzun cümleler, süslü anlatımlar, nükteli ifadeler ve o dönem kullanılan ancak zaman içinde eskiyen ve günümüzde hiç kullanılmayan kelimelerin sayısının çokluğu metni günümüz Türkçesine çevirmede önemli bir sorun oluşturmuştur.

Kitabın birinci bölümünün çevirisinde, onun daha geniş bir okur kesimine seslenmesi sorununu göz önünde tutarak –nitekim Dr. Gavril de kitabında bu arzusunu bir çok kere dile getirmiştir– günümüzde yalnız dil uzmanlarının bilebildiği kelimelerin anlamlarının parantezler veya dipnotlar şeklinde yer almasının metnin akışını ve bütünlüğünü bozacağını, okuma zevkini bir hayli aşağı çekeceğini dikkate alarak, ne bire bir transkripsiyonun ne de parantezlerle donanmış bir metnin isabetli olacağı kanaatine vardık.

Metnin günümüz Türkçesine aktarılmasında, birçok yerde cümleyi yeniden kurmanın, ifadeyi yeniden inşa etmenin, bir çeşit “ifade çevirisi” yapmanın en iyi yol olacağını tespit ettik.

Buna, yirminci yüzyıl başındaki Osmanlıca’yı modern Türkçede yeniden dile dökmek de denilebilir.

“İfade çevirisini” zorunlu kılan şey genellikle üsluptaki radikal değişikliklerdir. Yalnız Dr. Gavril’deki durum sadece üsluptan kaynaklanmamaktadır. Yan cümle kullanımları başta olmak üzere, cümle unsurlarını kullanma biçimi, isim ve sıfat tamlamaları, bağlaçlar velhasıl hemen tüm gramer unsurları bize, Dr. Gavril’in cümlelerinin bazılarını önce Rumca kurup sonra Osmanlıcaya çevirdiğini düşündürmüştür.

Bunların uzun ve zor cümleler olması tabiidir. İşte bu uzun ve zor cümleleri “ifade çevirisine” başvurmaksızın çevirseydik günümüz okurunun Dr. Gavril’i anlaması daha zor olacaktı.

Diğer taraftan bundan yüz küsur yıl önce yazılan bir metnin tarihsel dokusunun büsbütün silinmemesi, o hissiyatın bozulmaması için de bugün hâlâ kullanılan kimi sözcüklerin olduğu gibi bırakılması, kimi ifade, deyim ve isimlerin parantezlerle açıklanması yoluna gidilmiştir.

Böyle bir yöntemle Dr. Gavril’in meramını günümüz okuruna daha iyi anlatabileceğimize inanıyoruz.

Belgesel niteliğindeki İkinci Bölüm’ün çevirisinde ise metnin orijinal yapısına sadık kalınmıştır.

Kitabın yazarı

Bu ilginç kitabın yazarı, Dr. Arhangelos Gavril adında Rum asıllı bir Osmanlı vatandaşıdır.

Kitapta yer alan bilgilere göre Dr. Gavril, *Anadolu Osmanlı Demiryolu* şirketinde uzun yıllar hekim olarak görev yapmış, daha sonra istifa etmiştir.

Yazar, yurtsever bir Osmanlı vatandaşı olarak, demiryollarının gerçek sahibinin bütün millet olduğunu vurgulamakta, kitap boyunca örneklerle açıkladığı ve demiryolu işletmelerinde sıradan hale gelen büyük yolsuzluk ve usulsüzlüklerin ortadan kaldırılması için bu işletmelerin “içinden” bir kişi, bir çalışanı olarak bilgilerini, tanıklıklarını ve çözüm önerilerini paylaşmaktadır.

Dr. Arhangelos Gavril, dönemin “demiryolu hatlarıyla” yapılan yolcu ve yük taşımacılığına ait çok önemli ve zengin ayrıntıyı gerek bilgi olarak gerekse resmî belge, evrak, mektup, tablo ve istatistik olarak kitabında toplamış, bugüne eşsiz bir belge bırakmıştır.

Ancak böylesi eşsiz bir eseri kaleme alan Dr. Arhangelos Gavril’in kendi yaşamöyküsü bilinmezliğini uzun yıllar korumuştur. Nihayet, söz konusu dönem hakkında bir dizi değerli esere imza atmış olan araştırmacı-yazar Sayın Stefo Benlisoy’un titiz çalışmalarıyla –bu ilginç yaşamöyküsü– kitabımızın önsözü olarak yer almıştır.

Sayın Stefo Benlisoy’a bu vesileyle teşekkür ederiz.

Kitabımızın uzun çeviri serüveninin ilk döneminde, bu süreçte büyük emek harcayan arkadaşlarımız Şefika Mısırlı ve Necmittin Turan’a da ayrıca teşekkür ederiz.

*Baba Coşkun, Fadime Ersin, Hamit Erdem
İzmir, 2021*

ÇOKKATMANLI BİR GEÇ DÖNEM OSMANLI AYDINI: DOKTOR ARHANGELOS GAVRİL'İN YAŞAMI VE ESERİ¹

Stefo BENLİSOY

Okumakta olduğunuz önsöz, elinizde bulunan *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresinin İçyüzü* kitabının yazarı olan ve kimliği günümüze dek büyük ölçüde meçhul kalmış Doktor Arhangelos Gavrıl'ın bütünlüklü bir portresini oluşturmaya çalışacak. Kitabının hemen başında birkaç satırdan da ibaret olsa yazarın kendisine ilişkin bir malumata rastlıyoruz. Buna göre Arhangelos Gavrıl, Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketinin eski doktoru ve “Anadolu Osmanlı Demiryolu Müstahdemin Cemiyeti Uhuvvetkârısı”nin istifa etmiş başkanıdır. Gerçekten de Osmanlı emek tarihine ilişkin yazında da Arhangelos Gavrıl ismi, 1908 Devrimi sonrasında İstanbul’da kurulan ilk işçi örgütlerinden birisi olan “Anadolu Osmanlı Şimendiferleri Şirketi Memurin ve Müstahdemini Cemiyet-i İttihadiyesi”nin reisi ve 1908 Eylülündeki Anadolu Demiryolları grevinin örgütleyicilerinden birisi olarak geçmektedir. İşte bu giriş, bu kısa ve bazen de tabir-i caizse üstünkörü nitelemelerin ötesine geçerek Doktor Arhangelos Gavrıl’i geç dönem Osmanlı İmparatorluğu bağlamına yerleştirerek ete kemiğe büründürmeyi ve şahsında bütünleştirmeyi başardığı, ilk bakışta

¹ Elinizdeki makalenin ilk hali daha önce şu eserde yayımlanmıştır: “Nevşehirli, doktor, eğitimci, sendikacı: Doktor Arhangelos Gavrıl kimdi?” *Karamanlidika Legacies*, ed. Evangelia Balta, İstanbul: The Isis Press, 2018, s. 107-126.

birbirinden oldukça farklı ve hatta çelişir görünebilecek kimlikleri anlamlandırmayı amaçlıyor.

Doktor Gavril'in altmış bir yıllık yaşamı boyunca izlediği “kariyer yolculuğu,” mensubu bulunduğu Nevşehir Ortodoks cemaatinin başta eğitim olmak üzere kamusal işlerinden Osmanlı Rum milletinin fikri arayışlarına ve kamusal meselelerine, ayrıca Osmanlı işçi hareketinin doğumuna kadar birçok alanda gösterdiği faaliyetleri kapsıyor. Gavril'in bu ilk bakışta birbiriyle ilintisiz gözükken ilgi ve etkinliklerini, Türkdilli Anadolu Rumlarının ondokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında ivme kazanan kimlik dönüşüm süreçleri bağlamında anlamlandırmaya çalışmak, kendisi hakkında çok daha bütünlüklü bir resim oluşturmamıza olanak tanıyacaktı.

Doktor Arangelos Gavril'in kimliği hakkında Osmanlı emek tarihi veya sosyalist hareketine ilişkin yazında kimi nadir değiniler dışında pek malumat bulunmamaktadır. Örneğin Türkiye sosyalist hareketinin simge isimlerinden Dr. Hikmet Kıvılcımlı'ya göre Osmanlı Türkiyesinde “işçi sınıfının alın yazısıyla ilgilenen tek aydın, Türk olmayan bir doktordur.”ⁱⁱ Kıvılcımlı'ya göre Hürriyet'in ilan edildiği 1908 sonrasında “tarihin hazin cilvesi” olarak “ege-men Türk aydınlarının yabancı sermayeye paravanlık ettikleri gün, Türk olmayan doktor Arangelos” bir “işçi öncüsü olarak” ortaya çıkmıştır.ⁱⁱⁱ

Osmanlı işçi örgütlenmeleri ve hareketinin adeta kurucu hadiselerinden birisinin, Anadolu Demiryolları grevinin merkezinde yer alan bu sima hakkında bilinenler nispeten sınırlı, hatta kimi zaman yanıltıcıdır. Örneğin anılan grev sürecine dair oldukça ayrıntılı bir çalışma yapmış Donald Quataert'e göre Gavril, demiryolunda doktor olarak çalışan bir “yabancı”dır. Quataert'e göre 1908'de demiryolu işçileri sendikasının kurulmasına katkıda bulunan Arangelos Gavril, Yunan kökenli bir tıp doktoruydu. Pek çok bölgede çalıştıktan sonra Anadolu hatında sağlık hizmetleri şefi olmuş ve hizmeti sırasında Osmanlı uyruğuna geçmişti.^{iv} Murat Özyüksel de Anadolu-Bağdat Demiryolu

ⁱⁱ Dr. Hikmet Kıvılcımlı, *Türkiye'de Kapitalizmin Gelişimi*. İstanbul: Sosyal İnsan Yayınları, 2007. s. 27.

ⁱ Age. s. 61.

Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*. Yurt Yayınları: Ankara, 1987, s. 71.

hakkındaki kapsamlı çalışmasında Quataert'in yukarıda anılan değerlendirmesini tekrarlar. Ona göre de Gavril "Yunanistan kökenli bir tıp doktoruydu". Özyüksel'e göre "yufka yürekli" Gavril "birçok bölgede çalıştıktan sonra Anadolu hattında sağlık hizmetleri şefi olmuş ve Osmanlı uyruğuna geçmişti."^v Anadolu Demiryolu Grevi hakkında bir makale kaleme almış olan Şehmus Güzel de olayların gelişimini aktarırken kitabına başvurursa da Arhangelos Gavril hakkında pek malumat vermemektedir. Güzel'in anlatısında Doktor Gavril hakkında, işçilere yakınlık göstermesi nedeniyle işverenin gazabına uğrayarak işten çıkarıldığından başka kayda değer bir atıf bulunmamaktadır.^{vi}

Anadolu Demiryolu Grevine değinen, Türkiye'deki işçi ve sosyalist hareketlerin tarihine ilişkin başka çalışmalardaysa Doktor Arhangelos Gavril'den, bilhassa da kaleme aldığı *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresinin İcüyü* kitabından bir kaynak olarak bahsedilse de bu kitabın yazarı hakkında neredeyse hiçbir malumata rastlanılmamakta, ana metinlerde veya dipnotlarda aniden okurun karşısına çıkan meçhul Doktor Gavril'in kim olduğu, okur nezdinde bir muamma olarak kalmaktadır.^{vii} Peki hakkında bu derece az malumat bulunan Doktor Gavril aslında kimdi?

Nevşehir Ortodoks cemaati ve memleket temelli ağlar

Doktor Arhangelos Gavril, 1856 ya da 1857 yılında, Nevşehir'de dünyaya geldi. Bu dönemde Nevşehir, sayıca kalabalık ve güçlü hemşerilik bağlarına sahip ve şehrin hayatında hatırı sayılır bir konumda olan Türkdilli bir Ortodoks cemaatine sahiptir.^{viii} Öyle ki bu güçlü cemaat bağları İmparatorluğun

^v Murat Özyüksel, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yay. 2008, s. 297.

^{vi} Şehmus Güzel, *Anadolu-Bağdat Demiryolu Grevi*, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, Cilt III, 1985, s. 828.

^{vii} Örneğin bkz. Dimitar Şişmanov, *Türkiye'de İşçi ve Sosyalist Hareketi*, çev: Tuğrul Deliorman. Sofya: Narodna Prosveta Devlet Yayınevi, 1965; Oya Sencer, *Türkiye'de İşçi Sınıfı Doğuşu ve Yapısı*, İstanbul: Habora Kitabevi Yayınları, 1969. Mete Tunçay, *Türkiye'de Sol Akımlar 1908-1925*, Cilt 1, İstanbul: BDS Yayınları, 1991, s. 39-41; Kadir Yıldırım, *Osmanlı'da İşçiler (1870-1922) Çalışma Hayatı, Örgütler, Grevler*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2013, s. 118-9.

^{viii} Yirminci yüzyılın başında Nevşehir'de 21.526 kişiden oluşan toplam nüfusun 7306'sı Ortodoks Rumlardan oluşmaktaydı. Bkz. G. Mavridis, "Nevşehir," *Ημερολόγιον ο*

başkentinde de yansımaları bulur ve ondokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren İstanbul'a gittikçe daha yoğun biçimde göç eden Nevşehirli Ortodokslar burada yerel cemaat yapılarının bir benzerini üretirler.

Arhangelos'un babası Ortodoks cemaati mektebinde uzun yıllar öğretmenlik yapmış ve aynı zamanda kilise mugannisi olan Papa Gavril idi. Bir süre İstanbul'da da çalışmış olan babası, "Anadolulu vatandaşım nevcivanlar," yani Anadolu'daki Türkdilli Ortodoks çocuk ve gençlerin Yunancayı kolayca öğrenmelerini sağlamak için *Yunanî ve Türkî Mukâlemeler* adlı bir çalışma yayımlamıştı.¹⁸ Öyle görünüyor ki küçük Arhangelos cemaat mektebinde çalışkanlığıyla öne çıkıyor. Zira ilk mektebi bitirdikten sonra 1871 senesinde İstanbul'a giderek yeni kurulmuş olan Beyoğlu'ndaki Zoğrafyon İdadisine kaydolur. Bu esnada Osmanlı Rum milletinin serveti, maarifperverliği ve hayırseverliğiyle öne çıkmış önemli simalarından Hristaki Zoğrafos Efendi'nin (1820-1898) himayesine girer. Buradan mezun olduktan sonra iki sene boyunca Zoğrafos'un memleketi Epir'in Kestorati kasabasında açtığı mektepte (*Διδασκαλείον*) öğretmenlik yapar. Akabinde, 1879 yılında, Gavril Atina'daki üniversiteye kaydolarak tıp öğrenimi görmeye başlar.¹⁹

Gavril'in Nevşehir'deki memleketinden önce İstanbul'a, akabinde Atina Üniversitesi'ne uzanan yolculuğu, ondokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Anadolu Rum gençleri arasında giderek yaygınlaşan bir "kariyer yolculuğu"dur. Bu dönemde Anadolu'daki taşra cemaatlerine mensup giderek daha fazla öğrenci önce İstanbul veya İzmir gibi Osmanlı Rumlarına daha fazla eğitsel olanak sunan merkezlere tahsil görmek için gitmektedir. Akabindeyse hiç olmazsa bir kısmı yükseköğrenim için daha 1830'lu yıllarda kurulmuş ve giderek Osmanlı Rumları nezdinde bir çekim merkezi haline gelmiş Atina Üniversitesi'ne kaydolmaktadır. Üstelik bu sadece hali vakti yerinde olan gençler için değil, Gavril örneğindeki gibi daha kısıtlı maddi imkânlarla sahip

Αστήρ 1913 Ανατολή Ρουμλαρινά Μαχσούς Σαλναμέ içinde, Dersaadet, 1912, s. 103-21.

¹⁸ Gavril P. Arhangelou, *Ελληνο-τουρκικοί συνήθειες διάλογοι. ένθα και τύποι επιστολών, κτλ. Γιουνάνι βε Τουρκί μουκιαλεμελέρ* [Yunanî ve Türkî Mukâlemeler], 1863.

Nevşehir Mekteplerinin Dersaadet Ephoriasının Yüzüncü Sene-i Devriyesi 1820-1920, Dersaadet: Anatoli Matbaası, 1920, s. 99.

olsalar da Hristaki Zoğrafos gibi geniş maddi imkânlarla sahip hamiler edinebilme şansına sahip olanlar için de bir imkândır. Dahası yüzyıl sonuna doğru Atina'da yaşayan Anadolu kökenlilerin kurduğu *Anatoli* [Şark] Cemiyeti gibi maarifperver cemiyetler de bu tür öğrencilere burs sağlamak için seferber olacaklardır. Bu cemiyet zaman geçtikçe, birçoğu Türkdilli olan Anadolu Ortodoks cemaatlerine nitelikli ve çoğu zaman kendileri de Anadolu kökenli öğretmenleri temin eden en önemli mekanizma haline gelecektir.^{xi}

İşte bu “kariyer yolculuğu” aracılığıyla Atina Üniversitesi, Yunan ulusal kimliğinin kültürel standartlarının Osmanlı Rumlarına intikalinde önemli bir aracı rolünü oynayacaktır. Kechriotis'in İzmirli Doktor Apostolos Psaltoff (1862-1923) hakkındaki makalesinde vurguladığı gibi Atina Üniversitesi'nde öğrencilerin edindiği tıp eğitiminin niteliği de, Osmanlı İmparatorluğu'ndan Yunan Krallığı'nın başkentine eğitim almak için gelenlerin kimlik oluşumunda oldukça etkilidir. Zira özellikle Gavril'in eğitimine devam ettiği dönemde üniversitenin tüm öğrencileri için zorunlu olan ilk yıl dersleri başta olmak üzere müfredatın ağırlıklı bir kısmı Antik Yunan ve klasik yönelimli başlıklardan oluşmaktadır. Kechriotis'in ifade ettiği gibi bunda tıp disiplininin temel referanslarının Hipokrat'a ve Asklepios efsanesine dayandığı, temelinde köklerini Antik Yunan'dan aldığı varsayımı yatmaktaydı. Dolayısıyla tıp öğrencisi Gavril'in, diğer akranları gibi salt “teknik” bir eğitim değil, ulusal kimlik inşasının da temelini oluşturacak bir eğitim aldığını, tabir-i caizse salt tıp eğitimi değil bir “milli” ya da “Yunan tıbbı” eğitimi aldığını vurgulamak gerek.^{xii} Genç Gavril bu dönemde tahsilinin yanında temin-i maişetini sağlamak için matbaalarda çalışmak durumunda kalır. Öte yandan bu dönemde Yunan Krallığı'nda yükseköğretim talebelerinin siyasetle alakadar olmaları çoktan yerleşik bir gerçeklik haline gelmişti bile. İşte Gavril, işçi örgütlenmesine ilişkin ilk

^{xi} Anılan cemiyet için bkz. Nikos E. Milioris, “Ο σύλλογος των Μικρασιατών η Ανατολή [Küçük Asyalılar Cemiyeti Anatoli],” *Μικρασιατικά Χρονικά*, Cilt 12, Atina, 1965, s. 337-367; Vangelis Kechriotis, “Educating the Nation: Migration and Acculturation on the two Shores of the Aegean at the Turn of the Twentieth Century,” *Cities of the Eastern Mediterranean: From the Ottomans to the Present Day* içinde, ed. Biray Kolluoğlu & Meltem Toksöz, London: I. B. Tauris Publishers 2010, s. 139-156.

^{xii} Vangelis Kechriotis, “Between Professional Duty and National Fulfillment: The Smyrniot Medical Doctor Apostolos Psaltoff (1862-1923),” *Médecins et ingénieurs ottomans à l'âge des nationalismes* içinde, ed. Meropi Anastassiadou, Paris, 2003, s. 331-348.

deneyimlerini de bu ortamda edinir. 1882 yılında Atina matbaa işçileri ilk işçi derneklerini kurarlar ve bu hadiseler Gavril'i de etkiler.^{xiii}

Üniversiteden 1885 yılında mezun olduktan sonra memleketi Nevşehir'e dönen Gavril burada hekimlik yapmaya başlar. Öteyandan başta eğitim faaliyetleri olmak üzere cemaat işlerinde de aktif bir rol oynar. Ondokuzuncu yüzyılın ikincisi yarısı Anadolu'daki Osmanlı Rum eğitiminin büyük ivme kazandığı, eğitimin toplumsal gelişme ve "ilerleme" yolunda en önemli vasıta olarak değerlendirildiği bir dönemdir. Anadolu'da Türkdilli Ortodoks cemaatlerde bu eğitim faaliyetinin birincil amacı Yunancanın genç kuşaklarca "tekrar" edinilmesidir. İşte İstanbul ve İzmir gibi Osmanlı Rumlarının kültürel merkezlerinde ya da Atina'da eğitim görüp cemaatlerine dönen, Gavril'in de mensup olduğu genç kuşak da bu amaç uğruna seferber olacaktır. Gavril eğitim meselelerine fevkalade aşına birisi olarak Nevşehir mekteplerinde modern yöntemlerin (*astiki* usulünün) benimsenmesin-derol oynar. Öteyandan 1886 yılında Nevşehir Ortodoks cemaatinin en önemli hanelerinden birisinin reisi, zengin bir sarraf olan Yorgaki Vayanes'in kızı ve pederinden de daha önemli bir sima olacak Kostaki Paşa Vayanes'in^{xiv} kız kardeşi

^{xiii} Arhangelos G. Gavril, "Ο γιατρός Αρχάγγελος Γαβριήλ. Ένας Πρωτεργάτης του Μιχρασιατικού Διαφωτισμού [Doktor Arhangelos Gavril. Küçük Asya Aydınlanmasının bir Öncüsü]." *Μιχρασιατική Ηχώ*, Mart-Nisan 2007, s. 10. Doktor Gavril'in torunu tarafından kaleme alınan ve hayatına ilişkin önemli ayrıntılar veren iki kısım olarak yayımlanmış bu makaleye dikkatimi çeken İrini Renieri'ye teşekkürü bir borç bilirim. Aynı yazar 2017 yılında Doktor Gavril'in hayatının son oniki yılı ile dönemin atmosferi ve önemli şahsiyetlerini merkezine alan bir tarihi roman da kaleme almıştır. Arhangelos Gavril, *Ο αέτος της Καππαδοκίας Κωνσταντινούπολη – Καππαδοκία – Μερσίνα*, Atina: Ekdoseis Balta, 2017.

^{xiv} Hayatı hakkında yeterince araştırma yapılmamış Kostantinos (Kostaki) Vayanes (Vayanoğlu) Paşa (1846-1919) ondokuzuncu yüzyılın farklı kimliklerin üst üste bindiği ve birbirini beslediği Osmanlı Rum bürokrat tipinin bir örneğini oluşturur. Nevşehir'in önde gelen bir Rum-Ortodoks ailesine mensup olan Vayanes. Atina Üniversitesi'nde hukuk öğrenimini tamamladıktan sonra 1865 yılında İstanbul'a dönerek devlet hizmetine girer. 1896 yılında İstinaf Mahkemesi'nin ticaret kısmının riyasetine getirilir. Sonrasında 1898-1901 yılları arasında, Osmanlı'ya tabi bir beylik olarak bağlı bulunan Sisam adası beyliğinde de bulunur. Mahkeme-i Temyiz ve Encümen-i Adliye üyesi olan Vayanes aynı zamanda Hukuk Mekteb-i Şahanesi'nde "Ticaret-i Bahriye" derslerine girer. Bu görevlerinin yanında, daha doğrusu tam da Osmanlı idari sistemindeki bu yükselişi sayesinde Vayanes, Osmanlı Rumlarının da kurumlarının yöneticiliğine getirilir. Patrikhane Muhtelit Millet Meclisi'nin ve İntihabat Meclisi Umumiyesi'nin birçok kez üyesi olur. Bunun yanında Fener'deki Patrikhane Mekteb-i Kebir'inin mütevelli heyetinde yer alır ve birçok kez doğum

Evgenia'yla evlenir.^{xv} Nevşehir cemaatinin bu önemli ailesiyle kurulan evlilik bağı ona gerek Nevşehir'de gerekse de İstanbul'da Nevşehirli ve sair Anadolu Ortodokslar ve hatta Osmanlı Rum milletinin geneli nezdinde önemli itibar ve toplumsal ağlara erişim seçenekleri sunmuş olsa gerek.

Öte yandan 1888 yılında, İstanbul'a göç etmiş Nevşehirli Ortodokslarca kurulmuş olan Nevşehir Terakkiperver Uhuvveti'nin de çalışmalarında yer alır. Osmanlı Rum cemaatleri içerisinde eğitim ve hayırseverlik maksatlı cemiyetlerin teşkili yüzyılın son çeyreğinde büyük bir ivme kazanmıştır. Bu cemiyetler aracılığıyla eğitilmiş yeni bir orta sınıf seçkinler kuşağı cemaat işlerinde söz sahibi olur ve cemaatlerinin modernleşmesinde önemli roller üstlenirler. Nevşehirli Ortodokslar da gerek göç ettikleri İstanbul'da gerekse de bizzat memleketlerinde bu tür cemiyetler kurmaktan geri kalmazlar.^{xvi} Kısa bir dönem faaliyette bulunacak Terakkiperver Uhuvveti'nin en önemli başarısı Yunanca harfli Türkçe (Karamanlıca) olarak onbeş günde bir İstanbul'da yayımlanan *Terakki* dergisidir.^{xvii} Gavril de bu dergiye katkı sunar ve burada sağlık ve evlilik gibi toplumsal hayata ilişkin meseleler üzerine makaleler yazar. *Terakki*

yeri olan Nevşehir mekteplerinin mütevelli heyetinin başkanlığında bulunur. Vayanes. 1918-1919 yılında kariyerinin zirvesine erişir ve Mondros Mütarekesi sonrasında kurulan Ahmet Tefik Paşa'nın her iki kabinesinde Ticaret ve Ziraat nazırlığına getirilir, fakat Osmanlı Rumlarının devlet görevlerinden çekilmesiyle bu görevden istifa eder ve aynı yıl hayatını kaybeder. Bkz. Ioannis Ioannidis, *Καيسάρεια Μητροπολιτλερί βε Μααλουμάτη Μουτενεββιά* [Kesarya Mitropolitleri ve Maalumat-ı Mütenevviyya], Dersaadet: Aleksandros Nomismatidis Matbaası. 1896. s. 139-142; Alexis Aleksandris, "The Constantinopolitan Greek Factor During the Greco-Turkish Confrontation of 1919-1922," *Byzantine and Modern Greek Studies*, Sayı 8. 1983, s. 152-153. Sina Akşin, *İstanbul Hükümetleri ve Millî Mücadele-Mutlakiyete Dönüş (1918-1919)*, İstanbul: Cem Yayınevi, 1992, s. 78-79, 148, 163; Evangelia Balta. "Sisam Beyliği." *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Cilt 37, s. 273-4; Ali Fuat Örenç, *Yakın Dönem Tarihimizde Sisam Adası (1821-1923)*, İÜ Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 1995. s. 126-8.

^{xv} Arhangelos G. Gavril, Mart-Nisan 2007, s. 11.

^{xvi} Nevşehirliilerin kurdukları cemiyetlerle ilgili bkz. Irini Renieri, "Xenophone Nevşehirliis... Greek Souled Neapolitans: The Persistent yet Hesitant Dissemination of the Greek Language in 1870's Nevşehir," *Cries and Whispers in Karamanlidika Books*, ed. Evangelia Balta & Matthias Kappler. Harrassowitz Verlag: Wiesbaden. 2010, s. 31-44; Stefo Benlisoy, "İstanbul'da Yaşayan Nevşehirli Ortodokslar Tarafından Kurulan Papa Yeorgios Nam Cemiyet-i Islahiyesi," *Tarih ve Toplum* 236. Ağustos 2003, s. 35-41.

^{xvii} Anılan cemiyet ve dergisi için bkz. Stefo Benlisoy, "Karamanlıca Terakki Dergisi: 'Anatolluları dalmış oldukları uykudan uyandırmak,'" *Kebikeç* 49, 2019, s. 337-66.

dergisi sadece İstanbul'a göç etmiş veya Nevşehir'deki Türkdilli Ortodokslara değil çok daha geniş bir dağıtıma sahip bir dergidir. Özellikle din, eğitim, aile, sağlık ve temel bilgiler gibi konularda okurlarına malumat sağlayan ve bir anlamda ondokuzuncu yüzyılın toplumsal hayattaki baş döndürücü ve yerleşik toplumsal ilişki ve hiyerarşiler açısından kaygılandırıcı gelişmeleri karşısında cemaate muhafazakâr bir modernleşme perspektifi sunan “ansiklopedist” bir mahiyettedir. Bu bağlamda *Terakki*'nin sayılarında sürekli tekrarlanan önemli bir tema da evliliğin önemi ve evlilik hayatının tanzimiydi. İşte “Nevşehirli Arhangelos” da derginin ilk sayısında bu konuya değinen bir makale kaleme almıştır. Ona göre evlenmenin muhtelif faydaları arasında bekâr ve dullara nazaran evlenmenin erkeğin ömrünü uzatması, “insan ve can aleyhinde tasallut ve hakaratları” azaltması, cinnet, intihar gibi hadiselerin sebeplerini ortadan kaldırması gibi faydaları bulunmaktadır. Yazara göre “herhangi milletlerde evlenmişler ziyade ve bekâr ve dullar az ise, o milletler bahtiyardırlar.”^{xviii} Dergideki bir başka makalesindeyse suyun ve yeterince su içmenin sağlığa faydalarına değinir.^{xix} Öte yandan doktor Gavril dönemin en önemli “Karamanlıca” gazetesi olan *Anatoli* [Şark] gazetesinde de çeşitli yazılar kaleme alır. Bunlar arasında memleketi Nevşehir'in konumu, havası, yerleşimi, ahalisinin geçim kaynakları ve giysi ve adetlerine dair uzun bir makale yer alır.^{xx}

1892 yılı Dr. Gavril için bir dönüm noktası oluşturur. Yukarıda vurgulandığı üzere ondokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Anadolu Rum cemaatleri başta eğitim olmak üzere birçok alanda önemli gelişmeler kaydetseler de bu cemaatlerin iç yapılarının çelişki ve çatışmalardan azade oldukları düşünülmemeli. Bilakis örneğin eğitim ve kiliseye ait işler, cemaat kaynaklarının nasıl kullanılacağı, cemaatleri çeşitli düzeylerde bölen “fırkacılık (κομματισμός)”

^{xviii} “Teehhül edin. evlenin.” *Terakki*, 15.05.1888, sayı 1, s. 11.

^{xix} “Suyun ilaç suretinde istimali,” *Terakki*, 30.07.1888, sayı 6, s. 92-94.

^{xx} Bkz. *Anatoli*, 17.07.1890, sayı 4212. Bahsi geçen makalede Gavril'in Nevşehirli kadınların giyinişlerinden bahsetmesi ve saçlarının “şöylece raks esnasında dalgalanıp, ırgalanması en güzel Evropa hatununun gıptasını mucib olabilir” türünden ifadeler kullanması, cemaatin muhafazakâr kesimlerinin tepkisine neden olur ve Gavril, Nevşehirli kadınların “kisve ve şivesine dair ahlâk-ı vataniyemize mugayir şeyler” yazmakla itham edilir. Bkz. *Anatoli*, 07.08.1890, sayı 4221; 21.08.1890, sayı 4226; 30.08.1890, sayı 4230.

illetinin sık sık baş göstermesine yol açar. Hatta “fırkacılık,” Yunan ulusal kimliğinin bir alamet-i farikası olarak, dönemin kimi kaynaklarında Türkdilli Anadolu Ortodokslarının Yunanlılığının bir başka “kanıtı” olarak bile gösterilir. Özellikle eğitim ve cemaatlerin kamusal işlerinin yarattığı mali ihtiyaçlar ve çoğu zaman kısıtlı olan cemaat kaynaklarının nerelere sarf edileceği hususları eğitilmiş, İstanbul gibi Osmanlı Rum milletinin merkezlerinin yaydığı kültürel standartlara daha aşina olanlar ile daha “geleneksel” cemaat seçkinleri arasında çeşitli bölünme ve çatışmalara yol açar. Bu yerel çatışma ve ihtilaflar sonucu öğretmenlerin sık sık değişmesi, Anadolu’daki Rum eğitiminin en önemli sorunlarından birini oluşturur. İşte 1892’de muhtemelen Dr. Gavril de böylesi bir ihtilafın parçası olur ve Nevşehir cemaatinin etkili ailelerinden biriyle evlilik bağı kurmuş olmasına rağmen nihayetinde “memleketini terke mecbur” kalır.^{xxi}

Anadolu Şimendifer Şirketi’nde onyedinci yıl

Nevşehir’i terk eden Gavril’in hayatında artık yeni bir dönem başlar. Aynı yıl “Anadolu Şimendiferleri müdüriyet-i tebabetine” tayin olur ve onyedinci yıl bu şirkette doktor olarak çalışır.^{xxii} Bu tarihlerde Anadolu demiryolu büyük ivme kazanmış, Ankara’yla bağlantı kurulmuş (1893) ve Eskişehir-Konya bağlantısı (1896) inşa edilmektedir. Doktor Gavril önce Geyve İstasyonuna,^{xxiii} Temmuz

^{xxi} *Nevşehir Mekteplerinin Dersaadet Ephoriasının Yüziüncü Sene-i Devriyesi 1820-1920*. Dersaadet: Anatoli Matbaası, 1920, s. 100.

^{xxii} Şirkete ait Ağustos 1908 tarihli bir personel listesini inceleyen Mentzel’e göre anılan tarihte şirkete bağlı olarak çalışan. aralarından Arhangelos Gavril’in de bulunduğu. dokuz doktor mevcuttur. Bu doktorlar Başdoktor Theodoros Floras’ın gözetiminde çalışmaktaydılar ve o dönem için iyi bir maaşa tekabül eden aylık ortalama 1200-1300 kuruş almaktaydılar. Peter Mentzel, “‘The Ethnic Division of Labour’ on Ottoman Railroads: A Reevaluation,” *Turcica*, 37, 2005, s. 221-241.

^{xxiii} Doktor Gavril Geyve İstasyonunda bulunduğu dönemde demiryolu vasıtasıyla buradan geçen Karamanlıca yayımlanan *Anatoli* gazetesi yazarı Yoannis Kalsoğlu, Geyve’yi şu şekilde tasvir ediyor. “Geyve kaymakamlığı ... elyevm şimendüferin oradan miruri ile kesb-i şöhret itmektedir. Hristiyanlık pek az olup, seknesinin kısm-ı azamı İslamdan mürekkeptir; ziraat ve ticaret günden güne terakki bulmakta olup meyveleri ve kavunları için şeref bulmuştur. Stasyonun olduğu mahale Geyve köprüsü tesmiye olunır ki 40-50 haneyi şamil küçük bir karyedir. Stasyondan kasabalara gitmek için mahsus arabeler vardır ki, 4 adam istiyap ittiği halde adam başına 5'er gruş almaktadırlar. ... Geyve kasabası ... ehalisi ipek kozası ile meşguldür. Karyede tesis

1894'ten itibaren de görev alanı Sapanca'dan İnönü'ye kadar uzanan Bilecik İstasyonuna tayin edilir. Bu dönemde memur ve işçilerin ağır çalışma koşullarına tanık olur. Yeni hat inşaatının büyük bir hızla sürdürülmesi iş kazalarının sayısında ve iş cinayetlerinde önemli artışlara neden olmaktadır. Gavril işçi ve memurlara sunulan sağlık hizmetlerinin yetersizliğinden, çalışma ortamındaki güvenlik koşullarının eksikliğinden ve işçilere verilen gülünç derecede az tazminatlardan yakınmaya başlar ve üstlerine bu konuda raporlar sunar.^{xxiv}

Gavril, işte bu sarsıcı deneyimlerini yıllar sonra kaleme aldığı, elinizdeki kitabında okurlarıyla paylaşacaktır. Ona göre şirket idaresi çalışanlarına uygunsuz ve keyfi muamelede bulunmaktadır. Eserinde idarenin “memurin ve müstahdemine” reva gördüğü muameleye dair çok sayıda örnek zikreder. Örneğin bir vakada idare çalışanlarından birisinin, ölüm döşeğinde bulunan babasının son dakikalarında yanında bulunmak için sözlü olarak izin talep etmesine rağmen bu talebini yazılı olarak iletmediği için otuz kuruş cezaya çarptırıldığını zikreder.^{xxv} Yine şirket çalışanlarından başka birisi vazife sırasında ayağını bir vagonun tekerlekleri altına sıkıştırarak sakatlanır ve ayağını kaybeder. Üç ay hastanede kalan çalışanın bu üç ay zarfındaki maaşı “insaniyetperver!” yönetim tarafından kesilir. Üstelik hastane masraflarını da güç bela şirketin karşılamasını sağlar. Bir başka örnekte otuzbir sene idarede çalışmış olan bir çalışan görev sırasında tren altında kalır ve tren üzerinden geçer. Sırtının derisi yüzülür, kaburga kemiklerinden üç tanesi kırılır. Öte yandan hastanede bulunduğu sırada gündeliği kesildiği gibi iyileştikten sonra da hastane parası kendisinden tahsil edilir.^{xxvi}

Şirket aleyhindeki tüm bu gözlemlerine rağmen görevinde başarılı bulunmuş olsa gerek ki, Doktor Gavril en sonunda hattın başlangıcını oluşturan Haydarpaşa İstasyonuna terfi eder ve 1904 yılında Kadıköy'e yerleşir. Bu dö-

olunan fabrikalar hasil olan kozanın ipeğinin çıkarılmasına kâfi derecededir. Umumi nokta nazarından bakılınca elyevm ahalisi Rum ve Ermeniden ibaret oldukları halde, kâffesi Ermeniceyi tekellüm iderler.” “Haydarpaşa'dan Eskişehir'e Kadar Kısa Bir Seyahat”, *Anatoli* 23.11.1893, Sayı 4742.

^{xxiv} Arhangelos G. Gavril, Mart-Nisan 2007, s. 11.

^{xxv} Doktor Arhangelos Gavril, *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolları İdaresinin İçyüzü*, Dersaadet: Mahmut Bey Matbaası 1327 [1911], s. 233.

^{xxvi} *Age*, s. 234-5.

nemde eğitimle ilgili Yunanca ve Karamanlîca çeşitli makaleler kaleme alır ve bu alandaki ilgisini derinleştirir. 1905 yılının sonundaya eşi Evgenia'yı kaybeder ve 1906 Nisanında ağır bir hastalığa yakalanır. Bu esnada kızı Anastasia'yı Üsküdar Amerikan Koleji'ne ve oğlu Gavril'i de Haydarpaşa'daki misyonerlere emanet eder. Haydarpaşa İstasyonu ve Limanındaki şapel ve misyoner okulu, Fransa'da 1865'te kurulmuş ve kadınlardan müteşekkil *Oblates de l'Assomption* cemaati tarafından kurulmuştu. Bu okul Katolik misyonerlerin Anadolu demiryolu hattı boyunca asıl olarak demiryolu şirketleri tarafından istihdam edilen yabancı işçiler ve onların ailelerine hizmet için kurdukları okul, hastane veya dispanserlerin bir örneğiydi.^{xxvii} Öte yandan bu dönemde Rum çocuklarının misyoner okullarına kaydedilmesi başta Patrikhane ve Rum cemaat önderleri tarafından İstanbul Rum basınında hayli kınanan meselelerden birisidir. Bu okullara Rum talebelerin kaydedilmesi okulların sağladığı eğitimin üstün niteliğine rağmen çocukların milli ve dini hasletlerinin yitmesine veya silikleşmesine yol açtığından, gençleri "Levantenleşmeye" sevk ettiği ithamıyla şiddetle eleştirilir. Bu nedenle Doktor Gavril gibi cemaatinin eğitim meseleleriyle yakından ilgili bir kişinin bu davranışının hayli sıradışı olduğunu not etmek gerekiyor. Öte yandan kısa bir süre sonra çocuklarını tekrar yanına alacak ve oğlu Pera'daki Zoğrafyon İdadisinde eğitim görmeye başlayacaktır.^{xxviii}

Dr. Gavril'in hayatında önemli bir başka uğraşı 1907 yazında İstanbul'daki Yunan sefaretî kâtipi İon Dragumis'le tanışması oluşturur. Dönemin en etkili entelektüellerinden ve simge şahsiyetlerinden biri olan Dragumis, yüzyılın başından itibaren Osmanlı Makedonya ve Trakya'daki Bulgar karşıtı Yunan irredantizminde önemli rol oynamıştı. Yunan siyasal ve toplumsal gerçekliği hakkındaki görüşleri, Avrupa'da aynı dönemde giderek yaygınlık kazanan proto-faşist akımlarla büyük paralellikler ihtiva eden Dragumis, Batı modernizmi ve liberal geleneğinin etkisi altında kurulan modern Yunan devletini bir başarısızlık olarak görüyor, onun etkisiz ve yozlaşmış parlamenter siyasetini reddediyordu. Dragumis, Yunan medeniyetinin gerek irredantist hedeflerine ulaşmada gerekse de Şarka öncülük etme noktasında bir misyona sahip

^{xxvii} Gabriel Doyle, "Missionary Anxiety Along Ottoman Istanbul's Railways." https://trafo.hypotheses.org/30324#_ftnref2 28.07.2021.

^{xxviii} Arhangelos G. Gavril, Mart-Nisan 2007, s. 11.

olduğunu düşünüyordu. İredantist milliyetçiliğine ve proto-faşist olarak değerlendirilebilecek vurgularına rağmen (belki tam da bu vurgulardan dolayı) Dragumis modern kapitalizmin yarattığı eşitsizliklere duyarsız kalmaz. Ona göre, kapitalizmin işçi sınıfını sömürmesi nedeniyle sosyalizmin savunduğu birçok ekonomik ve toplumsal reformlar gerekliydi. Hayalini kurduğu güçlü ve otoriter ideal devlette işçi birlikleri, kooperatifler ve diğer meslek birliklerine karar alma süreçlerinde daha fazla söz hakkı tanınacak, sosyalizmin en iyi unsurları Yunan halkının ihtiyaçları için benimsenecekti.^{xxix}

Meşrutiyet Devriminin hemen öncesinde, 1908 yılının başında İon Dragumis, Yunan ordusunda üsteğmen olan Athanasios Suliotis’le birlikte “Konsantinopolis Örgütü”nü kurar. Örgütün en önemli amacı, Bulgar Eksarhlığı sorunu çerçevesinde gelişen Osmanlı Makedonyası üzerine rakip Yunan ve Bulgar milliyetçiliklerinin artan çekişmesi bağlamında İstanbul ve havalisinde “Bulgar etkisine” karşı mücadele etmek ve bu bağlamda İstanbul Rumlarını örgütlemektir. Örgüt kısa bir süre içerisinde Çatalca, Silivri, Terkos gibi yörelerde “şizmatik/ayrılıkçı” Bulgar propagandasının tesirine girmesi muhtemel köylere öğretmenler ve Patrikhaneye bağlı rahipler sağlamak, İstanbul’daki Bulgar faaliyetlerine ilişkin malumat toplamak ve İstanbul ekonomisinde Bulgar Eksarhanesi taraftarlarının egemen olduğu kimi sektörlerde Patrikhane yanlılarını egemen kılmak gibi birçok faaliyete girer. Öte yandan Meşrutiyet Devriminin hemen ardından örgüt Athanasios Suliotis’in Şark halklarının ortak kaderine ve güç birliği yapmaları gerektiğine ilişkin romantik fikirlerinin de etkisiyle başka bir yönelim de edinir. Örgüt anayasal bir rejim içerisinde Osmanlı Rumlarının imparatorluğun siyasal ve toplumsal hayatına tam katılımlarının garanti altına alınması koşuluyla Osmanlı İmparatorluğu ve Yunan Krallığı’nın ittifakını benimseyen bir çizgiyi de savunmaya başlar. Örgüte göre bu ittifak iki koşul altında mümkündü: Osmanlı Rumlarının imtiyazlarına saygı temelinde onların Müslümanlarla aynı vazife ve haklardan istifade ede-

^{xxix} Dragumis’in toplumsal ve siyasal düşüncelerini, dönemin Avrupasında yaygınlaşan proto-faşist akımlar bağlamında değerlendiren kısa bir özet için bkz. John Mazis. “İon Dragoumis and Proto-fascism: An Answer To Failed Irredentism and Stillborn Modernization,” *Balkan Nationalism(s) and the Ottoman Empire – Vol. 1 National Movements and Representations* içinde, ed. Dimitris Stamatopoulos, İstanbul: Isis Press. 2015, s. 191-206.

bilmeleri ile Girit meselesinin adanın özerkliğinin kabulü, yani mevcut statü-konun tanınması temelinde çözülmesi. “Konstantinopolis Örgütü,” Mebusan Meclisi’ne mensup Rum mebusların çoğunu çatısı altında toplayan Anayasal Siyasal Birlik’in [Συνταγματικός Πολιτικός Σύνδεσμος] de kurulmasını sağlayacak ve özellikle Balkan Savaşı’nın ilanına dek Meclis-i Mebusan’ın çalışmalarında da oldukça etkin olacaktır.^{xxx} İşte Dragumis, Doktor Gavril’e bu örgüte üye olmasını önerse de kendisi bunu reddedecek ama bu çevreyle yakın ilişki içerisinde olacaktır.^{xxxi}

Aynı dönemde Gavril İstanbullu demotikçi çevrelerin kurduğu ve baş-yazarlığını sosyalist Nikos Yanyos’un yaptığı *Laos* [Halk-Λαός] gazetesinde 1908 Meşrutiyet Devrimi sonrasında hareketlenmeye başlayan işçilerin durumu ve talepleriyle ilgili bir makale yayımlar.^{xxxii} Bu dönem Yunan ulusal dilinin hangi biçime bürüneceği, yani ulusal dil olarak halkın konuştuğu sade Yunancanın bir versiyonun mu (*demotik*), yoksa eğitilmiş seçkinlerin konuştuğu Antik Yunancaya öykünen inceltilmiş bir versiyonun mu (*katharevousa*) seçileceği hususunda süregiden tartışmanın hızla siyasallaştığı, muhtevasının değiştiği bir dönemdir.^{xxxiii} 1905 yılında İstanbul’da kurulmuş olan Demotik Uhuvveti [Αδερφάτο της Δημοτικής] halk dilinin kullanımını yaygınlaştırmak amacıyla okullar açmayı, okul kitapları yazmayı, eğitim programları hazırlamayı ve bir dergi çıkarmayı hedeflemekteydi. Uhuvvet halk kitlelerine açılmak maksadıyla da Kasım 1908’den itibaren İstanbul’da *Laos* gazetesini yayımlar. İlk sayısı 16 Kasım 1908’de yayımlanan gazete önce haftalık, akabinde haftada iki kez yayımlanır. Gazete daha en baştan toplumsal meselelere geniş yer ayırır. Demotikçiliğin toplumun emekçi sınıflarıyla özdeşleşmesini amaçlayan gazetede, işçilerin bizzat kendileri tarafından yönetilecek birlikler-

^{xxx} Konstantinopolis Örgütü hakkında bkz. Athanasios Souliotis-Nikolaidis, *Οργάνωσις Κωνσταντινουπόλεως*, haz. Thanos Veremis & Katerina Boura, Ekdoseis Dodoni: Atina, 1984.

^{xxxi} Arhangelos G. Gavril, “Ο γιατρός Αρχάγγελος Γαβριήλ, Ένας Πρωτεργάτης του Μικρασιατικού Διαφωτισμού,” *Μικρασιατική Ηχώ*, Mayıs-Haziran 2007, s. 12.

^{xxxii} Agm, s. 12.

^{xxxiii} Konu hakkında bkz. Peter Mackridge, *Language and National Identity in Greece*, London: Oxford 2010, s. 259-71. Ayrıca bkz. *Δημοτικισμός και Κοινωνικό Πρόβλημα* [Demotikçilik ve Sosyal Sorun], der. Rena Stavridi-Patrikiou, Atina: Estia, 2000.

de örgütlenmeleri gibi temalar vurgulanmaya başlar. Öte yandan gazetenin toplumsal sorunlara değinmesi ve sosyalist fikirlerin kürsüsü haline gelmesi, ruhbana ilişkin olumsuz tutumu, uhuvvetin üyelerinin çoğunluğunu rahatsız edecek ve gazete mali desteğin kesilmesiyle son sayısını 23 Mayıs 1909'da çıkardıktan sonra kapanacaktır.^{xxxiv} *Laos* gazetesi etrafındaki sosyalist demotikçiler, gazetenin kapanışından hemen sonra İstanbul'da örgütlenmeye başlayan bir başka sosyalist grupla irtibatlanarak Osmanlı başkentinin ilk sosyalist işçi örgütünü kuracaklardır^{xxxv} Öyle görünüyor ki Gavril sadece demotikçilerin görüşlerini benimsemekle kalmamakta, Osmanlı Rum cemaatinin siyasi ve ideolojik merkezi İstanbul'daki ilerici ve solcu çevrelerle de yakından irtibatlı bulunmaktadır. Yine de Doktor Gavril'in başkentte kurulan ve Türkiye Sosyalist Merkezi olarak anılacak bu oluşumla doğrudan veya dolaylı bağını tespit etmenin eldeki verilerle mümkün olmadığını da belirtmek gerek

Osmanlı işçi hareketinin şafağında Doktor Gavril

Meşrutiyet Devriminin hemen akabinde meydana gelen toplumsal kabarış Osmanlı işçi sınıfında da yansımaları bulur. Osmanlı emekçileri çok sayıda örgütlenme girişimi ve grev hareketiyle toplumsal ve ekonomik taleplerini bu yeni siyasal atmosferde dillendirmeye çalışır. Bu kabarış içerisinde demiryolu işçileri ayrıcalıklı bir konum işgal ederler. Rumeli'deki Şark demiryollarından başlayarak imparatorluk bünyesindeki hatların neredeyse tümünde Meşrutiyet Devrimini takip eden süreçte çalışanlar örgütlenerek çalışma koşullarının ve ücretlerin iyileştirilmesi talebiyle grev hareketleri içerisine girerler.^{xxxvi} Demiryolları, Osmanlı toplumunun kapitalist moderniteye eklemlenmesinin en hayati uzvunu oluşturduğundan bu dönemde yaşanan hatlardaki grev hareketleri önemli ekonomik ve toplumsal sıkıntılara sebep olur. Üstelik demir-

^{xxxiv} Rena Stavridi-Patrikiou, *age.* s. κε-ζη; Pavlidis Andonis, “Ιδεολογικές συγκρούσεις στην Κωνσταντινούπολη στις αρχές του 20ου αιώνα: Η περίπτωση του γλωσσικού ζητήματος.” file:///C:/Users/PC/Downloads/%CE%A0%CE%B1%CF%85%CE%BB%-CE%AF%CE%B4%CE%B7%CF%82%20(1).pdf

^{xxxv} İstanbul'da oluşan bu sosyalist kümelenme hakkında bkz. Stefo Benlisoy, *İstanbul'un İrgatları, II. Meşrutiyette Sosyalist bir İşçi Örgütü*, İstanbul: istos yayın, 2018.

^{xxxvi} Bu dönemde yaşanan demiryolu grevleri hakkında bkz. Zafer Toprak, *Türkiye'de İşçi Sınıfı (1908-1946)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2017; Kadir Yıldırım, *age.*

yolları gibi stratejik sektörlerdeki grev hareketleri hükümet açısından sadece büyük ekonomik kayıplar yaratma riski değil, Bulgaristan Prensliği'nin 5 Ekim 1908'deki bağımsızlık ilanıyla başlayan krizle kaçınılmaz biçimde iç içe geçen Şark Demiryolları grevi örneğindeki gibi uluslararası gerilimlerin bir parçası olma eğilimi de taşımaktaydı.^{xxxvii}

Jön Türk devrimi akabindeki demiryolu grevleri popüleritesinin zirvesindeki İttihat ve Terakki Cemiyeti için de ciddi bir sınav oluşturmaktaydı. Zira örneğin Aydın demiryolu grevinde olduğu gibi bu örnekte çoğunluğu Rum Ortodoks olan işçiler, Britanyalı şirkete karşı mücadelelerinde Osmanlı yurtseverliği temelinde bir söylemi benimserken İTC bir yandan işçilerin haklı bulduğu taleplerini destekler gözükmürken diğer taraftan “düzeni” sağlamaya çalışacaktır. Nihayetindeyse Britanyalı şirketin ve Britanya diplomatik temsilcilerinin de baskısıyla düzenin sağlanması siyaseti ve grevlerin ekonomik maliyeti işçilerin taleplerini karşılamamanın önüne geçecektir.^{xxxviii}

İşte bu hareketli dönemde Gavril, 13 Ağustos 1908'de kurulan “Anadolu Osmanlı Şimendiferleri Şirketi Memurin ve Müstahdemini Cemiyet-i İttihadiyesi”nin^{xxxix} örgütlenmesine katılır ve cemiyetin reisi seçilir. Anılan cemiyet, İstanbul'da Meşrutiyet sonrası kurulan ilk işçi örgütlenmelerinden birini oluşturur. Cemiyet, kuruluşunun akabinde hızla harekete geçerek Anadolu Osmanlı Şimendiferleri şirketi genel müdürü İsviçre doğumlu Edouard Huguenin Paşa'yla (1856-1926) talepleri konusunda görüşmeye başlar ve bu görüşmeler eylül ortasına kadar sürer. Cemiyetin imparatorluktaki ilk toplu iş sözleşmesi (TİS) olarak değerlendirilebilecek oldukça detaylı talepleri arasında

^{xxxvii} Peter Mentzel. “The Bulgarian Declaration of Independence and the Oriental Railway Strike: Conspiracy or Coincidence?” *East European Quarterly*, XXXVII, Sayı 4. Ocak 2004. s. 403-419.

^{xxxviii} Anılan grev için bkz. Vangelis Kechriotis. “Social Unrest on the Aftermath of the 1908 Revolution: The Strike of the Aydın Railway in İzmir and its Repercussions.” *The Young Turk Revolution and the Ottoman Empire The Aftermath of 1908*. ad. Levy-Aksu, Noemy & Georgeon. François. I.B. TAURIS. s. 153-174.

^{xxxix} Cemiyetin isminin tam olarak ne olduğuna ilişkin tartışma için bkz. Mehmet Ö. Alkan. “Kısa Bir Tashihin Uzun Hikâyesi ‘Anadolu Osmanlı Şimendiferleri/Demiryolları Şirketi Memurin ve Müstahdemini Cemiyet-i İttihadiyesi.’” *Tanzimattan Günüümüze Türkiye İşçi Sınıfı Tarihi 1839-2014*. haz. Y. D. Çetinkaya & M. Ö. Alkan. Tarih Vakfı Yurt Yayınları: İstanbul. 2015. s. 145-173.

kıdeme göre ücret artışları, cemiyetin tanınması, liyakate göre işe alınma, çalışanlar ve aileleri için tıbbi bakım, emeklilik fonu, pazar gününün tatil ilan edilmesi gibi talepler yer almaktaydı.

14 Eylül 1908’de bu taleplerin karşılanmaması ve süregelen anlaşmazlık neticesinde işçiler Kadıköy’de bir yürüyüş gerçekleştirerek hattın başlangıcını oluşturan Haydarpaşa İstasyonuna grev ilanını asar ve greve gittiklerini ilan eder. Öte yandan hükümetin de devreye girmesinden çekinen şirketin genel müdürü Huguenin 16 Eylül akşamı çalışanların maaş taleplerini kabul ettiğini açıklar. Cemiyet içerisindeyse, şirket işgücünün tabakalaşmış karakterine bağlı olarak memurlar ile işçiler arasındaki birlik sarsılır ve bir belirsizlik havası oluşur. Nihayetinde grev hükümetin de basıncıyla 17 Eylül sabahı sona ermiş olur. Grevin uzaması, hazineden ödenecek olan teminat akçesi ya da kilometre garantisinin artmasına sebep olacağından, bu durum şirket yönetimi ya da Alman sermaye çevrelerinin değil asıl olarak hükümetin zarara uğraması anlamına gelecekti. Fakat başlangıçta idarece söz verilen iyileştirmeler yapılmaz. Tatil-i Eşgal Kanun-ı Muvakkatı’nın hükümetçe kabulü ile 31 Mart Ayaklanması’nın bastırılması sonrasında ilan olunan sıkıyönetim/örfi idare, şirketin çalışanların taleplerini uygulamaması ve Genel Müdür Huguenin’in verdiği sözü reddetmesi için uygun bir ortam yaratır. Bunun üzerine dokuz yüz çalışanın imzaladığı bir istida Ticaret ve Nafia Nezâreti’ne gönderilir. Bu istidayla nezâretin memur ve müstahdemlerin lehine müdahale ve yardımı talep edilerek idarenin vermiş olduğu sözleri yerine getirmesi talep edilmekteydi. Ticaret ve Nafia Nazırı Bedros Hallaçyan Efendi’nin bizzat katıldığı iki toplantıda çalışanların haklı olduğu vurgulansa da öyle anlaşıyor ki o sırada başkentte bulunmayan Genel Müdür Huguenin’in dönüşüyle birlikte bu görüşmeler de sürüncemede kalır ve bir sonuç elde edilmez.⁴¹

⁴¹ Cemiyetin örgütlenme süreci ve greve ilişkin Gavril’in kaleme aldığı çalışma hiç kuşkusuz en önemli kaynağı oluşturmaktadır. Bunun yanında konu hakkında detaylı bir çalışma için bkz. Donald Quataert, *Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, Yurt Yayınları: Ankara, 1987, s. 67-85. Ayrıca bkz. Zafer Toprak, “İlan-ı Hürriyet ve Anadolu Osmanlı Demiryolu Memurun ve Müstahdemini Cemiyet-i Uhuvvetkâranesi,” *Tarih ve Toplum*, Sayı: 57, Eylül 1988, s. 45-50; “Anadolu Osmanlı Demiryolu Grevi,” *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 1, İstanbul: Kültür Bakanlığı-Tarih Vakfı Ortak Yayını, 1993, s. 254-255.

Öte yandan cemiyetin yaptığı başvuru sonucunda Ekim 1909'da Üsküdar Mutasarrıflığınca nizamnamesi resmen onaylanır. Tatil-i Eşgal Kanunu kapsamında kamusal hizmet niteliği taşıyan bir işkolunda örgütlü olduğu değerlendirildiğinden grev hakkından mahrum bulunan cemiyet, kendini çalışanların hayat koşullarını iyileştirmeye adar. Bu bağlamda cemiyet yardım sandıkları tesis ederek hasta ve sakat kalan çalışanlara yardımda bulunmayı, içlerinden vefat edenlerin ailelerine yardım etmeyi, bunların çocuklarını okutmak gibi “maksad-ı insaniyetperverane”de bulunmaya çalışır. Bu amaçların yanında cemiyet, şirket memurlarına mahsus bir kooperatif şirket oluşturmak, ucuz ücretle ekmek tedarik etmek üzere fırınlar kurmak, uygun fiyatlarla yakacak temini gibi cemiyet üyelerinin hayat koşullarını iyileştirici tedbirleri uygulamayı hedef olarak belirlemekteydi.^{xli}

Bu sıralarda Genel Müdür Huguenin de cemiyetin “tatil-i eşgal nizamnamesi”nce kamusal nitelik taşıyan işletmelerde yasaklanan sendikalar kapsamına girdiğini gerekçe göstererek, kapatılması talebi ve yirmi memurunu şikâyet konusu ederek Adliye Nezâreti’ne ve Üsküdar Ceza Mahkemesine müracaat eder.^{xlii} Görülen davada Huguenin’in iddialarını, İzmir mebusu ve İttihat ve Terakki Cemiyeti’nin tanınmış bir siması olan Nesim Mazliah Efendi (1878-1931) dava vekili olarak savunur.^{xliii} Öte yandan 1910 yılının Haziran ayının ortalarında yabancı ajanslar Bab-ı Âli’nin, başta Anadolu Şimendifer Kumpanyası çalışanları bünyesinde olmak üzere gelişen sosyalist eğilimli sendikal hareketi dikkatle izlediği bildirmekteydi. Bazı şirket yöneticileri sadrazam İbrahim Hakkı Paşa’ya endişelerini aktarmış, Paşa da onları yatıştırarak hükümetin durumu takip ettiği ve gerektiği durumda müdahale etme kararlılığında olduğunu bildirerek onları yatıştırmıştı.^{xliv} İşte tüm bu sarsıntılı süreçten sonra Dr. Gavril, Kasım 1910’da Anadolu Demiryolu Şirketi’nden istifa etmek zorunda bırakılır ve akabinde iki yıl boyunca yürüttüğü cemiyet reisliğinden de

^{xli} Gavril, 1911, s. 239-242.

^{xlii} *Ergatis*. Σοσιαλιστική Ζωή [Sosyalist yaşam]. Sayı 5, 22.08.1910, s. 4.

^{xliii} Gavril, 1911, s. 242-243.

^{xliv} *Proodos*, 23.06.1910, N. 2033.

ayrılır.^{xlv} Bir süre sonra da Anadolu Demiryolu Şirketi'ndeki deneyimlerini, buradaki çalışma koşullarını, şirketin acımasız sömürsünü, suiistimallerini ve elde ettiği haksız kazancı ve elbette yukarıda anılan grev sürecinde yaşananları kayıt altına aldığı, Türkçe ve Fransızca olarak iki ayrı baskı olarak yayımladığı, iki ciltten oluşan kitabını neşreder.^{xlvi}

Doktor Gavril'in elinizde bulundurduğunuz ve ilk defa günümüz Türkçesine aktarılan *Anadolu Osmanlı ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi'nin İçyüzü* kitabı, geç dönem Osmanlı emek ve iktisat tarihçiliği açısından hâlâ yeterince değerlendirilmemiş önemli bir kaynak oluşturmaktadır. Bilhassa dönemin demiryollarındaki çalışma koşulları ve ilişkileri hakkında oldukça canlı tasvirler ihtiva etmektedir. Gavril bu kitapta Anadolu Demiryolları Şirketi'nin, en başta Genel Müdür Huguenin olmak üzere, yabancılardan oluşan yönetimini ağır bir dille suçlarken, çalışanların "hamiyetleri, memleketlerine olan muhabbetleri"nden övgüyle bahseder ve demiryolu hattının yönetiminin denetimi ve ıslahına ilişkin güçlü bir Osmanlı yurtseverliği ve meşrutiyetçiliği temelli bir siyasal pozisyonu savunur. Zaten Gavril kitabının daha hemen başında 1908 Devrimi öncesindeki iktidarı mevcut olumsuz durumun en önemli sorumlusu olarak itham eder. Ona göre "devr-i sabık," yani II. Abdülhamit yönetimi ileri gelenleri ile şirket idaresi arasındaki samimiyet, münasebet ve menfaat ortaklığı nedeniyle şirketin yolsuzluk ve nizamsızlıkları engellenemekte, hükümet ile ahali ve itibarlı tüccarlara zarar verecek biçimde gerçekleş-tirdiği adaletsizlik ve haksızlıkların giderilmesi gerçekleştirilememektedir.^{xlvii}

Gavril'in şirketin yolsuzluk ve kuralsızlıklarının faturasını "eski rejim"e çıkaran bu hararetili Meşrutiyet taraftarlığına rağmen eserinde çok sert ithamlarla suçladığı, Anadolu demiryolunu "babasının malı bir çiftlik" addetmekle itham ettiği Huguenin'in yeni rejimin önde gelen figürleriyle de dikkat çekici ölçüde yakın ilişkiler kurabildiğini not etmek gerek. Gerçekten de Huguenin,

^{xlv} *Neuşehir Mekteplerinin Dersaadet...*, s. 101.

^{xlvi} Kitabın iki cildi farklı başlıklara sahiptir. İlki *Anadolu Osmanlı ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi'nin İçyüzü* başlığını taşıyırken ikinci ciltte *Anadolu ve Bağdat Demiryolları İdaresi'nin İçyüzü - İkinci Kısım - Fermanlar, Mukavelenâmeler, Şartnameler ve Tarifeler* başlığını taşımaktadır.

^{xlvii} Gavril, 1911, s. 1.

İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin mali çevrelerce en önemli figürlerinden biri sayılan ve birkaç kez maliye nazırı olan Mehmed Cavid Bey'le çok yakın ilişkiye ve mesaiye sahiptir. Öyle ki bu iki isim yanlarında Talat Bey ve Nafia Nazırı Bedros Hallaçyan olmak üzere Ekim 1909'da vilayetlerde halka temas etmek için seyahatlere dahi çıkarlar. Kieser'in de vurguladığı gibi Huguenin, Mehmed Cavid Bey'in günlüğünde önemli bir yer kaplayıp sık sık adına rastlanan, kendisiyle mali müzakerelerde yer alan, zaman zaman da arabuluculuk rolüne soyunan bir figürdür.^{xlviii} Dolayısıyla Dr. Gavrıl'ın kitabında yer alan Huguenin'e yönelik sert ithamlarının İTC yönetimince pek hoş karşılanmamış olması oldukça muhtemeldir.

Doktor Gavrıl'e göre "bilumum şimendiferler kâmilten ve ilelebet millet-i necibe-i Osmaniye'nin mal-ı sarihidir. Öyle bir mal ki mevcudiyeti için zavallı millet efradı, az, çıplak ve yalın ayak çalışıp kazandığı milyonların" ödenmesinden sakınmamaktadır.^{xlix} Dolayısıyla Gavrıl'e göre hükümetin bu gibi şirket yönetimlerinin her işini yakından takip etmesi ve bunların işleyişine yabancı kalmaması zorunludur. Osmanlı milletinin temsilcisi olarak Meşrutiyet hükümetinin işleri ele alarak ve haklarının bilincine vararak şirketin kuralsızlıkları, düzensizlikleri ve suistimallerine karşı harekete geçmesini beklemektedir. Bu noktadan hareketle Gavrıl şirket yönetiminin yolsuzlukları ve suistimallerini kitabı boyunca açık bir biçimde gözler önüne serdiği gibi hükümete bunları düzeltmek için atması gereken adımlar hususunda bazı tavsiyelerde de bulunur.

Ona göre şirket idaresine Osmanlı kanunlarını uygulamak hükümetin en doğal hakkıdır ve "milletin hazinesi, yani milletin kesesinin ziyanına olan bu muamelelere devam edip etmemek üzere idareyi serbest bırakmak da yine milletin menfaatini gözetmekle vazifeli olan hükümetin hüküm ve itikadına bağlıdır."^l Gavrıl'e göre şirket yönetiminin suistimalleri sonucu hükümetin göreceği zarar bütün topluma gelmiş demektir, "milletin fertlerinin tamamı

^{xlviii} Bkz. Hans Lukas Kieser, *Talat Paşa İttihatçılığın Beyni ve Soykırımın Mimarı*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2021, s. 89-90. 96-7. Yine bkz. Cavid Bey, *Meşrutiyet Ruznâmesi*, Cilt I, der. Hasan Babacan & Servet Avşar, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2014.

^{xlix} Gavrıl, 1911, s. 246.

^l Age, s. 71.

bu zararın bir parçasından müteessir olur”. Bunun önünü almak ise milletin vekil eylediği Osmanlı Mebusan Meclisi’nin görevidir.^{li}

Osmanlı yurtseverliği Gavril’in kitabının tümüne sinmiş en önemli vurguyu oluşturmaktadır. Bu bağlamda Gavril şirket yönetiminde “lisan-ı resmiye”nin, yani Türkçe’nin zorunlu tutulmasını da salık verir. Ona göre sadece hamal, rençper, duvarcı gibi değil, şirkette önemli mevkilerde çalışan memurin ve müstahdeminin çoğunluğunun da Osmanlı tebaasından tayin edilmesi hükümetin en doğal ve mukaddes görevlerinden olmalıdır.^{lii} Bu noktada küçük bir parantez açarak Osmanlı demiryollarında “etnik” bir işbölümünün mevcut olduğu, yani yüksek maaşlı üst ve orta pozisyonlarda yabancı ve gayrimüslim Osmanlıların istihdam edildiği, düşük maaşlı alt pozisyonlarda ise ağırlıklı Müslüman Osmanlıların istihdam edildiğine ilişkin gerek tarihçilikte gerekse de popüler anlatılardaki hâkim anlatının sorgulanmaya muhtaç olduğunu belirtmek gerek. Zira bu anlatı Osmanlı gayrimüslimlerinin Osmanlı işçi sınıfı içerisindeki önemli varlığını görmezden gelen ve Osmanlı gayrimüslimlerini Batı ekonomik yayılmasının basit bir aracı/ajanı konumuyla sınırlı tutan ideolojik arka planı yoğun bir bakış açısının yansımasıdır.^{liii}

Kendisini 1908 Devrimiyle tesis edilmiş Meşrutiyet idaresi ve onun resmi ideolojisi olarak değerlendirilebilecek Osmanlıcılık söylemi^{liv} bağlamında

^{li} Age. s. 102.

^{lii} Age, 1911, s. 247.

^{liii} Mentzel Ağustos 1908 tarihli, Anadolu Şimendifer Kumpanyası’nın 669 çalışanını kapsayan bir personel listesine dayanarak şirketin istihdam politikasındaki asıl ayrımın “etnik”ten ziyade “tebaa” ya da vatandaşlık ayrımı olduğunu vurgulamakta. Dolayısıyla yukarıda Gavril’in de işaret ettiği gibi, yüksek maaşlı üst ve orta düzey yönetici pozisyonların çoğunlukla yabancılar tarafından doldurulduğu bir ayrımı vurgulamakta. Üstelik bu ayrımın da sanıldığından daha az katı ve kapalı olduğuna işaret etmekte. Elbette Anadolu Demiryolları’na ilişkin daha net bir tablo ancak şirketin üç bin çalışanın tümünü, yani en düşük ücretli ve yarı zamanlı çalışanlarını kapsayacak daha detaylı bir incelemeyle açığa çıkabilir. Bkz. Peter Mentzel, “The Ethnic Division of Labour’ on Ottoman Railroads: A Reevaluation,” *Turcica*, 37, 2005, s. 221-241.

^{liv} 1908 Devrimi sonrasında değişen siyasal meşruiyet biçimleri, Osmanlıcılık ve Osmanlılığın değişik millet temsilcileri nezdinde kazandığı farklı içerik öğeleri için bkz. İleana Moroni, “The Transformation of Loyalties as A Continuous Process: Ottomanism

konumlandırıan Gavril'e göre demiryolu hatlarının gerçek sahibi doğrudan doğruya millet ve onun yürütme gücünü elinde bulunduran temsilcisi hükümettir ve hükümet de Meclis-i Mebusan'da temsil edilen millete karşı hesap vermeye mecburdur. İşte bu hükümet Gavril'e göre demiryoluna ait işlemleri, düzeni, ticaretinin gelişimini ve bu şekilde milli servetin artışıını teminat altına almakla yükümlüdür. Bundan ötürü de demiryolu şirketinin mali durumu da hükümet tarafından ciddi ve genel bir denetim altında bulundurulmalıdır.^{lv} Hükümet tarafından yapılacak denetim için muktedir komiserler tayin edilmesi halinde arzu edilen sonuç alınacaktır. Ancak Gavril'e göre pek azı istisna tutulmakla beraber denetim için görevlendirilen komiserlerin büyük çoğunluğu böylesi bir iktidara sahip kişiler değildir.^{lvi}

Gavril'e göre işte bu durumun sonucunda Konya hattının teminat akçesinin tasdik olunmayıp hatta tamamen kanundışı olmasına rağmen ödenmeye devam etmesi, değişik hatların gelirinin birbirine karıştırılması, hükümetle yapılmış mukavele ve senetnamelere aykırı ve kanundışı olarak birtakım gelir kaynakları yaratılarak hükümetin ve halkın zarara uğratılması, Haydarpaşa Limanında "hususî tarife" uygulanmasından ötürü yerli ahalinin elinde bulunan küçük ticaretin mahvedilerek, çoğunluğu ecnebi olan yabancı tüccara arka çıkılmasıyla ve de şirketin daima idarenin gayrimeşru menfaatleri uğruna işlemesi aracılığıyla "servet-i milliyeye" büyük darbeler indirilmektedir.^{lvii} Gavril'in eserinde büyük bir titizlikle gösterdiği üzere şirket yönetiminin "milletin, memleketin, hükümetin, hazine-i devletin zarar ve ziyanına" olacak şekilde mukaveleler haricinde kanundışı ve gayrimeşru bir biçimde senelik gasp ettiği miktar doksan bin Osmanlı lirasını aşmaktadır.^{lviii}

and Its Different Versions in the Aftermath of the Young Turk Revolution." *Balkan Nationalism(s) and the Ottoman Empire* içinde, ED. Dimitri Stamatopoulos, İstanbul: Isis Press, 2015. s. 61-78. Yine bu dönemde Osmanlı Rumlarına egemen olan fikri yönelimler için bkz. Vangelis Kechriotis, "Greek-Orthodox, Ottoman Greeks or Just Greeks? Theories of Coexistence in the Aftermath of the Young Turk Revolution," *Etudes Balkaniques*. No 1. 2005. s. 51-71.

^{lv} Gavril. 1911, s. 247-8.

^{lvi} *Age*, s. 248.

^{lvii} *Age*, s. 248-9.

^{lviii} *Age*, s. 249-50.

Gavril'e göre kimi olumsuz tarihi koşullar nedeniyle Osmanlı hükümeti geçmişte değişik milletlerle olumsuz bazı antlaşmalar yapmak zorunda kalmıştı. İşte Gavril, kendilerinin asıl meselelerinin kanuni biçimde imza edilmiş bu antlaşmalarda memleket için zikredilenlerin uygulanmasını talep etmekten ibaret olduğunu vurgular. Ona göre bu taleplerin kabulü "hissiyat-ı milliye-i Osmaniye" üzerinde önemli bir etki yaratacaktır. Bu konuda bilhassa Meşrutiyet Devrimiyle birlikte kamuoyunun önüne çıkan siyasi kişilerden, başka bir deyişle "kendilerine memleketin pek büyük menaf-i temin eylediği, mühim mühim serverler bahşettiği ve hatta haklarında tarih-i ahiremizde birkaç sahife bile ayırdığımız zevattan" bu taleplerin kabul edilmesini beklediklerini ifade eder. Bu zevat, "necip Osmanlı milletinin" sahip olduğu alicenaplık ve vicdana rağmen kendisine gösterilen uygunsuz muamelenin "izzet-i nefsinde" dokunduğunu ve zarar ettiğini hissetmekte olduğunu unutmamalıdır.^{lix}

Gavril'e göre akdedilen mukavelenâmelerde üstlerine düşen vazifeleri müsamahayla geçiştirenler memleketin zarar ve ziyanına sebep olmuşlar ve bu suretle memleket hakkında tasavvur edilmesi güç büyük haksızlıklara yol açmışlardır. Bununla birlikte Gavril'e göre soylu Osmanlı milletinin yüksek vicdanı eski hataları affedecek kadar yüce ve her türlü arazdan yoksundur. Osmanlı milleti geçmiş hataları, kendisine edilmiş olan haksızlıkları alicenaplıkla affetse de artık yeniden bu gibi olumsuzlukların oluşmasına göz yumamaz. Bundan dolayı Osmanlı milletiyle ortak çıkarlara sahip olanların bu hususu dikkate alabilecek kadar vakitleri olduğunu belirterek mağrur bir son uyarıyla eserini noktalar: "Millet-i Osmaniye ile menfaatdar olanlar bilsinler ki Osmanlılar af sever bir millet-i muazzama ise de izzet-i nefislerine indirilen darbeleri de hiçbir zaman unutmazlar."^{lx}

Eğitimcilik ve Nevşehir'e dönüş

Gavril tüm bu baş döndürücü hadiseler esnasında Kadıköy'de yaşamaya ve özellikle hayatı boyunca ilgisini muhafaza ettiği eğitim alanında faaliyet göstermeye de devam eder. 1907 yılında kurulan Kapadokya Maarifperver Cemiyeti'nin [Φιλεκπαιδευτικής Μικρασιατικός Σύλλογος η Καππαδοκία]

^{lix} Age, s. 251-2.

^{lx} Age, s. 252.

tesisinde, cemiyetin reisliğini üstlenen Konya Metropolitisi Athanasios'la birlikte oldukça faaldır. Doktor Gavril'in de eğitim kısmının reisliğini üstlendiği cemiyet, Anadolu Ortodoksların maddi ve manevi gelişimini hedeflemektedir.^{lxi} Daha sonra, ikamet ettiği Kadıköy'deki Rum mekteplerinin mütevelli heyeti üyeliğini yapar. Bu dönemde memleketi Nevşehir'le olan bağına da kaybetmemiştir. İstanbul'daki Nevşehir mektepleri mütevelli heyeti başkanlığını da icra eder. 1910 yılındaysa "Anadolu Rumları Cemiyeti"nin [Σύνδεσμος των Ελλήνων Μικρασιατών] kurulmasına katkıda bulunur.^{lxii}

1911 yılının hemen başında yirmi yıla yakın bir zamandır ayrı olduğu memleketi Nevşehir'e dönerek burada hekimlik yapmaya başlar. Burada son zamanlarda ihmal edilmiş olan cemaatin eğitim faaliyetlerine ivme kazandırmak için İstanbul'daki Nevşehirli Ortodoksların teklifi üzerine Nevşehir Rum Ortodoks cemaati mekteplerinin altı üyeli yerel mütevelli heyetinin başına geçer. Bu dönemde Nevşehir mektepleri müdürü Yeorgios Askitopulos'la birlikte müfredatta ve mektep hayatında çok sayıda yeniliğe girişirler. Gavril cemaatin yoksul öğrencilerine bedava kitaplar, okul malzemeleri ve hatta giysi temin edilmesini, tüm öğrencilere okulda yemek verilmesini sağlar.^{lxiii} Aynı zamanda okul içerisinde öğrencilerin kendi aralarında Türkçe konuşmasını da yasaklar. Bu yöntem bahsi geçen dönemde Türkdillli Ortodoks cemaatlerde öğrencilerin Yunanca öğrenmesini kolaylaştırmak için uygulanan bir yöntem olarak ortaya çıkar. Yine Nevşehir'de yoksullara ucuz ilaç sağlayan bir eczane açarak işletmeye başlar.^{lxiv}

Öte yandan Gavril, İstanbul'da yaşayan Nevşehirli Ortodokslar tarafından kurulmuş "Papa Yeorgios nam Cemiyet-i İslahiyesi" tarafından 1912 ve 1913 yıllarında Karamanlıca olarak yayımlanan salnamelerde halk sağlığına ilişkin makaleler ve şiirler kaleme alır. 1912 yılında yayımlanan ilk sname-

^{lxi} Hristos Soldatos, *Η Εκπαιδευτική και Πνευματική Κίνηση του Ελληνισμού της Μικράς Ασίας*, Cilt 2, Atina, 1989, s. 227.

^{lxii} *Nevşehir Mekteplerinin Dersaadet...*, s. 99-101.

^{lxiii} Sophronia Georgiadou, Nevşehir. KP 144, Küçük Asya Araştırmaları Merkezi Sözlü Tarih Arşivi.

^{lxiv} Bkz. Georgios Askitopoulos, *Σελίδες εκ του Σχολικού μου βίου*, Atina, 1957, ΚΑΠΠΑΔ 47, Küçük Asya Araştırmaları Merkezi; Georgios Koukidis, *Η Νεάπολη της Καππαδοκίας το Νέβσεχρ*, Atina: Ένωσης Συμυρναίων, 1975, s. 94.

de, “Medeniyetin Yolu” (s. 84-5), “İhtiyarlığa Çare” (s. 170-7), “Rüyalar” (s. 206-15), “Alem-i Tebabetten Nebzecik” (s. 224), “Sıhhata Mahsus On Tenbihler” (s. 225), “Tenbihat-ı İdare-i Beytiyye” (s. 253) başlıklı yazıları ve “Peder-i Vatan” (s. 136) başlıklı şiiri yayımlanır. 1913 yılında yayımlanan ikinci salnamedeyse “Filosofos [filozof] Epiktitos” (s. 265-76) başlıklı bir makalesi yayımlanır.^{lxv} Aslında Yunancanın Nevşehir Ortodoksları içerisinde yaygınlaşması odaklı yürütülen kayda değer eğitim çabalarına rağmen bu dönemde sname türünde eserlerin hâlâ Karamanlıca olarak yayımlanması bu hedefte pek başarılı olunamadığının bir göstergesi olarak değerlendirilmeli. Yine bu dönemde Anadolu’yu dolaşan Macar araştırmacı Bela Horvath, 1913 senesinde Nevşehir’de bulunuşu sırasında kendisi ve arkadaşını tedavi eden doktorun ismini “Arhangelos Gabriel” olarak zikretmektedir.^{lxvi}

Eğitim alanındaki bu enerjik girişimlerine rağmen Nevşehir mektepleri müteveli heyeti başkanlığına gelmesinden itibaren Gavril, cemaat içerisinde önemli bir muhalefetle karşılaşır. O günlerde, Nevşehir’deki Aziz Yeorgios Kilisesi duvarına yapıştırılmış Karamanlıca bir bildiri muhaliflerinin 1912’de müteveli heyeti başkanlığına seçilmesine nasıl tepki gösterdiklerini anlamanızı sağlıyor. Bildiriye göre Doktor Arhangelos yirmi yıl önce “memleketi feshad ve tarafıkla harab ediyor diye vatandan kovulmuş bir herifdi.” Üstelik Anadolu Osmanlı Demiryolları Şirketi kastedilerek, “Bu âdem 20 sene parasını aldığı bir şimendiferin aleyhine ameleleri ayağa kaldırıp ordan da” kovulmuştu. Arhangelos vatandaşların gözlerini vaatlerle boyuyor ama yaptıkları yalnız kendi çıkarına yönelik olup milleti “hiç yerine tutup harab” etmekteydi. Öyle görünüyor ki bildirinin asıl şikâyeti Doktor Gavril’in yerel ahali tarafından seçilmeyip Nevşehir mekteplerinin İstanbul müteveli heyeti tarafından tayin edilmesi idi.^{lxvii}

^{lxv} Bkz. *Ημερολόγιον ο Αστήρ 1913 Ανατολή Ρουμλαρινά Μαχσούς Σαλναμέ* [Anatoli Rumlarına Mahsus Salname], Dersaadet: 1912; *Ημερολόγιον ο Αστήρ 1914 Ανατολή Ρουμλαρινά Μαχσούς Σαλναμέ* [Anatoli Rumlarına Mahsus Salname], Dersaadet: 1913.

^{lxvi} Béla Horvath, *Anadolu 1913*, çev. Tarık Demirkan, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, 2010, s. 72.

^{lxvii} “Pazar günü tecemmuat hıyetleri intihab etmede illa ehaliyi öyle toy ve odun deye bakarak Dr. Arhangelos ... tayin etti.” G. Koukidis, *Η Νεάπολις της Καππαδοκίας* [Kappadokya Nevşehiri], Atina, 1975, s. 98.

Yine yukarıda zikredilen Nevşehir mektepleri müdürü Yeorgios Askitopulos'un da tuttuğu günlükte eleştirel değerlendirmelere bir biçimde katılması ve Doktor Gavril hakkında yer yer çok sert ifadelere başvurması dikkat çekicidir. Zira her iki isim de esasında Nevşehir mekteplerini modernleştirme noktasında benzer kaygılara sahip ve dolayısıyla cemaatin muhafazakâr seçkinlerine mesafelidirler. Askitopulos günlüğünde mütevelli heyetinin 1912-1913 öğretim yılına ilişkin tasarlananları gerçekleştirmeyişi ve hazırlıklarının yetersizliklerinden şikâyet eder. Üstelik Askitopulos, okulların işleyişine ilişkin görüş ve eleştirilerinin "Arhangelos Efendi" tarafından dikkate alınmadığını ve mütevelli heyetinin diktatörlükten başka bir şeye benzemediğini zikretmektedir. Yine Askitopulos göre Gavril öğretmenlere ve diğer tüm meselelere karşı ani, saldırgan, barbarca davranmaktadır. Hatta Askitopulos bu noktada dönemin Yunan milliyetçiliğinin kullandığı stereotiplere de başvurarak Gavril'in "Bulgarca" davrandığını eklemektedir. Zira Askitopulos'a göre Yunan ruhu güçsüz varlıklardan istifade etmeyi veya onlara işkence etmeyi reddetmektedir. Ona göre Gavril kibirli ve egoisttir. Bilhassa kız mektebinin kadın öğretmenlerinin öğrencileri nezdindeki saygınlık ve itibarını her fırsatta türlü vesilelerle yerle bir etmektedir.^{lviii} Müdür Askitopulos'un aktardıklarından mütevelli heyeti başkanı Doktor Gavril'le aralarındaki gerilimin esas sebebinin Nevşehir Rum mekteplerinin idare ve işleyişinin son kerte de kimin uhdesinde olacağı meselesine dair olduğu açıktır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Balkan Savaşları sonrasında I. Dünya Savaşı'na iştiraki, Anadolu içerisindeki Hristiyan cemaatlerin içinde bulundukları koşulları oldukça zorlaştırır. İşte bu arka plan bağlamında Doktor Gavril, Ekim 1914'te öğretmen Anastasios Yoannidis ve gazeteci ve öğretmen Haralambos Tzimboyannis'le birlikte "Türklük aleyhine Yunanlık lehine" düşüncelerle mektep talebelerini etkilemek, daha doğrusu öğrencilere Yunan milli şarkıları öğrettikleri gerekçesiyle Divan-ı Harb-i Örfi'ce tutuklanarak kelepçelenmiş halde Konya Hapishanesine kapatılır.^{lix} Balkan Savaşları öncesinde cemaat okullarında öğretilen şarkılar böylesi değerlendirmelere tabi tutulmazken, savaşın pekiştirdiği milliyetçilik ve sıkı denetim bağlamında artık böylesi

^{lviii} Georgios Askitopoulos, *Ευθύνας προς το δημόσιον Νέβσεχρ Μάιος 1914*, BAR 008:s. 48-49, 54, 65.

^{lix} BOA. DH.EUM.3.Şb. 12/34. 04.05.1334. 9 Mart 1916.

esnekliklere yer olmayacaktır. Burada Konya Valisi Azmi Bey'in de meseleye dahilyle Tzimboyannis üç, Doktor Gavril ve Yoannidis ilki buçuk sene hapis cezasına çarptırılırlar. Bu üç kişinin tutuklanma nedenlerine ve suçlanmalarına dair kaynaklarda değişik anlatılar bulunuyor. Nevşehir mekteplerinin İstanbul mütevelli heyetinin 1920 yılında yayımladığı bir kitapçığa göre onlara yönelik suçlama Nevşehir'in Katolik papazı tarafından yapılmıştı. Öğretmenler öğrencilere milliyetçi şarkılar öğretmekle itham edilmişlerdi.^{18x} Yerel tarihçi Koukidis'e göre ise Gavril'e düşmanlık besleyen mütevelli heyetinin eski üyeleri onun başarılarından rahatsız olmuş ve ona ihanet etmişlerdi. Gavril'e yönelik suçlamaysa yukarıda değinilen öğrencilere Türkçe konuşmayı yasaklamasıydı. Öte yandan Koukidis'e göre Doktor Gavril, hastalanan Konya Valisinin eşini tedavi ettiği için cezası affedilip salıverilmişti.^{18xi} Yine dönemin bir başka kaynağına, Serafim Rizos'a göre ise Nevşehir Ortodoks cemaatindeki Gavril karşıtları onu Yunanistan lehine propaganda yaptığı gerekçesiyle otoritelere ihbar etmişti. Doktor Gavril'in kayınbiraderi Konstantinos Vayanes Paşa'nın oğluyla Galatasaray Sultanisinde sınıf arkadaşı olan Rizos, Vayanes Paşa'ya hapisteki Gavril'in bir mektubunu ilettiğini yazmaktadır.^{18xii}

Gavril hapishanede iki yıla yakın kalır ve neticede, yukarıda değindiğimiz, kayınbiraderi Konstantinos Vayanes Paşa'nın da nüfuzu sayesinde Mart 1916'da tahliye olmayı başarır.^{18xiii} Gavril hapishanede iken affedilmesi için kaleme aldığı dilekçede onbeş aydır hapishane hayatına elemle tahammül ettiğini yazarak Osmanlı ordularının muzafferiyetleri nedeniyle ilan edilen ve umum Osmanlıların istifade ettiği aften kendisinin de yararlanması ricasında bulunur.^{18xiv} Bu ricası uygun görülür ve kalan cezası hükümetçe affedilerek tahliye olur.^{18xv} Yine de hapishanedeki kötü koşullar nedeniyle bozulan sağlığı ertesi yıl Nevşehir'de belirerek hızla şehrin tüm sakinlerini etkileyen ve bir

^{18x} *Nevşehir Mekteplerinin Dersaadet...*, s. 101.

^{18xi} Koukidis, s. 95-6.

^{18xii} Serafeim Rizos, *Η Σύναρχος*, Cilt 1, Atina: Küçük Asya Araştırmaları Merkezi, 2007, s. 372.

^{18xiii} Age, s. 372. *Nevşehir Mekteplerinin Dersaadet...*, s. 101; Askitopoulos, s. 58-59.

^{18xiv} BOA. DH.EUM.3.Şb. 12/34. H 04.05.1334. 9 Mart 1916.

^{18xv} BOA. DH.EUM.3.Şb.12/50. H 11.05.1334. 16 Mart 1916.

hekim olarak tüm gücüyle yayılmasına karşı mücadele ettiği tifo salgınından kendisinin kurtulamamasına yol açar ve 13 Şubat 1917 tarihinde Nevşehir’de hayatını kaybeder.^{lxvi}

Sonuç yerine

Doktor Gavril, farklı kimliklerin üst üste bindiği ve birbirini besledikleri ondokuzuncu yüzyıl Osmanlı Rum kimliğinin çarpıcı bir örneğini oluşturuyor. Bir yanıla yerel cemaatinin kamusal işlerinde oldukça aktif, eğitimin, toplumsal hareketliliğin, halkın konuştuğu sade dilin ve sosyal adaletin kararlı bir savunucusu olan Doktor Gavril, diğer yandan Osmanlı Rum milletinin siyasal ve kültürel merkezi İstanbul’daki entelektüel gelişmelerden de yoğun bir biçimde etkilenecektir. Yine aynı Doktor Gavril, bilhassa Anadolu Demiryolları Şirketi üzerine kaleme aldığı çalışmada, şirketi Osmanlı yurtseverliği ve meşrutiyetçiliği temelinde şiddetli bir eleştiriye tabi tutmaktan da geri kalmazken bu dönemde demiryolu çalışanlarının örgütlenme mücadelelerinde önemli bir rol üstlenir. Bu ilk bakışta sanki birbirini rahatlıkla dışlayabilecek, birbiriyle tezat oluşturuyor gibi görünen farklı ideolojik ve siyasal konumlanış ve kimlik öğeleri, Doktor Gavril’in kişiliğinde olduğu gibi, hiç olmazsa Balkan Savaşı sonrasına dek birbirini dışlayan değil, tamamlayan, birbiriyle örtüşebilen pozisyonlar olarak ortaya çıkabilecektir.

Türkdilli Anadolu Rum toplumunun öne çıkmış bireyleri, imparatorluğun son dönemecinde rakip milliyetçi söylemler olan Yunan ve Türk milliyetçiliği karşısında belli bir mesafeyi koruyabilmişler, kültürel Helenleşme ile Osmanlı yurtseverliği arasında başarılı da sayılabilecek belli bir dengeyi ondokuzuncu yüzyıl boyunca ve Balkan Savaşları sonrasına dek maharetle tutturabilmişlerdir. Kechriotis’in ifadesiyle Osmanlı Rum milleti içerisinde kendine özgü bir “Rumluk”^{lxvii} geliştirebilmişlerdir. Osmanlı dünyasının nihai çöküşüyle bu türden birbiriyle çakışan farklı kimlik ve konumların söz konusu dünyadan tamamen

^{lxvi} Doktor Gavril’in oldukça mütevazı sayılabilecek vasiyeti için bkz. ΓΑΚ κώδικας 110 Νέβσερχο.

^{lxvii} Vangelis Kechriotis, “Ottomanism with a Greek Face: Karamanli Greek Orthodox Diaspora at the End of the Ottoman Empire,” *Mediterranean Diasporas: Politics and Ideas in the Long 19th Century*, ed. Maurizio Isabella & Konstantina Zanou, Bloomsbury, 2015.

dışlanması ve rakip milliyetçi söylemler ekseninde yeniden kurgulanmasına yol açacaktır. İşte bu yeni tarihsel bağlamda, daha birkaç yıl önce “yabancı” çıkarların kontrolündeki Anadolu-Bağdat Demiryolu şirketi idaresini Osmanlı yurtseverliği ve meşrutiyetçiliği temelli güçlü bir söylem bağlamında eleştirmiş Doktor Gavril, Nevşehir Rum mekteplerinde “Yunan propagandası” yaptığı suçlamasıyla tutuklanabilecektir.

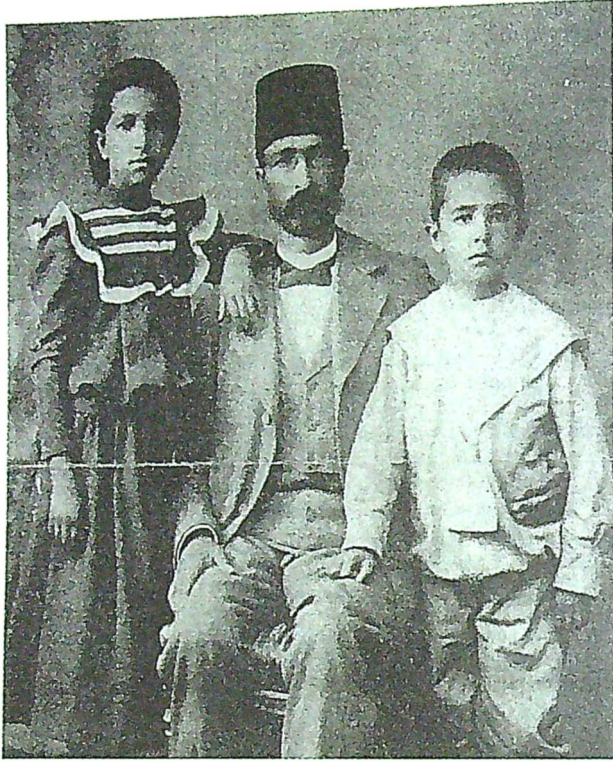
Hiç olmazsa son otuz yıldır geç Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyet dönemi Türkiye’sinin incelenmesinde egemen olan paradigma, bu iki dönem arasında mutlak bir kopuşun değil, asıl olarak sürekliliklerin egemen olduğu görüşüdür. Böylesi bir “süreklilik” görüşü bugün artık kelimenin gerçek anlamıyla egemen bir paradigma haline gelmiştir. Oysa bu “süreklilik” vurgu ve varsayımı, iş Osmanlı işçi hareketine ve sosyalist kümelenmelerine geldiğinde epey tartışmalı bir hal almaktadır. Elbette sınırlı da olsa belli örgütsel ve kadrosal süreklilikler tespit etmek mümkün olsa da Osmanlı işçi ve sosyalist hareketi ile yirmili yılların ilk yarısında şekillenecek Türkiye işçi ve sosyalist hareketi arasında çok ciddi bir kopuş da mevcuttur. Bu kopuşun hiç kuşkusuz en önemli sebebi de 1912-1922 yılları arasındaki on yıllık baş döndürücü altüst oluş sürecinde yaşanan devasa demografik dönüşümdür. Osmanlı emekçi sınıflarının en “ileri” unsurlarını oluşturan gayrimüslim işçilerinin ve Osmanlı sosyalist hareketinin belkemiğini oluşturan gayrimüslim kadroların siyasal sınırların dışında kalması, göçe zorlanması veyahut fiziken tasfiyesi böylesi bir büyük kopuşa neden olacaktır. Doktor Arhangelos Gavril’in kimliğine ilişkin başta zikredilen neredeyse hiç malumata sahip olunmaması ve hatta bir “yabancı” olarak algılanması da hiç kuşkusuz bu köklü kopuşun tezahürlerinden birisidir. İşte Doktor Gavril’in okumaya başlayacağınız çalışmasının yayımlanışı, bu köklü kopuşu telafi etmek ve bu geçmişle yeniden ilişkilirmek için hiç kuşkusuz önemli bir vesile olacaktır.

Şehir, 2021



Ἀρχάγγελος Γαβριήλ

Doktor Arhangelos Gavril



Doktor Arhangelos Gavril çocuklarıyla



Γαβριήλ Π'' Ἀρχαγγέλου

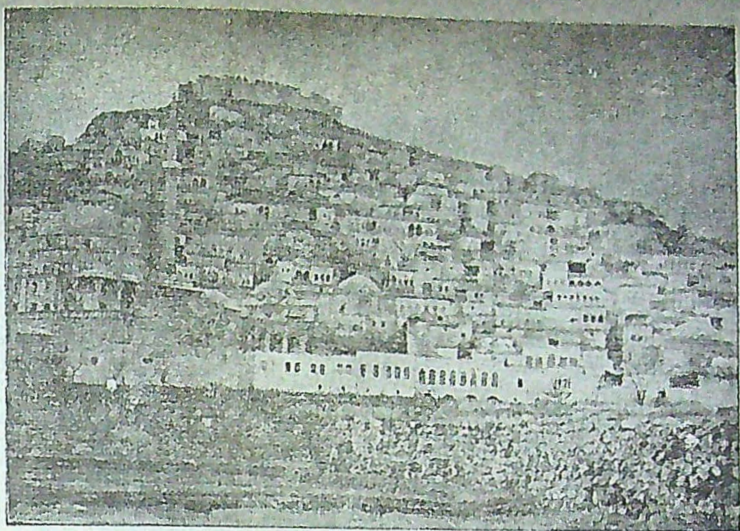
Doktor Arhangelos Gavril'in babası, kilise mugannisi olan Papa Gavril.



ΚΩΣΤΑΚΗ ΠΕΗ ΒΑΪ'ΑΝΗΣ

Doktor Arhangelos Gavril'in kayınbiraderi Kostaki Vayanes Paşa

Նեփաչիզի երև. Կալեսի յուրաքանչյուր քաղաքի



Nevşehir'in eski kalesini gösteren kısmı

Նեփաչիզի իրաւունքի մայրաքաղաք



Nevşehir'in Hristiyan mahallesi

احترامه فائده مك تقدیرمه

ایده بنود فزیه بسجائش آید و مصائب و غیبهات
فیه اعلیٰ یم و جبار اولیٰ یم سوفیونک هبابه
چشم اقتدار از عسل شاهانه منقوشه و مکاتیب ابدیه مدینه
منطقه اولیٰ یم کاعز بر طوف اوفیه شبنم نظیره حبیبه
اوج سوانه اصغر الحبه و قللمه سرور مسدک مالامال الحبه
سوله اوله سرور اقتدار از آتسانه بزرگمه بسجائمه
هم بر جغالی و ترک و باغش سولیکو نظیره یار شاهی
رضای شاهانری اصغر قلعه بیورلر بوسیده زانه
کرام رضای فخریه برلر برابر شیشه برآمده بوله
شاهانری اولیٰ یم سرور محمدیه بزرگمه مستفاده
بیورلرین بالنده فخریه عالم ایستاده شیشه
ایستاده بیورلرین رجا اولیٰ تقدیرمه احترامه ایلم
افق ۱۶ قارونلر

آه خاله لور غدرل

Osmanlı Arşivi

OSMANLI ARŞIVI		
DHEUM 376		
12	34	3

2414

(2556 2557)

Doktor Gavrıl Konya'da hapishanedeyken affedilmesi için
kaleme aldığı dilekçe

BİRİNCİ KISIM

Yayıma Hazırlayanın Notu: Osmanlı İmparatorluğu'nda 1844 yılında gerçekleştirilen tashih-i sikke reformuyla gümüş kuruş ve yeni oluşturulan altın lira için yeni bir standart oluşturulur. Bu standartlar neredeyse I. Dünya Savaşı'nın başına dek kalıcılığını koruyacaktır. Buna göre 1 kuruş 1 gram saf gümüş, 1 altın lira ise 6,6 gram saf altın içerecek ve 100 gümüş kuruş, 1 altın liraya eşitlenecektir. 20 kuruş gümüş sikkeler mecdiye, 10 ve 5 kuruşluklar da yarım ve çeyrek mecdiye isimleriyle anılacaklardır. 1 Osmanlı lirası 1914 yazında, yani I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde 0,044 Fransız frangı ya da 0,23 ABD doları ya da 0,054 Alman markı değerindeydi. Buna göre de günümüzdeki satın alma değeri 6,26 dolar civarında hesaplanabilir –yn.

İfâde-i Merâm

14-27 Kânunusani (Ocak) 910 tarihli ve eserimiz hakkında muhterem ahaliye hitaben neşr eylediğimiz beyannamemizdeki bazı mühim parçaların burada tekrarını faydalı gördük.

Şimendifer İdaresi'nde gayretle hizmet eylediğim süre zarfında, Anadolu Osmanlı Demiryolları Şirketi'nin takip eylediği metot ve eğilimlerini, bütün şubelerinin izlediği idare usullerini ve şirketi idare eden erkânın söz ve fiillerini pek yakından ve dikkatli nazarlarla tetkik ve araştırmayla ahval-i ruhiyelerine nüfuz etmeyi başarabildim.

On yedi sene zarfında gayet çok miktarda ve farklı yerlerde tatbik eylediğim fennî doktorluk sayesinde memurin ve ilgili şirketlerinden birçok kişilerle temas kurdum. Pek çok samimi ve hakikî muhabbetlere iştirake değer görüldüm. İşte bu surette tetkikini arzu eylediğim meselelerde pek büyük desteklere mazhar oldum.

Maalesef devr-i sabık* ile işbu Kumpanya arasında bulunan samimiyet ve müşterek menfaatler sebebiyle Şirket'in gerçekleştirdiği sayısız ve sınırsız nizamsızlıklarına; Hükümet-i Seniyye** ve ahali ve itibarlı tüccara zarar verecek surette reva gördüğü pek çok adaletsizliklerine, haksızlıklarına karşı çare bulmaya muktedir olamıyorduk.

Çok şükür ki, Anadolu Osmanlı Demiryolu Memurin ve Müstahdemin Cemiyet-i Uhuvvetkârisi Riyaseti'nde bulunduğum iki seneyi geçkin bir

* Devr-i sabık: II. Abdülhamit dönemi –çn.

** Yüce Hükümet –çn.

müddet zarfında kazandığım halkın ilgisi sayesinde işbu eserimizi mükemmel hale getirmek için her taraftan defalarca yardıma mazhar olduk.

Üzülerek şurasını arz etmek isteriz ki, insanüstü bir gayret sarf ettiğimiz fevkalâde mesai ve ihtiyar eylediğimiz her türlü zahmete rağmen eserimizin pek çok noksanı olduğunu da itiraf eyleriz.

Bununla beraber bu eser, bizden daha ziyade alâka sahibi olan zevata yol tespiti hususunda fayda sağlayabilir.

Bu hususta namından daha ziyade ehemmiyete haiz olan Anadolu şimendiferlerinin siyasi ciheti ve istimlâk muameleatı hakkındaki şahsi fikirlerimizden bahseden diğer bir eseri dahi yakın bir tarihte neşr eyleyeceğiz.

*Doktor
Arangelos Gavril*

I. ANADOLU OSMANLI DEMİRYOLLARI ve İŞLETMESİ

Birinci Fasl Giriş

Malûm olduğu üzere başında Berlin'deki Deutsche Bank'ın bulunduğu bir Şirket, Anadolu Osmanlı Demiryolu ile çok sayıda ve mühim şubeleri havi olmak üzere Bağdat Şimendiferi'nin imtiyazını istihsal eylemiş idi.

Bağdat Hattı, uzun senelerden beri düvel-i muazzama arasında mühim siyasi bir mesele mahiyetini kazanmış, özellikle bu son hat meseleleri gündelik mühim gündem şeklini almış, siyasi ve iktisadi muhtelif birtakım menfaatler, sebepler, maksatlar ve çeşitli biçimlerde tetkik, izah ve tenkit edile gelmiştir.

Muhtelif biçimlerde araştırılıp, tetkik edildiği halde yine tükenebilmek mahiyetinden pek uzak olan bu mesele hakkında biz de fikirlerimizi etraflıca ortaya koyacağız.

Şurasını geçerken arz edelim ki, bu mühim teşebbüste gözetilen menfaatler ve tamahkâr nazarlar ile memleketin siyasi ve iktisadi menfaatleri, istiklali ve tamamiyet-i mülkiyesi arasındaki münasebat hakkında hususi mütalaamızı da ilave eyleyeceğiz.

İşbu eserimiz, bu mühim teşebbüs hakkında bugüne kadar söylenmiş ve yazılmış olan şeylere bir ek teşkil eyleyeceği gibi, memleketimizde takip edilen

ve bu girişte sözü edilen menfaatlerin mahiyetini göstermeye muvaffak olacak ve bu surette İdare'nin intizamını temin eyleyecek, Meşrutiyet Hükümeti'nin hareket serbestisi kazanmasına muvaffak olacaktır.

Hiç olmazsa devr-i sabıkın menfaat düşünmeden temin eylediğı Bağdat Şimendiferi meselesinde uhdesine gayet mühim imtiyazlar ihale etmiş olduğı bir şirketin idaresini, daimî surette düzensiz takip eylediğı kaçamak yoluna rağmen bir ciddi teftiş altında bulundurarak kendi meşru kamu menfaatini emniyete alacaktır.

Maksadımıza ulaşmak için elimizde bulunan her türlü vasıttan istifade eyleyeceğimiz gibi mukavelenâme, şartnâme, rapor, tarifname ve nizamnamelerle işbu idare işlerinde geçen ve uzun yılların bahş eylediğı tecrübeler sayesinde elde edilen vesikalardan ve İdare'nin tekmil teşkilatı hakkında kılı kırk yaran önceki araştırmalarımızdan da istifade edeceğiz. Ve bu şirketin ne suretle çalışmakta olduğunu, usul-u idaresinin ne merkezde bulunduğunu, mukavele ve şartnâmeleri hükümlerine ne dereceye kadar uyduğunu ve ne gibi adamların vasıtasıyla idare edilmekte bulunduğunu, gerçekte kamu menfaatini nazar-ı dikkate alarak hüsnüniyetle çalışır bir İdare mi olduğunu, yoksa yalnız idaresinde bulunan birkaç şahsın gayrimeşru menfaatlerini temine gayret mi edildiğini veyahut namlarıyla hareket eyledikleri şirketin menfaatlerini mi gözettiklerini ispata gayret edeceğiz.

İşbu eserimize mümkün olduğu kadar açıklık sağlamak ve onu muhterem okurlarımıza daha faydalı bir surette takdim eylemek fikriyle, işbu idare vasıtasıyla yönetilen Haydarpaşa- Ankara ve Eskişehir- Konya hatlarından mürekkep olan Anadolu Osmanlı Demiryolları Şirketi ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi ve Haydarpaşa Rıhtım Şirketi'nin mukavele ve şartnâmelerini eserimize ilave ediyoruz.

Ve kat'i surette ümit ediyoruz ki, bugüne kadar bu idare tarafından muhterem ahalden gizlenip saklanan işbu vesikaların ortaya çıkarılması büyük bir fayda sağlayacaktır. Ve bu eser, bundan böyle bu İdare ile münasebette bulunan muhterem ahali ve bilhassa maliye ve ticaret âlimlerinin bir müracaatgâhı olması, mevcut kimi noksanları ortaya sermesi ve iftihar edilecek bir hizmeti ifa etmesi düşüncesiyle kaleme alınmıştır.

İkinci Fasıl

Muhtelif Hatların Teminat Akçeleri

Evvela her hattın teminat akçeleri hakkında malumat ita eyleyecek, bilâhare sonuçlarından bahsedeceğiz. Zira Şirket İdaresinin gerek Hükümet-i Seniyye ve gerekse ahali hakkında reva gördüğü idare tarzı ve malumatın kaynağı ile menşei bu noktadadır.

1. Haydarpaşa Ankara Hattı

Eski Hat Haydarpaşa-İzmit 92 km

Yeni hat İzmit-Ankara 486 km 711 metre 85 cm

Toplam Hat 578 km 711 metre 85 cm

Bu hat mukavelenâmesinin 29'uncu maddesi İzmit-Ankara kısmı için senelik kilometre başına hâsılat-ı gayr-i safiye olarak 15.000 ve 30'uncu maddesi Haydarpaşa-İzmit için de senelik hâsılat-ı gayr-i safiye olarak 10.300 frank garanti edilmektedir.

Senelik hâsılat-ı gayr-i safiye bu miktara ulaşmadıkça Hükümet-i Seniyye aradaki farkı ödemeye mecburdur. Şurası nazar-ı dikkatten uzak tutulmamalıdır ki hat üzerinde şimendifer trafiği işlediği zamandan beri –zannımıza kalırsa– bir sene hâsılatı masrafı karşılayabilmiş, sonraki seneler Hükümet hâsılatın miktarına göre az veya çok bir tazminat vermeye mecbur olmuştur.

Son dört sene zarfında Hükümet-i Seniyye'nin ödediği tazminat aşağıdadır:

	Santim	Frank
1906 senesi için km başına	-	2860
1907 senesi için km başına	91	3972
1908 senesi için km başına	66	5861
1909 senesi için km başına	18	5241

Bu cetvel ile anlaşılacağı gibi, Hükümet-i Seniyye'nin ifasına mecbur olduğu fedakârlığın derecesi tahammül edilmez bir haldedir ve bu yükün altında daha uzun müddet ezileceği de şüphesizdir.

Hükümet-i Seniyye'nin kayıtsız şartsız kendisine bir teftiş hakkı ihdas etmeden bu hat için 15.000 frank teminat akçesi taahhüdü esasen çok zarar verici bir tavır olmuştur.

Hâlbuki Kumpanya'nın meşru olmayan bir surette Ankara Hattı hâsılatını, Konya Hattı hâsılatını keyfi olarak cem etmesi –ve her iki hat şartlarını bilerek yekdiğerine karıştırması– Hükümet adına daha büyük zarar ve ziyanlara neden olmaktadır.

Gerçekte nakliyatın temin edeceği hâsılatın gelişmesi, büyümesi ve artması nokta-i nazarından en ziyade menfaattar olan Hükümet-i Seniyye'dir.

Lâkin Hükümet, hat varidatının^{*} gelişmesi ve artması için lazım gelen makul araçlar ve anlaşılmaya uyulup uyulmayacağı hususunda bir teftiş hakkı ihdas etmeden tam bir hüsnüniyetle böyle mühim bir teşebbüsün sevk ve idaresini tam bir inançla işbu şirket idaresine ihale etmiştir.

Hâlbuki Kumpanya'yı idare eden ellerde işbu teminat akçesi bulundukça Kumpanya, işi ilerletecek hiçbir tür mesaiye teşebbüs etmeyecektir.

Kumpanya pek güzel takdir ediyor ki, daha uzun yıllar boyunca hatta gerektiği gibi mesai harcansa bile, kilometre teminat akçesi miktarına ulaşmak mümkün olmayacaktır.

İşte bunun için Kumpanya'nın işi mühimsememesi ve umursamaması aşağıdaki sebeplerden kaynaklanır.

Nakliyatın ve varidatın artışına uyumlu olarak şimendifer memurlarının artırılmasına; yanıcı ve tehlike arz eden maddelerin daha fazla sarfına; kullarılan hareketli, akıcı ve mekanik aksamın miktarının artmasına; aşırı kullanma sebebiyle gerek sabit gerek hareketli aksamın daha çabuk yıpranmasına sebebiyet verir ki, bunların masrafı mukavele ve şartnâme hükümlerince Kumpanya'ya aittir.

Yalnız bir şubede ibraz edeceğimiz yegâne bir misal bile iddiamızı ispata fazlasıyla yeter.

Hattın toplam işletme masraflarıyla alet, edevat ve değişken işletme masrafları nispetleri yüzde hesabıyla aşağıdaki gibidir.

* Metinde geçen “varidat” kavramını yazar “gelir” anlamında kullanmaktadır –çn.

Mütalaasından açıkça anlaşılacağı gibi bu mukayese nakliyatın azalıp çoğalmasıyla tedricen artar veya azalır.

Sene	Anadolu Hatlarının Kilometre Başına Senelik Hâsılatı Frank	Toplam İşletme Masraflarına Nispeten Masrafların Mukayesesi
1906	9578,33	939,52
1907	11314,63	938,01
1908	7745,64	934,33
1909	7620,43	932,76

Bu miktarlarda gerek 1908 tarihinde kömür fiyatının artışından gerekse o senenin eylülünde tatil-i eşgal üzerine yevmiyelerin artırılmasından dolayı bir artış da vardır.

İddialarımızın ispatının sıhhatini, fiili durumdan ortaya çıkan gerçek açıkça gösteriyor ki, bu babda ne bundan başka inandırıcı delilin mevcudiyetine, ne de bu Şimendifer İdaresi'nin işleri ve usulüne dair özel malumatın tedariğine gerek bulunmaktadır.

Mamafih bu Kumpanya'nın gerek tarifesi gerek ticaret ve ahaliye karşı reva gördüğü muamelatı gerekse İdare'nin işlerinin yürütülmesi hususunda takip eylediği usul ve mesleğini; Aydın Şimendiferi gibi teminatsız veya mahdud ve muayyen teminatlı diğer kumpanyaların muamelatıyla yalnız ufacıcık bir mukayese bile; tazminatlı şimendiferlerin memlekete hiçbir zaman lüzumu derecede hizmet edemeyeceği hakikatini ispata yeter.

2. Eskişehir-Konya Hattı

Uzunluğu 445 kilometre, 443 metre, 25 santimetre

Bu hat mukavelesinin 30. maddesi senelik km başına ancak 604 osmanlı lirası, yani 13.727 frank 27 santim hâsılat-ı gayr-i safiye temin etmektedir. Lakin bu teminatın ancak gelecekte tatbik edileceği de sarihdir. (30. madde) Hükümet-i Seniyye inşa olunan ve işletilen her bir kilometre hat için imtiyaz sahibine –Ankara'dan Kayseri'ye kadar– senelik altın akçe olarak yedi yüz yetmiş beş osmanlı lirası ödeyecektir. Eskişehir'den Konya'ya kadar olan hat için yine altın akçe olarak altı yüz dört osmanlı lirası teminat ödemesi şartı bulunmaktadır. Bu hattın hâsılatı, yukarıda bahsi geçen altı yüz dört Osmanlı

Lirası'ndan ne miktar aşağı olursa olsun Hükümet-i Seniyye tarafından kilometre başına senelik ödenecek meblağ hiçbir vakitte altın olarak iki yüz on dokuz osmanlı lirası ile yetmiş sekiz kuruşu aşmayacaktır.

Bu maddeden şu netice çıkarılıyor ki gayr-i safi hâsılat kilometre başına senelik 604 osmanlı lirasına, yani 13.727 frank 27 santime ulaştığı müddetçe işbu meblağ tamamıyla Kumpanya'ya ait olacaktır. Fakat gayr-i safi hâsılat bu miktara ulaşmadıkça bu eksiklik her ne olursa olsun Hükümet-i Seniyye en fazla olarak yalnız 219 osmanlı lirası 78 kuruş altın akçeden, yani 4995 franktan fazla bir para ödemesiyle mükellef değildir.

Haydarpaşa-Ankara Hattı şartlarına aykırı olarak bu hatta Hükümet-i Seniyye'ce nakden teminat altına alınan 219 osmanlı lirası 78 kuruş altın akçeden gayr-i safi teminat miktarı olan 604 osmanlı lirasına varıncaya kadar varidatın arttırılmasından Kumpanya doğrudan doğruya menfaattardır.

Kumpanya için senelik varidatın $604 - 219,78 = 384,22$ osmanlı lirası, yani kilometre başına 8732 frank 27 santime ulaşması hayati bir meseledir. Her ne zaman ki varidat bu miktardan aşağı olursa aradaki fark Kumpanya için kat'i bir ziyan teşkil eder. Kumpanya tarafından sarf edilen ileride cins ve mahiyetini arz eyleyeceğimiz her çeşit çaba ve gayrete rağmen bugüne kadar senelik gayr-i safi varidat hiçbir zaman yukarıda belirtilen 384 osmanlı lirası 22 kuruşa ulaşmamıştır. Mamafih Kumpanya her sene nakliyatın dalgalanmasına göre değişken bir ziyana maruz kalmaktadır.

Eskişehir-Konya hattının son dört sene zarfında temin eylediği gayr-i safi varidat aşağıdaki gibidir:

1906 senesinde	6156	frank 12 santim
1907 senesinde	6981	frank 54 santim
1908 senesinde	5816	frank 50 santim
1909 senesinde	4673	frank 34 santim

Devam etmeden evvel şurasını dikkatinize arz etmek isteriz ki, Hükümet-i Seniyye ile aralarında akdedilmiş mukavele ve esas şartnâmeler hariçinde Kumpanya kendisine birtakım menfaat sağlayan izinler icat ve temin etmiştir ki, bunlardan ileride uzun uzadıya bahsedeceğiz. İşte bu gibi sonradan uydurulan izin ve menfaatler Hükümet-i Seniyye'nin düzenlemekte olduğu

teminat akçesi meselesinde tatbik olunmaktadır. Ve kıymetli okuyucuların hamiyetli nazarlarını tekrardan bu mühim noktaya celp etmek isteriz.

Ferman-ı âli ve mukavelenâmenin 30'uncu maddesi hükümlerince Hükümet-i Seniyye'nin Konya Hattı'nda kilometre teminatı olarak senelik 219 osmanlı lirası 78 kuruş altın akçeden fazla bir para bile vermeyeceği mutlak ve kat'i bir açıklıkla belli olmasına rağmen, Hükümet-i Seniyye bugün kilometre başına 219 osmanlı lirası 78 kuruş akçe değil, belki çok daha fazlasıyla 296 osmanlı lirası 31 kuruş altın akçe, yani (6734 frank 30 santim) ödemektedir. Ferman-ı âli ve şartnâmenin yukarıda zikrolunan tam, açık ve kesin nitelikli hükümleri karşısında işbu fazla ödemeyi nasıl izah edebileceğimize gayret etmekle beraber bunu bir vakıa olarak kabul etmeye mecburuz.

İzahına gayret eylediğimiz bu meselenin lâıyıkıyla tetkik ve tahkiki ile esasen mali sıkıntı sebebiyle her hamiyetli kalbi sızlatan bu günkü mali ahvalimiz nazar-ı dikkate alınarak her sene fuzuli yere bu suretle ödenegelmekte olan 774.760 frank gibi bir mühim servetin bundan böyle ödenmemesinin

Meşrutiyet Hükümeti'miz menfaatinin icabı olduğunu, bunu sağlamayı yüksek makamların bilinen âlicenap ve hamiyetlerinden ümit ve temenni eyleriz.

Eskişehir-Konya Hattı'na ait teminat usulü Haydarpaşa-Ankara Hattı'na ait usule nispeten Hükümet-i Seniyye için fevkalâde menfaat bahşeder. Zira Hükümet-i Seniyye'nin bir taraftan muhtemel zarardan bir kısmını bir had tayin ederek kabul ile hattı teminat altına alması, diğer taraftan da yine muayyen bir hadde kadar istihsalı mümkün olan hâsılatı tamamıyla Kumpanya'ya devir ve ihale etmesi, hattın gelişmesi ve varidatın artması noktasından İdare'yi sarf-ı mesaiye teşvik eder. Binaenaleyh Hükümet-i Seniyye'nin kilometre başına üstlendiği bu yükün ya hepsinin veya hiç olmazsa bir kısmının bir an önce artan varidata rağmen ödenmemesi; milletin hazinesinin menfaatinin korunmasına yönelik bir tasarruf olacaktır.

Aslında bu usul ilk senelerde Hükümet-i Seniyye'nin mühim fedakârlıklara katlanmasına sebebiyet verdiyse de yine her halde Haydarpaşa-Ankara Hattı mukavelesine bin kat tercih edilir.

Eğer Hükümet-i Seniyye Haydarpaşa-Ankara Hattı'nda kabul ettiği kilometre başına gayr-i safi hâsılat temini usulünü Eskişehir-Konya Hattı'nda

tatbik etmiş olsaydı daha fazla tazminat vermesi lazım gelecekti ve bunun de-
recesi de aşağıdaki cenvelin tetkikiyle anlaşılacaktır.

Sene	Azami olarak Hükümet-i Seniyye'nin bugün kilometre başına senevi verdiği teminat Frank	Gayr-i safi hasılat üzerine teminat usulüyle hükümetin vermesi lazım gelen teminat Frank	Kilometre başına tahakkuk eden senelik varidat Frank	Hükümet-i Seniyye'ce kabul edilen kilometre başına gayr-i safi senelik teminat Frank
1906		7571.15	6156.12	
1907		6745.73	6981.54	
1908	6734.30	7910.77	5816.50	13.727.27
1909		9053.93	4673.34	

Eğer Hükümet-i Seniyye için her halde nispeten fevkalâde faydalı olan
Eskişehir-Konya Hattı teminat usulü diğer demiryolu hatlarına da tatbik edil-
miş olsaydı buna hiçbir kimsenin itiraz etmeğe hakkı olamayacaktı. Lakin bu
usulün yalnız Eskişehir-Konya Hattı'nda kabul edilmesi Haydarpaşa-Ankara
Hattı'nda ise buna tamamıyla zıt bir usulün kabul edilmiş olması beşinci bab-
da uzun uzadıya ayrıntısıyla inceleyeceğimiz üzere Hükümet-i Seniyye için
büyük büyük zararlara sebep olmaktadır.

3. Bağdat Hattı

Bugün işlemekte bulunan Konya-Bulgurlu Şubesi
Uzunluğu 200 Kilometre

Bugün inşa edilmiş ve işlemekte olan bu hattın beher kilometresi için mu-
kavelenâmenin 35. maddesi senelik 11.000 frank teminat akçesi ita etmekte
ise de iş bu merkezde kalmamaktadır. Çünkü yine sözü edilen madde inşa
edilmiş ve işlemekte bulunan beher kilometre için işletme masrafları namıyla
senelik maktuen ve fazladan 4500 frank daha teminat altına almaktadır ki bu
suretle teminat akçesi toplam itibariyle 15.500 franka baliğ olmaktadır.

Senelik kilometre başına verilen bu 11.000 frank, Hükümet-i Seniyye'nin
yüzde dört faizli ve yüzde 0,088 amortismanlı bir borçlanmayla ve alâkalılar

¹ Eğer şartnamenin 30'uncu maddesine tamamıyla uygun hareket edilmiş olsaydı Hü-
kümet-i Seniyye kilometre başına senelik 6734,30 frank değil ancak 4995 frank yani
219 osmanlı lirası 78 kuruş altın akçe vermesi lazım gelecekti.

arasında akdedilmiş bir mukavele mucibince Düÿûn-ı Umûmiyye-i Osmaniye İdaresi' nin taahhüdü ile teminat altına alınmıştır.

Kilometre başına senelik maktuen işletme masrafları olarak verilen 4500 franka gelince bu meblağ hattın istihsal edeceği varidat ile teminat altına alınmaktadır. Eğer ki söz konusu varidat işbu masrafları karşılayabilecek bir dereceye varmaz ise Hükümet-i Seniyye geriye kalan akçeyi tediye ve tesviyeyi de ayrıca taahhüt altına almakta ve buna mukabil Anadolu Şimendiferleri varidat fazlasını göstermektedir.

Kilometre başına senelik hâsıl olacak varidat işbu maktu işletme masrafları olan 4500 frankı aştığı takdirde 10.000 frankı geçene kadar aradaki fark tamamıyla Hükümet-i Seniyye'ye ait olacak ve eğer varidat on bin frankı da geçecek olur ise 10.000 frankın tenzilinden sonra hâsıl olacak kâr Hükümet ile Kumpanya arasında taksim edilecektir. Şöyle ki: Hükümet bu farkın yüzde altmışını Kumpanya ise yüzde kırkını alacaktır.

Kumpanya'nın menfaatleri nazar-ı dikkate alınıp da Hükümet bir tarafa bırakılacak olur ise bu usul pek mükemmel bir usuldür. Çünkü Kumpanya kendisine muayyen ve garantili bir varidat temin ediyor, varidatın artış veya azalmasıyla kendisine tertip edebilecek her türlü zarar ve ziyana maruz kalmak tehlikesinden tamamıyla azade kalıyor ve bu suretle hattın inkişafı ve varidatın artışı için lazım gelen fevkalâde mesaiyi ibraz etmek külfetinden de tamamıyla kurtuluyor.

Yani bu usul teminat esasen başka şekle sokulmuş bir Haydarpaşa-Ankara Hattı teminatıdır. Hükümet-i Seniyye Kumpanya'ya bu kadar mühim menfaatler sağladığı halde kendi menfaatini gözetebilecek vasıtaları, hiç olmazsa ciddi bir teftiş hakkını bile istihsal etmemiştir. Diğer taraftan varidat 4500 franktan 10.000 franka erişinceye kadar Kumpanya'ya hiçbir menfaat temin edilmemektedir, bilakis bu artan varidat Kumpanya'nın menfaatleri açısından gayet zararlıdır çünkü şüphe yok ki varidatın artışı ve tesviyesi Kumpanya'ya ait olan masrafların da nispeten artışı sonucunu doğurur.

Şu arz ettiğimiz sebepler meydanda iken varidatın değil 10.000 franka, hatta yarısı olan 5000 franka ulaşması için bile daha pek çok seneler lazımdır. Bu mühim noktayı ispat için uzun uzadıya kalem oynatmaya o kadar lüzum yoktur.

Acaba Bağdat Hattı ve güzergahına nispeten daha eski olan ve güzergâhında bulunan toprağın verimliliği, mahsulâtın fevkalâdeliği, ahalisinin yoğunluğu açısından herhalde kat kat üstün olan ve ayrıca şartnâmesi mucibince zarar

ve ziyanının bir kısmından Kumpanya'nın doğrudan doğruya alâkadar olduğu Konya-Eskişehir Hattı'nın her türlü girişime rağmen bugün temin ettiği varidatın bu sınırdan daha pek çok aşağı olduğunu arz edersek iddiamızın ispatı için daha başka delil ibrazına lüzum gösterilir mi?

Mamafih bu gibi uzun mukayeseler ile de sözü uzatmaya lüzum görmüyoruz. Çünkü bizzat bu hat üzerinde vaki olan tecrübe dahi bizim fikrimizi peşinen tasdik eder bir derecededir. Bağdat Hattı'nın ilk kısmı olan Konya-Bulgurlu şubesi gayet geniş, verimli ve mahsuldar bir araziden geçer, güzergâhında Karaman ve Ereğli gibi iki mühim şehir mevcuttur. Kayseri, Nevşehir, Aksaray, Koçhisar, Niğde vesaire gibi Anadolu ticaretinin yoğunlaştığı malûm bölgelere de çok yakındır. Bunlara rağmen işbu hattın kilometre başına senelik ancak 2000 frank temin ettiğini beyan edersek, hattın tamamlanması halinde güzergâhının bu zikr eylediğimiz mahallerden daha az mahsuldar, daha az ticaretgâh olduğu nazar-ı dikkate alınarak bir hesap yapılırsa temin edeceği varidatın hakiki meblağı kendi kendine meydana çıkar.

Bu hesap yapılırken ne Avrupa ile Hindistan arasındaki yolcu ulaşım ve ticaretinin miktarı, ne de Hindistan postasının muhtemel varidatının –bazılarının hayalhanelerinde büyüttükleri kadar– çok olduğuna ve fevkalâde mühim bir varidat temin eyleyeceğine hüküm verilmemelidir.

Bundan sekiz on sene önce Fransa maliyesinden Mösyö Chéradame'in Bağdat Hattı hakkında yazdığı ve neşr eylediği bir kitap bizi bu hataya düşmek tehlikesinden kurtarmaktadır. İşte Mösyö Chéradame o kitabında yazmış olduğu kısmın tercümesini aynen buraya nakil ediyoruz.

“İstanbul'da neşr edilen Malumat (sözü edilen Baba Tahir'in) Gazetesi” senelik Süveyş yoluyla İngiltere'den Hindistan'a 600.000 yolcunun

André Chéradame (1871-1948): Avrupa jeopolitiği ve Ortadoğu üzerine uzmanlaşmış Fransız gazeteci, yazar. Alman militarizmi ve yayılmacılığına karşı yirminci yüzyılın ilk yarısındaki yazılarıyla tanınmıştır. Bağdat Hattı'nın muhalifleri Chéradame'in görüşlerine sıklıkla başvuruyordu. 1915 yılında yayımladığı *Le Chemin de fer de Bagdad* başlıklı kitabında Bağdat Demiryolu'nu siyasi, askeri ve ekonomik sonuçları bakımından 1870 Fransa-Almanya Savaşı'ndan sonra en mühim olay olarak addetmekteydi –yn.

1895 yılından 1903'e dek, Baba Tahir olarak anılan Mehmed Tahir tarafından yayımlanan haftalık *Malumat* gazetesi veya mecmuası. Dönemin diğer süreli yayınlarından farklı olarak gazetede bol miktarda resim ve fotoğraf kullanılmaktaydı. Bundan dolayı

seyahat ettiğini nazar-ı dikkate alarak bunlardan herhalde 200.000 kişinin yüksek ihtimalle Bağdat yolunu tercih edeceklerini yazıyor.”

Bu rahminin mübalağalı değil hatta hayali olduğunu ispat için Süveyş'ten geçen yolcuların miktarını beyan eden cetveli sunuyoruz:

1892 senesinde 189.809 yolcu	1897 senesinde 191.215 yolcu
1893 senesinde 186.495 yolcu	1898 senesinde 219.554 yolcu
1894 senesinde 165.980 yolcu	1899 senesinde 221.332 yolcu
1895 senesinde 216.938 yolcu	1900 senesinde 282.511 yolcu
1896 senesinde 308.243 yolcu	1901 senesinde 270.221 yolcu ²

Oşmanlı askeri	19.140
Alman askeri	25.884
Amerika askeri	1501
İngiliz askeri	20.070
Belçika askeri	19
Fransız askeri	30.434
Felemenk askeri	2275
İtalyan askeri	2518
Japonya askeri	290
Portekiz askeri	309
Rus askeri	34.074
Adi yolcu	92.046
Hacı, muhacir ve sürgün	41.661

Gemilerle seyahat eden yolcu miktarı 270.221

(Süveyş Kanalı-Süveyş Kanalı Kumpanyası risalesinin 1097 numaralı 12 Haziran sene 902 tarihli nüshasının 4094'üncü sahifesinden.)

da “Musavver Malumat” olarak da anılacaktır. Bilhassa edebiyatta çeşitli kümelenme ve tartışmaların ortaya çıkmasında önemli rol oynamıştır –yn.

² 1901 senesinde seyahat eden askeri ve sivil yolcuların tabiiyyetlerine taksimatı.

Tenkrit ve itirazı mümkün olmayan bu vesika ispat ediyor ki 1901 senesinde Süveyş'ten geçen yolcu miktarının üçte ikisini asker, hacı ve muhacirler teşkil etmektedir. Bu nitelikteki yolcuların ise, ziynet katarlarına pek o kadar ihtiyaçları olmayacağından, temin edeceği menfaat pek cüzdür.

Mümkün değil ancak kabul edelim ki, Haydarpaşa-Basra Körfezi Hattı Kızıldeniz tarafından daha makbul bir suretle işlesin ve gece trafiğinde lazım gelen asayiş teminat altına alınmış olsun –ki bugün bu asayişin lüzumu derecede olmadığından dolayı katarlar gündüzleri seyrüsefer etmektedir– ve daha ziyade iyimser olarak yine farz eyleyelim ki yolcuların çoğu bu yolu tercih eylesin yine bundan bir netice çıkaramayız. Zira dünyada hiçbir şimendifer kumpanyası yoktur ki hesaplarını nakil edeceği yolcuların temin eyleyeceği varidata dayandırsın, çünkü nispeten en az menfaat temin eden, yolcu nakliyatıdır.

Hindistan Postası mühim bir kıymete haiz imiş gibi pek çok dedikoduya sebep olan kazanç kaynaklarından biri de Hindistan Postası'nın temin edeceği menfaattir.

(Londra-Viyana-Dersaadet-Kuveyt) yolu ile Bağdat Hattı, Londra ile Hindistan arasında en kısa yol olduğundan İngiltere Hükümeti'nin diğer yollara tercihen bu yolu kabul edeceğine dair insanın aklına bir fikir gelir ki, bu fikir nazariyatta kaldığı müddetçe itiraz etmek mümkün değildir.

Gerçekte Binbaşı Schlagintweit'in¹ hesabınca Viyana-Sofya-Dersaadet yolu 2 gün, Dersaadet-Basra yolu 3,5 gün şimendiferle, Basra-Bombay arası da denizden 4 gün ki toplam 9,5 gün eder. Buna Londra-Viyana arasında süren 1,5 günlük mesafeyi de ilave edersek Londra ile Bombay arasındaki mesafe yeni hatla 11 güne inmiş olur. Brindisi-Süveyş-Bombay yolu ise ortalama 15 gün sürmektedir. Her iki yol arasındaki fark dört günden ibarettir; yani aşağı yukarı seyahat müddetinin üçte birine eşittir. Ve hakikatte asrımızda hayat pek hızlı olduğundan kazanılmış olan bu dört gün gayet mühimdir. Lakin insan biraz daha gerçekçi olmalıdır. Hindistan Postası'nın güzergâh değişildiği yalnız süratin mevcudiyetine bağlı değildir. İngiltere Hükümeti her şeyden

¹ Max Schlagintweit (1849-1935): Yakınoğu'nun Alman göçmenler tarafından kolonizasyonunu savunan Schlagintweit. Anadolu'nun koşullarını incelemek için buraya gitmiş dönüşünde de Anadolu'nun kolonizasyonu lehindeki görüşlerini yaygınlaştırmaya çalışmıştır –yn.

evvel güzergâhın tam intizamı ile güzergâhtaki asayişin tamamıyla istikrar eylemiş olmasını dikkate alır. Ve bu fevkalâde sürat ikinci derecede bir meziyet addeder.

Bu husus diğer bir misal ile de ispat edilebilir. Esasen Hindistan Postası bugüne kadar Budapeşte-Niş-Üsküp-Selanik güzergâhının temin eylediği süratten pek çok zamandan beri istifade edebilecekken Londra dahi bundan yararlanmak istemedi.

Gerçekte İngiltere Hükümeti'nin icra eylediği ciddi bir inceleme neticesinde bu hattın sıkı bir askeri kontrol altında bulunması lazım geldiği, hâlihazırda güzergâhta asayiş bulunmadığı anlaşılmış ve bu sebebe dayanarak söz konusu yolun kabulünden vazgeçilmiştir.

Bu manidar çekince çerçevesinde bazen gayet mühim bir kıymet ve servete haiz bulunan Hindistan Postası'na Kürtler, hatta Abdülhamit'in özel ordusuyla bile eşkıyalığa yeltenmekten kaçınmayan İbrahim Paşa" gibi resmi haydutların başı, tamahkâr bakışlarını buraya dikmişken, Devlet-i Aliyye'nin her şeyi aydınlatacak adli bir soruşturmayı kendiliğinden başlatması ihtimal dışı mıdır?

Ne vakit bu iki hat bütün kıtayı tamamıyla ıslah edecek ki, buna uzun bir müddet, yani on yirmi hatta otuz sene sonra ancak muvaffak olunacaktır, o vakit Hindistan Postası için bu yol kabul edilecektir. Hatta bu takdirde bile söz konusu postanın temin edeceği menfaat Anadolu Şimendiferi'nin bugün zan ve tahmin ettiği miktara ulaşmayacaktır. Yoksa hâlihazırda bu farz edilen varidatı hesaba dâhil etmek pek uygun değilse bile pek cüretkârane bir muameledir.

Şu faslı ikmal etmeden önce biz de Hindistan Postası için Bağdat Hattı'nın tercih edilmesi ihtimali hakkında bir iki söz ilave edelim:

** Milli aşireti reisi İbrahim Paşa 1892 yılında kaymakamlığa atanır ve II. Abdülhamid'in kurduğu Hamidiye Alayları'na aşiretiyle katılacağını bildirir. Akabinde Hamidiye Alayları'nın başına atanan İbrahim Paşa'nın rütbesi Mirlivalığa yükseltilir ve Abdülhamid'le yakın ilişkisine de dayanarak büyük bir otoriteye kavuşur. Bu dönemde Hamidiye Alayları bilhassa yöredeki Ermenileri hedefleyen talan ve cinayetlerle anılacak ve büyük tepki çekecektir. İbrahim Paşa, II. Meşrutiyet'in ilanının ardından 31 Mart isyanı sonrasında tahttan indirilen II. Abdülhamid'e destek için isyan çıkaracağını açıklasa da kısa bir süre sonra ölür –yn.

Mübarek ve aziz vatanımızda, meşrutiyet güneşinin ışık saçan huzmeleri altında huzurun hâkim olduğu bugün, Mösyö Chéradame'ın memleket asayişindeki delilleri günden güne ehemmiyetini yitirmekte ve eski kara eşkıyalık bu parlak güneşin keskin ışıkları altında rengini kaybetmekte ve onun yerine huzur, rahat ve saadet kaim olmaktadır. Biz ise bundan daha yeni ve daha mükemmel bir delil ibraz edeceğiz ki maalesef bu mevcut bulunduğu müddetçe Hindistan Postası'nın, Bağdat yolunu izlememesi yüksek ihtimal dâhilindedir.

Yani Anadolu Şimendifer hattının fenni açıdan yetersizliğiyle bu hattı idare eden yüksek memurların lazım gelen ehliyet ve liyakate kısmen bile sahip olmayan kişilerden ibaret bulunmasından ve idaresi altında da bu sebebe dayanarak pek çok noksanları bulunduğu ve genel olarak yönetiminin yetersizliğinden bahis eylemek istiyoruz.

Eğer işbu İdare her nasılsa düşmüş ve düşürülmüş olduğu sakat yoldan ayrılmazsa, dürüst bir muamelata, intizama, şiddetle ihtiyaç duyulan basiretli bir yönetime sahip olmazsa, fevkalâde ehemmiyete sahip bulunan Hindistan Postası hiçbir zaman Bağdat yoluna tercih edilemez ve edilmeyecektir.

Anadolu Demiryolları İdaresi başkanlarının yukarıda arz eylediğimiz ve aşağıda açıklayacağımız vaziyetini, yapılan usulsüzlükler açısından Bağdat Şimendiferi Şartnâmesi'nin 37'nci maddesinde kayıtlı Anadolu Demiryolları hatlarında icra olunacak düzenlemeyi, ihdas edilecek sürat katarlarını duman içinde görünen bir hayal gibi temaşa etmeğe, daha doğrusu bunu ismi var cismi yok Anka Kuşu gibi kabul eylemeğe mecburuz. Çünkü Hükümet-i Seniyye'ce tayin edilecek bir özel komisyon vasıtasıyla bu demiryolu hatları sıkı, ciddi ve daimî bir teftiş altında bulundurulmadıkça –bu İdare'yi ve başkanlarını pekiyi ve çok yakından tanıdığımız için– kendi başına bu gibi ilerici bir icraat ve intizam arayışını kabul ve tatbik edeceklerine inanacak kadar safdil ve iyimser olmamakta haklıyız.

Her iddiaya lazım gelen sağlam delillerin ileri sürülmesi ciddi tartışmaya layık bir durumdur. Bundan dolayı biz de iddiamızı ispat için pek o kadar uzağa gitmeyerek daha pek yeni, hatta bu sene vaki olmuş olan bir misali şahit göstererek arz ve ispat edeceğiz.

Bu sene miladi Kânunusaninin yirmi sekizinci gününden Şubat'ın yirmi sekizinci gününe kadar arada geçen otuz gün zarfında Konya'ya yakın bir me-

safede bulunan Bozdağ geçidinde yol kar ile dolmuş ve kapanmış ve bu sebepten dolayı mütemadiyen işbu otuz gün zarfında Afyonkarahisar'dan itibaren hat üzerinde trenlerin gidiş-gelişi tamamıyla kesilmiş idi. İdare ise bu engelleri ortadan kaldırmak için sözde gayret sarf etmiş ve fakat iki lokomotifin fedasıyla birkaç kişinin telef veya yaralanması pahasına bu mesaisi nihayet başarı-sızlıkla neticelenmişti.

Sözü edilen mahallerde yağın kar her ne kadar çok olursa olsun, bir hat üzerinde bu kadar uzun bir müddet nakliyatın durması şimendiferler tarihinde nadiren değil hatta ilk defa işitilmiş fevkalâde garip bir vakadır.

Avrupa'nın gerek şimal cihetlerinde bulunan gerek Orta Avrupa'da vaki olan memleketlerde pek çoğunda yağın kar her halde Anadolu'ya kıyas kabul etmeyecek derece yoğunudur. Böyle olduğu halde bile dünyanın hiçbir tarafında yoğun kar yağışı sebebiyle nakliyatın bir ay gibi gayet uzun bir müddet zarfında âtil ve akim kalmış olması görülmüş işitilmiş şeylerden değildir.

Bu arz ettiğimiz vaka karşısında insan iki netice çıkarmaya mecbur oluyor:

Evvla inşaat esnasında hattın olması muhtemel her türlü doğal afete karşı müdafaası için ne türlü tedbirlere ne zaman başvurulması lazım geleceğinin katiyen düşünülmemiş olması, yani hattın yeniliğine rağmen zamanın ilminin gösterdiği ilerlemeler ve yenilenmenin tatbik edilmediği, daha açıkçası fenne aykırı olarak yapılmış olduğu; ilave olarak İdare'nin yönetiminde bulunanların bugün maalesef işgal ettikleri mühim makamlara layık insanlar olmadığı, memlekete karşı yalnız kendi özel menfaatlerini düşünmekten başka hiçbir özel ihtisasları olmadığı pek sarihtir.

Eğer maruzatımız hakikatin ta kendisi olmasaydı, yani adı geçenlerin pek cüzi bir minnettarlık hissi ve vicdanı bulunmuş olsaydı ve eğer izzet-i nefsin ne demek olduğunu anlamış olsalardı, sayesinde pek çok nimetler içinde oldukları, hatta mühim mühim servetler bile temin eyledikleri bu mübarek toprağın menfaatleri için yerleri göklere katacak derecede çalışkanlık gösterip gayret ederler, memleketin iktisadi hayatı noktasından gayet ehemmiyetli olan bu bir aylık mühim müddet zarfında hattı başıboş, kapalı bir surette bırakmazlar, bir an önce emniyete alarak milletin hazinesini fuzuli yere felç olmuş bir hat için yararsız teminat akçesi ödemek suretiyle zararına sebebiyet vermiş olmazlardı.

Özellikle bu esnada ya askeri sevkiyata zorunlu ve acil ihtiyaç hissedilmiş olsaydı?!!

Şüphesiz yok ki bizim gibi olaylara dışarıdan alâkadar olanların dahi bu vakayı, büyük bir hayretle ve fakat pek de şaşırmadan karşılamaları doğaldır.

İngiltere Hükümeti'nin her nevi doğal afete maruz fakat her gün doğal olmayan sebeplere dayanarak bir hattı tatil etmesi ve iadeye tabi yükleri aylarca emniyete alınamayan bir hatta Hindistan Postası'na ait birçok emtia ve sair yüklerin sel ve kar tehdi altında bırakmayacağı ve onları iyi suretle muhafaza edilemeyecek ve katiyen ehil olmayan insanların eline teslim etmeyeceği şüphesizdir.

Mösyö Chéradame'nin iddiasını yeni nakliyat hattının inşasıyla memleketin ilerlemesine hizmet eden vasıtaların inkişafı ve binaenaleyh varidatın çoğalması ile yıllık kilometre başına 10.000 frank hâsılât istihsalinden daha pek çok uzak olduğumuzu, adı geçenlerin ileri sürdükleri delilleri bir tarafa bırakarak tamamıyla başka deliller ile ispat ve teyit etmiş olduğumuzdan artık bu faslımıza bir hatme vermek isteriz.

Fakat şurasını da sırası gelmişken arz edelim ki bu fikirde bulunanlar sadece biz değil; birçok ihtisas sahibi muharrir ve yetkilinin; özellikle Preseller, Hermannlar, "Miralay Biebersteinler" ve Hogartlar vesair gibi Almanya nokta-i nazarından bu hat için daha müsamahakâr davrananların bile Bağdat Hattı hakkında ifa ettikleri tetkikler, hat mahallinde icra ettikleri kılı kırk yaran incelemeler sayesinde bizden daha pek çok evvel istihsal etmiş oldukları netice her noktadan bizim iddialarımıza ve neticelerimize tamamen uygundur.

Başka bir fasla dâhil olmadan evvel Mersin-Tarsus-Adana Hattı hakkında kısa bir malumat vermeyi zorunluluk kabul ederiz.

-
- * Wilhelm von Pressel (1821-1902): Avusturyalı bürokrat ve demiryolu mühendisi. Osmanlı Demiryolları Genel Müdürü olan Pressel, Haydarpaşa-İzmit Hattı'nı inşa etti. Bağdat Hattı'nın inşasının önemine II. Abdülhamid'i ikna eden isim olarak bilinir ve bundan ötürü Bağdat Demiryolu'nun "babası" olarak adlandırılmıştır -yn.
 - ** R. Hermann: Alman ziraatçı. 1898'de Bağdat Demiryolu'nun geçeceği güzergahtaki tarımsal kapasiteyi araştırmak ve modern tarımın geliştirilmesi için gerekli koşulları belirlemekle görevlendirilmişti -yn.
 - *** Adolf Marschall von Bieberstein (1842-1912): Alman muhafazakâr siyasetçi. 1890 yılından görevden alındığı 1897'ye dek dışişleri bakanlığı yaptı. Sonrasında büyükelçi olarak Osmanlı başkentine atandı. Almanya ve Osmanlı İmparatorlukları arasında ekonomik işbirliği aracılığıyla ülkesinin şarktaki nüfuzunu arttırmaya çalıştı. Bu politikasının düğüm noktası Bağdat Demiryolu'ydü ve görevi sırasında hattın imtiyazını Alman ağırlıklı bir konsorsiyumun elde etmesinde etkili oldu -yn.

Zira bu hat ile Bağdat Hattı arasında kesilmesi mümkün olmayan birtakım münasebet mevcuttur ve yakın gelecekte fevkalâde büyük bir ehemmiyete haiz olacaktır.

Uzunluğu 67 kilometreden ibaret olan bu hattın hiçbir kuruş teminat akçesi yoktur. İlk imtiyaz sahibi olan şirket İngiliz ve Fransız sermayedarlarından meydana geliyor idi. Bilâhare İngilizlerin tamamıyla bu şirketten çekilmesi üzerine imtiyaz Fransızların elinde kalmış idi. Bunların maksadı ise hattı Birecik ve Fırat'a doğru uzatmak idi.

Fakat bir süredir günbegün büyüyen, kök budak salan Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu'nun imtiyaz sahibi olan Alman şirketi bu hattın bütün gelecek ümidi önüne, göğüs germesi mümkün olmayan bir engel çekti.

İşbu Fransız şirketi, elinde bulunan imtiyazı muhafazada artık bir ümit beklemiyordu. Fransız şirketi bir mukavele ile uhdesindeki imtiyazı devretti, binaenaleyh bu hat dahi Deustche Bank'ın, yani Anadolu Osmanlı Demiryolları İdaresi'nin eline düştü. Söz konusu idare dahi beş altı sene evvel "ehliyetli" bir memurunu işbu hat üzerine tayin etti. Yani Anadolu Demiryolları İdaresi usulleri bütün noksanlıklarıyla Mersin-Tarsus-Adana Hattı'nda tatbik edilmeye başladı.

İşbu Mersin-Tarsus-Adana Hattı'nın en ziyade nazar-ı dikkatimizi celp etmesinin sebebi yakın gelecekte hattın fevkalâde bir ehemmiyet kazanacağıнын beklenmesidir. Çünkü yeni sahipleri bu hattı Bağdat Hattı'na bağlamak için her ne mümkün ise onu yapmaktan geri durmayacaklardır. Fakat bir kere bu demiryolu Bağdat Hattı'yla bağlanınca –şu noktayı dikkatinden uzak tutmayınız ki bu demiryolunun hiçbir kuruş teminat akçesi yoktur– Anadolu Osmanlı Demiryolları İdaresi için artık Adapazarı Şubesi ile Konya Hattı'nda döndürmekte olduğu fırıl-dağı bu hatta da tatbikten başka yapılacak bir şey kalmaz.

Yani en yüksek hatlı tarifeyi teminatsız olan Mersin-Tarsus-Adana nakliyatına, en düşük hatlı tarifeyi de teminatl ol olacak olan Bağdat Hattı'na tatbik...

Ve sonra bütün nakliyat mesaisinin büyük bir kısmının bu hat vasıtasıyla icrasına sarf...

Netice, bu küçük hat milyonlarla ifade edilebilecek altın akan bir çeşme gibi varidat temin ederek yeni sahiplerinin kasalarını dolduracak ve bütün zarar ve ziyan Hükümet-i Seniyye tarafından sineye çekilecektir.

Hükümet-i Seniyye'ye ait olan Bağdat Hattı'nın hâsılatından icra edilecek tenzilat Adana-Tarsus-Mersin Hattı'nın hâsılatını kabartacaktır.

Bu hususta arz ettiklerimizi bir nazariye olarak almayınız. Hayır, bu bir hakikattir ki pek yakın bir zamanda tatbik edilegelmekte olan bu usulü bilhassa burada açıkça hatırlatmaktan maksadımız; Abdülhamit devri vekillerinden daha ileri görüşlü olan mevcut heyetimizin şüphe yok ki günden güne artan ve yoğunlaşan bu vurgunun sonuçlarını evvelden keşf ile lazım gelen tedbirleri almaları, hamiyetli nazarlarını bu mühim noktaya çevirmeleri ve bu suretle artan oranlarda milletin hazinesi sırtına yükletilmek istenilen dayanılmaz yükleri hafifletmek yolundaki vatanperverane fikirleri fiiliyata koymalarıdır.

4. Adapazarı Şubesi

Uzunluğu 9 Kilometre

Ancak dokuz kilometrelik bir uzunluğu bulunan bu şube büyük Anadolu Hattı üzerinde bulunan Hamidiye'yi (yeni adıyla Arifiye'dir) Adapazarı'na bağlar. Hiçbir teminata tabi değildir. Lakin Adapazarı mühim bir ticaret merkezi olduğundan bu şubenin hâsılatı ileride görüleceği gibi fevkalâde mühimdir ve tamamıyla Kumpanya'ya terk ve ihale olunmuştur.

Son dört senelik değişik muameleler ve aşağıda gösterilecek cerveldeki meblağın miktarı bu hattın varidatının ehemmiyet derecesini göstermeye kâfidir. Bu hattın tamamının inşası için Kumpanya'nın katlandığı fedakârlık, daha doğrusu sarf eylediği meblağ Kumpanya bilançosu gereğince 580.078 frank 92 santimdir. Birkaç bin frank fark ile İdare'nin bu şubeden aldığı varidat bu masrafları tamamıyla kapamaktadır.

Son dört senelik muamelatın neticesi aşağıdadır:

Sen	Yolcu nakliyatı Nefer	Hayvan nakliyatı (Bağ)	Efya nakliyatı Ton	Kilometre başına varidat Frank	Genel varidat Frank	
1906	65.093	6512	34.906	14.271	45	128.443 05
1907	70.959	3209	35.596	14.695	66	132.260 90
1908	73.662	3475	30.891	13.688	53	123.196 72
1909	98.902	1190	42.374	16.005	54	144.049 82

Bu sonuçların bu merteye memnuniyet bahşedici bir dereceye yükselmesi, söz konusu hattın geçtiği mahallerin fevkalâde önemiyle bilhassa bu şube üzerinde olan her türlü nakliyatı Eskişehir-Konya Hattı için kabul ve şartnâmesine yazılmış olan tarifenin tenzilatı tatbikinden de kaynaklanmıştır.

Gerçekte Adapazarı Hattı için pek çok hususi ve tenzilatlı tarifeler mevcuttur. Lâkin her hattın varidatının taksimi için beşinci fasılda ayrıntılı açıklanan usul burada da tamamıyla tatbik olunmaktadır. Böylece İdare şubenin şartnâmesinde tayin edilen ve sınırlandırılan akçenin tenzilatlı tarife göre varidatın tamamını hesaplayarak tahsil eder ve hususi tarifede gösterilen tenzilatı aynen ve tamamıyla Haydarpaşa-Ankara Hattı hesabına nakil ve kaydeder.

Muhtelif hatlarda tatbik edilen bu hesap iadesi muamelesinin sonucu hakkında açık bir fikir verebilmek için son dört senelik bir cetveli aşağıya naklediyoruz.

Altın akçe olarak kilometre ve ton başına hesapla ortalama elde edilen varidat:

Sene	Haydarpaşa-Ankara	Eskişehir-Konya	Arifiye-Adapazarı
1906	0,223	0,295	1,070
1907	0,215	0,287	1,080
1908	0,262	0,312	1,080
1909	0,268	0,332	0,750 ¹

Şuracıkta aklımıza gelen olan bir noktayı arz etmek istiyoruz: Hükümet-i Seniyye menfaatleri açısından Anadolu Şimendiferi'ne bu şubenin imtiyazını hiçbir tavize mukabil olarak vermediği gibi Ankara Hattı kilometre teminat akçesinin azaltılması gibi bir şart dahi koşmadığı halde acaba bu şube varidatının arttırılması için hasılâtın taksim şeklinde ve hususi tarifelerin gizlice uygulanmasında hile ve düzenbazlık yapılması için İdare'ye müsaade mi etti?

Zannediyoruz ki Hükümet-i Seniyye bu derece saflıkla ve kendi menfaatleri noktasında zararlı bir mesaide de bulunmamıştır.

³ Burada görülen fark tonilato başına lira para 9 kuruş hamaliye resminin tenzilinden kaynaklanır, sekizinci fasla müracaat.

Üçüncü Fasıl

Hükümet-i Seniyye Tarafından

İcra Edilecek Teftişat

İmtiyazı Anadolu Şimendifer İdaresi'ne verilen ve yukarıdan beri durumunu araştırdığımız hatların geliştirilmesinden, nakliyatın muntazaman ve yavaş yavaş çoğalmasından, bu muhtelif hatların temin edeceği varidatın bu oranda artışından en fazla ve hatta birinci menfaatdar olan Hükümet-i Seniyye'dir.

Doğrusu bu hususta Hükümet-i Seniyye'miz vermiş olduğu imtiyazlarda demiryollarının işletme muamelesi için doğrudan doğruya ve daimî bir teftiş hakkını, aşağıda gösterilen surette şart koşturmuştur.

Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya ve Bağdat Demiryolları imtiyazlarının beşinci maddesinde deniyor ki; *"Komiserlerin teftişatı işletme muamelatına ve imtiyazın uzatıldığı müddet zarfında işlerin iyi yönetilmesi hususuna tatbik edilecektir."*

Ankara Hattı Şartnâmesi'nin 23., Konya Hattı Şartnâmesi'nin 24. ve Bağdat Hattı Şartnâmesi'nin 28. maddelerine anlam olarak ilave ediliyor ki:

"İmtiyaz sahibi Nafia Nezâreti'ne 'bütün varidatını' beyan eden aylık cetvelleri göndermeğe mecburdur."

Hakikaten bu maddelerden daha açık ve daha belirli bir şey olmaz ise de İdare her zaman Hükümet-i Seniyye tarafından icra edilecek ciddi teftişattan kurtulmak için lazım gelen hileli yollara başvurmaktan geri kalmamış, böylece teftiş yalnız bir hayalden ibaret kalmış; İdare, Hükümet-i Seniyye komiserlerinin nezâretleri gibi bu teftişini de manadan ziyade şeklen bir teftiş hâline dönüştürmeye muvaffak olabilmıştır.

Kumpanya, resmi bir salahiyete sahip olmadığı halde, bu tuhaf muameleleri protesto edenleri yerinden uzaklaştırma ve susturma için her türlü araca başvurmuştur. Bu konuda mükemmel maharet sahibidirler. Aynı zamanda bu komiserler Hatem-i Tâi' cömertliğine sahiptirler, iş bitiricilikte ve ayyuka çıkan şikâyetlerin söndürülmesi hususunda uzun elleriyle büyük yetenek sahibidirler.

* Hatem-i Tâi, cömertliğiyle ünlü Arap şairi ve kabile reisi -çn.

Biz bugüne kadar liyakatlerine bırakılan vazifeleri, vicdanlarının idare ettiği namuslu yolda ifa eylemek üzere arzu ve beğeni sahibi bulunan nice zeki ve gayretli komiserlerin birdenbire ve sebepsiz tepetaklak olarak komiserlikten uzaklaştırıldığını gördük!

Niçin mi? Bu ‘niçin’in cevabını insan kendiliğinden bulur!

Komiserlerin demiryolu işletme muamelelerini ve bunların ait oldukları şubeleri (İdare’ce) ayda bir kere teftiş hususunda açık hukuka rağmen, Kumpanya istediği gibi her kısımda cirir oynatmakta serbest kaldığı için –komiserler– Nafia Nezâreti’ne gönderilen aylık cetvellerinin doğru ve sıhhatli olduklarını tetkikte değil, tetkik etmemekte ehil hale gelmişlerdir.

Gerçekte bugünkü muamelelerin tetkiki, aylık cetvelleri gösteren rakamların, bu cetvelleri yorumlama hususunda İdare’nin kullandığı defterin özet muhtevasını karşılaştırma ve tetkik etmekten ibarettir. Teftiş sırasında bu cetvellerde her cinsten ve bilumum varidatın tamamen ve aynıyle zikredilip edilmediğini tetkik etmek, hatır ve hayale bile gelmemektedir. Esasen bu hususta uzun uzadıya aşağıda açıklamalarda bulunacağız.

Kaldı ki Hükümet-i Seniyye’den resmen tayin edilen komiserlerden herhangi birisi vazifesini hakkıyla ifa edebilmek gibi iyi bir fikir ile bu hesabın sıhhatini tayin için lazım gelen araştırmaya teşebbüs etse, hemen İdare’nin fevkalâde saygı duyulan ve büyük nüfuz sahibi “*Anadolu Osmanlı Demiryolları nezdinde Hükümet-i Seniyye’nin Umumi Komiseri olan Hayrettin Beyefendi Hazretleri*”ni görür.

Aslında Hayrettin Beyefendi Hazretleri, Anadolu Şimendifer İdaresi’nin güvenilir adamıdır. Ve komiser olarak bu şirket nezdinde memur edildiği günden beri azledilmeyerek ve nezdinde bulunduğu Kumpanya ile gayet iyi geçinerek memuriyetini muhafaza edebilmiş yegâne memurdur.

Sözü edilen Beyefendi ile uhdesinde büyük büyük görevler yüklendiği Hükümet-i Seniyye’nin komiseri olarak İdare arasında yerleşmiş olan özel münasebetlerin derecesini pek o kadar takdir edemeyiz ve bilemeyiz. Doğrusunu Allah bilir fakat takdir ettiğimiz ve bildiğimiz bir nokta var ise o da İdare ile bu şahsın arasında büyük muhabbet ve karşılıklı samimiyet vardır. Hatta o kadar ki, bağlı bulunduğu hükümetin zararını ispat eden belgeleri görmek istemiyor, gördüğünde de Kumpanya’nın haysiyetini muhafaza fıkriyle hareket ediyor.

Kumpanya 3 Mayıs 1909 tarihinde yukarıda adı geçen Komiser Bey'e, oğlu Muktedir için ikinci sınıftan ve Haydarpaşa ile Erenköy arasında cari olmak üzere altı adet abonman pasosu vermiştir. Beherinin tutarı 47,5 kuruş olmakla toplam bedeli 285 kuruşa erişmektedir. Bu meblağ Kumpanya veznesinden tesviye edilmediğinden tabii ki Hükümet-i Seniyye'nin ziyanına olarak Ankara Hattı hesabına kaydedilmiştir.

(Bu iddianın ispatı için Müdüriyet'in 3 Mayıs sene 1909 ve 13797 tahri-ratına müracaat.)

Örnekler arasından rastgele aldığım yalnız bu küçük misal Hükümet-i Seniyye vekillerinin İdare'nin hesabını tetkik eylemek hususunda izah edilmiş olan şartlara ne derece riayet ettiğini ve Komiser Beyefendi Hazretleri'nin dahi kamunun hususi ve umumi menfaatlerini ne dereceye kadar koruduğunu göstermeye kâfidir.

Dördüncü Fasıl

Müdüriyet Nakliyat Hâsılatını Nasıl İdare Ediyor?

İşte İdare'nin yukarıda zikrettiğimiz gibi işlerin yönetimi yanında, kendi lehinde nasıl menfaatler temin eylediğini arz edeceğiz.

Daha evvelce de bildirdiğimiz gibi müdüriyet hâsılatın idaresinde tamamıyla hür ve serbesttir. Çünkü Hükümetin uhdesinde bulunan hafif bir teftiş hakkını dahi türlü türlü araçlarla neticesiz bırakmağa muvaffak olmuştur.

Yukarıda yazdığımız gibi Haydarpaşa-Ankara Hattı varidatının artışı ve ek-silmesinden doğrudan doğruya alâkadar olan Hükümet-i Seniyye'dir. Hâlbuki Eskişehir-Konya Hattı'ndan ise en evvel menfaat bekleyen Kumpanya'dır. Yani varidat kilometre başına senede 6992 frank 97 santime balığ oluncaya kadar gerçekleşmesi muhtemel olan zarar ve ziyan Kumpanya'ya aittir.

Kumpanya'nın elinde toplanmış bu iki usulde taban tabana zıt iki menfaat mevcuttur, bundan dolayı bu iki zıt menfaat sebebiyle Hükümet-i Seniyye'nin Kumpanya hesaplarını daha yakından, daha ciddi bir daimî teftiş altında bulundurmasına yegâne sebep teşkil eder, hatta sebep değil bu bir kesin mecburiyettir.

Hâlbuki ve maalesef iş bu merkezde değildir. Kumpanya idaresi, tamamıyla serbest bulunduğundan bu iki menfaatten işine geleni istediği tarafa

meylettirebilir. Şüphe yoktur ki böyle bir mevkiye Kumpanya'nın izleyeceği yegâne yol kendi menfaatlerini hakkıyla temin eylemek, yani nalıncı keseri gibi menfaati hep kendi tarafına yontmaktan ibarettir.

Bu yol iki mühim noktadan ibarettir:

1- Haydarpaşa-Ankara ve Bağdat Hatları hâsılatından, Eskişehir-Konya ve Arifiye-Adapazarı Hatları ile Haydarpaşa Limanı hâsılatı menfaatine olarak tasavvuru mümkün tenzilatın icrası. (Bu usul yakında Adana-Mersin-Tarsus Hattına da tatbik edilecektir.) Ve İdare'nin hatırlı dostları için icra edilen tenzilatı Ankara ve Bağdat Hattı'na yükleyip ve bu konuda gerçekleştirdiği bütün masrafları keza Ankara ve Bağdat Hatları hesabına nakil etmek.

2- İşletme hâsılatının ziyanına olarak İdare'ye hususi menfaatler temin için birtakım varidat kaynakları icat etmek ya da meydana getirmek. İleride göstereceğimiz vakalarda ortaya koyduğumuz deliller bu meseleyi tamamen ispat eder: İdare gerek yolcu nakliyatında gerek emtia nakliyatında gerekse diğer hususlarda kendi şahsi menfaatleri icabınca hayli cömertlik göstermeyi lüzumlu addeder ve bunu ekseriyetle Ankara Hattı varidatına yedirir.

Yani şunu demek istiyoruz ki cömertlik tereddütsüz Hazine namına icra olunur. Çünkü bu cömertliğin karşılığı Ankara Hattı varidatında hiçbir zaman görünmez. Görünse bile sonradan yerleştirilmiştir. Ve Hükümet-i Seniyye tarafından ödenen kilometre teminat senelik akçesinin miktarı böylece kabarmıştır.

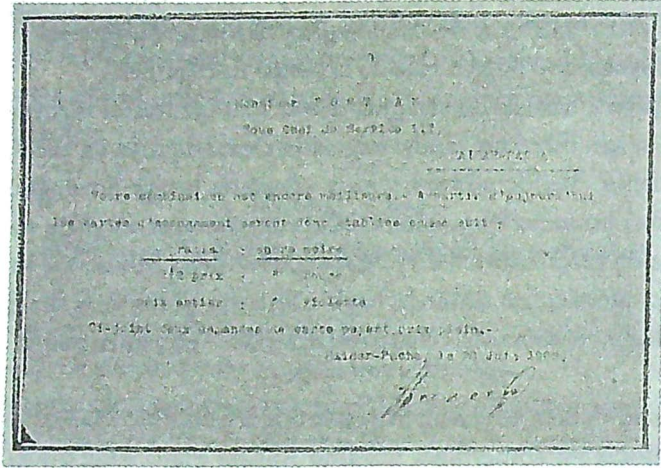
En evvel yolcu nakliyesindeki yolsuzlukları gözden geçirelim: Elimizde pek çok vesikalar vardır. Fakat bunlar daha pek çok noksandır. Yalnız Haydarpaşa civarına mahsustur. Toplam bedeli üç bin liraya yakındır. Kumpanya himaye ettiği adamlara bu gibi özel belgeler dağıtarak bunlara şimendiferlerle bedava gidip gelmek hakkı ihsan ediyor. Lakin İdare bu cömertliğinin, bu ihsanlarının bedelini Ankara Hattı'na varidat kaydetmiyor, bedelini vermiyor. Yahut kaydetse bile doğru fiyatlarından pek çok eksik yazıyor.

Bu bölümde bir iki vesikayı kitabımıza aynen koyuyoruz. Bu vesikalar ki oldukça uyarıcıdır, eğer Hükümet sözlerimizi dinlemeğe ve bunları tahkike

lüzum görürse bunlarla sözlerimizi ispat edebiliriz. Bu kitabımıza koyduğumuz mektup, evrak ve buna benzer başka türlü vesikalardan birçoklarını Hükümetimize teslim etmeğe hazırız.

Bu cömertliklerin kıymet ve tabiatını daha güzel ve daha açık bir yolda göstermek için yine elimizde bulunan bir mektubun fotoğrafını buraya derç ediyoruz.

Okuyucularımızı temin ederiz ki, kullanıldıktan sonra geri alınmış olan pasolar ve şahsımızda korunmakta bulunan defterler sayesinde bu pasoların siyah mürekkeple yazılmış ve bedava verilmiş olduğunu ispat ederiz.



Tercümesi:

Üçüncü Şube Müdürü

Mösyö Portmann – Haydarpaşa

Bulduğunuz çare pek mükemmeldir. Bugünden itibaren pasoların aşağıdaki gibi tanzimi kararlaştırıldı.

Ücretsiz – siyah mürekkep, Yarım ücret – kırmızı mürekkep, Tam – mor mürekkep.

Bağlı olarak iki tam ücret paso talebi de gönderilmiş olunuyor.

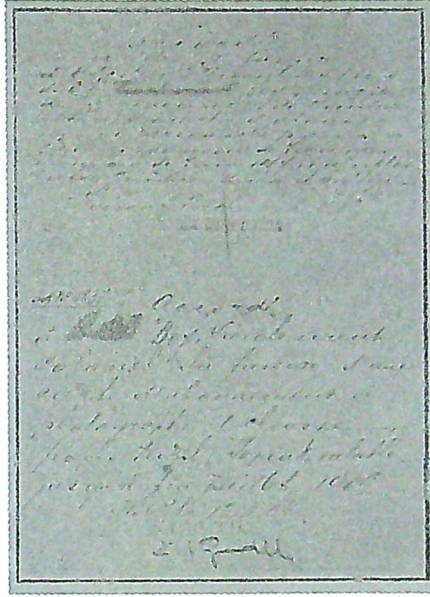
Haydarpaşa 28 Haziran sene 1902

Tarak

Yukarıda neşrettiğimiz mektup müdüriyet başkâtibi tarafından yazılmıştır.

Buna Kumpanya'yı idare eden büyük kişiler *"Bunlardan bizim haberimiz yoktur. Bu işleri yapan küçük memurlardır. Biz bedava paso vermedik"* gibi bir itiraz ileri sürebilirler.

Bu gibi itirazların evvelden önünü almak için şu iki vesikayı kitabımıza derç ediyoruz.



Birinci mektubun tercümesi:

Haydarpaşa Gümrük Nazırı (... ..) Beyefendi Hazretleri'nin oğulları mektepli Kemal Bey'e iyilik (!) olarak ve ücretsiz 1907 Kânunusani'sinden Haziran'ına kadar ve Haydarpaşa ve Maltepe arasında cari olmak üzere pasolar ita olunmuştur.

*2 Kânunusani 907 Haydarpaşa
Müdür
Huguenin*

* Orijinal metinde isim yeri boş bırakılmış –çn.

İkinci mektubun tercümesi:

Müdüriyet numarası 4837.

Adı geçen makam (.....)' Beyefendi'ye birinci mevkiden Kızıltoprak için 1909 senesi Temmuz'u nihayetine kadar resimli bir paso ita olunmuştur.

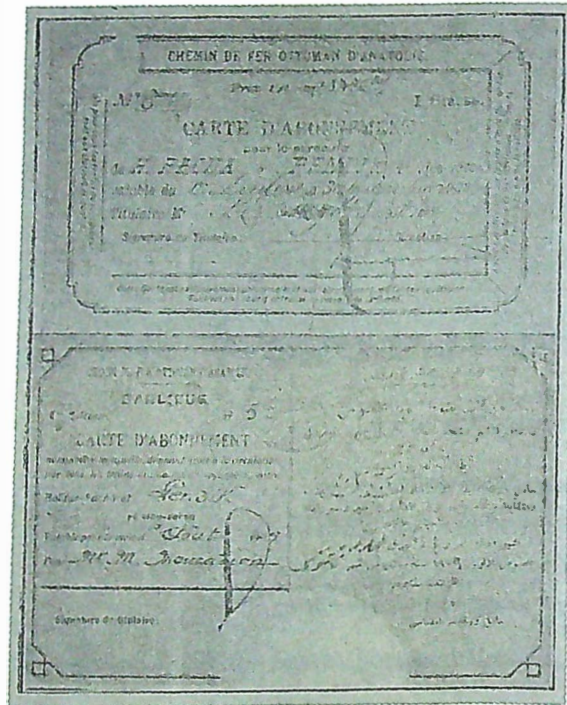
Haydarpaşa 12 Şubat 1909

Müdür

Bridel

İşbu vesikalar bedava paso ita olunduğunu ispat ediyor.

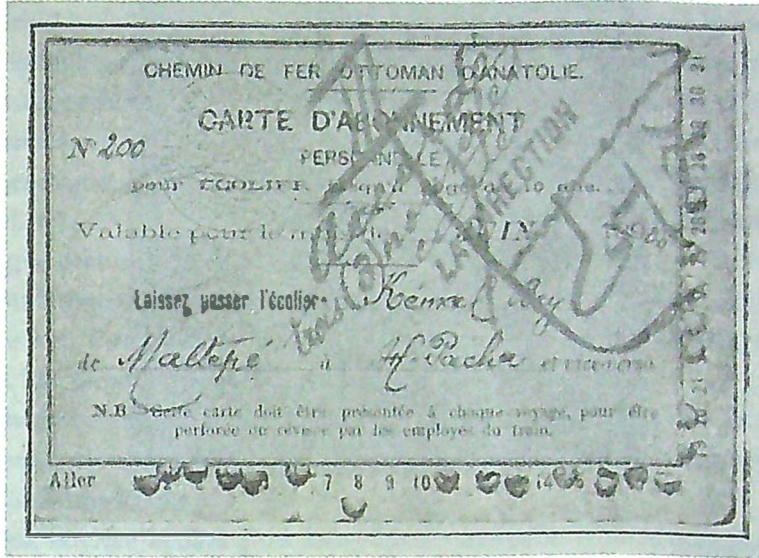
İşte bedava verilmiş ve kullanılmış birinci sınıftan iki paso daha:



* Orijinal metinde isim yeri boş bırakılmış –çn.

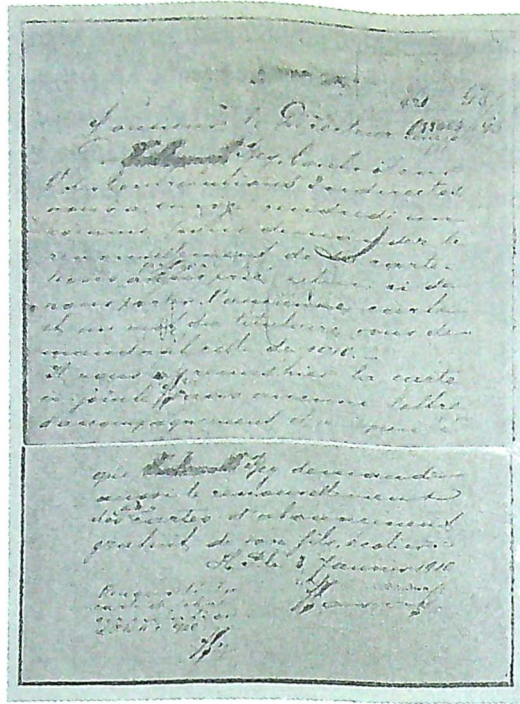
İkinci pasoda ismi görüldüğü gibi bu paso Umum Müdür Mösyö Hugue-
nin Cenabları'nın içli dışlı sevgili dostu Mıgırdıç Muradyan Efendi Hazretle-
ri'ne verilmiş ve Muradyan Efendi Hazretleri de bu pasoyu kullanmıştır.

Kırk altıncı sahifedeki üçüncü pasoda dahi görülüyor ki müdür cenapları
bedava ve yenilenmiş üç paso daha verilmesi için talimat veriyorlar.



Gelecek sahifede keza bedava pasolar verilmesi hakkında bir resmi mektup
sureti yer almaktadır.

Abonman defterleriyle vuku bulan seyahatler de dikkat çekmektedir. Bu
ustaca yapılmış bir usuldür. Bu gibi defterleri kullananlar diğer yolcuların
gözlerini boyar. Herkes sanki bunları para ile alınmış zanneder. Hattası var.
Böyle defterleri alanlar bunlardan ahabplarına da dağıtabilirler. Birçok kişile-
rin bu suretle parasız seyahat etmelerine imkân sağlarlar. Böyle eli açıklık hiç
de keseye dokunmaz ve pek bol olur. Bu fırıldak da böylece döner. Abonman
defterleri yalnız Haydarpaşa gişesinde satılır. Müdüriyet bazen bu defterler-
den şuna buna peşkeş için kâfi miktarda gişeden çeker ve parasının açıkta
kalmaması için "işbu abonman defterlerinin değerlerinin deftere gelir kaydı ve
masraflarında da müdüriyetin borçlu gösterilmesi" hakkında gişe memuruna
yazılı emir verir.



Tercümesi:

Müdür-ü Umumiye: Rüşûmat Müfettiş-i Umumisi (.....) Bey cuma günü bir adam göndermiş ve pasosunun yenilenmesini talep etmiş, biz de adı geçenden 1910 senesi pasosuyla Beyefendiden bir mektup getirmesini talep ettik. Adı geçen, dün tekrar geldi ilişkide takdim ettiğim kartı getirdi fakat mektup getirmedi. Bey'in şifahen mektepli oğlu için altı adet pasonun değiştirilmesini talep ettiğini de söyledi.

Haydarpaşa 3 Kânunusani sene 910

Verile: Huguenin Tarak

Hamîş: Altı adet pasonun yenilenmesi için. Kâtib-i Umumi.

* Orijinal metinde isim yeri boş bırakılmış –çn.

İdare muamelelerini bilmeyenler için bu cümle Çince kadar anlaşılmaz bir şeydir. Fakat bu abonman defterlerinin sanki para ile satılmış olduğunu göstermek için pek maharetli bir fırıldaktır.

İşte bu fırıldağın nasıl döndüğünü gösterelim:

Böyle bir emir alan gişe memuru müdüriyet tarafından istenilen abonman biletlerini gönderir ve bunları sanki satmış gibi bedellerini diğer abonman defterleri bedeliyle beraber kasasına varidat kaydeder. Şüphe yok ki bu suretle hâsıl olacak para gişe memurunda mevcut değildir. Bunun için yine kasasının sarfiyat hanesine müdüriyetin gönderdiği emirname numarasıyla ve müdüriyet namına tediyât diye kaydeder. Ve işte böylece kasasını denk hale getirir. Bu hesapların tetkiki için defterin kontrol şubesinden geçmesi lazımdır. Lakin müdüriyet evvelden bu şubeye de emir göndermiştir. Bunun için kontrol şubesi gişe memurunu bu borçtan ibra eder, yani aklar.

Bu hesapların Hükümet-i Seniyye'nin teftişi altında bulunan hâsılat defterine kaydı sırasında müdüriyet namına alınan işbu abonman miktarını hiç kayıt bile etmez, bir tarafa bırakıverir.

Bunu en muktedir bir komiser bile anlamaktan acizdir. Bu usul yalnız abonman defterleri için icra olunmuyor buna benzer daha birçok şeyler için de kullanılmaktadır.

İşte böylece bedava şuna buna İdare tarafından cömertçe ihsan edilmiş olan ve büyük miktarda elimizde mevcut bulunan abonman defterlerinden ancak birkaç tanesini gösteren cetveli gelecek sahifeye derç ediyoruz.

Verildiği tarih	Müdüriyetin Emir Numerusu	Cari Olduğu Mahal	Mevkii	Adet	Kıymeti kuruş	
5 Şubat 909	3909	Bestancık	1	6	840	
11 Haziran 909	18419	Maltepe	1	6	960	
17 Haziran 909	18927	Fener yolu	2	1	50	57
6 Ağustos 909	25557	Pendik	1	2	480	
17 Eylül 909	29545	Erenköy	1	1	130	
" " "	" " "	Erenköy	2	1	50	87
10 Mart 910	8183	Çiğirtepe	1	2	260	
2 Mayıs 910	14833	Erenköy	1	1	130	
" " "	" " "	" " "	2	1	50	87
3 Mayıs 910	15059	Maltepe	2	5	50	562

Alâkadarı tarafından icra olunacak hiçbir çeşit tezkir delilinden korkmayarak diyebiliriz ki, Umum Müdür Mösyö Huguenin Cenapları'nın familyası Haydarpaşa ile Bostancı arasında ücretsiz ve buna uygun abone defterlerini kullanarak seyrüsefer etmektedir. Ve cervelin en başında yazılı olan Bostancı için verilmiş altı adet birinci mevkii abonman defterleri bu husus için ita edilmiştir.

2 Mayıs sene 910 tarihinde Umum Müdür Başkâtibi Mösyö Tarak'ın Anadolu Demiryolları Umumi Komiseri Hayrettin Beyefendi Hazretleri'ne biri birinci diğeri ikinci sınıfa ait olmak üzere iki adet abonman defteri ita etmiş olduğunu gözleriyle bizzat görmüş olan iki şahidin beyanatından anladık ve zannedersek bu lütufkâr muamele ilk defa olmasa gerektir.

Lüzumu takdirinde işbu şahitleri göstermeye muktediriz.

Buna benzer bir diğerk vakıa daha:

909 senesi 10 Nisan'ında Umum Müdür Mösyö Huguenin Cenapları tarafından bir emir çıkarılarak Hereke'ye kadar gidip ve dönmek üzere bir hususi eğlence gezinti katarı tanzim edildi (işbu gidiş ve dönüş 128 kilometredir). Bu tren Müdür Efendi Hazretleri'nin ahabları, hâlis ve sadık dostları olması muhtemel 10 kişiyi 310 kuruş gümüş akçelik bir aile kartıyla nakil ettiği gibi Madam ve Matmazel Huguenin de bedava seyrüsefer edebilmek için bir (permi) özel müsaade yazılı olan bu kartla seyahate iştirak eylediler.

(Birinci sınıftan olan kartın numarası 2747, keza birinci sınıftan olan müsaade yazılı diğerk kartın numarası 5847'dir.)

Bu seyahat için tatbiki lazım gelen asgari tarife (Ankara Hattı Şartnâmesi'nin on birinci maddesine müracaat) lira akçe olarak 4480 kuruştur. Bu bölümde daha fazla tafsilata girişmek faydasız meşgaledir.

Yukarıdan beri zikr edegeldiğimiz bu gayrimeşru ödemeler; paso, abonman, permi gibi şeylerin milletin hazinesinin ziyanına olarak vuku bulduğuna dair hiçbir kimse bir itiraz beyan edemez. Çünkü Ankara Hattı Şartnâmesi'nin 25 ve 28'inci maddeleri bu bölümde kat'idir. Eğer bazı şahıslara cömertlik göstermek maksadıyla bu türlü tenzilat ve kolaylıklar ibrazını kendi şahsi menfaati icabatından addederse İdare'nin bunların bedelini tamamıyla kendi hesabına tesviye eylemesi, Hükümet-i Seniyye'nin hesaplarına katiyen geçirmemesi şarttır. Eğer Kumpanya şartnâme hükümlerine uygun hareket ederek bu gibi masraflar ve yaptığı cömertliklerin bedelini Ankara

Hattı hâsılâtına tediye etmiş olsaydı hiç kimsenin ağzını açıp konuşmaya hakkı olamazdı.

Diğer bir meseleyi daha nakledelim: Cümle âlem bilir ki Anadolu Osmanlı Demiryolları Umum Müdürü Mösyö Huguenin Cenapları'nın Bostancık'da mükemmel bir kâşâneleri vardır. Okurlarımız eski ihtiyar kondüktörle bir konuşursa bu muhteşem köşkün levazımâtının ne suretle Bostancık'a nakil edilmiş olduğuna dair gerekli malumatı elde etmiş olur.

İşbu kâşâne için lazım gelen sair malları dikkate almıyoruz çünkü ilk sualinize verilecek cevap üzerine kendi kendinize “vekıs aleyhilbevâki” diyerek daha derin incelemelere lüzum görmeyeceksiniz.

Biz ise burada ispat edebileceğimiz şeyleri zikrettik. Elimizde bulunan ve bir nüshasını kitabımıza derç eylediğimiz cetvel, Direktör Efendi Cenapları'nın sarayı için ne kadar vagon seyrüsefer ettiğini gösterir ve bunu da ispata amadeyiz.

İşbu cetvelin muhtevasından anlaşılacağı üzere bu nakliyat, Kumpanya'nın normal nakliyatıyla aynı mahiyettedir ve iki yeni malzemenin nakliyesine aittir. Sair mal ve malzemelerin nakliyatını buna göre hesap edebilmek artık pek kolay olur.

Cetveldeki birinci vagon 42, sonuncu vagon ise 22 gün âtıl bir surette kaldı ve Umum Müdür Mösyö Huguenin Cenapları'nın işbu vagonları seyrüseferden alıkoyduğu için ziyan ettikleri parayı karşılaması gerekirdi. Hâlbuki 6 Kânunusani 904 tarihli ve 78 numaralı, 19 Kânunusani 1904 tarihli 237 numaralı ve 5 Nisan 907 tarihli ve 1096 numaralı İdare'nin kontrol şubesinden Bostancık İstasyonu'na tebliğ edilen yazıları gereğince Umum Müdür Mösyö Huguenin Cenapları namına gelen vagonların vaktinde tahliye edilmemesinden dolayı düzenlenmesi lazım gelen vagon yevmiye ücretlerinin hesaba dâhil olunmamasına dair gereken emirler ita olunmuştur.

En yüksek tenzilatlı nakliyat tarifesi şartlarından olmak üzere 42'inci maddede gereğince tamamen yüklü bir vagonun yükleme ve boşaltılması için ancak sekiz saat bir mühlet bırakılmış, şayet bu müddet geçip de vagon tahliye edilemez ise geçecek her saat başına asgari beş kuruş olmak üzere saat başına

* “Varın gerisini siz düşünün” anlamında –çn.

bir kuruş (yani beş saate kadar kaç saat olur ise olsun yalnız beş, altıncı saat altı kuruş ve ilah... altın akçe) ödenmesi şart koşulmuş, hatta Kumpanya'ya lüzumu halinde bu miktar akçeyi artırma hakkı bile bahşedilmiştir. Şurasını nazar-ı dikkate almalı ki Hükümet, hatta askeri sevkiyat hususunda bile işbu şartlara tamamıyla uygun hareket eylemekte ve saat başı geçen ücretini tamamen ödemektedir.

İdare, değil Mösyö Huguenin'in kâşânesinin malzemesini nakil eden şu iki vagon için Hükümet-i Seniyye tarafından kiralananmış vagonlar için bile aşağıdaki mürur-i zaman ücretini almağa mecbur idi:

Birinci vagon kırk iki gün, günlük yirmi dört saatten $42 \times 24 = 1008$ kuruş

İkinci « yirmi « « « « $22 \times 24 = 528$ kuruş

İşbu iki vagonun altın akçe alması gereken ücret kuruş 1526 kuruştur.

Müdüriyetin sevkiyat için verdiği emirlerin tarih ve numrosu	Ef'ad tarafından verilen hadd-i aşağı ücret kuruş	Müdüri-i umuminin verdiği ücret altın akçe kuruş	Siklet kilo	Nakil ettiği mevad	Vagon numrosu	Mürselün ileyi istasyon	Mürsel istasyon	S	Yol varakası	Sevkiyat numrosu	Tarih
	75 200	25 35		Kum	?	Bostancık	Tuzla	0	58	40	12 Mart 903
	75 200	— 14		Toprak	1842	-	Haydarpaşa	r	704	84	23 . .
7348 23 Mart 1903	75 200	14	1	Toprak	1923	-	-	e	705	85	- . .
	75 200	25 35	5	Kum	1923	-	Tuzla	-l	263	67	10 Eylül .
			0					a			
47931 28 Kanun-ı evvel 1906	75 125	— 14	0	Gübre	?		Haydarpaşa	d	567	73	3 Kanun-ı sani 906
			0					j			
								y			
7318 26 Şubat 1907	75 450	75 99		Gübre	1531	-	Derince	e	564	46	6 Mart 907

Birinci vagon Bostancık'a 12 Mart'ta gelmiş ve 22 Nisan'da tahliye edilmiştir.

Altıncı vagon Bostancık'a 7 Mart'ta gelmiş ve 30 Mart'ta tahliye edilmiştir.

Umum Müdür Cenapları'nın bu resmi ve kanuni olan ücreti ödememek için gösterdiği direnmeye bakarsak, Anadolu hatlarını, muhterem müdürün babasının malı bir çiftlik addettiğine hüküm vereceğimiz geliyor.

Mamafih İdare, helal süt emmiş bir aileye malik ve uzun müddet, yani yirmi seneden fazla namuskârane hizmet etmiş Yaşar Mehmet Efendi namında ihtiyar bir şefi, hususi ve pulsuz (fakat açık) bir mektubu diğer bir memura

nakil ve teslim ettiği bahanesiyle ve merhametsizce kapı dışarı etmekte tereddüt göstermemiştir.

Umum Müdür Cenapları'nın şahıslarına ait hususi nakliyat için işgal eyledikleri vagonların ücretlerine gelince, bunlar esas olarak Kumpanya'nın kabul ettiği fiyata, yani *prix de régie* dedikleri ücrete muadildir. Ton ve kilometre başına muhtelif nakliyatın işletme masraflarına oranla 0 frank 2 santim, yani lira akçe 0,088 kuruşa mal oluş fiyatı olarak kabul edilmiş ve Umum Müdür Cenapları da hususi nakliyatlarını bu hesap üzere tesviye eylemiştir. Hâlbuki nasıl olabilir ki en sonunda varidatı Hükümeti Seniyye'ye ait olan bir hat üzerinde Hükümet kendi nakliyatına bile bu fiyattan pek fazla olarak ödeme yaptığı halde İdare, Umum Müdür'ün şahsına ait bir hane inşaatı için lazım gelen malzemeyi Kumpanya'ya mal olan fiyat üzerine naklettirsin!

Kumpanya memurlarına bile, zaruri ihtiyaçlarının nakli için birçok müşkülât çıkarıldıktan sonra ancak resmi tarifenin üçte bir ücretine müsaade olunmuştur.

Bu muameleye karşı Ankara Hattı Şartnâmesi'nin 25'inci maddesinin hükümleri nerede kalıyor?

Bu mühim noktanın tetkiki Nafia Nezâreti'nin sorumluluğundadır.

İşte başka bir şekilde diğer bir mesele daha;

Konya vilayeti 4 Teşrinievvelde Konya suyuolları için İstanbul'dan Haydarpaşa yoluyla on iki vagon demir boru nakletmişti. Bu vilayet, umumi menfaatler için olan işbu nakliyat üzerine tenzilat icrasını Kumpanya'dan talep etmişti. (Seyir vesaik numarası 383/42'den 394/53 kadar olmak üzere 4 Teşrinievvel sene 1902 tarihli)

İdare (Ticaret ve Nafia Nezâreti'nin müsaadesinin alınıp alınmadığını bilemez) bu sırada gayet büyük bir cömertlik göstererek nakliye ücretini vagon başına lira akçe 1200 kuruş yetmiş beş santime tenzil eylemişti. Fakat Kumpanya'nın işbu boruların nakliyatından hâsıl olan varidatı Haydarpaşa-Ankara ve Eskişehir-Konya Hatları arasında nasıl taksim ettiğini söylemeye hacet var mıdır?

İşte bu meblağdan vagon başına 0,75 kuruş, yani otuz parayı (Haydarpaşa-Eskişehir Hattı 315 kilometre olmasına rağmen) kaydiye harcı olarak Ankara Hattı varidatına, 1200 kuruş altın akçeyi de 432 kilometre uzunluğu olan Eskişehir-Konya Hattı varidatına kayıt etmiştir.

Yukarıda arz ettiğim gibi Konya Hattı varidatı bir hadde kadar tamamıyla Kumpanya'ya aittir. Bu boruların nakliyatı meselesinde İdare, hâsıl olan varidatı, kat edilen mesafeyi dikkate alarak Ankara ve Konya Hatları varidatına bir oranla geçirmesi lâzım gelirdi. Kilometre hesabıyla Ankara Hattı'na düşen hisse, beher vagon için 504 kuruş lira akçe olacak idi ve on iki vagon için $504 \times 12 = 6048$ kuruş altın akçeyi Ankara Hattı varidatına kayıt etmesi gerekirken hepsini Konya Hattı varidatına kayıt etmiş ve Ankara Hattı'na ise bol keseden kaydiye ücreti olarak 315 kilometre ve 12 vagon için yalnız dokuz kuruş on para altın akçe kayıt etmiş, bu suretle bu meblağ da hükümetin cebinden çıkmıştır. Zihî sahâvet, zihî hakkaniyet!

Bu babdaki maruzatımız da bir hakikat kaynağıdır; tezkibinden hiç korkmayız.

Birçok emsal arasından ayırarak zikretmiş olduğumuz bu iki emsal, Kumpanya'nın genel varidatı muhtelif hatlar arasında nasıl bir usul ile taksim etmekte olduğunun ispatıdır ve buna da muvaffak olduk zannederiz.

Bu mühim meseleyi böylece tamamladıktan sonra İdare'nin tanzim eylediği tarife usulleri ile bu tarifeyi muhtelif hatlara taksiminden ve kendisine nasıl füzuli ve uydurulmuş varidat temin ve icat eylediğinden bahsedeceğiz ki bu faslımız cümlesinden daha ehemmiyetli ve daha dikkat çekicidir.

Beşinci Fasl **Tarife Tanzim Usulü** **Hususi Tarifeler Varidatının Dağıtımı**

Tarifeler usulündeki muhtelif karışıklıkların tanziminde tatbik edilen dolambaçlı muamelatın cümlesinin sebebinin, Kumpanya'nın Eskişehir, Konya ve Adapazarı Hatları üzerindeki menfaatlerini, şartnâme ve mukavelenâmeler hükümleri haricinde olarak birtakım yeni menfaatler icat etmek ve onları teminat altına almak meselesi olduğunu göreceğiz.

İdare gayrimeşru menfaatler elde etmek için yukarıda arz edilen kilometre akçesi teminatı usulünün sakatlığından çokça istifade eylemiştir.

* “Ne güzel cömertlik ne güzel hakkaniyet” anlamında –çn.

Evvela: Konya Hattı için tasavvuru mümkün her çeşit varidatın icadıyla senelik hâsılâtın mümkün olduğu kadar kilometre başına 384 kûsur osmanlı lirasına ulaşması ve bu surette Kumpanya'ya terettüp etmesi lazım gelen zararın giderilmesi. (Birinci Fasıla Müracaat Oluna.)

Konya Hattı'na mümkün olduğu kadar mal ve kıymet temin etmek için İdare birçok vasıtaya müracaat etmiştir. İdare, Ankara ve doğrudan Eskişehir-Haydarpaşa Hatlarına yakın olan şehirlerin ticaretini bile Konya Hattı'na çekmiş ve Konya vasıtasıyla icra edilecek gerek ithalat ve gerekse ihracat emtiasının nakliyatı hakkında pek çok mesaide bulunmuş ve bu suretle hemen bütün ticari malların, Konya Hattı'nın büyük bir kısmı üzerinde naklini mecbur eylemiş ve buna muvaffak olmak için de iki vasıtaya başvurmuştur.

Birincisi, Anadolu içerilerinde bulunan başlıca merkezlerde şimendifer idaresine bağlı ticaret acentelikleri ihdas, ikincisi bunların icra edecekleri ithalat ve ihracat için mühim tenzilatlı müsaadeli tarifeler tatbikidir.

Eğer işbu sarf edilen mesai Konya ticaretinin gelişmesi için samimiyetle harcanmış olsa yine bir şey. Lâkin İdare icra edilen bu mesai ile kendisine daha hileli bir yol bulmaya çalışıyor.

Nakliyatın gelişmesi için İdare tarafından ihdas edilen ticaret acenteliklerinin masrafları ister istemez tüccarlara yükletilmiştir. Çünkü tüccar ithalat ve ihracat emtiasının tonu başına acente hakkı olarak lira akçe 20 kuruş vermeye mecburdur.

Sonra, bilumum demiryolu nakliyatını mümkün olduğu kadar mukavelede kararlaştırılmış tarifieden aşağı olacak şekilde, tenzilatlı diğer bir hususi tarifeye tâbi tutmak. Resmi tarife İdare'nin pek işine elverişli olmadığından ileride göreceğimiz gibi bu tenzilat sayesinde bundan evvelki maddemizde gösterilen maksada daha kolayca kavuşmak ve kendi şahsi menfaati için kilometre teminatı hesabına ve işletme hâsılâtına dâhil olmayan birçok varidat kapıları ilave eylemek.

Üçüncü olarak, bilumum ithalat ve ihracat muamelatının Haydarpaşa'dan icrasını mecbur etmek ve bütün muamelatı oraya celp eylemek ve bu suretle Haydarpaşa Limanı İdaresi'ne bir varidat garantisi temin eylemek. (İkinci Bölüme Müracaat.)

Bu ehemmiyetli noktaları daha açık göstermek için aşağıda lazım gelen izahatı vereceğiz.

Söz konusu bölge tüccarları sırf İdare'nin menfaatine yarayan işbu vergiyi vermemezlik edemezler, çünkü tarifeler öylece yapılmıştır ki eğer bundan istifade etmek isterler ise emtialarına nere mahsulatı olduğuna ve nereye sevk edildiğine dair bir şahadetname ilave etmeleri lazımdır bu ise kendiliğinden acente resminin tesviyesine mecburiyet hissettirir. İşte İdare tarafından mahalli ticaretin gelişmesi için yapılan hizmet!

Hususi tarifelerin kabulü tarzına gelince bu da dikkat çekicidir.

İleride verilecek imtiyazlarda bu mühim noktanın gözetilmesi için Nafia Nezâreti'nin nazar-ı dikkatini celp ederiz. Şartnâmelerde tayin edilen tarifeler tamamıyla yetersiz, eksik, belirsiz, ihtilafa müsait, hükümet ve ticaret için fevkalâde zararlıdır. Bu tarifelerde tayin edilen fiyatlar özellikle bazı tür nakliyat için pek fahiştir. Bilâhare söz konusu tarifelerin Hükümet-i Seniyye'nin ittifağıyla tadili, itirazı mümkün olmayan bir mecburiyettir. Fakat itiraz olunacak nokta şurasıdır: İdare güya kendi tarafından icra edilen fedakârlığa tavîzen işine pek yarayan bu hususi tarifelerin tatbikinin, lüzum hissedilmeyen mahalleri de kapsamasını şiddetle talep etmiş ve bu talebinde muvaffak olmuştur.

(Tenzilatlı Tarifeler Şartlarına Müracaat Oluna.)

Şartnâmelerde tayin edilen ticari nakliyat hakkındaki tarifelerin onda dokuzu sonradan tebdil ve tashih edilmiş yalnız onda biri –o da bin belâ ile– şartnâmedeki evsafını ancak muhafaza edebilmiştir.

1909 senesi hususi tarifeleri bu iddiamıza bir misal teşkil eder ve rakamları aşağıdaki cetvelde gösterilmiştir.

1909 Senesi zarfında normal sürat ile aşağıdaki hatlar üzerinde gerçekleşen ticari emtia nakliyatı

Toplam ton			Tashih edilen tarifeler
Aldapazarı	Konya	Ankara	
4491	3418	14.858	Birinci, ikinci, üçüncü sınıfa ait şartnâme tarifeleriyle asken nakliyat
35.193	33.198	138.653	Hususi ve tenzilatlı tarifeler
39.684	36.616	153.511	Toplam

Evvelce de söylediğimiz gibi hususi tenzilatlı tarifeler lazım olmayan yerlere bile tatbik olunmaktadır. Bu iddiamızı anlamak için bu tarifeleri gözden geçirmek kâfidir.

İşbu tarifelerde gösterilen fiyatlar çok defa şartnâmede gösterilen fiyatların hemen aynıdır. Lâkin biraz evvel bildirdiğimiz gibi bunları kabul ettirmekte

İdare'nin özel menfaatleri vardır ve mahsus yaptırır. Bu tarifeleri kabul ettirmekle beraber bu hususi tarifelerin şartlarını da kabul ettirir ve bu şartlara *"muvakkat hususi tarifelere şamil şerait-i tatbikiye"* ismi verilir. Bu şartlar tüccar tarafından edilebilecek her türlü şikâyetlerin önünü alır hatta bundan başka tüccara birçok ağır şartlar yüklettirir ki bunları birer birer saymak için eserimiz kâfi değildir. Yalnız şurasını bildirelim: Bu şartlardan biri (madde 9) hem gönderenin hem de alan kişinin şikâyet etmek hakkını ortadan kaldırdığı gibi İdare'ye her ne cins mal olursa olsun bunun Konya'dan Haydarpaşa'ya kadar ki (750 kilometrelik bir mesafedir), 27 gün zarfında naklederek teslim etmek hakkını vermektedir. Bundan başka bu hususi ve tenzilatlı tarifelerin tatbiki için gönderici tarafından bu tarifelerin hususi şartlarını tamamıyla kabul ettiğine dair yazılı bir beyanname vermesi gerekmektedir. İdare bu beyanname sayesinde ve hususi şartlar namı altında tarifede ismi geçmeyen birtakım ilave vergi alınmasına salahiyet kazanır. Yükleme, tahliye, kapak, zincir, takoz, ip, şamdan-mumluk, kantariye, dara, vagon tehir-i tahliyesi, vagon temizliği, manevra, acentelik ve buna benzer daha birçok namlarla anılan ücretler bu kabildendir. Bunlar ekseriya hususi ve tenzilatlı tarifelerde gösterilen ücretlere ilave edilir. Hatta bu suretle alınan akçe bazen şartnâme dâhilinde zikredilen ücretlerden bile fazla olur.

Yalnız bir misali ele alalım: İdare her istasyona tekml yüklü vagonları tartmak için büyük kantarlar koymamıştır. Fakat bu hal İdare'nin tüccarları vagonlara yükledikleri malın gerçek ağırlığını söylemeye mecbur etmesine mâni değildir.

Uzak mahallerde gerekli vasıtaların bulunmamasından dolayı özellikle yakacak veya inşaat kerestesi gibi bazı mahsulâtta havanın düzensizliği sebebiyle vagonun taşıyabileceği sıklere nispeten yüzde üç bir hataya duçar olursa bu fazla yükün uygun ücretinin tesviyesiyle beraber bu miktarın üç misline muadil bir de nakdi cezanın tesviyesi lazımdır. *"Hususi Tarifeler Tatbiki Şartnâme'nin 54'üncü maddesi."*

Vagonları hamulesiyle birlikte tartabilecek kantarları bulunan istasyonlara gelince:

Tüccar vagon başına lira akçe on beş kuruş kantariye resmi vermeğe mecburdur. Çünkü yukarıda zikrettiğimiz ihtimale maruz kalmak mümkündür.

Burasına iyice dikkat etmeli ki bu nevi fuzuli ilave ücretler hattın varidat hesabına dâhil değildir, bunun için kilometre akçesi hesaplarına da geçirilmez.

Lakin en çok dikkat edilmeğe layık olan şurasıdır: Bu tarifeler sayesinde Anadolu Demiryolları İdaresi Ankara, Konya ve Adapazarı şubelerinin karışık nakliyatından hâsıl olan her hatta ait ücretlerin dağıtım işini kendi işine geldiği gibi, yani bu hatlardan hangisine daha fazla ücret verilmesi kendi menfaati gereği ne ise oraya yönlendirmektedir.

İşte böylece işine göre ya Konya Hattı'nın veya Adapazarı Şubesi'nin menfaatine olarak tenzilatın en büyük kısmını Ankara Hattı'nın daha doğrucası Hükümet-i Seniyye'nin sırtına yükletilmiştir.

Hâlbuki şurasına dikkat etmeli; her hatta ait olan hâsılâtın hakkıyla dağıtımı ve taksimi mecburidir, zira yukarıda gördüğümüz gibi (Adapazarı Şubesi hariç) bu hattın her biri başka başka teminata tabidir. Bunun için Konya Hattı Şartnâmesi'nin 17'inci maddesi mucibince her hatta hâsıl olan varidatın ayrı ayrı gösterilmesi şarttır.

Bilemeyiz ki bugün icra edilmekte olan bu taksim ve hâsılât dağıtımı usulünden Nafia ve Ticaret Nezâreti'nin haberi var mı ve buna müsaade etmiş midir?

Önceleri bu müsaadeyi almak İdare için çok kolaydı; çünkü İdare'nin Abdülhamit dönemi ileri gelenleri ile samimiyeti, münasebeti ve müşterek menfaatleri mevcut idi. Lakin mevcut hükümetin İdare'yi bu babda ne dereceye kadar serbest bırakması lazım geleceğini bildirmek için bu usulü daha açık yazmayı munasip ve vazifemizden addediyoruz.

Ankara, Konya ve Bağdat Hatları arasında doğrudan doğruya vuku bulan nakliyat için İdare doğrudan doğruya karmaşık tarifeler tatbik etmektedir. Bunlardan her birine ayrı ayrı ve hususi tarifeler tatbik eylemektedir ki bu babdaki maksatlarından da bahsedeceğiz.

Bir hattan diğer hatta transit mal nakledildiği zaman bu mallar için her hattın kendi hususi tarifesi tatbik edilir ve İdare'ce buna "yamamak" usulü derler.

15.000 kilo buğday hamuleli ve Konya'dan Haydarpaşa'ya nakledilecek bir vagonu misal alalım. Buna tatbik edilen tarifeler, 101 numaralı (Eskişehir'den Konya'ya kadar; bir tamam vagon için kilometre başına lira akçe 7,20 kuruştan 435 kilometre için $435 \times 7,20 = 3132$ kuruş altın akçe) ve bir nu-

maralı tarife (Eskişehir'den Haydarpaşa'ya kadar beher tamam vagon için altın akçe 741 kuruş) *yamamak* usulüyle toplanarak yekûn altın akçe 3873 kuruş elde edilir. Halbuki 101 numaralı tarife mucibince Konya'dan Haydarpaşa'ya olacak nakliyat için toplam ücretten yüzde 48,36 tenzilat icrasına müsaade edildiğinden bu vagonun tediye etmesi lazım gelen ücret: $3873 - \%48,36 = 2000$ kuruş lira akçe eder.

Aynı usul ile Kütahya'dan Haydarpaşa'ya gönderilen bir vagon buğday için Eskişehir-Kütahya 78 kilometre olduğundan $78 \times 7,20 = 561,60 + 741 = 1302,6$ kuruş altın akçedir.

Hâlbuki bu surette vagon başına yüzde 13,36 tenzilat icra edileceğinden söz konusu vagon ücreti $1302,60 - \%13,86 = 1122$ kuruş altın akçedir.

Şimdi bir de bu ücretlerin muhtelif hatlara ne yolda taksim edildiğini gözden geçirelim.

(Kontrol kaleminin 15.377 numarada 3 Mayıs sene 906 tarihli müdüriyetten gönderilen cetveline müracaat oluna.)

Bu cetvelce hisselerin taksim şekli şöyledir.

Bir vagon başına Konya'dan

Altın akçe 1617,50 kuruş 435 kilometre ve Konya Hattı'na verilir

Altın akçe 382,50 kuruş 315 « Ankara « «

Yukarıdaki yekûn 2000,00

İki vagon başına Kütahya'dan

Altın akçe 483,75 kuruş 78 kilometre ve Konya Hattı'na

Altın akçe 638,25 kuruş 315 « Ankara Hattına

Yukarıdaki ikinci yekûn 1122,00

Bu dağıtımda gözetilen esas, ücret tayininde gözetilen yukarıdaki esasın aynıdır.

1. Konya'dan gelen vagon için

Kütahya-Eskişehir ücreti $3132 - \%48,36$ tenzil = 1617,50 altın kuruş.

Eskişehir-Haydarpaşa ücreti $741 - \%48,36$ tenzil = 382,25 altın kuruş

Kilometre ve ron başına 0,1778 ve 2000 altın kuruş

2. Kütahya'dan gelen vagon için

Kütahya-Eskişehir ücreti	561,60 – %13,86 tenzil	= 483,75	altın kuruş.
Eskişehir-Haydarpaşa ücreti	741 – %13,86 tenzil	= 638,25	altın kuruş.
Kilometre ve ton başına	0,1903 ve 1122	altın kuruş	
1306,20 – %13,86	= 1122	kuruş altın akçedir.	

Görünüşte bu tevzi ve taksim usulü gayet makul ve bu usule itiraz mümkün değildir.

Eğer gerçekte bilumum hatlarda vagon ve kilometre başına kabul edilen ücretlerin hesabında aynı rakamlar kabul edilmiş olsaydı böyle fikre sahip olunabilirdi. Lakin iş böyle değildir. Zira Konya Hattı için kilometre ve ton başına şartnâmede söz konusu edilen 4 numaralı tarife gereğince esas olarak tayin edilen nizami ücret altın akçe 0,55 kuruş değil 0,48 kuruştur. (Üçüncü Tam Sınıf Dokuzuncu Tarife.)

Bundan dolayı burada %12,72 tenzilat yapılmıştır. Ankara Hattı için şartnâmede kabul edilen yarım nizami ücret kilometre tonu başına 0,275 kuruş lira akçe değil 0,1568 kuruştur. (Yani üçüncü sınıf dokuzuncu tarifenin yarı ücretidir. Zira Ankara Hattı şartnâmesi bu tenzilatla müsaittir.) Binaenaleyh yüzde 43 tenzilat ile hâsıl olacak bu ücret neticeten birinciye nispetle daha ehemmiyetlidir.

Bu rakamlar 10 numaralı tarifede muayyen ve yüzde itibariyle yapılan ek tenzilatla birlikte aşağıdaki rakamlara iniyor.

1. Konya'dan gelen vagon için

Şartnâme'nin tam ücreti üzerinden icra edilecek %55 tenzilat ile ton ve kilometre başına Konya Hattı'nın iştirak hissesi (0,248) kuruş altın akçeye, şartnâmenin yarı ücreti üzerinden icra edilecek %70,5 tenzil ile ton ve kilometre başına Ankara Hattı'nın iştirak hissesi (0,081) kuruşa denk gelir.

Burada hakikaten tuhaf bir vakua cereyan etmektedir: Ankara Hattı'na ayrılan iştirak hissesi altın akçe olarak kilometre ve ton başına 0,081 kuruşa isabet ediyor. Yani bu ücret "*reji ücret*" namıyla yâd edilen ve bir tonun bir kilometrelik mahalli seyredebilmesi için İdare'ce tayin olunan mal oluş fiyatına bile muadil değildir. Zira bu ücret altın akçe 0,081 kuruştur. Demek ki, Ankara Hattı'nda vuku bulan bir ton nakliyat için kazanç şöyle dursun hatta 0,007 kuruş ziyan bile meydana geliyor. Ne güzel istifade!

2. Kütahya'dan gelen vagon için

Şartnâmenin tam ücreti üzerinden icra edilecek %24,1 tenzil ile ton ve kilometre başına Konya Hattı'nın iştirak hissesi (0,413) kuruş altın akçeye, şartnâmenin yarı ücreti üzerinden edilecek %51,8 tenzil ile ton ve kilometre başına Ankara hattının iştirak hissesi 0,135 kuruşa denk gelmektedir.

Bu rakamlar Konya Hattı'nın ne dereceye kadar Ankara Hattı'na zarar ve ziyan ile menfaat temin etmekte olduğunu gösterir. Ankara Hattı'na ayrılan iştirak hissesi Konya Hattı'na tahsis edilen iştirak hissesinin üçte birine bile ancak erişebiliyor.

Bu cihetlerle İdare'nin hususi ve tenzilatlı tarifeler tatbikinde ne türlü menfaat fikri gözettiği açıktan açığa görülüyor. Bu fikri şöylece özetleyebiliriz.

1. Bu hususi ve tenzilatlı tarifeleri o suretle tertip etmeli ki hisselerin taksimi ve dağıtımı için yine o tarifelerde belirtilen esaslar ele alınsın ve böylece görünüş itibariyle bu taksim ve dağıtım pek adilâne ve haklı gibi gösterilsin.
2. Konya Hattı için mümkün olabildiği kadar yüksek bir esas tayin olunsun o suretle ki tarifede muayyen yüzde tenzilatın icrasından sonra bile Konya Hattı'na kalacak meblağ yine oldukça yüksek bir değerde kalsın ve bu hususta İdare'nin edeceği fedakârlık imkân dairesinde az olsun.
3. Bilakis Haydarpaşa varidatından tenzilat yapabilmek ve mal sevkiyatını Haydarpaşa'ya nakil edebilmek için, Eskişehir-Haydarpaşa arasındaki nakliyatla bir esas tayin eylemek ve bu esas sayesinde yapılacak tenzilatın çıkarılmasından sonra net ücretleri mümkün olduğu kadar küçültmek gereklidir.

101 ve 1 numaralı tarife hakkında ibraz edilen meseleler diğer hususi tarifelerde dahi mümkündür. Ve bu durum, teminat akçeleri usulü evvelce söylediğimiz gibi hemen hemen Ankara'ya benzer olan, Bağdat Hattı muameleatında da açıkça kabul görür.

İştirak varidatını Şirket'in ana varidatıyla kıyasladığımız zaman bu tarifeler usulü sayesinde iştirak hisselerinde de en az %20'den aşağı olmamak üzere bir artış olduğu görülüyor ki, bu kıyasımızın eksigi vardır, fazlası yoktur.

İşte 1907, 1908, 1909 senelerinin sonuçlarına nazaran ve yukarıda arz ettiğimiz esasa dayanarak Ankara Hattı ziyanına olarak Konya Hattı varidatını kabartan aşağıdaki rakamları tahmin edebiliriz.

Tahsilattan %20 ilavesiyle Konya Hattı'nı meçru olmayan bir surette kabartan koruy akunakçe		Hususi tariflerle ücreti tayin edilen Ankara- Konya karma hatları üzerinde nakil edilen emtia			
		Bu hâsılatın Konya'ya tahsis edilen	Ton	Sene	
50	1.137.832	96	5.689.832	81.739	1907
60	3.027.588	23	3.027.588	35.725	1908
50	2.447.682	84	2.447.682	29.889	1909
60	2.233.020				

Yukarıdaki rakamlardan anlaşılıyor ki son üç sene zarfında iştirak hissele-
rinin dağıtımı ve taksimi esaslarının kasti olarak yanlış hesaplanmasına daya-
narak Ankara Demiryolu hâsılatından hiç olmaz ise azdan aza yuvarlanmış ve
küsursuz bir hesap olmak üzere 22.330 osmanlı lirası bir zarar ve ziyan vücuda
gelmektedir. Nitekim bu 1907, 1908, 1909 seneleri hâsılatı beher kilometre
başına 11.027 frank 9 santim, 9138 frank 34 santim ve 9758 frank ve 82
santim olduğundan şüphe yok ki yukarıda zikrelediğimiz meblağ Hükümet-i
Seniyye'nin cebinden, yani milletin hazinesinden kilometre teminat akçesi
namıyla verilen meblağdan tahsil edilmiştir.

Açık tafsilata rağmen işi akla uygun bir surette ikmal edemediğimizden
muhterem okuyucularımızdan biraz daha sabır buyurmalarını istirham edeceğiz.

Yukarıda gösterdiğimiz rakamlar içinde Bağdat Demiryolu'nun Anka-
ra-Haydarpaşa Hattı'yla olan münasebet ve nakliyatından bahsetmemiş idik.
Bahsini önceden andığımız gibi bu nakliyat dahi Ankara Hattı esası üzerine
cereyan etmektedir. Bu husus pek çok mevzuza, tetkik ve tahlile dayansa da
kitabımız bu tatbikatı kaldırmadığından bundan sarf-ı nazar ediyoruz.

Fakat şuracıkta yalnız 1907, 1908 ve 1909 miladi seneleri zarfında Ankara,
Konya ve Bağdat demiryolu hatları arasında vuku bulan karmaşık nakliyat
hâsılatının miktarını ve tamamıyla haksız olarak Konya Hattı varidatına ilave
olunan yüzde yirmi zammın hakikate yakın olan miktar-ı ihtimalini arz ile
yetineceğiz.

Konya Hattı'ndan geçmek şartıyla Bağdat ve Ankara Hatları arasındaki
karişik nakliyatın ve ücretlerin taksimini ortaya koyan cetvel:

Sene	Bağdat ve Ankara Hatlarından geçen emula ton	Konya varidatına mahsus hisse altın kuruş		Tahsilatın yüzde yirmi Konya varidatını kabaran altın kuruş		Ankara Ham'ına ita olunan kıtırak hissesi miktar altın kuruş	
1907	2193	1.867.438	03	373.487	60	723.574	26
1908	2676	1.261.816	53	252.363	30	540.679	32
1909	4761	1.180.641	44	236.128	30	527.746	34
				861.979	20		

Bu, Haydarpaşa-Ankara Demiryolları veya Bağdat Hattı varidatından daha doğrucası millet hazinesinden birtakım hileler ile gasp edilerek meşru olmayan bir surette Konya varidatının miktarını kabartmak, doğrucası İdare'nin kasasını doldurmak için üç senede suistimal olunan meblağdır ki en azından ve küsursuz olarak miktarı 8620 osmanlı lirasını aşmaktadır.

Bunu şuracıkta zikretmekten maksadımız meseleyi bütün çıplaklığıyla gözleriniz önüne dökmekten ibarettir. Bu hakikatin ne dereceye kadar doğru olduğunu, hakikat oranının nerelere balığ olduğunu tetkik etmek, yani meseleyi derinlemesine tahkik etmek Hükümet-i Seniyye'nin vazifelerinden olduğu gibi milletin hazinesinin, yani milletin kesesinin ziyanına olan bu muamelelere devam edip etmemek üzere İdare'yi serbest bırakmak da yine milletin menfaatini gözetmekle vazifeli olan Hükümet'in hüküm ve itikadına bağlıdır.

Altıncı Fasl Askeri Sevkiyat

Şimdi de Hükümet-i Seniyye'nin askeri sevkiyatına İdare'ce nasıl muamele edildiğinden bahsedelim.

Aslında Hükümet-i Seniyye ile Anadolu Demiryolu İdaresi arasında akdedilen şartnâmenin 26'ıncı maddesi mucibince İdare, Harbiye Nezâreti ve bu nezâretçe vuku bulacak askeri sevkiyat için bir anlaşma akdeylemiş ve bu sevkiyata göre ücreti aşağıda gösterildiği gibi kararlaştırılmıştır.

15.000 kiloluk beher vagon için beher kilometre başına:

Or, saman sevkiyatı için lira akçe 2 kuruş vagon için beher

Zahire ve hububat « « « 2,5 kuruş

Sair nakliyat « « « 3 kuruş

Yukarıda arz ettiğimiz sevkıyat ücretleri kilometre mesafesi esası üzerine tayin etmiştir. Binaenaleyh bu ücretlerin ait olduğu hatlara taksimi suretinin yine bu esas, yani kilometre mesafesi esası üzerine icra olunması makul ve adilâne olabilir.

Zira ne Konya Hattı mukavele ve şartnâmeleri ne de Harbiye Nezâreti ile akdedilen anlaşma, Ankara ve Bağdat Hatları zararına olarak Konya varidatını kapatmak için, yani İdare'nin menfaatini temin eylemek için hiçbir maddeyi hiçbir müsaadeyi muhtevi değildir.

Misal olarak beygir yüklü bir vagonu ele alalım ve bu vagon Konya'dan Haydarpaşa'ya kadar seyrüsefer etsin. Bu vagon için Hükümet-i Seniyye'nin aşağıdaki ücreti ödemesi lazımdır.

Konya'dan Haydarpaşa'ya kadar olan mesafe kilometre:

$3 \times 750 = 2250$ kuruş ücret verilmesi ve bu ücretin adilane olması için şöylece taksim olunması gerekmektedir.

Konya-Eskişehir mesafe kilometre : $435 \times 3 = 1305$ altın akçe Konya hakkı

Eskişehir-Haydarpaşa « « : $315 \times 3 = 945$ altın akçe Ankara hakkı

Yekûn yukarıdaki altın akçe 2250 kuruş eder ve işbu akçeyi yukarıda gösterdiğimiz gibi taksim lazım iken iş böyle cereyan etmemektedir ve bugün 2250 kuruş altın akçe İdare'ce şöyle taksim edilmektedir:

Konya Hattı'na altın akçe kuruş 1515

Ankara « « « 735

Yekûn yukarıdaki meblağ altın akçe 2250 kuruş.

Haydarpaşa nakliyatı ücretlerinin dağıtım şekli hakkında ciddi bir fikir verebilmek için bu misal kifayet eder. Konya Hattı'nda, Ankara Hattı üzerinde bulunan Haydarpaşa'dan gayri mevkilere vuku bulan sevkıyata gelince bu hatlara ait ücretlerin taksim şekli de aşağıdadır.

Konya Hattı üzerinde kat edilen mesafeye yüzde 33 ilave olunur. Ve sonra elde edilen rakam ile kat olunan mesafenin gerçek miktarı toplanır. Bu toplam Ankara Hattı üzerinde seyredilen kilometre miktarına ilave edilir, alınacak nakliye ücreti ve vergiler en son elde edilebilecek toplam üzerine taksim olunur.

Ve taksim neticesinde elde edilen rakam Konya Hattı üzerinde seyretilen %33 ilave olunan miktar kilometre ile çarpılır ve çarpım sonucu olarak meydana gelen miktar akçe Konya varidatı olmak üzere Konya hâsılatına kaydedilir.

Nasıl, epeyce kolay ve açık bir hesap değil mi? Herhalde aşağıdaki misaller olayı anlatmak için yeterli olacaktır:

Afyonkarahisar'dan İzmit'e sevk edilen ve at yüklü bir vagonu misal olarak alalım, seyrüsefer edilen mesafe (385) kilometredir. Bundan dolayı ücreti $3 \times 385 = 1155$ altın kuruş eder.

Bu meblağdan Ankara ve Konya Hatlarına ait iştirak hissesi şöylece dağıtılır:

Afyonkarahisar'dan Eskişehir'e kadar olan hakikî mesafe 162 kilometredir, 162 kilometrenin yüzde 33'ü 54 eder ki bunu asıl mesafeye ilave lazımdır.

Afyonkarahisar-Eskişehir $162 + 54 = 216$ kilometre

Eskişehir-İzmit hakikî mesafe kilometre 223 kilometre

Toplam ücretin taksimi meselesine gelince: 431

Altın kuruş $1155 + 439$ kilometre = kilometre başına 2 kuruş 631 kûsur

Konya Hattı için $116 \times 2,631 = 568,29$

Ankara Hattı için ise baki kalan 586,71

Toplam ücret: 1155

İdare'ce ücretler yukarıda gösterdiğimiz gibi taksim edilmektedir.

Bu taksim eğer her hat üzerindeki seyrüsefer edilen kilometreler nazarı dikkate alınarak adilane ve hakkaniyet üzerine taksim edilmek lazım gelseydi aşağıdaki gibi olacak idi.

Afyonkarahisar-Eskişehir mesafe $162 \times 3 = 486$ Konya'ya

Eskişehir-İzmit « $224 \times 3 = 669$ Ankara'ya

Tevzi edilmek şartıyla toplam ücret altın akçe kuruş 1155

Askeri sevkiyat için yazdığımız şu rakam yalnız yol ücretidir. Yani navlundur. Ve bu toplamda da ek masraflar dâhil değildir.

Bu hususta söyleyeceğimiz sözler daha bitmedi:

Hususi mukavelenin onuncu maddesi aşağıdaki hususları şart kılıyor:

“Haydarpaşa Limanı ve Rıhtımları şirketi şartnâmesi gereğince tediyesi lazım gelen muhtelif masraflar, bu anlaşmada tayin edilen esaslar üzerine hesaplanarak kararlaştırılan toplam ücretlere dâhil olduğundan askeri idare doğrudan doğruya bu şirkete hiçbir masraf vermeyecektir.”

İdare’nin takip eylediğı yöntemlerden biri de meşru olsun gayrimeşru olsun Haydarpaşa rıhtımları için birtakım varidat kapıları açmak olduğundan söz konusu İdare ne Haydarpaşa Limanı ne de Konya Hattı varidatını bu maddenin muhteviyatından dolayı ziyan etmeme çaresini mutlaka araştırmış ve onu da şöyle bulmuştur: Bircümle askeri sevkıyat için Haydarpaşa Limanı şirketi’ne tediyesi lazım gelen sevkıyat vergilerini usulsüz olarak Haydarpaşa-Ankara Hattı’na isabet eden ücret hissesinden öder. şurası tuhaftır ki askeri sevkıyat Konya’dan icra edilmiş olsa bile yine liman ücretini veren Ankara Hattı’dır.

Bununla beraber Konya Hattı bundan zinhar zarar görmez. Esasen Konya varidatına oranla yukarıda söylediğimiz gibi pek az olan Ankara Hattı kilometre nakliyat ücreti bu suretle yeni liman ücreti de yüklenerek bir kat daha indirime uğrar.

Bu nokta da dikkat çekicidir. İdare’den Harbiye Nezâreti’ne verilen bircümle makbuzlara eklenen pulların bedelini sineye çeken yine biçare Ankara Hattı’dır. Mallar Konya’dan bile sevk edilse pul parasını veren Ankara’dır.

Yedinci Fasl

Kilometre Teminat Akçelerinin İstifade Şekilleri

Kilometre teminat akçelerinin senelik hesapları İdare tarafından Nafia Nezâreti’ne bırakıldıktan ve söz konusu hesaplar Hükümet-i Seniyye’nin Umumi Komiseri vasıtasıyla tahkik edildikten sonra her sene paylaşıma esas olur. Bu usulün tahkik ve teftişi üzerinde uzun uzadıya durmuş idik. (*Hükümet-i Seniyye Tarafından İcra Edilecek Teftişat* bölümüne müracaat.)

Bu teminat akçesinin paylaşımı için idare bir makbuz senedi itasına mecburdur. Ve makbuz senedi de nispi pullanacaktır. Bu pulun bedelinin de oldukça yüksek olması lazımdır. İdare eğer bu ücreti kendi kesesinden verecek olursa takip eylediği sisteme aykırı bir harekette bulunmuş olur. Herhalde sistem değiştirmek iyi bir şey değildir!

Binaenaleyh İdare her sene böyle bir ücret vermeğe mecbur olduğundan bundan yakasını kurtarmak için bir acil bir çare lazımdır. Acele etmeyiniz İdare onu da bulmuştur. Her sene büyük ihtimam ile bu pul bedelinin daima biçare Ankara Hattı varidatından tenzil olması için o acil ve mühim emir ita olunur.

İşbu pul bedelinin ehemmiyetini göstermek maksadıyla üç sene zarfında Hükümet-i Seniyye tarafından teminat akçesi olarak İdare'nin kasasına aktarılan liralara için eklenmesi lazım gelen pul bedelinin beyan edilen cetvelini buraya alıyoruz.

Sene	Ankara teminatı Osmanlı Lirası	Konya teminatı Osmanlı Lirası	Toplam teminatı Osmanlı Lirası	Pul bedeli Altın akçe kuruş
1907	79.715 09	131.744 51	211.459 60	10.575
1908	128.503 97	131.744 51	260.248 48	13.012 50
1909	112.373 52	131.744 51	244.118 03	12.206

Şu nokta dikkat çekicidir ki Rumi 1908 Kânunusani'sinde Nafia Nezâreti Demiryolları Müdürü merhum Hayri Bey Anadolu Osmanlı Demiryolları Müdüriyeti'ne bir yazı göndermiş idi. İdare'deki deftere 5430 numara ve miladi 8 Şubat 1908 tarihiyle kayıt edilmiş olan bu yazı ile müdür, İdare'den "teminat makbuz senetlerine yapıştırılan pul bedelinin Hükümet-i Seniye'nin mi yoksa İdare'nin mi" hesabına kayıt edildiği konusunda bilgi istiyordu.

Maalesef bu yazıya ne cevap verildiğine ve işin nasıl bir neticeye bağlandığına dair bir sıhhatli bir malumat elde edemedik.

Sekizinci Fasl Hamaliye Muamelatı

Anadolu Demiryolu İdaresi'nin bu nam altında vuku bulan tahsilâtı sırf kendi şahsi menfaatlerini temine yönelik, tamamıyla kendi varidat yekûnunu

kabartmaya dönüktür. Bu ücret hiçbir zaman işletme hâsılatına dâhil değildir, yani kilometre teminatına hiçbir menfaati dokunmaz. Bu ücret gerek muteber ahali, gerekse tüccar için fevkalâde büyük bir ehemmiyeti haizdir. İşte bu ehemmiyete dayanarak bu meseleyi biraz uzunca açmak ve izah etmek istiyoruz ve zannediyoruz ki bu izahatımızla ahaliyi ve muteber tüccarı İdare'nin icat eylediği bu gayr-i meşru vergiden kurtaracağız.

İleride vereceğimiz izahattan açıkça anlaşılacağı üzere İdare, istisnasız bilcümle nakliyat ve sevkiyattan dolayı kendisiyle muameleleri olanları hamaliye namı altında mühim bir ücret vermeğe mecbur etmektedir. Gönderen tarafından, her ne cinsten olursa olsun emtianın, Şimendifer İdaresi'nin emtia ambarı kapısı önüne tesliminden itibaren, alıcıya yine emtia ambarı önünde teslim edilmesine kadar maruz olduğu muamelelere, yani elden ele geçmesine Şimendifer İdaresi hamaliye namı veriyor.

Şu nokta özellikle dikkat çekicidir ki gönderen nakil edilecek emtiayı şimendifer ambarı kapısına teslim etmeğe, alıcı dahi bu emtiayı Şimendifer İdaresi'nin emtia ambarının kapısından teslim almağa mecburdur. Şimendifer İdaresi'nin uhdesine düşen vazifeler şunlardır: İşbu emtiayı kendisine ait olan emtia ambarının kapısından teslim alarak tartmak, vagona yüklemek, vagonlara manevra yaptırarak vagonlardan tahliye ve emtianın gönderildiği istasyonda kendisine ait olan emtia ambarının kapısının önünde alıcıya teslim eylemek. İşte bunlara hamaliye namı verilir. Bu muamelat için İdare'nin ne gönderen ve ne de kendisine gönderilmiş olandan hamaliye veya sair namlarla hiçbir para almağa hak ve salahiyeti yoktur.

Tahsil şekli ve toplanması bazı farklı şartlarla kayıtlı olmasına, resmi şart-nâmede işbu şartlarla beraber sayılıp zikredilmesine rağmen İdare kendi arzusu ve menfaati icabıyla, beher tonilato başına dokuz kuruş hamaliye ücretini bilcümle emtiaya tahmil ve teşmil eylemiştir. Hatta bu hamaliye ücretini bilimum tarife ücret cetvellerine kayıt ve ilave etmeğe de kendinde cesaret bulmuş ve bunların tahsiline devam eylemiştir.

Hâlbuki İdare, 4 Mart sene 1909 tarihli Nafia Nezâreti yazısıyla bu hamaliye rüsumunun işbu tarihten itibaren tahsiline cesaret edememiş ve binaenaleyh tahsilinden feragat eylemiştir. Eğer sevk edilecek emtianın, Şimendifer İdaresi'nin emtia ambarının haricinden gönderici veya alıcı uhdesine terettüp eden, araba veya yük hayvanlarından tahliyesiyle ambar kapısına kadar nak-

li ve keza varılan istasyonda şimendifer emtia ambar kapısından araba veya yük beygirlerine yükletilmesi imtiyaz sahibi, yani İdare'nin hususi adamları tarafından icra edilecek olursa, o zaman her elli kilo için altın akçe on para hamaliye ücreti talebine hakkı olacaktır.

Tekmil bir vagon istiap eden emtiaya gelince, vagonların yüklemesi ve tahliyesi meselesi gönderen ve alan tarafından icra edilebilir. Bu takdirde Şimendifer İdaresi'nin herhangi bir hamaliye ücreti talebine hakkı yoktur. Vagonların yükleme ve tahliyesi muamelesi için gerek Hükümet-i Seniyye tarafından imzalanmış şartnâmede gerekse İdare'nin sevkıyat nizamnamesinde gönderen ve gönderilen tam yetkilendirilmiş ve bu babda tam bir açıklık sağlanmıştır.

Hâlbuki Anadolu Şimendiferleri İdaresi, hususi ve tenzilatlı tarifeler şartlarında, her şeyde olduğu gibi bu hamaliye ücreti hakkında da tam bir menfaat temini için mesai sarf etmiş, şartnâme ve nizamnameler muhteviyatınca gönderen ve gönderilenin hakkı olan yükleme ve boşaltma muamelesini kendi tekellerine alarak kendi hamalları vasıtasıyla icrasına teşebbüs eylemiş ve buna mukabil hamaliye tarifesinin tahdit eylediği ücreti tüccar ve ahaliden, onlar istese de istemese de almaya cüret etmiştir.⁴

Biz burada hususi ve tenzilatlı tarifelere tâbi olan teknil vagon yükü emtia nakliyatından bahsedeceğiz. Çünkü şartnâmede açık olan tarife gereğince ücret ödeyen teknil yüklü vagonlar pek az ve fevkalâde enderdir. Ve bu son usul ile sevk edilen emtia şartnâmede açık olan hamaliye genel şartlarına tâbidir.

İşte hamaliye muamelelerinin nelerden ibaret olduğunu ve hangi eşyaya dayandırıldığını ve şartnâmenin hangi maddelerine uygun hareket olunduğunu ikna edici delil ve belgeler ile beraber şerh ve neşrettik.

İşte yukarıda adı geçen hamaliye muamelesinin icrası hakkında bilumum istasyonlara tebliğ olunan Anadolu Demiryolları Müdüriyetinin 1252 numaralı genelge suretini muhterem okurlarımıza bir fikir verebilmek için şuraya derç ediyoruz.

⁴ İdarenin kendi görüşü ile icra eylediği diktatörce muameleleri ispat için Üsküdar Bidayet Hukuk Mahkemesi'nden alınan ilamdan bilhassa çıkardığımız bazı noktaları eserimizin '1. Bölümü'nün sonunda arz ediyoruz.

Numara 12 – 22503 Haydarpaşa 16 Haziran sene 908

Tahrirat-ı umumiye numarası 1252

Bilumum istasyonlara

Hamaliyeye ve 615 numaralı 8 Şubat sene 1897 tarihli tahrirat-ı umumiye hükümlerinin iptaline dair:

Bazı istasyonlara 1897 senesi 8 Şubat'ında tamim ettiğiniz 915 numaralı umumi yazının hükümlerine, mündericatında muharrer olmayan vüsat verilmekte olduğu istihbar edildi; buna dayanarak "Bilcümle emtianın vagonlara yükleme ve boşaltılması muamelesinin istisnasız olarak yalnız İdare'ye mensup hamallar vasıtasıyla icrasının mutlak ve bir umumi kaide olduğu büyük ehemmiyetle dikkatlerinize sunulur ve bu maddeye bilcümle istasyonlarca tamamıyla uygun hareket edilmesi lazım geldiği tekraren ihtar edilir. Bazı fevkalâde sebeplere dayanarak bu emre uygun davranma imkânsız gibi görüldüğü takdirde mücbir sebepleriyle beraber icabı hale göre gerekli talimat itası için; hemen müdüriyete gerekli malumatın seri olarak yapılması lazım gelmektedir." denilmektedir. Ayrıca işbu umumi genelge 8 Şubat sene 897 tarihli ve 615 numaralı genel hükümleri iptal eylediğinden sözü edilen yazının zarflanarak müdüriyete iadesi gerekmektedir.

Müdüriyet

Huguenin

Şimdi de İdare'ce tatbikata konulan hamaliye usulünü tetkik edelim:

En evvel işletme tarihinin başlangıcından 4 Mart sene 1909 tarihine kadar, yani füzuli hamaliye ücretinin toplanmamasına dair Nafia Nezâreti'nin Anadolu Demiryolu İdaresi'ne gerekli emrin tebliğ edildiği tarihe kadar geçen muamele ve hadiseleri gözden geçirelim.

Anadolu Osmanlı Demiryolu İdaresi Şartnâmesi'nde aşikâr bulunan ton başına dokuz kuruş lira akçe hamaliye ücretinin tahsili, tarafların aleyhine olan şartları zinhar dikkat ve itibara almayarak bilumum nakliyat ve sevkiyata teşmil edilerek umumi bir hale getirilmiş; hatta şartnâme ve nizamnamelerin gönderen ve gönderilene bahşettiği açık hukuk hükümleri ayaklar altına alınarak bir tarafa bırakılmıştır.

Gönderen ve gönderilene ait olan vagonlara yükleme ve tahliye hakkını gasp eyleyebilmesi için sebep olarak güya hususi ve tenzilatlı tarifelerin şartlarını göstermiş idi.

Aynı zamanda yukarıda tercümesini derç eylediğimiz umumi yazıda İdare, hamaliye muamelesinin yalnız kendi idaresine mensup kişi ve hamallar tarafından icra olunmasını bilumum istasyon memurlarına emreylemiş ve buna mukabil mucidi olduğu kendi hususi hamaliye tarifesinde aşikâr ücretlerin tesviyesini mecburi kılmış idi.

Bu hususi hamaliye tarifesini buraya derç ediyoruz.

Hele şurası o kadar tuhaftır ki İdare tecavüzünü ve hilesini hatta ambarları kapısından dışarı bile uzatarak şimendifer emtia ambarları kapıları haricinden icra olunacak nakliyatı bile kendi hamallarına tahsis eylemiş ve bu hamaliye ücretlerini de yine yukarıda söyledığımız ve aşağıda derç eyleyeceğimiz tarife gereğince istifade etmeye cesaret etmiştir.

ANADOLU OSMANLI DEMİRYOLU HAMALİYE TARİFELERİ

Arttırılması Mümkün Olmayan

Azami Ücret Hadleri

A

Hususi ve tenzilatlı tarifelere tâbi ve tekmil vagon yükü olarak gönderilen emtialar hakkında tatbik olmak üzere:

Emtianın Nevi ve Cinsi

Elif-Her nevi hububat, hububat yağı, darı, piriç, patates, palamut.

Be-Her nevi demir, çelik, fıçı veya kasa ile bira, mum, kalay, dökme karfiçe, dövme çivi, muhtelif boyalar, çimento, su kireci, un, her nevi yağlar, zeytin, her nevi kâğıt, boru veya külçe halinde kurşun, kasa ile petrol, sabun, tuz, kepek, şeker, göz taşı, cam.

Se-Maden cevheri, maden kömürü.

Dal-Ağaç kütüğü veya urları.

Zal-Şarap, ispirto, petrol fiçileri.

Fe-Bilâhare adı geçmeyen sair maddeler.

Je-Hayvanat

Hamaliyenin tayini		Eğya sınıfı	Yükün nevi	Vagon başına alın kuruş	Ton başına alın kuruş
1 Emtia deposundan	Vagon üzerine ve müteakiben	elif	Dökme	30-	
			Çuval ile	20-	
		be		20-	
			Dökme	33,75-	
		te	Çuval ile	25-	
					4,50-
		dal			4,50-
		fe	Dökme	30-	
			Çuval ile	25-	

2 İstasyon dahilinde vagona tahmil edilecek ya re yalan bir mahalden	Vagon üzerine ve müttekabilen	elif	Dökme	30-	
			Çuval ile	20-	
		be		20-	
		te	Dökme	33,75-	
			Çuval ile	25-	
		dal			4,50-
3 İstasyon haricinden ve parmaklığın hemen yakınından	Vagon üzerine ve müttekabilen	zel			4,50-
		fe	Dökme	30-	
			Çuval ile	25-	
		elif	Dökme	60-	
			Çuval ile	45-	
		be		45-	
4 İstasyon dahilindeki hususî mağazalardan veya parmaklık civarındaki hususî mağazalardan	Vagon üzerine ve müttekabilen	te	Dökme	35-	
			Çuval ile	25-	
		dal			12-
		zel			12-
		fe	Dökme	55-	
			Çuval ile	60-	
5 4 numaredaki mağazalardan	İstasyon dahilindeki kalbur mahalline	elif	Dökme	50-	
			Çuval ile	40-	
		be		45-	
		te	Dökme	60-	
			Çuval ile	45-	
		dal			12-
5 4 numaredaki mağazalardan	İstasyon dahilindeki kalbur mahalline	zel			12-
		fe	Dökme	60-	
			Çuval ile	50-	
		elif	Dökme	30-	
			Çuval ile	25-	

6 4 numaralı mağazalardan	Arabalar üzerine ve müteakabilen	elif	Çuval ile	20-	
		be		25-	
			Dökme	35-	
		re	Çuval ile	25-	
		dal			7-
		zel			7-
7 4 numaralı mağazadaki hammalıye ek ücreti		elif	Çuval ile	30-	
		be		30-	
		te		30-	
			Dökme	20-	
		fe	Çuval ile	15-	
8 Kalbur mahallinden istasyon dalulüne ve müteakabilen	Vagon üzerine ve müteakabilen	elif	Dökme	50-	
		be	Çuval ile	40-	
9 Hayvanların vagonlara yüklen- mesi şimendifer memurlarının Yardımlarıyla					10-
10 Kalbur mahallinden çuvallara doldurmak					40-
11 Çuvalların ağzını dikmek					10-

B

Hacmi Bir Vagondan Az Olan Emtianın Hamaliyesi

Bu emtiaların, gönderici tarafından gönderilen istasyonun emtia ambarının kapısı önüne kadar getirilmesi ve şimendifer tarafından varış mahalline nakli ve bu mahaldeki emtia ambarının kapısı önünde alıcıya teslimi mecburdur. Bu nevi yüklere mahsus hamaliye tarifesinde yazılı ücretten başka hiçbir ek ücret talep olunamaz.

Bu cins yükler emtiasının hamaliye muamelesinin gönderen veya alan tarafından ve şimendifer memurini vasıtasıyla ifa edilmesi talep edildiği takdirde aşağıda yazılı en yüksek ücretin tediye olunması lazımdır.

Hamaliyenin nevi	Petrol ve mumun beher sandığı için	Her nevi emtiasın beher cili kilogramı için
	Altın kuruş	Altın kuruş
(1) Şimendifer İdareci'nin emtia amburı kapısından istasyonun çıkış kapısına kadar veya şimendifer istasyon dahilinde bulunan hususi mağazalar a kadar ve müteakiben	Beygir ve arabalardan tahliye ve yükleme	0.50
(2) İstasyon dahilindeki hususi mağazalardan işbu istasyonun çıkış kapısına kadar ve müteakiben		0.75
(3) İstasyonun kapısından arabu, beygir vs. üzerine ve müteakiben		0.25
(4) Şimendiferin ücreti haricinde hususi kantariye muamelesi için	Yüz kilogram için 0,125 para parça başına en az tahsil olunan 10 para	
(5) Çuval, varil, küfe, kafe, kasa ve buna benzer boğ kapların iadesi halinde ve yolcuların hususi yüklerinin vagonlara yüklenmesi		Bir kuruş

Mühim İlan

İşbu tarifedeki ücretler bir makbuz mukabilinde evvelden te-diye edilmelidir. Tüccardan her kim ki kâlbür ameliyatı talebinde bulunacak olur ise bu muameleyi kırk sekiz saat önce istasyona ihbara mecburdur.

1 Ağustos 1904 nüshası
Müdüriyet

Anadolu Osmanlı Demiryolu İdaresi tatbik eylemekte bulunduğu işbu tarife ahkâmını umumileştirerek hatta bu tarife hükümlerini de aşarak kendisinin uhdesine terettüp etmesi lazım gelen bazı hamaliye muamelatına da tatbik eylemiş ve müdüriyet 23985 numaralı ve 1904 senesi 2 Ağustos tarihli aşağıdaki mealde bir umumi bir yazı ile lüzumlu emirleri vermiştir.

“Hususi ve tenzilatlı tarifeler mucibince ücreti tediye edilmiş bil-cümle küçük miktardaki yük emtiasından beher elli kilo ve küsuru için altın akçe olarak gerek gönderen gerek gönderilen mahallerde yirmi para hamaliye ücret alınması gerekir.”

Bundan başka ilgili İdare işi laf cambazlığına boğarak açık olan şifahi emirlere bağlı kalıp muvaffak olabildiği kadar hamaliye ücretini umumileştirmiş, hatta şartnâme tarifenamesinde yazılı ücreti tediye ederek ton başına (Osmanlı Lirası) yüz kuruştan dokuz kuruş hamaliye ücreti verilmiş emtiadan bile hamaliye talebine kalkışmakta ve bu suretle üç kere hamaliye ücreti tahsil etmektedir. Böylece defalarca isteyerek ve istemeyerek verilen hamaliye ücreti altın akçe ton başına yirmi dokuz kuruşu bulmaktadır.

Her şeyin üzerine kesif bir korku rejimi hâkimken, suskunlukla içine çekildiği o uğursuz istibdat devrinde Şimendifer İdaresi’nin bu muamelesine karşı kimse kendisinde bir şikâyet hakkı göremez, daha doğrusu kalbinde sakladığı şikâyetini can korkusu ile açıklamaya cesaret bulamaz, mamafih bu da bir kirli örtü altında gizli kalırdı. Elhamdülillah bugünkü devir adalet devridir. Herkes hakkını talebinde hür ve serbesttir. “Neyyir-i hakkaniyet ve adâlet ilâ maşallah cümlemizin sertac-ı ibtihacında şâşaa baş uzvu vakar olmaktadır.” Mamafih artık Şimendifer İdaresi’nin bu gibi münasip olmayan muamelatını kabul edecek kimse kalmamış ve şikâyet avazları göklere kadar yükselmeye başlamıştır. Binaenaleyh bunların güzel neticesi olarak Nafia Nezâreti 4 Mart sene 1909 tarihli emirnamesini İdare’ye tebliğ ederek bundan sonra hamaliye ücretinin tahsil olunmasına bir son vermiştir.

* “Hakkaniyet ve adaletin parlak ışığı, inşallah hepimizin sevinçle baş tacı ettiği prensipler olacaktır” anlamında –çn.

İşbu yazı ile hamaliye ücretinin ilgasından dolayı Hükümet-i Seniyye az çok bir zarara uğramış oldu. Çünkü Ankara Hattı, varidatı dolayısıyla Hükümet-i Seniyye'ye aittir. Fakat bu noktada muhterem Hükümetimiz büyük bir hüsnüniyet gösteriyor ki o da ticarete mühim bir müsaade ve imtiyaz bahşetmek. Lakin bu müsaadeden ticaretin yararlanmış olduğunu mu addedersiniz? Nerede! Her tarafta mahareti mükemmel olduğu kabul edilen İdare bu müsaadeden istifade yollarını düşünmüş ve cümlesini değilse bile büyük bir kısmını kendi hususi menfaatlerine hasr eylemiştir; bundan da ileride bahseyleyiz.

Hükümet-i Seniyye'nin verdiği imtiyazın ehemmiyetini 1907 senesinden 1909 senesine kadar olan rakamları esas kabul edecek olursak konu pek güzel anlaşılmış olabilir.

Sene	Şartnamede açık tarife mucibince Ankara-Haydarpaşa Hattı'nda dahili nakliyat Ton başına	Tarifelerde beyan olunan ton başına lira parı (9) kuruştan hamaliye Altın kuruş
1907	13.330	119.970
1908	12.565	113.085
1909	14.233	128.097

Yukarıda açıkladığımız üzere Ticaret ve Nafia Nezâreti'yle akdedilen anlaşmadan Anadolu Şimendiferi İdaresi bilcümle memurin, müstahdeminini haberdar etmek üzere bütün memurin ve müstahdeminine bir umum telgrafname çekmiştir ki tercümesini aynen eserimize derç ve nakil ediyoruz.

İdare'nin bu anlaşmayı bilcümle memur erkânına telgrafname ile bildir-mesi, bu anlaşmayı neden sonra macuncu fırıldak gibi istediği tarafa döndürebilmek istek ve hevesinden doğmuştur. Bu telgrafname muhteviyatı ekseriya çabuk unutulur, buz üstüne yazı yazmağa benzer. Bu emrin esasen memurin tarafından unutulmuşlar köşesine atılması, İdare'nin fevkalâde istediği bir nimettir.

Eğer İdare bu fikre malik ve bu ümidin peşinde olmasa idi ve bu emri telgraf ile bildirmesi hüsnüniyete yakın olsaydı ve bu telgraf ile memurini bir an önce keyfiyetten haberdar ederek ahaliyi zarardan korumuş ve sözünde duracağı ümidi veren iyi bir fikre dayanmış olsaydı, bu telgrafname muhteviyatını bilâhare bir umum yazı ile teyit eylemek gerekirdi. Nitekim ki müdüriyet

kendi menfaatine uygun diğerk mühim işleri gecikmeye uğratmamak için ev-
vela istasyonlara telgrafla tebligatta bulunur. Fakat bilâhare bu tebligatını bir
resmi yazı ile teyit eyler.

Telgrafname-i Umumiyenin Sureti

Müdüriyet numara (7173) 3 Mart sene 1909

Telgrafname-i umumi numara (86) 4 Mart sene 1909

*Bilumum istasyonlara, emtia-yı ticariye acentelikleriyle idarelerine,
Bilumum seyrüsefer müfettişlerine,*

*Ticaret ve Nafia Nezâreti'nden aldığımız o emri aşağıda tarafınıza
tebliğ ediyoruz:*

*Evvela dokuz numaralı barem tarifesinde gösterilen ücretlere ilaveten
tahsil olunagelen altın akçe dokuz kuruş hamaliye ücreti ile beraber
geçici ve tenzilatlı tarifelerde tahsili zikredilen ek masraflar aşağıda-
ki tarihten itibaren lâğv edilmiştir. Binaenaleyh bu ücret bugünden
itibaren tahsil olunmayacaktır. Sevkiyat ücreti için dokuz numaralı
tarifede söz konusu ve yazılı olan yalnız nakliyat ücretleri esas alı-
narak itibar edilecektir, yani "Kilometre ve ton başına birinci sınıf
için 0,875 ikinci sınıf için 0,675 üçüncü sınıf için 0,550 kuruş altın
akçe talep edeceksiniz. İleride dahi muamelatın cinsine göre bilâis-
tisna tek mil vagon yükü olsun veyahut olmasın 9 numaralı umumi
tarifeye veyahut hususi bir tarifeye tâbi olarak ücreti tesviye edilsin."
Ancak 1 Ağustos miladi 1904 tarihli geçici hamaliye tarifesine tabi
olan tarifede gösterilen tenzilatlı ücretten gayri hiçbir ücret talep ve
tahsil olunmayacaktır.*

*Bununla beraber bu ücret varidat hesabına kayıt edilmeyecektir.
Lakin 841 numaralı 17 Nisan miladi 1110 tarihli genelgede adı
geçen kaideler umumi olmayıp tek mil vagon yükü teşkil eylemeyen
ve gönderen tarafından gönderen istasyonunda İdare'ye ait emtia
ambarı kapısı önünde teslim edilmiş ve alıcı tarafından alınan is-
tasyonun emtia ambarı kapısı önünde teslim alınmış olan ticari
emtia ve mallar müstesna olacaktır.*

İşbu tahriratımız ile 1098 numarolu ve 22 Mayıs miladi 1905 tarihli resmi yazı hükümleri geçersiz olduğu gibi işbu yazı hükümlerine aykırı olarak evvelce tebliğ olunan bilcümle emirler dahi geçersiz olacaktır. Binaenaleyh bunların zarflanarak İdare'ye iade keyfiyeti duyurulur.

Müdür

İmza

Bridel

Muhterem okuyucularımız artık emin olmuşlardır ki bir tam vagon yükü teşkil etmeyen ve şartnâmede belirli ve açık tarifeler muhteviyatınca nakliyat ücreti tesviye eylemiş ve istasyonlardaki İdare'ye ait emtia ambarları kapılarına teslim olunmuş, keza istasyonların İdare'ye ait emtia ambarı kapısı önünden teslim alınmış bilcümle emtia ve ticari emtia için gerek hamaliye tarifesi hükümlerince gerekse işbu umumi yazı muhteviyatınca, hiçbir hak talebine lüzum gösterilmemektedir.

Velev ki gayri resmi ve şartlara aykırı olsun İdare'ye ama sırf İdare'ye mühim bir varidat ve fevkalâde bir kaynak olan hamaliye resminin Ticaret ve Nafia Nezâreti emri üzerine sıhhat bulması ve yalnız İdare'nin hususi varidat rakamını artık kabartamayacak bir hale gelmesi, İdare erkânını bir müddet düşünceye sevk etmiş fakat her türlü menfaatin hatta gayrimeşru olsun sekteye uğradığı bir anda temkinliliğini muhafaza etmek gibi bir özelliğe malik olan erkân hemen bunda da yeni icatlar bulma fikrine sarılmış pek cüzi bir vakit bile zayi etmeden bunun da önünü alarak değirmenini eski rüzgâra döndürmek çaresini keşfeylemiştir. Şöyle ki;

Anadolu Osmanlı Demiryolları İdaresi kendi ticaret şubesinin müdürü olan Agasyan Efendi'ye bilumum hat güzergâhında bulunan istasyonlara hamaliye hakkında bu güne kadar icraya konulan usulden bir iğne ucu kadar bile sapılmaması, hiçbir şeyin değişmemesi ve istisnasız bilumum posta ve nakliyat hakkında hamaliye resminin eskiden olduğu gibi tahsile devam olunması yalnız şu kadar ki umumi telgrafnâmede geçen bir tam vagon yük teşkil eylemeyen gönderilecek emtianın beher elli kilosu için lira akçe 0,50 kuruş değil 0,25 kuruş alınması hakkında kesin emirler vermiş ve bu emirleri tüm istasyonlara göndermiş idi.

Anadolu Osmanlı Demiryolları İdaresi'nin bu hareketi, yani Ticaret Şubesi Müdürü'nün sözlü emirleri istenilen derecede tesirat icra eylememiş idi. Bu da elde edilen netice ile anlaşılıyordu. Gerçekte şifahi verilen emirler ne yazık ki pek çabuk unutulur. Bundan başka İdare her ne fikre dayanmış ise bir memuru uzunca müddet bir istasyonda bırakmaz, iki üç günde bir değiştirir. İşte bu sebeplerle işbu şifahi emir de bir müddet sonra tesirini kayıp eylemiş idi ve buna acil bir tedbir lazım idi. Nitekim İdare onun da keşfinde pek o kadar müşkülât çekmedi.

İdare doğrudan doğruya umumi genelge göndererek bu babda şiddetli emirler verebilirdi. Hâlbuki elde Nafia Nezâreti'nin hamaliye rüsumunun kaldırılması hakkında bir emirnamesi vardı. Buna karşı İdare açıktan açığa isyan ederek böyle bir tahrirat göndermesi pek münasip olamayacaktı. Bununla beraber İdare, hükümetin menfaatine karşı olsa bile her türlü yolsuz muamelatının dile düşmesinden, milletin fertlerinden meydana gelen memur ve müstahdemleri işinden sürmek gibi müthiş bir silahı kullanarak sürgün ettiği sayısız memurların feryadının duyulmasından korkmaz ise de her halde yine uyanık hareket etmek her tedbir sahibi için haslettir, ne olur ne olmaz yerin kulağı vardır diyen İdare işte bunun için istasyonlara resmi emirler vermediği pek münasip göremedi. İşte bu sebebe dayanarak şu vasıtaya başvurdu:

Hat birtakım mıntıkalara taksim edilmiştir. Ve bunların başında seyrüsefer müfettişi namıyla İdare'nin itimadını kazanmış kişiler mevcuttur. Bu mesele onlara havale edilir de bilâhare hükümet tarafından bir sual varit olursa “*Benim haberim yok müfettişler veya istasyon memurları yapmış*” gibi bir cevap ile kurtulmak mümkündür. Binaenaleyh bu pek mükemmel bir usul!

İşte İdare bu mıntuka müfettişlerine aşağıda yazılı olan gayet mahrem “*konfidansiyal*” genelgeyi göndererek buna bir çare bulmuş oluyor.

Gayet Mahrem Olan Tahriratın Sureti:

Anadolu Osmanlı Demiryolu

Haydarpaşa

Müdüriyet

4 Mayıs sene 1910

22716-12

Haydarpaşâ'da seyrüsefer müfettişi Mösyö J. Fransuva'ya
İzmit'te seyrüsefer müfettişi Mösyö A. Havozovski
Eskişehir'de seyrüsefer müfettişi Mösyö J. Mayer
Afyonkarahisar'ında " " " P.Pedridi
Konyâ'da " " " J. Jakobi

Ekspres seferleri ile olsun normal seferler ile olsun tam bir vagon yükü tutmayan emtiadan tahsil olunacak hamaliye rüsumunun yeknesak olarak tahsili için İdaré'nin vermiş olduğu karar tarafınıza tebliğ olunur şöyle ki: Bugünden itibaren gerek sevk edilen, gerek vasıl olan her nevi emtianın beher elli kilo ve küsuru için istisnasız altın akçe olarak 0,250, yani on para hamaliye ücreti talep olunacaktır. Bu mallara hangi tarifeye göre nakliye ücreti, yani navlun verilmiş olursa olsun bunun ehemmiyeti yoktur.

Yalnız Adapazarı'ndan sevk edilecek emval ve ticari emtianın beher elli kilo ve küsurundan altın akçe 0,25 kuruş değil 0,46 kuruş alınacaktır.

Aynı cinsten emtianın azamî yükleme ve boşaltma ücreti hamaliye tarifesinin tam bir vagon yükü ile vaki olacak münakalat ücretinin aynı olacaktır.

Bundan şu netice çıkıyor ki bir tam vagon yükü teşkil etmeyen emtia ve emval için hamaliye tarifesinin (fe) harfıyla gösterilen hamaliye ücreti alınacaktır.

Şimendifer İdaresi'nin emtia ambarlarının haricinde vaki olacak her cins emtia hamaliyesi için hamaliye tarifesinin (be) maddesindeki birinci ve ikinci kısımlarda gösterilen hamaliyenin ücretlerinin talep ve tahsiline devam edilecektir.

Ayrıca, her parçası bin kilo veya bin kilodan daha fazla olan emtianın hamaliye ücreti hakkında İdaré'nin kararı tarafınıza bilâhare tebliğ edilecektir.

Eskiden olduğu gibi emtiayı teslim alıp sevk eden istasyon işbu malların hamaliye ücretlerini hesap ederek sevk evrakına miktarını yazmak ile mükellef ve bundan mesul olduğu gibi teslim alan istasyon dahi sevk evrakında miktarı yazılı olan hamaliye ücretini tahsil ile görevli ve mükelleftir.

Bu tebligatı muntikanız dâhilinde bulunan bilcümle istasyon memurlarına gecikme olmaksızın bildirmenizi ve 33'üncü ve 40'ıncı maddelerde gösterilen koşulların tatbikini ve 1252 numaralı umumi genelge muhteviyatını nazar-ı dikkatten uzak tutmamalarını ihtar etmeniz gerekmektedir.

Mösyö Fransuva'ya olan 4000 numaralı, Mösyö Havozovski'ye olan 3998 numaralı, Mösyö Mayer'e olan 3994 numaralı, Mösyö Petridi'ye olan 3992 numaralı ve Mösyö Jakobi'ye hitaben yazılmış olan 3996 numaralı 5 Şubat 1909 tarihli resmi mektupların iadesi.

*Müdüriyet
Haydarpaşa
Bridel*

Ey muhterem okuyucularımız işte İdare'nin dürüst muameleleri! Bu babda yazdıklarımızdan daha büyük delil göstermeye lüzum var mı? Ticaret ve Nafia Nezâreti hamaliye ücretlerinin iptali hakkında Anadolu Demiryolları İdaresi'ne bir emirname tebliğ ediyor, İdare güya Nafia Nezâreti'nin emrini ifa ediyormuş gibi yukarıdaki bir umumi telgrafnameyi bilumum memurlarına tebliğ eyliyor. Nezâret'in emirnamesinin daha mürekkebi kurumadan, 87 numaralı telgrafnamenin telgraf tellerine verdiği titreşim daha sükûn bulmadan, yukarıda tercümesini neşrettiğimiz resmi yazıyı gönderiyor. Bu yazı içinde gerek Nezâret'in emirnamesi gerek 87 numaralı telgrafname tamamıyla suskunlukla geçiliyor. Ya basiret sahipleri! Nezâret bir taraftan hamaliye ücreti iptaldir diye bağıyor diğer taraftan İdare tam bir vagon yükü teşkil etmeyen istisnasız bilcümle emtia ve emvale gerek sevkinde gerekse varışında, yani iki kere beher elli kilo ve küsuru için altın akçe 0,25 kuruş, yani on para hamaliye vergisini uyguluyor. Ve bundan başka hamaliye tarifesinde yazılı bilcümle ücretlerin tesviyesini de mecburi kılıyor.

Anadolu Osmanlı Demiryolları İdaresi bu tebligatı ile bir taraftan Nafia Nezâreti'nin emirlerine serkeşâne değil azgın bir tavır gösterdiği gibi diğer yandan da kendi gayrimeşru menfaatlerini temin için gerek ahaliyi gerekse muteber tüccarı hamaliye tarifesi altında türlü türlü şekiller ile eziyor, eziyor, eziyor!

Aciz muharrir; esasen Anadolu Şimendifer İdaresi'nin bu ve buna kıyasla daha binlerce kabul edilemez muamelesini pek esaslı bir surette bildiğim halde işbu İdare'nin takip eylediği meyil ve sistemi ne nam ile adlandıracağımdan ve ne sıfatla nitelendireceğimden aciz ve tamamıyla hayretler içindeyim.

Bununla kıyaslanacak binlerce misaller mevcut, ancak umumi vicdan mahkemesi adaleti huzurunda rastgele bir misal daha arz ediyoruz.

Hükümet'i teşkil eden fertlerdir, fertlere gelecek zarar Hükümet'e gelmiş demek ise de pek o kadar şümüllü değildir. Lakin bütün fertlerin toplamı demek olan Hükümet bunun önünü almağa mecburdur. Hükümet'e gelecek olan zarar ise bütün topluma gelmiş demektir.

Milletin fertlerinin tamamı bu zararın bir parçasından müteessir olur. Bunun önünü almak ise milletin vekil eylediği yüce Mebusan'ın vazifesidir.*

İdare bu bilinen hamaliye tarifesini yalnız hususi nakliyat hakkında tatbik etmiyor. Hatta bu tahsilat men olunmasına rağmen Hükümet'i bile bu tahsilâtı ödemeye mecbur ediyor. İnsafl

Miladi 16 Kânunusani 1910 senesinde bir acil lüzum üzerine Ankara Jandarma Dairesi'nce ekspres ile Polatlı'ya iki vagon yükü olarak on altı beygir sevk etmek gerekir.

Beygirler vagonlara yüklenir. Polatlı'ya varılır. Ve Jandarma İdaresi'nin bu beygirlerin nakliyesi için imtiyaz mukavelenâmesi ve şartnâmeleri mucibince vermesi lazım gelen ücret, imtiyaz tarifesinin sekizinci maddesindeki ekspres ücretinin üçte birinden ibaret olacak. Fakat ne mümkün!

Bu sevkıyat hükümete ait imiş, acil lüzum varmış, Nafia Nezâreti nakliye ücretinden başka hamaliye namıyla bir şey alınmayacaktır diye tebligatta bulunmuş ne ehemmiyeti var!

Bir eşkıya heybetiyle duran hamaliye tarifi huzurunda bir kurtuluş fidyesi verilmeden geçmek nasıl olur?!

Ankara Jandarma Dairesi'nden, Polatlı'ya beygir sevk edilmesine teşebbüs olunduğunda iki vagona Ankara'da beygirlerin yüklenmesi için kırk kuruş, bu vagonların Polatlı'da tahliyesi için 40 ve vagonların temizliği için 20 olmak üzere toplam altın akçe 60 kuruş talep edilir. Beygirleri sevk eden memur hayretler

* Osmanlı Meclis-i Mebusanı –çn.

içinde kalır. Ankara'dan böyle bir ücret tesviyesi için malumat yoktur. Amirinden emir almamış memur ise böyle bir verginin mevcudiyetini bile bilmiyor.

Nasıl bilsin ki şartnâmede yazılı değil! Zavallı istasyon memuru beygirleri bu para tesviye edilmeden bıraksa İdare'nin emrine isyan cinayetiyle memuriyetinden kovulacak.

Doğal olarak bırakamaz. Ankara'ya ve kontrole müracaat eder işbu beygirler hakkında ne muamele icra edeceği konusunda görüş sorar. Kontrol kalemli hamaliye ücretinin mutlaka talep edilmesi hakkında emir verir. İstasyon memuru beygirlerin başında bulunan memura müracaat ederek parayı ister. Memur ise gerek üzerinde para bulunmadığını bahane ederek gerekse amirinin emri olmadan böyle bir füzuli masrafı ihtiyar edemeyeceğini söyleyerek istasyon memurunun talebini reddeder. Nihayet istasyon memuru söylediğimiz gibi Ankara'ya müracaat eyler. Ankara İstasyonu Jandarma İdaresi'ne müracaat eder; uygundur cevabı alır ve bunun üzerine jandarma beygirlerinin geçmesine müsaade edilir. Şunu nazar-ı dikkate alınız ki beygirler ekspres ile sevk edilmiş idi.

Bu babda teati olunan telgrafnameler aşağıdadır:

Tahrirat telgrafı numara 30397 Kânunusani sene 1910

Polatlı İstasyonu'ndan Ankara İstasyonu'na ve kontrol dairesine bildirilen ihbar;

Bugünkü ekspres seferi ile vasıl olan 75779 ve 76780 numaralı vagonlardaki beygirleri sevk memur olan zabıt, temizleme esnasında jandarma kumandanını görerek para alamadığından bahisle burada hamaliye ücretini ve temizlik bedelini tesviye edemeyeceğini beyan ederek adı geçen ücretin Ankara İstasyonu'nca talep edilmesini söyler. Bu ücret altın akçe 60 kuruştur. Neticenin ihbarı rica edilir. Kontrol idaresinden dahi rica olunur ki söz konusu olan meblağ istasyonumuzun ibrası ve sizin istasyonunuzun borçlu gösterilmesi için lazım gelen müsaadeyi bahşetsin.

*İmza
Simonyan*

Cevabı;

*Tahrirat telgrafı numara 30233 Kânunusani sene 1910
Ankara İstasyonu'ndan Polatlı İstasyonu'na ve kontrol dairesine,
Bildirilen ihbar numarası 397 ye cevaben:
Tahsilât buraca icra olunacaktır.*

*İmza
Davkosudiç*

Bu vaka o kadar açık, o kadar parlaktır ki ayrıntısına girilmeye teşebbüs edilse tüm açıklığını kaybedebileceğinden korkulur. Bu korkuya rağmen burada hatıramıza gelen fikirlerimizi dile getirmekten kendimizi alamıyoruz.

Bizzat Hükümet-i Seniyye'yi, bilhassa Osmanlı ordusunu bu suretle zarar ettiren, İdare'nin her türlü emirlerini kanun kuvvetinde telâkki eyleyen, şartnâmeler hükümlerince Şimendifer İdaresi'ne düşen vazifelerden haberdar olmayan, İdare her ne derse itiraz hakkını bile hayalinden geçirmeyerek kör körüne itaat eyleyenlerin, Anadolu içerilerinde bulunan ahali ve tüccara acaba ne çeşit muamele edeceği az bir dikkatle anlaşılmış olur.

Yukarıda arz eylediğimiz iki vagon beygir nakliyatı hakkında teati olunan evrak nezdimizde muhafaza edilmektedir. Gerek Harbiye Nezâreti gerekse Ticaret ve Nafia Nezâreti işin tetkikini arzu ettiği taktirde adı geçen vesikaları büyük memnuniyetle takdime hazırız.

Yukarıdan beri verdiğimiz çok sayıda örnek arasından ayırıp zikredilen hamaliye resmi hakkındaki bir iki misal İdare'nin bu ücretleri kendi menfaati için icat eylediği hakkındaki iddialarımızı ispat için fazlasıyla kâfidir zannederiz.

Esas olarak istisnasız yukarıda adı geçen hamaliye tarifesine tâbi bulunan, normal sefer ile nakil edilen, tenzilatlı ve hususi tarifeler mucibince ücreti tesviye edilmiş olan emtia ve ticari emtianın vagonlara yüklenmesi ve vagonlardan tahliyesi muamelesini alacağız.

1- Tekmil vagon yükü teşkil etmeyen emtia

Yükleme ücreti 50 kilo için	0,50	para ton için	10 kuruş
Tahliye	«	«	0,50 «
«	«	«	«
«	«	«	10 kuruş
Yekûn altın akçe			20 kuruş

2- Tekmil vagon teşkil eden emtia

Vagon başına ortalama yükleme ücreti	30 kuruş
Vagon «	«
« tahliye «	30 kuruş
Ton başına 4 kuruş yekûn altın akçe	60 kuruş

Bu suretle muamele icra edildiği takdirde son üç senenin vereceği netice aşağıdadır:

Sene	Hususi tarifelere tabi olarak Ankara ve Konya batarında vuku bulan umumi nakliyat ton	Tahminen tekmil vagon yükü olmayan emtia ton	Tahminen tekmil vagon yükü olan emtia ton	Tekmil vagon yükü olmayan emtianın hammaliyesi altın akçe 20 kuruş tonu	Tekmil vagon yükü olmayan emtianın hammaliyesi altın akçe 20 kuruş tonu	Toplam hammaliye altın akçe kuruş
1907	290.698	60.698	230.000	1.213.960	920.000	2.133.960
1908	179.844	54.844	125.000	1.096.880	500.000	1.596.880
1909	207.045	67.045	140.000	1.340.900	560.000	1.900.900
	Toplam altın akçe kuruş			3.651.740	1.980.000	5.631.740

Bu durum yukarıdaki iddialarımızı ispata kâfidir. Şurasını nazar-ı dikkate almalıdır ki yukarıdaki hamaliye rakamları tarifesinde adı geçen diğer ücretleri muhtevi değildir. Mamefih işbu ücretler aşağıdaki rakamdan pek de aşağı kalmaz.

Bir misal daha arz edelim mi?

Abdülhamit devrinin en nüfuz sahibi kişilerinden olan mabeyinci Ragıp Paşa'nın şeriki Della Gramanika ile Anadolu Osmanlı Demiryolları İdaresi bir kontrato akdeylemiş idi.

Ragıp Sarıca Paşa (1857-1920): Eğriboz'da doğan Ragıp Paşa Mülkiye Mektebi'ni bitirdikten sonra devlet hizmetine girdi. Yıldız'ın en güvenilir adamlarından birisi olan Ragıp Paşa başmabeynciliğe kadar yükselmesinin yanında ticaretle de uğraşmıştır. Büyük bir servete sahip olan Ragıp Paşa'nın gösterişli bir hayatı bulunmaktaydı. Edindiği çok sayıda gayrimenkulün içerisinde Caddebostan'daki Ragıp Paşa köşkü en önemlisidir. Beyoğlu'nda Anadolu, Rumeli ve Afrika hanlarını yaptırmıştır. II. Abdülhamit'in tahttan indirilip Selanik'te zorunlu ikamete tabi tutulmasıyla Ragıp Paşa da Rodos'a sürgün edilmiştir -yn.

Bu kontrato gereğince Anadolu Osmanlı Demiryolu İdaresi, Ticaret ve Nafia Nezâreti'nce tayin edilen tarife üzerine komisyoncu Della Gramanika'ya pek çok tenzilat ve imtiyaz bahşediyordu. Özellikle hamaliye hakkındaki özel müsaadeleri dikkat çeken bir derecede idi.

İdare'nin Della Gramanika'ya bahşettiği müsaadenin faydaları binlerce liralara balığ oluyordu. Yalnız hamaliye ücreti hakkındaki bu ayrıcalık sayesinde Della Gramanika senelik beş bin liradan fazla bir kâr almış idi.

Senelik bu kadar mühim bir kâr temin eden kontratonun miladi 1 Temmuz 1893 senesinden beri yürürlükte olduğu nazar-ı dikkate alınacak olursa Della Gramanika ve şürekâsına Anadolu Osmanlı Şimendifer İdaresi'nin ne mühim ne büyük imtiyazda bulunmuş olduğu pek açık anlaşılır.

Şimendifer İdaresi, Hükümet'in, tüccarın, ahalinin, hatta İdare'nin hukukunu muhafaza ile mükellef olduğu halde, Kumpanya'nın menfaatleri açısından gayet zararlı ve Ragıp Paşa'nın gönlünü kazanmak için yine adı geçen paşanın ortağı olan Della Gramanika ve Allah bilir daha bilmem kimlerin menfaatine yarayan bir mukaveleyi İdare nasıl kabul ediyor, müdüriyet böyle bir antlaşmayı neden kabul ve imza eyliyor?

Bunların cevabını vermek için pek de âlim olmaya gerek yoktur.

Dokuzuncu Fasl **Diğer Muhtelif Varidat Kaynakları**

Bu hamaliye ücretinden başka Anadolu Demiryolları İdaresi bundan evvelki fasılda isimlerini tek tek saydığımız muhtelif vesileler ile birtakım yeni varidat icat ederek tahsil eylemekte bulunmuştur.

Şurasını da arz eyleyelim ki Anadolu Şimendifer İdaresi damlaya damlaya göl olur darb-ı meselinin manasını pekiyi takdir eylemiş olduğundan ne kadar cüzî olursa olsun en hasis, en ufak varidatı bile kaçırmaz ve bu suretle neticede oldukça mühim bir yekûn elde etmiş olur.

İşletme nizamnamesinin sekizinci maddesinde deniyor ki:

*“Gönderici tarafından vuku bulacak talep üzerine kumpanya acen-
telerince tanzim edilecek olan her sevkiyat evrakı için on para ücret
tediyesi mecburidir.”*

Yani bu demektir ki eğer gönderenler, Kumpanya acentelerine müracaat eylemeden sevkiyat evraklarını kendileri tanzim ederlerse bu on para ücretten muaftır. Binaenaleyh İdare'nin bu ücreti talebe hiçbir hak ve salahiyeti yoktur.

Bu madde yalnız kâğıt üzerinde mevcudiyetini muhafaza edebilmiş, hâlbu-ki muameleye gelince tamamıyla kuvvet ve kudretini kaybetmiş adeta ismi var cismi yok bir Anka Kuşu gibi bir mahiyet kesbeylemiştir.

O derece ki sevkiyat evrakları gönderenler tarafından yazılmış olsa bile yine İdare buna ehemmiyet atıf eylemeyerek söz konusu on paranın tahsiline devam edegelmiştir.

Bunu ispat için bazı aksamını evvelce neşrettiğimiz Üsküdar Mahkemesi'n-den sadır olan Hacı Ruel davasına ait ilama müracaat buyrulması rica olunur.

Bu bilcümle muhtelif varidat kaynaklarına istasyonlarda bulunan sucular, simitçiler, kundura boyacıları gibi esnaftan tahsil olunan paralar ile vagon kapağı, zincir, takoz, mumluk gibi adlandırılmış sırf nakliyata elzem olan eşyanın kullanımından ileri gelen ve İdare'ce istifade olunan ücretleri ve buna benzer daha birçok meblağı da ilave etmek gerekir.

Bu varidat kaynaklarından Kumpanya'nın kasalarına oluk gibi akan para, oldukça mühim bir yekûn teşkil eder. Lakin bunların hakiki miktarını için kat'î bir malumat elde edemediğimizden buraya dercinden sarf-ı nazar ediyoruz.

Yukarılarda söylediğimiz gibi bu yeni varidat hiçbir zaman kilometre varidatı hesabına dâhil olmaz. Ve bu suretle demek oluyor ki tazminat akçesinin azalması anlamında hiçbir faydası yoktur. Bu mühim meblağ işletme varidatına kaydedilmez.

Bu akçe ya sırf İdare'nin hususi menfaati için masraftır veya Kumpanya'ya terk edilmiştir. Binaenaleyh söz konusu varidatın mevcudiyetini keşfeylemek kolay değil hatta pek güçtür. Çünkü Anadolu Osmanlı Şimendiferleri Şirketi'nin senelik hesaplarında ve raporlarında bu paraların izini bile bulmak mümkün değildir.

Acaba oldukça mühim bir yekûn teşkil eden bu varidat Umum Müdür'ün imzası tahtında her sene ortakların umumi toplantılarına bırakılan kâr ve zarar hesabında, şirketçe iştirak olunan sair teşebbüsten kazanılmış olan kârın, yani "benefis sur partisipasyon" arasına mı sokuşturuluyor? Bu babda kat'î

* "Benefis sur partisipasyon," iştirak üzerinden kâr anlamında -çn.

bir cevap vermek pek o kadar mümkün değilse de hal ve gidişat bunun bu suretle olduğuna yakinen hüküm verdirecek bir derecededir.

Sermayedar ortakların senelik içtimalarına arz edilen Umum Müdür imzasını havi yukarıda ismi geçen raporlar ve hesaplar öyle bir ustalık ve o derece mükemmel bir şekil ile tanzim olunmuştur ki bunlardan gerek yukarıda zikrettiğimiz gibi ufak tefek toplanarak mühim bir yekûn teşkil eyleyen meblağı bulmak ve gerekse “benefis sur partisipasyon” kârının hakiki miktarını bilmek ve hesaplamak imkân haricinde olur.

Bunlar, Şimendifer İdaresi muamelesi hesaplarını beyan eden birer rapora değil belki banka muamelatını gösteren raporlara benzer ki bu hususta ilgili bölümde mütalaamızı ortaya koyacağız. İşbu raporların gösterdiği işletme varidatından kaynaklanan kârdan başka, kâr ve zarar hesabında iki nevi kâr daha mevcuttur ki bunlardan biri Kumpanya'ya ait hisse senetlerinden meydana gelmiş faizlerden, diğeri de “benefis sur partisipasyon” namı verilen kârlardan ibarettir. Biz işte yalnız bu son ikisi hakkında mütalaa beyan eleyeceğiz.

Son üç senenin bilançosunda görülen ve sermayeleri neden ibaret iken bu ilki kârın miktarının neye balığ olduğunu anlamak üzere ilgili sahifede neşrettiğimiz cetveli bir kere tetkik edelim.

Bu cetvelde bilhassa bu nevi sermaye ile kârları hakkında mükemmel tafsilat verdik.

Bu sayede “benefis sur partisipasyon” namı verilen kâr kalemine kim bilir nelerin dahil edildiğine dair şüphemizi teyit ediyoruz. Ve aslında Şimendifer Kumpanyası sermaye paylarına dağıtılan kâr tamamıyla makul bir derecededir. Senelik yüzde (3,25) ile (5,75) arasında değişken bir varidat temin ediyor. Hâlbuki muhtelif teşebbüslere iştirakte kullanılan sermaye yüzde (14,25) ile (17,45) derecelerine vararak akıllara durgunluk veren bir varidat temin ediyor.

Bu muhtelif teşebbüslere iştirak dolayısıyla dağıtılan ve kullanılan sermaye ne kadar menfaatli işlere tahsis edilmiş olursa olsun asla böyle mühim yekûn teşkil edebilecek bir varidat temin edilemez.

En mükemmel surette kullanılmış bir sermaye ortalama olarak azami senelik yüzde yediden fazla varidat veremez. Haydi haydi biraz daha mübalağa ederek %8 kabul etsek bile yukarıdaki kâr ile arasında yarısından ziyade bir mesafe mevcuttur ki bu meblağın nasıl bir sermayeden meydana gelmiş

olduğu gösterilmemektedir. Bu sebeptir ki şu fazla varidatın hamaliye ve hamaliyeye benzer ve isminden gerek daha önceki ve gerekse bu fasıllarımızda sözünü ettiğimiz meblağdan meydana gelmiş olması bizde derin bir şüphe uyandırıyor.

Bu muhtelif teşebbüslere iştirak için tahsis edilen sermayenin getirdiği varidatın artan oranda yükselmesi gerekir ise de böyle olmamaktadır. Bilakis faiz miktarı işletme muamelelerinin ve hamaliye muamelelerinin artışı ve azalışına müteessir olarak artıp azalıyor ki bu dalgalanma da yukarıdaki şüphelerimize kuvvet vermektedir.

Bu kârın büyük kısmı mukavele ve şartnâmeler hükümlerine aykırıdır. Ve hükümetin teftişinden tamamıyla saklanmıştır. Bunun ehemmiyet derecesini meydana koymak için pek o kadar uzun uzadıya üzerinde durmaya lüzum yoktur.

Onuncu Fasl **İdare'nin Defteriye Usulü**

İdare'nin defteriye usulü aslında kırtasiye muameleleri içinde boğulmuştur. Çünkü demiryolunun her türlü nakliyatı, işletme varidat ve tahsilâtı için karmaşık surette hesap tutmak usulü, İdare'yi her cinsten sayısız ve hesapsız vesika ve hesap defterleri tutmasına mecbur eylemektedir.

Eserimizin başından beri nakil edegeldiğimiz bilcümle usuller pek ayan bir surette işbu vesikalardan çıkarılmıştır. Eğer bu sözünü ettiğimiz vesikalar tam bir intizamla tasnif ve muhafaza edilmiş olsaydı, İdare'de kullanılmakta olan bu usulün işleyişini bilen bir âdem pek kolaylıkla istediği hesapları çıkarır ve muhtelif neticeler elde eder ve bunlar sayesinde istenilen hüküm verilebilir.

Fakat İdare sizin tasavvurunuzdan daha pek çok uzak görüşlüdür. Pek o kadar düşünmeğe ihtiyaç bırakmadan kendince anlaşılabilir bazı sebeplere dayanarak hesapların tamamına ait defter ve vesikaların en ehemmiyetlilerini en fazla üç sene muhafaza ettikten sonra imha eyler. Her sene, üç sene evvelki eski defterler yırtık kâğıt hesabına satılır. (Buraya dikkat ediniz ki İdare bu ufacak varidatı bile kaçırmıyor). Bu kâğıtlar satıldığı zaman müşteriye edilen ilk teklif ve getirilen şart, bunları Türkiye'de muhafaza etmeyip ilk vasıta ile

Avrupa'daki kâğıt fabrikalarına göndererek muhteviyatını imha etmek üzere hamur şekline sokmaktır.

İdare'nin muhafaza eylediği şeyler ise, aylık cetveller ile İdare'nin zararına dokunmayacak kadar bazı masum olan defterlerdir. Teminat akçesi bahsinde söylediğimiz gibi aylık varidat cetvellerini çıkarmak için kullanılan ve komiserlere gösterilenler bu defterlerdir. Bununla beraber İdare kontrol kalemindeki yevmiye defterleri ile defter-i kebiri de muhafaza eder. Bu defterler sayesinde kilometre teminat akçesine ithal edilmeyen varidatın toplamını bulmak mümkündür. İşbu meblağ ileride göreceğimiz gibi İdare'nin hususi menfaatlerine ait olmak üzere merkez muhasebesine havale olunur.

İşte böylece nakliyat hakkında üç sene evvelki bir zamana ait olan bilcümle vesika ve delil mahf ve imha olunmuştur. Ve yine bunun içindir ki kitabımızda zikrelediğimiz vesikaların ekserisini bu son üç seneye hasrettik. Çünkü eğer Hükümet-i Seniyye söylediklerimizi nazar-ı dikkate alıp da tetkik edecek ve durumu tamamıyla ele alacak olursa, İdare "*Elde lüzumlu vesikalar mevcut değildir*" gibi bir iddiada bulunmaya cesaret edemeyecektir.

Böyle bir iddianın makbul olup olmaması meselesine gelince, İdare'ce ileri sürmesi muhtemel olan bu iddia için evrak, vesika ve defterlerin imhasının kanuni olup olmadığı noktasının mesuliyeti bize ait olmadığından bu noktayı yüce makamlara ve siz okurlarımızın erdemine terk ve havale ediyoruz.

II. HAYDARPAŞA LİMANI

Birinci Fasl Giriş

Miladi 1898 senesi Teşrinievvel esnasında Almanya İmparatoru İkinci Wilhelm'in İstanbul'u ziyaretinde Haydarpaşa Limanı inşaat ve işletme imtiyazı Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi'ne havale edilmiş ve bu imtiyaz 20 Mart-1 Nisan 1899 ve 20 Zilkade 1316 tarihli ferman ile tekraren onaylanmış idi.

Bu teşebbüs için Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi, bir anonim Osmanlı şirketi teşkil eylemiş ve bunu "Haydarpaşa Limanı Şirketi" namıyla adlandırmış idi. Lakin bu şirketin hisse senetlerinden hemen hepsini kendi cüzdanında muhafaza etmişti. (İşte doğru olarak Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi'nin senelik raporunda tesadüf ettiğimiz satırlar.)

1907: İdare Meclisi'nin 28 Kânunusani sene 1907 tarihinde vermiş olduğu karar gereğince %112 hazırdaki 3.000.000 franklık Haydarpaşa Liman Şirketi'nin 6000 adet hisse senedi Zürih'teki Şark Şimendiferleri Bankası'na terk edilmiştir.⁵

⁵ Bu aşağıdaki satırları Mösyö Chéradame'ın evvelce adı geçen ve birkaç sahifesini

1907 ve 1908 seneleri bilançosunda: %60 tediyleri ve 2.900.000 franklık Haydarpaşa Limanı Şirketi'nin 950 adet hisse senetleri iştirat fiyatı $\%83\frac{1}{2} = 2.462.500$ frank.

Miladi 1909 senesi bilançosundan: 9850 adet yüzde seksen tediylili Haydarpaşa Limanı hisse senedi $\%87,5$ den = 3.447.500 frank.

Yani demek oluyor ki 14 Nisan miladi 1903 senesinden beri muamelata açık bulundurulmuş Haydarpaşa Limanı, Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi tarafından inşa edilmiş ve bugün bu şirket vasıtasıyla işletilmektedir. İşte bu sebebe dayanarak Haydarpaşa Limanı Şirketi idaresindeki usul ve idare tarzı Anadolu Osmanlı Demiryolu idaresindeki bozukluk ve yolsuzluklardan azade olamazdı ve olamayacaktır.

Hatta bu gibi kabul edilemeyecek muameleler bile, bu verimli tarlada pek güzel mahsul vermektedir. Çünkü idaresinin, işletme muamelatının ve varidatının mutlak hâkimi Anadolu Şimendiferi İdaresi'dir. Şimendifer İdaresi'nin şimdiye kadar gördüğümüz yolsuzluklarının Haydarpaşa Limanı'nda da kabul gördüğünü söyleyecek olur isek ne anlaşılması zor ve ne de şayan-ı hayret bir şey söylemiş olmayız.⁶ "

tercümeyle kitabımıza derç eylediğimiz Bağdat Şimendiferi namındaki eserinin 35 ve 37'inci sahifelerinden tercüme ederek neşrediyoruz. Bunun mütalaasından anlaşılacağı gibi Zürih'deki Şark Şimendiferleri Bankası, Deutsche Bank'ın bir şubesinden başka bir şey değildir. Baron de Hirsch'in vefatından sonra selefi 1896 senesine doğru mevcudu olan Osmanlı tahvillerini elden çıkarmak istedi işte o zaman Berlin'deki Deutsche Bank işe girişti.

⁶ Bir süre sonra Deutsche Bank, Zürih Bankası'nı kendi namına şark tahvilatı iştirasına memur etti. Ahali bu İsviçre bankasının bu gibi mehâm-ı muamelat-ı sarrafiye duhulüne mütehayyir olacağından bunun yalnız Zürih Bankası tarafından icra olunmadığı ve Zürihli bir tröst namına hareket eylediği ilan edildi. Bu isimlendirme gayet belirsiz olduğu gibi aynı zamanda mahrem olduğu kadar da mühim idi. Bu fırlıdak sayesinde Deutsche Bank, Baron de Hirsch'ten kalan bircümle tahvilat-ı Osmaniyeye sahip olmuş idi ilh. ilh.

^{**} Baron Maurice de Hirsch (1831-1896): Alman Yahudisi finansçı ve hayırsever. Bilhassa Avrupa'daki Yahudilerin durumunu iyileştirmeye çalışmış ve Yahudi eğitimi iyileştirmek için vakıflar kurmuştur. Yahudilerin Arjantin'i kolonize etmelerini savunmuştur. En önemli girişimi, 1869 yılında Osmanlı başkentini Viyana'ya bağlayacak Şark Demiryolu (Rumeli Demiryolu) imtiyazını elde etmesidir -yn.

Burada ufak tefek malumatlardan vazgeçerek en ziyade Haydarpaşa Limanı Şirketi'nde tatbik edilen en büyük ve dikkate şayan olan idare usulünden bahsedeceğiz.

İkinci Fasıl Liman İçin İş Bulmak ve İcat Eylemek

Her şeyden evvel İdare'nin nazar-ı dikkate alacağı şey Haydarpaşa Limanı'na iş bulmaktır, bu limanın varidatı da Anadolu Şimendiferi Şirketi'ne ait olduğundan Haydarpaşa Limanı mukavelenâmesinin 20'inci maddesindeki bahislerden mümkün olduğu kadar istifade edilerek bu limana kabil olabileceği derecede mühim bir varidat kapısı açmaktır. Haydarpaşa Limanı'na imkân dâhilinde birçok muameleleri çekmek için evvela her türlü rekabetin önünü almak ve bilcümle nakliyatı işbu liman tekeline bırakmayı gerektirir. Yani Anadolu ithalat emtiasını bu vasıta ile sevk eylemek lazım geldiği gibi evvelleri onda sekizi İzmit ve Derince vasıtasıyla icra edilen ihracat muamelatını da yine Haydarpaşa'ya döndürmek gereklidir.

Hâlbuki şimendiferlerde limanın muamelelere açık olduğu tarihte yürürlükte olan hususi tarifeler buna müsait olmadığı gibi, limanın açılışı sırasında mukavelenâme gereğince Liman İdaresi tarafından bazı çeşit ek ücret tahsilâtları ve Haydarpaşa'da olan nakliyatının tamamını İzmit ve Derince'ye nakleylemek tehlikesini gösteriyordu. Binaenaleyh İdare her sıkıştığı zaman başvurduğu çareye sarıldığı gibi tarifeleri Haydarpaşa Limanı'na menfaattar olabilecek bir surette değiştirdi ve tadil etti. "*Vur abalıya*" tabirince bundan zarar gören yine Haydarpaşa-Ankara Hattı, yani kilometre teminat akçesinden dolayı yine hükümet, daha doğrusu milletin hazinesi oldu.

İdare evvelce gerek ithalat ve gerekse ihracat hakkında İzmit ve Derince Limanları için pek muvaffak olan hususi tarifelerin Haydarpaşa Limanı menfaatine yarayan bir surette düzeltilmesi konusunda Ticaret ve Nafia Nezâreti'nden gerekli müsaadeleri aldı.

İzmit ve Derince Limanlarının ziyanına ve fakat Haydarpaşa Limanı menfaatini temin eyleyecek tarifeler tanzim etti. Haydarpaşa ücretlerini evvelce İzmit ve Derince'ye ait olan mertebeye indirdi. İşbu iki limana sevk edilecek

emtia navlunlarını Haydarpaşa'ya kadar verilegelen ücrete denk veyahut bundan daha yüksek bir derecede bulundurdu.

Şurasını ilave edelim ki Haydarpaşa nakliyatı hakkında tatbik edilen tarifelerdeki ücretler Haydarpaşa Limanı masrafları da dâhil olduğu halde İzmit ve Derince nakliyatına tatbik edilen ücretlere denk hatta pek tuhaftır ki bazen daha aşağı bir mertebede bile bulunmaktadır ve İdare işte böylece arzu eylediği neticeye ulaşmıştır.

Pek o kadar ileriye gitmeye lüzum yoktur, bu iddiamızı bir ay önceki şu misalle ispat edelim.

Hububat ve zahire hakkında en fazla tatbik olunan 1 ve 101 numaralı hususi ve tenzilatlı tarifeleri ele alalım. İşte aşağıya derç eyleyeceğimiz birinci cetvel 1 numaralı tarifiedeki Haydarpaşa Limanı'nın muamelata başladığı tarihten evvel ve sonra 15 tonluk bir vagon için alınan ücretleri gösterir.

Aşağıdaki istasyonlardan Haydarpaşa'ya ve müteakiben	Haydarpaşa Limanı'nın açılışından önce		Mezkûr limanın açılışından sonra
	Buğday	Sair hububat	Zahire ve hububat
Ankara.....	1540	1839	1540
Sincanköy.....	1540	1762	1477
Malıköy.....	1540	1669	1384
Polatlı.....	1540	1561	1786
Beyliköprü.....	1491		1214
Sazlar.....	1455		1171
Biçe.....	1394		1109
Sanköy.....	1310		1025
Beylikahır.....	1214		930
Albüköy.....	1146		861
Akpınar.....	1094		809
Eskişehir.....	1025		741

⁷ Haydarpaşa Limanı'nın açılışından önce bu sıradaki ücret İzmit ve Derince İstasyonlarına tatbik edilmekte idi.

1 Teşebbüsat-ı saltıyye iştirak	1907				1908				1909			
	Sermaye	Frank	Kâr	Frank	Sermaye	Frank	Kâr	Frank	Sermaye	Frank	Kâr	Frank
Haydarpaşa Limanı'nın %60 tediyeli %83 1/3'ten 255000 frank alıy fışadı 9850 hisse senedi	-	2462500	-	-	-	2462500			-			
Haydarpaşa Limanı'nın %80 tediyeli %87,5 alıy fışadı 9850 adet hisse senedi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3447500		
%50 tediyeli 3000 adet Bağdaşı Demiryolu hisse senedi		750000	-		750000				-	750000	-	-
Adana Mersin Hatları'nın mümtaz hisse senetleriyle tahvilat	83	3719551	-	-	80	3660894	-	-	42	3604270	-	-
Evrak-ı zaire	18	24403	-		18	24403	-	-	18	24403		
Konya İrva ve İska Şirketi'nin sermayesine 200000 marka iştirak %825'den 50000 mark tediyeli		-	-		89	61758	-	-	89	61758	-	-
Türkiye Şimendiferleri Şirketi'nin 20000 adet hisse senedi %50 tediyeli 500000 frank	-				-	-	-	-	-	500000	-	-
Mecmua yekûn frank	01	6956455	58	1213766	87	6959556	65	(*)	(**)	(***)	88	1194932
Lira-yı Osmani	02	306084	73	53405	50	306220	17	52159	03	369069	17	52577
Sermaye üzerinde % varidat		%17,45				%18				%14,25		

(*/ **/ *** okunamadı)

2 Şirketin Sermayesi	1907				1908				1909			
	Sermaye	Frank	Kâr	Frank	Sermaye	Frank	Kâr	Frank	Sermaye	Frank	Kâr	Frank
	52	4131935	-	-	42	4131935		-	81	1157103	-	-
Tecdid-i Hükümet eshamı sermayesi Bankalardan matlub	64	4484446	-		41	4795007	-	-	12	7769839	-	-
	15	3277452	-	-		-	-	-	-	-	-	-
Amortisman olmuştur esham ile kuponların tediyesi	17	172124	-	-	71	220866		-	52	153697	-	-
Maliye Nezâreti'ne avans	36	5113636			23	4954310	-		09	7215909		
İdare-i Mahsusaya avans	23	3216700	-		86	3101063	-	-	50	2989427	-	
Matlubat-ı muhtelif	76	3417471		-	89	4351470		-	00	2681966	-	-
Konya İrva ve İska Ameliyatı için verilen sermaye		-	-	-	01	3805080		-	92	8862578		-
Ceman yekûn frank	83	23813766	44	770836	63	25361734	95	1028227	79	29731522	89	1692402
Lira-yı Osmani	74	1047805	85	33916	33	1115916	03	45242	00	1308187	73	74465
Sermaye üzerine senevi % den varidat				%3,25				%4,05				%5,70

İşte aşağıdaki cetvelde dahi 101 numaralı tarifenin on beş tonluk vagonlar hakkında Haydarpaşa, İzmit ve Derince için tayin eylediği ücretler:

Arpa ve Çavdar Hakkında

Aşağıdaki istasyonlardan karışıklı istasyonlara	İzmit ve Derince'ye Alın kuruş	Haydarpaşa'ya Alın kuruş
Çavuşçu Köyü	1845	1928
Eyleyin	1989	1896
Kadınhan	2100	1896
Sarıyını	2180	1925
Meydan	2180	1925
Pınarbaşı	2350	2000
Konya	2350	2000

Haydarpaşa, yukarıdaki istasyonlara, İzmit İstasyonu'na nispetle 92 kilometre ve Derince İstasyonu'na nispetle 84 kilometre daha uzaktır.

Yukarıdaki iki cetvelde görülen rakamlarla, icra olunan tenzilatın Ankara Hattı'na nasıl yüklendiğini ve işbu muhtelif rakamların hatlar arasında İdare'ce ne suretle taksim eylendiğini birinci bahsimizdeki hususi bölümde uzun uzadıya beyan eylemiş idik. İşte bu tenzilat hep hükümetin zararına, yani Ankara kilometre teminatı zararına ve Haydarpaşa Limanı Şirketi'nin menfaatine olarak kabul olunmaktadır.

Yukarıdaki rakamları dikkatle gözden geçirdikten sonra evvelce mühim bir ticaret merkezi olan İzmit ile Derince'nin ticari geleceği hakkında pek o kadar uzun söze lüzum yoktur. Çünkü bu iki liman, Haydarpaşa Limanı uğruna masrafları hükümetten tahsil edilerek heder edilmiştir.

Özellikle en fazla acınacak durum İzmit ticaretidir ki Haydarpaşa Limanı'nın inşasına kadar Anadolu ticareti hayatında gayet mühim bir mevki temin eyleyen zavallı İzmit günden güne mahvolmaya başlamıştır. Gayet tuhaf ve tuhaf olduğu kadar da dikkat çekici bir şey daha var ki o da Derince Limanı'nda icra edilen –buradaki masrafların da hükümete yüklendiğini söylemek lüzumsuzdur– liman inşaatıdır.

Konya Hattı Şartnâmesi'nin 20'inci maddesi gereğince Anadolu Demiryolları İdaresi Derince'de bir liman inşasına mecburdur. Kumpanya'nın bi-

lançosu gereğince 1909 senesinde vaki olan masraflar 2.221.928 frank 73 santime balığ olduğu halde bilahare terk edilmiştir.

Fevkalade garip noktası da şurasıdır ki bu liman, Kumpanya'ca tamamıyla terk edilmiş olduğu halde ve bir amortismanı tabi kalması gerekirken halen inşaat masrafları artmaktadır.

1908 senesinde işbu liman masrafları 2.204.928 frank 83 santim iken 1909 senesinde 2.221.928 frank 73 santime balığ olmuştur.

Haydarpaşa Limanı'nın açılışıyla elde edilen menfaate gelince hükümetin katlandığı fedakarlıklara nispeten gayet ehemmiyetsizdir. Çünkü bu suretle İzmit ve Derince Limanları tamamıyla körleşmiştir. Bilhassa tüccar tarafından verilen daima arttırılmış bir halde bulunan ücretlere karşılık Haydarpaşa Limanı ciddi bir menfaat temin etmemektedir.

Haydarpaşa Limanı'nın açılışıyla temin edilen menfaatlerden yararlanmış olanlar yalnız hisse senetleri hamilleriyle bu işi ellerinde bulunduran kişilerdir.

İşte limana varidat temin eylemek üzere ihtiyar edilen diğer bir vasıta daha: Elimizde bulunan 977 numaralı ve 10 Nisan 1903 tarihli İdare'nin bir umumi genelgesi Haydarpaşa Limanı'nın açılışından ve teşkilatın idaresinden bahsederken şöyle fikirler ileri sürüyor:

1. Haydarpaşa Limanı İdaresi namındaki idare yalnız söz konusu limana ait varidatı tahsil ve bunun hesaplarını kayıt ve hususi defterlerine işlemek ve gerektiğinde kayıttan düşme ile mükelleftir.

2. Bugün Haydarpaşa Şimendifer İstasyonu'nda mevcut bulunan emtia ambarından gayri olarak bir emtia ambarı ihdas edilmiştir. Bu iki ambar, Haydarpaşa Limanı'na gönderilen ve karşılıklı olarak o liman vasıtasıyla alıcı mahallerine sevk olunan emtianın sevkıyat muamelesi ve evrakının tanzimiyle görevlidir.

Haydarpaşa İstasyonu'nda bugün mevcut bulunan emtia ambarına gelince, bu eskisi gibi muamele icrasına devam edecektir. Fakat Haydarpaşadan Anadolu'ya sevk edilecek veya Anadolu Şimendiferi'nden yalnız Haydarpaşa ve civarına gönderilecek emtia ile meşgul olacaktır.

Bizzat İdare tarafından işbu resmi yazı ile belirlenmiş olan şartlar zannederiz ki pek kat'idir ve en ufacık bir itirazı bile imkân dâhilinde değildir.

Bunun böyle olmasına rağmen hakikatte gerçekleşen vakalar buna taban tabana zıttır. Çünkü idare hiss olunmayacak bir surette yavaş yavaş Haydarpaşa Şimendifer İstasyonu'nda mevcut bulunan emtia ambarını lağvetti. Bugün Haydarpaşa'da yalnız bir adet emtia ambarı mevcut olup o da Haydarpaşa Limanı'na aittir.

Bu hal ve hareket iki noktadan dikkat çekmektedir ve ehemmiyete şayandır. En evvel ve bilhassa tüccarların kendisini isteyerek veya istemeyerek ticari emtialarını Haydarpaşa Limanı emtia ambarı vasıtasıyla kayıt ve sevk ettirmeye mecbur etmiş ve bu suretle Haydarpaşa liman ücretlerini kabul ve taahhüt mecburiyeti getirmiştir. Haydarpaşa Liman Şirketi hukuku ile Şimendifer İdaresi'nin hukuku arasındaki fasil hadleri bilhassa sınırlandırılmamış ve belirsiz bir şekilde bırakılmıştır. Bundan da yegâne maksat muhtemel ihtilafların yorum ve neticelendirilmesinde daima Haydarpaşa Limanı'nın menfaatlerini muhafaza etmekten ibarettir.

Haydarpaşa Limanı hakkı olduğu ücretlerden başka daha birçok fuzuli ücretler dahi tahsil eylemektedir. Faraza liman ile hiçbir alâkası olmayan Haydarpaşa ve civarı olan mahallerden Anadolu'ya veya karşılıklı olarak sevk edilen emtiadan da liman ücreti tahsil eylemektedir. Haydarpaşa Şimendifer İstasyonu'nda mevcut iken bilahare ilga edilen emtia ambarı muamelatı Haydarpaşa Limanı emtia ambarına havale edildikten sonra Haydarpaşa Limanı, Haydarpaşa Şimendifer İstasyonu'nda bulunması lazım gelen emtia ambarının tahsil eylemesi gereken bu ücreti sırf kendi hesabına ve hususi menfaatleri namına almakta ve kabul eylemektedir ve böylece liman ile muameleleri olmayan, hiçbir alâkası bulunmayan emtia ve ticari emtîanın gerek Haydarpaşa'ya varışında gerekse bu mahalden gönderilmesinde birtakım ek ücretler tahsil eylemektedir ki bu ücretlerin Haydarpaşa Şimendiferi hesabına olması lazım gelir. Bununla beraber teminat akçesi miktarının tenziline neden olur. Bu durum az da olsun hükümetin yükünü hafifletir.

Şu noktanın ehemmiyetini gözden uzak tutmamalıdır ki Haydarpaşa Limanı gerek alet ve edevatı gerekse sair çeşit inşaatı ve levazımatı da gösterdiği gibi sırf deniz yolu ile vuku bulacak nakliyat için yapılmıştır. Haydarpaşa, Kadıköy, Üsküdar ve civarına ait kara yolu ile vuku bulacak nakliyat ve posta

için hiçbir çeşit inşaat, alet ve sair edevata, uygun ve lüzumlu teşkilata sahip değildir.

Hatta işbu mahallere varan veya buralardan sevk olunan emtianın, ticari malların ve gayri ticari malların tesliminde pek çok müşkülata maruz kalmıştır.

Emval ve ticari emtianın teslimi için sundurmaya ve Haydarpaşa rıhtımında bulunan kör demiryolu üzerindeki vagona gidip gelecek olan arabalara yine Haydarpaşa binasının sağında bulunan dar bir geçitçik tahsis olunmuş ve buluna buluna üç dört arabanın bin türlü müşkülata göğüs germek şartıyla geçebileceği bu yer uygun bulunmuştur.

Fevkalade dar olan bu geçitte üç dört araba bin türlü bela ile ancak hareket edebilir. Girip çıkmak için diğer bir mahal veya kapı mevcut olmadığından arabalar sıra beklemeğe mecburdur. Binaenaleyh bu hal vakit ziyanlığına sebebiyet vermektedir.

Mamafih Hükümet-i Seniyye ahalinin kolaylığa mazhar olması ve ticaretin aksamadan cereyanı için İdaré'ye diğer bir geçit daha ihdasını mecbur eylemelidir. Bu geçit için en münasip yer bu sundurma ile Rıhtım İdaresi Dairesi'nin arasında bulunan mahaldir. Eğer Rıhtım Şirketi bu mahalde bulunan istasyona ait kör demiryolu hattı ve yeni istasyon binasının yanında bulunan çiti de kaldırırsa Üsküdar şosesi üzerindeki iki demiryolu hattı arasındaki boş mahalle kadar bir yol açılmış olur girip çıkacak arabalara mühim bir kolaylık ibraz eder.

Liman üzerinde karadan olacak nakliyat için hiçbir çeşit inşaat mevcut olmadığını evvelce beyan eylemiş idik gerçekte kara yolu ile gelecek ve gönderilecek emtianın yükleme ve tahliyesi için bir iskele bile yoktur diğer kolaylık sağlayan vasıtaların mevcudiyetini düşünmek ise cidden büsbütün büyük bir saflık olur.

Bu vakanın yavaş yavaş ve kimseye sezdirmeden, ses çıkarmadan Haydarpaşa Şimendifer İstasyonu'nda mevcut emtia ambarının ilgası, bu muamelenin derin ve uzun bir tetkik neticesi olarak kasten icra edilmiş olduğunu gösterir ve ispat eyler. Bu husus da sırf Haydarpaşa ve civarında bulunan tüccar ve ahalinin şimendiferden alacağı ve o vasıta ile sevk eyleyeceği emval ve emtiayı, Haydarpaşa rıhtımı üzerinden geçirmek mecburiyetini gizlemek üzere bulunmuş bir oyundur.

Fakat Haydarpaşa-Ankara Hattı Şartnâmesi ile yukarıdaki umumi genelge gösteriyor ki demiryolu idaresi yükleme ve tahliye muamelatı için lazım gelen mahallerde her nevi levazım ve inşaatı tekmil ve tamam etmeğe mecburdur. O

halde İdare hangi hakka istinaden ve hangi şartnâme hükümlerine uygun hareket ederek eski Haydarpaşa-İzmit Hattı kendisine teslim edildiği zamandan beri mevcut olan emtia ambarını ortadan kaldırdı?

Yine keza hangi hakkına istinaden ve hangi şartnâme hükümlerine göre hareket ederek İdare kara yolundan vuku bulan nakliyatı Haydarpaşa Limanı vasıtasıyla sevk ettirmeğe mecbur ediyor, ahali ile tacirleri hem ticari birtakım müşkülata maruz bırakıyor ve hem de birtakım fuzuli ücretleri tediye mecbur ediyor?

Zannetmeyiz ki Hükümet-i Seniyye sonradan ilave edilmiş hiçbir şartnâme ile Haydarpaşa İstasyonu'nda bulunması gereken emtia ambarının bilcümle iş ve vazifelerini Haydarpaşa Limanı'na devir eylemek üzere İdare'ye bir hak ve salahiyet bahşetmiş olsun.

Şimendifer İdaresi nakliyatı kolaylaştırıp hızlandıracak Haydarpaşa Limanı inşaat ve levazımından ayrı olarak sırf kendine ait olmak üzere her nevi alet ve edevatı tedarik ile mükelleftir. Çünkü Haydarpaşa Limanı bir başka şirket, Anadolu Osmanlı Demiryolu başka bir şirkettir.

Bugüne kadar Şimendifer İdaresi ferman, mukavele ve şartnâmeleri hükümlerince uhdesine tertip eden her türlü vazifeyi ve mükellefiyeti büyük bir ihtimam ile örtüp saklamada büyük hüner göstermiştir. Sonra da ticari haklarını bilemeyenleri en çok arzu ettiği tarafa sevke mecbur etmek yegâne maksadını gütmüştür. Bundan dolayı ümit ederiz ki Şimendifer İdaresi'yle muamelesi olan tüccar ve muteber ahali şu ehemmiyetsiz eserimizi büyük bir ihtimam ile inceler de Şimendifer İdaresi'nin uhdesine ne gibi şeyler tertip ettiğini ve kendileri için ne gibi mecburiyetler mevcut olduğunu ve ne gibi şeylerden yararlanabileceklerini anlayarak fuzuli yere birtakım gayrikanuni ücret ve ödemelerle zarara sokulmalarına müsaade eylemezler. Yegâne maksadımız ki vatana ve evladına bir hizmettir, bu da bu suretle gerçek olur.

Üçüncü Fasl

Şimendifer İdaresi Liman Mukavelenâmesini Nasıl Tatbik Koyuyor?

Şimdi de İdare'nin Haydarpaşa Limanı Şirketi Şartnâmesi hükümlerinden bazılarını ne suretle yorumlayarak tatbik koymakta olduğunu tetkik eyleyelim.

Her şeyden önce şurasını arz edelim ki Liman Şirketi Mukavelenâmesi'nin 19'uncu maddesi diyor ki:

Şimendifer nakliyatı hakkında tatbik ve icra olunagelen her nevi hususi tenzilatlı ve müstesna tarifelerle umumi mukavele tarifesinden tenzilat icra edildiği takdirde aynı nispet dâhilinde liman ücretleri üzerinden de bir tenzilat icra olunması şarttır.

Haydarpaşa Liman ve Rıhtım Şirketi Mukavelenâmesi'nin imza ve teati edilmesi tarihinden beri şimendifer nakliyatı hakkında birçok tarifeler üzerinde tenzilat icra edilmiştir. Bilhassa bunların arasında (1) ve (101) numaralı zahirelere ait tarifeler dikkate şayandır.

İş böyle olduğu halde yukarıda adı geçen 19'uncu madde hükümlerince rıhtım tarifelerince de tenzilat icrası lazım gelir iken İdare, Haydarpaşa Limanı tarifelerinden hiçbir nev'inde tenzilat icra eylemeyi hatırandan bile geçirmemiştir.

Hatta bilakis ahaliye neşr ve ilan eylediği rıhtım tarifelerinden İdare kasten umumi şartnâme ve mukavelenâmesinde mevcut olup ahali ve tüccarın menfaatine hizmet edecek olan bilcümle husus ve şartları ortadan kaldırmıştır.

Eserimizin nihayetinde neşr eyleyeceğimiz mukaveleler ve şartnâmelerde İdare'nin iptal eylediği bu bahislere özellikle işaret eyleyeceğiz.

İdare işleri istediği gibi çevirdiği halde Haydarpaşa Limanı Mukavelenâmesi'nin 5'inci maddesinde yazılı olan nafia müfettişlerinin Liman İdaresi muamelatını teftişi nerelerde kalıyor?

Bu müfettişler uhdelerine tevdi olunan teftiş vazifelerini ne suretle ifa ediyorlar? Neden Haydarpaşa Limanı Mukavelenâmesi'nin 19'uncu maddesi hükümlerini tatbik için İdare'yi mecbur etmiyorlar? Ticaretin ruhu anlamında bulunan ve tüccar için hayati bir mesele olan işbu maddenin ortadan kaldırılmasına ne için gözlerini kapatıyorlar? Tüccar ve ticareti ızrar maksadıyla mukavelenâme tarifesine nispeten kasıtlı olarak tertip edilen birtakım tarifelerin neşr ve ilan olunmasına nasıl müsaade ediyorlar?

Buna benzer daha ne kadar sualler vardır ki cevabı verilmek gerekir ve bu cevapları memleket menfaatleri namına talep ederiz.

Bu gibi uygun olmayan faaliyetlerin cereyanına Ticaret ve Nafia Nezâreti ne için göz yumuyor? Bugüne kadar bu gibi gayrimeşru ahvalin cereyanından haberdar olmadığına hüküm edelim, acaba yakın zamanda bunların önünü almak için, özellikle bu babdaki açıklamalarımız üzerine artık lazım gelen acil vasıtalarla başvuracak mıdır?

Hükümetimizin hüsnüniyetinden emin olduğumuzdan artık bunlara meydan bırakılmayacağına dair ümidimiz tamdır.

Gayrı şimdi cereyan eyleyen vukuata gelelim ve tarifeleri bir kere tetkik eyleyelim:

Seyyahin ve Yolcular Hakkındaki 2 Numaralı Tarife:

Bu tarifiede deniliyor ki Çanakkale'den kara yoluyla ve Boğaziçi'nin iç iskelelerinden gelen yolcular her nereye gidecek olurlarsa olsunlar ve şimendifer ile geçip yukarıdaki iskelelere gidecek olan yolcular "rıhtım ücreti ödemelerinden muaftırlar."

Hâlbuki Şimendifer İdaresi bu maddeye rağmen 4 Temmuz 1904 tarihinde gerek Haydarpaşa'dan hareket eden gerekse Haydarpaşa'ya varan askerler ve üç yaşından küçük olan çocuklar müstesna olmak şartıyla bilcümle yolcular hakkında aşağıdaki rüsumu tatbik eylemeğe muvaffak olmuş ve o zamandan beri almaya devam etmiştir.

Birinci sınıf yolculardan	0,05 para
İkinci «	« 0,25 para
Üçüncü «	« 0,25 para

Haydarpaşa'dan Pendik ve civarına kadar geçer akçe^{*} daha ilerisi için altın akçe olarak alınmaktadır.

Ortalama olarak her yolcudan altın akçe 0,25 kuruş tahsil edildiğini farz ederek bir hesap yapacak olursak İdare'nin son üç sene zarfında almış olduğu fazla ücret aşağıdaki meblağa erişmiştir.

* İtibari (kâğıt) para –çn.

Beher yolcudan rıhtım ücreti olarak altın akçe on paradan:

1907	senesinde	1.546.123	yolcudan	386.530,75
1908	«	1.704.830	«	426.207,50
1909	«	1.617.454	«	404.363,50
Üç sene zarfında yekûn altın akçe kuruş				1.217.101,75

Yukarıdaki rakamlar gösteriyor ki on para on para toplanan ücret neticede bir mühim miktara ulaşıyor. Acaba bu ilave meblağı İdare eski mukavelenin hükümlerini değiştiren resmi bir mukaveleye istinaden mi alıyor? Ve bu ilave akçeye mukabil milletin hazinesi için acaba ne türlü bir menfaat temin ediyor?

Farz eyleyelim ki Hükümet böyle bir müsaadede bulunurken acaba düşündü mü ki bu on para zamdan en fazla zarar görecektir olan Haydarpaşa-Pendik ve civarı ahalisidir? Bu ücret katıyen orantısızdır ve orantısız olduğu kadar da makul değildir.

Bu mühim noktanın Hükümet-i Seniyye'ce nazar-ı dikkate alınacağına emniyetimiz tamdır. Zira Kızıltoprak ve Feneryolu istasyonları yolcularının vermiş oldukları ücretin umumu üzerindeki payı yüzde yirmi beşi bulmaktadır ki bu hakikaten orantısız ve fahiş bir zamdır ve düzeltilmesi lazımdır.

İdare gayet mükemmel bir usulü hünerli bir şekilde keşfederek yukarıdaki zamma birtakım ilavelerde bulunup icrasını garantiye almıştır ki o da aşığıdadır.

Pendik'ten ileri hat üzerinde bulunan bilcümle istasyonlara ait olan biletler üzerine rıhtım ücreti olarak alınan on para altın akçedir. Bu suretle hâsıl olan ücretin tahsili esnasında geçer akçeye tahvil edebilirken hâsıl olan on paranın küsuratı tamam on paraya yuvarlanarak, yani yine bir artışa maruz kalarak tahsil edilir. Bu suretle her bilet fiyatı üzerinde biletin asıl bedeli arasında bir fazlalık mevcut olur ki altın akçe 0,01 kuruştan 0,24 kuruşa kadar değişir. Ve buna “akçe farkı kârı” namı verilir. Bu akçe farkı kârı şimendiferin kuruluşundan ve nakliyata başladığı tarihinden beri mevcut olagelmekte iken ve bu para şimendiferin hesabına tahsil ve varidatına kayd olunur iken Haydarpaşa Limanı inşa edildikten sonra beher yolcudan alınan on para rıhtım parası ile beraber 14 Temmuz 1904 tarihinden beri Haydarpaşa Liman İdaresi'ne terk ve havale olunmuştur ve işte böylece 0,25 kuruş olan rıhtım ücreti 0,49 kuruş 0,50 kuruş olanı dahi 0,74 kuruşa çıkabilmek eğilimindedir.

Bunların harfiyen doğru olarak kaydının temini için idare bir hesap açmıştır. Ve hesabın verdiği gerçek netice üzerine 1909 senesinde liman dairesinde verilen akçe fark kârı 14.793 kuruş altın akçe ve kırk santime balığ olmuştur. Bu hesabın gösterdiği kârın netice olarak en azından onda sekizi Haydarpaşa-Ankara Hattı'na aittir ve söz konusu hattın işletme hâsılatı hesabına girmesi gerekirdi. Bu suretle buradan aşırılarak Haydarpaşa Limanı'na devredilmiştir. İşte bu meblağ da böylece milletin hazinesinden gasp olunagelmektedir. Şimendifer İdaresi, yolculardan alınan on paradan meydana gelen liman varidatının azalmasından korkarak Haydarpaşa ile Kızıltoprak arasında bir istasyon daha tesisine şiddetle muhalefet etmektedir. Çünkü bu istasyonda inecek veya buradan şimendifere binecek olan yolcular şüphe yok ki rıhtım ücretini vermeğe mecbur değildir.

Hakikatte böyle bir durağın zorunluluğu bugün Kuşdili ve civarı ahalisinin yoğunluğu dikkate alındığı takdirde pek güzel anlaşılır. Ve özellikle eğer böyle bir istasyon tesis edilmiş olsa bu muhitin gelişmesine, medeni hayatın yükselmesine büyük tesiri dokunacağı gün gibi aşikârdır.

Gerek muhterem ahalinin ve gerekse Hükümet-i Seniyye ve milletin hazinesinin menfaatleri açısından tetkike şayan olan bu mühim meselenin Ticaret ve Nafia Nezâreti'nin büyük ehemmiyetle takip eyleyeceğine emniyetimiz ve ümidimiz tamdır.

Emtia ve Ticari Mallar Hakkındaki 6 Numaralı Tarife:

Bu tarifenin son iki maddeleri diyor ki:

“Evvela yerli ihracat emtiası yükleme esnasında 6 numaralı tarifede yazılı ücretten yüzde elli tenzilata sahip olacaktır.”

“İkinci olarak Dersaâdet'e sarfedilmek üzere hazır olup Haydarpaşa Limanı masrafını ödemiş olan ticari emtia ile Dersaâdet Rıhtımları Şirketi'ne ikinci bir rıhtım ücreti vererek Anadolu'nun içersine sevk edilecek olan ticari emtianın Dersaâdet Rıhtımları Şirketi'ne vermiş olduğu ücreti Şimendifer İdaresi iade eylemeye mecburdur. Şu kadar ki işbu iade edilecek meblağ Haydarpaşa Rıhtım Şirketi'ne verilen ücret miktarını geçmeyecektir.”

Şimendifer idaresi pek çok şeylerde olduğu gibi bu iki maddenin emrettiği hükümleri de yalnız kâğıt üzerinde cari bırakmıştır.

İdare, ahaliyi zarara uğratarak menfaat temin eylemek üzere bilhassa kasten umuma neşr ve ilan eylediği tarifelere, asıl tarifede yazılı ve belirlenmiş olan bu iki maddeyi de derç eylememiş ve bugüne kadar her nasıl eşya olur ise olsun velev ki yukarıdaki tenzilata hakkı olan eşyadan bile hiçbir çeşit tenzilata icra etmemiştir.

Birinci maddenin tatbikinde ortaya çıkmış olan ihtilafın halli için Della Gramanika tarafından Haydarpaşa Rıhtımı aleyhine ikame olunan davaya burada bir kez daha dikkatinizi çeker ve tekrar hatırlatırız.

Haydarpaşa Rıhtım Şirketi işbu davayı kaybetti. Mahkeme adı geçen şirket haksız yere tahsil eylediği yüzde elli ücreti iade ederek ödemeye mahkûm eyledi. Bu vakıayı teşrih eylemeye kalkacak olursak kendi kendine vermekte olduğu lezzeti tamamiyle kaçırmış oluruz.

İdare'nin hukuk müşaviri olan Cakos Efendi mahkeme esnasında *"eğer mahkeme bu davada İdare'yi mahkûm eyleyecek olur ise Rıhtım Şirketi'ni senelik en az 20.000 osmanlı lirası, yani 450.000 frank bir zarara maruz kılacağını"* nasılsa ağızından kaçırmış olması, gerek rıhtımın meşru olmayan bir surette tahsil eylediği meblağın tahmini miktarını gerekse hakikaten İdare'nin böyle füzuli bir ücret tahsil eylemekte ve bunun için mahkûmiyetten korkmakta bulunduğunu itiraf eylemişti ki bu ikrar her halde faydasız olmamıştır.

İşte böylece İdare'nin hukuk müşaviri bile (Rıhtım Şirketi'nin senelik dehşetli bir yekûnı meşru olmayan bir surette tahsil eylediği hakkındaki iddialarımızı) bir yüce mahkemenin huzurunda bile ispat eyleyecek ifadede bulunmuştur.

Binaenaleyh Cakos Efendi'nin istemeyerek bize ikna edici deliller sunduğu ifadesinden dolayı ona lazım gelen samimi tebrik ve teşekkürlerimizi takdimden şeref duyuyoruz.

Acaba yukarıda arz eylediğimiz vakıa üzerine Ticaret ve Nafia Nezâreti'nde nasıl bir fikir peyda olmuştur?

Nezâret, acaba gelecekte de tıpkı eskiden olduğu gibi ahaliyi zarara uğratan ve yalnız kendi menfaatini düşünen bir İdare'yi hür ve serbest bırakacak mıdır?

Yukarıda iki maddeden ikincisine gelince; İdare nakil edeceği emvalin İstanbul Rıhtımları Şirketi'ne verilmiş olan ücret makbuzunun ibraz edilememesinden dolayı tatbikini kabul eylememektedir.

Çünkü Anadolu'ya sevk edilecek olan Avrupa emtiası Dersaâdet'in toptan satan tüccarı vasıtasıyla Avrupa'dan celp olunur ve Dersaâdet'te Anadolu tüccarına parça parça satılır; İstanbul Rıhtımları Şirketi'ne rıhtım ücretini veren bu büyük tüccar olduğundan rıhtım makbuzu bunların elinde kalır.

Anadolu tüccarı ise tekmiil kendilerine lazım gelen tuhafıye, eczacılık, demir-çelik, kantâriyye vesaireye ait bilcümle emtiayı perakende olarak Dersaâdet piyasasından satın alırlar. Ve bu sebebe dayanarak ellerinde rıhtım ücreti verilmiş olduğuna dair bir vesika bulunamaz. Çünkü Osmanlı memleketine girişinde rıhtım resmi toptan alınmıştır, binaenaleyh tüccarın böyle bir vesika bulunmamaktadır.

Haydarpaşa Rıhtım Şirketi ise böyle bir mağduriyetten istifade ederek kendi menfaatini temine sarılmaktadır ki bu teşebbüsü gayrimeşru olduğu kadar da gayrikanunîdir.

Dersaâdet Rıhtım Şirketi'nin Dersaâdet'e gelen bilcümle emtiadan rıhtım vergisi tahsili rüçhan hakkı olduğundan Avrupa emtiası bir kere rıhtım ücretini bu şirkete vermiş demektir. Binaenaleyh şimendifer ile Anadolu'ya sevk edilen emtiadan ikinci bir rıhtım ücreti almak üzere Haydarpaşa'nın bu suretle hareket etmesi gayrikanunî ve şartnâmeye aykırıdır. Binaenaleyh Hükümet-i Seniyye Haydarpaşa Rıhtımını tamamıyla mukavele ve şartnâme hükümlerince işlerini idare etmeye mecbur eylemelidir ve bu hükümetin ana vazifelerinden sayılır.

Haydarpaşa Rıhtım Şirketi yalnız Dersaâdet Rıhtım Şirketi'nden geçmeyen ve doğrudan doğruya gerek yükleme ve gerekse tahliye edilmek üzere Haydarpaşa rıhtımına yanaşan vapurlardan rıhtım ücreti tahsil etmeye hak ve salahiyeti vardır.

Bunun haricinde olarak tarifelerini tatbik ile kabul ve tahsil eylediği ücretler tamamıyla gayrinizamî, şartnâmeye aykırı ve gayrimeşrudur. Ve hükümet bunu men etmelidir. Ümit ederiz ki Hükümet-i Seniyye bu ifşa ve telkinlerimizi değerlendirir ve buna bir son verir ve muhterem tüccarlarımız da eserimizi tetkikten sonra hukuki imkânlarının hududunu anlayarak fuzuli yere zarara uğramazlar, nihayet buna müsaade etmezler. Ve meşru şahsı menfaatleri temin edecek gerekli vasıtalarla başvururlar.

Ardiye Hakkındaki Yedi Numaralı Tarife:

Bu tarife 100 kilogramlık bir malın bir ay müddet zarfında vereceği ardiye ücretini lira akçe 2,5 kuruş olarak tayin ve tahdit eylemektedir ki bu had maksimum ücrettir.

Evvla şu noktayı şerh ve izah eyleyelim ki bu tarifede yazılı olan işbu tarifenin diğer yedi numaralı bir tarife ile tadili ve mağazalardaki hamaliye ücretinin Nafia Nezâreti'nin muvafakati alınarak tayin edilmesi hakkındaki ikinci ve üçüncü maddeler umuma neşr ve ilan edilen tarifelerden kasten kaldırılmıştır. Ve bu suretle İdare bunların tatbikinden azade kalmıştır. Bununla beraber bu iki madde dahi şartnâme tarifesinde ismi var cismi yok bir Anka Kuşu gibi kalmıştır.

Kabul ve tahsil olunagelen ardiye ücretine gelince: İdare bu noktada ahali ve tüccara karşı hakikaten bir güldürü, bir komedi oynamaktadır.

Yukarıda arz eylediğimiz gibi Şimendifer İdaresi, Haydarpaşa'da sırf şimendifere ait olan emtia ambarını ilga eylemiş olduğundan her türlü sevkiyat emtiası Haydarpaşa Rıhtım ve Limanı İdaresi'ne tevdi olunmaktadır. Ve bu suretle ardiye ve mağaza ücreti liman şirketi tarafından tahsil edilmektedir.

Binaenaleyh liman şirketi Haydarpaşa Şimendiferi Mukavele-nâme Tarifesinde yazılı olduğu üzere sevkiyat emtiasının yüz kilosundan yevmiye altın akçe yirmi para ardiye ücreti almakta ve bunu sırf kendi menfaatine olarak kendi hesabına nakil ve kayıt eylemektedir.

Bu kayıt biçiminden sarfı nazar rıhtım idaresi bu emtiadan kendi şartnâmesinde yedi numaralı tarife mucibince 100 kilosuna için aylık ancak altın akçe 2,5 kuruş alması gerekirdi

Tekmil bir vagon yükü teşkil eyleyen ticari emtia hakkında tatbik olunan usule gelince o da aşağıdaki gibidir:

Hususi ve tenzilatlı tarifeler şartnâmesi gereğince Şimendifer İdaresi beher vagonun tahliyesi için sekiz saat müsaade vermektedir. Hâlbuki bunun aksine olarak Liman İdaresi'nin 6 numaralı tarifiyesi diyor ki: Mağazalara dâhil olmayan ticari emtia rıhtım üzerinde veyahut sundurma altında kırk saat müddetten fazla duramaz.

Binaenaleyh bu müddet geçtikten sonra ardiye ücreti vermeğe mecburdur.

O halde İdare ne yapıyor? İdare, vagonların sekiz saat zarfında tahliyesini mecburi kılıyor. Eğer bu müddet zarfında emtiayı teslim alan zat ile İdare arasında bir ihtilaf çıkarsa şimendifer tarifesinde yazılı maddeyi bir silah olarak kullanıyor. Ve eğer vagon sekiz saat zarfında tahliye edilmeyecek olur ise şimendifer tarifesinde açık olan vagonların tahliye edilmemesi halinde alınması gereken ardiyeyi talep ediyor. Şimendifer tarifesi hükümlerince kabul ve tahsil olunan bu ücrete karşı makbuz veren kimdir biliyor musunuz? Şimendifer İdaresi mi diyeceksiniz? Hayır, hayır! Haydarpaşa Rıhtımı.

Demek ki şimendifer tarifesi üzerine tahsil olunan akçe şimendiferden tamamıyla başka olan Rıhtım Şirketi'nin kasasına giriyor. "Subhâne men tahayyera fî sun'ihî'l-ukûl."

Fakat iş bu merkezde de kalmayıp daha ileriye gidiyor. Şimendifer İdaresi işine geldiği vakit bu vagon ardiyesini saatte beş kuruş altın akçeye kadar artırıyor ki bu suretle 24 saat zarfında vagon ardiyesi yüz yirmi kuruş altın akçeye kadar terfi eyliyor. Bu meblağ ise şimendifer tarifesinde yazılı olan ardiye ücretinden kat kat fazladır. Çünkü beher yüz kilo emtia için yevmiye 0,50 para ücret alınması gerekir ve bu suretle on beş tonluk bir vagondan 24 saat zarfında aşağıdaki ücretin alınması lazımdır:

$$0,50 \times 15000 \div 100 = 75 \text{ kuruş altın akçe}$$

Acaba İdare hangi hakka dayanarak ve hangi şartnâme ve mukaveledeki müsaadeye istinaden resmi tarifedeki bu ücreti artırmaya salâhiyettar oluyor? Ve böylece muamele eyliyor?

İdare'nin bazen Şimendifer İdaresi nizamını ibraz, bazen Rıhtım Şirketi'nin şartlarını göstererek bunları çocuk oyuncağı gibi istediği surette tatbik eylemekte olduğu hile ve oyunların sebebi hep Rıhtım Şirketi'ne büyük gayrimişru menfaat temin eylemekten ibarettir.

Hiç şüphe yok ki İdare bu usulü bilcümle muamelatına da tatbik etmekte ufak bir endişeye kapılmıyor, cüzi bir müşkülata bile maruz olacağını hatırdan bile geçirmiyor.

* "Sanatıyla akılları hayrete düşüren, onları şaşırtan Allah'ı noksanlarından tenzih ederim" anlamında -çn.

Hamaliye Hakkındaki 9 Numaralı Tarife:

Bu tarife gereğince bilcümle emval ve ticari emtianın vagonlardan tahliyesi veya vagonlara yüklenmesi için ton başına iki frank ücret tayin ve tahdit edilmektedir.

Bu tarz kayıt mucibince liman ve rıhtımdan geçen bilcümle emtianın işbu ücreti tesviye eylemesine kimse hiçbir itiraz dermeyan edemez. Hâlbuki İdare bu haddi de aşıyor. Çünkü liman ile katiyen hiçbir alâkası bulunmayan Haydarpaşa ve civarında sevk olunan veya karşılıklı Haydarpaşa ve civarına sevk edilen emval ve ticari emtiadan da işbu hamaliye ücretini Haydarpaşa Limanı hesabına olarak kabul ve tahsil etmektedir.

Bu usulü tatbik tamamıyla keyfi ve hukuk dışı bir usuldür. Haydarpaşa Limanı Mukavelesi hükümlerine katiyen aykırıdır. Bundan evvelki fasıllarımızdan birinde geçen İdare'nin 977 numaralı umumi tebligatı ile 4 Mart 1909 tarihli ve 87 numaralı telgrafiyesi içeriğine külliyen aykırıdır. Binaenaleyh birçok şeyler hakkında vaki olan taleplerimiz gibi bunun da kökten izalesi ve bu suretle ticarete bir kolaylık ibraz buyurulması maksadıyla Ticaret ve Nafia Nezâreti huzuruna tekraren arz eyeriz.

Ardıye ücretinin Ticaret ve Nafia Nezâreti görüşünün sorulmasıyla tayin edileceğine dair 7 numaralı tarifenin ilgili maddesini İdare kasten bir ölüm sessizliği ile geçiştirmiş olduğunu yukarıda beyan eylemiş idik.

Bu görüşün mevcut olmamasından istifade ederek İdare aynı ticari emtia hakkında ton başına 2 frank hamaliye ücretini, bu emtianın vagonlara veya vapurlara yüklenmesine kadar her türlü hamaliye muamelesine tatbik eylemektedir.

Böylece eğer bir mal üç kere elden ele geçtiyse vagonlara veya vapurlara yükleninceye kadar her defası için tonu başına ikişer franktan altı frank hamaliye ücreti tediyesine mecbur kalıyor.

Misal olarak bir vagon buğdayın yalnız tahliyesini ele alalım:

İdare bu vagon için 30 frank, yani altın akçe 132 kuruş gibi dehşetli bir meblağ istihsal etmektedir. Hâlbuki bu muamelatı icra eden hamallara İdare eğer buğday dökme halinde ise yetmiş değil, dikkat isterim yalnız yedi kuruş, eğer çuval içinde ise 12 kuruş hamaliye ücreti vermektedir.

Bu bir vagoncuk maldan Rıhtım İdaresi'nin tahsil ettiği meblağ altın akçe 125 ve 120 kuruştan ibarettir.

Arpa, buğday ziraatı gibi pek az bir kâr bırakan bir ziraat mahsulâtından şirketin böyle vurguncuvari bir ücret kabul eylemesine karşı Şirket'i, insaniyette mevki bulunamayan bir sıfat ile nitelendirmeyi bir vicdani mecburiyet olarak hissediyoruz!

Hükümet biliyor ve bilmelidir ki Anadolu'nun hayatı, ruhu ziraat özellikle zahire ziraatıdır. Bununla beraber ziraatın gelişmesi ve yükselmesi için her ne lazım ise feda eylemelidir. Eğer Anadolu'da ziraat gelişemez ise memleket mahva mahkûmdur. Buna meydan vermek ise günahtır.

Hükümet zannedersek artık Anadolu uşağının yırtık delik gömleklere sarılmış, güneşin kızgın harareti altında yanmış, soğuşun, karın, buzun tesiri ile çatlamış göğüslere asılan delik keselerinden bir eşkıya insafsızlığıyla gasp edilen bu kuruşukların, bundan sonra böyle bedava yere yağma edilmesine müsaade eylemeyecektir.

Hepimizin hatta vükelaımızın bile velinimetini olan Anadolu evladının menfaatlerini nazar-ı dikkate alarak Rıhtım Şirketi'ni makul ve mahdud bir tarife tertibine mecbur eylemek hükümetin en mukaddes vazifelerindendir.

Dördüncü Fasl

Liman İşletme Muamelatı Hakkında Umumi Tetkik

İdare'nin liman hakkında takip eylediği himaye usulü, limana mümkün olduğu kadar büyük bir muamele ve varidat temin etmek fikri o derecelere gelmiştir ki limandan geçen her cins eşya için ahali Liman İdaresi'ne az çok bir ücret ödemesine mecbur edilmiştir.

Haydarpaşa İstasyonu civarında su, ekmek satan seyyar satıcılar bile Haydarpaşa Limanı'na bir ücret veriyorlar.

Şimendifer İdaresi kendisine gereken bilcümle malzemeyi liman vasıtasıyla celp eyleyerek limana bir varidat temin etmektedir. Hattın ilk yapılışından Haydarpaşa Limanı'nın muamelata açıldığı tarihe kadar Derince Limanı vasıtasıyla celp edilmekte olan maden kömürü, limanın açılışından sonra Haydarpaşa vasıtasıyla celp olunmaktadır. Her nevi malzeme, ray, travers, vagon, lokomotif vesaire hep bu vasıtayla celp edilmektedir. Bağdat Hattı'nın ilk şubesi

olan Konya-Bulgurlu hattı için lazım gelen ilk malzemeler dahi Haydarpaşa Limanı'ndan geçirilmiş ve limana mühim yekûnda bir ücret tediye edilerek mühim bir varidat temin olunmuştur.

Bugüne kadar rıhtım ücretleri üzerine hiçbir türlü tenzilat icra edilmemiştir ve edilmez. Hatta Hükümet-i Seniyye bile kamu menfaatine mahsus bazı nakliyat hakkında bir tenzilat talep eyler ve İdare, bunu redde gücü yetmez ise de, işbu tenzilatı görünüşte kabul eyler, kabul eyler ise de bunun acısını Ankara-Haydarpaşa Hattı varidatından çıkarır. Çünkü liman için edilen tenzilat hemen Haydarpaşa hesabına kaydolunur.

Askeri sevkıyat hakkında Harbiye Nezâreti ile İdare arasındaki anlaşma gereğince düzenlemesi İdare'ye havale edilen liman ücretlerinin nasıl Haydarpaşa-Ankara varidatından tenzilden sonra Liman İdaresi'ne tediye edileceğini bundan evvelki fasıllarımızdan birinde uzun uzadıya şerh eylemiş bu babda nazarlarınıza dikkat çekmiş idik.

Liman Şirketi'ne menfaat temin eylemek için İdare'nin gayreti başka bir noktada da görünür olmaktadır. O da imkân dairesinde Liman İdaresi'ni masraflardan kurtarmak!

Bu noktada işlerin yürütülmesini kolaylaştıran İdare, yukarıdaki adı geçen ve Rıhtım Şirketi namına akçe kabul ve tahsil eden ve rıhtım hesabına çalışan Haydarpaşa emtia ambarı memurin ve müstahdemin maaşlarının Rıhtım Şirketi tarafından ödenmesi lazım iken Şimendifer İdaresi'nin Haydarpaşa İstasyonu'nda bir emtia ambarı bulunması gerekir diyerek işbu emtia ambarı memurin ve müstahdemin maaşları ile bilcümle masraflarını Haydarpaşa-Ankara Hattı varidatından ödemektedir.

Hatta nakliyat muamelatına lüzumu hissedilen bazı memurin ve müstahdemin yardımcılarının maaşlarını bile tediye eyleyen Anadolu Şimendiferi'dir.

Haydarpaşa Limanı yalnız bazı fen memurlarıyla elektrik ve makinelere tayin edilen memurin ve müstahdeminin maaşlarını öder.

İdare bununla da yetinmeyerek liman muamelatı üzerine tüccarın tediyesi lazım gelen tazminatları bile şimendifer üzerine yükletir.

İşte Haydarpaşa rıhtımının işletme muamelatında seçilen mühim yollar!

Adeta hiç memur istihdam etmeden işleri döndürmek üzere garanti altına alınan yazdığımız şartlar dâhilinde birçok imtiyaza mazhar bir teşebbüs at ne

büyük kârlar temin edeceği ve bu temin edilen kârlar ile emsali arasında eşsiz olacağı kendiliğinden anlaşılıyor.

İdare bu sebebe dayanarak ki Liman İdaresi hisse senetlerinin mühim kısmını piyasaya çıkarmayarak cüzdanında saklamaktadır.

Bu usulün ticaret, ahali, hükümet ve memleket için ne derecelere kadar faidebahş olabileceğini ve bunun böyle devam etmesine müsaade olunup olunmaması meselesini tetkik ile bir kesin hüküm verilmesini ait olan mercie terk ve havale ederiz.

Beşinci Fasl

Liman Aletleri ve Edevatı ve İnşaatı

Alâkadar olanlar kendi kendilerine Haydarpaşa Limanı havuzlarının, rıhtımlarının mükemmeliyetinden, hububat ambarlarının, sundurmalarının, mavnalarının ve daha sair alet ve edevat ve inşaatının son fenni gelişmelere mutabakatından, elektrik kuvvetinden, daha bilmem nelerden dolayı çok çok iftihar edip duruyorlar.

Bizim burada bu şeyler hakkında fikir beyan eylememiz abestir. Çünkü bunlara vukufumuz yoktur. Yalnız bu cahilliğimize rağmen işi yüz üstü bırakmadık. Şu sözü edilen ve son fenni gelişmelere mutabık bir surette yapılmış olan inşaatın muamelatı ve bu suretle tüccar ve ahaliye ne gibi kolaylıklar bahşedeceğini anlamak istedik ve bu babda tüccarlara müracaat eyledik.

Aldığımız cevaplar ise hep İdare'nin göğüs kabartarak etmiş olduğu iftiharın tamamıyla aksinedir. Ahali ve tüccar Rıhtım Şirketi İdaresi'nden el-aman dedikleri gibi bu inşaat, alet ve edevattan da yaka silkmekte hemfikiridir.

Liman ve rıhtımın kifayetsizliği sebebiyle nakliyat ve muamelatta biraz fazlaca artış vuku bulsa idare ne yapacağını şaşırmakta ve işlerin memnuniyete şayan bir surette devam etmesini teminat altına alamamaktadır.

Özellikle bu sene zahire nakliyatının yoğunluğu sebebiyle liman muamelatı artmış ve bu kifayetsizlik inkârı mümkün olmayan bir surette kendisini göstermiştir. Alet ve edevatın bu kadar mükemmel olduğunu büyük bir iftihar ile iddia eylemekte bulunan İdare kendisine teslim edilen zahireleri –işbu kifayetsizliğe dayanarak– vakit ve zamanıyla teslim eylemekte aciz kalmıştır.

Günlük azami olarak 90, yanlış anlaşılmasın dokuz yüz değil yalnız doksan vagon zahireyi tahliyeye muvaffak olamamıştır.

Ve bu vukuat ile sabittir.

İşte Haydarpaşa'nın son sistemde olan inşaatının kifayet derecesi!

Altıncı Fesil Haydarpaşa'da Vaki Yeni İstasyon Binası

Bu yeni istasyon binası hakkında yalnız bir iki umumi ihtarda bulunacağız.

Bu binanın resmi açılışı icra olunduğu gün Şimendifer İdaresi namına orada bulunup nutuk irad eden zat *“binaya sarf edilen mevad ve malzemeden büyük kısmının memleket mahsulâtı olduğunu ve inşaatta dahi memleket sakinlerinin ayrımsız istihdam edildiğini”* söylemekte acele etmiş ve bu suretle de İdare'ye bir umumi alâka celp eylemek arzusunda bulunmuştur.

Hâlbuki hakikat bu sözlerin taban tabana zıddıdır. İşbu beyanat hakikate aykırıdır.

Başmühendislerden birinin ikrarınca söz konusu bina için yerli malı olarak yalnız taş ve kumdan başka bir şey kullanılmamıştır.

Buna göre memleket dâhilinde daha başka şeyler tedariki mümkünsüz imiş!

Ahşap olan tavan kirişleri ve doğramacılığa ait bilcümle mamulât tamamıyla hariçten celp olunmuştur. Buna sebep olarak memlekette bulunan sanayi erbabının yaş kereste kullandığı gösterilmiş idi.

İstasyonu şimdi bir kere ziyaret etmek Avrupa'dan celp edilen işbu mamulâtın nasıl bir kereste ile yapılmış olduğunu delile lüzum kalmadan gösterir. Bu mükemmel ecnebi doğramaları bir sene bile geçmeden parça parça çatlamıştır.

İnşaatta istihdam edilen işçiler memleket sakinlerinden olduğu iddiasına gelince bu da hakikate aykırıdır. Şiddetle ısrar ederek söyleriz ki inşaat hemen hemen tamamıyla ecnebi işçilere terk ve havale olunmuştur.

Ve bu işçiler bilhassa Haydarpaşa İstasyonu'nun inşası için hariçten celp olunmuştur. Bununla beraber yerli olarak hizmet eden birtakım işçiler var idiyse de onlar da ağır işlerde istihdam olunan birkaç duvarcı, taşçı ile rençper gibi az ücret ile çalışan ameleden ibarettir.

Burada bilcümle cama ait şeylerin hatta memlekette yapılmazmış gibi cam macununun bile Avrupa'dan celp edilmiş olduğunu söyler isek işbu noktada İdare'ye ayrılmak istenilen iftihar hissesinin ne dereceye düştüğünü tayin etmiş oluruz.

Bina hakkında ise yalnız bir Alman mimarının lisanından sarf olan şu sözleri tekrar edelim:

“Binanın tarz ve şekli, umumi mimarisi bulunduğu mahal ile katıyın ahenktar değildir. Göze çarpacak bir uyumsuzluk teşkil ediyor.”

Tarafgirlikten azade olan işbu cümleleri tekrardan sonra biz binanın dâhili taksimatı hakkında estetik kaygısıyla bir iki söz de biz ilave edeceğiz.

En evvel dikkat çeken nokta bir taraftan muhtelif şubelere tahsis edilen zemin katının darlığı ve kifayetsizliği diğer taraftan kullanılmayan veyahut kullanılmamaya mahkûm edilmiş olan diğer katlardaki bazı mahallerdir.

Şimendifer İdaresi'ne ait bütün şubeleri bu daire dâhiline yığdılar ve bu suretle nizamsız, intizamsız bir mahşer teşkil olundu. Ve bunda da sırf bir spekülasyon fikri gözetildi.

Rastgele bir iki misal alalım: Posta ve telgraf muamelatı için zemin katında tek bir oda tayin edildi. Birçok muamelatıyla beraber postanın o dar odaya nakli talep olundu. Hâlbuki garın resmi açılışından beri posta idaresi bu odayı kabul eylemediğinden daha hâlâ oraya nakil etmedi. Birçok şubeler faraza Bilet Matbaası, Askeri Sevkiyat İdaresi, özellikle Sağlık Dairesi için bodrum katı gösterildi ve bunlar işbu kata yerleştirildi.

Bu daireler caddedeki kaldırım üzerine açılmış olan pencereler vasıtasıyla aydınlatılır ve havalandırılır. En ufak bir rüzgâr bile buraları dehşetli bir toz toprak kasırgasına boğar. Acaba bunun sağlık açısından taşımış olduğu fenalıkları saymak gerekir mi?

Acaba sekiz on saat bu mahzenler içinde çalışan zavallı memurların vücudu demirden, hayatları emniyettedir mi?

Hatta Sağlık Dairesi'nin buraya nakli hıfzıssıhhaya aykırı değil belki öldürücü, cinayetkâr, sonuçları bulaşıcıdır. Dünyanın hangi bir köşesinde görül-müştür ki bilcümle ilaçlar, alet ve cerrahi aletler sokağın pis, bulaşık tozlarına maruz bırakılsın.

Bu bir iki misal yeni istasyon binası hakkında bir fikir vermeye fazlasıyla kifayet ettiği gibi dairelerin dağıtım şeklinde hiçbir şeyin nazar-ı dikkate alınmadığı ve yalnız keyfi muamele edildiğini mükemmel surette şerh ve izah eyler.

Beşinci Fasılın İlavesi **Hususi ve Tenzilatlı Tarifeler Hakkında**

Sanayi ve ticaret mahallinin yükselme ve genişlemesini teşvik için hususi namı verilen tenzilatlı tarifelerin şiddetle lüzumu aslında inkârı mümkün olmayan bir hakikattir. Ve buna hiçbir izan sahibi dil itiraz eyleyemez.

Bu şiddetli lüzum kadar diğer bir noktanın mütalaasının ihmal edilmemesi lazımdır ki o da bu gibi hususi ve tenzilatlı tarifeler tertip ve tatbik olunurken şartnâmelerdeki maddelerin hükümlerinin şiddetle nazar-ı dikkate alınması ve onun dairesi haricine çıkılmaması meselesidir. Bu tadilat ve tertibat daima şartnâme hükümlerine tatbiken yapılmalıdır.

Fakat maalesef iş öyle olmamaktadır. Çünkü Anadolu Demiryolu İdare-i bu gibi tenzilatlı ve hususi tarifelerin tertibi esnasında ihtiraslı bakışlarını kaçırmadığı ilk nokta mümkün olduğu kadar şartnâmelerin tayin ve tahdit eylediği resmi çerçevenin dışına çıkmasıdır. İdare bu gibi durumlarda tek mil muvazenesini kaybederek hırsla gözünü diktiği şartnâme hükümlerine karşı saldırı yolunu seçer. İşte bir misal:

Evvelâ muhtelif ve birden fazla şartnâmelerde tek ölçüt olarak, beher kilometre başına ücret tekrar edilmiştir. (Konya Hattı Şartnâmesinin Yirmi Birinci maddesine müracaat buyurulması) ve nakliyat ücreti için kabul ve tayin olunan ve esas olarak vaz edilmiş tek ölçüt kat edilmiş olan beher kilometredir. Bununla beraber şartnâmeler hükümlerince ücretler bu esas üzerine kararlaştırıldığından her yapılacak tenzilatın haklı ve makul olabilmesi için bu tek ölçüt olan esasın üzerinden icrası gerekmektedir. Yani evvelce şartnâme ve mukavelenâmelerde her kat edilen beher kilometre için tayin olunan ücret üzerine tenzilat icra olunması makul ve gereklidir.

Ve bilahare bir mahalden diğer bir mahalle sevk olunacak mal ve ticari emtia kat eylediği mesafe ile tek ölçüt olan bir kilometrenin tenzilatlı nakliyat ücretini çarparak hâsıl olacak miktarda nakliye ücreti kabul ve tahsil olunmalıdır.

Hâlbuki varidatın Konya ve Ankara Hatları arasında taksim şekinden bahseylediğimiz fasılda da anlatmış olduğumuz gibi maalesef meseleler bu suretle cereyan eylememektedir. Bu usul İdare'nin hiç işine gelmemektedir. Çünkü Ankara Hattı'nda yapılan tenzilat Konya'da yapılan tenzilata nispeten yüzde yirmi (%20) ve hatta daha üzeri olmak şartıyla fazladır. İdare'nin bu usulü takip eylemesinin sebebi, evvelce de beyan ettiğimiz gibi Konya Hattı varidatını artırmaya çalışmaktan ibarettir. Çünkü Ankara Hattı varidatı ne kadar az olsa yine teminat altındadır.

Bir de buğday nakliyatı hakkında bunun bir kötü misalini göstermiş idik. Doğrusu bu hal yukarıda beyan eylediğimiz esasa dayandırılması ve tenzilatlı tarifeler tatbika konulmuş olunmasından dolayıdır ki hat üzerindeki aynı istasyondan hareket etmek üzere zahire yüklü iki vagon Haydarpaşa'ya kadar İzmit'e nispeten daha az veya aynı fiyatla seyrüsefer ediyor. İzmit'e giden ise ya daha fazla veyahut işbu istasyon için pek çok uzak olan Haydarpaşa'ya verilen ücrete muadil bir ücret ödüyor. Bundan da maksat Haydarpaşa Rıhtım Şirketi'ne varidat temin eylemektir. Şimdi burada acaba hakkımız yok mudur ki İdare mesela hangi hakka istinaden ve nasıl Konya'dan İzmit'e veya Derince'ye sevk edilen bir vagon yükü buğday için nakliye ücreti olarak altın akçe 2350 kuruş ücret tayin ve tahdit eylediği halde İzmit'e nispetle doksan iki kilometre daha uzak ve binaenaleyh kat eylediği kilometre miktarı daha yüksek olduğu halde Haydarpaşa'ya yine Konya'dan sevk olunan aynı vagon buğday için yalnız altın akçe 2000 kuruş nakliye ücreti talep ediyor.

Konya'dan Haydarpaşa'ya sevk olunan buğday vagonundan alınan 2000 kuruş nakliye ücreti esas olarak alınacak olur ise ve kilometre başına verilen nakliye ücretini hesaplar isek kat olunan mesafe gereğince Konya'dan İzmit'e sevk olunan vagonun ancak 1755 kuruş altın nakliye ücreti talep olunması gerekir.

Bu haklı olan nazariyatımıza karşı İdare bugün tatbika koyduğu sakat usulü müdafaa meselesinde ne gibi deliller ibraz edecek ve ne gibi mecburi ve makul sebepler ortaya koyacak? Acaba Payitahtın ticaretinin gelişmesi ve yükselmesi için mi çalışmakta olduğunu söyleyecek?

Eğer şartnâme hükümlerine uygun hareket edilse, vuku bulacak tenzilatda bu mallar nazar-ı dikkatten uzak tutulmasa mesela, İzmit ve Derince'ye vuku bulacak sevkıyat üzerinden alınan nakliye ücretleri dahi bu nispet dairesinde

bir tenzilat mazhar olsa acaba yukarıda dile getirilmesi muhtemel bulunan maksada varmak mümkün olmaz mı? Mantık dairesinde takibi lazım gelen usul ancak bu serdeylediğimiz usulden gayrisi olamaz ve bunda da hiçbir mahzur göremiyoruz.

Farz edelim ki serdolanın sebep Payitaht ticaretinin gelişme ve yükselmesi gibi gösterilsin bu halde bile İzmit ve Derince'nin menfaatine olarak buralara sevk edilecek zahirenin nakliye ücretinde daha uygun tenzilat icra olunmasına mani değildir. Zira bu iki çıkış iskelesi ile edilecek zahire ihracatı Payitaht vasıtasıyla icra olunacak ihracata nispetle daha kolay ve muvafıktır ve bu kolaylık şüphe götürmez ki tercih edilmelidir.

Lâkin evvelce okuyucularımızı ikna edebilecek yeni bilgi ve belgelerle arz ettiğimiz gibi ticareti Haydarpaşa'ya celp gayesiyle gözetilen maksat Payitahtın ve memleketin menfaatinden ziyade Haydarpaşa Limanı'nın sırf işbu İdare'ye mahsus olan menfaatlerini temin eylemekten ibarettir. Hem öyle birtakım menfaat ki bilcümle masrafları dolayısıyla Hükümet-i Seniyye ve tüccar tarafından kabul ve tediye olunmaktadır.

İşte İdare'nin tenzilat hususunda takip eylediği kasıtlı uygulamaları, işte İdare'nin gizli nazariyeleri!

Eğer mesele böylece deveran etmeseydi, eğer İdare hakikaten ticaretin gelişmesi ve yükselmesi meselesini çok arzu etmiş ve bu sebeple mesai sarf eylemiş olsaydı, İdare bu hususa hizmet edebilecek daha birtakım usuller bulmaktan ve tatbik eylemekten pek o kadar da aciz kalmayacaktı.

İkinci olarak işte şartnâmedeki maddelerin tayin eylediği ahkâma İdare'nin başka bir suretle vuku bulan bir hak gaspı daha. Hükümet-i Seniyye bu maddeler ile ufak çaptaki tüccarla, ziraatı muhafaza eylemeyi teminat altına almıştı.

25'inci madde diyor ki:

Yirmi Beşinci Madde— Bir veya birkaç gönderenin tasdik olunan tarifedeki ücretlerden aşağı ücretle emtia nakil edebilmesi için imtiyaz sahibinin onlar ile özel surette sözleşme yapması katiyen yasaktır. Ancak bu yasak Hükümet-i Seniyye ile imtiyaz sahibi arasında verilecek karar ile fukara-yı acizenin nakli için Kumpanya'da icra olunacak tenzilat hakkında cari olmayacaktır.

Hâlbuki bu madde Fransızcaya tercüme edilirken özellikle değiştirilmiştir. Doğrusu yukarıda gösterdiğimiz gibi olacaktır. Yani bu yasak yerli ve fukara ahalinin nakli hususunda Hükümet-i Seniyye'nin görüşü alınarak ortadan kaldırılabilir. Bu maddeden pek açıkça anlaşıldığı gibi hususi tenzilatlı fakat resmi tarifeler üzerine ayrıca tenzilat icrasıyla bir mukavele akdinden İdare men edilmektedir. Bu açıklığa rağmen İdare bu madde ahkâmını da ayaklar altına alarak aksine hareket etmektedir.

İdare yalnız tenzilatları kabul edip madde hükümlerini aşmakla yetinmiyor. Bu maddeye katiyen muhalif olarak birtakım hususi ve tenzilatlı tarifeler tertip ve tatbik ederek çiftçileri ve küçük tacirleri zarar ettirerek büyük mikyasta iş gören tacirlere menfaatler temin ediyor.

Bazı tarifeler bir muayyen müddet zarfında, muayyen miktar veya fazla mal sevk edebilen tacirlere yüzde ondan yüzde elliye kadar ikramiye vaat ediyor. Bu muayyen vakit zarfında mahdud miktarda mal sevk edemeyen bu ikramiyeden istifade edemiyor. Bu ikramiyelerden yararlanacak olan büyük tacirler, zarar görenler ise çiftçi ve küçük tacirlerdir. Bu sebebe dayanarak küçük tacir büyüklerle rekabet edemediklerinden ücret hakkında aralarında bir eşitlik olmadığından mevkilerini büyük tacirlere terk ediyorlar ve işten el çekip ticareti terk ediyorlar.

İşte bunun içindir ki tek mil hat boyu ticareti, külliyyen bu büyük tacirlerin elinde kalmıştır. Adeta böylece bir nevi tröst teşkil etmiştir. Bu büyük tüccarlar yerli Osmanlı olsa yine ne ise, hâlbuki bunların ekseri ecnebidir. Bunlar mahalli mahsulâtı kendilerine hasr etmişlerdir karşılarında bir rakip olmadığından mahsulâta istedikleri fiyatı vermektedir. Bu durum zavallı küçük tacirleri mahv, perişan, biçare; çiftçileri sefil ve düşkün hale getirmektedir. İşte bazı tarifelerin en mühim zararları ve sonuçları! Şu veçhile tenzilatlı tarifeler küçük tacirlerin ve çiftçinin menfaatini gözeterek dikkate alınan 25'inci madde mucibince men edilen hususi tenzilatlar şeklini almakta ve bu günah ve ihlalle yukarıda arz eylediğimiz ahvali doğurmaktadır.

Maalesef şurasını söylemek isteriz ki bu gibi tarifeler tertip ve tasdiki Ticaret ve Nafia Nezâreti'ne takdim edildiği zaman tetkik ve tatbikine memur edilen merciin bunlardan kaynaklanan kötü neticeleri keşfedemeyecekleri kadar iyimser olması bu gibi arzu edilmeyen ahvale neden olmaktadır. Bu hususta

yukarıda Hükümet-i Seniyye'nin ön tetkikine arz ettiğimiz gayretlerimizin nedeni sırf vatanperverane bir vazifedir.

Bu babda zannederiz ki Hükümet-i Seniyye lazım gelen vasıtalarla başvurarak yalnız biçare çiftçi ve küçük tacirin menfaatini temin etmiş değil belki de kutsal ve büyük Kanun-ı Esasimizin bilcümle Osmanlılara bahş eylediği eşit haklara ve meşrutiyet rejimine indirilecek darbenin önünü almış olur.

III. İDARE’NİN TEŞKİLATI

Birinci Fasl İdare Tarzı

Nakliyat hakkında şartnâmelerde mevcut şartlardan başka biri işletme diğeri şimendifer zabıtasına ait iki nizamname vardır. Bunlar memleketimizde ilk şimendiferler inşa edilmiş olduğu tarihte kaleme alınmış zamana uymayan şeylerdir. Bunlardan başka Hükümet, İdare’ye kendi yönetim tarzını tanzim işinde serbest bırakmıştır. Anadolu Şimendiferleri imtiyaz sahibi Mösyö Kaulla’ Umum Müdür ve kurucu olarak o tarihte Şark Şimendiferleri Müdürü olan Mösyö Kùhlmann’ı[•] tayin etmiş ve bu da Rumeli Şimendiferlerin usul-ü idaresini iki Şimendifer İdare’sine de tatbik başlamış idi.

-
- [•] Alfred von Kaulla (1852-1924): Alman sanayici ve bankacı. 1882-1900 yılları arasında *Württembergische Vereinsbank* yönetim kurulu üyesi ve Mauser silah firmasının satış müdürlüğünü yapmıştır. Kaulla, *Deutsche Bank*’ı Anadolu’da yapılacak demiryolu imtiyazını elde etmesi için teşvik etmiş ve bankanın temsilcisi olarak imtiyaz sözleşmesinin oluşturulmasında çok önemli bir rol oynamıştır –yn.
- ^{••} Otto von Kùhlmann (1834-1915): Anadolu Demiryolu Şirketi’nin 1889-1897 yılları arasında genel müdürlük görevini yürütmüştür. Kùhlmann bu görevinin öncesinde Rumeli Demiryolları’nda işletme müdürlüğü yapmıştı –yn.

En evvel Mösyö Kühlmann'ın bilcümle memurin ve müstahdemine İdare'nin tebdili ve yeni bir şirkete devri hakkında Almanca ve Fransızca lisanlarıyla göndermiş olduğu ilk umumi genelgeyi zikretmek yerinde olacaktır.

Umumi Genelge Numara 1

İzmit-Haydarpaşa Hattı'nın Berlin'deki Deutsche Bank'a devrine ait bilcümle memurin ve müstahdemine.

Bir kıta irade-i seniyye ve 22 Eylül-4 Teşrinievvel 1888 tarihli imtiyazname mucibince İzmit-Haydarpaşa Hattı işletme muamelatı Berlin'deki Deutsche Bank'a ihsan buyurulmuştur.

Banka Anadolu Demiryolları Umumi Müdürlüğü'nü uhdeye tevdi etti. İzmit-Haydarpaşa bu hattın bir kısmını teşkil eder. Yeni İdare eski idarelerin halefi olmadığından onların akdettiği mukaveleleri tatbik etmekten mesul değildir bilhassa anlaşmaları ihtiva eden mukaveleleri hiç kabul eylemez. Deutsche Bank'ın idaresi tahtında çalışmak istemeyen memurlar şimendifere ait olup da kendilerine tevdi olunan şeyleri amirlerine red ve iade ederek işten el çekebilirler. Memuriyetlerine devam etmek isteyenlere geçici eski şartlar ile uhdelerine tevdi olunan memuriyetleri ifaya müsaade olunur. Memuriyetleri hususunda kesin karar bilahare verilecektir.

Anadolu Osmanlı Demiryolları memurin ve müstahdeminin mevcut kanunlara memleketin örf ve âdetine tam bir hürmetle riayet etmeleri, şirketin menfaatlerini nazar-ı dikkatinden uzak tutmayarak uhdelerine tevdi olunan memuriyetleri hüsnüniyetle ifa eylemeleri şiddetle beklenir.

Böyle hareket edenler hakkında gayet adil, fevkalade iyiliksever bir müdür olacağımı beyan eylerim.

*Dersââdet 30 Kânunuevvel sene 1888 11 Kânunusani sene 1889
Anadolu Demiryolları Müdürü Kühlmann*

Bu umumi genelge yeni İdare'nin cibilliyetini ibraz eylediği için pek manidardır.

Müstebit hükümet bu hattı *Deutsche Bank*'a verirken hiç memurin ve müstahdeminin menfaatini gözetmemiş ve bu babda hiçbir şart beyan eylememiş ve bu biçareleri başıboş olarak yeni İdare'nin insafına koyuvermiştir. Bundan dolayı yeni İdare eski idarelerin memurin ile akdeylediği hususi şartları, memuriyetleri hiç nazar-ı dikkate almağa tenezzül eylememiş hatta işbu İdare'de çalışmak isteyenlere bile yukarıda gördüğümüz gibi eski memuriyetlerini geçici olarak vermiştir. Böyle nice aile pederleri dışlerini tırnaklarını sökerek çalışıp da gelecek için temin ettiklerini zanneyledikleri emeklerinin ürünlerini bir umumi genelge ile altüst olduğunu görerek ümitsizliğe düşmüşler, semerelerinin sonuçlarından faydalanamamışlardır.

Eğer hükümet bunun gibi bir muamele daha yapmağa mecbur olur ise artık inşallah eski memurinin geçmiş hukukunu muhafaza etmeğe çalışır. İşbu umumi genelge bu noktadan olduğu gibi lisan noktasından da tenkite şayan ve hatta itirazı gerektirir. Evvelce söylemiş idik ki bu beyanname Fransızca ve Almanca lisanlarıyla yazılmış ve ekseri yerli olan memurine hitap edilmiş Türkçe ihmal edilmiş idi ki adı geçen memurin için bu iki lisan da ecnebidir.

Ferman, mukavelenâme, şartnâme, nizamname ve sair evrakın Türkçe yazılması, imza edilmesi ve ilan olunması da ima ediyor ki Hükümet hiçbir vesika ile şimendifer idaresinde bir ecnebi lisanı kullanılmasına razı değildir, belki Türkçenin elzemiyetini ima etmektedir.

Binaenaleyh İdare'nin bugüne kadar yaptığı gibi kendisini ecnebi addetmemesi lazımdır, özellikle namına Osmanlı sıfatı da ilave olunmuştur.

Bu yazıyı imza ederek ekseri yerli olan memurine tebliğ eyleyen Direktör Kühlmann, adı geçen kanun ve örf ve mahalli adetlere hürmet etmelerini tavsiye ettiği halde bu iki lisan ile yazılan yazıya Türkçe ile yazılmış bir üçüncü nüsha ilave etmemesi suretiyle kendisinin örf ve memleket adetlerine riayetkâr olmadığı ispat eyliyor ve böylece eksik bir muamele icra eylemiş oluyor.

Haydi, bir dereceye Fransızca lisanını ecnebi sermayelerle memleketimizde teşkil eyleyen şirketlerin resmi lisanı olarak kabul eyleyelim. Ya Almancaya ne diyeceğiz, Türkçenin ihmal olunmasını ne ile açıklayacağız? Şirketin ilk teşkilinde yapılan bu hatanın İdare'ye bağlanmasına itiraz eyleyenler diyor ki:

Evvela İdare boş bir memuriyete namzet olanlar arasında Almanca'yı bilenlere bir öncelik hakkı verdiği halde Türkçeye hâkimiyeti olanları itibara bile almamaktadır. Bir de mühim memuriyetlere –sebeplerini bilemeyiz ki neden İdare bunları yerli memurine emanet etmiyor– tayin etmek üzere Avrupa'dan dolgun maaşlarla getirdiği kişilere muayyen bir müddet zarfında Türkçeyi öğrenmeyi şart kılmamaktadır. Ticaret, kontrol, mühendislik, jeometrelik, umumi kalem müdüriyetleri hariçten celp edilen kişilerin ellerine tevdi olunmuş ve bunların hiçbirisi Türkçeye vakıf değildir. Bu gibi mühim memuriyetlerde bulunanların behemehâl Türkçeye vakıf olmaları hükümetin, hazinenin, özellikle Kumpanya'nın menfaati gereği olduğu halde bu noktaya ve bundan doğan müşkülata ehemmiyet bile vermemektedir.

Evladını Haydarpaşa veya Eskişehir Alman mektebine gönderen memurine İdare'nin gösterdiği kolaylıklar, çocuklarını Osmanlı veya sair mekteplere gönderen memurine gösterilmez. Bu eşitsizlik acaba neden doğmaktadır? Alman lisanına gösterilen fevkalade ehemmiyetten değil mi?

Bu mühim ihtarı tamam etmeden evvel şunu da söyleyelim ki bu lisan meselesinde ilk önce Mösyö Kühlmann tarafından vuku bulan hatada hiçbir gizli maksat mevcut değildi. Esasen ana lisanı Almanca olmayan halis Almanlarla, hakiki Almanya menfaatleri aleyhinde bulunmakla iftihar eden Mösyö Huguenin'i bu noktadan Alman yanlısı gibi zannetmek ve göstermek gibi bir ahmaklıkta bulunmayacağız. Fakat bu hususta takip eylediği uygulamanın maksatlı olduğuna ve bu maksadın da ahali ve hükümetin şüpheli nazarlarını ve memnuniyetsizliğini işbu şirketin aleyhine celp etmekten ibaret bulunduğu hüküm vereceğimiz geliyor.

Mösyö Huguenin'in efkâr-ı umumiye'yi gerek Almanya gerekse Anadolu Şimendiferleri aleyhine sevk etmek için başvurduğu farklı vasıtalarından biri ve en mühimi de şudur: Şirket'in tesis eylediği tekaüt sandığıyla memurlarından biri arasında bir ihtilaf zuhur ederse söz konusu tekaüt nizamnamesi araya Almanya'nın Dersâdet Genel Konsolosu'nun müdahalesini celp ediyor.

Bir Osmanlı memleketinde Osmanlı namını taşıyan bir şirket ile Osmanlı memurları arasında vuku bulması mümkün olan meselelere resmen bir ecnebi parmağı sokmak bizim için bir cinayettir.

Şimdi Şark Şimendiferleri İdaresi'ndeki usulün Anadolu Demiryolları'na tatbikinden bahis edelim: Mösyö von Kühlmann işbu şimendiferin idaresini

yeni şirkete tatbik için Şark Demiryolları'ndan birçok memur celp eylemiş ve başına Mösyö Huguenin'i tayin etmiş idi.

Burada Hazreti Davud'un 51. mezmurundaki: "İşte o emir-i ilâhîyeye âdem-i itaat siyyesiyle râhm-ı madere düştüm ve günahlar arasında validem beni karnında taşımıştı" sözlerini tekrardan kendimizi alamıyoruz.

Mösyö Huguenin'in böyle mühim memuriyete, memurların tayinleri yapılırken kanunlar ve memleket âdetlerine çok itina etmesini emreden 1 numaralı adı geçen umumi genelgeyi imza eden Mösyö von Kühlmann'ın arzu ve fikirlerine muhalif bir suretle tayini manidar olduğu kadar tezat da teşkil etmektedir.

Mösyö Huguenin bu İdare'ye 1890 senesi Temmuz'unda geçti o vakitler birtakım şubeler tesis eyledi ki hala bâkidir.

Böylece Galata'da bir umumi müdüriyet, Haydarpaşa'da evvela işletme müfettişliği bilahare müdürlüğü tesis olundu. Şimendifer Şirketi'ni, imtiyaz sahiplerini, *Deutsche Bank*'ı temsil eden, Hükümet-i Seniyye ile resmi muamelatta bulunan bu umum müdürlüktür.

Anadolu Demiryolları bilahare Bağdat Şimendiferleri ve Haydarpaşa Limanı ile memurlarına ait muamelat ile iştigal eyleyen Haydarpaşa'daki işletme müdüriyetidir.

Umumi müdüriyetin teşkilinden beri buraya tayin olunanlar şunlardır:

İlk evvel bu memuriyete gelen Mösyö von Kühlmann'dır. Hakkında bir türlü malumata sahip olmadık. Yalnız bu müdüriyeti Mösyö von Kaulla ile Ankara Hattı imtiyazının istihali hususunda mesai sarf etmesine mükâfat olarak kazanmıştır. Adı geçenin işletme muamelatı ile uğraşmadığından işletme müdüriyeti namıyla bir müdüriyet tesis etti ve buna hususi kâtip olarak Mösyö Huguenin'i tayin eyledi.

Mösyö Huguenin pek az zamanda efendisinin güven ve itimadını kazandı. Bir müddetten sonra dairedeki iktidarını o derece genişletti ki ismen değilse de fiilen umumi müdürlük vazifesini iştigale başladı.

Mösyö von Kühlmann 1895 senesinde işten çekildi; bu 1 numaralı umumi genelgesinin bırakmış olduğu kötü tesirden başka İdare'de hastalıklı bir başka şöhret daha bırakmıştır.

* "O ilahi emre itaat etmemenin günahıyla ana rahmine düştüm ve validem beni karnında taşımıştı" -çn.

Bu adam gezdiği yerde “*Yerli amele bir lokma kuru ekmek, iki çürük zeytin ile geçinebilir*” sözlerini tekrar eder dururdu. Gerçekten de karın, yağmurun, güneşin altında kazma sallayan biçare yerli ameleye verilen ücretin beş kuruş olması onun zamanında karar altına alınmıştır.

Mösyö von Kühlmann’ın yerine geçen müşaviri Mösyö Doktor K. Zander’dır. Mösyö Zander işbu memuriyete idare reis-i umumiyesi namıyla tayin olundu. Aynı zamanda müdür olan Huguenin’e ikinci reis unvanı verildi. Mösyö Zander bu memuriyette pek az kaldı. Mösyö Zander ancak birkaç sene süren memuriyeti esnasında İdare ve memurini ile hiçbir münasebette bulunmadı, çünkü Mösyö Huguenin’in kıskançlığı bu münasebete mâni idi. Buna rağmen Mösyö Zander ancak namuslu ve âlicenap bir zatın bırakabileceği bir muhterem hatıra bıraktı.

Nice memurun ihtiyarlığını, nice yetim ve dulun nafakasını teminat altına alan ve hayırla anılan “ihtiyat ve yardım sandıkları” onun teşebbüslerinin eseridir.

Anadolu Demiryolları Tekaüt Sandığı da bunun teşebbüsüdür. Fakat maa-lesef nizamnamesini yapmağa muvaffak olamamıştır. Mösyö Huguenin’in adı geçen kişi hakkında reva gördüğü hoş olmayan muamele üzerine biçare adam işten çekildi. 1908 senesine kadar muhafaza eylediği şirket nazırlığı (*Administrateur*) unvanından bu sene Kânunusani’sinde istifa etmesi de pek o kadar sebepsiz olmasa gerektir.

Bunun yerine gelen müşavir-i has Mösyö K. Helfferich’dır.” Umumi Müdürlük unvanı bunun zamanında başlar. İkinci Müdürlük unvanı da Mösyö

* Kurt Zander (1860-1926): Otto von Kühlmann’ın ardından 1905 yılına dek Anadolu Demiryolu Şirketi genel müdürlüğü yapan Alman araştırmacı ve hukukçu –yn.

** Karl Helfferich (1872-1924): Alman siyasetçi, iktisatçı ve finansçı. 1902’e dek Berlin Üniversitesi’nde ve hükümet okulunda koloni siyaseti ve şark dilleri üzerine dersler verdi. Sonrasında diplomatik kariyere atıldı. Almanya’nın ekonomik emperyalizmini destekledi. 1906 yılında Anadolu Demiryolu Şirketi genel müdürlüğüne getirildi. 1906 yılı ile 1908 arasında İstanbul’da ikamet eden Helfferich, Osmanlı yetkilileriyle imparatorlukta Alman iktisadi varlığını arttıracak çeşitli girişimlerde bulunur. 1908 yılında *Deutsche Bank* genel müdürlüğüne atandı. Helfferich I. Dünya Savaşı sonrasındaki Weimar Cumhuriyeti döneminde Alman Ulusal Halk Partisi’ne mensup önemli siyasetçilerden birisi olacak, Versay Antlaşması’nca öngörülen tazminatın ödenmesini savunan siyasetçilere karşı radikal cumhuriyet karşıtı bir tutuma sahip olacaktır –yn.

Huguenin'e bu vakit verildi. Bir müddet sonra Mösyö Helfferich şirketin Der-saâdet Murahhas Nazırlığına (*Administrateur delegue*), Mösyö Huguenin de onun yerine umum müdürlüğüne tayin edildi. 1908 senesinde Mösyö Helfferich Deutsche Bank Direktörlüğüne ve onun yerine de yine Mösyö Huguenin tayin olundular. Mösyö Helfferich de tıpkı Mösyö Zander'in maruz olduğu engeller sebebiyle idare ve memurlar ile münasebet kuramadı. Lakin giderken temiz nam, iyi bir hatıra bırakabildi. Hatta öyle derler ki eğer Mösyö Helfferich olmasaydı, tekaüt sandığının tesisi üzerine memurların birçokları ihtiyat sandığından olan menfaatlerini kaybedebilirlermiş.

İşte gördük ki Mösyö Huguenin sırasıyla işletme müfettişi, işletme müdürü, müdüriyet ikinci reisi, umum müdür muavini nihayet murahhas nazır ve umum müdür tayin edildi böylece işletme muamelatını kâmilten elleri arasına aldı. Hatta amirlerinin iyiliğini düşündüğünden (!) onların ayaklarının altına karpuz kabuğu koyarak birer birer yerlerine geçti ve nihayet İdare'nin kusursuz (!) yegâne yetkili amiri oldu. Umum müdürlüğe tayini sonrası, bilhassa 1908 Grevi üzerine Galata'ya çekildi. Görünüşte Haydarpaşa'da bir işletme müdüriyeti ihdas etti fakat buraya ileride göreceğimiz gibi en sadık adamlarını tayin eyledi. Binaenaleyh Haydarpaşa Müdüriyetinde de kendi fikirlerini türlü yollarla böylece tatbik eylemeğe muvaffak oldu.

Muhterem okuyucularımızın hatırına şöyle bir sual gelebilir: Günden güne artan olağanüstü bir servete malik birçok şirketlerin sermayesinin teşkilinden hâsıl olan birtakım idareleri, bunların menfaatlerini, binlerce kişilerin mazi-sini, halini, istikbalini birçok mühim hayati meseleleri iki avucunun arasına sıkıştırıp oyuncak gibi oynamağa muvaffak olan bu adam kimdir?

Buna doğru cevap vermek için bu adamın hususi hayatından bahsetmek gerekirse de onun şahsiyet derecesine düşmekten korktuğumuz için bundan geri duruyoruz. Mamafih biz onun resmi hayatından, idare tarzından bahsederek yine okuyucularımıza bir fikir vermeğe çalışacağız.

Evvela idare tarzı ve idaresinin muhtelif şubelerinden ve buradaki amirlerden bahsedelim.

İkinci Fasıl

Muhtelif Şubelerin Teşkil Tarzı

Haydarpaşa Müdüriyetine tayin olunduğu zaman Mösyö Huguenin bir takım şubeler teşkil etti ki şunlardır:1. Hat, 2. Cer, 3. Kontrol, 4. Muhasebe, 5. Seyrüsefer, 6. Sıhhiye, 7. Kitabet, 8. Ticaret, 9. Hukuk Müşavirliği, 10. Haydarpaşa Limanı idareleri.

Bunlardan son üçü idare muamelatının açılması üzerine bilahare ihdas olunmuştur.

1. Hat Şubesi: Bu şube hattın, köprülerin, sair binaların ve bilcümle müştemilatının muhafazası, teftiş ve tamiri ile mükelleftir. Bu müdüriyete Poyud ve Denika gibi muktedir adamlar da tayin olunmuştur. Lakin Mösyö Huguenin'in keyfi emirlerini dinlemediklerinden işten çekilmişlerdir. Bugün bir takım inşaat şirketlerinde kondüktörlük etmiş olan Mösyö Rodrik namında birisi bulunmaktadır.

Erbabı olmadığımızdan bu adamın ilmi hâkimiyeti için bir söz söyleyemezsek de bu hususta ehil olanların kanaatine oldukça tenkide layık imiş. Fakat Mösyö Huguenin'in her türlü emrini icra ederek kaderini bunun yanında tanıttırmıştır. Mösyö Rodrik'in en büyük meziyeti müdürlük vasıfları imiş. Bu nedenle yerli ameleleri az bir ücretle canlarını çıkarırcasına çalıştırır. Fenni noksanlıkları bir dereceye kadar maiyetindeki memurlarınca ikmal olunmaktadır.

Mösyö Rodrik'in meziyetlerinden biri de cimriliğidir. Bu meziyeti tatbik için maiyetinde çalışan yerli amele üzerinde geniş bir saha bulmuştur ve bu idare tarzı müdüriyetçe fevkalâde takdire şayandır.

Bu adamın memuriyette ehil bir adam olmasının, fennen lazım gelen tedbirlere başvurarak demiryoluna yararlı hizmetler ibraz etmesinin, yerli ameleye karşı gösterdiği adil gibi görünen muamelelerin, bütün bunların İdare'ce hiçbir ehemmiyeti yoktur. Acaba bu seneki kış esnasında yukarıda arz ettiğimiz gibi yoğun kar sebebiyle Konya varidatının tam bir ay sekteye uğramasından hat şubesi müdürüne bir sorumluluk düşmez mi?

Yerli ameleye ne yolda muamelede bulunduğunu göstermek için şu yazı kifayet eder:

“Teşrinisani başından itibaren demirci, tesviyeci, marangoz, dülgەر, duvarcı, ocakçı ve sair amele ve muavinlerine verilecek yevmiye saat hesabıyla olacaktır. Her amelenin bir saatlik ücreti bugün aldıkları yevmiyenin on bire bölünmesiyle hâsıl olacak miktara muadil olacaktır. Her günün mesai saati azamî on bir saatten ibaret olacak ve fevkalade şartlar karşısında bulunamadıkça bu saatlerde artış olunmayacaktır. Ve bu gibi ahvalde keyfiyet hat idaresi merkez memuriyetine ve lazım gelen evrakla beraber ihbar olunacaktır.

Mevsim icabıyla kısım müdürleri iş ve tatil zamanlarını yazılı tayin edecektir. Her ameleye verilecek ücret yalnız çalıştıkları saatlere ait olacaktır. Öğle yemeği ile diğer istirahat zamanlarının ücreti verilmeyecektir. İş saatlerinde iş için ihtiyar olunan seyahatler zamanı ücreti verilecektir lakin iş zamanının dışındaki vakitlerde vuku bulacak her ne türlü seyahat olursa olsun bunun için geçen saatlerin ücreti verilmeyecektir.” (Hiç şüphe yok ki faaliyet yağmur, don, kar sebebiyle tatil olunursa bu tatil zamanlarının bedeli verilmeyecektir.) Kısım müdürlerinin (yol mühendisleri) bu telkinlere son derece itina etmeleri ve suiistimaline meydan bırakmamaları şiddetle tembih ve ihtar olunur”

Operasyon ve hat mühendisi: Rodrik,

Umumi Müdür: Huguenin

Bu tahrirat ile verilen emirlerin ne kadar insafsız ve ne derece zalimane olduğu göz önünde. Şurasını dikkate almalı ki bu tebliğin tarihi kış başlarında, yani günlerin kısalma zamanlarına tesadüf etmiştir. Bunun için iş zamanı kısalmı bundan maksat amele ücretini azaltmaktır. Bu suretle amelenin yevmiyesinden yüzde yirmi beş oranında indirim icra olunuyor. O güne kadar günde 11 kuruş alan bir amele farz edelim, bunun saati bir kuruş olacak ve bu para çalıştığı saatçe verilecek, demek ki bir amele artık hiçbir zaman 11 kuruş alamayacaktır. Çünkü öğle yemeği, namaz, helâ ihtiyacı gibi mecburi istirahatların bedeli verilmeyecek, günlerin uzanıp kısalmasından amele ücreti etkilenecek, yani bu zavallı amele artık 7 veya 8 kuruştan fazla para alamayacaktır. Hastalık ve bayram ve

sair mübarek günler çıktıktan sonra ayda yirmi gün çalışarak ancak 220 kuruş alan bir amele bundan sonra aynı miktar gün için ancak 160 kuruş alabilecektir.

Buraya sanayi erbabını ithal etmedik, çünkü onlar ameleye nispeten biraz daha fazla ücret alırlar.

Hat boyunda çalışan ameleye gelince: Bunlara evvelleri 6 veya 7 kuruş yevmiye verilirdi. 1908 Grevinden sonra İzmir'e kadar çalışan 8 ve oradan ilerisine 7 kuruş verilmeye başlandı. Bu gündelik kışın 8 saat 15 dakika, yazın 12 saatten ibaret olan çalışma zamanlarının ortalama hesabı alınarak tayin edilmiştir. Bu zavallı amelenin çalıştıkları yerlerin hemen her tarafında hava gayet pis, sağlığa zararlı oluşu dikkat çekicidir. Bu kötü şartlara rağmen bu amele hemen senenin büyük kısmını iş mahallerinde çadırlar altında geçirirler. Bu durum Kumpanya'nın menfaatinedir. Zira havası güzel ve oldukça güvenilir bir yerde oturmak için biraz hattan uzaklaşmak gerekir. İş başına gelirken yolda geçen zaman gündeliğe dâhildir. Bunu men için müdüriyet 5692 numaralı 23 Temmuz sene 1904 tarihli yazısı ile amelenin iş mahallerinde yatıp kalkması ve mümkün olduğu kadar seyahat zamanlarının kısılmasını emretmiştir. İdare insaniyetten vazgeçmiş bir nefis ile zavallı amele bu gibi bataklık, hummalı, murdar mahallerde istihdam ettikten sonra bu biçarelerin sıtmadan, hastalıktan mahv ve perişan olmasına ehemmiyet bile vermez. Bunlara rağmen şurasını da düşünmelidir ki İdare iş zamanındaki ufak bir gecikmeyi veyahut en kıymet-siz bir alete, faraza bir kazmaya kazara vuku bulan bir zararı bile müsamaha ile görmez. Bu gibi ahvalde maazallah amelenin başına nakdi ceza yıldırımları yağdırır. Ne insaniyet ne vicdan! Ya Allah saklasın, İdare'nin insan zümresine ithal edemediği bu vatan kuzularının başına iş zamanında, hatta fen memurlarının kabahatleriyle bir kaza gelse şirketin göstereceği en büyük lütuf onu yine kendi parasıyla bir iki gün tedaviden sonra işe yaramaz bir hayvan gibi hayatın girdabı içine atıvermektir. Bu zavallı için kalan ömründe takip edilecek iki şık kalır: Ya bir köşeye çekilerek açlık ve sefalet içinde ah ve acılarla ile terk-i hayat etmek yahut sürünerek dilenerek yaşamaktır. İşte insaniyetin en acı bir cilvesi!

Hattın muhafazası İdare'nin vazifesidir ve onun hesabına yapılır. Bunu mümkün olduğu kadar ucuz çıkarmak lazımdır. İşte böyle hayli gizli hileler keşfederek efendisinin hoşuna giden hat şubesinin başında bulunan adamlar iftihar ettiği hizmeti karşılığı ve bu övülmelere dayanarak diğer nakdi mükâfatlar ve çeşitli masrafları dâhil olmadan aylık yüz on osmanlı lirası maaş almaktadır.

2. Cer Şubesi: Bu şube lokomotiflerin, vagonların bakımlı halde bulundurulması, tamirathanenin ve bunların bircümle müştemilatının, Haydarpaşa ve Eskişehir depolarının muamelatını görmek ile mükellef ve bunlardaki memurların amiridir. Bu gayet mühim olan fenni şubeye vaktiyle birtakım işinin ehli ustalar tayin olunmuş idi. İçlerinde Zerniker, Denika, Hakenben gibi hakikaten namus erbabı olan Almanlar anılmaya değerdir. Bunlar da Mösyö Huguenin'in keyfi emirlerini dinlememek için işten çekilmişlerdir.

Bugün bu memuriyette Galevski isminde bir Alman Yahudisi vardır. Bu adam İdare'ye Eskişehir tamirhanesine 18 lira maaşla sıradan bir mühendis olarak kabul olunmuş idi. Lakin mesleğinden ziyade efendisine yaltaklandığı ve onun suyuna gitmesini bildiğinden aylık 130 osmanlı lirası ücreti ile bu mühim memuriyete çırak yapılmıştı. Müdürlük evsafına gelince hat şubesi müdüriyetinin evsafına pek uygundur. İdaresine daha doğrusu kötü idaresine dair ciltler dolusu söz söylemek mümkündür, biz ise bir iki misal iradıyla iktifa eyleyeceğiz.

İşbu şubede çalışan amele ve sınaî erbabına hariçteki emsaline nispetle pek az ücret verilmektedir. Lakin bu cimriliğe maruz kalan yalnız yerlilerdir. Çünkü aynı vazifeyi gören ecnebi amele ve sanat erbabına yüzde elli fazla ücret verilir.

Galevski'den önceki idareciler zamanında gece çalışan ameleye yüzde elli zam icra olunurdu. Bu adam bu zammı birtakım dalavere ile yüzde yirmiye indirdi. Ameleyle verilen ücretlerin tenzili için diğer bir hile daha buldu, kazancı ve tesviyeci ustalarını depoların daimî amelesi sayısına indirdi. Böylece önceden haftanın altı günü için aldıkları ücret ile onları haftanın yedi gününde çalışmaya mahkûm eyledi. Kendinden öncekiler zamanında ise böyle tatil günlerinde çalışan ameleyle fazla çalıştıkları günün ücreti verilirdi. İşte bu suretle zavallı amelelerden emeğinin semeresini talep hakkını şeytani bir yolla gasp eyledi.

Evvelden beri tamirhanelerde bazı işleri, belirlenmiş bir fiyat üzerinden ameleyle götürü vermek âdeti vardır. Bu İdare'nin yeni amiri bu fiyatları aşağıya indirdi. Şimdi bir lokomotifin tamirini bir misal olarak ele alsak bazen her lokomotif başına amelenin tamam 750 kuruş ziyarı ekseriya vakidir. Evvela akıllara "amele böyle götürü işleri almasın" gibi bir fikir geçerse de böyle götürü işlerin bazen insanı aptal yerine koyarcasına verilen sözler ile bazen da tehdit ve gözdağı vererek dağıtılıp ihale olunduğunu söylersek fikrimizi düzeltmiş oluruz.

Dünyanın her tarafında, her imalathanesinde iş zamanının bitiminde ameleyle birkaç dakikalık gecikmeye müsaade olunmak adettir. Lakin amele lehinde

bulunan diğerk adetler gibi bu adet de İdare'ye girmemiştir. Maazallah bir amele iki dakika geç kalırsa bir saatlik ücreti nakdi ceza olarak alıkonulur, bu iki dakikalık gecikmeler bir ay zarfında tekrar ederse hem cezalar tekrar eder hem de bir gündeliğe kadar dayanabilir. Hastalık burada bir meşru özür değildir. Velev iş zamanında bile hastalanan amelenin ücreti kesilir.

Makinist ve ateşçilere gelince bunların adamakullı bir istirahat zamanları bile yoktur. Hele kış mevsiminde, 1908 Grevinden sonra en eski ve ehliyetli makinistlere en fazla 1400 kuruş geçer akçeye kadar verilmektedir. En fazla zam alanlar bunlar idi; evvelki ücretlerini bir kere düşünün! Cer şubesinin nazarı dikkate aldığı nokta, cer menfaati için yevmiyelerin kesilmesidir. Bu şubenin bir sürü hilesiyle en mükemmel bir makinist bugün rençper gündeliği olan on dört kuruş yevmiye ile çalışıyor. Hele eski idarelerden kalma otuz, otuz beş senelik makinistlere reva görülen muamelata insaniyet bir sıfat vermekten acizdir. (1 numaralı olarak adı geçen umumi genelgeye müracaat.) İdare bu biçareleri insafsızcasına çalıştırır, bütün kuvvet-i hayatiyetini sülük gibi emdikten sonra vücutlarına gelen arıza sebebiyle vaki olan en ufak bir hata için gayet ağır ve nakdi cezaları verdikten sonra suyu alınmış bir limon posası gibi bir köşeye atıyor.

Zavallı makinistlerin maruz kaldıkları nakdi cezalar da ameleden aşağı değildir. İdare kömür, yağ gibi levazımdan da iktisat eyler. Özellikle makinistlere verilen bu gibi malzeme kat edilecek mesafeye yeterli gelmez. Geri kalanını zavallı makinist kendi kesesinden eklemeğe mecburdur.

Cer şubesinden bahsederken bunun eklerinden olmadığı halde biz merkez malzeme mağazasından bahsetmeğe mecbur olduk. Bir vakitler bu malzeme mağazası hakkında bazı çeşit suistimal ve yolsuzluklardan bahsedildi. Fakat neticesini daha anlayamadık. Çünkü örtbas edildi. Mamafih mağaza memurlarının istifasından sonra 130.000 franklık bir açık çıktı. Fakat İdare'nin amirleri kendi iktidar ve idarelerine leke sürebilecek olan bu meseleyi meydana çıkarmaktansa, kendisince malûm olan usul sayesinde örtüp gizlemeyi uygun buldu ve buna muvaffak oldu.

Lokomotif ve ona ait hareketli aksamalar için Avrupa'dan mühim miktarda değiştirilecek parçalar celp edilmiş idi. Fakat bunlar sipariş olunurken resimleri yanlış gönderildi. Mallar gelip de yerlerine konulacağı zaman yanlış olduğu anlaşıldı. Bir kısmı iki kat masraf ile tadil edilerek iyi kötü kullanıldı. Diğer kısmı ise ki bedeli birkaç yüz binlerce franka baliğ olmaktadır ve kullanılması müm-

kün olmadığından mağazanın bir köşesine atılarak çürümektedir. Alâkadar olanlar mağazayı ciddi teftiştten geçirirlerse iddialarımızın sıhhatine inanırlar.

3. Kontrol Şubesi: Bu şube istasyonlarca tahsil olunan varidat ve muhtelif hâsılat ve ücretleri sıhhatli bir şekilde tetkik ve teftiş eder. Evvelce bu şubenin vazifelerinden bahsetmiş idik. Bircümle varidat ve muhtelif hatlara ait hâsılatın evvelce arz ettiğimiz surette taksimi, müdüriyetten aldığı emir gereği, muhasebe dairesinin umumi idaresine ait hususi varidat miktarını artıracak surette hesap kaydı edebilmesi için varidatın nevi ve miktarını tayin ve değıştirme ve tahrif ile iştigal eder. Yeni İdare teşkil ettiği zaman kontrolde amir olarak A. Kiryako'yu bulmuş idi. Kiryako mahdut bir malumata malik, kulandığı lisanlarda hiçbirinin ne olduğunu bilemeyecek kadar cahil, bir âmire lazım gelen idareci evsafından külliyyen yoksun bir adamdır.

Kiryako'nun bal gibi tatlı tabiatı (!) her yola gelen huyu, tekml noksanlarını unutturduktan sonra harici çekiciliği sayesinde kendisini müdüriyete sevdirmeye muvaffak olmuş ve hatta bununla da iktifa etmeyerek Abdülhamit devrinin önde gelenleri ile İdare'nin samimi ve mahrem muamelatına kadar burnunu sokabilmiş ve gittikçe Huguenin'in sağ kolu ve vazgeçilemez bir icraat vasıtası olmuştur. İşte 1893 senesinde bu hizmetlerine mükâfaten Mösyö Huguenin'in muavinliği unvanını kazanmıştır. Bu tarihte kontrol şubesi müdürlüğüne Mösyö Huguenin'in kayınpederi, müteveffa Mösyö Krapis geçmiştir. Bu adam sevimli bir tabiata malik olduğu kadar memuriyetinde fevkalade bir muhabbete malik idi. Eğer Mösyö Krapis biraz daha gayret ve tabii metaneti zatında toplamış olsaydı emsalsiz bir memur olabilirdi. Lakin hassaten bir şube müdüriyetine layık ve lazım olan işbu özelliklere sahip olmadığından dolayı diğer nitelikleri gölgede kalmıştır. Bunun için bazen hizmetinde bulunduğu şirketin ziyanına birtakım hatalar yapmıştır.

Mösyö Krapis yazdığımız özelliklerine rağmen damadının emirlerine baş eğmeğe mecbur kalmış ve bu da pek tabii bulunmuştur. Binaenaleyh müteveffanın kıpırdamayarak, can sıkıntılarını ifşa edemeden müteessir ve sıkıntılı bir hayat geçirmesi ve teessürlerini kimseye ifşa edememesi, tekml dertlerini kendine dahi itiraf edememesi 1909 Kânunusanisi'nde vuku bulan vefatına büyük tesiri dokunmuştur. Damadın kayınpederine karşı ibraz eylediği hasınlığa rağmen bu durum İdare'ce himaye edilmesine bir mâni teşkil etmezdi.

Bundan dolayı ilk memuriyete tayininde 33 osmanlı lirası maaş almış, bilahare tedricen 44, 55, 67 ve bilahare Umumi Müfettiş ve Haydarpaşa Limanı Müdürlüğü ile 110 osmanlı lirasına nail olmuş idi.

Mösyö Krapis'in terfisi üzerine kontrol şubesi müdürlüğüne Mösyö Portman namında bir İsviçreli tayin olundu. Bu zat idarede en yüksek mevkilerde bulunan İsviçreliler arasında bile bir istisna teşkil eder. Mükemmel bir tahsil görmüştür. Şimendifer idaresinin ne demek olduğunu hakkıyla bilir. İdare'deki hemşerilerinde, hatta en başta bulunanda bile bu meziyetler katıyen mevcut değildir. Yalnız kendine halisane bir ihtarımız var; tabiyen malik olduğu sertlik ve bencilliği mümkün olduğu kadar yenmeğe çalışmalıdır. Zira maiyeti fazla bir âmir için bu gibi tabiatlar birer büyük noksanlık teşkil eder. Mösyö Portman normal bir memur olarak geldiği halde liyakati sayesinde bugünkü mevkii kazanmıştır. Yukarıda zikrettiğimiz iki kusurunu müsamaha edersek İdare'nin mükemmel ve yegâne memuru budur.

4. Merkez Muhasebesi: Bu şube bütçe esası, daha doğrusu Umum Müdür'ün keyfi ile işletme masraflarını teftiş ve taksim, kontrol idaresinden devir olunan her cins varidatın tahsisat miktarını tayin ve bütün hisseler varidatının muntazaman tahsilini teftiş, Eskişehir ve Haydarpaşa veznelerini muayene, tekaüt, ihtiyat, iane ve iktisat sandıklarını idare ile mükelleftir. Bu şube işletme varidat ve hâsılatını icmal ile umumi müdüriyete gönderir ve orada bu hesaplardan umumi bilanço çıkarılır.

İşbu şube birtakım fevkalade vukuata sahne olmuştur.

İşte başlıcaları: Yeni İdare Anadolu Şimendiferi'ne vaziyet eylediği zaman Mösyö Huguenin burada bulduğu memuru değiştirmede. Bu ise bir müddet sonra arkadaşı ile Mösyö Huguenin'in imzasını taklit ederek mühim miktarda bir para çaldı. İş İdare'ce keşfolundu lakin gayet mühim bir sır olarak saklandı. Ve bu üç fail-i cinayet esrarengiz bir surette ortadan kayboldular. Sonralardan bu hırsızlıkta en ziyade payı olanın, heyet-i idaresinde Mösyö Huguenin'in aza bulunduğu diğer bir şirkete girdiği istihbar olundu!

Bu sahtekâr memurun halefiyle birtakım muğlâk mesai cereyan eyledi fakat bu meseleler Umum Müdür'ün hususi hayatına ait olduğundan bu babda malumat veremeyeceğiz. Bunu burada ifade etmekten maksadımız sabık

memurun azliyle yeni memur Kalfaoğlu'nun ikbal yoluna girmesine yegâne sebep teşkil etmesidir.

Kalfaoğlu'na gelince ne şiddetli bir zekâya, iyi bir tahsile maliktir ne de idare adamıdır. Başkasına karşı gayet büyüklük tasladığı, kibirli davrandığı halde Umum Müdür'ün bir sözü üzerine izzeti nefsi bile ayaklar altına alarak ona yaltaklanır. Esasen bu mevkie yükselmesinde önce talih, sonra bu muğlâk vakaya uyan tabiatı da pek çok yardım etmiştir.

İdare'ce aranılan ve beklenen evsafı (!) hakkıyla kendinde toplamış bulunduğu, bu zat en güvenilir memurlara tevdi edilebilen memuriyetle yine İdare'ce ödüllendirilmiştir.

5. Seyrüsefer Şubesi: Bu şube istasyonlarla emtia ambarlarının teşkilatından, trenlerin gelişi gidişinden, yolcu ve emtianın seyahat ve nakliyatından mesuldür. Trenlerle istasyonlardaki memurların doğrudan başvuru yeridir. Bu şubenin en muktedir amirlerinden biri Şark Şimendiferleri eski müfettişlerinden aslen Alman iken Belçika tabiiyetine geçmiş olan müteveffa Mösyö Beley idi.

Bağımsız fikirlere hevesli lakin sert ve sert olduğu kadar da vazifesinde dürüst bir zat idi. Uhdesine havale olunan şubeyi pek mükemmel teşkil eylemiş, itaat, intizam bu şubede pek parlak bir surette hükümran olmakta idi. Büyük efendinin (!) olur olmaz şeyler için şube işlerine müdahalesini bile önlemiş idi. Tabii bu hal Mösyö Huguenin'in hoşuna gitmiyor ve ağzının lezzetini kaçıyordu.

Zavallı adamın ayağının altına karpuz kabuğu koymak için vesile aramakta idi.

Bu fırsat kendiliğinden vücut buldu. Almanya İmparatoru 1898'de Dersaâdet'i ziyaret ettiği vakit Mösyö Beley'in tabiiyet değiştirmesi güya asker firariliği ile irtibatlandırıldı. Bugünden sonra kendisine soğuk davranılmaya başlandı. Nihayet istifa etmeye mecbur oldu. Osmanlı memleketini terkenden bir müddet sonra Avrupa'da vefat etti.

Mösyö Beley Dersaâdet'ten hareket ettiği gün Umum Müdür'ün ellerini ovuşturarak *"Elhamdülillah bunun da işini bitirdik"* diye bahtiyarlığını ilan ettiği şimendifer tarihine geçmiş bir vakadır. Ölenin yerine geçecek ve aynı zamanda müdürle hoş geçinecek bir memur bulmak lazımdı. Mösyö Huguenin buna da muvaffak oldu. Hakikaten mahdut zekâlı, hevessiz, renksiz, eski Zürih İstasyonu ikinci memuru, Haznefracı namında bir İsviçreli memuriyete tayin edildi.

Bu adam efendisinin gözleriyle görür ve kulaklarıyla işitir takımındandır. Efendisine hizmeti en büyük ibadet addeder her ne yolda olursa olsun efendisinin ağzından çıkan bir emri tekrar ettirmeden harfiyen icrayı mukaddes vazife bilir bir adamdır. 1908 Grevinden sonra memurin şubesi müdüriyeti namı da bu adama verildi. Bu zavallı aleyhinde fena diye söz söylemek haksızlıktır!

Bu şubede cari olan mükemmeliyet, intizam ve itaat bu zavallı adamın tayininden sonra tamamıyla yok olmuş ve bundan dolayı biçare memurlar birçok haksız muamelata hedef olmaya başlamıştır ki greve pek çok dahli dokunmuştur. Grev bahsinde bundan bahsedeceğiz.

6. Sıhhiye Şubesi: Bu şube hattın muhtelif noktalarına tayin olunan hekimler ile Haydarpaşa vesaire istasyonlarda bulunan eczanelerden müteşekkildir. Bu şubenin ilk teşkilinden beri başkanlığında Doktor Floras' bulunmaktadır.

Bu şubenin esas teşkili, memurları hastalıkları esnasında muayene ve tedavi eylemekten, özellikle de tedavinin uzun müddet devam etmesi halinde mücbir sebepler olarak gösterilen hastalıkların derecelerini tetkikten ibarettir.

Şurasını söyleyelim ki şube, İdare'nin şefkatli yaklaşımı sayesinde teşkil edilmemiştir. Ve masrafları da İdare tarafından karşılanmış değildir. Memurlar bu şube için maaşlarından %1,5 kuruş bir ücret vermeğe mecburdur. Bu noktada hatırlatmaya şayandır ki aylık yüzlerce lira alan ekâbir memurlar buraya aylık 33 kuruş altın akçeden fazla para vermezler.

Bu şubenin esası da Şark Şimendiferleri'nden alınmış ise de o görünüşte küçücük, hâlbuki hakikaten pek büyük bir değişime uğramıştır.

Şark Demiryolları Sıhhiye Nizamnamesi'nde:

Anadolu Şimendifer Kumpanyası'nın Haydarpaşa'da bulunan sıhhiye şubesinin başkanı olan Doktor Theodoros Floras (1862-1916) Fener'deki Rum Mekteb-i Kebiri'nden mezun olduktan sonra Leipzig'de Felsefe ve Tıp tahsili aldı. 1889'dan itibaren Anadolu Şimendifer Kumpanyası'nın hizmetine girdi. Tıp alanındaki bilimsel çalışmaları dönemin İstanbul ve Atina'daki süreli yayınlarında yayımlanırken Yunanca ve Almanca bir dizi çalışma ve çevirisi de kitap olarak basıldı. Osmanlı Rum aydın çevrelerinin en önemli kurumu olan Dersaadet Rum Cemiyet-i Edebiyesinin Biyoloji Şubesinin de başkanlığını yapan Floras, eğitim ve hayırseverlik alanındaki faaliyetleriyle de dönemin başkent Rum toplumunun sayılan figürlerinden birisidir -yn.

“Memurlar aylık vereceği bir ücret mukabilinde kendilerinin, eşlerinin, çocuklarının, hizmetkârlarının ve tesadüfen memuriyetleri gereği ikamete müsaade edilen hanelerde kalan, hasta akrabalarının hastalıkları esnasında idare hekimleri tarafından tedavi ve tıbbi bakımları ücretsiz ita olunur.”

Anadolu Demiryolları Sıhhiye Nizamnamesi’nde:

“Aylık vermeye mecbur oldukları bir ücret mukabili Kumpanyanın memurları ve müstahdemleri kendileri ve aileleri hastalığa duçar oldukları zaman İdare kendilerine tıbbi yardımda bulunur ve ilaçlarını bedava ita eyler.”

Bu nedenle memurların ailesi hastalık esnasında tedavi olabiliyorsa da ücretsiz ilaç temini sıhhiye memuriyetinin insaniyet ve mürüvvetine kalmış bir şeydir. Çünkü mecburi değildir. Bu gibi ahvalde acil tıbbi yardım için İdare’ye müracaat olunamaz ve memurların bu babda hiçbir şikâyet hakkı yoktur.

İşte bir misal: Hattın en fena, en ıssız, hekim ve ilacın namı işitilmemiş bir küçük istasyonundan bir memurun familyası birdenbire vahim surette hastalanır. Zavallı adam bu telaş ve ümitsizlik halinde telgraf ile müdüriyetten acilen bir tabip gönderilmesini telgraf ile ıstırham eyler. Bunun neticesi olarak ona Mösyö Huguenin’in imzasıyla şu mealde bir cevap gönderilir:

Müdüriyet teessüfle familyanızın ağırca hastalığını haber aldı. Fakat bu telgraf acilen yardım talebine bir sebep teşkil edemeyeceğinden bu küstahlığınızdan müdüriyet size yüz kuruş nakdi ceza itasını münasip görmüştür.

“Ebnâyı beşer âzâyı yekdiğerinden.”” Filozoflara layık bir cevap!

“ “İnsanoğlu insanlığın bir diğer âzâsı üzerinden insandır” anlamında –çn.

Bu nizamnamenin 29'uncu maddesi diyor ki: “Eğer memurlar avcılık vesaire gibi İdare'nin işlerinden gayri şeylerde bir kazaya duçar olur ise kişi hastalığın süresi esnasında maaşını almaya hakkı olmayacaktır. ”

Lakin bu madde yalnız yerli memurlar hakkında tatbik olunmaktadır.

İltimaslı kesimlerden biri faraza isketiyenin ringinde kaymaca oynarken düşüp bacağı kırar ise iş değişir.

12 Nisan 1910 tarihli *Jön Türk* gazetesinde:

“... geçenlerde ileri gelen memurlardan biri isketiyenin ringinde geçirdiği bir kaza neticesinde bir bacağı kırıldı ve üç ay odasından çıkmadı. Ve bilcümle tedavi, geçmiş nizamname hükümlerine aykırı olarak yatağı başında icra kılındı.”

Biz bu adama verilen yardımlar eğer bir defaya mahsus olsaydı bir şey söylemezdik. Zira her ne sebepten ileri gelirse gelsin bir kazanın ne demek olduğunu biliriz. Bir memurun tatil zamanında eğlenmeye hakkının olduğunu da teslim eyeriz. Buna benzer vakalar için daha hoşgörölü ve daha fazla insaniyetperveriz. Lakin Şimendifer İdaresi bilcümle efradına karşı eşit bu suretle yardım etmemektedir.

Biz biliyoruz ki iyi idare olunan şirketlerde, geçerli nizamnameler gereği cezalandırmaya maruz kalan memurların işledikleri hatalar dikkate alınır ve bunlar ilgili memurların yükselmeleri için birer engel teşkil eder. Hâlbuki Anadolu Demiryolları İdaresi bu zümreden değildir. Zira himaye görenlere başka türlü muamele edilir.

Bu bahsettiğimiz himaye gören memurların, işledikleri hatanın cezası olarak (!) hat üzerinden Haydarpaşa Müdüriyetine nakledilerek yükselmesine kimse mâni olmamıştır.

Bu memur hatasını hafifletme bakımından müdüriyet bunun gençlik, cehalet ve tecrübesizlik saikiyle ileri geldiğini söylüyor. Söylüyor söylemesine ama onu yine mühim bir makama getirmekte bir beis görmüyor. Acaba genç-

* *Le Jeune Turc* gazetesi. İstanbul'da 1908'de Fransızca yayımlanmaya başlayan gazete. İttihat ve Terakki Cemiyeti yanlısı olan gazete Siyonist düşünceleri yaygınlaştırma amacını da taşımaktaydı –yn.

lik, cehalet ve tecrübesizlik mühim memuriyetlere gelmek için İdare gözünde bir meziyet midir?

İdare'nin bu gibi tarafgir muameleleri üzerine memurların *La Turquie* gazetesinde neşredilen istekleri arasında memuriyet yapmaksızın maaş almak âdetinin ortadan kaldırılmasını talepte hakları vardır.

14 Nisan tarihli *Levanticos* gazetesinde:

Şimdi sıhhiye parasının çeşit ve niteliklerinden bahsedelim.

İşte bu hususta gayet gizli olarak sıhhiye şubesinin mühim bir yazısının bir suretini buraya naklediyoruz:

Fevkalade gizlidir Haydarpaşa 20 Şubat 1894

Eskişehir'de Doktor Fanuryadiş'e Doktor Susa'nın ayrılmasıyla Mösyö Kalfé'nin hastalığına dair göndermiş olduğunuz rapor ve bu babda geçerli olan usul ve tarza tamamıyla aykırı ve muhalif olarak tertip ve tanzim edilmiştir. Çünkü en evvel bu gibi raporların çok gizli olması gerekir. Sonra da yara vesaire gibi meydana gelme sebepleri belli olmayan hastalıklar yüzünden, şirket doktorlarının verecekleri raporlar sizin yaptığınız gibi kati bir şekilde tanzim edilmemelidir. Çünkü bu gibi meselelerde memur ve müstahdemlerin şirkette hizmete başlamadan önce romatizma ile mustarip olup olmadığı malûm değildir.

Şirket doktorları daima ve her şeyden evvel, İdare'nin umumi menfaatlerini nazar-ı dikkatten uzak bulundurmaması gerekir.

İşbu raporunuzun tanzimi esnasında ümit eylediğiniz ve düşünebildiğinizin aksine olarak hastalanan memura hiçbir yardım etmiş olmuyorsunuz. Müzmin veya kısa süren bir arazla muzdarip bir memur gördünüz ve hastalığın memurun ikamet etmekte bulunduğu mahallin su ve havası ile uyumsuzluğundan doğmuş olduğuna ve tebdil-i havanın şiddetle lüzumuna hükmettiğiniz ve fakat tarafınıza yalnız hastalığın nevi ve cinsini bildirmeniz gerekir. Hastayı tebdil-i havayı gerektiren bir halde görürseniz büyük bir açıklıkla sebeplerini beyan ederek tarafıma gayet gizli bir surette ihbar eylemeniz icap eder.

Geçmiş beyanlarımızın harfiyen icrasına dikkat edilmesini ve bunlardan Doktor Soso'nun da haberdar edilmesini ve işbu yazımızı alır almaz imzaladıktan sonra tarafıma gönderilmesini rica eylerim.

*Doktor Floras
Tebliğleriniz harfiyen malumumuz olmuştur.
Eskişehir 24 Şubat sene 1894*

*Doktor Fanuryadis
Bilgi için Bilecik'te mukim Doktor Soso'ya
Eskişehir 24 Şubat sene 1894*

Bu vesikanın açıklama gerektirmeyen birçok noktaları vardır, biz umumi bir tetkik ile iktifa edeceğiz. Bu yazı mucibince hekimlere, diploma alırken vermiş olduğu yemini ayaklar altına alarak göğsünde çırpınan insan kalbini kirli çamurlara bulayarak, şirkette daima ve her şeyden önce Kumpanya'nın menfaatlerini gözetmek tavsiye edilmektedir!

Artık varın da bu tıbbi yardımdan hayır umunuz.

Bundan sonra İdare'nin Bahriye Nezâreti askeri hekimlerinden bir şahsı da burada istihdam eylediğini söylersek hayret etmeyiniz. Adı geçen şahıs bu resmi vazifesini tamamladıktan sonra ancak kendini gösterecek kadar bir müddet için İdare'ye gelmektedir.

Bu vakayı zikretmekten maksadımız İdare'nin fesat vasıtalarına ne derecelere kadar yeltendiğinin ispatıdır. Hiç şüphe yok ki bu memurların tayini bir sebebe dayanır.

Hükümet-i Seniyye zabıtlığı, en yüksek dayanaklarla bahşettiği; şeref, namus ve haysiyet ile adi bir memuriyeti nasıl bağdaştırır. Bazen düzenin mükemmel devamı için İdare, memurlarını cezalandırır. Hâlbuki adi bir Kumpanya'nın şeref ve haysiyet sahibi bir devlet zabıtını nasıl cezalandırabileceğini aklımıza sığdıramıyoruz.

Şu ihtarı yapmaya mecbur olduğumuzdan dolayı hakikaten pek çok teessüfler edersek de bunun saiki ordunun nüfuzunu ve zabitanın haysiyetini muhafaza gibi hamiyetperver bir fikir olduğundan kendimizi bundan men edemedik. Gerçekten *"dost acı, düşman tatlı söyler."*

İdare için tarafgir fikirleri şaibesinden kurtulmak amacıyla Sıhhiye Şubesi'nin de bazı çeşit uygunsuz muamelelerinden bahseylemekten sakınıyor isek de Anadolu Demiryolları İdaresi'ne ait eczanelerin içinde bulunduğu esef verici hali sessizlik ile geçiştirmeyi her halde mensubu bulunduğumuz büyük tıp mesleğinin menfaatleri ve insani hislere aykırı bulduğumuzdan, bu babda bir iki söz söylemekten kendimizi men edemedik.

Nizamname ve kanunlar mevzuatı ahkâmına tamamıyla muhalif olarak Şimendifer İdaresi'ne ait eczanelerden bir kısmı yine İdare'ye mensup olan hekimler tarafından idare olunmaktadır ki bunların arasında Bilecik, Afyonkarahisar'ı ve Konya İstasyonlarında bulunan eczaneler kayda değerdir. Haydarpaşa merkez eczanesinde ise kanunun her eczanede bulundurulmasını emreylediği bazı çeşit tıbbi malzeme ile en lüzumlu ve en mühim ilaçların birçoğu mevcut değildir. Merkez eczanesinin esasen nasıl bir mahalde yerleştirilmiş olduğunu İstanbul binasını tenkit eylediğimiz zaman söylemiş idik.

Şehrimizin en muteber ve muteber olduğu kadar da namuslu olan bazı ecza müteahhitlerinin hem ucuz hem en âlâ maldan olmak üzere Şimendifer'e tıbbi malzeme ve ilaç vermek amacıyla yaptıkları müracaatlar senelerden beri şiddetle reddedilmektedir.

Gelen tekmil ecza kasaları ki bazı alımlarda miktarının 25 ve 30 adede kadar baliğ olduğu vardır, bir eczacı ile maiyetine verilen bir veya iki hamal vasıtasıyla alınır. Kasalar açılır, içindekiler boşaltılır. Eczalar tasnif edilir. Bu gibi siparişler geldiği zaman bunların başında bir adam yoktur ki gelmiş olan ilacın miktarını, adedini ve nevi ve cinsini tetkik etsin. Teslimatın hakikaten siparişe muvafık ve hesap pusulasında yazılı miktar ve çeşitlerle mutabık olup olmadığını tahkik eylesin.

Uzun yıllardan beri doktorların vermiş oldukları reçeteler on dört, on beş yaşlarında bir çocuk vasıtasıyla tertip edilmekte ve buna mukabil yine doktor ve eczacı tarafından kendi ceplerinden bu biçare çocuğa aylık yüz, yüz yirmi kuruş ücret verilmekte idi. Sonraları tekrar tekrar vuku bulan müracaatlar üzerine ancak İdare bu çocuğa yevmiye olarak beş kuruş verilmesine muvafakat eylemiştir.

Hekimlerce verilen ilacın tertibinde en ziyade nazar-ı dikkate alınan mühim nokta hastalığın şiddet ve ihtiyacı değildir. Buna hiç de ehemmiyet veril-

mez. En ziyade nazar-ı dikkatten kaçırılmayan nokta hastalığın İdare’de haiz olduğu memuriyet ve mevkiinin derecesiyle ehemmiyetidir.

Sihhiye Şubesi’nin bu nevi uygunsuz durumla, eczanenin bu eseflere bulanmış haline keşin bir netice verdirebilmek üzere birkaç adil şahitle bizzat Umum Müdür’e müracaat eylediysem de hiçbir olumlu netice elde edemedim. “Varak-ı mihr ü vefayı kim okur kim dinler.”

7. Kitabet Şubesi: Doğrudan doğruya müdüriyetin emri altında bulunan bu şube bütün yazılı evrak ve vesikaları tasnif, kayıt ve muhafaza eyler, idare defterlerini tutmakla da mükelleftir. Memurların ve müstahdemlerin sicili ile de bu şube uğraşır. İşbu şube idaresinin başına tek mil ve hakiki manasıyla yalnız bir kişi tayin edilmiş idi. Umum Müdür’ün hemşerisi olan bu adam fevkalade zeki bir şey olmasına rağmen ahlâkı biraz bozuk idi.

Pek az bir müddet devam eden memuriyeti zamanında –zira kısa bir müddet zarfında vefat etmiştir– Umum Müdür’ün bazı sırlarına ortak oldu. İnce damarlarını keşfetti ve tabii ki bunlardan istifade etmekten de çekinmedi.

Bunun vefatı üzerine daha henüz yakasını yeni kurtarmış olduğu bir tehlikeye yeniden maruz olmamak için Umum Müdür buraya zeki bir memur tayin eylemektense Kitabet Dairesi’nin eski memurlarından ve tabii ki tecrübe olunmuş olan Andon Tarakyan Efendi namında birisini tayin eyledi. Ki bu adamcağız Umum Müdür’ün her türlü eziyetine katlanmış olduğu gibi eski hikâyelerin yeni baştan sahneye konmasına müsait olmayacak kadar mahdut zekâlı olduğundan istenilen vasıflara pek uygun idi. Bugün kendisine verilen memuriyeti muhafaza etmektedir.

8. Ticaret Şubesi: Bu şubenin vazifeleri, tarifelerin tanzimi ile ticaretin terakkisi (?), şimendifer şirketi varlıklarının artırılması, vasıtaların araştırılması, Anadolu ticaret acentelerinin teşkil edilmesi ile bunların kontrol altında bulundurulması ve hamaliye muamelatını teftiş eylemekten ibarettir.

* Güle gûş ettiremez yok yere bülbül inler, *varak-ı mihr ü vefayı kim okur kim dinler!* [Güle kendini duyuramaz yok yere bülbül inler, sevgiyle yazılmış vefayı kim okur kim dinler] –çn.

Bu şubenin ilk teşkilinde –ki tarih olarak pek yenidir– o zamanlar Kontrol Şubesi Müdürü olan Kiryako buraya memur oldu.

Bilahare bu zat yeri değiştirilerek Galata’da ki umum müdürlüğe nakil eylemiş olduğundan Ticaret Şubesi Müdüriyeti bugün işbu mevki’i muhafaza etmekte bulunan Agasyan Efendi namında birisine tevdi ve ihale edilmiştir.

Bu adamın zekâsı fevkalâde mahduttur. Tahsili de umumi malumatı da zekâsından pek o kadar fazla değildir. İdaresindeki yönetim zafiyeti ise pek açık bir derecededir. Lakin Anadolu’ya pek fazla vaki olan seyahatleri sayesinde güya kendisini memleketi pek güzel tanırmış gibi göstermeğe muvaffak olmuş ve yine bu sayede ticareti iyi bildiğine dair bir yalancı şöhet sahibi olmuş idi. Aynı zamanda boyun eğmedeki maharetinden dolayı efendisinin takdirini kazanmış olduğu için birçok nimet ve ihsana ve bunlar yanında bugünkü haiz olduğu memuriyete de nail olmuştur.

Tabiatına gelince emsal ve akranı arasında korkaklığı ile kendini göstermiştir. Efendisine karşı hisseylediği ürkeklik ise adeta bir atasözü hükmüne geçmiştir.

Mesela Agasyan Efendi bir gün her nasılsa Haydarpaşa İstasyonu bahçesine gitmiş ve aksi tesadüf bu ya o esnada Umum Müdür Efendi Hazretleri de çıkagelmış ve bahçeye girmiş. Efendisinin azarlama ve paylamalarından yakasını kurtarabilmek için hemen orada bulunan yemek masasının altına girip saklanmakta hiçbir tereddüt eseri bile göstermemiştir.

9. Hukuk Müşavirliği Şubesi: Bu şubenin esas ve maksadı İdare’yi mahkemeler huzurunda temsil etmektedir. Miktarı pek de küçük görülmeyecek derecede bulunan ihtilâflar için hâkim huzurunda Kumpanya’nın menfaatini muhafaza eyleyen bu şube olacaktır.

Bu şubenin tesis tarihi –ki o da oldukça yenidir– zamanından beri başına tayin edilen şahıs Avukat Cakos Efendi’dir.

Hukuk ilmine tam ve olgun bir hisseyle sahip olduğundan bahsedemeyiz çünkü mesleğimizin haricindedir ve bu babda bilgimiz de yoktur. Lakin takdir ettiğimiz bir mühim nokta varsa o da bir müdafaa vekilinde bulunması lazım gelen, hatta mutlaka gerekli olan etkili nutuk ve anlaşılır ifade denilen şeylerden tamamıyla nasipsiz olduğu için gerek hâkimlere gerek hasımlara pek o kadar etkili tesir bırakamamaktadır. Bu nedenle ahali ile vuku bulan ihtilaf neticesin-

de muhakemeye müracaata mecbur görülürse –İdare elinde bulunan fevkalade iktidarın şiddet ve çokluğuna rağmen– pek nadir olarak başarı sağlanmaktadır.

Naçiz eserimizin bundan evvelki nüshalarında adı geçen iki dava ile bir ilam sureti bu iddiamızı pek açık bir suretle ispat eylemektedir.

10. Haydarpasa Limanı İdaresi: Bu İdare'nin kuruluş tarihi limanın muamelata açıldığı tarihe eşittir. Bu İdare'ye en evvel tayin olunan şahıs Avusturya Devleti tebaasından eski müfettiş Mösyö Şineller idi. İdare bu adamı miladi 1880 tarihinde müfettiş sıfatıyla hizmetine aldı.

Adı geçen zat, sırasıyla Haydarpasa ve Eskişehir'e tayin edildi, bilahare vekâleten seyrüsefer müfettişliğini de ilaveten memuriyet olarak uhdesinde birleştirdi ki bu esnada işbu şubenin teşkilinde pek çok güzel hizmetler ibraz eylemiş idi.

Bu şahıs vazifesini gereği olan şeyleri harfiyen icra eylemek gibi bir nazariye takip eden sabit fikirli bir adamdı. İşte bu kötü (!) ve çirkin (!) tabiatından dolayı İdare'nin yüksek makamı pek o kadar hoşnut nazarlarla bakmazdı. Lakin omuzlarına yükledikleri vazifeyi tamamen ve hakkıyla yapmış olması gibi işine canı gönülden sarılması da bu büyük kabahatin müsamaha ile görülmesine epeyce hizmet etmiş idi. 1908 senesi Temmuz'unda hizmet esnasında vefat eyledi.

Bu zatın vefatı üzerine yerini tutan daha doğrusunu söylemek gerekirse boşalan bu yere Umum Müdür Efendi Hazretleri'nin yüceler yücesi lütfuna havale ve ihsan buyurulan kişi Mösyö F. Tommun namında birisidir. Kendisinin kötü yönetiminden bahsetmek bile yine kendisi için bir meziyet olabileceğinden, hakikatte buna bile değmediğinden konuyu daha ziyade uzatmaya lüzum hissetmiyoruz.

1908 senesinde meydana gelen Tatil-i Eşgalden sonra:

1- Seyrüsefer Şubesi Müdürü Mösyö Haznefraç aynı zamanda başmüfettişlikle memurin kalemi müdüriyetine tayin edildi.

2- Cer Şubesi Müdürü Mösyö Galefeskin'in uhdesine Bağdat Demiryolu Müdüriyeti ihale olunduğu gibi eski memuriyetlerini de muhafaza etti ve aynı zamanda ilave memuriyet olarak muhasebe ve sıhhiye daireleriyle merkez malzeme ambarına müfettiş tayin edildi.

3- Müfettiş Mösyö Bridel ki Umum Müdür Mösyö Huguenin'in vatandaşı olup bugüne kadar müdüriyet maiyet memuru idi; Anadolu Osmanlı Demiryolları müdüriyetiyle muhtelif şubeler müfettişliğine tayin edilerek muradına erdi.

Galiba Mösyö Bridel'in bu suretle terfisi Berlin'deki *Deutsche Bank* ortağı olan Zürih Bankası'nın talep ve arzusu üzerine olmuştur. Zira Konya-Bağdat Demiryolları'nın ilk şubesinin inşası için bu bankanın cüzdanında muhafaza etmek üzere satın alacağı hisselerle mukabil müdürlerden birinin kendi tarafından tayin arzusunu talep etmiş ve muvaffak da olmuştur.

Kendi fikrinde mühendis ve ihtiyat zabiti olan Mösyö Bridel cenaplarının fenni bilgisini takdir ederek bu babda bir kesin fikir verebilmek her halde gücümüzün ötesinde bir meseledir. İsviçre'de idare eylemekte bulunduğu bir fabrikada meydana gelen bir tatil-i eşgal meselesi üzerine işten çıkarıldığına dair söylenen şayanın –eğer doğru ise– kendisi için hakiki bir meziyet ve liyakat teşkil edip edemeyeceğine dair de bir hükümde de bulunamıyoruz. Lakin emin olduğumuz bir nokta varsa o da bir müdür için elzem olan ticaret bilgisi, iktidar, zekâ, irfan, ilim ve marifet ve saire ve saire gibi meziyetlerine dair bugüne kadar hiçbir icraat gösterememesi önemlidir. Bilakis kendisiyle yakından münasebette bulunanların dikkatine çarpan tabiatları ise, muaşeretten ve insaniyetten bile habersiz ve gayet kaba bir adam olması, bir idareci olamayacağı konusunda kesin delil teşkil eyler.

Acaba iktidar ve liyakati yalnız efendisinin veyahut meslektaşları olan ortağının, Ahfeş'in Keçisi' gibi, her şeye başını sallar itaatkâr bir aleti olmaktan ve böylece ahali, hükümet ve milletin hazinesini zarara uğratmaktan mı ibarettir?

Ticaret ve Nafia Nezâreti'nin kesin ve âşikâr olan emirleri hilafına olarak ve doğrudan doğruya ve yalnız ahalinin zararına yazılmış olan (hamaliye bahsine müracaat oluna) bir resmi yazının altına hiçbir tereddüt eseri göstermeden çok değerliymiş gibi imzasını atan bu zatın işbu hareketi kendisinin ne kıratı bir adam olduğunu ispata acaba bir delil teşkil eylemez mi? Ve tekmil evsafını açıkça ortaya koymaz mı? Şu muameleyi kendi memleketinde yapsaydı bugün işgal eylediği müdüriyet sandalyesine mi yoksa hâkim huzurunda ve sanık iskemlesine mi oturması lazım gelirdi?

* Ahfeş'in Keçisi: Arap grameri bilginlerinden İmam Ahfeş kurallara çok bağlı olduğundan herkesin sözünden yanlışlar çıkarmaya kalkarmış. Ahfeş, öğrencisiz ve dinleyicisiz kalınca kendine bir keçi alınıp ve derslerini ona anlatmaya başlamış. Ara sıra "Anladın mı?" diye sorar, keçinin başına bağladığı ipi çekerek başını sallatırmış. Bir sözü anlamadan onaylayan kişi anlamında –çn.

İşte Anadolu Demiryolları İdaresi'nin muhtelif şubelerinde tarz ve usul bunlardan ibarettir. Binaenaleyh daha önce söylediklerimiz, şimendiferin idare usulüne ve müdüriyetin teşkil tarzına dair muhterem okuyucularımıza bir fikir verebilir. Okurlarımızda bu muhtelif şubelerin başına tayin edilen memurların ehliyet ve liyakatlerine dayanarak geliştirmeleri için (!) bu zatlara tevdi edilen vazifelerin ne suretle ifa ettiklerine dair az çok bir kanaat hâsıl olmuştur.

Şuracıkta ortaya koyup ispat eylediğimiz bir iki meseleden de anlaşılmış olur ki Umum Müdür Mösyö Huguenin Cenapları şubelerinin başına tayin edeceği adamları; zekâ erbabı, dirayet, malumat, marifet ve ihtisastan değil belki acuze ve cahillerden seçip bulmuş ve fakat bunların tayinleri esnasında nazarı dikkate aldığı mühim nokta, tayin edilecekleri memuriyetlerin ehli olmaları değil, kendi ameline hizmet edebilmeleridir.

Bazı işlerin hissettirdiği mecburiyet saikasıyla ister istemez kabul ettiği birkaç istisnayı bir tarafa bırakacak olursak Umum Müdür'ün, memurunda aradığı en birinci meziyetin her türlü emirlerine körü körüne boyun eğmekten ibaret olduğu pek ayan bir surette anlaşıyor.

Yukarıdan beri anlattığımız gibi İdare'nin teşkili yalnız Mösyö Huguenin'in eseri, emeği ve gayretidir. Tarifelerin tanzimi, demiryolları varidatının muhtelif yollara ayrılması, işletme masrafları, memurların kayıt ve kabulü, ahaliye yapılacak ilan ve açıklamaların tespiti, özet olarak cümle muameleler Mösyö Huguenin'in marifetleridir.

Kaç kereler İdare'nin en mühim işleri veyahut ticarete ait gayet ehemmiyetli muameleler hakkında fevkalade ağır kararlar iki şampanya kadehi arasında verilmiştir.

Bu hastalıklı usul halen aynı şiddetle uygulanmaktadır. Her ne kadar İdare'de görünüşte bir yenilenme eseri görülmekte ise de bu bir göz boyacılıktan başka bir şey değildir çünkü hâlâ "eski hamam eski tas"tır.

Bir müddetten beri Umum Müdür işlerden geri durarak Galata'ya çekildi, lakin Haydarpaşa Müdüriyetinin başında bulunan şahıslar Huguenin'in emirlerini gözleri kapalı olarak büyük bir itaatle infaz etmektedirler. Şimdi Huguenin, kendi hastalıklı usulünü bu şahısların arkasına saklanarak daha emin bir surette icra ve tatbika koymaktadır.

Kendisinin verdiği emirleri, rızası ve izni olmadan hiçbir iş görülemez. Bilindiği gibi Haydarpaşa Müdüriyetine, Umum Müdür pek nadir gelir.

Lakin onun yüksek katının sadık hizmetçileri her iş hakkında efendilerinin emirlerini yerine getirmek, rızasını almak için her gün Haydarpaşa ve Galata arasında mekik dokurlar. Eğer kendisinin o sabah aklına gelen bir işi var ise bu babda ki emirlerini sabahleyin Haydarpaşa'dan Muş' ile geçerken verir. Anadolu Osmanlı Demiryolları Müdürü, Bağdat Demiryolu Müdürü, Haydarpaşa Rıhtım İdaresi Müdürü gibi namlarla isimlendirilen ve bu büyük memuriyetlere tayin edilmiş olan idare amirlerinin sabahları Muş'da, kanepesinde yaslanmış olduğu halde, Mösyö Huguenin'in karşısında el pençe divan tarzında titreyerek durmalarını, verdiği emirleri almalarını görmek hakikaten pek tuhaftır.

İşte numune (!) olarak ibraz edilecek bir İdare ve bu İdare'nin vakar sahibi müdürleri ve amirleri.

Abdülhamit bile bu kadarını icra etmezdi. Mamafih o Selanik'e gittiyse de kendisinden ufak bir numuneyi Huguenin şeklinde İstanbul'da bıraktı.

İşbu şartlar dâhilinde bu mühim teşebbüs ve ondan hakiki bir menfaat beklemek veyahut Hükümet-i Seniyye ile akit olunan mukavelece üstlenilmiş olan taahhütlerden iyi bir netice ümit eylemek ve ticaretin terakkisi (!) hakkında manasız hayaller beslemek, bu İdare'ye ait demiryollarının geçtiği memleketlerin yükselmesine (!) heveslenmek tabiatıyla mümkünsüzdür.

Hulûsa bu tarz idareden çıkarılabilecek yegâne mantıklı netice bu teşebbüsata karşı hükümet ve memleketin hoşnutsuzluğunu celp eylemek, şahsi menfaatini artırmak ve bu usulü hazırlayan ruh ve nefisleri memnun eylemekten ibarettir.

Üçüncü Fasl Memurların Kayıt ve Kabulü

Evvela şurasını beyan eyleyelim; memurların kayıt ve kabulü, daimî memurun teşkili ve bunların vazifelerinde tecrübe kesp etmeleri, sanatlarına hakkıyla vakıf memurlar yetiştirilmesi için salim ve kati hiçbir usul yoktur. Tatil-i eşgal tarihine kadar memuriyete kabul, bunları terfi ve hatta en büyük memuriyetlere kabul ve çıkarma yalnız Mösyö Huguenin'in arzu ve hevesine tabi bir mesele idi.

* Muş. Fr. *Mouchie*: Alt kısmı düz olarak yapılmış küçük gezinti vapuru -çn.

1909 senesinden sonra Haydarpaşa Müdüriyetine ufak memurların kaydı, kabulü ve değiştirilmesi konusunda görünüşte bir müsaadede bulunuldu.

Bu İdare'ye dâhil olmak, bir müddet sonra terk eylemek çoğunlukla tekrarlanan günlük vakalardandır. Senede memurların hiç olmazsa yüzde on beşi memuriyetten çıkarılarak yerine yenileri kabul olunmaktadır.

Bu suretle altı sene zarfında idare, tekml memurunu değiştirir. Bu kıyas, İdare'ce kendi memuruna nasıl hiçbir kıymet vermeyen muamelede bulunduğunu fazlasıyla göstermeye kâfidir.

Taahhütler gelişi güzel yapılıır, memuriyetin ehemmiyetine ve Umum Müdür Hazretleri'nin keyif ve arzularına göre bu taahhütler de değiştirilebilmektedir.

Kumpanya'ya kabul edilen memurlar üç sınıfa taksim edilebilir:

1. Ufak memuriyetler: Memuriyet talebelikleri,* maiyet memuriyetleri: Bu memuriyetlere tayin olunanların ekseriyeti yerli ahalidir ve en ziyade çalışkan ve gözü açık ve işinde fedakâr memur yetiştiren sınıf budur. Bu sınıfta İdare'nin aradığı şey ucuzluktur. İlk yevmiye 5 kuruştan başlayarak 7 ve 9 kuruşa kadar varabilir. Ufak memuriyetlere grevden önce verilegelen bu ücret bilahare 12 kuruşa ulaşmıştır. Bu para çalıştığı zamana mahsus ve münhasırdır.

Bu kadar pintilikle verilen bir para mukabilinde ne hakkıyla memur alınabilir ve ne de alınacak memur işbu memuriyette daimî surette kalabilir. Kaderin sevgiyle bu girdaba düşmüş olan gençlerin burada en ziyade bekledikleri şey talihlerinin dönmesi ile ilk fırsattan istifade ederek bu belâhaneden yakasını kurtarmaktan ibarettir. İdare bunların hakkındaki nazarını değiştirmedikçe bu hal böyle devam edecektir.

Ümit ederiz ki bunların dört gözle beklemiş oldukları ters talih artık dünyada görünmekte o kadar naz göstermeyecektir. Çünkü memlekette yeni yeni şimendifer idareleri açılmaktadır.

Ve böylece inşallah pek yakında Anadolu idaresinin mezalimine bir son verilecektir.

* Stajiyer memur -çn

İstasyonlarda, Cer Şubesi'nde ve Hat Müfettişliği idaresinde çalışan pek çok memurun menşei burasıdır. Yüzde doksani yerli ahaliden meydana gelen bu sınıf memurlar en ziyade kötü muameleye hedef olan, en ziyade haksızlığa maruz kalan, en az terfi gören, en az maaş alan ve en ziyade merhamete şayan olan kısımdır.

2. Yazıhane memurları ve memur talebesi: Bu sınıf memuriyetler için de ecnebiden ziyade memleket ahalisi alınmaktadır. Fakat bu kayıt ve kabulde iki şart gözetilir:

Teşkil edilmiş olan kadro dâhilindeki memuriyetleri ikmal etmek ve bu suretle alınan memurlara, gayet çalışkan olmalarına rağmen, pek az ücret vermek. Bu gibi memurlar işe 7 kuruş gündelikle başlar. Bu 7 kuruş geçer akçe 1908 Tatil-i Eşgalinden sonra gündelik 12 kuruş geçer akçeye yükseltildi. Bunlar, yalnız çalıştıkları zaman ücret alırlar. Hiç olmazsa şurası dikkate şayandır ki bu kısım memurlar en faal, en mükemmelleri bile yirmi sene fedakâr hizmetten sonra ancak aylık 1400 kuruş maaşa nail olabilirler.

Bu görevlere tayin edilen memurlar hakkında tatbik olunan usul birinci kısma dâhil olan memurlar hakkında tatbik olunanların tamamıyla aynıdır. Bunların yanında iltimaslılar da gelir ve Umum Müdür Efendi Hazretleri bu gibi iltimaslı olanları doğrudan doğruya kayıt ve kabul eyler. Ve böyleleri ekseriyetle ilk memuriyetlerinde dahi bolca bir maaşa nail olabilirler.

Bu gibi iltimaslılar arasında hiçbir işe yaramamış, her şeye dâhil oldukları ve muvaffak olamadıkları halde Umum Müdür Efendi Hazretleri'nin lütuf ve koruması sayesinde İdare'ye kabul olunmuşları da vardır.

Gerek yıllarca çalışmış olmalarından gerekse zaruretlerinin şiddetinden İdare'nin daimî memuriyetlerini teşkil eyleyenler bu sınıf memurlardır.

3. Bu üçüncü kısım memuriyetlere tayin olunan memurlardan ve ne suretle tayin edildiklerinden evvelce malumat vermiş idik. İdare'ce yüksek mevkilerden sayılan işbu memuriyetlere tayin edilen memurların hemen onda dokuzunu ecnebi bilhassa Umum Müdür Efendi'nin hemşerileri ve İdare için özel olarak İsviçre'den Umum Müdür vasıtasıyla celp edilmiş olanlar teşkil eyler. Bunlar çoğunlukla tahsili kıt ve hiçbir şimendifer idaresinde çalışmamış gençlerden ibarettir.

Çok defa bu gibi tecrübesiz ve hatta cahil olan memurlar en evvel aylık, dikkat isterim, 950 kuruş bir maaş ile İdare'ye kabul ediliyorlar. Yol masraflarını İdare karşılar ve İdare'nin muhtelif şubelerine taksim ve tayin edilirler. Kısa bir müddet burada çalıştıktan ve güya İdare'yi tanıdıktan sonra ya işbu şubeye muavin veyahut resen memur tayin olunurlar.

Trenler ve istasyonlar için celp olunan bu gibi gençler en evvel yerli olan istasyon memurlarının maiyetlerine talebe sıfatıyla verilir. Bu yerli memurlar şüphesiz ki ecnebi memurlara nispeten her halde birkaç kat daha zeki, birkaç kat daha cevval ve hususiyle kıyas kabul etmez bir surette namus sahibi oldukları halde aylık çok çok aldıkları maaş ancak 500 veya 600 kuruş geçer akçeden ibarettir. Kendilerinden daha ziyade maaş alan Müdür Efendi Hazretlerinin (!) himaye ettiklerine iş öğretirler ve aynı zamanda yarım yamalak iş öğrenmeleri ve evet veya hayır diyebilecek kadar Türkçeye vukuf peyda etmeleri üzerine az bir müddet sonra bu gibi talebelerin kendilerine amir olacağından ve İdare'ce mühim memuriyetlere tayin edileceklerinden emindirler.

Lakin ne tuhaftır ki İdare'de vuku bulan suiistimal faillerinin, pek az istisnaları ihraç edildikten sonra, hemen cümlesi ya Umum Müdür Hazretleri'nin hemşerileri veyahut bu müdürün himaye ettiklerindendir. Bu babda birkaç misal verelim ve en ziyade şöhret sahibi olanlarını zikir eyleyelim. Hakikatte Eskişehir'de vuku bulan 4000 liralık bir akçe kuruşun çalınmasındaki, Umum Müdür'ün himaye ettiği kişi olup sözü edilen tombulun tavsiyesiyle gelmiş değil mi idi. Haffinler, Gabulunlar, Şatulanlar değil mi idi ki bunların ilk ikisi sahtekârlıkla, üçüncüsü de kasa hırsızlığıyla zanlı olmuşlardı. Afyonkarahisarı'nda Higyeker, ki bugün Seyrüsefer Şubesi Müfettiş Muavinidir, hamaliye varidatında mühim bir suiistimalde bulunmamış mı idi?! (Bu babda müduriyetin gizli dosyasının 699 numaralısına müracaat.) Bunun gibi daha neler, daha neler!

Hemen bu son misal diğerleri arasında pek ziyade dikkat çekicidir. İdarede hırsızlık etmek bir cürüm teşkil etmez, belki açıkgozlü olduğuna bir delil olarak gösterilir de mühim işlerin suçluların eline verilmesine (!) bir vesile olur. Fakat bir esas şart vardır ki o da Umum Müdür'ün himayesine mazhar olmasıdır.

Yerli memurlar, biçare, kimsesiz adamlara gelince. Allah imdat eylesin!

Yaşar Mehmet namındaki bir zavallı memurun ne derecelerde ehemmiyetsiz bir kusur neticesinde İdare'den ihraç edildiğini evvelce söylemiş idik, işte diğer bir misal daha:

İhtiyar, biçare ve en eski kondüktörlerden biri yine böyle bir kabahatin kurbanı olarak rütbe indirme cezasına çarptırılmıştır.

İşlediği cinayet (!) nedir biliyor musunuz? Haydarpaşa'dan Umum Müdür Efendi Hazretleri'nin kâşanelerine mahsus olan bir süt güğümünü Bostancık İstasyonu'na teslim etmeği unutması ve dönüşte tren Bostancık İstasyonu'nda durmayacak iken süt güğümünü teslim etmek üzere treni Bostancık'ta durdurmasıdır. Ne büyük cinayet değil mi? Şurasını söylemeği unutmayalım ki bu süt güğümünün nakliye ücreti de şimendifer veznesine teslim edilmemiştir. (Müdüriyetin 68 numaralı ve 6 Kânunusani sene 1910 tarihli dosyasına müracaat.)

Memur ve müstahdemlere verilen maaş ve yevmiyelere gelince bunları Mösyö Huguenin'in vatani olan İsviçre'deki şimendifer idarelerinde 1910 senesi zamlarından evvel verilen maaş ile bir kere mukayese etmek her halde faydasız olmasa gerektir.

Bu mukayese pek o kadar hakiki olamaz çünkü buradaki gelişme belli bir usule tabi olmadığı gibi yükselecek memurların ehliyet ve liyakati de nazar-ı dikkate alınmaz. Bunların nedeni yalnız Umum Müdür ile diğer İdare'deki yüksek memurların keyfine kalmış bir meseledir. Bundan maada 1908 Tatil-i Eşgalinden sonra verilen zam da nazar-ı dikkate alınamaz çünkü bu zam İdare'de tatbik olunan keyfi usul ve nizama göre yapılmamış, belki bir mecburiyet üzerine icra edilmiştir. Hiç şüphesiz ki bu zam ileride uygulama imkânı bulamayacaktır. İsviçre şimendiferleri umum müdürleri aylık ancak 44 ilâ 55 osmanlı lirası ücret alırlar iken bizim Umum Müdür Efendi Hazretleri aylık 400, yanlış anlaşılmasın kırk değil, dört yüz osmanlı lirası almaktadır.

Diğer müdürlere gelince bunlar İsviçre'de aylık 33 ilâ 37 lira arası ücret alırlar. Hâlbuki Anadolu şimendiferleri müdürlere aylık 130 (yüz otuzar) osmanlı lirası, diğer yüksek memurlara da mevkilerine göre aylık 44 osmanlı lirasından 110 (yüz on) osmanlı lirasına kadar ücret vermektedir.

İsviçre’de aylık muhtelif memurine verilen yaklaşık maaş miktarı,

İdare-i merkeziye memurlarına	1425 ila 2780 arasında
Şef istasyonlara	712 ila 1900 arasında
Makasçılara	475 ila 790 arasında
Kondüktörlere	475 ila 1300 arasında
Gardıfren	475 ila 630 arasında
Yazıhane garsonlarına	475 ila 712 arasında
Makinistlere	712 ila 1780 arasında
Ateşçilere	515 ila 790 arasında
İş başlarına	475 ila 1300 arasında
Montörlere	712 ila 1070 arasında
Fabrika amelesine	475 ila 750 arasında
Yol başçavuşlarına	910 ila 1660 arasında
Yol çavuşlarına	475 ila 870 arasında
Yol bekçileriyle işaretçilere	475 ila 712 arasında
Geçit bekçilerine	475 ila 712 arasında
Demirbaş ameleye	475 ila 670 arasında

Kuruş geçer akçe olarak ödenmektedir.

Burasını da söyleyelim ki pek de az olmayan bu ücretler aylık 1900 sene-sinde kabul, tasdik ve uygulamaya konulan kanun gereğince bir miktar zamma daha mazhar olmuştur. Bundan başka her ne sınıf memur ve müstahdem olursa olsun ücretleri burada olduğu gibi böyle yevmiye veya saat başına değil aylık düzenlenir ve azamî ücrete on sene zarfında icra olunan belirli zam nicesinde ulaşılabilir.

Şimdi buna benzer memurlara Anadolu Osmanlı Demiryolları İdaresi’nin vermiş olduğu ücreti tetkik eyleyelim. Merkezi İdare Memurları hakkında evvelce malumat vermiş idik. Diğer sınıflara gelince yukarıdaki maaş ile bunların maaşları arasında nispet edilebilecek bir nokta bile bulmak mümkün değildir. Zira bu babda hiçbir devam eden esaslı bir kaide yoktur. İşte faraza istasyon memurlarının maaşları 550 kuruştan başlayarak istenilen sınır olan 1200 kuruşa kadar varabilir ki bu birinci sınıf istasyon memurları maaşıdır.

Hemen hemen aylıklı kondüktörlere de aynı maaş verilmektedir. Ve bunlar nihayetinde en fazla 1000 kuruş maaş alabilirler. Makasçılar, frenciler, boru

müstahdemleri 7 kuruş gündelikten başlayarak azamî olarak ayda 600 kuruş maaşa kadar varabilirler. Bunların arasından makasçıların yevmiyesi ise ancak 14 kuruşa erişebilir ki bu yevmiye de çalıştığı günlere aittir. Cer İdaresi'ne bağlı memurlar ile tamirathaneye mensup amelenin yevmiyesinden evvelce bahseylemiş idik ki bunların ücretleri saat başına hesabıyla düzenlenir ve bu suretle ancak yevmiye 8 ila 18 kuruş arasında birbirine uymayan bir şekilde ücret alabilirler. Hat müfettişleri ise günlük 25 kuruş ile aylık 1400 arasında bir ücret alırlar. En ziyade ihtisas sahibi monitör işçileri çalıştıkları gün ancak 30 kuruş ücret alırlar. Yol başçavuşları çalıştıkları günler için 10'dan 16 kuruşa kadar yevmiye alırlar. Evvelce gördüğümüz gibi yol ameleleri çalıştıkları günler için ancak 7-8 kuruş yevmiye alırlar. Bilumum yevmiyeler yekdiğerinin aynıdır ve işlenilen günlere aittir bütün bu rakamların aşağıdaki mukayeseye göre hiçbir kıymeti yoktur.

İsviçre'de en az ameleye aylık 475 kuruş, yani yevmiye 16 kuruş ücret verilir. Burada ise İdare tarafından, asgari hadle, ücreti çalışılan günler ödemek şartıyla ancak ameleye yevmiye 7 kuruş verilir; bu ücreti makul ve adil göstermek için buradaki amelenin gayet kanaat sahibi oldukları ve pek az bir şeyle geçinebildikleri sözleri söylenir.

Bu her iki idarede takip ve tatbik olunan ücretleri göstermek için şu bir iki misal kâfidir.

Burada umum müdür, müdürler ve sair yüksek memurlar kuzuyu aslana pay ederek taksim ederler.

İkramiyelerde yöneticilere isabet eden hisse hakikaten prenlere layık bir derecededir. Gerçekte ikramiye diyerek senelik 400 lira ve daha para alanlarını gördük. Bunlar için bol keseden verilen tatiller, izinler, müsaadeler ve her nevi kolaylıklar gibi peşkeşler de size cabası.

Bilakis ufak memurlar ve müstahdemler ve bilhassa amele kısmı yukarda gösterdiğimiz gibi açıklıktan ölmeyecek kadar hayatını temin eyleyebilecek derecede az maaş alırlar. Ve her türlü mahrumiyetlere baş eğmeye mecburdurlar. Gençlik kuvvetlerini İdare'nin yol açtığı sıkıntı ve acılar arasında, belaları içinde hizmet görevleri uğrunda yok ettikten sonra insanlığı ürpertecek kadar fena muamelelere maruz kalırlar. Ya kaza veya ihtiyarlık sebebiyle artık çalışamayacak bir hale gelirlerse, hayatlarını temin için, merhametsiz ve şefkatsiz, sorgusuz ve sualsiz, sokaklarda dolaşıp dilencilik etmek üzere yağlı paçavra gibi sokaklara atılıverirler.

Gardıfren Zenci Ferhat bu babda güzel bir misaldir. Almanya İmparatoru'nun Anadolu seyahatinde, İmparator'un bulunduğu salonlu vagonu, İdare'nin bu biçarenin emanet ve idaresine bırakması, sanatında yetenek ve ehliyetini gösterir.

İsviçre'de hükümet küçük amelenin hukukunu adilane bir surette muhafaza etmiş, onlara müşfik bir peder muamelesi göstermiştir. Hükümet, şimendifer idaresinin yüksek memur ve müdürlerinin de hukukunu muhafaza etmiş ve onlara hissiyatlarını gözetecek bir surette geçimlerini temin etmeleri için miktarı münasip maaşlar temin etmiştir. Lakin israfa düşmemiştir. Bununla beraber ufak memurlarını da şefkat ve merhametten uzak bulundurmamıştır.

Bunlar hakkında yalnız çalıştıkları vakitler emeklerinin mukabili bir refah ile hayatı temin etmeleri için lazım gelen aracılıkta bulunmamış, hatta onların hastalıklarını ve ihtiyarlıklarını düşünerek bunlar için de geleceklerini temin edebilecek kanunları koymuş ve tatbik eylemekte bulunmuştur. Cümlesinin tekaüt hakkı vardır. Hiçbirinin bir felaket neticesiyle sokaklarda, ayaklar altında kalmaktan korkusu yoktur. Ailelerinin ve evlatlarının dahi geleceği temin edilmiştir. İsviçre'deki amelenin sahip olduğu nimetleri, her nevi kolaylıkları, izinleri, ucuz fiyatlarla kendilerine verilen zaruri ihtiyaçları, nakliyatla sahip oldukları tenzilatı, kooperatifleri ayrıcalıkları tek tek saymaktan sarfınazar ediyoruz.

Özellikle 1910 senesi kanunu gereğince ameleye bahşolunan haklardan bahsetmediğimiz gibi maaşlarına yapılan ufak tefek zamları da nazarı dikkate almıyoruz.

Dördüncü Fasıl

İdare'nin Yönetim Tarzı ve İşletme Masrafları Hakkında Tetkikat

Yukarıdan beri izah ettiğimiz idare usulünün sakat faaliyetleri neticesinde cereyan eden sonuçlar şu surette özetlenebilir:

Evvela kendi fikrince çizmiş olduğu kabul edilmemiş bir planı uygulamaya koyup ve tatbik edebilmek için Umum Müdür'ün yavaş yavaş idaredeki bütün iktidarı bir noktaya, iki elleri arasına alarak kendine hasredışı.

İkinci olarak bir taraftan Hükümet-i Seniyye'ye ve memlekete karşı kanun dışı muamelat icrası ve her türlü suiistimale başvurma ile İdare'nin gayrimeşru

menfaatlerini temin eylemek için bir dizi ilave varidat kaideleri icadı; diğer taraftan yerli ahaliyi gayet haddini aşacak bir şekilde ve özendirecek bir surette gayrimeşru menfaatler içine çekmek.

Bu iki katlı suiüstimal ve gayrikanunî menfaat sayesinde Umum Müdür Efendi Hazretleri'nin emirlerine amade ve gizli birtakım parasal varlıklar meydana çıkıyor. Akıla ve hükümet menfaatlerine aykırı olarak girilen bazı muamelelerin ortaya çıkardığı masrafların karşılığı varmış gibi gösteriliyor, böylece şirketin hisse sahiplerine verilecek temettü de azalmaya maruz kalıyor. Umum Müdür işte böylece imtiyaz sahiplerinin menfaatini gözettiğinden kendi mevkiiini tahkim ediyor ve onların güvenini ve itimadını kazanmış oluyor. Eğer bu gibi vasıtalarla sarılmamış olsaydı şüphe yok ki imtiyaz sahipleri İdare'nin muamelelerini sıkı bir teftiş altına alacak ve yine şüphe yok ki İdare'ce tatbik olunan hatalı faaliyetlerin sorumlularını çoktan görevden uzaklaştıracaktı. Korkulu rüyaların önü işte bu vasıtalarla alınmalıdır.

Üçüncü olarak, bilcümle müdürlerle şube idarecileri, iktidarsızlıklarından dolayı, buldukları ekmeği bin şeker ile yiyip ilerisine karışmayacak kadar kıt fikirli adamlardan temin ediliyor. Ve böylece Umum Müdür Efendi Hazretleri'nin her türlü emirleri körü körüne ifa olunuyor ve İdare sanki perde arkasındaki kuklacının elinde bulunan tellerle oynayan kukla sahnesine benziyor ve buna mükâfat da Umum Müdür Efendi Hazretleri'nin bu cansız işe gelen kuklalara lütuf ve nimetleri pek çok oluyor.

Dördüncü olarak, yine bu planın kötü tatbikinin bir icabı olarak, İdare'nin muamelatı dolambaçlı bir surette ifa edilmekte, masraflara boğucu bir usul tatbik olunmaktadır. Aslında bu hatalı usul sayesinde gerek yeni yeni gayrikanunî varidat kapıları gerekse de yeni sırlar oluşmaktadır.

Müdüriyetle menfaat ortağı olanlarla müdürîyetin himayesine mazhar bulunanlara yapılması mecburi olan lütuf ve nimetlerin nevi ve cinsini kamuoyundan saklama için, muhtelif imtiyaz kanunları ve müsaadeleri almak için, her gün envai türlü hileye teşebbüs bir mecburiyet hükmü haline gelmektedir.

Zengin, iktidar sahibi, memleketimizdeki bu idarelerin yöneticileri ve "model" bir İdare'nin yönetim şekline ve namına erişmek için ve bunlara teşhis eylediği politikanın icaplarıyla şirket tarafından konulan mecburiyeti de ilave edersek işbu İdare'nin bir gölgesini gözümüzün önünde getirebiliriz.

Bu surette cereyan eden faaliyette, pek ziyade dikkati çeken tam bir zıtlık bulunmaktadır: Bir taraftan menfaati temin için yerli ahaliye reva görülen kasıtlı, kötü ve ayıplı muamele. Yani memleket için bir kara belâ.

Diğer taraftan müdür ve yüksek memurların heveslerini teskin ve damağını lezzetlendirme için masrafları göz karartacak derecede kasıtlı olarak vurgun ve gaspa varan faaliyetler. Menfaat temini için, gayrikanunî olan ilave varidatın günden güne artırılması.

Özellikle son tatil-i eşgal meselesi gösteriyor ki hakikat yukarıda arz ettiğimden başka türlü değildir.

İdare bunları saklamak için elinden geleni ifadan geri kalmıyor. Öncelikle yerli amelenin canları kanları pahasına olan emeklerinin semeresi ve gayretlerini, türlü türlü isimlerle merkezi idarenin ekâbir memurları boğazlarından geçirdiklerini en mühim sır olarak saklamaya son derece itina ve dikkat etmektedirler.

Hakikatte büyük miktarlara balığ olup şirketin meşru menfaatlerini kesinlikle unutan ve memuriyetlerinin zinhar ehli olmayan birtakım cahillerden ibaret bulunan ekâbir memurların ellerinde mahvolan servetleri ve bu yağmacılığın menşeinin bu hatalı yönetim olduğunu İdare, açıkça ve yüzü kızarmadan tetkik edebilir mi?

İşletme masraflarında gösterilen fevkalade artışları, biçare amelenin kendi hukukunu teminat altına almak için ilan eyledikleri ve fakat günden güne tesiri azalan tatil-i eşgal meselesine atf etmek yerine, bu usulün kötü neticelerinin neden olduğu yağmaya, mühim bir meblağın ekâbir memurların elinde kaldığı hakikatine atfetmek daha namuskâr bir muamele olmaz mı idi?

1 numaralı cerveli dikkatle gözden geçirelim.

Normal masraf için tahsis edilmiş olan meblağın yekûnunu dikkate alalım.

İşbu cervelde en evvel göze çarpacak derecede mühim bir yekûn teşkil eyleyen umumi masraftır ki derece derece artışa maruz kalarak her sene gittikçe yükselmektedir. Tek başına bilumum işletme toplam masrafının %27 miktarına ulaşıyor ki bu gibi ahvale dünyanın hiçbir şimendifer idaresinde tesadüf edilemez.

Bir kere de varidata nispetle masrafların nispi miktarını gözden geçirelim.

Bu da derece derece artışa mahkûm olarak daima yükseliyor, bunu daha açık bir surette muhterem okuyucularımın dikkatine sunmak için Anadolu Şimendiferleri İdaresi'nin bir frankı tahsil için ne miktar para sarf ettiğine dair şuracığa bir açıklama yapalım.

İdari Şubeler	Toplamına nisbeten %	1909 Masraf frank	Toplamına nisbeten %	1908 Masraf frank	Toplamına nisbeten %	1907 Masraf frank	Toplamına nisbeten %	1906 Masraf frank		
Oğuncu, dördüncü, altıncı, yedinci şubeler ve merkez ambarı	26,65	1.373.424,68	25,31	1.326.694,90	22,92	1.141.697,27	22,74	1.012.606,85		
Seyr-ü sefer ve nakliyat	22,23	1.145.388,44	20,33	1.065.259,78	18,65	929.389,28	19,34	861.562,33		
Alat ve edevat ve cete	32,76	1.688.293,84	34,33	1.799.143,09	38,01	1.893.887,23	39,52	1.760.031,90		
Tamirat-ı mütemadiye ve hat	18,36	946.106,69	20,03	1.050.051,71	20,42	1.017.348,42	18,40	819.293,87		
Toplam yekün	100	5.153.213,65	100	5.241.149,48	100	4.982.322,19	100	4.453.596,95		
Kilometre başına masraf kilometre 1032		4.993,42		5078,63		4827,83		4315,50		
Kilometre başına ortalama varidat		7.620,43		7745,64		9314,63		9587,33		
Varidata nisbetle masraf yüzde		65,5267		65,5675		51,830		45,055		
1306 senesine nisbetle varidata nisbeten kilometre masrafı		3433,38		3489,80		4196,70				
Tatili-i eşgalden sonra fazla masraf		348,82		290,70						
Toplam yekün		3782,20		3780,50						
Yukarıdaki rakamlar dahil olmadan fevkalade işletme masraf		100540		66,194		199,450				
Anadolu Osmanlı Şimendiferleri'nin işletme masrafı										
Cevvel 2	Toplam yekün	Olağan tamirat	Cer ateleri	Seyr-ü sefer ve nakliyat	Genel masraf	Toplam yekün	Olağan tamirat	Cer ateleri	Seyr-ü sefer ve nakliyat	Genel toplam
	Genel masrafı nisbeten her şubenin %'de nisbetinde masrafı	100,-	18,26	32,76	22,23	26,65	100,-	15,21	38,68	32,33
		94	94	80	67	51	44	17	15	96
Beher kilometre-trenin işletme masrafı frank		3,80	0,49	1,24	0,84	1,01	3,49	0,53	1,35	1,12
		71	33	16	83	39	43	74	42	69
Beher dingi'l kilometrenin işletme masrafı frank		0,12	0,02	0,04	0,02	0,03	0,11	0,01	0,04	0,03
Varidata nisbetle masraf		%65,53					%63,61			
(*) Bu rakamlara şunlar da dahildir. Kazalara karşı tazminat ve hayat üzerine sigorta lene, tekaüd, yetim ianeleri, ikramiye için şirketin tahsisatı						1.024.628,- 5.494.114,-				
Toplam yekün						6.518.742,-				

1906'da 1 frank için 0,45,055 frank
1907'de 1 frank için 0,51,380 frank
1908'de 1 frank için 0,65,5675 frank
1909'da 1 frank için 0,65,5267 frank

masraf olunmaktadır. İşbu tetkik ve araştırmamıza devam etmeden evvel diğer memleketlerde mevcut olan demiryolları ile bir mukayese yapacağız. Bunun için özellikle İsviçre'deki şimendiferlerin mamulâtını esas olarak ele alacağız. Bir numaralı cetvelimizin karşısına koyduğumuz iki numaralı cetvelde İsviçre Şimendiferlerinin Anadolu Şimendiferlerine nispeten vaki olan masraflarını ibraz edeceğiz. İşbu rakamlar 1909 senesine aittir.

Şu iki cetvel muhteviyatı olan rakamların yekdiğeriyle mukayesesi ile ulaşılabacak sonuçlar aşağıdadır:

Anadolu Osmanlı Demiryolları'nın umumi masrafları işletme masraflarının toplamının %26,65'ini bulmaktadır; hâlbuki İsviçre şimendiferlerinde umumi masraflar, işletme masraflarının toplamının ancak %13,78 miktarına baliğ olmaktadır. 2 numaralı cetvelde gösterilen ve miktarı 6.500.000 franka baliğ olan sair masrafları, ki %6 miktarına eş değerdir, bundan tenzil edecek olur isek %13,78'den ibaret olan umumi masraflar ancak %7,78 miktarına varır ki bu miktar elde edilince İsviçre Şimendiferleri için ihtiyar olunan umumi masraflar ile Anadolu Osmanlı Demiryolları'nın ihtiyar eylediği umumi masrafların ancak %30 miktarına ulaşır.

Anadolu Osmanlı Demiryolları İdaresi'nde beher kilometre trenin işletme masrafı işletme umumi masrafına nispetle 3,80 kuruş 92 santim frank olduğu halde, İsviçre Şimendiferleri İdaresi'nin beher kilometre trenin işletme masarifi 3,49 kuruş 44 santim franka baliğ olur ki Anadolu Şimendiferleri beher kilometre tren için 0,31 kuruş 48 santim frank fazla bir masraf ihtiyar etmektedir. Bu nispet üzerine yapıyı hesap edersek tek mil hatlar için Anadolu Şimendiferleri 426.000 frank kadar mühim ve fazla bir masraf ettiği anlaşılıyor.

Anadolu Şimendiferlerinde aynı masraf (*essieu*)^{*} kilometre başına 0,12 kuruş 17 santime isabet ediyor hâlbuki İsviçre Şimendiferlerinde buna isabet eden meblağ 0,11 kuruş 42 santim franktır ki Anadolu Şimendiferlerinde 0,01 frank 28 santim fazlasıyla ve yekûn bu meblağ üzerine hesapla Anadolu Şimendiferleri, İsviçre Şimendiferlerine nispetle 519.000 frank fazla bir masraf göstermektedir.

* *Essieu*: dingil, aks -çn.

Anadolu Şimendiferleri İdaresi varidatın beher frankını tahsil için 0,65 kuruş 53 santim frank masraf eder, hâlbuki İsviçre Şimendiferleri işbu frankı tahsil için ancak 0,63 kuruş 61 santim frank masraf ediyor. Aradaki fark beher frank için 0,01 kuruş 92 santim franktır. Toplam varidatın tahsili için bu şimendifer idaresi İsviçre Şimendiferleri İdaresi'ne nispetle 151.000 frank fazla ücret vermektedir.

Bu birkaç misali verdikten sonra işbu mukayeseleri daha ileri götürmeğe lüzum görmüyoruz. Lâkin buna şurasını ilave etmek isteriz:

Bu yapılan mukayese pek de hakikate uygun olamaz.

Gerçekte İsviçre Şimendiferlerine nispeten Anadolu Osmanlı Demiryolları daha ilkel bir haldedir. Zira İsviçre Şimendiferlerinin her şubesinde fen ve zanaatın en yeni örneklerine tesadüf olunur ve bu son senelerdeki yeni keşiflerden hissesine düşeni almış ve bu durum aktardığımız rakamlara da yansımıştır.

Biz Şarklılar buracıkta bu gibi yenilenmenin bir kısmını sıralamaktan geçemeyiz.

1909 senesinde İsviçre'de işletilmekte olunan 2648 kilometre demiryolu hattının malik olduğu varlıklar şunlardır:

1. 204 tünel ki en kısasının uzunluğu 500 metreyi aşmaktadır, toplam uzunluğu 114 kilometre 209 metreye balığ olur. Bunların içinde 19 kilometre 803 metre uzunluğunda olan Saint Poulon ve 15 kilometre uzunluğunda olan Saint Avtar tünelleri hatırlanmaya şayan. Fevkalâde büyük olan köprülerin isimlerini tamamiyle bilmediğimiz için hesaba bile katmıyoruz.
2. 690 kilometre çifte hat.
3. 1405 kilometre makas hatları.
4. Merkez makasları ve buna benzer bilcümle levazımatla mükemmelen donanmış olan 392 adet istasyon.
5. 2653 adet elektrik muhafazalığı için muhtelif işareti 210 havi inşaat ve 2939 adet elektrik ile hareket eden işaret çanları.
6. 318 adet elektrikle aydınlanan 72 adet de gaz ile aydınlatılmış istasyon.
7. 1215 adet lokomotif, 3144 adet yolcu vagonu, 14.883 adet eşya vagonu, 980 hizmet vagonları (Bizim burada kullanım maksadını, adını bile işitmediğimiz hizmet vagonları orada alet ve edevat nakil eden, karları

süpüren, vinç taşıyan ve buna benzer hizmette istimal olunan vagonlara verilmiş bir isimdir, yoksa Anadolu Osmanlı Demiryolları'nda olduğu gibi ekâbir memurları nakil eyleyen süslü vagonlar değildir). Buna benzer inşaat ile ciddi ve uyumlu bir surette sefer yapan hatlar için genel masraflar ihtiyar edilmesi mecburdur.

Biz burada ne gece seferlerinden ve ne de yetmiş seksen kilometreye bağlı olan süratten bahsettik. Çünkü bu her ikisinin de Anadolu demiryolunda yokluğundan dolayı bahsini dahi etmedik.

Karşılaştırmanın tamamıyla muvafık ve hakikate yakın olabilmesi için şu-racıkta bunu söylememiz lâzımdır. Anadolu Şimendiferler İdaresi bu gelişmeye mazhar olsa ve İsviçre'de mevcut olan noksanlarını ikmal eylese acaba ihtiyar edeceği masarif ne derecelere baliğ olur? Bunun böyle olmamasına rağmen Anadolu Şimendiferleri masraflarının İsviçre Şimendiferlerine nispetle pek çok fahiş olması bizim bu bapra iddialarımıza bir hayli delil teşkil eder.

Fakat Anadolu Demiryolları Müdüriyeti tam bir ihtimam ile bir hakiki istatistik neşr ve ilânından büyük bir hassasiyetle daima kaçınır. Aslında bu konuda bazı malumatlar verse de bunlar daima kendi lehinde olanlardır. Bunların itası da mecburidir biz ki az çok Şimendifer İdaresi'nin ne yolda işleri yürütmekte olduğuna vâkıf olmaklığımıza rağmen, son iki cenveldeki Anadolu Şimendiferleri muamelatına ait olan rakamı bulmak üzere İdare'nin vermekte bulunduğu eksik malumata müracaata mecburiyet hisseyledik.

İşbu İdare büyük ihtimam ile yukarıda arz eylediğimiz konular hakkında hiçbir türlü malumat ita etmemekte inatla ısrar eylediği gibi hareketli aksamın gerek adetleri gerek cinsleri hakkında da hiç malumat vermez. Bunu yapılacak olan şikâyet ve yakınmalarının önünü kapatmak amacıyla yapar.

Anadolu Demiryolları'nın hareketli aksamalarının kâfi derecede bulunmaması ve mükemmel surette bakılmaması ve Anadolu'da istasyonlara tevdi edilen zahirenin gerek muntazam, mükemmel depoların yokluğundan gerekse hareketli aksamın azlığından dolayı uzun müddetler yağmurlar, güneşler altında kalarak tüccarın zarar etmekte olduğuna dair şikâyet nidaları büyüye büyüye muhterem ve mukaddes Meclis-i Mebusan'ımıza en nihayet ulaşmıştır.

Bu kifayetsizlikten dolayı bu seneki mahsulâtın mühim bir bölüm zahire Anadolu istasyonlarında doğru dürüst muhafaza edilmeyerek böylelikle zahirenin çürümesine sebebiyet verilmiştir.

Meclis-i Mebusan'dan yükselen bu şikâyet avazları üzerine Ticaret ve Nafia Nezâreti Müsteşarı Hulusi Bey Efendi Hazretleri'ne Meclis-i Milli'de bu konu hakkında soru yöneltilmiş, kendisi, Şimendifer İdaresi'nin hareketli aksamının çokluğu ve mükemmelliğinden bahsetmiş ise de esaslı bir hesap göstermeye muvaffak olamamış, beyanatı yalnız sözden ibaret kalmıştır.

Zira şurasını düşünmelidir ki bu şikâyet sağlam esaslara dayanarak kendisine sorulmuştu. Yalnız bir kuru sözden ibaret değildi. İşte bu sebebe dayanarak ki Meclis-i Milli-i muhteremimizde bile ittifakla ilgi gördü. Farz-ı muhal olarak Anadolu Şimendiferleri'nin hareketli aksamının çokluğunu kabul edelim. Her halde zahirenin aylarca istasyonlarda, açık mahallerde bırakılarak çürümesi meselesi muhakkak iken buna karşı İdare'yi aydınlatan adamların deruhte ettikleri hizmeti ifadan aciz insanlardan ibaret bulunduğuna dair bir hüküm vermeğe mecbur oluyoruz. Herhangi nokta-i nazarı dikkate alsak yine İdare bugün ticaret ve ziraata hizmet edebilmek iktidarından daha pek çok uzaktır.

Bizim için bu ikinci şık malûm ve tecrübe edilmiş olmakla beraber iş bu şikâyetlere mahal veren vagonların kâfi olmadığı meselesi de tam bir açıklıkla malûmdur. (Burada üzerleri kapalı zahire vagonlarından bahsediyoruz. Diğer nevi vagonları dikkate bile almıyoruz.) İdare'nin yanlış bir tarzda teşkil etmesi idare edenlerin iş bilmemeleri ve ehliyeti, sevkıyat ve münakalat hususunda bilhassa vagonların tahliyesi hususundaki deneyimsizlikleri ve vagonların istasyonlarda muvakkaten olsun tamir olunamaması hep bu şikâyetlere mahal veren sebepler cümlesindendir.

Eserimizi bu sahifelere kadar okumak lütfunda bulunan muhterem okurlarımızın bu babdaki iddialarımızı akla yakın bulacaklarına tam emniyetimiz vardır. Fakat bizzat ve maalesef hükümet memurları tarafından meydana getirilen bir yüksek heyetin huzur-i adaletinde, muhterem Meclis-i Milli'de reddedilen hareketli aksamın yokluğu ve bu mühim meseleden pek geri kalmayan İdare'nin diğer bir reddolunmuş muamelesini de ilaveten arz eylessek, haklılığımız açıkça ispatlanmış olur.

Unutmamalı ki İdare, Anadolu ticaretinin iki büyük mecrası olan İzmit ve Derince Limanlarını, Haydarpaşa rıhtımına varidat temin etmek için dayanılmaz çekici bir fikre kapılarak, bu iki mühim limanı mahv ve perişan eylemiştir. İdare bu limanları neredeyse kapatıp ve tek mil muamelatı Haydarpaşa'ya celp ve cezb etmesine rağmen bir küçük hizmet ibrazına muvaffak olmuş ticarete

ufacıcık bir menfaat temin edebilmiş olsaydı her halde yine bir şey sayılabilir, şikâyet nidaları yine o kadar şiddetle ayyuka çıkmazdı. Hâlbuki iş tamamıyla aksinedir. Hatta o derece ki yukarıdaki fasıllarımızdan birinde beyan eylediğimiz gibi idare bu sene 90 vagon zahireyi tahliye de acizlik göstermiş, o son sistemde fennin en son örneği olan fikir ve zekânın seçkin bir eseri bulunan mahut inşaat bu babda hiçbir muavenette bulunmamış idi. Ve aynı zamanda gerek memurların ve gerek memur muavinlerinin adedi de artırılmış olmasına rağmen yine bir iyi netice elde edilmesine bir çare bulunamamış idi. Ve böylece zahireler istasyonlarda kalarak çürümüş idi. Eğer mahsulât diğer yıllara nispetle bir sene biraz fazla olsa bu mahsulâtın bir huniden geçer gibi yalnız Haydarpaşa Limanı vasıtasıyla sevk ve irsal olunması adeta gayri kabil bir dereceye varmaktadır. Bu kifayetsizliğe bir de İdare memurlarının başında bulunanların yeteneksizliği, bir şekilde elde ettikleri memuriyetlerinin ehli olamamaları dahi eklenince bu kabiliyet yokluğu beş on kat daha kuvvet kesp eylemektedir. İşte gerek hareketli aksamın yokluğu, gerek idare amirlerinin ehliyetizliği ve iktidarı saikasıyla sevkîyat bir intizam dairesine alınamadığından hakkıyla birçok şikâyet yağmur gibi yağmaya başlamış ve bu daimi gecikmeden gerek tüccar ve gerek çiftçi birçok zararlara maruz kalmış ve bu gecikmelere Anadolu istasyonlarında muntazam zahire ambarlarının yokluğu ilave olunca binlerce liralık mal yağmurla, çamurlar altında kalarak haftalarca hatta aylarca açık saçık toz toprak içinde kalarak çürüyüp mahvolmaları veyahut hiç olmaz ise özelliklerini kaybederek aşağı fiyatlarla satılmaları mecburiyeti ortaya çıkmıştır.

Nafia Nezâreti namına sualleri cevaplayan nezâret müsteşarı Hulusi Bey Efendi Hazretleri, Meclis kürsüsünden yaptığı hitabette Anadolu Demiryolları yönetimini korur tarzda kelimeler edeceğine; emeğinin semerelerinden kendi hisse-i nimetini de çıkaran büyük milletimizin, Hükümet-i Seniyye'mizin ve Hazine'mizin zararına, daima zararına yürüyen bu İdare'nin şu müzmin hastalıklarını izale ve tedavi edecek vasıtaları araştırarak, bunların heyet-i icraiyesinin faaliyetini ortaya koysa, teşhir etseydi acaba kendi memleketine, kendi vatanına, kendi vatandaşlarına karşı daha hamiyetkârane bir muamele etmiş olmaz mıydı?

Adı geçen müsteşar beyefendi hazretlerinin milletin avuçlar dolusu liralara, mükemmel maaşlar mukabilinde uhdesine havale ettiği memuriyet icaplarını unutarak sorulan suallere Meclis-i Milli sanki Şimendifer İdaresi'nin muvazaf müdafaa vekili imiş gibi söz söylemesi münasebet alır mıydı?

Yine Meclis-i Milli'de otuz milyon muhterem Osmanlının vekili olan ve elli bin muhterem vatandaş tarafından tayin edilen ve hürmete şayan olması gereken muhterem mebusa karşı “*sizin ihtisasınız yoktur, bu bir numune teşkil etmez*” diye alay edercesine söz irad eyleyen “El vekil ke’l asil” mefhumunca bu istihzasını otuz milyon halka reva görmüş olan müsteşar beyefendi hazretleri kendilerinin faydalı işlerde olan ihtisaslarına rağmen acaba milleti, memleketi, hükümeti ve hazineyi böyle mi müdafaa edeceklerdi?

Bu bölümümüze bir son vermeden önce aklımızda olan diğer bir suali daha burada tekrardan kendimizi alamıyoruz!

Bugün iki kere iki dört eder gibi tartışılmayacak açıklıkta bulunan bir mesele vardır ki o da Anadolu Osmanlı Demiryolları İdaresi'nin normal nakliyatı kifayet edecek kadar hareketli aksamı yoktur.

Tam mahsulâtın elde edilmesiyle zahire sevkiyatına başlandığı bir mevsimde Hükümet-i Seniyye'ce gayet mühim ve fevkalade acil bir askeri sevkiyat mecburiyeti doğsa acaba iş ne merkeze varacaktır?

Şüphe yok ki askeri sevkiyat normal taşımacılığa tercih olunacak, zaten kifayetsizliği meydanda bulunan, bugünkü günlük muameleleri bile yetersiz kalan hareketli aksam askeriye tahsis olunacak.

Yine farz edelim ki askeri sevkiyat bir sene veya daha ziyade devam etsin, bu suretle müteharrik aletler bu bir sene veya daha ziyade müddet askeriyede kalsın. Ya bu müddet zarfında memleketin mahsulâtı ne olacak?

Mahv u perişanlık!... O senenin mesaisi berheva!...

Hiç şüphesizdir ki normal günlük muameleleri bir intizam dâhilinde yönetemeyen İdare, bu gibi fevkalade ahval karşısında iki ellerini boğruüne koyarak şaşkınlıktan ağzı açık kalacaktır. Ve bu muhakkaktır.

Bundan başka diğer bir mühim nokta vardır ki bu da enikonu düşünmeye şayandır ve fevkalade ehemmiyettedir. Şimdiki halinde Anadolu Osmanlı Demiryolları tamamıyla askeriye tahsis edilmiş olsa bile Hükümet sevkiyat esnasında kendisinden hakkıyla istifade edemeyecektir. Çünkü bugün gerek hat gerekse müştehatatı, askeri sevkiyatı arzu edilen başarı dairesinde ifa edebilecek vesaitten katiben mahrumdur, adeta iptidai haldedir. Çünkü güzergâhının hiçbir

* “Vekil, asil gibidir” anlamında -çn.

noktasında değil büyük çaptaki ağır topları, hatta orta topları vagonlara tahmil ve vagonlardan tahliye için hiçbir alet ve edevata malik değildir. Belki diyebiliriz ki bunların vücudundan bihaber ve namlarını bile işitmemiştir. İhtisas erbabından bir muhterem zatın beyanatına nazaran harekete hazır bulunan dört askeri trene bilcümle mühimmatı, ilave malzemeleri, levazımatı, diğer ağır yükleri ve üç batarya topunu bir saat zarfında yüklemek ve sevk eylemek mümkün imiş.

Bu imkânı duyar duymaz zannederiz ki İdare hayretler içinde kalacaktır. Ve “acaba” demekten kendini alamayacaktır.

“Şeyhin kerameti kendinden menkul” tabirince hakkındaki bilcümle met-hetmeyi yine kendisi icat ve ihtira eyleyen, zahiri bir mükemmeliyet ibrazı için, göz boyamak için her türlü vesaite tevessülден geri kalmayan bu numune! Bu model! Şimendifer İdaresi korkarız ki milletin canı, kanı pahasına, her sene kasalar dolusu verdiği altınlara, milyonlara mukabil böyle mühim bir zamanda kendisinden beklenen fevkalade hizmetleri icrada acizlik göstermesin!

Bu babda daha ziyade uzatmayarak muhterem okuyucularımızı üzmemek istemediğimizden başka bir bahse geçiyoruz.

Şimdi de İdare'nin masraflarını tetkik eyleyelim ve bu hususta nasıl lastikli bir zeminde maharetle icra eylediğini gözden geçirelim.

Dünyadaki bilumum şimendifer idareleri hesaplarında masraflar hususunda en ufak detaylar bile mevcuttur. Emsaline benzememeye katiyen yemin etmiş olan Anadolu Demiryolları İdaresi bu babda dahi kendisini emsalinden ayırır, masraflar hakkında kati malumat itasından büyük bir şiddetle kaçınır. Burada nazar-ı dikkate aldığı cihet, eğer ki masraflar hakkında detay vermiş olsa Hükümet-i Seniyye ile kararlaştırılmış mukavele ahkâmını hakkıyla ifa edip etmediği, fenni hususlara ihtimam eyleyip eylemediği anlaşılması konusudur.

Hele bir kere senelik raporlarını gözden geçirerek daimî bir tedrici artışa itaat edip boyun eğen olarak kabaran masrafları ve bu artışta İdare ne gibi sebepleri bu ahvale yüklediğini tetkik eyleyelim.

İdare 1907 senesine mahsus raporunda diyor ki:

1906 senesine nispeten 1907 senesi umumi masraflarda görülen 528.725 frank 24 santim artış başlıca kömür fiyatında vaki olan artıştan ve ilkbaharda fevkalade bir surette baş gösteren sel ve su baskınlarından doğmuştur.

Anadolu Osmanlı Demiryolları İdaresi'nden gayri idarelerin masraflarında bu gibi görülen artışların hiç olmazsa bu artışı icap ettiren iki mühim sebebin

her birinin ayrı ayrı ne gibi artış neticesi olduğuna dair malumat mevcuttur. Hâlbuki Anadolu Demiryolları İdaresi'nde ise bu malumat tamamıyla yoktur. Veyahut mevcut olanlar bizim fikrimizce gayri kâfidir. Bu malumata isnat mütalaa etmek mümkün değildir. Her ne hal ise yine İdare'nin mühim bir suretle gösterdiği rakamları ele alarak tetkikatımıza devam edelim. İdare bu artışı meşru göstermek için hat ve cer şubelerini sebep gösteriyor ve

Cer Şubesi için 133.855 frank 33 santim
Hat şubesi için 331.952 frank 54 santim
Toplam yekûn 465.807 frank 87 santimlik

bir artış ibraz ediyor.

Bize bu rakamlar hakikaten pek çok yüksekte gibi görünüyor. Ve zannederek hakkımız da vardır. Çünkü 1906 senesine nispetle 1907 senesi işletme varidatı pek çok noksandır. Varidatın artışı nakliyatın artışını ve bununla birlikte tüketim maddelerinin daha ziyade istimaline ve masrafların da bu suretle artışına sebebiyet verir. Varidatın azalması da aksi netice vermesini, tüketim maddelerinin daha az sarfını icap eyler.

Bu hakiki, mantıki mukayese karşısında rica ederiz haklı değil miyiz, insana “*varidatın azalması üzerine masrafların da azalması, haydi tüketim maddeleri fiyatındaki artıştan dolayı hiç olmazsa masrafın bir sene evvelki miktarda kalması ve lakin bundan daha ziyade olamaması lazım gelirdi*” diye bir fikir akla gelirse, İdare buna ne cevap verecek?

Bunlardan başka diğer iki idari şubeye ait masraflarda görülen ve yine bu kadar mühim bulunan artışı İdare acaba ne ile açıklayacak?

Ve bunu makbul göstermek için ne gibi sebepler ibraz eyleyecek? Yine varidatın azalması sebebiyle masrafların azalması gereken merkezi idare şubelerinden ikisinin de 1906 senesi masrafına nispetle şöylece bir artış olmaktadır:

Umumi masraflar için 129.090 frank 42 santim
Seyrüsefer Şubesi için 67.826 frank 95 santim
Toplam yekûn 196.917 frank 32 santim

fazla masraf ki bu artışın sebepleri ise esasen pek manasız olan kömür fiyatının

yükseliş ve fevkalade su baskınlarının sebep eylediği hasarlardan daha manasız, daha esassızdır.

Şimdi de 1908 senesi masraflarının artışından bahis eyleyelim.

İdare şikâyetlerini ağzını sekiz karış açarak bu artışı tatil-i eşgale yüklüyor ki bu da pek o kadar hakikat değildir. İdare'nin resmi raporlarında yazılan cümleler aynen aşağıdadır.

1907 senesine nispeten 1908 senesindeki masraflar tabii sınırından fazla görülmektedir ki bu da 1908 senesi zarfında işletme muamelatında hissolabilecek bir derecede düşme vaki olmuş ve bu düşüşte amele ve müstahdeminin ilan ettikleri tatil-i eşgalden doğmuştur.

Yine adı geçen rapordan: *“1908 senesinde memur ve müstahdeminin ilan ettikleri tatil-i eşgal idaremizin omuzlarına gayet ağır yükler yüklemiş, amele ve müstahdemin yevmiye ve maaşlarına zam icra olunması şirkete ehemmiyetli fedakârlıklar mecburiyetinde bırakmıştır.”*

Bu gibi özürlere karşı biz yalnızca gülmez, adeta bayılacak derecede kahkahalar kopararak güleriz. Aşağıda göreceğimiz veçhile bu mesele İdare'nin ekmeğine yağ sürmüş kendisine bu gibi meselelerden güzel bir girizgâh temin eylemiştir. İşte bu sayededir ki İdare keyfi israflarıyla günden güne yükselen delice masraflarını makul ve meşru göstermek yolunu keşfeylemiştir. Bilhassa merkezi idare masrafları dehşetli bir yekûn teşkil etmektedir ki bu suretle masraflar itirazı mümkün olmayan bir şekle bürünmektedir. Eğer ki hakikat bu merkezde olmasaydı İdare'nin işbu raporunda tatil-i eşgale dayanarak küçük memurun ve müstahdemin maaş ve yevmiyeleri üzerine ihtiyar eylediği zam miktarını ayrı, açık, anlayışlı bir surette yazması gerekirdi.

Hâlbuki muamelatını bu derece açık ve güzel bir surette ortaya sermek İdare'nin hiç de işine gelmeyen bir keyfiyettir. Çünkü yarasa güneşten korkar. İdare tarafından muhtelif sebeplere dayanarak gösterdiği fazla masraflar her şeye rağmen yine hakiki miktarının kat kat üstündedir. Tarafımızdan icra olunan bu anlayışlı tetkike nazaran tatil-i eşgal üzerine Şimendifer İdaresi'nin memur ve müstahdemin maaş ve yevmiyelerine icra eylediği zammın toplam miktarı ancak 200.000 franka balığ olmaktadır. Bu miktara amele vesairenin ücretlerine ettiği zammın toplamı olan 100.000 frankı da ilave edersek İdare tatil-i eşgal sebebiyle ancak 300.000 frank fazla maaş vermeye mecbur olmuştur.

Şimdi tatil-i eşgal sebebiyle İdare'nin ihtiyar eylediği şu 300.000 franklık fazlayı 1908 masarifinden ihraç edelim böyle olduğu halde o sene umumi masraflar İdare'nin tasdikine ve arzusuna muvafık olmak üzere 1907 senesi umumi masraflarına muadil olması gerekirdi. Bilhassa yine İdare'nin itirafıyla da müspet bir keyfiyettir ki 1908 senesi işletme muamelaatı geçen seneye nispetle daha düşmüş bir halde bulunuyor. Bunda 1907 senesi umumi masraf yekûnuna dâhil olan kömür fiyatının artışı ile ağır kış münasebetiyle ve tabii afat dolayısıyla vuku bulan seller yüzünden ihtiyar olunan fevkalade masraflar da dâhildir. Bu fevkalade masraflar 1908 senesinde tesadüf olunmadığından bunları da tarh eylemek iktiza eder. Doğrusu 1907 senesini bir tarafa bırakarak fevkalade masrafları bulunmayan 1906 senesi masraflarını daha sağlam bir esasa dayanan bir mukayese yapmak üzere esas olarak ele alalım. Özellikle 1906 senesi nakliyatının geçen senelere göre fevkalade fazlasını ve binaenaleyh bunun için ihtiyar olunan ilave masraflarını İdare'nin lehine olarak göz yumarak ihraç etmeyelim. Böyle olduğu halde 1908 senesi masraflarının 1906 senesi masraflarından daha az olmasından vazgeçtik hiç olmaz ise o miktarda bulunması gerekmez miydi?

Bu esaslara intibah ederek şurada bir hesap yapalım: Tatil-i eşgalin Şimendifer İdaresi'ne yüklediği ilave masrafların azami miktarını buluruz. 300.000 frank. Bunu 1905 masraflarına ilave edelim: İlgili tabloda gördüğümüz gibi 1906 senesi normal masraflar frank 4.453.596,95; tatil-i eşgalin icap ettirdiği zamlar 300.000.

1908 de toplam olarak 4.753.596,95 frank para sarf olunması iktiza ederken yine aynı sahifedeki cenvelde görüldüğü veçhile 5.241.149 frank 48 santim umumi masraf gerçekleşiyor ki 4.751.596 frank 95 santimden fazla oluyor. İdare bu müthiş artışı tatil-i eşgale yüklediği halde aradaki 500 bin franka yakın olan fazlayı acaba ne ile izah ve tevil edecektir?

1909 senesinde de aynı hal göze çarpmaktadır. İdare masraf miktarının artışını yine tatil-i eşgal meselesine atfederek raporunda aynen "*Bilhassa tatil-i eşgal sebebiyle maâşatda icra olunan zammıyatı*" yegâne sebep olarak ileri sürüyor.

Yukarıda 1908 senesi için yaptığımız hesabı 1909 senesi masraflarına tatbik edebiliriz. Ele esas olarak 1906 umumi masraflarını alalım.

1906 senesi normal masraflar frank 4.453.596,95; tatil-i eşgalin icap eylediği zamlar 360.000.

1909 da toplam olarak 4.813.596,95 frank masraf ihtiyar olunması lazım gelirken bu masraf miktarı nasıl oluyor da 5.153.213 frank 65 santime baliğ oluyor.

Ve aradaki 339.616 frank fazla ne ile izah ve tevil olunuyor, buna ne sebep gösteriliyor? Acaba bu da tatil-i eşgal saikasıyla İdare'nin ihtiyar eylediği hayat bedeli fedakarlıkları (!) hesabına mı dahil?!!!

Geçici bir müddet için işbu zamları maaşlarda ve yevmiyelerdeki artışlara yükleyelim. O halde İdare böylece sırtına yüklenen tahammül edilemez ağırlığın bir an önce hafiflemesi için neden lazım gelen makul ve meşru vasıtalarla başvurmuyor? Bu bol keseden himaye görenlere, İdare'nin kodamanlarına ih-san buyrulan dehşetli maaşlar ne demektir, bu göz karartıcı nakdi mükâfatlar namıyla ekâbir memur ve müdürlere tevzii olunan servetler ne olacak, daha dün bir bugün iki denecek derecede yeni ve yeni olmalarına rağmen işten de nasipsiz, tecrübesiz himaye görenlerin esasen fahiş olan maaşlarına esirgenmeyen bu zam yağmuruna neden gerek duyuluyor? Hem de tatil-i eşgalin akabinde. Bunlardan, bu iltimaslılardan, bu himaye gören vatandaşlardan, umum müdürlüğün vatandaşlarından sekiz on kişinin maaşı senelik kırk elli bin frangı nasıl aşıyor? O sınırsız ve seçilmiş müdürler, müdür vekilleri, müdür muavinleri ne olacak? Neden iktidarları olmadığı kadar akılları da mahdud olan müdürler sairlerine tercihen alınıyor da nakliyat muamelatı böylece daha kötü bir mertebeye maruz kalıyor ve varidat da aşağı iniyor? Bir de idare neden Umumi Müdür Efendi Hazretleri'nin heveslerini yerine getirmek için hakikaten hayrete şayan miktarlara baliğ olan fevkalade masraflara göz yumuyor? Yalnız Umum Müdür Beyefendi Hazretleri'nin kâşanelerine gidip gelmek için sabahlardan akşamlara kadar Galata rıhtımında bekleyen özel tekne, yine müdürün keyfi oluncaya kadar Nikola Birahanesi'nin, 'Pastacı Lebon'un' kapisında bekleyen debdebeli araba masrafları ne için İdare tarafından ödeniyor?

* Beyoğlu'nda. Cadde-i Kebir (bugünkü İstiklal Caddesi) üzerinde bulunan II. Abdülhamid'in mabeyncisi Ragıp Paşa tarafından yaptırılan Anadolu Pasajı'nda yer alan Nikola Valavanis tarafından işletilen birahane. Valavanis burayı dekorasyonu ve servisiyle öne çıkan lüks bir birahane haline getirmiş ve adını *Brasserie l'Orient* (Şark Birahanesi) koymuştu –yn.

** Lebon Pastanesi, 1858'de *Café de Saint Petersburg* ismiyle Charles Bourdon tarafından Cadde-i Kebir'deki Rus Sefaretinin karşısında kurulmuştur. Daha sonra Edouard Lebon girişime ortak olur. Osmanlı sarayına da hizmet eden pastane giderek meşhur olur. 1903'te Bourdon'un ölümüyle Lebon pastaneyi kendi ismiyle 1937'de ölünceye dek işletmeye devam eder. Lebon Pastanesi dönemin seçkinlerinin, fikir ve edebiyat adamlarının uğrak yerlerinden biri haline gelecektir –yn.

Bu İdare'nin ilave masraflar ve personel politikasındaki kayırmalar hususunda fevkalade keyfî davranışları ne olacak? Üst düzeyde bulunan İdare memur ve amirlerine amade fevkalade ziyet katarları ne demek; fevkalade yataklı vagonlar ne olacak? Bu gibi israflar göze görünmüyor da amelenin tatil-i eşgali neticesiyle ihtiyar olunan 300.000 frank mı göze çarpıyor? Sürat katarları yok iken sürat katarlarına mahsus gayet büyük ve fevkalade pahalı olan vagonların celbi neden gerekli oluyor. Gerçekte vagonların iyi halde bulunmasına ve seyahat edenin istirahatlarını temin edebilecek süratte olmasına bir şey diyemez isek de bunlar daha az bedellerle alınacak vagonlarla sağlanabilecekken prens-lere layık, fevkalade pahalı alet ve edevatla donatılmış olanların celbi neden gerekli oluyor? Az müddet devam edebilen bir mesafe için beyhude ilave masraf ve fevkalade israf değil de ya nedir?

Bunlardan İdare'nin beklediği neticeler; mükemmel, süslü, göz boyayıcı şeylerle ahaliyi iğfal ve efkâr-ı umumiyeyi kendi lehine celp eylemekten ibarettir. Memlekete daha mühim hizmet ibraz edecek olan zahire sevkıyatı için hiçbir kolaylık da sağlamaz.

Acaba dünyanın hangi bir mevkiinde görülmüştür ki bir memleketin hayatını teşkil eyleyen ticareti ve ticaret için lazım gelen kolaylaştırıcı vasıtaları ihmal edip civar mahallere işleyen trenler için milyonlar sarf edilsin. Ve bu hususta gayet ağır vagonlar istimal olunsun. Bu yeni vagonların beheri kırk ton ağırlığında oldukları halde ancak 60 yolcu nakil etme kapasitesindedir.

Acaba yukarıda dile getirdiğimiz meseleler, İdare'nin fevkalade mühim işletme masraflarını ihtiyar eylediğini ve bunları adeta mecnunane bir surette israf ettiği şeklindeki iddialarımızı ispata kâfi gelmez mi? Yukarıda kayd eylediğimiz vakalar karşısında İdare'yi kasten, masraflar hakkında tafsilatlı malumat vermekten kaçınmakta olduğunu itham eylemek haklı değil midir?

Bize gelince şirketin Berlin İdare-i Umumiyesi'nin Haydarpaşa İdaresi'ni bu gibi hususlarda istediği gibi cirit oynamakta bu kadar serbest ve başıboş bırakmasına hayretler ediyoruz. Hele hisse ve hisse hâмили şürekânın kendi menfaatlerini bu derece ehemmiyetsiz bir surette gözetmeleri hakikaten hayrete şayandır.

Beşinci Fasl Tekaüt Sandığı

İdare'nin memur ve müstahdemler hakkında reva göregeldiği muamelelerin haksızlığı, insanlığın tabiatına aykırı olan, kabul edilemeyecek fikirleri hakkında bu kadar sözler sarf eyledikten ve bunları da olduğu gibi ve hakkıyla gösterip ve ispat ettikten sonra Anadolu Şimendiferlerinin memur ve müstahdemler için bir tekaüt sandığı tesis ederek güya onların geleceklerini teminat altına almak gibi hayırlı bir teşebbüste bulunduğunu söylemek kadar abes bir şey olamaz. İdare'nin tekaüt sandığının ne olduğunu bilmeyenler belki bizi bir parçacık olsun tarafgirlik hatta belki de haksızlık ve yalancılıkla itham etmeye meylederler. İşte bunun önünü almak için tekaüt sandığı namıyla tesis edilen müessesenin üzerine örtülen karanlık örtüyü kaldırarak, bu gibi yaldızlı haplarla İdare'nin, yine kendi şahsi menfaatini garanti altına almaya çalıştığını ispat edelim.

Anadolu Demiryolları İdaresi'nde memur ve müstahdemlerin ihtiyarlıkları zamanında kendilerini, öldükten sonra ise bırakmış olacakları yetim ve dul-ların geçimlerini temin eylemek gibi insani bir fikirden hareketle bir tekaüt sandığı ihdası meselesi, evvelce de arz eylediğimiz gibi namuslu ve iffetli bir muhterem zat tarafından ileri sürülmüştü. Memur ve müstahdemlerin talih-sizlikleri saikasıyla olacak ki bu mübarek ve muhterem zat böyle ulvî bir yardım fikrini düşünceden eyleme çevirmeye muvaffak olamadan maalesef idare işlerinden elini çekmiş idi.

Bilâhare bu fıkri takip ederek İdare'de tekaüt sandığını ihdas eylediler. Eylediler ama bu esnada gözetilen esas maksat memurların değil İdare'nin menfaatini temin eylemek oldu. İşbu hayırlı teşebbüs, envai tür hile ve oyun-larla yolundan döndürülerek İdare'nin gayrimeşru menfaatlerini elde etmeye yarayan keskin bir âlet oldu. Bununla beraber İdare'nin "*Tekaüt Sandıkları*" gibi yaldızlı, aldatıcı bir nam arkasına saklanarak ne kadar paralar gasp ettiğini ispat pek basit bir meseledir.

Yine evvelce arz ettiğimiz gibi Anadolu Demiryolları İdaresi memur ve müstahdemlerden senede yüzde on beşi görevlerini terk ederek istifa ederler. İdare bu hayrete şayan bir miktarda bulunan istifaların önünü alabilmek için yegâne çarenin tekaüt sandıkları namıyla bir müessese ihdas etmek lazım gel-diğine hükmederek bunu vücuda getirdi.

Görüldüğü üzere bu sandıklara iştirak eden memurlardan biri memuriyeti terk ile istifa edecek olur ise o güne kadar tekaüt sandığına vermiş olduğu, hukuken kazanmış olduğu haklarını tamamıyla zayi eder.

İdare'den, hatta verdiği parayı bile talebe hak ve salâhiyeti yoktur. Bu alın teriyle kazanılmış olan para yine İdare tarafından gasp edilir.

Adı geçen sandığa iştirak edenler ilk sene aldıkları maaşın yüzde onunu ve sonraki yıllar yüzde beşini tekaüt sandıklarına teslim, eğer maaşına bir zam vaki olacak olursa işbu yüzde beşten başka bu zammın hepsini ilk altı (ay) zarfında tamamıyla tekaüt sandığına terk ve itaya mecburdur. Hizmet tarihinin başından itibaren on sene veya daha ziyade çalıştığı halde istifa ile terk-i memuriyet eden memurların o güne kadar tekaüt sandığına vermiş oldukları akçenin yalnız yüzde ellisini talebe hakkı vardır. Hele bu akçenin faizi bile yoktur. Yani bu para için faiz verilmez. Hizmet tarihinin başından itibaren yirmi sene veya daha ziyade mürur eylediği halde hizmeti terk ederek istifa eden memur, o güne kadar verdiği tekaüt hakkının tamamını ahza salâhiyetkar ise de idareden bu akçenin faizini talebe hakkı yoktur.

İdare'nin, işte memurların memuriyeti terk ile istifa etmelerine karşı koymuş bulunduğu bu silaha mukabil yine her sene önemli miktarda memur daha faydalı bir memuriyet bulur ve böylece eskiden beri kesp eylemiş olduğu meşru haklarını İdare'nin ellerine terk ile İdare'nin tahammül edilemez boyunduruğundan kurtulmak için can atar. Yalnız İdare'yi tercihle İdare'de bir mecburiyet tahtında olmayarak kendi arzuları ile kalmak isteyenler yalnız İdare'den himaye görenler ve iltimaslılardır.

Bu adı geçen tekaüt sandıkları nizamnamesi ki memurların lehinde, saade-tini temine kefil olması gerekirken bu biçarelerin aleyhinde pek çok maddeleri bulunmaktadır. Seçtiğimiz rastgele bir iki misâl:

1. Gündelikle çalışan memurlar ki, İdare'de bulunan memurlar ve müstahdemlerin arasında büyük çoğunluğu teşkil eder, frenci, makasçı, ateşçi, geçit bekçisi, hat muhafızı, sanayi erbabı ve daha saireden ibaret ve en az ücret alan ve az ücret almalarına rağmen en çok, hatta daima tehlikelere göğüs geren biçarelerden ibarettir. Bunlar tekaüt sandığına iştirak edemezler. Bu nizamname bunları bu iştiraktan hariç bırakmıştır.

2. Eğer bir memur tekaüt sandıklarına iştirak eylediği ve tekaüt haklarını muntazaman ödemiş bulunduğu takdirde memuriyet müddetinin başından

itibaren on sene zarfında ve hatta hizmet esnasında hasta, dermansız ve bakıma muhtaç kalırsa sandık kendisine yardım ve ilgi göstermez, İdare'den hiçbir zarar ve ziyan talebine hakkı yoktur. Eğer vefat ederse bırakacağı evlat ve ailesi de sandıktan bir şey talebinde haklı değildirler. Adı geçen nizamname yalnız bu babda kaçamaklı, lastikli bir iki sözü ihtiva ediyor ve diyor ki, bu gibi memurların evlat ve ailesine ebeveynine sandık komisyonu azası eğer acırsa ufak miktarda mükafat verebilir.

Ya ikram etmezse, bu biçareler acaba ne olacak (?), burasını vicdan sahipleri düşünsün.

Tüyleri ürpertecek bir istikbal!!!

Eğer bir memur iştiraktan 10 sene sonra vefat ederse geride bırakacağı dul ve yetimine, ihtiyar düşkün anasına, babasına sandık yalnız müteveffanın maaşının %10'u nispetinde bir maaş tahsis eder.

18 yaşını aşmış yetim bu haktan istifade edemez. 18 sene İdare'de cansiperrane hizmet etmiş bir memur farz edelim ki çalıştığı dönemde 1000 kuruş maaşı olsun ve ölümünde 17 yaşında bir kız çocuğu bıraksın. İdare bu biçareye, yetime ancak 100 kuruş bir maaş bağlar ve bir sene sonra bu maaşı da keser. İşte hukukşinas ve kadirbilir sadık dost! İdare'nin 18 senelik memuruna karşı yine kendi vermiş olduğu bir hakka mukabil izhar eylediği büyüklük yekûn bir sene zarfında 1200 kuruşu aşmıyor. Bir kere bu biçare memurun sandığa bırakmış olduğu parayı düşünün, bir kere de 18 yaşında yardım ve ilgiden nasipsiz, kimsesiz yetime İdare'nin göstermiş olduğu büyük lütfû (!) nazar-ı dikkate alın, o zaman İdare'nin böyle bir sandık teşkilinde gözetmiş olduğu insaniyetperver maksadı pek güzel anlamış olursunuz.

3. Tekâüt maaşı, asıl maaşın hiçbir zaman $66 \times \frac{2}{3}$ 'ünü aşamaz. 55 yaşına gelmiş, sandığa iştirak ederek 30 sene sandığa hizmet eylemiş bir memur tekaüt olduğu zaman İdare'nin kendisine tahsis eylediği maaş bu $66 \times \frac{2}{3}$ 'nün %75'i nispetinden ibarettir. Eğer bir memur bu iki şeraiti ifa etmeden İdare'den ihraç edilecek olursa tekaüt sandığından hiçbir şey talebine hakkı yoktur.

Bu cihetten idare pek çok menfaatler temin eylemektedir. Tamam, tekaüt olabilecek bir çağa gelen bir memurun tam da bu hakkını kaybetmesi için otuzuncu seneyi doldurmadan bir iki gün önce ihraç etmek ve bunun için gayrimeşru, kasti sebep keşf ve icat eylemek İdare'ce pek kolaydır.

Ve ekseriya tatbik olunmaktadır. Bugüne kadar bu gibi kovulma fikriyle hukuki haklarını kaybetmiş biçare memur o kadar çoktur ki...

4. Bu tekaüt sandıklarının sermayesinin %40'ını memur ve müstahdemler ödemiştir. İdare'nin bu hususta verdiği meblağ 66.000, memurun verdiği miktar 40.170 osmanlı lirasıdır. Bu sermayenin mühim bir kısmı memurlar tarafında ödenmiş olduğu halde İdare bu sandığı kendi malı gibi addetmekte ve kendisinin tayin ettiği memurlar vasıtasıyla keyfi bir surette idare eylemektedir.

Bu karma sermaye ile müteşekkil müessesede memurların hiçbir vekili, hiçbir murahhası yoktur. İdare'nin bu meblağı kendi sermayesi gibi işletmeğe –nizamname mucibince– hakkı vardır. (Madde 33.)

İşte buna dayanarak güya İdare'nin verdiği 66.000 lira sırf sözden ibarettir. Bunun vücuduna ancak hesap defterlerinde tesadüf olunur. Bu hibe yalnız bu miktarı bir hesaptan diğerine nakilden başka bir şey değildir.

1909 senesi Kânunuevvelî'nin 31'inci günü tekaüt sandığının açıklamalı cetvelini aşağıda okuyucuların bilgisine arz ediyoruz. İşbu cetveli tetkik eyleyecek muhterem zevat, İdare'nin bol keseden atıp tuttuğu, yaygaralarla iddia ettiği gibi tekaüt sandığı vasıtasıyla memur ve müstahdemlere karşı ihtiyar ettiği –kendi tabirince tahammül edilemez– yardımın ne derecelerde aşağı ne kadar hakir olduğunu anlar, anlar da İdare'nin cibilliyeti hakkında bir fikir peyda etmiş olur. Ve sözlerimizin sıhhatine emniyet eder.

İşte cetvel:

1909 Kânunusani nihayetindeki sermaye	Osmanlı Lirası	125.925
1909 senesinde tahakkuk eden faiz	« «	4100
1909 senesinde memurunin verdiği tekaüt hakkı		3175
1909 senesinde İdare'nin verdiği		2930
1909 senesinde tevzi edilen maaş		400
Maaş alanların başına ortalama düşen meblağ		4.75
31 Kânunusani'de tekaüt maaşı alanların miktarı		7
Adı geçen sandığa tekaüt hakkını bırakarak iştirak edenlerin adedi		500

Cümlesi de İdare'nin ağzına çeşni veren, keyfine tabii bulunan sair maddeleri burada teker teker yazarak vakit harcamak istemiyoruz. Yalnız şuracıkta saygı-değer Osmanlı sıfatı altında çalışan Anadolu Demiryolları Tekaüt Sandığı'nın

mahut nizamnamesinin 38’inci maddesini aynen tercüme ile nakil etmekten kendimizi men edemedik.

İşbu dikkate şayan madde aşağıdadır:

“Memurin ve müstahdemin şirket ile İdarènin tekaüt sandığı arasında çıkması mümkün olan her türlü ihtilaflın halli için merci hakem heyetidir. İşbu hakem heyetinden sadır olacak hükümler gayri kabil istinaf ve temyizdir. İşbu hakem heyeti teşkili için taraflardan her bir ayrı ayrı birer hakem tayin edecek, bu iki hakem de müttefikan bir üçüncü hakem tayin edecektir ki bu zat bu heyetin reisi olacaktır. Eğer bu iki hakem bu üçüncü reis olacak hakemin tayininde ittifak edemezlerse;

İşbu intihap Almanya Devleti’nin Dersaâdet Konsolosu cenapları tarafından icra olunacaktır.”

Bu Osmanlı memleketinde ve Osmanlı namını taşıyan bir şirket ile Osmanlı memur ve müstahdemlerinin arasında ortaya çıkacak ihtilaflar Alman Konsolosunun iştirakiyle halledilecek! Fe’tebirû!

Anadolu Demiryolları Şirketi’ni tarif ettiği zaman “*Tayms*” gazetesindeki “*menfaat rüzgârının estiği cihete tevcih-i cenah ederek bazen Alman bazen Osmanlı olan bu şirket*” sözleri ne kadar da doğrudur.

Devr-i sabıkta bu gibi meselelere yumuk gözle bakılmakta idi ancak ümit ederiz ki Meşrutî Hükümet bu gibi muamelelerde layık olduğu hukuken açık teftiş hakkını hakkıyla ifa eder.

Ve lazım gelen sebeplerine de el atar. Hele bilhassa Şimendiferler Zabıtası Nizamnamesi’nin 20. maddesiyle hükümetin adliye kuvvetlerine meydan okuyan ve memleketin şanına ters olan bölümünü yeniden ele alarak tashih eder.

• “İbret alın” anlamında –çn.

IV. MEMURLAR ile İDARE ARASINDAKİ MÜNASEBAT

Birinci Fasl İdare Memurlara Ne Tarzda Muamele Etmektedir?

Anadolu Demiryolları'ndaki usul ve idareden geçen bölümümüzde uzun uzun idare-i efkâr eylemiş ve memur ve müstahdemler hakkında ne yolda muamelata reva gördüğü hususunda birkaç misal ita etmiş idik ki bu babda muhterem okuyucularımız bir fikir peyda eylemiştir.

İdare'nin memur ve müstahdemler hakkında tatbik eylediği adı geçen muameleleri bundan evvelki bölümlerimizde anlatmış idiysek de bu muamelatin ne derecelerde zalimane olduğunu ispat edememiş idik. Bu iddiamızın sıhhatli olduğuna dair elimizde vesikalar mevcuttur.

Muhterem okuyucularımızı, vatandaşları hakkında reva görülen muamelelattan haberdar etmeği arzu edersék de kendilerini üzmemek için burada da yalnız bir iki misal iradıyla iktifa ediyoruz:

1. İdare memurlarından birinin ölüm yatağında bulunan pederinin son dakikalarında nezdinde bulunmak üzere şifahen izin talep ettiğinden dolayı “*Yazılı olarak müracaat etmek lazımdı*” diyerek 30 kuruş nakdi cezaya çarptırmıştır.

2. Hasta bulunan zevcesi için satın almış olduğu kesilmiş bir tavuğu yemek sepeti içinde nakil ettiği için İdare tren memurlarından birine on beş günlük geçici uzaklaştırma cezası vermiştir.

İnsan burada Ziya Paşa merhumun, “Birkaç kuruşu mürtekinin câyı kürektir” önemli sözünü tekrardan kendini pek zor men ediyor.

3. Yirmi seneyi aşan bir müddet Kumpanya’da hizmet etmiş ve ancak 950 kuruş maaşa nail olmuş bir memur, insan bu ya, hasta olur ve hastalığı üç ay devam eder. İdare esasen mevcudiyetinden şüphemiz olan vicdandan kendisini aklayarak bu biçareye izin verir. Çünkü İdare’nin memuruna bu suretle muamele etmesi nizamnamesi ahkâmındandır. Memur vazifesini ifa edecek derecede iyi hale gelince işine geri dönmeyi talep eder. İdare işbu memurun talebini reddedemez ise de yine gayrimeşru bir yol bulmaya gayret eder. Biçare aylıklı memur gündelikçiler sınıfına alınır ve çalıştığı günler için 25 kuruş ücret verilmeye başlanır. Ve buna sebep olarak adı geçen memura, memurluğunun geçmiş olduğunu ve sonra fiilen memurluk görevinde olamayacağı ileri sürülür. Yani İdare artık bu biçare adamcağızı bundan sonra muvazzaf memurluk sınıfından ihraç etmiştir. İdare’ye geçici surette kabul edilenler her zaman kati surette ihraç edilmek tehlikesine maruzdur. Maaş miktarına dikkat!

4. Memurun biri de vazife esnasında nasılsa ayağını bir vagonun tekerlekleri altına sıkıştırarak sakatlanmış ve ayağını kayıp etmiş.

Ve üç ay hastanede kalmaya mecbur olmuş. Bu üç ay zarfında insaniyet-perver (!) İdare memurun maaşını keser. Zavallı adam hasta olarak hastaneden çıktıktan sonra uğraşır, çalışır, bunun üzerine İdare ancak büyük bir lütuf olmak üzere kendi hizmetinde sakatlanmış olan bu biçarenin yalnız istisna teşkil etmek şartıyla ancak hastane masrafını öder.

5. Bir işçibaşı 31 sene müddetle İdare’de büyük bir gayretle vazifesini ifa eder bu kadar senede yalnız çalıştığı günler için 14 kuruş yevmiye almaya hak kazanır. Vazifeyi ifa esnasında her nasılsa bir trenin altında kalır ve tren üzerinden geçer. Suratinin derisi yüzülür, kaburga kemiklerinden iki üç tanesi kırılır ve uzun müddet hastanede kalmaya mecbur olur. Hastaneyi terk ettiği zaman

“Milyonla çalan mesned-i izzette ser-efraz / Birkaç kuruşu mürtekinin cây-ı kürektir.”
[Milyonla çalanlar yüksek ve şerefli mevkilere yükseltilerek baş tacı edilir; birkaç kuruş çalan hırsız ise kürek cezasına çarptırılır] –çn.

İdare burada da büyük insanlığını göstermekten (!) geri kalmaz! Hastanede bulunduğu müddetçe kendisine hiç para vermediği gibi, iade-i afiyet eyledikten sonra hastane masrafını bile kendisinden tahsil eder. Ne yüce vicdan!!!!... Bir nakdi mükâfata gelince bunu tahayyül etmek bile abestir. Mamafih böyle bir felaketten sonra bu biçare tekrar İdare'ye kabul edildiği için yine emsal ve akranı arasında hakikaten en bahtiyarlardandır. Bu birkaç mesele zan ederiz ki İdare'nin memur ve müstahdemlere karşı vicdanları yaralayacak bu kötü muamelatı reva görmekte olduğunu lüzumu derecede tayin etmiştir.

Ve memurların İdare'ye karşı kalben beslediği his saygı değil, husumettir ki bunun menşei de kendiliğinden derece derece su yüzüne çıkmaktadır. İşte bu gibi memurların kalbinde hissettikleri elem o derece birikmiş idi ki bir gülle gibi patlamasına ufacık bir sebep arıyordu.

O sebep, o vesile de tatil-i eşgal meselesinde kendi kendini ihzar eylemiş idi.

İkinci Fasl

Anadolu Osmanlı Demiryolları Memurin ve Müstahdemin Cemiyet-i Uhuvvetkârisi ve Tatil-i Eşgal Meselesi

10 Temmuz gününün muhterem ve hayırlı sabahında, cihan güneşi meşrutiyetin vatan ufkuna nurlu hayat ışıkları saçan okları büyük bir vakarla yayıldığında; 32 senelik istibdadın kanlı pençesi altında sararmış, birtakım yırtıcı gece kuşlarına, yarasalara, baykuşlara barınak olmuş, o tertemiz gökyüzüne doğru bu uğursuz kuşlarını görülmekten mahrum ederek yükselmeye başladığı bir mübarek saatte; uzun senelerin tahammül edilemez meşakkatleri altında; yırtıcı, kanlı pençelerin öldürücü saldırılarına maruz, inlemeden için için ağlayan bütün bu vatan evlatları ile Anadolu Osmanlı Demiryolları memur ve müstahdemleri de hürriyet rüzgârının temiz kokulu esintisiyle yepyeni bir hayata doğmuş idi.

İşte bu mukaddes meşrutiyetin gül bahçesi olan vatanda yetiştirdiği çiçeklerden biri de Memurin ve Müstahdemin Cemiyet-i Uhuvvetkârisi oldu.

17 Ağustos sene 1908 tarihinde bu cemiyetin geçici idare heyeti bilumum müstahdemler namına bir istida tanzim ettiler. Bu istida ile umum müdürlükten memurlar için karanlık birer sefalet yeri olan yurtlarının birer saadethaneye tahvil olmasını, zaruretili olması kadar tahammülü imkânsız olan hayatlarına

bir parça refâh saçılmasını talep ediyordu. Bu ricacı şikâyet çığlıklarına hiçbir insan kulağında karşılık bulamadı. Bu ricacı inlemelere karşı İdare tamamıyla sağır ve dilsiz kalmıştı.

Bu geçici idare heyeti bizzat Umum Müdür'e müracaata mecbur oldu.

Müzakerat tamam bir ay devam etti. Ricalar, niyazlar, istidalar, istirhamlar, şikâyetler hiçbir şey, hiçbir şey Umum Müdür'ün kalbinde bir titreme ve vicdanında bir tesir hâsıl edemedi.

“İza yeise'l insanû tâle lisânuhû

Ke-sennûri'l mağlûbi yesûl ü 'ale'l kelbi”

Nihayet şu sürünceme, haklarında reva görülen kötü muameleler memur, müstahdem ve amelenin sabır ve tahammülünü taşırdı, 14 Eylül sene 1908 tarihinde tam bir ittifak ile teknil hat boyunda tatil-i eşgal ilan edildi.

Kalbleri hamiyet ve vatan muhabbetiyle dolu olan memur ve müstahdemler tatil-i eşgal neticesiyle Hükümet-i Seniyye'ye yüklenen zarar ve ziyânı nazar-ı dikkate alarak, Umum Müdür'ün işi kasten sürüncemede bırakarak bu noktaya sevk ettiğini de unutmuyarak tatil-i eşgalin üçüncü günü cemiyet-i mezkûra hukuk müşaviri Abdurrahman Adil Bey'i vekil tayin ederek tatil-i eşgale bir netice verilmesi için Hükümet-i Seniyye'ye müracaatı tavsiye eyledi.

Abdurrahman Adil Bey Ankara Mukavelenâmesi'nin 12'inci maddesi ahkâmına istinaden bir istida tanzim ve o zamanlar sadaret makamında bulunan Kâmil Paşa'ya” başvurdu.

Adı geçen istidanamede memur ve müstahdemler Hükümet-i Seniyye'nin zararını ödeyen olmamak için tekrar işe başlamaya amade olduğunu, lakin fevkalade ahvalde nakliyat temini için Hükümet-i Seniyye'nin teknil hatlarda vaziyeti ele alması maddesi mucibince, açık hukuk hükümleri bulunmasına dayanarak İdare'ye karşı harekete geçmesi beyan ve talep olunuyordu.

* “İnsan karamsarlaştığında dili uzar (çok konuşur), köpeğe saldıran mağlup kedi gibi” anlamında –çn.

** Kıbrıslı Mehmet Kâmil Paşa (1833-1913). Osmanlı devlet adamı. II. Abdülhamid'in saltanatı esnasında ve daha sonra II. Meşrutiyet'in ilanından sonra (V. Mehmet döneminde) dört kez sadrazamlık yapmıştır. Son sadrazamlığı 23 Ocak 1913'te Babıali Baskını ile son bulmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nun İngiltere'nin dostluğunu gözetmesi gerektiğini savunagelmış, Meşrutiyet'in ilanından sonra İTC ile çelişkiye düşmüş ve İTC karşıtı muhalefetle birlikte hareket etmiştir –yn.

Müdüriyetin taahhütnamesinin tercümesidir:

Anadolu Osmanlı Demiryolları Şirketi, 19 Eylül 1908

*Anadolu Demiryolları Memurini Cemiyet-i Uhuvvetkârîsi'ne
Haydarpaşa*

Memurin ve Müstahdemin Cemiyet-i İttihadiyesi'ne 16 Mayıs 1908 tarihinde teklifolunan mutalebini kanun dairesinde kabul edeceğime dair taahhüdat-ı resmîyyemi tebliğ ve tekid eylerim. Müdüriyetin arzu ve iktidarında kalacak ve bilahare bazı maddelerin müzakeresi üzerine yavaş yavaş mevkii tatbiki vaz' edilecek olan mükâfat-ı nakdiye meselesiyle Hükümet-i Seniyye'nin karar-ı resmîyesine vabeste olan mevadî müstesnadır.

Müdür-i Umumi Huguenin

Bu istida ile memur ve müstahdemler lehinde olarak adı geçen nezâretin yardımı talep olunuyor ve İdare'nin vermiş olduğu mukavele ve şartları hakıyla ifa etmesi için lazım gelen vasıtalarla başvurulması istirham ediliyordu.

Gerek memur ve müstahdemler ve gerek idare tarafından tayin edilen mu-rahhaslar nazırın riyaseti altında olarak iki defa toplantı yaptılar. Bu mecliste toplantıya başkanlık eden Nafia Nazırı Hallaçyan Efendi Hazretleri' bile memurinin hakkını teslim eyledi.

Lakin müzakereler bu tarihte Dersaâdet'te bulunmayan Umum Müdür'ün dönüşüne bağlanarak kesintiye uğradı. Ve iş olduğu gibi yüzüstü bırakıldı.

* Bedros Hallaçyan (1871-?): Galatasaray ve Mekteb-i Hukuk mezunu olan Hallaçyan 1892'de Paris'e giderek hukuk, siyaset ve ekonomi alanlarında doktora eğitimi aldı. Burada İTC çevreleriyle ilişkilendi. Meşrutîyetin ilanının ardından İTC mensubu olarak İstanbul mebusu olarak seçilmiştir. Gabriel Noradunkyan'ın istifası sonrasında Nafia Nazırı olarak hükümete girmiştir. Nazırlığı esnasında 1909 başlarında yanan Haydarpaşa Garı onarılarak Kasım 1909'da yeniden açılmıştır. 1912 ve 1914 seçimlerinde tekrar İstanbul mebusluğuna intihap edilmiştir. İTC ile yakın ilişkisine rağmen I. Dünya Savaşı'nda kızağa alınır. Hallaçyan Mondros Mütarekesi sonrasında Paris'e yerleşir -yn.

Üçüncü Fasl

Memurin ve Müstahdemin Cemiyeti ve Teşebbüsâtı

Yeni Tatil-i Eşgal Nizamnamesi'yle, İçtima Kanun-i Cedidesi'nin ilan ve tatbiki üzerine memur ve müstahdemler cemiyetinin nizamnamesi kanunun inceliklerini bilen meşhur Adliye Nezâreti Müşaviri Kont Ostrorog Cenapları'nın olumlu ikazları üzerine tebdil ve yeni kanunların gösterdiği tarza uygun hale getirildi. Hükümet-i Seniyye nezdinde lazım gelen muamelat icra edildi. Ve Meşrutiyet Hükümeti'miz yeni *Anadolu Osmanlı Demiryolları Memurin ve Müstahdemin Cemiyet-i Uhuvevkârisi*'nin teşkiline itiraz etmeyerek mevcudiyetini tasdik eyledi.

Bu bapta Hükümet-i Seniyye'mizin vermiş olduğu vesika da aşağıdadır:

Üsküdar Mutasarrıflığı

Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi Memurin ve Müstahdemini Cemiyeti Uhuvevkârisi unvanıyla merkez idaresi Haydarpaşada rıhtım üzerinde 1 numaralı daire-i mahsusada teşkil eden cemiyetin heyet-i idaresi tarafından Cemiyetler Nizamnamesi'nin irae ettiği şerait dâhilinde ita kılınan beyanname ve merbutu nizamnameler tetkik olunmuş cemiyet-i mezkûrun maksat-ı tesisi anlaşılmuş olmakla yine kanun-u mezkûr ahkâmına tevfikân işbu ilmühaber ita kılındı.

23 Eylül sene 325

Üsküdar Mutasarrıfı Faik

“ Comte Leon V. Ostrorog: Leh asıllı hukukçu. Babası Yüzbaşı Stanislas Ostrorog. Abdülmecid döneminde İstanbul'da bulunmuş, ardındansa Fransa'ya yerleşmiş siyasi bir mülteciydi. Yüksek öğrenimini Paris Hukuk Fakültesi'nde tamamlayan Ostrorog 1894'te İstanbul'a gelerek parlak bir avukat olarak öne çıktı. Yirminci yüzyılın başında Adliye Nezâreti'nde hukuk ve sadaret müşavirliği görevlerinde bulunmuş ve bilhassa İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin ileri gelenleriyle yakın ilişki kurmuştur –yn.

İşbu cemiyet-i uhuvvetkârinin yegâne maksadı tekmil mesaisini Anadolu Osmanlı Demiryolları Umum Müdürü'nün, biçare memur ve müstahdemlere karşı taahhüt eylediği vaatler ve şartları tatbik ettirerek bu zavallıların refah ve saadetten kendi hallerine göre hisse sahibi olabilmeleri için sarf-ı mesai eylemekten ibarettir.

İşte adı geçen cemiyetin maksat ve esas tesisi iş arkadaşlarının emeklerini, terfi hallerini işlerini koruma altına almaktan ibaret bulunmakta idi. Bundan başka işbu cemiyetin çizmiş olduğu programda yardım sandıkları tesis ederek, hasta ve sakat kalan memura şirketten yardım ve destek, içlerinden vefat eyleyenlerin evlat ve ailesine destek ve onları tahsil ettirerek geleceklerini temin gibi insani maksatlar gütmekte idi. Şimendifer memurlarına mahsus bir kooperatif teşkil eyleyerek, ucuz ücretle ekmek tedarik etmek üzere şimendifer memurlarına mahsus fırınlar tesis eylemek, uygun fiyatlarla yakacak tedarik etmek gibi teşebbüsler, nafia ve iktisat işleri de hep bu programda var idi.

Memurların refah ve saadetine göz dikmiş, bu biçarelerin mesut bir hayat sürmelerine müsaade etmeye söz vermiş olduğu zannolunan Umum Müdür Mösyö Huguenin Cenapları ise bu cemiyetin esas maksadı olan yüksek insani hissiyatı anlamaktan aciz olmasına dayanarak, cemiyeti mahv ve izale eylemek için elinden gelen yalan ve dolanı icradan geri kalmamıştır.

Umum Müdür Mösyö Huguenin Cenapları, böyle mukaddes bir maksat için tesis etmiş olan cemiyet hakkında bu gibi hususlarda hakikaten eşsiz olanın aklına gelen her türlü iftirayı üstüne atmaktan kaçınmamış, güya kendi fikrince işbu cemiyeti kanun dışı bulmuş ve hatta bunu Şura-yı Devlet'e ihbar ederek kapatılmasını ve ortadan kaldırılmasını talepten geri durmamış idi.

Teşekkür olunur ki hamiyet ve insaf sahibi olan muhterem Şura Heyeti, Mösyö Huguenin Cenapları'nın bu kin ve iftiralarına iltifat bile etmemiş, mesele gündeme geldiğinde meşrutiyetle idare olunan Hükümet-i Celile-yi Osmaniye'de her vatan evladının içtimai hakkı olduğunu beyanla Anadolu Osmanlı Demiryolları memurun ve müstahdeminin hukuk-i esasiyelerinden bu içtimai hakkının ortadan kaldırılmasına hiçbir sebep teşkil edemeyeceğine hükmetmiştir. Şura Heyeti Kanun-i Esasi'mizde açık her Osmanlının haiz olduğu içtimai hürriyeti teslim etmek suretiyle Umum Müdür Efendi'nin Kanun-i Esasi'mize indirmek istediği istibdat darbesine karşı gayet meşrutiyet yanlısı bir hüküm ita eylemiş, hak ile batıl böylece belli olmuştur.

Yalan ve dolanda hakikaten misline ender tesadüf edilebilecek kadar deşetli bir zekâya ve bu hususta kendisine korku verebilecek şeylerin sağlamlık ve metanetine rağmen onları izale etmek için eşsiz bir azim ve sebata malik olan Umum Müdür Efendi Hazretleri gözlerinde diken olan bu muhterem cemiyeti feshettirmek için bu defa diğeri bir hile yolunu izlemiştir.

Esas maksadı insanlığa hizmetten ibaret olan böyle muhterem cemiyeti yeni tatil-i eşgal nizamnamesi ahkâmınca yasak kapsamına alınmış olan sendikalar şeklinde göstermiş ve bununla gerekenin acilen yapılması için kendi imzası tahtında olarak Adliye Nezâreti'ne müracaata hiçbir beis görmemiş, kinini bu derecelere kadar sevk ederek cibilliyetini bu suretle ispat etmiştir.

Bu isnat üzerine Adliye Nezâreti meseleyi süratle takibe başlamış, davaya önce Üsküdar Ceza Mahkemesi'nde bakılmış ise de yetkisizlik iddiasına dayanarak iş İstanbul'a havale olunmuştur.

Bugün işbu dava istinaf ceza dairesince ilerideki bir tarihe tehir edilmiş olduğu halde beklemektedir.

Şurası dikkate şayandır ki ekseri Osmanlılardan ibaret bulunan cemiyet azasına karşı Umum Müdür Efendi Hazretleri'nin ikame eyledikleri dava için hâkim huzurunda kendilerini teşhis eylemek üzere ilk derece mahkemelerinde olduğu gibi İdare'nin hukuk müşavirini memur etmek hatır ve hayalinden bile geçirmemiş ve bilakis yine dikkate şayandır ki otuz beş milyon Osmanlı'nın müdafaa vekili ve hukukunun muhafızlarından olan İzmir muhterem mebusu Nesim Mazliyah Efendi Hazretleri'ne müracaat eylemiş, o da Mösyö Huguenin Cenabları'nın bu arzularını yerine getirmeye hevesle razı olmuştur.

Netice

Şu naçiz eserimizin ihtiva eylediği hadiseleri layıkıyla araştıran her beyin, ortaya koyduğu gerçeklerle önemli kanaate ulaşır.

* Nesim Mazliyah (1878-1934): Hukukçu ve II. Meşrutiyet'te İzmir mebusu ve İttihat ve Terakki Cemiyeti üyesi. Manisa'da doğan Mazliyah buradaki *Alliance Israelite Universelle* mektebinde okumuş sonrasındaysa Hukuk Mekteb-i Âlisi'nden mezun olur. Selanik'te avukatlık ve Selanik Ticaret Mahkemesi üyeliği yaptı. Burada İTC'ye katıldı. Cemiyetin 1908-1909 yılları arasında sekreterliğini yapan Mazliyah, 31 Mart Vakası'nda meclisi basan ayaklanmacılara karşı direnişiyle şöhret kazanmıştır -yn.

Anadolu Demiryolları İdaresi'nin yönetim tarzı, taahhütlerine aykırı vasıtalarla tevessül etmek konusundaki hastalıklı yaklaşımı, haiz olduğu imtiyaz ile uhdesine yüklediği vazifelerinde nefsini kurtarmak için birtakım gayrimeşru tedbirlere müracaatı, hakikatte kendi şahsi menfaatini, görünürde ise teşkil eylediği şirketin kârını artırmak için sürekli olarak sarf-ı mesai eylemesi, izin ve imtiyazlarını daha geniş bir daireye yükseltmek için devamlı olarak gayret etmesinden ibarettir.

Eğer işbu İdare'nin aracılık eylediği meşru vasıtalar, kanuni ve kanuni olduğu kadar da memleket ve millet için verimli olmuş olsaydı, bu hususta harcadığı mesai makbul, insanların kalplerine de uygun olabilirdi. Bu gibi ihtiyaçları hızlı anlayıp çözüm bulacak, yaratıcı bir zekâ ve kullanışlı icatlar peşinde koşan yetkin bir İdare'yi yaratmak, bugün iktidarı ellerinde tutanlar açısından imkânsız ve zor değildir. Bu şekilde takip eyleyecekleri tarz ve ahval İdare'yi daha namuskâr ve daha meşru bir hale döndürmeye kâfidir. Bu hususta yapılan işlerin sonucunda şimendifer güzergâhında bulunan memleketlerin gelişmesi, oralarda ikamet eden milletin menfaatleri, bu arazilerde ziraatın ilerlemesi, evvela havalide sanayinin yaygınlaşması işbu mukaddes maksatları teminat altına alabilirdi. İşte böyle sadakat ve samimiyetle çalışıldığı takdirde Şirket'in bugün kazandığı menfaatin o zaman birkaç katı daha fazlasını hem de meşru bir suretle kazanacağı şüphesiz doğrudur. Bundan başka deruhte eylediği gayet mühim, mühim olduğu kadar da işbu büyük teşebbüs sayesinde umum memleketin bilcümle vatandaşların hoşnutluğunu celp ile kendi lehinde hürmet, riayet ve hatta minnettarlık hisleri uyandırmağa muvaffak olabilirdi.

Eserimizin ta ilk sahifesinden beri tekrar ve iddia ettiğimiz gibi İdare'nin takip eylediği, tahammülü zor, usul, tarz, tevessül eylediği vasıtalar hep memleketin ve Hükümet-i Seniyye'mizin ve İdare'de istihdam olunan yerli memurların omuzlarına yüklenmekte ve masrafları memleket tarafından tesviye edilmekte olduğu gibi teşhis eylediği imtiyaz sahibi şirketin de şöhretine tesir eylemektedir.

Bu tarz İdare'nin bu noktaya ulaşabilmesi ve hükümetin bu yüzden bu derecelerde zarar etmesi sırf muhtelif hatlar için gösterilen teminat usullerinin yekdiğerine zıt bir şekilde olmasındandır. Şirket bu muhtelif usullerin birleştirilmesiyle kendi gayrimeşru menfaatlerini teminat altına almıştır... Buna bir de işbu mesele kadar ehemmiyetli diğer bir sebebi daha ilave etmelidir.

Yani Ticaret ve Nafia Nezâreti'nde bu işlerle iştigal eden zevatın, gelir dairesi ümerasının, muhtelif mukavelelerde mevcut olan bazı maddelerden külliyen bihaber olduklarını söylemek istiyoruz.

Ve bir de memleketin ihtiyacı, ticaretin ve sanayinin gelişmesi lüzumu, kısaca bugünkü medeniyetin bu muhterem anavatanı kaplaması hususunda onun üzerine bir şey bilmediklerinden ve bilemediklerinden, yani “Ân kes ki nedâned, nedâned ki nedâned” tabirince cehaletlerini söylemek âdem-i iktidarlarını itiraf edebilecek kadar insaf sahibi olmadıklarından bahs eylemeği arzu ediyoruz.

Nafia Nezâreti işbu İdare'nin muamelatını kat'i, ciddi ve hakiki bir surette teftiş etmiyor ve buna güya sebep olarak Hükümet-i Seniyye'nin işbu muazam teşebbüsün muamelatına karışma ve yakından tetkik ve teftişe hiçbir hak ve resmi sebebiyet bulunmadığını ibraz eyliyor.

Aman yarabbi ne fahiş hata!

Biz bu manasız sebebe karşı tekmil kuvvet ve kudretimizle, bütün mevcudiyetimizle itiraz etmeği sürdüreceğiz.

Bu gibi anlamsız bir sebep göstermeye teşebbüs edenlere şurasını söyleyelim ki bilumum şimendiferler kâmil ve ilelebet büyük Osmanlı milletinin servetidir. Öyle bir servet ki mevcudiyeti için zavallı millet efradı aç, çıplak ve yalın ayak çalışıp kazandığı milyonların ödenmesinden geri kalmıyor. Bu mühim nokta hükümet tarafından bilmezlikten gelinerek geçilmemelidir.

İşte bu nazariyeye dayanarak hükümetin hiçbir zaman bu gibi idareler muamelatına yabancı kalmaması bunları yalnız dâhili muamelelerinde biraz serbest bırakmakla beraber her işlerini yakından takip etmesi gerekir.

Hiç şüphe yok ki İdare hakkında Osmanlı kanunlarını tatbik etmek Hükümet'in açık hukuk hükümlerinden olduğu gibi mezkûr İdare de resmi hükümet lisanı olan, şirin Osmanlı lisanının kullanımını mecburi hale getirmek ve İdare memur ve müstahdeminin büyük kısmının yalnız hamal, rençper, duvarcı gibi değil hatta büyük mevkilerde bulunanları bile Osmanlı tabiiyetinden tayin ettirmek, Hükümet'in hukuki işlerinden ve hatta en mukaddes görevlerindendir.

* “Ol kişi bilmez, fakat bilmediğini de bilmez” anlamında –çn.

Bu nazariye bir kere mükemmel surette tayin edildi mi İdare'nin Hükümet-i Seniyye'mizin dâhili muameleleri hakkında serbestisini muhafaza etmesi hakkında İdare'nin hiçbir türlü itirazı, manasız söz sarf etmesine hak ve salahiyeti olamaz.

Deminden beri imendiferin idaresinden bahsettik. Şimdi biraz da iktisadi yönlerinden bahsetmek istiyoruz. Bu cihet de diğeri gibi ve hatta daha ziyade araştırmaya dayalı tenkittir.

İdare muamelatı iktisadiye ve maliyesinin Hükümet-i Seniyye tarafından ciddi, hakiki, umumi bir teftiş altında bulundurmaması sebepleri malûmdur.

Aslında bilcümle şimendifer hatlarının gerçek sahibi doğrudan doğruya millet dolayısıyla icra vekili olarak Hükümet'tir. Çünkü işletme masraflarının yükünü omuzlarına alan millet, milletin hazinesi, yani yine Hükümet'tir; millete karşı her türlü mesuliyeti uhdesine alan, her iş hakkında Meclis-i Mebusan'da milletin vekillerine karşı cevap vermeğe mecbur olan Hükümet, şimendifer muamelatını, nakliyatını, düzen ve rahatlığını, temizlik ve istikametini, ticaretinin gelişmesini ve bu suretle milli servetin artışıını garanti altına almakla mükelleftir.

Hükümet-i Seniyye'ce icra olunan teftiş için eğer erbab-ı iktidar komiserler istihdam edilecek olur ise ümit edilen ilerlemeler gerçekleşir. Bu suretle uhdesine verilen vazifeler hakkıyla yapılmış olur. Ancak maalesef bugün pek az istisnalarla bu maksadı sağlamak üzere tayin ve memur edilen komiserler bu iktidara haiz zevattan mürekkep değildir. Ve bugün de böyle olduğundan bunun önünü alma ve lazım gelen tedbire tevessül etmek hükümetin öncelikli vazifelerindendir. Bu maksada dayanarak muhterem Ankara Mebusu Talat Beyefendi Hazretleri'nin Milli Meclis'te bugün istihdam olunan komiserler, komiserlik için lazım gelen meziyet ve yetenekten mahrum oldukları sebeplerden işgal ettikleri memuriyetleri yetenekli ve ihtisas sahibi zevata terk etmeleri hakkında serd eyledikleri mütalaa, izhar buyurdıkları arzularında ne büyük hakları vardır!

* Talat Sönmez (1876-1950): Mülkiye Mektebi'nden mezun olduktan sonra kaymakam ve mutasarrıf olarak çeşitli görevlerde bulundu. Meşrutiyet ilanı ile birlikte Meclis-i Mebusan'da 1908-1912 yılları arasında Ankara mebusu olarak yer aldı. Milli Mücadele'de Ankara hükümeti safında yer aldı. Sonraki yıllarda çeşitli dönemlerde milletvekilliği yaptı -yn.

Şimendifer İdaresi'nin iktisadi günahlarını şöyle özetlemek mümkündür: Konya Hattı teminat akçesi meselesinde olduğu gibi tasdik olunmamış veya hut tamamen gayrikanuni bulunmuş ek teminatların ödenmeye devam edilmesi büyük zararlara neden olmaktadır. Hükümet-i Seniyye ile aktedilmiş mukavele şartlarına uyulmayarak birtakım yeni varidat kapılarının sessiz açılması, Hükümet-i Seniyye aleyhine olarak mevcut zararın katlanması anlamına gelmektedir. Hükümet-i Seniyye aleyhine, ancak kendi menfaati lehine işleyen bu mekanizma yerli ahalinin elinde bulunan küçük ticareti ve ziraatı ortadan kaldırmakta, ekserisi ecnebi olan büyük tüccarın ekmeğine yağ sürmektedir.

Bunların hepsi milletin, memleketin, Hükümet'in, hazinenin zarar ve ziyarı demek olup milli servete müthiş darbeler indirmektedir. İdare'nin bu hastalıklı usul ve idaresi fazladan el koyduğu hatta gasp ettiği servet miktarını aşığıdaki gibi tayin eylemek mümkündür.

Hükümet-i Seniyye tarafından Konya Hattı için mukavelenâmede açık teminat akçesinden fazla olarak senelik verilen 792.000 frank.

Muhtelif hatlar varidatının birleştirilmesi ve bilahare taksim edilmesi hilekârlığı sayesinde İdare'nin senelik eline geçen füzuli ve gayrikanunî varidat 252.000 frank.

Gerek abone gerek paso ve buna benzer kartlar vererek birtakım himaye ettiği yolcuyu bedava seyahatleri üzerine bunların seyahat masrafları olarak tahminen senelik İdare'nin Ankara varidatından tenzil ettiği miktar 23.000 frank.

Hamaliye, vagonlara konulan tahta perde bölümleri, acentelikler vesaire vesaire ve bu benzer daha binlerce mahdut, şartnâmelerde olmayan varidat kaynakları ve senelik gayrikanuni olarak tenzilatlı ve fevkalade tarifelerin tatbiki üzerine gerek muhterem ahalden gerek Hükümet-i Seniyye sevkياتından İdare'nin kendi hesabına ve şahsi menfaat miktarını arttırmak için aldığı ek ücretler ki bunlar komiserlerin özen göstermemesi sayesinde gerçekleşmektedir, tahminen 460.000 frank.

Yine kanunlara aykırı, mukavele ve şartnâme ahkâmına muhalif olarak Haydarpaşa Limanı ücreti olarak şimendifer ile Haydarpaşa'dan seyahat eden yolculardan alınan meblağ tahminen 96.000 frank.

Mahalli mahsulâtta olup ihraç olunacak emtiadan limanın altı numaralı tarifesi üzerine %50 fazla ile alınan rıhtım ücreti ki İdare'nin hukuk müşaviri

bile bunun işbu miktara baliğ olduğunu mahkeme huzurunda ağzından kaçır-
mış idi senelik tahminen 460.000 frank.

Toplam olarak 2.079.000 frank.

Yani senelik İdare'nin tahmini aşağı yukarı fuzuli olarak tahsil eylediği
meblağ 90 küsur bin osmanlı lirasına baliğ olmaktadır.

Şüphe yok ki bu 2 milyon frankı pek çok aşan meblağ hep hükümetin ve
milletin zararınadır. İş, bu merkezde kalsa yine iyi lakin bu paraların tahsili için
İdare'nin tüccara, ahaliye, hatta Hükümet-i Seniyye'ye (beygir nakliyatını hatırlayınız) gösterdiği müşkülât bunun iki hatta birkaç kat fazlası miktarına baliğ olan maddi ve manevi ziyanları doğurmaktadır. Hele İdare'nin akla ve mantığa aykırı bir surette hususi tarifeler tatbiki hususunda gösterdiği inat ve ısrar...

Bu gibi hususi tenzilatlı tarifelerin ihdasından yegâne maksat İdare kendine mahsus birtakım varidat kaynakları temin eylemekten ibarettir ki bu babda yukarıda gerekli tafsilatla bahis eylemiş idik. Faraza Konya, Ankara ve Bağdat Hatları varidatını birleştirip bilahare kendi keyfine göre taksim ve aklına geldiği şekilde birtakım namlarla yeni yeni ücretler tatbik eylemek gibi.

İşte böyle vasıtalarla hükümet ve ahaliye reva görülen muamelat üzerine bunların ziyanına olarak Kumpanya'nın temin eylediği hususi menfaat miktarı 90 küsur bin lirayı kat kat aşmaktadır.

Eserimizin başından sonuna kadar bahseylediğimiz gibi Hükümet-i Osmaniye'miz bazı bedbaht tarihi şartlar sebebiyle muhtelif milletler ile kendisi için zararlı bazı antlaşmaları, acı mecburiyetlerle akd eylemiştir. Ve daima uhdesine işbu antlaşmalar icabıyla lazım gelen vazifeleri gücü yettiğince ifaya gayret etmiş idi ve bugün de eylemektedir.

Mamafih bizi işgal eden bugünün meseleleri kanuni bir surette akd edilmiş olan antlaşmaların memlekete karşı ifasını talepten ibarettir ki bu talebin kabulü ve reddi, Osmanlı'nın milli hissiyatı üzerine büyük tesiri olacaktır. Bilhassa kendilerine memleketin pek büyük menfaat temin eylediği, mühim mühim servetler bahsettiği ve hatta haklarında tarihimizde birkaç sahife bile ayırdığımız zevattan işbu antlaşmaların kabulünü öncelikle bekleriz.

İşbu zevat hiçbir zaman unutmamalılar ki soylu Osmanlı milleti yüce şahsiyet ve büyük vicdana rağmen her türlü layık olmadığı muameleler arasında en ziyade kendisinin izzet-i nefsine dokunularak zarara uğratılmakta olduğunu şiddetle hisseder.

Büyük Osmanlı milleti ve yüce vatanla alâkadar olanlar bilmelidirler ki bu eserimizde mahiyetini ispat eylediğimiz bazı kişiler uzun yıllardan beri bir millet-i muazzama namına akd eylediğimiz mukavelenâmelerde uhdelerine tertip eden vazifeleri her zaman müsamaha ile geçıştirmişler ve her vakit memleketin zarar ve ziyanına yürümüşlerdir. Bu suretle memleket hakkında kabil-i tasavvur edilemeyen pek büyük haksızlıkları reva görmüşlerdir.

Mamafih büyük Osmanlı milletinin ulu vicdanı eski hataları af edecek kadar yüce ve merttir.

Geçmiş hataları kendisine edilmiş olan haksızlıkları âli cenap ile affeder, affederse de affını arzu eylerse de artık yeniden bu gibi şeylerin baş göstermesine göz yumamaz. Bu sebeple Osmanlı milleti ile hakiki, meşru, haysiyetle ve fesatlıktan azade müşterek menfaatleri olanların, bu nokta-i nazarı dikkate alabilecek kadar vakitleri vardır.

Osmanlı milletiyle menfaattar olanlar bilsinler ki Osmanlılar affı sever bir büyük millet ise de izzet-i nefislerine indirilen darbeleri de hiçbir zaman unutamazlar.

Üsküdar Bidayet Hukuk Mahkemesi'nden alınan ilamdan:

Özet olarak merkez idaresi Haydarpaşa'da bulunan Anadolu Demiryolu Osmanlı Anonim Şirketi'nin idare etmekte olduğu katarlarla Haydarpaşa ve Anadolu arasında kendilerinin mal ve ticari emtia nakliyatında şartnâme gereğince mal ve ticari eşyanın katarlara yükleme ve boşaltılmasını adamlarına icra ettirmek istediği halde bu şirket direktörlüğü tarafından men edilen ve kendi taraflarından yükleme ve boşaltılmasında ısrar eylediği gibi hamaliye ve nakliye ve kaydiye vesaire ücretleri olarak dahi tarife haricinde fazla para almakta olduklarından söz konusu mahalde bulunan şirket direktörünün veyahut resmi vekilinin celbiyle, yazışmalarındaki yükleme ve boşaltmada vuku bulan engellemelerin meni ve tarife hilafında almış oldukları fazla paranın ilgili taraflarına verdikleri makbuz senetlerinden henüz tahsil edemedikleri yüklü miktarın hakkındaki

hakları baki kalmak üzere gösterecekleri sekiz adet makbuz senetlerinde beyan olunan lira yüz kuruş hesabıyla ziyade aldıkları iki yüz beş kuruş yirmi paranın faiziyle ve vekâlet ücreti bu şirketin kasasından tahsili verilecek hükmün geçici icrası dilekçesinden ibarettir. Müzakere gereği Hacı Ruel Efendi vekillerinin özet iddiaları adı geçen Hacı Ruel Efendi'nin azasından bulunduğu nakliyat komisyonu şirketi tarafından Anadolu Demiryolu Şirketi katarlarıyla Dersaadet'ten taşraya ve taşradan Dersaadet'e nakil ve irsal etmekte oldukları eşya ve ticari emtianın vagonlara kadar yükleme ve boşaltılması gönderenin talebine bağlı olduğu halde ilgili şirket müvekkilinin adamlarıyla yükleme ve boşaltmayı icra ettirmemekte ve şirket kendi hamallarıyla yükleme ve boşaltmayı zorunlu tutmakta olduğundan aşağıdaki iddiayı muhalefet vakanın meni ve saniyen irsaliye kaimelerinde gösterilen toplam iki yüz kuruş tarife hilafına fazlaca alındığından bu meblağın tahsili talebinden ibaret olduğuna demiryollarının nakliye işlerine dair nizamnamenin birinci babının birinci fiasında yazılı yedinci maddesinin son fıkrasında ve hükümleri çerçevesinde emtia ve eşyanın vagonlara yüklenmesi gönderene ait olduğu ve yalnız kumpanya emtia ve eşya sahibinin ikametgâhında ve mağazalarından veyahut gemilerinden alıp katarlarıyla nakil etmeği ve yine böyle teslimini taahhüt eder ise masrafı kumpanyaya ait olacağı açıkça yazılı olduğuna ve bilinen şartlara Anadolu Demiryolu Şirketi hakkında dahi tatbiki vesile olan icra bulunduğu ve muhtevasına uygun eşya ve emtianın yükleme ve göndereni ile demiryolu şirketi arasında hususi taahhüt ve mukavele yapılmadıkça emtianın vagonlara yükleme ve boşaltmayı kumpanya kendi kendine nakil ve icra edemeyip gönderenin kendi adamlarıyla vagonlara kadar nakil ve yükleme ve boşaltmaya mezun ve serbest oldukları anlaşıldığına ve olsa olsa şartnâme gereğince gönderen tarafından bilfiil vagonlara yükleme ve boşaltma olunacak emtia ve eşya fazlaca yükleme olunursa nakdi ceza vermek suretiyle göndereni mesul tutabilmesinden başka şirketin bir müdahalesi olamayacağına ve gerçi şirket vekili Çako Efendi muhakeme esnasında görülen mahzurlara dayanarak ticari eşyanın şirketin hamalları marifetiyle vagonlara yükleme ve boşalt-

ması lüzumuna dair Şura-yı Devlet kararını mevzubahis etmiş ise de sonradan bu kararı mahkemeye getirip içeriğinde yazılı ve davanın ikinci kısmına gelince Zeyl-i Düstur'un yüz elli beşinci sahifesinde yazılı tarife gereğince demiryolu şirketinin birinci sınıf nakliye ücreti bir kilometre mesafede tonilato başına otuz beş para ve ikinci sınıf için yirmi yedi para ve üçüncü sınıf için yirmi iki para ve irsalâtın her defası için dahi kaydiye namıyla yirmi para ve yükleme ve boşaltma taahhüdüyle imtiyaz sahibi tarafından icra edilir ise tonilato başına dokuz kuruş ahz ve istifa etmeğe hakkı bulunmuş iken kumpanyanın taahhüdü bulunmadığı ve yukarıda yazılı irsalâtın nakliye ücretleri ve yükleme ve indirme ve kaydiye namıyla iki yüz on üç kuruş fazlaca alınmış olduğu irsaliye kaimeleri münderecatıyla müspet bulunduğu binaen söz konusu nakliyat komisyonu şirketinin Anadolu Demiryolu işletme katarlarıyla taşıraya ve taşıradan Dersââdet'e gönderecekleri eşya ve emtianın kendi adamları marifetiyle vagonlara kadar nakil ve yükleme ve boşaltma hususlarına, şartnâme gereği mezun olduklarından şirketin bu hususta vuku bulan muhalefet ve müdahalesinin engellenmesiyle davacının vagonlara kadar götürüp getirmeğe mezun olduğu eşyanın vakti zamanıyla kabulüne kumpanyanın mecbur tutulmasına ve kaydiye ücreti ve sair masraf olarak fazla alındığı anlaşılan ve arzuhalde talep olunan lira akçe iki yüz beş kuruş yirmi paranın dahi Anadolu Demiryolu Şirketinden tahsil ile davacıya verilmesine ve dilekçe tarihinden itibaren bu meblağa nizami faiz yürütülmesine ve işbu hüküm ve istenilen alacak miktarı cüzi bir şey olmasına dayanarak muvakkat icra iddiasının dahi reddine ve yüz kuruş ilam ve kırk kuruş suret ve tebliğ harçlarının müsfedatı aşağıda yazılan dört yüz on dokuz buçuk kuruş masrafı muhakeme ile beraber aleyhine dava açılan demiryolu şirketine ait olmak üzere davacıdan alınmasına itirazı kabil olarak bin üç yüz on yedi senesi cemâzî-yel-âhirin yirminci ve bin üç yüz on beş senesi teşrin-i evvelin on üçüncü günü gıyaben ve müttefikan karar verilerek gelmiş olan davacı vekillerine bildirildi.

İKİNCİ KISIM

FERMÂNLAR, MUKAVELENÂMELER,
ŞARTNÂMELER ve TARİFELER

*Nâmuslu olabilecek kadar sâhib-i iz'ân olmayanların
sülûk edecekleri tarîk, hile ve mefsedettir*

*Sâhib-i eserin karîben Anadolu Demiryollarının Cihet-i Siyasîyesi
nâmıyla mühim bir eser intişâr edecektir.*

İkinci Kısımın Muhteviyatı

Haydarpaşa-Ankara

Eskişehir-Konya

Bağdat Hatt-ı Kebiri

Haydarpaşa Limanı ve Rıhtımı

İZMİT'DEN ANKARA'YA KADAR DEMİRYOL ile MÜTEFERRİATININ İNŞÂ ve İŞLETİLMESİ İMTİYÂZINA DÂİR MUKAVELENÂME SÛRETİDİR.

Bir taraftan Devlet-i Âliye nâmına hareket eden Nâfia ve Ticaret Nâzırı Devletlû Zihni Paşa Hazretleriyle diğer taraftan Stuttgard'da Württembergische Vereinsbank direktörü olub Berlin'deki Doyçe Bank ile heyet-i sarrafiyesi nâm ve hesâbına hareket eden Mösyö Kaulla beyninde mevâd-ı âtiye kararlaştırılmıştır.

Birinci Madde- İzmit'den bed' ile Eskişehir'den veya civarından geçerek devletçe kabul ve tasdik buyurulacak güzergâha tevfikân Ankara'ya kadar bir demiryol ile müteferriatının inşâ ve işletilmesi imtiyâzı şerâit-i âtiyeye tevfikân taraf-ı devlet-i âliyyeden Mösyö Kaulla'ya ihsân buyurulmuştur.

İkinci Madde- Müddet-i imtiyâziyye fermân-âli tarihinden itibaren doksan dokuz senedir.

Üçüncü Madde- Hattı mezkûr takriben dört kısım-ı mütesâviye taksîm ile ashâb-ı imtiyâz fermân-ı âlinin i'tâsı ve mukavelenâme ile şartnâmenin teâtisi tarihinden itibaren birinci kısmın altı ay zarfında ve diğer üç kısmın işbu altı (ayın) inkızâsından itibaren dokuz ay zarfında şartnâmede beyân olunduğu vec-hile keşfiyyat-ı kat'iyye üzerine mükemmel harita ve lâyhalarını tanzîm ile Nâfia Nezâretine takdim edecektir. Nezâret işbu harita ve lâyhaları tarih-i takdiminden itibaren üç mâh müddet zarfında bil-tetkik yolunda olduğu sûrette hâliyle ve olmadığı takdir de icâb eden tadilat ve tashihâtın icrâsıyla tasdik eleyecektir Hükümet-i Seniyye mezkûr harita ve lâyhaların tarihi takdiminden itibaren üç mâh zarfında beyân-ı rây buyuracak ve müddet-i mezkûre münkaziyye olub da bu

babda henüz kararını bildirmeyecek olur ise mezkûr harita ve lâyihalara tasdik edilmiş nazarıyla bakılarak ameliyâta mübaşeret edilebilecektir.

Dördüncü Madde- Ashâb-ı imtiyâz masârif ve zarar hasârı tarafına aid olmak üzere mukavelenâme ve şartnâmenin teâtisi tarihinden itibaren dokuz ay müddet zarfında ameliyâta mübaşeret etmeği ve yine o tarihten itibaren nihayet dört aya kadar ikmâl eylemeği taahhüd eder ameliyât-ı kavâid-i fenne ve merbut şartnâme ahkâmına ve kabul ve tasdik olunan harita ve lâyihalara tatbikan icrâ olunacaktır. Fakat esbâb-ı mücbireden münbais hâlât müstesnâ olup bu misillü ahvâlden dolayı ameliyât ne kadar müddet tatil olunursa müddet-i ikmâliye dâhi o kadar temdid edilecek ve şu kadar ki esbâb-ı mücbirenin vukû'unu derhal Hükümet-i Mahalliyye ve Nâfia Nezâretine ihbâr eylemeye ashâb-ı imtiyâz mecbûr bulunacaktır.

Beşinci Madde- Nâfia Nezâreti esnâyı imalatta sûret-i icrâyesini ve hitâmında ve kabul olunmazdan evvel bi-tekrar imalat vâkıyât ve müddet-i imtiyâziyye zarfında idâre ve işletme muamelatını ve ameliyâtın hüsn-i halde muhafaza olunup olunmadığını mahsûs komiserler vâsıtasıyla muayene ve teftiş eyleyeceklerdir.

İşbu teftiş ve muayene masârifine mukâbil ashâb-ı imtiyâz ameliyata mübaşeret için ta'yîn olunan müddetten itibaren müddet-i imtiyâziyenin hitâmına kadar mâh-be-mâh tediye olunmak üzere senevi Nâfia Nezâretine kilometro başına altın olarak iki yüz yetmiş kuruş i'tâ edecektir.

Altıncı Madde- İşbu ameliyât menâfii umûmiyye müteallik husûsattan bulunduğundan demiryol ile müteferriatına muktezî olan arâziden efrâd uhdesinde bulunan yerlerin mübâyaası husûsunda ashâb-ı imtiyâz ashâb-ı arâzî ile uyuşmadığı halde İstimlâk Kanunu'na tevfik muamele edecek ve hîn-i ameliyâta muvakkaten isti'mâli lâzım gelen mahaller hükümeti mahalliye marifetiyle ashâb-ı imtiyâz tarafından eshâbına tazmînât verilmek şartıyla muvakkaten isti'mâl olunabilecektir.

İşbu arâzî dâhilinde arâzî-i emiriye-i hâlîyye bulunduğu takdirde ashâb-ı imtiyâz meccânen terk olunacak ve hattın iki tarafında beşer kilometro mesafede arâzî-i emiriye-i hâlîyye olduğu ve onun meyanında taş ve kum ocakları küşadına elverişli mahaller bulunduğu takdirde inşaat müddetince meccânen ashâb-ı imtiyâza terk olunup fakat ba'del-imalat ocak mahalleri kapatılacaktır ve zikr olunan taş ve kum ocaklarını ashâb-ı imtiyâz demiryolun işletilmesi müd-

detince isti'mâl etmek ister ise nizamât-ı mahsûsasına tevfiik hareketle beraber iktizâ eden vergisini dâhi tediye edecektir.

Ve muvakkaten isti'mâli lâzım gelen yerlerin dâhi imalat müddetince bilâ-ücret isti'mâline müsaade olunacaktır.

Yedinci Madde- İnşâ olunacak demiryolun hutût-u asliyesi şimdilik tek hat olarak yapılacak ve fakat arâzî çifte hatta kâfi derecede ta'yîn olunacak ve senevî beher kilometronun hâsılat-ı gayri sâfisi otuz bin franka bâliğ olduğu halde Hükümet-i Seniyyenin ikinci hattın inşâsını talebe hakkı olacak ve ashâb-ı imtiyâz dâhi kendi masrafına olarak inşâsına mecbûr bulunacaktır.

Sekizinci Madde- Demiryol ve müteferriatının inşaat-ı ibtidâiyesi için gerek memâlik-i Devlet-i Âliyeden ve gerek diyâr-ı ecnebîyeden celb ve tedarik olunacak âlât ve kereste ve demir ve maden kömürü ile makine ve edavât ve sair levâzımat ve her nevi dâhilî vergiden ve gûna gümrük resminden muaf tutulacağı gibi demiryolun işletilmesi için hâriçden celb edilecek kömürden dahi demiryolun hâsılatı gayri sâfîyesi kilometre başına on beş bin franka bâliğ oluncaya değin gümrük resmi alınmayacak ve demiryolun müddet-i imtiyâziyesi zarfında arâzî ve sermayesiyle vâridâtı üzerine bir gûna vergi tarh olunmayacak ve işbu mukavekename ile şartname damga resminden vâreste olacaktır. Ashâb-ı imtiyâz tarafından meydan-ı tedâvüle çıkarılacak hisse senedâtıyla tahvilâtın dâhi hiçbir resm-i ahz ve istifa olunmayacaktır.

Dokuzuncu Madde- Ashâb-ı imtiyâz demiryolun inşâsıyla tamiri için lâzım gelen keresteleri nizamât-ı mahsûsesine tevfiikan civar mahaller miri ormanlardan kat' edebilecektir.

Onuncu Madde- Ameliyâtın ikmâli ashâb-ı imtiyâz tarafından ihbâr olundukta Nâfia Nezâreti tarafından mensûb bir fen komisyonu marifetiyle bil-muayene iktizâ eylediği halde muvakkaten ahz ve kabul olunacak ve muvakkat kabul tarihinden itibaren bir sene sonra yine bir fen komisyonu marifetiyle ameliyât-ı vâkıa tekrar bil-muayene kâide-i fenne muvafık ve şartnâme ahkâmına mutabık olduğu tahakkuk eylediği halde işbu komisyonun tanzim edeceği rapor üzerine Nâfia Nezâreti tarafından katıyyen kabulü muamelesi icrâ olunacaktır.

On Birinci Madde- Sâhib-i imtiyâz demiryol ile müteferriatını âlât ve edavât-ı sâbite ve muharrikesini müddet-i imtiyâziyye zarfında masârifi kendüye aid olmak üzere dâima tamir ve hüsn-i halde muhafaza edecektir.

Aksi hal vukuunda şartnâmenin On Altıncı Maddesi mücibince muamele olunacaktır.

On İkinci Madde- Sâhib-i imtiyâz yolun umûr-i zâbatasına ve hüsn-i muhafazasına müteallik olup elyevm mevcûd bulunan ve ileride tanzîm olunacak olan bilcümle nizamât devlet-i âliyye tevfiğ hareket etmeye mecbûrdur. Sâhib-i imtiyâzın kusurundan nâşi yolun bir kısmı veya mecmu' üzerinde nakliyat tatil olduğu halde hükümet masârif ve zarar ve hasârı sâhib-i imtiyâza aid olmak üzere yolun muvakkaten işletilmesini temîn için şartnâmenin On Altıncı Maddesine tevfiğân tedâbir-i lâzûme ittihâz edecektir.

On Üçüncü Madde- Sâhib-i imtiyâz demiryolun muvakkaten kabul olduğu tarihten itibaren müddet-i imtiyâziyenin hitâmına kadar şartnâmedeki tarifeye tevfiğân ücret ahz edecektir.

On Dördüncü Madde- Gerek esnâyı muharebede gerek evkât-ı sâirede ya müctemian veya münferiden vukû bulacak asâkir-i berriye ve bahriye ile edavât ve levâzumat-ı harbiye ve mahbusin ve mahkumin ile sâir memurların ve posta çantalarının sevkıyat ve nakliyatı hakkında şartnâmenin beşinci faslında gösterildiği vechile amel ve hareket olunacaktır.

On Beşinci Madde- Sâhib-i imtiyâz taahhûdat vakasının icrâsı için fermân-ı âli tarihinden itibaren bir sene müddet zarfında merbut şirket nizamnâmesi esasına tevfiğân Osmanlı bir anonim şirket teşkiline mezun ve mecbûrdur.

On Altıncı Madde- Sâhib-i imtiyâz taahhûdat vakasının icrâsını teminen fermân-ı âliyenin ısdârı kendisine tebliğ olduğu tarihten itibaren üç mâh müddet zarfında Bank-ı Osmaniye ya nakden veyahut piyasa fiyatıyla eshâm olarak otuz bin lira kefâlet akçesi tevdi edecek ve şu kadar ki eshâm tevdi eylediği halde tedennî-i fiyattan dolayı terettüb edecek noksanı ikmâl edileceği banka tarafından taahhüd ettirilecek ve mezkûr kefâlet akçesi tevdi olduğunu müteakip fermân-ı âli kendisine teslim olunacaktır. İşbu kefâlet akçesi ameliyât katiyyen kabul olunduktan sonra küşad olunan aksâmın tûlu nisbetinde iade olunacaktır zikrolunan üç mâh müddetin inkızâsına değin sâhib-i imtiyâz kefâlet akçesini tevdi etmediği halde kendisine ihtâre hacet olmaksızın hakkı-ı imtiyâzdan sâkut olacaktır.

On Yedinci Madde- Devlet-i Âliye müddet-i imtiyâziyenin otuz senesinin inkızâsından sonra her vakit yolu mübâyaa etmek salahıyyetini hâiz olacaktır yol hangi senede iştirâ olacak ise ondan evvelki beş sene zarfında ve vukû bulan hâsulat-ı gayr-i sâfisinin miktarı mutavassıtı bulunarak onun yüzde ellisine müsavi

bir meblağı müddet-i imtiyâziyenin hitâmına kadar her sene sâhib-i imtiyâz ifâ edecek ve meblağ her yüz kilometro başına senevî yedi bin beş yüz franktan dñn olmayacaktır ve işbu tekasid-i seneviyenin evkât-ı muayenede tediyesi taraf-ı devletten temîn velev husûsa dâir bir mukavele-i mahsûsa tanzim edilecektir yolun devlete teslimi ve eşyanın mübâyaası ve levâzımat-ı mevcudenin iştirası husûsunda şartnâmenin On Dokuzuncu Maddesinde gösterildiği vechile muamele olunacaktır.

On Sekizinci Madde- İmtiyâz müddeti münkazıyye oldukça Devlet-i Âliye sâhib-i imtiyâzın demiryol ile müteferriatı ve âlât ve edavâtı üzerinde bulunan kâffe-i hukukunu hâiz olacak ve demiryol ile müteferriatının hâsılatından istifade edecektir her gûna düyûn ve taahhüdatdan vâreste olmak şartıyla yol ile müteferriatın devlete teslimi vâridât ve levâzımatın sûret-i mübâyaası şartnâmenin Yirminci Maddesinde mûnderic ahkâma tâbi olacaktır.

On Dokuzuncu Madde- Demiryol memur ve müstahdemleri Hükümet-i Seniyyenin ta'yîn ve kabul edeceği kıyafette bulunacaktır ve cümlesi fes giyecekler ve mümkün mertebe tebaa-i Devlet-i Âliyeden intihâb olacaklardır.

Yirminci Madde- Sâhib-i imtiyâz nizamât-ı mevzûasına tevfiğ hareket etmek ve bir gûna imtiyâz ve inhisârı tazammun etmemek şartıyla demiryol hatt-ı mutavassıtından itibaren her iki taraftan da yirmi beşer kilometro ba'de mesafede taharri ve keşf edeceği madenleri imal edebilecek ve merbût olduğu nezârete müracaat ederek nizamı dairesinde hatta civar olan orman hatab ve kömür ve kereste kât' ve imâli gibi muamelat da bulunmaya salâhiyeti olacaktır.

Yirmi Birinci Madde- Devlet-i Âliye demiryolun hutût-i asliyesiyle şubâtının lüzûm göreceği mahallerinde istihkâmat inşâ edebilecek ve ol babda vukû bulacak masârif devlete ait olacaktır.

Yirmi İkinci Madde- Ameliyât esnâsında zuhûr edebilecek âsâr-ı âtika devletçe mevzû nizamnâmesine tâbi olacak ve fakat sâhib-i imtiyâz bu husûsda istida vermek ve ruhsat almak mecburiyetinden müstağnî bulunacaktır.

Yirmi Üçüncü Madde- Sâhib-i imtiyâz her nevi hâsılatın şehri cedvellerini Nâfia Nezâretine takdim edecek ve hâsılat defterlerini şartnâmenin on birinci maddesinde gösterildiği sûrete tevfiğ tanzim eyleyecektir.

Yirmi Dördüncü Madde- Esbâb-ı mücbireden madûd bir manen zuhûri tahakkuk etmeksizin sâhib-i imtiyâz müddet-i muayene zarfında imâlata mübaşeret etmediği veya başlayıp da ikmâl eylemediği veya umur-i nakliyyeyi tatil eylemediği veyahut işbu mukavelenâmeden münbais taahhüdat-ı sâiresini icra edemediği

halde hukuk-i imtiyâziyyesinden sâkût olacak ve bu halde şartnâmenin On Sekizinci Maddesinde gösterildiği vechile demiryolun muvakkaten işletilmesi için tedâbir-i lâzıme ittihâz olunacak ve amelîyât ve edâvat ve levâzımat müzayedeye konulacak ve mevcûd olan kefâlet akçesi dâhi taraf-ı devletten zabt edilecektir.

Yirmi Beşinci Madde- Sâhib-i imtiyâz devletçe lüzum gösterilecek demiryol ebniyyesi derununda müfettiş ve gümrük ve posta ve zâbıta memurlarının ikâmetlerine muktezî odaları meccânen tahsis etmeğe mecbûrdur.

Yirmi Altıncı Madde- Sâhib-i imtiyâz masârifi kendisine aid olmak üzere demiryol boyunca telgraf direkleri ve telleri rekz ve temdîd edebilecek ve fakat bunları demiryola taalluku olmayan muhaberat-ı husûsiyyede isti'mâl edemeyecektir. Devlet-i Âliye demiryol boyunca bir telgraf hattı temdîd edecek olur ise sâhib-i imtiyâzın telgraf direklerine rabt edebilecek ve bu direkler kifayet etmediği takdirde yolun muamelatına sekte göturmeksizin kendi masârifiyle demiryol boyunca başkaca direkler rekz eyleyecek ve devlet telgraflarında bozukluk olduğu müddetçe mevkiîlerde telgrafhane memurları bulundurularak kezâlik yolun muamelatı sektedar olmamak üzere yalnız mühim ve müstacil olan muhaberat-ı resmiyeyi demiryol telgrafıyla teâtî ettirebilecektir.

Yirmi Yedinci Madde- Sâhib-i imtiyâz müccerred demiryola müteallik mektub veya çantalarını Posta Nezâretine bir gûna resm vermeksizin kendi vesâit-i nakliyesiyle nakil edebilecek ve demiryolun hüsn-i halde muhafazasına ve işletilmesine muktezî olan âlet ve yağ ve kömür vesâire gibi sarf-ı istihlâk olunacak mevâd-ı sâireyi dâhi bilâ-ücret nakil etmek hak ve salâhiyete hâiz olacaktır.

Yirmi Sekizinci Madde- Gerek sâhib-i imtiyâz ve gerek makamına kâim olacak anonim şirketi Osmanlı olacağından bittabi işbu mukavelenâme ile merbut şartnâmenin icrâi ahkâmından ve tevil ve tefsirinden dolayı Devlet-i Âliye ile sâhib-i imtiyâz veya şirket beyninde-veya sâhib-i imtiyâz ve şirket ile efrâd-ı ahalî miyânesinde tahaddüs edebilecek her nevi ihtilâfat ve davayı işin aid olduğu mahâkim-i Osmaniyyede rü'yet ve fasl edilecektir.

Yirmi Dokuzuncu Madde- Hükümet-i Seniyye inşâ olunan ve işletilen beher kilometre hat için sâhib-i imtiyâza senevî on beş bin frank hâsılat-ı gayr-ı sâfiye temîn buyurur işletme hâsılatının âdem-i kifâyeti takdirinde inşâ olunan ve işletilen beher kilometre hat için senevî hâsılat-ı gayr-i sâfiyenin miktarını on beş bin Franga ikmal için zirde gösterildiği vechile muamele olunacaktır şöyle ki hattın geçeceği İzmit ve Ertuğrul ve Kütahya ve Ankara sancakları-

nın ışarı D    n-ı Umûmiyye İdâresinden mensûb bir memur muvacehesiyle m  zayeyeye vaz' edildikte işbu müzayede de takarrur edecek bedel i   n m  l-tezimler tarafından verilecek taa  hh  t senetleri mezkûr sancaklarda bulunan D    n-ı Umûmiyye İdâresinin sandıkları emrine tediye olunmak üzere tanzîm olunacak ve bedel-i mezkûr mecm  u doğrudan doğruya salifi  zzikr sandıklara teslim kılınacaktır. Kilometro başına bâlâda gösterilen miktar h  sulanın ikmâli i   n senevî Hükümet-i Seniyyeden tediyesi taahhüd buyurulan meblağ D    n-ı Umûmiyye İdâresi marifetiyle bedeli mezkûrdan bilifr  z sâhib-i imtiyâza tediye ve bakıyyesi Hazine-i Celileye teslim olunacaktır.

Otuzuncu Madde- İnşaat i   n dördüncü maddede ta'yîn olunan müddet zarfında İzmit'den, Eskişehir'e ve Eskişehir'den Ankara'ya kadar inşâ olunacak iki kısmın tesis i   n ameliyâta bed'    mübâşeret olduğu tarihinden itibaren sarfı Hükümet-i Seniyyenin komiseri marifetiyle tahakkuk edecek olan meblağ   zerine Cânib-i Hükümet-i Seniyyeden senevî sâhib-i imtiyâza yüzde dört hesabıyla faiz i't  s   taahhüd buyurulur ve ancak bu faizin hesab-ı vasatı kilometro başına yüz elli bin frank meblağ-ı inş  iyyeyi mütecâviz bir re's  lm  le ş  m  li olmayacaktır bu faizin beher sene tesviyesinin teshili zımında imal  ta bed'    m  b  şereti müteakiben bâlâdaki dört sanca  n en evvel tahsil olunacak vâridât-ı   şriyesini D    n-ı Umûmiyye İdâresi marifetiyle sâhib-i imtiyâz ile Hazine-i Celile beyninde taksim olunmak üzere Yirmi Dokuzuncu Maddede ta'yîn olunan şekil ve sûrette idâre-i mezkûre sandıklarına teslimine Cânib-i Hükümet-i Seniyyeden muvafakat buyurulur.

Otuz Birinci Madde- Haydarpaşa'dan İzmit'e kadar mevcûd olan hat ile ed  vat-ı sâbite ve m  teharrikesi ve tesisat ve tefferuatı ve müştemilatı   l   hale ve İzmit'den ilerisinde mevcûd ameliyât ile vâki oldukları ar  z  n  n sâhib-i imtiyâza devir ve teslimi taraf-ı Hükümet-i Seniyyeden taahhüd buyurulur hatt-ı mezkûr ile imalat-ı mezb  ranın her gûna d    n ve taahhüd ve m  m  na'atdan   r   olarak teslimi müteakib bir ay zarfında sâhib-i imtiyâz Hükümet-i Seniyyeye altı milyon frank tediye edecektir. Mezkûr Haydarpaşa hattının işbu imtiyâza idh  li gününden itibaren unum hattın hâsulat-ı gayr-i s  f  yesinin hatt-ı mutavassıtı ta'yîn olunabilmesi i   n aksâm-ı muhtelifesinin h  sulatı birleştirilecektir. Hâsulat-ı gayr-i s  f  yenin miktar-ı vasatisi bu vechle ta'yîn olunduktan sonra Yirmi Dokuzuncu Maddede meşrut olan kilometro başına on beş bin frank hâsulat-ı gayr-i s  f  yenin ikmâli i   n vâridât-ı   şriyeden Hükümet-i Seniyyenin hesabına olarak D    n-ı

Umûmiyye İdaresi marifetiyle tediye olunacak meblağın ta'yîn ve kemiyeti husûsunda mezkûr mikdar-ı vasatı esas ittihâz olacaktır. Yevm-i mezkûrdan itibaren Haydarpaşa hattının işbu imtiyâza idhal olunmasıyla beraber mezkûr Haydarpaşa kısmı sâir hatlar gibi Hükümet-i Seniyye tarafından verilen temînattan istifade edecek ve ancak Hükümet-i Seniyye Cânibinden verilecek temînât Haydarpaşa'nun İzmit'e kadar mevcut kısmı işletilen beher kilometrosu için hâsılat-ı gayr-i sâfiyeyi on bin üç yüz franka ikmalden ibaret bulunacaktır ve umum hattın beher kilometrosunun hâsılat-ı gayr-i sâfiyesinin hatt-ı mutavassıtı Haydarpaşa'dan İzmit'e kadar olan kısım için temîn olunan on bin üçyüz frankı tecâvüz ettiği halde on beşbin franka varıncaya değin fazlası İzmit'den Ankara'ya kadar olan kısmın temînâtına mahsûb edilecektir. Hükümet-i Seniyye İzmit'den Ankara'ya kadar olan hattın sâhib-i imtiyâzına Ankara'nın ilerisinde temdîd hatları inşası için dâhi imtiyâz ihsân buyurduğu takdirde şurası mukarrerdir ki bunlara Cânib-i Hükümet-i Seniyyeden verilecek temînâtın ta'yîn ve tahsisi tahfifi için Ankara hattının ve led-l-hâce Haydarpaşa'dan Ankara'ya kadar olan hattın hâsılat mezkûr temdîd hatlarının hâsılatıyla mezcedilecektir. Mezkûr hatlarının inşâ ve işletilmesi için sâhib-i imtiyâz şerâit-i mütesaviye ile hakk-ı rüchanı hâiz olacak ve bir de Haydarpaşa hattının Üsküdar'a kadar temdîdi ve Üsküdar'ın mebd'e' hat ittihâzı lüzûmü sâhib-i imtiyâzca tahakkuk ettiği takdirde Hükümet-i Seniyye ile bilmüzakere hatt-ı mezkûr Üsküdar'a kadar temdîde salâhiyetleri olacaktır.

Otuz İkinci Madde- Hatt-ı asliden bed' ile biri Kütahya'dan ve diğeri Bursa'ya kadar mümted olmak ve taraf-ı Hükümet-i Seniyyeden bir gûna temînât deruhde olunmamak ve kablel inşâ harita ve layihâları Hükümet-i Seniyyeye arz ile ya aynen veya tadilen tasdik kılınmak üzere sâhib-i imtiyâzın iki şube inşâsına salâhiyeti olup işbu mukavelenâme ile şartnâmenin tarih-i teâtîsinden itibaren dört sene zarfında mezkûr şubelerin inşâsına sâhib-i imtiyâz mübaşeret ettiği takdirde tarih-i mübaşeretten itibaren Kütahya hattını bir ve Bursa hattını iki sene zarfında ikmale mecbûr olacaktır ve zikrolunan dört sene zarfında sâhib-i imtiyâzın mübaşeretinden evvel mezkûr şubelerin inşâsına başka taleb zuhûr ederse sâhib-i imtiyâzın şerâit-i mütesaviye ile hakk-ı rüchanı olacaktır.

Otuz Üçüncü Madde- Haydarpaşa'dan Ankara'ya kadar olan hattın hâsılat-ı gayr-ı sâfiyesi hesabı vasatı kilometro başına senevî on beş bin frankı tecâvüz ettiğinde on beş bin franktan fazlasının yüzde yirmi beşini Hükümet-i Seniyyeye teslim etmeği sâhib-i imtiyâz taahhüd eder.

İşbu mukavelenâme İrade-i Seniyye-i Hazret-i Padişah-i üzerine iki nüsha olarak imza ve teâtî edilmiştir.

Fi 15 Muharrem sene 1306 Fi 10 Eylül sene 1304
Fi 27 Muharrem sene 1306 ve Fi 22 Eylül sene 1304

Aslına Mutabıktır
Dîvân-ı Hümâyûn Kalemî Mührü

ŞARTNÂME

Birinci Fasıl

Levaih ve inşaat ve imalat ve edevât beyânındadır.

Birinci Madde- Sâhib-i imtiyâz masârif ve zarar ve ziyarı kendisine aid olmak üzere mukavelenâmede muayyen olan müddetler zarfında demiryolun inşası ve işletilmesi için muktezî olan kâffe-i imalat ve inşaatı icra etmekliğı taahhüd eder.

İkinci Madde- Mukavelenâmenin Üçüncü Maddesi mücibince sâhib-i imtiyâzın Nâfta Nezâretine takdim edeceği harita melfufat-ı atıyyeyi muhtevi olacaktır. Şöyleki demiryolun güzergâhını ve mevkiplerin mahallerini ve ihtirâz ve tahmil ve tahliye hatlarının mevkinî mübeyyen beş binde bir mikyasında bir harita-ı umumiye işbu haritaya demiryolun hutta-ı mutavassatından itibaren bir kıta maktu tûlanisi ile bazı mahallerin mukatta-i arzânisi ve millerinin cedveli ile en mühim olan imalat sanaiyenin mukattaları ilave olunacaktır. Zikr olunan mukatta-i tûlani tûl itibarile beş binde bir ve irtifâ itibarıyla beş yüzde bir mikyasda tanzim olunacak ve demiryolun derece-i irtifaiyi dahi deryanın sath-ı mutavassıtına nisbetle ta'yin kılınacaktır. İşbu mukattanın altına ufka mevazi üç hat tersim olunup birinci hat üzerinde demiryolun mebde'inden itibaren biner metro olarak mesafeler ve ikinci hat üzerinde iniş ve yokuşların tûluyla derece-i meyelanı ve üçüncü hat üzerinde kıtaat-ı müstakimenin tûlu ve hutût-u münhaniyenin müstakimen imtidadı ve her birinin nüs-ı kutrunun tûlu gösterilecektir.

Üçüncü Madde- Demiryol imalatı tek hat olmak üzere icra olunacaktır.

Dördüncü Madde- Demiryolun arzı demir çubukların iç taraflarından itibaren bir metro kırk dört santimetrodan bir metro kırk beş santimetroya kadar olacaktır ve yan taraflarının, yani demir çubukların dış tarafıyla tesviye kumunun zaviye-i alilesi beynindeki mahallerin arzı tek hat için bir metro ve çifte hat için iki metro olacaktır.

Beşinci Madde- Sâhib-i imtiyâz imalatın hüsn-i halde muhafazası ve demiryol ile tesviye-i turabe lâzım olan toprağın ihracında hâsıl olan çukurların tanzif ve tathiri ve suların cereyanı için iktiza eden hendek ve suyolları ile yan sathlarını inşa eyleyecektir. Ve tesviye kumu kırk santimetro yüksekliğinde döşenecektir. Tesviye kumunun altındaki tesviye-i türabiyyenin sath-ı ilâsının arzı beş buçuk metro olacaktır. Fakat işbu derece-i arzlar hattın müşekkel olan

aksâmında tesviye kumunun muhafazasını temîn için tedabir-i lâzime ittihâz olunmak şartıyla beş metro on santimetroya tenzil olunabilecektir.

Altıncı Madde- Hattın aksâm-ı muhtelifi-i müstakimesini yekdiğerine rabt eden kutaat-ı münhaniyyenin nısf-ı kutru iki yüz yetmiş beş metrodan aşağı olmayacaktır. Ve bir birine muhalif cihetlerde bulunan kutaat-ı münhaniye arasında hatt-ı asli için yüz metro ve küçük hatlar için elli metro tûlunda bir hatt-ı müstakim bırakılacağı misillü işbu münhaniler, kutaat-ı müstakimeye (parapol)lar, yani kat' mükâfi kavisleriyle rabt edilecektir.

Yedinci Madde- Demiryolun iniş ve yokuşları millerine nihayet derecesi metro başına yirmi milimetro ta'yin olunmuştur. Birbirini müteakib olan iki yokuş beyninde nısf-ı kutru bin metroya müsavi amudi inhinalar olacaktır. Nısf-ı kutru kâlil olan hutût-u münhaniyede vâki iniş yokuşlar mümkün mertebe tesviye ve izâle olunacaktır. Sâhib-i imtiyâzın işbu madde ile madde-i sabıkanın ahkâmı hakkında ve bilhassa İzmit'den Eskişehir'e mümte'd olup devletçe icra ettirilen keşfiyete nazaran nısf-ı kuturları iki yüz kırk metro ve iniş ve yokuşların milimetro başına yirmi beş milimetro ve ta'yin edilen hat kısmı hakkında icrasını faideli addedeceği tadilatı devlet-i âliyye arz ve teklif etmeye salâhiyeti olup fakat işbu tadilat Hükümet-i Seniyye tarafından kabul olunmadıkça mevki-i icraya konulamayacaktır. Ve bir de umum hatta tevakkuf zamanları dâhil olduğu halde katarların hîn-i hacette bi-hesab-ı vasati saatte otuz beş kilometro mesafe kat edebilecek süratte hareketlerine şev-i tadilat mâni olmayacaktır.

Sekizinci Madde- İhtiraz ve tevakkuf ve tahmil ve tahliye hatları kifayet-i miktarı olmak lâzım gelecek ve bunlar sâhib-i imtiyâzın teklifi üzerine cânib-i Hükümet-i Seniyyeden ta'yin olunacaktır. Fakat şurası mukarrerdir ki mevki'ler beyninde olacak mesafe-i vâsitaya lâakall yirmi kilometro olacaktır hutût-u ihtirâziyenin tûlû dahi mikrâsların nokta-i bidâyetinden itibaren büyük hatlar için dört yüz ve küçük hatlar için üç yüz metrodan noksan olmayacaktır. Mukatta-i tûlânide ileride mevki'ler inşası melhûz olan mahallerde münasib tûlda ufka muvâzî satırlar gösterilecektir.

Dokuzuncu Madde- Demiryol hattı bir mahalde ahalinin âmedşüdi zımnında ibkâ ve muhafazası lâzım gelen âdî yolları keserek geçecek olur ise demiryol hattı turuk-u mezkûranın mümkün olduğu kadar ya altından veya üstünden mürûr edecek ve fakat ahvâl-i mevkiyeden nâşi bazı mahallerde köprüler inşası masârif-i külliyesi müstelzim olduğu ve mürûr ü uburca müşkülâtı mûcib bulun-

duğu halde oralarda satıh zemin ile beraber geçitler yapılarak turuk-u mezbura muhafaza edilecektir demiryolun bir adi târik üzerinden köprü ile geçirilmesi lâzım geldiği halde inşa olunacak köprünün gözünün vüsatı ahvâl-i mevkiyeye göre sâhib-i imtiyâzın teklifi üzerine devletçe ta'yin olunacak ve yolların ehemmiyetine göre üç metrodan on metroya kadar olabilecektir kemerli köprülerin yolun sathından itibaren kemerin ortasına kadar irtifai lâakall beş metro demirden veya ağaçdan ufki kirişleriyle yapılmış köprülerin kirişlerin altından itibaren irtifai lâakall dört metro otuz santimetro ve köprülerin korkuluklarının arasındaki arzi tek hat için dört buçuk ve çifte hat için sekiz metro olacaktır.

Demiryolun bir adi yol altından geçmesi iktiza ettiği halde o târakin altına yapılacak köprünün korkuluklarının arasındaki arzi ahvâl-i mevkiye göre ta'yin olunacak ve târakin ehemmiyetine göre üç metrodan on metroya kadar olabilecektir.

Köprülerin ayaklarının arası, yani gözü tek hat için lâakall dört buçuk ve çifte hat için sekiz metro genişliğinde olacak ve katarların geçmesi için bırakılacak irtifâ demir çubukların sathından itibaren tavana kadar ekall dört metro seksen santimetro olacaktır demiryol turuk-u adiyenin sathına muvazi olarak geçecek olduğu halde demir çubuklar turuk-u mezkûra üzerine adi arabaların mürûr ü ubûruna hiçbir vechile mani olmamak üzere çıkıntı ve çukur olmayarak döşenecektir turuk-u adiyeye üzerine yapılacak geçitlerden hükümetçe lüzum görünecek geçitlerde parmaklık inşa olunacaktır esnâi ameliyâtta eskiden mevcut olan yolların mevkileriyle maktularını tahvil veyahud tadil etmek lâzım gelir ise tebdil ve tahvil olunacak kısımların iniş ve yokuşlarının meyli behemahal turuk-u mevcudanın iniş ve yokuşlarının meyl-i sâbıkının nihayet derecesini tecâvüz etmeyecektir her halde hemzemin geçitlere sular hatta doğru cereyan ettiği cihetde demiryol ile adi târakin arasında lâakall on metro tûlunda ve meyli metro başına nihayet iki santimetroya tecâvüz etmemek üzere inişler inşa ve tanzim olunacaktır.

Onuncu Madde- Sâhib-i imtiyâz demiryol ameliyâtıyla cereyanına hâlel gelmiş veyahut mecrası tebdil olunmuş olan suları kendi masârifine olarak mecra-ya kadimlerine ircâa mecbûr olacak ve yolun tesadûf edeceği nehir ve çaylar ve cedveller ve yapılacak köprülerin kavâid-i fenne tatbiken müdahil ve mahârici sâhib-i imtiyâzın teklifi üzerine Nâfia Nezâreti tarafından ta'yin olunacaktır.

On Birinci Madde- Sâhib-i imtiyâz icra olunacak ameliyât da dâhil memleketden tedarik olunmak üzere alâ cinsten edevât ve levâzımat isti'mâl edecek ve inşaat ve edevâtın gayet metîn ve müstahkem olması için bilcümle kavâid-i

fenniyye tatbîk hareket eyleyecektir akar sular umuma mahsûs yollar ile husûsi târikler üzerine inşa olunacak küçük ve büyük köprüler ile su yolları kârgir olarak veya demirden tesis edilecek ve kereste yalnız temeller ile köprü döşemeleri ve taban ağaçları için isti'mâl olunacaktır.

Bilcümle köprüler resimleriyle beraber Nâfia Nezâretine takdim olunacak programa tevfi ken hattın kabulünden evvel bervech-i mutad tecrübe edilecektir demir çubuklar ile edevât ve levâzumat-ı saire-i inşaiye iyi cinsden ve dayanaklı ve kullanılacak işlere elverişli olacaktır demir çubukların demirden mamul olduğu halde beher metrosu civatalarıyla beraber lâakall otuz dört kilogram ve çelikden mamul olduğu takdirde otuz kilogram sikletinde ve (vinyl) usulünde olacaktır birbirini müteakib vaz' olunacak iki (travers) arasındaki fasla mihverlerden itibaren doksan santimetroya tecâvüz etmeyecektir.

Demir çubukların yekdiğerine rabt olunacak mahallerinin taban ağaçları üzerine tesadûf etmemesi ve mahal-i iltisâkların birbirine muvâzi olmaması caiz olup fakat çubukların birbirine merbut olacağı noktalar iki travers arasına tesadûf eylediği halde taban ağacının hadd-ı vasatından itibaren otuz üç santimetroya tecâvüz etmeyecektir inîş ile muvafık ve kulübelerin tertibat ve sûrat-i inşaatı tamamiyle kâide-i tasarrufa ve usul-u ve âdât-ı memlekete muvâfık olacaktır mevkıfların ebniyesi taşdan veya tuğladan olacak ve üzerleri dahi kiremit ve taş ve yahut diğ er bir maden ile örtülecektir toprak imlâsıyla tesviye olunan türâb-ı hafriyle yapılan mahallerde ve tesviye-i türaba lâzım olan toprağın ihracında hasıl olan çukurların sath-ı maillerinin derece-i meylânı hîn-i inşaatda iktiza-i mevkie göre ve sâhib-i imtiyâzın talebi üzerine Nâfia Nezâreti veya memurları marifetiyle ta'yin kılınacaktır.

On İkinci Madde- Sâhib-i imtiyâz takdim edeceği harita-i umumiyye ihtirâz ve tevakkuf hatlarıyla mevkilerini ve demiryolun üzerinde ve altında yapılacak büyük ve küçük köprüler ile su yollarının ve sath-ı zemin geçitlerinin ve imalat-ı sairenin eşkâl ve heyâtını mübeyyen ve meşruh bir cedvel rabt edecektir mevkiler ile inalat-ı sanayiye nin târikleri iki yüzde bir mikyasında tanzîm olunacaktır.

On Üçüncü Madde- Demiryolun kurâ ve kasabat ve mevkıflara tesadûf eden aksâmında lüzum görüldüğü halde hattın iki cihetine kurî duvarlar ve parmaklıklar inşasıyla arazi-i mücavireden tefrik olunması lâzım gelecektir.

On Dördüncü Madde- Demiryolun güzergâhı tasdik olunduktan ve zemin üzerinde kazıklar rekziyle ta'yin kılındıktan sonra mukavelenâmenin Altıncı

Maddesinde gösterildiği vechile yolun ve müteferriatının tesisine lüzumu olan arâzînin mübâyaa ve teslimi muamelatına mübâşeret olunacaktır işbu arâzîden üzerinde ebniye olmayan mahallerin haritası beş binde bir mikyasında ve üzerinde ebniye olan veyahud bağ ve bağçe olan mahallerin haritası binde bir mikyasında tanzîm kılınacaktır.

On Beşinci Madde- Demiryolun inşaatı kâmilen hitâmpezir olduktan sonra sâhib-i imtiyâz masârif-i vâkıası kendisine ait olmak üzere demiryol aksâmının ve müstemilatının arâzîsini alâkadar olan arâzî sâhibleri hazır oldukları halde tahdid ve kadastra usulüne tevfikân haritasını tersim ve vaz'î alâim edecek ve bundan başka yapılmış köprü ve imalat-ı sanai-i sairenin mufasssal ve meşruh defter ve haritasını hükümet memurlarının taht-ı nezâretinde olarak biltanzîm bunların ve hîn-i tahdidde tutulacak [prose ve rebal] lerin birer sûret musaddakasını Nâfia Nezâretine takdim eyleyecektir.

İşbu tahdid-i arâzîden sonra demiryolun aksâm-ı mütememmesinden olmak üzere mübâyaa edilecek arâzî işтира olundukca evvel vechile tahdid edilerek mezkûr haritada ve prose ve reballer de işaret kılınacağı gibi mârûlbeyân defterin tanzîminden sonra yapılacak imalat-ı sanaiye dahi Nâfia Nezâretindeki deftere kayd ve ilave edilecektir.

İkinci Fasıl

Hattın hüsn-i halde muhafazasıyla işletilmesi beyânındadır.

On Altıncı Madde- Sâhib-i imtiyâz demiryol ile müteferriatını ve alet ve edevât-ı sâbite ve müteharrikesini daima hüsn-i halde ve emniyet bahş olacak bir sûretde bulundurmağa ve kazâ vuku'nu icab ettirir bilcümle esbâbdan muhafaza etmeğe itina edecektir. Sâhib-i imtiyâz tarafından işbu taahhüdâtın ifasında tehir ve müsamaha vukua getirildiği takdirde keyfiyet usul ve nizamı vechile ihtar olunacak ve tarih-i ihtardan bir mâh mürûr edib de icabını icra etmediği sûretde masârifî sâhib-i imtiyâza aid olmak üzere yolun hüsn-i hale vaz'î için canib-i hükümetden idâresine vaz'î yede olunarak tamirat-ı lâzıma icra ve bu uğurda vuku bulacak masârif hattın hâsulatından istifa olunacak ve kifayet etmez ise sâhib-i imtiyâza ikmal ettirilecektir.

On Yedinci Madde- Sâhib-i imtiyâz demiryolun her nevi hâsulatını mübeyyen mâh be mâh bir kıta defter tanzîm ve Nâfia Nezâretine takdim edecektir hâsulat-ı gayri sâfiyeyi mübeyyen olacak defterde yolcular ile emtiânın

naklinden münbais hâsılat-ı gayri sâfiye beraber demiryolu bilcümle vâridât ve hâsılat-ı sairesi dahi gösterilecektir.

Üçüncü Fasl

İmtiyazın feshi ile yolun taraf-ı

devletten mübâyaa husûslarında ve

inkıza-i müddet-i imtizaıyede olunacak muamelata dairdir

On Sekizinci Madde- Sâhib-i imtiyâz mukavelenâmenin Yirmi Dördüncü Maddesinde mûnderic esbâbdan dolayı hukuk imtiyâziyesinden sakat olduğu halde ol vakde kadar icra edilen imalat ve cem ve tedarik olunan edevât ve levâzımata ve mübâyaa olunan arâziye bedel ta'yin olunarak müzayedeye konulacak ve zuhûr edecek taleplerden kimin üzerinde tekarrür eder ise onun marifetiyle hukukundan sâkıt olan sâhib-i imtiyâzın taahhûdat vâkıası îfâ edilecektir.

Bilmüzayede tekarrür edecek bedelden müzayede masârifi tenzil kılındıktan sonra üst tarafı hukuku sâkıt olan sâhib-i imtiyâza i'tâ kılınacaktır. Birinci müzayededen bir netice hâsıl olmadığı halde evvelce takdir olunan bedelden münasib miktar tenzil olunarak altı ay müddet sonra ikinci defa bir müzayede daha icra edilecek ve bu dahi neticesiz kalır ise müzayedeye mevzû şeyler hukukundan sâkıt olan sâhib-i imtiyâza hiçbir bedel tediye olunmaksızın devletin malı olacak ve kefâlet akçesi henüz îade olunmamış bulunur ise taraf-ı devletten zabt olunacaktır.

On Dokuzuncu Madde- Devlet-i Âliyye mukavelenâmenin On Yedinci Maddesi mûcibince demiryolunu mübâyaa eylediği halde hattın ol vakit mevcut bulunan ve işledilmesi için iktiza eden vagon ve lokomotif ve toprak arabaları ve mahrûkat ve sâir eşya-i menkulesinin kâffesini muhamminlerin takdir edecekleri bedel mukâbilinde iştirâ edeceklerdir.

Yirminci Madde- İmtiyaz müddeti mûnkaziyye oldukda sâhib-i imtiyâz demiryol mevkifleri ve tahmil ve tenzil-i eşyaya mahsûs mahalleri ve müfettişleri için yapılan kulûbe ve haneleri ve tahsildar odalarını ve sâbit makineleri ve alelunûm bir sûret-i mahsûsa da umûr-u nakliyyeye mahsûs olmayan sâir eşya-ı gayri menkuleyi hüsn-i hal olarak bila bedel ve her gûna dûyun ve taahhûdattan vâreste olmak şartıyla devlete devir ve teslim edeceklerdir makine ve lokomotif ve vagon ve araba ve alet-i inşaiye ve tamiriye ve mahrûkat ve her nevi levâzi-

mat gibi hattın işledilmesi için lâzım gelen eşya-i menkuleye gelince Hükümet-i Seniyye bunların muhamminlerin takdir edecekleri bedel mukâbilinde mübâyaa edecektir şu kadarki devletin mübâyaa edeceği levâzumat demiryolun altı ay işledilmesi için muktezi olan mikdarı mütecâviz olmayacaktır.

Müddet-i imtiyâziyenin hitamından beş sene evvel demiryolun hüsn-i halde olmadığı indelteftiş devletce anlaşılırsa sâhib-i imtiyâza bir müddet ta'yiniyle ihtar keyfiyyet edilecek ve bu ihtarın semeresi görülmez ise hükümet derhal demiryolu ve müteferriatını yed-i idâresine alarak sâhib-i imtiyâz hesabına olarak tamirat-ı lâzıme icra ile yolu hüsn-i hale vaz' etmeğe selahiyeti olacak ve hâsılatdan işletme ve tamirat masârifi fazlası sâhib-i imtiyâza i'tâ olunacak ve noksan zuhûr ederse ikmal etdirilecektir.

Dördüncü Fasl

Yolcu ve emtiadan alınacak ücûrât ile şerâite müteferriatı meyanındadır.

Yirmi Birinci Madde- Mukavelenâmenin On Üçüncü Maddesi mücibince sâhib-i imtiyâzın istifa etmeğe mezun bulunduğu ücûrât-ı nakliye tarifesi ber-vechi âti beyân olunur: Atı el zikr tarifeler nihayet derece olup bunlar turuk-u devletden ruhsat-ı mahsûsa istihsal olunmadıkça tezyid edilemeyecektir fakat tarifelerde ta'yin kılınan nihayet mikdarlar tenzil olunduktan sonra bir mâh evvel ilanât-ı mahsûsa vâsıtasıyla halka ihbar edilmedikçe bitekrar nihayet derecelere terfî edilemeyecek ve ancak tarife tenzili halinde üç gün evvel ilan olunacaktır.

Birinci Tarife

Yolculara dairdir

Adam başına ve kilometre hesabı üzerine nakliyatın fiyatı yolcu ve mahlût katarları;

Birinci Mevki	İkinci Mevki	Üçüncü Mevki
para	para	para
27	20	13

Birinci ve ikinci mevki arabalarından mürekkeb seyr-i serî katarıyla nakil edilen yolculardan bâlâda muharrer tarifieden yüzde otuz ziyâde alınacaktır.

Üç yaşına kadar olan çocuklar refakatündeki adamın kucağında götürölmek şartıyla meccânen nakil edilir. Üç yaşına kadar olan çocuklar için nısf ücret alınır ve beherine bir kişilik mahal tahsis olunur. Şu kadar ki bir bölmede iki çocuk bulunduğı halde ikisi bir yolcuya mahsûs olan mevkiden ziyâde yer tutmayacaktır.

İkinci Tarife

Yolcuların eşya-yı zatiyyelerine dairdir

Her yolcunun bilet başına meccânen otuz kilogram yük nakil etmeğ hakkı vardır. Nısf ücret verecek çocuklar yalnız yirmi kilogram yük için ücret i'tâsından muaf olacaklardır. Çok yer tutan eşya ile otuz öşr-i zirâi mik'ab hacminde olduğı halde veznî yedi kilogramdan aşağı olan eşya için mevzû tarifedeki ücretin iki misli ücret alınır.

Masârif-i Müteferri

Eşya-yı zatiyyenin fazlası olsun olmasın tarife ücretinden mâadâ bervechi âti ücûrât ahz ve istifa kılınacaktır: Şöyle ki her pusulada muayyen olarak yirmi para kaydiye-i resmi ve katarın vürudundan sonra kaldırılmayan eşyanın beher dengi için yevmi beşer para mağaza resmi tediye olunacak ve kumpanyanın ısrârı mürsel veya mürselün ileyhın talebi üzerine tekrar vezn edilecek eşyadan kumpanya iddiasında haklı çıktığı halde kesr-i gayri münkasım olmak üzere beher yüz kilogram için yirmi para mizan resmi olacaktır.

Üçüncü Tarife

Köpeklere dairdir

Gerek yolcu katarları ve gerek muhtelit katarlar ile gönderilen köpeklerin beherinden kilometro başına dört para ücret alınır. Bu ücretin ekall derecesi sekiz kilometro başına bilhesap istifa kılınır.

Masârif-i Müteferri

Tarife ücretinden maada her köpektan muayyen kaydiye resmi olarak yirmi para ve köpeğın vüsulunde sâhibi olmayıb da sâhib-i imtiyâz hıfz etmiş olur ise yevmi beş kuruş ahz olunur.

Dördüncü Tarife

Seyr-i seri ile gönderilecek eşyaya dairdir

Kesr-i gayri münkasım olmak üzere on kilogramın kilometro başına ücret-i nakliyesi bir paradır.

Otuz desimetro, yani öşr-i zirai mik'ab hacminde bulunduğu halde vezni yedi kilogramdan aşağı olan eşya için mevzû tarifedeki ücretin iki misli ücret alınır. Bu ücretin ekall derecesi sekiz kilometro üzerine bilhesab istifa kılınır.

Masârif-i Müteferri

Tarife ücretinden maada irsalâtın her defası için muayyen kaydiye resmi olarak yirmi para ve kesr-i gayri münkasım olmak üzere beher on kilogram için tahmiliye ve ihraciye resmi olarak dört para ve seyr-i seri ile gönderilen eşya her ne esbâba mebni olur ise olsun mürselün ileyhe ihbar-ı keyfiyet zımında irsal olunan mektubun postaya verildikten itibaren mürselün ileyh eşyanın mürudu olan mahalde sakın ise yirmi dört saat değil ise otuz altı saat zarfında kaldırılmadığı takdirde kesr-i gayri münkasım olmak üzere beher elli kilogram için mağaza resmi olarak yevmi on para ve mürsel veya mürselün ileyhin talebi üzerine eşya bittekrar tartıldığı ve bunların iddiaları haklı çıkmadığı halde kesr-i gayri münkasım olmak üzere beher yüz kilogram için yirmi para ücret alınır.

Beşinci Tarife

Seyr-i seri ile gönderilecek paket ve denklere ve münferiden vezni yirmi beş kilogramdan aşağı olan ufak tefek eşyaya dairdir. Bir dengin kaydiye ve tahmiliye ve ihraciye resmi dâhil olduğu halde otuz kilometroya kadar olan mesafe için üç kuruş ve ondan ziyâde mesafenin beher on beş kilometrosu için yirmi para ücret alınır.

Masârif-i Müteferri

O ücretten maada ihbar-ı keyfiyet zımında mürselün aleyh gönderilen mektubun postaya tesliminden itibaren mürselün ileyh mürud-ı eşya olan mahalde ise yirmi dört değil ise otuz altı saat zarfında her ne esbâba mebni olur ise olsun kaldırılmayan denklere mevzuu olduğu mağaza resmi olarak yevmiye on para ve mürsel veya mürselün ileyhin talebi üzerine bittekrar tartılacak her denkten mürsel veya mürselün ileyhin iddiası vahi çıktığı takdirde mizan resmi olarak yirmi para ücret alınır.

Altıncı Tarife

Nukud ve eshâm ve zıkıymet eşyaya dairdir

Sebîke veya meskûk veya mamul veyahud levha olarak gönderilecek altın, gümüş ile cıva ve beyaz altın ve mücevherat vesair zıkıymet eşyadan kilometro başına kesr-i gayr-i münkasım olmak üzere beher on liralık kıymet üzerine iki para ücret istifa kılınır. Tahniliye ve ihraciye resmiyle sigorta ücreti tarife fiyatına dâhildir. Tarife ücretinden maada irsalâtın her defası için kaydiye resmi olarak yirmi para alınır. Mesafe cüz'î olduğu halde beher on lira kıymetinde olanlar için bâlâda zikr olunan masârif-i müteferri dahi dâhil olduğu halde beş kuruş ücret alınabilir.

Yedinci Tarife

Araba ve edevât-ı müteharrikeye dairdir

Kilometro başına ücûrât-ı nakliye;

Seyr-i adi	Seyr-i seri
Para	Para
94	47

iki veyahud dört tekerlekli ve dahili bir peykeli arabalardan

134	67

dört tekerlekli ve dahili iki peykeli arabalardan ücret-i nakliyenin ekal derecesi sekiz kilometro üzerine bilhesab ahz ve istifa kılınır.

Masârif-i Müteferri

Tarife ücretinden maada irsalâtın her defası için kaydiye resmi olarak yirmi para ve arabadan tahmiliyye ve ihraciyye resmi olarak on kuruş ve her araba için mevzuu mağaza ücreti olarak yevmi beş kuruş ücret alınır. Mağaza ücreti yalnız vürudundan kırk sekiz saat sonra kaldırılmayan arabalar derununda bulunan eşyanın sıkleti elli kilogramı tecâvüz eylediği halde elli kilogramın fazlasından seyr-i adi ile nakil olunan ikinci sınıf eşya tarifesi mücibince kesr-i gayri münkasım olarak beher elli kilogram hesabıyla ücret alınacaktır.

Sekizinci Tarife
Hayvanata dairdir

Kilometro başına ücret-i nakliye;

Seyr-i adi	Seyr-i seri
Para	Para
27	54

öküz ve inek ve boğa ve manda ve deve ve bargir ve koşum hayvanatından
09 18

dana ve merkeb ve domuzdan
04 08

erkek ve dişi koyun ve keçiden ücret-i nakliyenin ekall derecesi sekiz kilometro üzerine bilhesab ahz ve istifa kılınır.

Masârif-i Mülteferri

Evvela, tarife ücretinden maada irsalâtın her defası için muayyen kaydiye resmi olarak yirmi para alınır.

Saniyen, katarın vüsulundan yirmi dört saat sonra alınmayan hayvanatın zarar ve hasarı eshâbına ait olmak ve yem masârifi dâhil olmamak üzere bir mahal-i mahsûsada hıfz olunmak ücretine mukâbil beherinden mağaza resmi olarak yevmiye beş kuruş alınır.

Dokuzuncu tarife

Seyr-i adi ile Gönderilecek Eşyaya Dairdir
Bir kilometro mesafede tonilato başına alınacak ücret

Birinci sınıf

Esliha, doğrama, boya ağacı ve sâir zî-kıymet ağaç, mum, müskirat, bakır; pamuk, kahve, balık, tutkal, araba edevâtı, sahtiyan, edviye ve müstemlekât-i ecnebîyyeden gelen kahve ve şeker ve çikolata ve emsali. Kuş tüyü, akmeşe, baharat, mamul demir, çini, meyve, mamul dökme demir, mamul ve gayri mamul madenîyyat-ı saire, ayine, çeliğe müteallik eşya, rugan, zeyt ve envai ve otlar, muzıka aleti, mefruşat, sahaflığa müteallik şeyler, mamul kurşun, demir kalem,

porselen, nebatat, envai kürk, iç yağı, ipek mamulâtı, şeker, şeffaf ispermecet, sirke, şarab, kadeh ve cam, yün mamulâtı, kütüb, çay ve dûhan.

Para 35

İkinci sınıf

Kurre taş, kereste, zift, kok kömürü, odun kömürü, kenevir, ham dökme demir, yaprak ve çubuk demir, keten, maden toprağı, kalas tahtası, gayri mamul mermer taş, sırik, tahta, yunma taş, tuzlu balık, külçe kurşun, tuzlu et, kuru sebze.

Para 27

Üçüncü Sınıf

Kil toprağı, tuğla, kiremit, saman, kepek, yakacak odun, çakıl taşı, pirinç, zahair, kireç, maden kömürü, kül, dakik, gübre, divar taşı, lülecî toprağı, alçı, kireç ve alçı taşı ve kaldırım taşı ve levâzım-ı saire ve tuz ve kum ve taze sebze.

Para 22

İşbu tarifede muharrer ücret-i nakliye 5000 kilogramdan dün olmamak üzere hububat ve buğday, arpa ve yulaf ve mısır buğdayı ve pirinç hakkında yüzde elli nisbetinde tenzil olunacaktır.

Veznî elli kilogramdan dün olan eşya tam elli kilogram hesab ve itibar olunur. Ve andan ziyâde küsurat daima elli kilograma iblağ edilir. Ücret-i nakliyenin ekall derecesi sekiz kilometro üzerine bilhesab istifa kılınır.

Masârif-i Müteferri

Tarife ücretinden maada irsalâtın her defası için muayyen kaydiye-i resmi olarak yirmi para ve tahmil ve ihraç ashâb-ı imtiyâz tarafından icra edilir ise tonilato başına dokuz kuruş, yani kesr-i gayr-i münkasım olmak üzere beher elli kilogram için on sekiz para alınır.

Mürselün ileyhe ihbar-ı keyfiyet zımında gönderilen mektubun postaya tesliminden 48 saat zarfında kaldırılmayan eşyadan mevzû olduğu mağaza resmi olarak kesr-i gayr-i münkasım olmak üzere beher elli kilogram için yevmi on para ve mürsel veya mürselün ileyhın talebi üzerine bittekrar tartılan ve mik-

tar-ı evveli doğru çıkan eşyadan mizân resmi olarak kesr-i gayr-i münkasım olmak üzere beher yüz kilogram için yirmi para istifa olunur.

Mülâhazat

İşbu tarifede beyân olunan ücret üç bin kilogramdan ziyâde ağırlığı olan yekpare ecsâm hakkında cari değildir. Üç binden beş bin kilograma kadar olan yekpare ecsama ücret-i mukarrenin bir nısfı daha ilave olunur. Beş bin kilogramdan ziyâde olan veyahud alet ve edevât-ı mahsûsa istimâlini icab eden yekpare ecsâmın nakline kumpanya icbar olunmayacaktır.

Kumpanya bu mukavele-i eşyanın naklini ve mürselin ikametgâhından alıp mürselün ileyhin ikametgâhına teslim etmeği deruhde eylediği takdirde fiyat ve şerâit-i nakliyesi ve ikametgâhından teslim ve tesellüm ücreti rıza-ı tarafeyn ile ta'yin olunur.

Onuncu Tarife Sigorta Ücretine Dairdir

Sigorta ücreti mahsûsen sigortaya vaz olunan eşyadan ücûrât-i atiye istifa
Para kuruş kılınır

20	01	beş yüz kuruş kıymetinde olub seyr-i adi ile gönderilen emtiadan
00	04	beş yüz kuruş kıymetinde olub seyr-i ser'i ile gönderilen emtiadan
00	02	bin kuruş kıymetinde yolcu eşyasıyla araba ve hayvanat ve sair.

On Birinci Tarife Mahsûs Katarlara Dairdir

Kilometro başına alınacak ücûrât;

Para kuruş

00	015	Lokomotif ile emniyet vagonundan
00	010	Salon arabalarının beherinden
00	005	Yolcu arabalarının beherinden
20	002	Adi vagonların beherinden
20	002	Vagonda ikiden ziyâde dingil olduğu halde beher fazla dingil için:

00	460	Katar cedvel-i mahsûsunda muayyen olan müddetten ziyâde bekler ise her yarın saat için
00	035	Bir katar-ı mahsûs için kilometro başına ücretin ekall derecesi.
00	700	Bir katar-ı mahsûs için ücretin ekall derecesi.

Eğer mahsûs trenle giden yolcu ve hayvanat ve yolcu eşyasından alınacak ücûrât adi trenler tarifelerinde gösterilen ücûrâtın mikdarından ziyâdeye balîğ ise sâhib-i intiyâz adi katarlara mahsûs olan tarife mûcibince istifâ-ı ücret edebilir.

Yirmi İkinci Madde- Bâlâdaki tarifeler ile bundan böyle tanzîm olunacak ücûrât-ı nakliye tarifelerinde para kuruşun kırkda bir cüz'i ve kuruş dahi osmanlı lirasının yüzde bir cüz'i itibar olunacaktır. Ancak sâhib-i intiyâz memâlik-i mahrûsa-i şâhânede tedâvül eden meskûkâtı mirî fiyatıyla ahz ve istifâ etmeye mecbûr bulunacaktır.

Yirmi Üçüncü Madde- Bâlâdaki maddelerde zikr ve beyân olunmayan hububat ve emtîa ve eşya ve hayvanattan her biri tarifede mûnderic olan envâi eşya ve hayvanatın hangisine en ziyâde şebih ise anın gibi ücret-i nakliye alınacaktır. Ve bunların ta'yin-i ücreti için müşkilât veya şüphe vukunda ihtilafın katiyyen fasl ve halli Hükümet-i Seniyyeye aittir.

Yirmi Dördüncü Madde- Tarifeler gerek umûmî ve gerek husûsî olsun ve gerek nisbet-i fâidesine tevfikân tanzîm edilsin ve gerek mümkün üt tegayyür bulunsun mezkûr tarifelerde mûnderic şerâit ve bilumûm yolcu ve mürseller hakkında cârî olacaktır. Bundan başka tarifeler mevki-i icraya konulmazdan evvel Hükümet-i Seniyyenin nazar-ı tasvîbine arz ve takdim olunacaktır.

Yirmi Beşinci Madde- Bir veya birkaç mürselin tasdik olunan tarifede ki ücûrâtın dün ücretle emtîa nakil edebilmesi için sâhib-i intiyâzın anlar ile sûret-i mahsûsada akd-i mukavele etmesi katiyyen memnûdur. Ancak bu memnuiyet Hükümet-i Seniyye ile sâhib-i intiyâz beyninde verilecek karar ile fukarâ ve acezenin nakli için kumpanyaca icra olunacak tenzilat hakkında cârî olmayacaktır.

Beşinci Fasıl

Husûsat-ı Mutenevvi'a ve Muhtelifeye Dairdir

Yirmi Altıncı Madde- Devlet-i Âliyye esnâyı muhârebe ve evkât-ı sâi-rede gerek münferiden ve gerek müctemian iktiza eden mahallere demiryol

ile asâkir-i berriye ve bahriye ve muâvine ve jandarma ve polis ve zâbta ile zâtlarına mahsûs ihâl ü sikallerini hayvanlarını her nevi mühimmat ve edevât harbiyye ve erzâk ve sâir levâzım-ı askeriye sevk ve irsal etmek istediği halde sâhib-i imtiyâz ümerâ-yı askeriye tarafından tahrîren vuku bulacak taleb üzerine vagon ve lâbüd ve muktezi sâir kâffe-i edevât ve vesait-i nakliyesini sevkıyât ve nakliyat-ı askeriye hasr ve tahsis olunmak üzere devletin emrine müheyyâ tutacak lede'l-hâce Hükümet-i Seniyye demiryolu kâffe-i vesaite nakliye ve edevât-ı sairesiyle beraber yed-i idâresine almak ve demiryol memurlarını istihdam eylemek salâhiyetini hâiz olacaktır. Hâl-i hazar ve seferde gerek sâhib-i imtiyâz marifetiyle vuku bulan ve gerek demiryolun devletin yed-i idâresinde bulunduğu esnâda icra edilen kâffe-i sevkıyât ve nakliyat-ı askeriye için tarifede muayyen ücretin sülüsü verilecektir. Ve Hükümet-i Seniyye sevk ve irsal edeceği asker ve mühimmat ve eşyayı sairenin yolcu katarlarıyla muhtelitan gönderilmesini talep eylediği halde dahi ücret-i muayyenenin sülüsü tediye edilecektir.

Yirmi Yedinci Madde- Mahbûsın ve mahkûmın ile muhafazasına memur olanlar tarifelerdeki ücretin nısfıyla nakil olunacaktır. Bunun için vuku bulacak talebe göre adi katarlar ve ikinci ve üçüncü sınıf vagonlardan icab eden miktar bölmeler sâhib-i imtiyâz tarafından irâe ve tahsis edilecektir.

Yirmi Sekizinci Madde- Taraf-ı devletten demiryolun inşasıyla işletilmesi umûrunun muayene ve teftişi için ta'yin olunan memurlar ile demiryol üzerinde resm-i gümrük ve tekâlif-i sairenin emr-i tahsilinin vikayesi için teftiş memur olanlar ve telgraf memurları bir mahalle-i azîmetlerinde demiryol arabalarıyla meccânen gidip geleceklerdir.

Yirmi Dokuzuncu Madde- Devlet-i Âliyyenin kurşun ile kapanmış posta çantalarını ve bunları götürüp getirecek memurlarını adi yolcu arabalarıyla meccânen nakil etmeye ve bu babda taraf-ı devletten vuku bulacak taleb üzerine yolcu araba katarlarının ikinci sınıf arabalarından bir veya müteaddid bölmele-ri tahsis eylemeye sâhib-i imtiyâz mecbûr olacaktır.

Otuzuncu Madde- Sâhib-i imtiyâz Hükümet-i Seniyyenin müsâadesini istihsal etmedikçe katarların vakt-i hareketlerini tadil edemeyecektir. Ancak mahsûs katarlar teşkili veya adi katarların vakt-i hareketlerinin tebdili Hükümet-i Seniyyece talep olunduğu takdirde keyfiyet lâakall kırk sekiz saat evvel tahrîren sâhib-i imtiyâza ihbar olunacaktır.

İşbu şartnâme irâde-i seniyye-i hazret-i pâdişâhı üzerine iki nüsha olarak
Der-saâdette imza ve teâtî olunmuştur.

Fi 27 Muharrem sene 1306 ve fi 22 Eylül sene 1304

Aslına mutabıktır.
Dîvân-ı Hümâyûn Kalemî Mührü

**ESKİŞEHİR'DEN KONYA'YA ve ANKARA'DAN
KAYSERİYE'YE KADAR İNŞA EDİLECEK
DEMİRYOLLARININ Fİ 26 RECEP SENE 1310 ve Fİ 1/13
ŞUBAT SENE 1308 TARİHLİ ŞEREFTASTİR BUYURULAN
İMTİYÂZ FERMÂN-I ÂLÎ SÜRETİDİR.**

Memâlik-i mahrûsa-i şâhânemin tezâyüd-i umrân ve terakkiyatı ve sunûf-ı tebaa-i mülûkânemin tevâfûr-i servet ve ticaret ve istihsâl vesail refâh ve saâdeti nezd-i hümayûnumda begâyet matlub ve mültezim olup bi-avane ve tevfiğe teâlî işbu maksad-ı hayr-i mersad-ı şâhânemin taharrî ve istikmâl-i esbâb-ı husûlune her an itinâ ve ikdâm olunmakta ve demiryolların servet ve mamûriyet-i memleketin tezâyüdü husûsunda derkâr olan tesirat ü fevaidine mebnî taraf taraf demiryolları inşası tedabirine de teşebbüs edilmekte olup bu cümleden olmak üzere makarr-ı hilafet-i saltanat-ı seniyyem ile Bağdad vilayeti arasında bir demiryol vücuda getirilmesi nuhbe-i âmâl-ı hayr-ı ıstimal-i şahane olmasıyla Haydarpaşa'dan İzmir'e kadar mevcut olan demiryolun Ankara'ya değin temdidi için Stuttgard'da Württembergische Vereinsbank Direktörü Mösyö Alfred Kaulla'ya mukavele ve şartnâmesi vechile kararlaştırılan ahkâm ve şerâite tevfikân bin üç yüz altı senesi muharreminin yirmi üçü tarihli fermân-ı âlî-şânım ile imtiyâz verilmiş olmasına ve bu hattın daha ilerilere temdidi ve Bağdad'a kadar îsâlnın teshil-i esbâb-ı husuli târikine bir kat daha itina edilmek lâzımeden olarak mûmâileyh Mösyö Kaulla'ya dahi umûr-i nâfiamız nezâretine müracaatla bir taraftan Eskişehir'den beda ile Kütahya ve Afyonkarahisar'ından geçerek Konya'ya ve diğer taraftan Ankara'dan Kayseriye'ye ve oradan da Bağdad'a kadar hattın inşasına doksan dokuz sene müddetle taleb-i imtiyâz edip ol babda meclis-i umûr-ı nafta'ca tanzim edilen mukavele ve şart-

nâme lâyhaları nezâret-i mezkûreden Bâbüâlimize irsâl kılınmasına binaen meclis-i mahsûs vükela-yı fihâmında dahi tedkik ve iktizası üzere tadil olunarak işbu mukavele ve şartnâme vechile mûmâileyhin istidâ eylediği imtiyâzın itâsı biltezker keyfiyet taraf-ı eşref-i tâç-dârâneme arz-ı istîzân edilmiş ve mukavelenâme lâyihasının mevâdd-ı esâsiyyesinde mezkûr Konya ve Kayseriye hatlarının müddet-i imtiyâziyyesi fermân-ı âlî-şânun tarihinden itibaren doksan dokuz sene olup iki hatın heyet-i mecmûası keşfiyyât-ı katiyye harita ve lâyhalarının takdimi husûsunda ikişer yüz kilometro tûlunda aksâm-ı müteaddideye bil-taksim sâhib-i imtiyâz tarafından fermân-ı âlî-şânın itâsı ve mukaveler şartnâmelerin teâtisi tarihinden muteberen ibtidaki iki yüz kilometro mahallin şartnâmede beyân olduğu vechile keşfiyyât-ı katiyye üzerine mükemmel harita ve lâyhalarını mezkûr sekiz ay zarfında ve diğer iki yüz kilometro mahallin harita ve lâyhalarını mezkûr sekiz mahı takip eden dört ay zarfında umûr-ı nâfiamız nezâretine i'tâ olunarak Ankara'dan Kayseriye'ye ve Eskişehir'den Konya'ya kadar yapılacak iki hat mecmuunun harita ve lâyhalarının arkası alınuncaya değin dörder ay fasıla verilip harita ve lâyhaların ikişer yüz kilometro itibarıyla verileceği ve harita ve lâyhaların tarih-i i'tâsından itibaren üç mâh zarfında Hükümet-i Seniyyemce beyân-ı rey olunarak cânib-i Hükümet-i Seniyyemden icra olunacak tadilat haritaların tasdikinde bir aydan ziyâde bir teehlürü istilzâm eder ise inşaat için ta'yin olunan müddet-i tadilat-ı mezkûrenin tedkiki zımında vuku bulan teehlür derecesinde temdîd edileceği ve sâhib-i imtiyâzın zarar ve hasarı tarafına aid olmak üzere ibtidaki iki yüz kilometro mahallin harita ve lâyhaların tasdiki tarihinden itibaren üç ay müddet zarfında ameliyyata mübaşeret ve yine evvel tarihten itibaren nihayet sekiz seneye kadar ikmal edip ameliyyatın kavâid-i fenne ve şartnâme ahkâmına ve kabul ve tasdik olunan harita ve lâyhalarla tatbikan icra olunacağı ve esnâyı ameliyâtta suver-i icraiyyeyi ve hitamında ve kabul olunmazdan evvel bitekrar inşaat-ı vâkıayı ve müddet-i imtiyâziyye zarfında idâre ve işletme muamelatını ve ameliyyatın hüsn-i muhafaza olunup olunmadığını umûr-u nâfia nezâretimizce mahsûs komiserler vâsıtasıyla teftiş ve muayene zımında vuku bulacak masârife mukâbil sâhib-i imtiyâz tarafından ameliyyata mübaşeret edilip ta'yin olunan müddetten itibaren müddet-i imtiyâziyyenin hitamına kadar mâh be mâh tediye olunmak üzere senevî Nâfia Nezâretimizin emrine kilometro başına altın olarak iki yüz yetmiş kuruş i'tâ kılınacağı ve sâhib-i imtiyâz cânibin-

den taahhüdât vâkıasının icrasını temîn için fermân-ı âlî-şânının ısdârı kendisine resmen tebliğ olunduğu tarihten itibaren üç mâh zarfında Dersa-
adet bankalarından Hükümet-i Seniyyemce kabul olunacak bir bankaya otuz
bin lira kefâlet akçesi tevdî olunarak işbu akçe birinci kısmın muvakkaten
kabulundan sonra iâde olunup sâhib-i imtiyâza bermûceb mukavele terettüp
eden taahhüdaun onun tarafından icrası husûsunda mezkûr birinci kısmın
inşaat ve imalatı en nihayetki kısmın katıyyen kabulü tarihine kadar Hükümet-i
Seniyyemce teminat ittihâz edileceği ve Hükümet-i Seniyyemin müddet-i im-
tiyâziyyenin otuz senesinin inkızasından sonra her vakit Anadolu Osmanlı De-
miryolunun umum hatlarını mukavelenâme vechile mübâyaa etmek salâhiyeti-
ni hâiz olacağı ve demiryol memur ve müstahdemlerinin Hükümet-i Seniyyemce
ta'yin ve kabul olunacak kıyafette bulunarak cümlesinin fes giyip mümkün
mertebe teba'i Devlet-i Aliyyemden intihâb olunacağı ve Derince'de Anadolu
Osmanlı Demiryolu şirketinin hazine-i hassa-i şahanem nezâretinden isticâr
eylediği arâzî ve müştemilatında nezâret-i müşârün-ileyhâ ile şirket-i mezkûre
beyninde bin sekiz yüz seksen dokuz sene-i miladiyesi mayısının yirmi dokuzu
tarihiyle münakid mukavelenâmedir mûnderic şerâit ahkâmına tevfikân bir
rıhtım ve bir iskele ve demiryollar ve mağazalar ve sâir adi veya ticari tertibât
ve tesisatın ve vapurlar ve sefayine emtia ve eşya tahmil ve tenziline müteallik
her gûna muamelatın icrasına sâhib-i imtiyâz mezun ve bunların kâffe-i masâ-
rifi sâhib-i imtiyâza aid olup masârifin ancak işbu tesisat vâridâtında istifa
edilebileceği ve tarihi gösterilen mukavelenâmede muharrer olduğu vechile
hazine-i hassa-i şahanem memurları hakkında irâe olunacak teshilat ve müsâa-
dâtın memurin-i mülkiyye ve askeriye ve zâbta haklarında dahi gösterileceği ve
sâhib-i imtiyâzın lüzum ve ihtiyaç hissedilen mahallerde demiryola aid arâzide
depo ve mağazalar bit-tesis işletebilecek bunların isti'mâli ahali için mecburi
olmayıp ihtiyari kalacağı gibi kezâlik bunların hâsılat-ı sâfiyesinden yüzde yir-
mi beşi Hükümet-i Seniyyeme aid olmakla beraber müddet-i inkızasında tes-
sat-ı mezkûrenin Hükümet-i Seniyyeme rücû edeceği ve esbâb-ı mecbureden
madûd bir mânin zuhûru tahakkuk etmeksizin sâhib-i imtiyâz müddet-i muay-
yene zarfında imalata mübaşeret etmediği veya başlayıp da ikmal eylemediği
veya umûr-i nakliyyeyi tatil eylediği veyahud sâir taahhüdâtını icra edemediği
halde hukuk-i imtiyâziyyenin sâkut olarak bu halde demiryolun muvakkaten
işletilmesi için tedabir-i lâzıme ittihâz olunmak ve amelîyât ve edevât ve

levâzumat müzayedeye konulmakla beraber kefâlet akçesinin dahi cânib-i Hükümet-i Seniyyemden zabt edileceği ve sâhib-i imtiyâzın mücerred demiryola müteallik mektup ve çantalarını posta nezâretimize bir gûna resm vermeksizin ve alelusûl posta memurları tarafından muâyene olunduktan sonra kendi vesa-it-i nakliyesiyle nakil edebileceği ve sâhib-i imtiyâz olan şirket Osmanlı olduğundan mukavele ve şartnâmenin icrayı ahkâmından ve tevîl ve tefsîrinden dolayı Hükümet-i Seniyyem ile sâhib-i imtiyâz veya şirket beyninde veyahud sâhib-i imtiyâz ve şirket ile efrâd-ı ahâlî miyânesinde tahaddüs edebilecek her nevi ihtilâfât ve deâvinin aid olduğu mehâkim-i Osmaniyyede rü'yet ve fasl kılınacağı ve hükümet-i seniyyem Ankara'dan Kayseriye'ye kadar inşa olunup işletilen hattın beher kilometrosu için altın olarak senevî yedi yüz yetmiş beş ve Eskişehir'den Konya'ya kadar inşa olunup işletilen hattın beher kilometrosu için kezâlik altın olarak senevî altı yüz dört osmanlı lirası hâsılat-ı gayr-i sâfiye temîn ederek şu kadar ki Eskişehir'den Konya'ya kadar yapılacak hattın beher kilometrosunun hâsılat-ı gayr-i sâfiyesi temîn olunan sâlifülbeyân altı yüz dört osmanlı lirasından ne miktar dûn olur ise olsun taraf-ı Hükümet-i Seniyyemden kilometro başına senevî verilecek meblağın hiçbir vakitte iki yüz on dokuz Lira-yı Osmani ile altın olarak yetmiş sekiz kuruşu mütecâviz bulunmayacağı ve Haydarpaşa'dan Ankara'ya kadar olan hattın hâsılat-ı gayr-i sâfiyesi müteâkip üç sene zarfında senevî kilometro başına on beşbin franka balığ olduğu anda sâhib-i imtiyâz hükümet-i seniyyem ile ba'del-müzâkere ... Kayseri Hattını Sivas'a kadar temdid eylemeği ve Haydarpaşa'dan Ankara'ya ve Kayseriye'ye ve Eskişehir'den Konya'ya kadar olan hatların hâsılat-ı gayr-ı sâfiyesi temînâtın itâsına hâcet bırakmayacak bir miktara balığ olduğu anda dahi sâhib-i imtiyâz Hükümet-i Seniyyem ile bade'l-müzâkere ... hattın Sivas'tan Diyarbakir'e ve Bağdad'a kadar temdid etmeyi taahhüd edip işbu hatlara tahsis edilecek temînâtın miktarı ittifâk-ı tarafeyn ile ta'yin olunacağı ve mamafih Hükümet-i Seniyyemin kilometro başına tarafeynce lüzumu tahakkuk edecek miktar temînâtın tahsisiyle hattın Kayseriye'den Bağdad'a kadar inşasını her ne vakit olur ise olsun talep edebileceği ve Eskişehir'den Konya'ya kadar olan hatt-ı mecmûnun hâsılat-ı gayr-ı sâfiyesi dahi bi-hesab vasatî kilometro başına altı yüz dört lirayı ve Ankara'dan Kayseri'ye olan hatt-ı mecmûnun hâsılat-ı gayri sâfiyesi dahi bi hesab-ı vasatî yedi yüz yetmiş beş lirayı tecâvüz ettiği anda sâhib-i imtiyâzın bu mikdarlardan fazla vuku bulacak hâsılatın yüzde

yirmi beşini Hükümet-i Seniyyeme îfâ eyleyeceği ve sâhib-i imtiyâz Hükümet-i Seniyyem cânibinden arzu olunduğu tarihinden itibaren altı ay müddet zarfında Adapazarı'ndan bed' ile Hendek ve Üsküb veya Düzce kurbundan mürur ederek Ereğli'ye kadar imtidad etmek üzere bir demiryol keşfiyat-ı ibtidaiyesinin icrasını taahhüd edip işbu hattın inşa ve işletilmesi hakkında Hükümet-i Seniyyemle ile sâhib-i imtiyâz beyinde bir mukavelenâme-i mahsûs akd ve teâtî kılınacağı ve diğer kumpanyaya imtiyâzı verilen Şam Haleb ve Birecik demiryolunun Bağdad demir yoluyla Birecik ve Telek arasında Hükümet-i Seniyyem ile sâhib-i imtiyâz beyinde müttefikane karar verilecek bir noktada iltisak edeceği muharrer ve münderic olub sâlifüzzikr demiryolların inşası memâlik-i mahrûsa-i şâhânemizin tezâyüd-i ümrân ve terakkiyatı hakkındaki maksad-ı meşru hümayunuma muvâfık olduğu gibi mukavele ve şartnâme lâyhalarının muhteviyatı dahi icab-ı hal ve maslahata ve usul ve emsaline mutabık görünmüş idüğünden bervech-i istizân mumâileyh Mösyö Kaulla'ya doksan dokuz sene müddetle imtiyâz i'tâsı husûsuna irade-i seniyye-i mülûkânem müteallik ve şeref sudur olmuş olmağın hükm-i münîfi sâlifüzzikr mukavele ve şartnâme ahkâmının ve mukarrerat-ı sairenin tamâmî'î icrasına mu'allak olmak üzere divanı hümayunundan işbu emr-i celilî kadrîm ısdâr ve mukavele şartnâmenin musaddak sûretleri dahi beraberce i'tâ kılındı.

Fi 26 Recep sene 1310 ve fi 1/12 Şubat sene 308 muhasebeye kayd olunmuştur.

Fi 4 Şubat sene 1308

(İmza)

Sa'dî

Nezâret-i Umur Ticaret ve Nâfia Muhasebe Kalemi Mührü

MUKAVELENÂME

Bir taraftan Devlet-i Aliyye namına hareket eden Ticaret ve Nâfîa Nâzırı ile diğer taraftan Stuttgart'da Württembergische Vereinsbank direktörü olup Dersaadette Anadolu Osmanlı Demiryolu şirketi namı ve hesabına hareket eden Mösyö Alfred Kaulla beyninde mevâd-ı atıye kararlaştırılmıştır.

Birinci Madde- Biri Ankara'dan Kayseriye'ye ve diğeri Eskişehir'den bed' ile Kütahya ve Afyonkarahisar'ından geçerek Konya'ya kadar devletçe kabul ve tasdik buyrulacak güzergâha tevfikân bir demir yol ile müteferriatının inşa ve işletilmesi imtiyâzı şerâit-i atıyeye tevfikân taraf-ı Devlet-i Aliyye'den Anadolu Osmanlı demiryolu şirketine i'tâ buyurulmuştur.

İkinci Madde- Ankara'dan Kayseriye'ye ve Eskişehir'den Konya'ya kadar yapılacak hatların müddet-i imtiyâziyyesi fermân-ı âlî tarihinden itibaren doksan dokuz sene olacaktır.

Üçüncü Madde- İşbu iki hattın heyet-i mecmuası keşfiyyat-ı katiye harita ve lâyhalarının takdimi husûsunda ikişer yüz kilometre tûlunda aksâm-ı müteaddideye taksim olunacaktır. Sâhib-i imtiyâz fermân-ı âlînin i'tâsı ve mukavelenâme ile şartnâmenin teâtisi tarihinden itibaren ve Otuzuncu ve Otuz Dördüncü Maddeler ahkâmı ifâ olunduktan sonra ibtidaki iki yüz kilometre mahallin şartnâmede beyân olduğu vechile keşfiyyat-ı katiye üzerine mukemmel harita ve lâyhalarını sekiz ay zarfında ve diğer iki yüz kilometre mahallin harita ve lâyhalarını mezkûr sekiz ayı takib eden dört ay zarfında Nâfîa Nezâretine takdim edecek ve Ankara'dan Kayseriye'ye ve Eskişehir'den Konya'ya kadar yapılacak iki hatt-ı mecmunun harita ve lâyhalarının arkası alınuncaya kadar dörder ay fasıla verilerek mezkûr harita ve lâyhalar ikişer yüz kilometre itibarıyla takdim olunacaktır. Nezâret işbu harita ve lâyhaları tarih-i takdiminden itibaren üç mâh müddet zarfında bil-tedkik yolunda olduğu sûrette haliyle ve olmadığı takdirde icab eden tadilat ve tashihât icrasıyla tasdik eyleyecektir. Hükümet-i Seniyye mezkûr harita ve lâyhaların tarih-i takdiminden itibaren üç mâh zarfında beyân-ı rey buyuracak ve müddet-i mezkûre münkaziye olup da bu babda henüz kararını bildirmeyecek olur ise mezkûr harita ve lâyhalara tasdik edilmiş nazarıyla bakılarak amelîyyata mübaşeret edilebilecektir. Hükümet-i Seniyyeye icra olunacak tadilat haritaların tasdikinde bir aydan ziyâde bir teahhürü istilzâm eder ise inşaat için ta'yin olunan müddet tadilat-ı mezkû-

renin tedkiki ve haritaların tasdikı zımında vuku bulan tehhür derecesinde temdîd kılınacaktır.

Dördüncü Madde- Sâhib-i imtiyâz masârif ve zarar ve hasarı tarafına ait olmak üzere ibtidaki ikiyüz kilometro mahallin harita ve lâyhaları tasdik olunduğu tarihinden itibaren üç ay müddet zarfında ameliyyata mübaşeret etmeyi ve yine evvel tarihden itibaren nihayet sekiz seneye kadar ikmal eylemeği taahhüd eder. Ameliyyat kavâid-i fenne ve merbut şartnâme ahkâmına ve kabul ve tasdik olunan harita ve lâyihalara tatbikan icra olunacaktır. Fakat esbâb-ı mecburenden münbais hâlât müstesnâ olup bu misellü ahvâlden dolayı ameliyât ne kadar müddet tatil olunur ise müddet-i ikmâliye dahi o kadar temdîd edilecek ve şu kadar ki esbâb-ı mücbirenin vuku'nu derhal hükümet-i mahalliyyeye ve Nâfia Nezâretine ihbar eylemeğe sâhib-i imtiyâz mecbûr bulunacaktır.

Beşinci Madde- Ankara'nın aynı maddesine müracaat.

Altıncı Madde- İşbu ameliyyat menâf-i umumiyeye müteallik husûsattan bulunduğundan demiryol ile müteferriatına muktezî olan arâziden ve demiryola muktezî taş ve kum ocaklarından efrâd uhdesinde bulunan yerlerin mübâyası husûsunda sâhib-i imtiyâz ashâb-ı arâzî ile uyuşmadığı halde istimlâk kanununa tevfiğ muamele edecektir. Hükümet-i Seniyye demir yolun güzergâhı tasdik ve arâzî üzerine ta'yin olunduktan sonra demiryol ile müştemilatının tesisi için muktezî olan arâzinin istimlakıyla sâhib-i imtiyâza teslimine mübaşeret ettirecektir. Taraf-ı Hükümet-i Seniyyeden vuku bulacak teslim-i arâzî muamelesi iki ay zarfında icra buyurulacaktır. Hîn-i ameliyyatta muvakkaten isti'mâlî lâzım gelen mahaller hükümet-i mahalliye marifetiyle sâhib-i imtiyâz tarafından eshâbına tazmînât verilmek şartıyla muvakkaten isti'mâl olunabilecektir. Demiryol ile müştemilatının tesisine muktezî olacak işbu arâzî dâhilinde arâzî-i emiriyyeyi haliye bulunduğu takdirde sâhib-i imtiyâza meccânen terk olunacak ve hattın iki tarafında beşer kilometro mesafede arâzî-i miri-i haliye olduğu ve anın meyanında taş ve kum ocakları küşadına elverişli mahaller bulunduğu takdirde inşaat müddetince meccânen sâhib-i imtiyâza terk olunub fakat bade'l imalat ocak mahalleri kapatılacaktır. Ve zikr olunan taş ve kum ocaklarını sâhib-i imtiyâz demiryolun işletilmesi müddetince isti'mâl etmek ister ise nizamât-ı mahsûsasına tevfiğ hareketle beraber iktiza eden vergisini dahi tediye edecektir. Ve muvakkaten isti'mâlî lâzım gelen yerlerin dahi imalat müddetince bila ücret isti'mâline müsaade olunacaktır.

Yedinci Madde- Ankara'nın aynı maddesine müracaat.

Sekizinci Madde- Demiryollar ve müteferriatının inşaat-ı ibtidaiyesi için gerek memâlik-i Devlet-i Aliyyeden ve gerek diyar-ı ecnebiyyeden celb ve tedarik olunacak âlât ve keraste ve demir ve maden kömürü ile makine ve edevât vesair levâzumat her nevi dâhili vergiden ve her gûna gümrük resminden muaf tutulacağı gibi demiryolun işletilmesi için hariçten celb edilecek kömürden dahi Anadolu Osmanlı Demiryolu şirketine imtiyâzı ihsân buyurulan hatlar hâsılat gayr-i sâfiyesi temînatın mikdarına balîğ oluncaya kadar gümrük resmi alınmayacak ve demiryollar ile müştemilatının müddet-i imtiyâziyesi zarfında arâzî ve sermâyesiyle vâridâtı üzerine bir gûna vergi tarh olunmayacak ve işbu mukavelenâme ile merbut şartnâme damga resminden vâreste olacaktır. Sâhib-i imtiyâz tarafından meydan-ı tedâvüle çıkarılacak hisse senedâtıyla "peryorite," yani hakk-ı tekaddümü hâiz hisse senedâtından ve adi tahvilâtın dahi hiçbir resm ahz ve istifa olunmayacaktır. Hutût-u cedidenin inşası tahvilât-ı cedidenin tertib ve ihracını müstelzim olacağından tahvilât-ı muhtelifeye sâhib-i imtiyâz tarafından tahsis olunan temînat bervecch-i zir ta'yin kılınmıştır. Şöyle ki evvela Haydarpaşa'dan Ankara'ya kadar olan hattın hâsılat-ı sâfiyesi evvelce ihraç olunan tahvilât için birinci derecede bir temînat teşkil eder.

Saniyen Ankara'dan Kayseriye'ye ve Eskişehir'den Konya'ya kadar yapılacak hatların hâsılat-ı sâfiyesi bu iki hattın inşasından dolayı ihraç olunacak tahvilât için birinci derecede bir temînat teşkil eder.

Salisen Haydarpaşa'dan Ankara'ya kadar olan hattın hâsılat-ı sâfiyesi bu iki yeni hattın inşası cihetiyle ihraç olunacak tahvilât için ikinci derecede bir temînat teşkil eder.

Şurası mukarrerdir ki otuz beşinci madde ahkâmınca Hükümet-i Seniyyeye aid hisseye bâlâdaki temînattan dolayı asla hâlel gelmeyup mezkûr hisse temînat-ı mezkûriye dâhil değildir şirket işbu maddede tadad olunan muafiyetten başka kâffe-i muamelatında damga resmine tâbi olacaktır.

Dokuzuncu Madde- Ankara'nın aynı maddesine müracaat.

Onuncu Madde- Ankara'nın Onuncu Maddesine ilaveten: Sâhib-i imtiyâzın hattın birbirini müteakib olan beher kısmının ameliyyatını ikmal ettikçe bunları muvakkaten kabul ettirdikten sonra küşad ederek işletmeğe hakkı olacaktır. Beher kısmının tûlu lâakall yirmi kilometre bulunacak ve her halde bir mevkiye müntelhî olacaktır.

On Birinci Madde- Ankara'nın aynı maddelerine müracaat.

On İkinci Madde- Ankara'nın aynı maddelerine müracaat.

On Üçüncü Madde- Ankara'nın aynı maddelerine müracaat.

On Dördüncü Madde- Ankara'nın aynı maddelerine müracaat.

On Beşinci Madde- Sâhib-i imtiyâz taahhüdât vâkıasının icrasını teminen fermân-ı aliyenin ısdârı kendisine resmen tebliğ olduğu tarihten itibaren üç mâh müddet zarfında Dersaadet bankalarından devletçe kabul olunacak bir bankaya ya nakden veyahud piyasa fiyatıyla ya devlet eshâmı veya devlet tarafından temin olunan eshâm olarak otuz bin lira kefâlet akçesi tevdi edecek ve şu kadar ki eshâm tevdi eylediği halde tedennî fiyattan dolayı terettüb edecek noksanı ikmal edileceği banka tarafından taahhüd ettirilecek ve mezkûr kefâlet akçesi tevdi olduğunu müteakib fermân-ı ali kendisine teslim olunacaktır. İşbu kefâlet akçesi birinci kısmın muvakkaten kabulünden sonra iâde olunacak ve işbu mukaveleden dolayı sâhib-i imtiyâza terettüb eden taahhüdâtın anın tarafından icrası husûsunda mezkûr birinci kısmın inşaat ve imalatı en nihayet (indeki) ki kısmın katiyen kabulü tarihine kadar Hükümet-i Seniyyece teminat ittihaz olunacaktır. Şayet otuzuncu ve otuzdördüncü maddelerin ahkâmı muayyen müddet zarfında icra edilemediği taktirde sâhib-i imtiyâzın hiçbir gûna muameleye kıyam eylemeksizin ve evvelce Hükümet-i Seniyyenin rızasını tahsile asla mecbûr bulunmaksızın kefâlet akçesini ahz-u kabza hak ve selahiyeti olacaktır.

On Altıncı Madde- Devlet-i Aliyye müddet-i imtiyâziyyenin otuzuncu senesinin inkızasından sonra her vakit Anadolu Osmanlı Demiryolunun umum hatlarını mübâyaa etmek salâhiyetini hâiz olacaktır. Yol hangi senede iştirâ olunacak ise ondan evvelki beş sene zarfında vuku bulan hâsılat-ı gayri sâfiyyenin mikdar-ı mutavassıtı bulunarak anın yüzde ellisine müsavi bir meblağı müddet-i imtiyâziyyenin hitamına kadar her sene sâhib-i imtiyâza ifâ edecek ve meblağ-ı mezkûr kilometre başına senevi on bin franktan dîn olmayacaktır. Ve işbu tekasit-i seneviyyenin evkât-ı muayyenede tediyesi taraf-ı devletten temin ve bu husûsa dair bir mukavele-i mahsûsa tanzim edilecektir hatların devlete teslimi ve eşyanın mübâyası ve levâzımat-ı mevcudenin iştirası husûsunda şart-nâmenin On Dokuzuncu Maddesinde gösterildiği vechile muamele olunacaktır.

On Yedinci Madde- Ankara'nın 18'inci 19'uncu maddelerine müracaat.

On Sekizinci Madde- Ankara'nın 18'inci 19'uncu maddelerine müracaat.

On Dokuzuncu Madde- Sâhib-i imtiyâz nizamât-ı mevzuasına tevfi̋k hareket etmek ve bir gûna imtiyâz ve inhisarî tazammun etmemek şartıyla demiryolun hatt-ı mutavassutından itibaren her iki tarafında yirmişer kilometre bu'd ve mesafede taharri ve keşf edeceği madenleri imal edebilecek ve merbut olduğu nezârete müracaat ederek nizami dairesinde hatta civar olan ormanlardan hat tab ve kömür ve keraste kat' ve imali gibi muamelatta bulunmağa salâhiyeti olacaktır.

Yirminci Madde- Derince'de Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi'nin hazine-i hassa nezâret-i aliyyesinden isticar eylediği arâzi ve müştemilatında nezâret-i müşârün-ileyhâ ile şirket-i mezkûre beyninde 17 ve 29 Mayıs sene 1889 tarihiyle münakid mukavelenâmede münderic şerâit ahkâmına tevfi̋kan bir rıhtım ve bir iskele ve demiryollar ve mağazalar vesair adi veya buharlı tertibat ve tesisatın ve vapurlar ve sefâine emtia tahmil ve tenziline müteallik her gûna muamelatın icrasına sâhib-i imtiyâz mezundur. İnşaat ve tesisat muhtelif-i mezkûrenin tesisi ve işletme ve muhafaza masârifî kâffeten sâhib-i imtiyâza aid olup bu babda ihtiyar edeceği her gûna masârifini ancak tesisat-ı mezkûrenin vâridâtından istifa edebilecektir. İşbu mukavelenâmede gösterildiği vechile hazine-i hassa'î şahane memurları hakkında irae olunacak teshîlât ve müsa'edât memurin-i mülkiye ve askeriye ve zâbta haklarında dahi gösterilecektir.

Yirmi Birinci Madde- Sâhib-i imtiyâz lüzum ve ihtiyaç his edilen mahallerde demir yola aid arâzide depo ve mağazalar dahi tesis ederek bunları işletebilecektir. Ve bunların isti'mâlî ahali için mecbûri olmayıp ihtiyari kalacaktır müddet-i imtiyâziyenin inkızasında mezkûr depo ve mağazalar ile sâir te'sisat-ı sâbite şartnâmenin Yirminci Maddesine tevfi̋katen hükümet-i seniyeye rücu edecektir. Mezkûr depo ve mağazaların hâsulat-ı sâfiyyesinden yüzde yirmi beşi Hükümet-i Seniyyeye aid olacaktır.

Yirmi İkinci Madde- Ankara'nın Yirmi Birinci Maddesine müracaat.

Yirmi Üçüncü Madde- Ankara'nın Yirmi İkinci maddesine müracaat.

Yirmi Dördüncü Madde- Ankara'nın Yirmi Üçüncü maddesine müracaat.

Yirmi Beşinci Madde- Ankara'nın Yirmi Dördüncü Maddesine müracaat.

Yirmi Altıncı Madde- Ankara'nın Yirmi Beşinci Maddesine müracaat.

Yirmi Yedinci Madde- Ankara'nın Yirmi Altıncı Maddesine müracaat.

Yirmi Sekizinci Madde- Sâhib-i imtiyâz mücerred demiryola müteallik mektub ve çantalarını posta nezâretine bir gûna resm vermeksizin ve alelüsül

posta memurları tarafından muayene olunduktan sonra kendi vesaiti nakliyesiyle nakil edebilecek ve demiryolun inşasına ve hüsn-i halde muhafazasına ve işletilmesine muktezî olan âlât ve edavât ve yağ ve kömür vesair gibi sarf ve istihlak olunacak mevâd-ı saireyi gerek hutût-ı mevcude de ve gerek işbu mukavelenâmede mevzubahis olan hutûtda dahi bila-ücret nakil etmek hak ve salâhiyetini hâiz olacaktır.

Yirmi Dokuzuncu Madde- Sâhib-i imtiyâz olan Şirket Osmanlı olduğundan bittabi işbu mukavelenâme ile merbut şartnâmenin icra-yı ahkâmından ve tevil ve tefsirinden dolayı Devlet-i Aliyye ile sâhib-i imtiyâz veya şirket beyinde veya sâhib-i imtiyâz ve şirket ile efrâd-ı ahali meyanesinde tahaddüs edebilecek her nevi ihtilafat ve davayı işin ait olduğu mehakim-i Osmaniyede rü'yet ü fasl edecektir.

Otuzuncu Madde- Hükümet-i Seniyye inşa olunan ve işletilen beher kilometro hat için sâhib-i imtiyâza Ankara'dan Kayseriye'ye kadar olan hat için senevî altın olarak yedi yüz yetmiş beş osmanlı lirası ve Eskişehir'den Konya'ya kadar olan hat için kezâlik altın olarak altı yüz dört osmanlı lirası hâsılat-ı gayr-i sâfiye temîn buyurur. Eskişehir'den Konya'ya kadar yapılacak hat hakkında şurası mukarrerdir ki cânib-i Hükümet-i Seniyyeden kilometro başına altın olarak altı yüz dört osmanlı lirası temînât meşrut olmakla beraber hatt-ı mezkûrun hâsılat-ı gayri sâfiyesi temin olunan salif-ül-beyân altı yüz dört osmanlı lirasından ne miktar dûn olur ise olsun taraf-ı Hükümet-i Seniyyeden kilometro başına senevî tediye buyrulacak meblağ hiçbir vakitte ikiyüzondokuz lira-yı osmanî ile altın olarak yetmiş sekiz kuruşu mütecâviz bulunmayacaktır. İşletme hâsılatının adem-i kifayeti takdirinde inşa olunan ve işletilen hatlardan Ankara Kayseriye hattının beher kilometrosu için senevî hâsılat-ı gayr-i sâfiyesinin miktarını yedi yüz yetmiş beş ve Eskişehir Konya hattının beher kilometrosu için senevî hâsılat-ı gayr-i sâfiyesinin miktarını altı yüz dört osmanlı lirasına ikmal için zirde gösterildiği vechiyle muamele olunacaktır. Şöyleki ittifak-ı tarafeyn ile ta'yin olunacak sancakların a'şârı Düyûn-ı Umûmiyye İdâresinden mensûb bir memur muvacehesiyle müzayedeye vaz' edildikte işbu müzayedede de takarrür edecek bedel için mültezimler tarafından verilecek taahhüd senetleri mezkûr sancaklarda bulunan Düyûn-ı Umûmiyye İdâresinin sandıkları emrine tediye olunmak üzere tanzîm olunacak ve bedel-i mezkûrun mecmuu doğrudan doğruya salif-ül zikr sandıklara teslim kılınacaktır.

Kilometro başına bâlâda gösterilen miktar-ı hâsılâtın ikmali için senevî taraf-ı Hükümet-i Seniyyeden tediyesi taahhüd buyurulan meblağ Düyûn-ı Umûmiyye İdâresi marifetiyle bedel-i mezkûrdan bilifraz sâhib-i imtiyâza tediye ve bakıyyesi hazine-i celileye teslim olunacaktır. Haydarpaşa'dan Ankara'ya ve Ankara'dan Kayseriye'ye ve Eskişehir'den Konya'ya kadar olan hatlara tahsis olunan vâridât-ı öşriye ile ileride sâir temdid ve şube hatlarına tahsisi melhûz olan vâridât-ı öşriyenin heyet-i mecmuası imtiyâzı verilen ve otuz ikinci madde ahkâmınca ileride Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketine i'tâ buyrulabilecek olan hatlara verilecek temînatın sûret-i muntazamada tediyesini temîne hasr ve tahsis kılınacaktır.

Otuz Birinci Madde- İşletilen bir kısma ait kilometro hâsılâtının miktar-ı vasatısı hattından her biri için başka başka olarak ta'yin edilebilmek üzere her bir hattın aksâmı küşad olundukça evvel hatlara işletilen umum aksâmın hâsılâtı birleştirilerek mezkûr hadd-ı vasatı tayin lûlunacaktır. Hâsılât-ı gayr-i sâfîsinin miktar-ı vasatısı bu vechiyle ta'yin olunduktan sonra Otuzuncu Maddede meşrut olan kilometro başına yedi yüz yetmiş beş ve altı yüz dört osmanlı lirasını hâsılât-ı gayr-i sâfîyesinin ikmali için vâridât-ı öşriyeden Hükümet-i Seniyyenin hesabına olarak Düyûn-ı Umûmiyye İdâresi marifetiyle tediye olunacak meblağın ta'yin-i kemmiyeti husûsuna mezkûr miktar vasatı esas ittihâz olunacaktır.

Otuz İkinci Madde- Haydarpaşa'dan Ankara'ya kadar olan hattın hâsılât-ı gayri sâfîyesi birini müteakib üç sene zarfında senevî kilometro başına on beş bin franka balığ olduğu anda sâhib-i imtiyâz Hükümet-i Seniyye ile bad-el müzakere vel ittihad Kayseriye hattını Sivas'a kadar temdid etmeği taahhüd eder. Haydarpaşa'dan Ankara ve Kayseriye'ye ve Eskişehir'den Konya'ya kadar olan hatların hâsılât-ı gayr-i sâfîyesi temînat i'tâsına hacet bırakmayacak bir miktara balığ olduğu anda dahi sâhib-i imtiyâz Hükümet-i Seniyye ile ba'del müzakere vel ittihad hattı Sivas'tan Diyarbekir'e ve Bağdad'a kadar temdid eylemeği taahhüd eder bâlâda inşası zikr olunan hatlara tahsis olunacak temînatın miktarı ittifak-ı tarafeyn ile ta'yin olunacaktır. Her ne kadar bâlâdaki ahkâm derc-i mukavele edilmiş ise de Hükümet-i Seniyye kilometro başına tarafeynce lüzumu tahakkuk edecek miktar-ı temînatın tahsisiyle hattın Kayseriye'den Bağdat'a kadar temdidini her ne vakit olur ise olsun talep edebilecektir.

Otuz Üçüncü Madde- Sâhib-i imtiyâz kilometro başına taraf-ı devletten temin buyurulan miktar-ı hâsılâtın ikmâli için lazım gelen meblağın talebine esas

olan ve komiser tarafından tedkik ve tasdik olunmak lazım gelen hesabâtı beher sene şehr-i kânûn-ı sanîde Ticaret ve Nafia Nezâretiyle Düyûn-ı Umûmiyye İdâresine i'ta edecektir. Hcsâbat-ı mezkurenin tarih-i i'tasından itibaren mürur edecek iki ay müddet zarfında sâhib-i imtiyâzın matlûbu bulunduğu tahakkuk edip de ana derhal tediyesi lazım gelen meblağın cânib-i Hükümet-i Seniyyeden Düyûn-ı Umûmiyye İdâresine bildirilmesi taahhüd buyrulur.

Otuz Dördüncü Madde- Kilometro başına verilecek temînata tahsis kılınacak vâridât-ı oşriyenin ta'yini için Otuzuncu Maddede husuli meşrut olan ittifak-ı tarafeyn ile Otuzuncu ve Otuz Üçüncü

Maddeler ahkâmından Düyûn-ı Umûmiyye İdâresine ait taahhüdün idâre-i mezkûra tarafından kabulü mütezamının olmak üzere sâhib-i imtiyâza i'ta olunacak beyânnamenin tanzim ve teslimi muamelatı işbu mukavelenâme tarihi teâtisinden itibaren nihaye ennihaye bir ay müddet zarfında icrâ olunacaktır. Şu iki muamele mezkûr bir ay zarfında icrâ olunmadığı takdirde sâhib-i imtiyâz işbu mukavekenamede kendisine terettüb eden taahhüdâtın ifası mecbûriyetinden kendisini âri ve beri add-ı şümâr etmeye mecbûrdur.

Otuz Beşinci Madde- Eskişehir'den Konya'ya kadar olan hat mecmuun hâsılat-ı gayr-i sâfiyesi bihaseb vasatı kilometro başına altı yüz dört lirayı tecâvüz ettiği anda sâhib-i imtiyâz mezkûr altı yüz dört osmanlı lirasından fazla vuku bulacak hâsılatın yüzde yirmi beşini Hükümet-i Seniyyeye tediye edecek ve Ankara'dan Kayseriye'ye olan hatt-ı mecmuundan hâsılat-ı gayr-i sâfiyesi dahi bihasebi vasat-ı yedi yüz yetmiş beş lirayı tecâvüz ettiği anda mezkûr yedi yüz yetmiş beş lira-yı Osmaniden fazla vuku bulacak hâsılatın yüzde yirmi beşini Hükümet-i Seniyyeye ifa eyleyecektir.

Otuz Altıncı Madde- Sâhib-i imtiyâz Hükümet-i Seniyye Cânibinden arzu buyurulduğu tarihten itibaren altı ay müddet zarfında Adapazarı'ndan bed' ile Hendek ve Üskûb veya Düzce kurbundan mürur ederek Ereğli'ye kadar imtidad etmek üzere bir hattın keşfiyyat-ı ibtidâyesinin icrâsını taahhüd eder ve işbu hattın inşa ve işletilmesi hakkında Hükümet-i Seniyye ile sâhib-i imtiyâz bey-ninde bir mukavelenâme-i mahsûs akd ve teâti kılınacaktır.

Otuz Yedinci Madde- Diğer kumpanyaya imtiyâzı verilen Şam, Haleb ve Birecik şimendiferi Bağdat hattı şimendiferi ile Birecik'le Telek arasında Hükümet-i Seniyye ile mumaileyh sâhib-i imtiyâz beyninde müttefikane karar verilecek bir noktada iltisak edilecektir.

İşbu mukavelenâme iki nüsha olarak biltanzîm imza ve teâtî kılınmıştır.

28 Receb sene 1310 ve 3 Şubat sene 1308

Aslına mutabıktır
Nezâret Umur-i Ticaret ve Nafia Muhasibi Kalemî Mührü, Sa'dî
Nezâret Umur-i Ticaret ve Nafia Mührü, Hasan Tevfik
(İmza)
Alfred Kaulla

Zeyl

Birinci Madde- Mukavelenâmenin Altıncı Maddesi vechiyle şimendiferlerin inşaatı için muktezî olup istimlâk edilecek olan arâzi ve taş ocaklarının vüs'atı lüzum-i sahihi derecesinde olup ondan ziyâde olamayacaktır istimlâk arâzi-i muamelesi Nafia Nezâretinin taht-ı nezâretinde icrâ olunacaktır.

İkinci Madde- Mukavelenâmenin Sekizinci Maddesinde gösterildiği vechiyle her türlü gümrük rüsumunden muaf ve demiryol inşası için muktezî olan eşya ve levazımat alelüsül hîn-i vürudlarında rüsumat memurları tarafından muayene olunacaktır.

Üçüncü Madde- Mukavelenâmenin Yirmibirinci Maddesi mûcibince istasyonlarda inşa olunacak depo ve mağazâlar yalnız nakil olunacak eşyanın muhafazası için istimal olunacak ve işbu depo ve mağazalar şirket tarafından Nafia Nezâretine takdim olunacak ve nezâret-i müşarünileyhaca tasdik kılınacak planlara tevfikân inşa edilecektir.

İşbu mukavelenâme zeyli iki nüsha olarak biltanzîm imza ve teâtî kılınmıştır.

28 Receb sene 1310 ve 3 Şubat sene 1308

Aslına mutabıktır
Nezâret Umur-u Ticaret ve Nafia Muhasibi Kalemî Mührü, Sa'dî
Nezâret Umur-u Ticaret ve Nafia Mührü, Hasan Tevfik
(İmza)
Alfred Kaulla

ŞARTNÂME

Birinci Fasıl

Levaih ve İnşaat ve İmalat ve Âlât ve Edavât Beyânındadır

Birinci Madde-

İkinci Madde- Ankara şartnâmesinin aynı maddelerine müracaat

Üçüncü Madde-

Dördüncü Madde- Demiryolun arzı demir çubukların iç taraflarından itibaren bir metro dört yüz otuz beş milimetrodan bir metro dört yüz elli beş milimetroya kadar olacaktır. Ve yan taraflarının, yani demir çubukların dış taraf ile tesviye kumunun zaviye-i ulyası beynindeki mahallerin arzî tek hat için bir metro ve çifte hat için iki metro olacaktır.

Beşinci Madde- Sâhib-i imtiyâz imalatın hüsn-i halde muhafazası ve demiryol ile tesviye-i tûraba lazım olan toprağın ihracında hâsıl olan çukurların tanzif ve tathiri ve suların cereyanı için iktizâ eden hendek ve su yollarıyla yan satırlarını inşa eyleyecektir. Ve tesviye kumu kırk santimetro yüksekliğinde döşenecektir. Demirden mamul taban ağaçları istimal olduğu ahvâl-i arâzi müsait bulunduğu halde bu irtifâ otuz santimetroya tenzil kılınabilecektir. Tesviye kumunun altındaki tesviye-i tûrabiye'nin sath-ı âlâsının arzî beş buçuk metro olacaktır. Fakat işbu derece-i arzî hattın müşkül olan aksâmında veya demirden mamul taban ağaçları istimal olduğu takdirde beş metro on santimetroya tenzil olunabilecektir. Ve bâlâsının muhafazası zımında tertip olunacak duvarcıklar kârgir imalat veya sert kayalar üzerinde yapılan mahallerde dört buçuk metroya tenzil edilebilecektir.

Altıncı Madde- Hattın aksâmı muhtelif-i müstakimesini yekdiğerine rabt eden kıtaat-ı münhaniyenin nısf-ı kutru iki yüz yetmiş beş metrodan aşağı olmayacaktır. Ve birbirine muhalif cihetlerde bulunan kıtaat-ı münhaniye arasında yüz metro tûlunda bir hatt-ı müstakim bırakılacağı misillü işbu münhaniyeler kıtaat-ı müstakimeye (parabol), yani kat-ı mükâfî kavisleriyle rabt edilecektir.

Bu parabolün bir nısfı müstakim olan kıtadan itibaren tertib olumacaktır. Rabt parabollerinin mebd ve müntehası arasında kalacak müstakim kıtalar on metroya tenzil olunabilecek ve ancak bu husûs inhinanın nısf-ı kutr miktar ekall olarak tûlen üçyüz metroya iblağ olunmak ve sâir ahvâlde mümkün mer-tebe tûlu tezyid edilmek kaydlarına muallâk bulunacaktır.

Yedinci Madde- Demiryolunun iniş ve yokuşları meyillerinin nihayet derecesi metro başına yirmi beş milimetro ta'yin olunmuştur. Birbirini müteakib olan iki yokuş beyninde nısf-ı kutru bin metroya müsavi amudi inhinalar olunacaktır nıfs-ı kutru kâil olan hutût-u münhaniyede vâki iniş ve yokuşlar mümkün mertebe tesviye ve izâle olunacaktır sâhib-i imtiyâzın işbu madde ile madde-i sabıkanın ahkâmı hakkında icrâsını faideli addedeceği tadilatı, yani hesâb el-mevkii müşkülât-ı azimeye uğranılacak aksâmda nısf-ı kutrların tenzilini ve iniş ve yokuşların meylinin tezyidini Devlet-i Âliyyeye arz ve teklif etmeye salâhiyeti olup fakat işbu tadilat Hükümet-i Seniyye tarafından kabul olunmadıkça mevki-i icrâya konulamayacaktır.

Ve bir de umum hatta tevakkuf zamanları dâhil olduğu halde katarların hîn-i hacette bihaseb-ı vasatı saatte otuzbeş kilometro mesafe kat edebilecek süratte hareketlerine şu tadilat mâni olmayacaktır.

Sekizinci Madde- İhtirâz ve tevakkuf ve tahmil ve tahliye hatları kifayet miktarı olmak lazımı gelecek ve bunlar sâhib-i imtiyâzın teklifi üzerine cânib-i Hükümet-i Seniyyeden ta'yin olunacaktır. Fakat şurası mukarrerdir ki mevkipler beyninde olacak mesafe-i vasatiye lâakall yirmi kilometro olacaktır. Hutût-ı ihtirâziyyenin tûlu dahi ihtirâz hattının tevakkuf işaretli kazıktan itibaren üç yüz metrodan noksan olmayacaktır mukatta' tûlânî de ileride mevkipler inşası melhûz olan mahallere münasib tulda ufka mevazı satırları gösterilecektir.

Dokuzuncu Madde- Demiryolu hattı bir mahalde ahalinin amedü şüdü zımnında ibkâ ve muhafazası lazım gelen adi yolları keserek geçecek olur ise arâzinin ahvâlîne göre demiryolun ya altından veya üstünden veya sath-ı zemin ile müstevi geçitler tesis olunacaktır. Demiryolun bir adi târik üzerinden köprü ile geçirilmesi lazım geldiği halde inşa olunacak köprünün gözünün vüs'atı ahvâl-i mevkiyeye göre sâhib-i imtiyâzın teklifi üzerine devletçe ta'yin olunacak ve yolların ehemmiyetine göre üç metrodan on metroya kadar olabilecektir kemerli köprülerin yolun sathından itibaren kemerin ortasına kadar irtifâı lâakall dört metro otuz santimetro ve köprülerin korkuluklarının arasındaki arz tek hat için dört buçuk ve çifte hat için sekiz metro olacaktır. Demiryolun bir adi yol altından geçmesi iktizâ ettiği halde o târikin altına yapılacak köprünün korkuluklarının arasındaki arz ahvâl-i mevkiyeye göre ta'yin olunacak ve târikin ehemmiyetine göre üç metrodan on metroya kadar olabilecektir. Köprülerin ayaklarının arası, yani gözü tek hat için lâakall dört buçuk ve çifte hat için

sekiz metro genişliğinde olacak ve katarların geçmesi için bırakılacak irtifâ demir çubukların sathından itibaren tavana kadar ekalli dört metro seksen santimetro olacaktır demiryol turuk-ı âdiyyenin sathına muvâzî olarak geçecek olduğu halde demir çubuklar turuk-u mezkure üzerine adi arabaların mürûr u uburuna hiçbir vechile mâni olmamak üzere çıkıntı ve çukur olmayarak döşenecektir turuk-ı âdiyye üzerine yapılacak geçitlerden mürûr u uburun kesreti sâbit olmaktan nâşi hükümetçe lüzum görülecek geçitlerde parmaklık inşa ve bir bekçi ikame edilecektir esnâ-yı ameliyyâtta eskiden mevcûd olan yolların mevkileriyle mukattalarını tahvil veyahud tadil etmek lazım gelirse tebdil ve tahvil olunacak kısımların iniş ve yokuşlarının meylî behemehâl turuk-ı mevcûdenin iniş ve yokuşlarının meyl-i sâbıkının nihayet derecesini tecâvüz etmeyecektir her halde hemzemin geçitlere sular hatta doğru cereyan ettiği cihette demiryol ile adi târikin arasında lâakall on metro tûlunda ve milimetro başına nihayet iki santimetroyu tecâvüz etmemek üzere inişler inşa ve tanzîm olunacaktır.

Onuncu Madde- Ankara şartnâmesinin aynı maddesine müracaat.

On Birinci Madde- Sâhib-i imtiyâz icrâ olunacak ameliyyâtta dâhil memleketten tedarik olunmak üzere alâ cinsten edevat ve levazimat istimâl edecek ve inşaat ve edevatın gayet metîn ve müstahkem olması için bilcümle kavâid-i fenniyyeye tatbik hareket eyleyecektir akarsular umûma mahsûs yollar ile husûsi târikler üzerine inşa olunacak küçük ve büyük köprüler ile su yolları kârgir olarak veya demirden tesis edilecek ve kereste yalnız temeller ile köprü döşemeleri ve taban ağaçları için istimâl olunacaktır.

İttisâ'î on metro ve ziyâdeye bâliğ olan bilcümle köprüler resimleriyle beraber Nafta Nezâretine takdim olunacak programa tevfikân hattın kabulünden evvel tecrübe edilecektir köprülerin hesâbâtı İzmir'den Ankara'ya kadar olan hat için kabûl-i esâsa tevfikân tanzîm olunacaktır demir çubuklar ile edevat ve levazimat-ı sâire inşâiyye iyi cinsten ve dayanıklı ve kullanılacak işlere elverişli olacaktır demir çubukların demirden mamûl olduğu halde beher metrosu cıvatalarıyla beraber lâakall otuz dört kilogram ve çelikten mamûl olduğu takdirde otuz kilogram sıkletinde ve (viniyol) usulünde olacaktır birbirini müteâkıb vaz' olunacak iki (travers) arasındaki fâsıla mihverlerden itibaren doksan santimetroyu tecâvüz etmeyecektir.

Demir çubukların yekdiğerine rabtolunacak mahallerinin taban ağaçları üzerine tesadûf etmemesi ve mahal-i iltisaklarının birbirine merbut olacağı nokta-

lar iki travers arasına tesadüf eylediği halde taban ağacının vasatından itibaren otuz üç santimetroyu tecâvüz etmeyecektir ebniyye ile mevkif ve kulübelerin ter-tibat ve sûret-i inşââtı tamamıyla lüzûm-ı hakikiye ve usûl ü âdât-ı memlekete muvafık olacaktır mevkiflerin ebniyyesi taştan veya tuğladan olacak ve üzerleri dahi kiremit ve taş veyahud diğer bir maden ile örtülecektir toprak imlâsıyla tesviye olunan ve türâb hafriyle yapılan mahallerin ve tesviye-i türâbiye lazım olan toprağın ihracında hâsıl olan çukurların sath-ı mâillerinin derece-i meyyâ-lini hîn-i inşaatıta iktizâ-i mevkie göre ve sâhib-i imtiyâzın talebi üzerine Nafia Nezâreti veya memurları marifetiyle ta'yin kılınacaktır.

On İkinci Madde- Ankara şartnâmesinin aynı maddelerine müracaat.

On Üçüncü Madde- Ankara şartnâmesinin aynı maddelerine müracaat.

On Dördüncü Madde- İstimlâk olunacak arâzinin haritaları iki binde bir mikyâsında tanzim olunacaktır.

On Beşinci Madde- Aksâm-ı muhtelifenin inşaatı hitâm buldukça sâhib-i imtiyâz masârif vâkıası kendisine aid olmak üzere demiryol aksâmının ve müstemilatının arâzisini alâkadâr olan arâzi sâhibleri hazır oldukları halde tahdid ve (kadastr) usûlune tevfikân haritasını tersim-i vaz-ı alâim edecek ve bundan başka aksâm-ı muhtelifenin inşaatı hitâm buldukça yapılmış köprü ve imalat-ı sînâiyye-i sâirenin mufassal ve meşrûh defter ve haritasını hükûmet memurlarının taht-ı nezâretinde olarak bil-tanzim bunların ve hîn-i tahdidde tutulacak (prosesverbal)lerin birer suret-i musaddakasını Nafia Nezâretine tak-dim eyleyecektir.

İşbu tahdid-i arâziden sonra demiryolun aksâm-ı mütemminesinden olmak üzere mübâyaa edilecek arâzi iştirâ olundukça ol vechile tahdid edilerek mezkûr haritada prosesverballerde işaret olunacağı gibi mârûlbeyân defterin tanzimin-den sonra yapılacak imalat-ı sînâiyye dâhi Nafia Nezâretindeki deftere kayd ve ilave edilecektir.

İkinci Fasıl

Hattın hüsn-i halde muhafazasıyla işletilmesi beyânındadır

On Altıncı Madde- Ankara şartnâmesinin aynı maddesine müracaat.

Ve ilaveten: Sâhib-i imtiyâz tarafından işbu taahhüdâtın ifasında teehhür ve müsâmaha vukua getirildiği takdirde keyfiyet usul ü nizamı vechile iltâz olunacak ve tarih-i ihtârdan bir mâh mürur edip de icâbını icrâ etmediği surette

masârif-i sâhib-i imtiyâza aid olmak üzere yolun hüsn halde vazî için cânib-i hükümetten idâresinc vaz'iyet olunarak tamirat-ı lâzıme icrâ ve bu uğurda vuku bulacak masârif hattın hâsılatından istifâ' olunacak ve kifayet etmez ise sâhib-i imtiyâza ikmâl ettirilecektir.

On Yedinci Madde- Sâhib-i imtiyâz muhtelif temînâtı hâiz bulunan hatundan her birinin başka başka olarak her nev' hâsılatını mübeyyin mâh be mâh bir küt'a defter tanzim ve Nafia Nezâretine takdim edecektir. Hâsılat-ı gayr-ı sâfiyeyi mübeyyin ve tanzim olunacak defterde yolcular ile emtianın naklinden münbais hâsılat-ı gayr-ı sâfiye ile beraber demiryolun bilcümle vâridât ve hâsılat-ı sâiresi dahi gösterilecektir. Nakliyat askeriyeye aid olup bervech-i peşin tesviye edilmeyen ücûrâtın başkaca beher ay bir küt'a cedveli tanzim olunarak ücûrât-ı mezkure tahsil olunduktan sonra yekûnu hâsılat-ı gayr-ı sâfiye miyânına idhal kılınacaktır.

Üçüncü Fasıl

İmtiyazın feshi ile yolun taraf-ı devletten mübâyaaşı husûslarında ve inkızâ-yı müddet-i imtiyâziyyede olunacak muamelata dair.

On Sekizinci Madde- Ankara şartnâmesinin aynı maddesine müracaat.

İlaveten bilmüzâyede takarrür edecek bedelden müzayede masârifi tenzil kılındıktan sonra üst tarafı hukuku sâkıt olan sâhib-i imtiyâza i'ta kılınacaktır. Birinci müzayededen bir netice hâsıl olmadığı halde evvelce takdir olunan bedelden münasib miktar tenzil olunarak altı ay müddet sonra ikinci defa bir müzayede daha icrâ edilecek ve bu dahi neticesiz kalır ise müzayedeye mevzû' şeyler hukukundan sâkıt olan sâhib-i imtiyâza hiçbir bedel tediye olunmaksızın devletin malı olacak ve kefâlet akçesi henüz iâde olunmamış bulunur ise taraf-ı devletten zabt olunacaktır.

On Dokuzuncu Madde- Devlet-i Aliyye mukavelenâmenin On Altıncı Maddesi mücibince demiryolu mübâyaa eylediği halde hattın ol vakit mevcûd bulunan ve işletilmesi için iktizâ eden vagon ve lokomotif ve toprak arabaları ve mahrûkât ve cem edilen malzeme ve sâir eşya-yı menkulesinin kâffesini muhamminlerin takdir edecekleri bedel mukâbilinde iştirâ edecektir.

Yirminci Madde- İmtiyaz müddeti münkaziyye oldukça sâhib-i imtiyâz demiryol mevkifleri ve tahmil ve tenzil-i eşyaya mahsûs mahalleri ve müfettişleri için yapılan kulûbe ve haneleri ve tahsildar odalarını sâbit makinaları ve alelumûm

bir suret-i mahsûsada umûr-ı nakliyye mahsûs olmayan sâir eşya-yı gayr-i menkuleyi hüsn-i halde olarak bilâ-bedel ve her gûna düyûn ve taahhûdattan vâreste olmak şartıyla devlete devr ve teslim edecektir. Makine ve lokomotif ve vagon ve araba ve âlât-ı inşaiyye ve tamiriyye ve mahrûkat ve cem edilen malzeme ve her nevi levazımat gibi hattın işletilmesi için lazım gelen eşya-yı menkuleye gelince Hükümet-i Seniyye bunları muhamminlerin takdir edecekleri bedel mukâbilinde mübâyaa edecektir şu kadar ki devletin mübâyaa edeceği levazımat demiryolun altı ay işletilmesi için muktezî olan miktarı mütecâviz olmayacaktır.

Müddet-i imtiyâziyyenin hitâmından beş sene evvel demiryolun hüsn-i halde olmadığı indetteftiş devletçe anlaşılır ise sâhib-i imtiyâza bir müddet ta'yi-niyle ihtâr-ı keyfiyet edilecek ve bu ihtârın semeresi görülmez ise hükümet derhal demiryolu ve müteferriatını yed-i idâresine alarak sâhib-i imtiyâz hesâbına olarak tamirat-ı lâzıme-i icrâ ile yolu hüsn-i hale vaz etmeye salâhiyeti olacak ve hâsılattan işletme ve tamirat masârifi çıkarıldıktan sonra fazlası sâhib-i imtiyâza itâ olunacak ve noksan zuhûr eder ise ikmâl ettirilecektir.

Dördüncü Fasl

Yirmi Birinci Madde- Ankara'nın şartnâmesinin aynı maddesine ilâveten: Tariflerde muayyen olan ücûrâtın kâffesi kilometro hesâbıyla kat edilecek mesafeye göre ahz ve istifâ olunacak ücûrât lâakall sekiz kilometro itibarıyla hesâb edilir mahalline ba'del vürud tediye olunacak emtia bedelini sâhib-i imtiyâz mürselûn ileynden istifâ etmedikçe bu bedel kendisinden talep olunamaz ve bu mukavele emtia bedelâtının tahsili için sâhib-i imtiyâz tarafından yüzde iki komisyon ahz olunacaktır.

Birinci Tarife Yolculara Dairdir

Adam başına ve kilometro hesâbı üzerine nakliyatın fiyatı yolcu ve mahlût katarlar

Birinci mevki	İkinci mevki	Üçüncü mevki
Para	Para	Para
27	20	13

Ankara tarifesinin aynıdır.

İkinci Tarife

Yolcuların Eşya-yı Zâtiyyelerine Dairdir

Her yolcunun bilet başına meccânen otuz kilogram yük nakil etmeye hakkı vardır. Nısf ücret verecek çocuklar yalnız yirmi kilogram yük için ücret itâsından muaf olacaklardır. Fazla eşya için kesr-i gayr-ı münkasım olmak üzere beher on kilogram için kilometro başına bir para ücret-i nakliye ahz ve istifâ olunur çok yer tutan eşya ile otuz öşr-i zirâ mik'ab hacminde olduğu halde vezni yedi kilogramdan aşağı için mevzû tarifedeki ücretin iki misli ücret alınır.

Masârif-i Miitefferie

Eşya-yı zâtiyyenin fazlası olsun olmasın tarife ücretinden mâadâ bervech-i âtî ücûrât ahz ve istîfa kılınacaktır: Şöyle ki verilecek beher eşya pusulası için muayyen olarak yirmi para kaydiye resmi ve katarın vürudundan sonra kaldırılmayan eşyanın beher dengi için yevmi beşer para mağaza resmi tediye olunacak ve kumpanyanın ısrarı ve mürsel veya mürselün ileyhin talebi üzerine tekrar vezni edilecek eşyadan kumpanya iddiasında haklı çıktığı halde kesr-i gayr-ı münkasım olmak üzere beher yüz kilogram için yirmi para mîzân resmi alınacaktır.

Üçüncü Tarife

Köpeklere Dairdir

Ankara tarifesinin aynıdır.

Dördüncü Tarife

Seyr-i serî ile gönderilecek eşyaya dairdir

Ankara tarifesinin aynıdır.

Beşinci Tarife

**Seyr-i serî ile gönderilecek paket ve denklere
ve münferiden vezni yirmi beş kilo gramdan aşağı olan
ufak tefek eşyaya dairdir**

Ankara'nın aynı tarifesine müracaat.

Altıncı Tarife

Nukud u eshâm ve zî-kıymet eşyaya dairdir

Sebîke veya meskûn veya mamul veyahud levha olarak gönderilecek altın gümüş ile civa ve beyaz altın ve mücevherat ve sâir zî-kıymet eşya her halde seyr-i serî ile nakil edilmek şartıyla kabul olunacaktır bunlardan ahz ve istifa olunacak ücret-i nakliye vezn-i hakikisi lâ-akall yirmi beş kilo gram itibar olunmak şartıyla seyr-i serî mahsûs adi tarifedeki ücreti nakliyenin iki misli olacaktır sâhib-i imtiyâz bu mukavele-i eşyanın naklini sigorta etmeğe mecbûr değildir sâhib-i imtiyâz tarafından sigorta etdirilmeyen nakliyat için ona te-rettüb edecek mesuliyetin derecesi seyr-i serî ile nakil edilen emtianın şerâit-i nakliyesine dair olan ahkâm ile ta'yin ve tahdid kılınmıştır.

Yedinci Tarife

Araba ve edevat-ı müteharrikeye dairdir

Ankara'nın aynı tarifesine müracaat

Sekizinci Tarife

Hayvanata dairdir

Ankara'nın aynı.

Masârif-i Müteferrie

Evvela, tarife ücretinden maada irsalâtın her defası için muayyen kaydiye resmi olarak yirmi para alınır. Sâniyen, birinci sınıftan beher re's için hamaliye olarak yüz para ve ikinci sınıftan beher re's için kırk para sâlisen katarın vusûlünde yirmi dört saat sonra alınmayan hayvanatın zarar ve hasarı ashâbına aid olmak ve yem masârifi dâhil olmamak üzere bir mahal-i mahsûsda hıfz olunmak ücretine mukâbil beherinden mağaza resmi olarak yevmiye beş kuruş alınır.

Dokuzuncu Tarife

Seyr-i adi ile gönderilecek eşyaya dairdir

Bir kilometro mesafede tonilato başına alınacak ücret.

Birinci Sınıf

Esliha, doğrama, boya ağacı ve sâir zî-kıymet ağaç, mum, müskirât, bakır, pamuk, kahve, balık, tutkal, araba edevatı, sahtiyân, edviye ve müstemlekatı-ı ecnebîyyeden gelen kahve ve şeker ve çikolata ve emsali, kuş tüyü, akmeşe, baharat, mamul demir, çini, meyve, mamul dökme demir, mamul gayri mamul ma'deniyyât-ı sâire. inkaydi, aine, çeliğe müteallik eşya, rugan, zeyt ve envai ve otlar, mızıka aleti, mefruşat, sahaflara müteallik şeyler, mamul kurşun ve demirkalem, porselen, nebatat ve envai-i kürk, iç yağı, ipek mamulâtı, şeker, şeffaf ispermeçet, sirke, şarab, kadeh ve cam, yün mamulâtı, kütüb, çay ve duhân ve haşhaş tohumu ve boya tohumu ve susam ve anason ve sâire.

Para 35

İkinci Sınıf

Karetaş, kereste, zift, kok kömürü, odun kömürü, kenevir, ham dökme demir, yaprak ve çubuk demir, keten, maden toprağı, kalas tahtası, gayri mamul mermer taş, sırtık, tahta, yontma taş, tuzlu balık, külçe kurşun, tuzlu et, kuru sebze.

Para 27

Üçüncü Sınıf

Kil toprağı, tuğla, kiremit, saman, kepek, yakacak odun, çakıl taşı, pirinç, zeahir, kireç, maden kömürü, kül, dakik, gübre, duvar taşı, lüleci toprağı, alçı, kireç ve alçı taşı kaldırım taşı ve levazım-ı sâire ve tuz ve kum ve taze sebze.

Para 22

Vezni elli kilo gramdan dūn olan eşya tam elli kilo gram hesâb ve itibar olunur ve ondan ziyâde küsurat daima elli kilo grama iblâğ edilir ücret-i nakliyenin ekall derecesi sekiz kilo metro üzerine bilhesâb istifa kılınır.

Masârif-i Müteferrie

Tarife ücretinden maada ırsalatın her defası için muayyen kaydiye resmi olarak yirmi para ve tahmil ve ihrac sâhib-i imtiyâz tarafından icrâ edilir ise

tonilato başına dokuz kuruş, yani kesr-i gayr-i münkasım olmak üzere beher elli kilo gram için on sekiz para alınır.

Mürsel-i ileyhe ihbâr-ı keyfiyet zımında gönderilen mektubun postaya tesliminden kırk sekiz saat zarfında kaldırılmayan eşyadan mevzû olduğu mağaza resmi olarak kesr-i gayr-i münkasım olmak üzere beher elli kilogram için yevmi on para ve mürsel veya mürsel-i ileyhin talebi üzerine bitekrar tartılan ve miktar-ı evveli doğru çıkan eşyadan میزان-ı resmi olarak kesr-i gayr-i münkasım olmak üzere beher yüz kilogram için yirmi para ücret istifa olunur.

Mülâhazât

İşbu tarifede beyân olunan ücret üç bin kilogramdan ziyâde ağırlığı olan yekpare ecsâm hakkında cari değildir. Üç binden beş bin kilografa kadar olan yekpare ecsâma ücret-i mukarrerinin bir nısfı daha olunur. Beş bin kilogramdan ziyâde olan veyahud alet ve edevat-ı mahsûsa istimalini icâb eden yekpare ecsâmın nakline kumpanya icbar olunmayacaktır. Kumpanya bu makule eşyanın naklini ve mürselin ikametgâhından alıb mürsel-i ileyhin ikametgâhına teslim etmeğe deruhde eylediği takdirde fiyat ve şerâit-i nakliyesi ve ikametgâhından teslim ve teslim ücreti rıza-i tarafeyn ile ta'yin olunur.

Onuncu Tarife

Sigorta ücretine dairdir

Ankara'nın aynı.

Onbirinci Tarife

Mahsûs katarlara dairdir

Kilometro başına alınacak ücûrât;

Kuruş

015 00 lokomotif ile emniyet-i vagondan.

010 00 salon arabalarının beherinden.

005 00 yolcu arabalarının beherinden.

002 50 adi vagonların beherinden.

002 50 vagonda ikiden ziyâde dingil olduğu halde beher fazla dingil için.

- 00 katar cedvel-i mahsûsunda muayyen olan müddetden ziyâde bekler
460 ise her yarım saat için.
035 00 bir katar-ı mahsûs için kilometro başına ücretin ekall derecesi.
700 00 bir katar-ı mahsûs için ücretin ekall derecesi.

Beşinci fasılda meşrut olan tenzilatın işbu mahsûs katarlara dair olan tarife şumulü olmayacaktır.

Eğer mahsûs trenle giden yolcu ve hayvanat ve yolcu eşyasından alınacak ücûrât adi trenler tarifelerinde gösterilen ücûrâtın mikdarından ziyâdeye bâliğ olmaz ise sâhib-i imtiyâz adi katarlara mahsûs olan tarife mûcibince istifa-ı ücret edebilir. Bir katar-ı mahsûsun tertibi taleb olunduğu takdirde keyfiyet lâakall yirmi dört saat evvel sâhib-i imtiyâza ilbâr olunacaktır.

Yirmi İkinci Madde- Ankara şartnâmesinin aynı maddesine müracaat.

Yirmi Üçüncü Madde- Bâlâdaki maddelerde zikr ve beyân olunan hubûbat ve emtia ve eşya ve hayvanatdan her biri tarifede mûnderic olan envai eşya ve hayvanatın hangisine en ziyâde şebîh ise onun gibi ücret-i nakliye alınacaktır.

Yirmi Dördüncü Madde- Tarifeler gerek umumi ve gerek husûsi olsun ve gerek nisbet kâidesine tevfiken tanzîm edilsin ve gerek mümkün et tağyir bulunsun mezkûr tarifelerde mûnderic şerâit bilumum yolcu ve mürseler hakkında cari olacaktır bundan başka tarifeler mevkî-i icrâya konulmazdan evvel Hükümet-i Seniyyenin nazar-ı tasvibine arz ve takdim olunacaktır. Bir lüzum-ı acil takdirinde mezkûr tarifeler Hükümet-i Seniyyenin tasdikinden evvel devlet komiserine tebliğ birle mevkî-i icrâya vaz olunabilecektir.

Yirmi Beşinci Madde- bir veya kaç mürselin tasdik olunan tarifiedeki ücûratdan dûn ücretle emtia nakli edebilmesi için sâhib-i imtiyâzın anlar ile suret-i mahsûsada akd-i mukavale etmesi katıyen memnudur ancak bu memnuiyet Hükümet-i Seniyye ile sâhib-i imtiyâz beyninde verilecek karar ile fukara ve acuzenin nakli için kumpanyaca icrâ olunacak tenzilat hakkında cari olmayacaktır.

Beşinci Fasl

Husûsat-ı mütenevvia ve muhtelifeye dairdir

Yirmi Altıncı Madde- Devlet-i Âliye esna-i muharebede ve evkât-ı sâi rede gerek münferiden ve gerek müctemian iktizâ eden mahallere demir yol ile asâkir-i berri ve bahriyye ve muavene ve jandarma ve polis ve zabtiye ile

zatlarına mahsûs ahmâl ve eskâllerini ve hayvanlarını her nevi mühimmat ve devat-ı harbiye-i erzak ve sâir levazım-ı askeriye sevk ve irsal etmek istediği halde sâhib-i imtiyâz ümerayı askeriye tarafından tahriren vuku bulacak talep üzerine vagon lâbüdd ve muktezâ olan sâir kâffe-i edavât ve vesait-i nakliyesini sevkıyat ve nakliyat-ı askeriyye hasr ve tahsis olunmak üzere devletin emrine müheyyâ tutacak ve lede'l-hâce Hükümet-i Seniyye demiryolu kâffe-i vesait-i nakliye ve edevat-ı sâiresiyle beraber yed-i idâresine almak ve demiryollar memurlarını istihdam etmek selahiyetini hâiz olacaktır ve hal-i hazır ve seferde gerek sâhib-i imtiyâz marifetiyle vukubulacak ve gerek demiryolun devletin yed-i idâresinde bulunduğu esnada icrâ edilen kâffe-i sevkıyat ve nakliyat-ı askeriye için tarifede muayyen ücretin sülûsî verilecektir ve Hükümet-i Seniyye sevk ve irsal edeceği asker ve mühimmat ve eşyayı sâirenin yolcu katarlarıyla muhteliten gönderilmesini talep eylediği halde dahi ücreti muayyenenin sülûsî tediye edilecektir fakat sâhib-i imtiyâz devletce talep vukuunda memalik-i ecnebîyyede cari ola gelen kavâide göre nakliyat ve sevkıyat-ı askeriyye dair bâb-ı ser askeri ile başkaca mukavele etmeğe mecbûrdur.

Yirmi Yedinci Madde- Ankara şartnâmesinin Yirmi Yedinci Maddesine müracaat.

Yirmi Sekizinci Madde- Taraf-ı devletden demiryolun inşasıyla işledilmesi umûrunun muayene ve teftişi için ta'yin olunan memurlar ile telgraf ve gümrük memurları bir mahalle azimetlerinde demir yol arabalarıyla meccannen gidip geleceklerdir.

Yirmi Dokuzuncu Madde- Devlet-i âliyenin kurşun ile kaplanmış posta çantalarını ve bunları götürüp getirecek memurlarını adi yolcu arabalarıyla meccânen nakil etmeğe ve bu babda taraf-ı devletden vukubulacak talep üzerine mecmu-ı bir vagondan ziyâde olmamak şartıyla yolcu araba katarlarının ikinci sınıf arabalarından bir veya müteaddid bulmaları tahsis eylemeğe sâhib-i imtiyâz mecbûr olacaktır. Devlet-i Aliyye posta nezâreti posta nakliyatına mahsûs vagon imal ile şirkete teslim eylediği halde şirket işbu vagonu meccânen rabt ile nakle mecbûr olacaktır sâhib-i imtiyâz canib-i Hükümet-i Seniyyeden bir müsaade-i mahsûsa istihsal etmedikçe hiçbir ecnebî postasının nakliyatını kabul edemeyecektir.

Otuzuncu Madde- Sâhib-i imtiyâz hattın beher başından yevmiye lâ-akall birer katarın sevkine mecbûrdur.

İşbu şartnâme irade-i seniyye-i hazreti padişah-ı üzerine iki nüsha olarak Dersaadetde imza ve teâti olunmuştur.

Tarih-i teâti 28 Receb sene 1310

3 Şubat sene 1308

Aslına mutabıktır

Nezâret-i Umur Ticaret ve Nafia Muhasebe Kalemî Mührü, Sadi

(İmza)

Nezâret-i Umur Ticaret ve Nafia Mührü, Hasan Tevfik

(imza)

Alfred Kaulla

BAĞDAT DEMİRYOLU ŞİRKETİ ŞAHANE-İ OSMANİYESİ

Irak imtiyâzı

Fermân-ı âli sureti 22 Zilhicce sene 1320

Mukavelenâme-Şartnâme

Nizamname-i dâhilisidir

1320

MUKAVELENÂME

Bir taraftan Devlet-i Aliyye namına hareket eden Ticaret ve Nafta Nazırı Devletlû Zihni Paşa* Hazretleriyle diğerk taraftan Dersaadette Anadolu Demiryolu şirketi nam ve hesâbına hareket eden mezkûr demiryolu meclis-i idâre reisi mösyö Artur Kövinz ve müdür-i umumisi Mösyö Doktor Kurt Zander ve müdür-i umumi muavini Mösyö Edvar Huguenin'in beyninde mevâd-ı atıye kararlaştırılmıştır.

Birinci Madde- Karaman Ereğli, Kardaşbeli, Adana, Hamidiye, Osmaniye, Bağçe Kazan, Ali Kalesi, Telhabeş, Saran, Ras el Ayn, Nisaiye, Avunyan. Musul,

* Mustafa Zihni Paşa (1838-1911): II. Abdülhamid'in saltanatı sırasında değişik nezâretlerde ve valilik görevlerinde bulunmuş devlet adamı. 1884'te Maliye Nazırlığı, 1886-1890 yılları arasında Ticaret ve Ziraat Nazırlığı ve ardından Evkaf Nazırlığı'nda bulunmuştur. Ayrıca Selanik, Hüdavendigar ve Halep valiliklerinde bulundu. Dürüstlüğüyle tanınan dönemin saygın devlet adamlarından sayıldığı için II. Meşrutiyet'in ilanından sonra rütbesi alınmamış ve Şura-yı Devlet riyasetinde bulunarak Ayan Meclisi üyesi olmuştur. 1901 yılında Erenköy'de inşa ettirdiği Zihnipaşa Camii bahçesinde gömülüdür -yn.

Tıkrıt, Sadice. Bağdat, Kerbela, Necef, Zeber, Basra şehirlerinden veya mümkün mertebe en yakınlarından bilmürur Bağdat ve Basra'ya müntehi olmak üzere Konya hattının temdîdiyle bervechi âti demiryol şubelerinin, yani evvela Telha-beş'ten Haleb'e sâniyen tarafeyn canibinden bilmuvâfaka asıl hatta karib ta'yin kılınacak bir noktadan bed' ile Urfa'ya (Hükümet-i Seniyye tarafından tahminen otuz kilometro tûlunda olan mezkûr Urfa şube hattının inşası için her ne surette olur ise olsun hiçbir teminat i'ta buyurulmayacağı gibi işletme masrafı namıyla dahi hiçbir tahsisat i'ta buyurulmayacak ise de işbu şube hattının her nevi hâsılat-ı gayri sâfiyesi münhasıran sâhib-i imtiyâza aid bulunacaktır.) sâlisen Sadice'den Hañkin râbian Zeber'den Basra Körfezinde Hükümet-i Seniyye ile müttetiken sâhib-i imtiyâz beyninde ta'yin kılınacak bir noktaya müntehi olacak şubeler ile hutût-ı mezkuranın müteferriatı Hükümet-i Seniyye Canibinden tasdik buyurulacak güzergâhı takiben inşa ve işletilmesi imtiyâzı şerâiti atıyyeye tevfiikan Anadolu Osmanlı Demiryolu şirketine ihsân buyurulmuştur.

İkinci Madde- Müddet-i imtiyâziyye doksan dokuz sene olacak ve müddet-i mezkûra Ankara ve Konya hatlarına dahi şamil bulunacak ve Fermân-ı Aliyye'nin i'tası ve işbu mukavelenâmenin teâtisi tarihinden bed' edecektir.

Hutût-ı cedideye gelince işbu doksan dokuz sene müddet-i imtiyâziyye beher kısım için işbu mukavelenâmenin Otuz Beşinci Maddesi mücibince Hükümet-i Seniyye tarafından sâhib-i imtiyâza tahvîlât i'tası tarihlerinden ayrı ayrı bed' eleyecektir.

Üçüncü Madde- Hutût-u mezkuranın heyet-i mecmuası keşfiyat-ı katiye harita ve layihalarının takdimi husûsunda ikişer yüz kilometro tûlunda aksâm-ı müteaddideye taksim olunmuştur. Sâhib-i imtiyâz Fermân-ı Aliyye'nin i'tası ve mukavelenâme ile şartnâmenin teâtisi tarihinden itibaren otuz beşinci madde ahkâmı ifa olunduktan sonra Konya'dan bed' ile Karaman ile Ereğli'den veya mümkün mertebe yakınlarından mürur eyleyerek Bağdat hattı güzergâhına tevfiikan iki yüz kilometro tûlunda bulunan birinci kısmın şartnâmede beyân olduğu veche ile keşfiyat-ı katiye üzerine mükemmel harita ve layihalarını üç mâh zarfında Nafta Nezâret-i Celilesi'ne takdim edecektir. Aksâm-ı sâireye gelince bunlara ait harita ve layihaları mezkûr otuz beşinci maddenin beher kısmına aid ahkâmının icrâsıyla o kısım imtiyâz müddetinin bed' eylediği tarihlerden itibaren sekiz ay zarfında nezâret-i müşâr ün-ileyhayâ takdim eleyecektir. Nezâret işbu harita ve layihaları tarih-i takdiminden itibaren üç mâh müddet

zarfında biltetkik yolunda olduğu surette haliyle ve olmadığı takdirde icap eden tadilat ve tashihâtın icrâsıyla tasdik eyleyecektir. Hükümet-i Seniyye müddet-i mezkûra münkaziyye olup da bu babda henüz kararını bildirmeyecek olur ise mezkûr harita ve layihalara tasdik edilmiş nazarıyla bakılarak ameliyâta mübaşeret edilebilecektir. Hükümet-i Seniyye icrâ olunacak tadilat haritaların tasdikinde bir aydan ziyâde bir tehir isûlâm eder ise inşaat için ta'yin olunan müddet-i tadilat-ı mezkûranın tedkiki ve haritaların tasdikî zımnında vuku bulan tehhür derecesinde temdit kılınacaktır. Konya'dan bedei ile Karaman ile Ereğliden veya mümkün mertebe yakınlarından geçerek iki yüz kilometro tûlunda bulunan birinci kısma ait tahsisat-ı mahsûsa işbu mukavelenâmenin cüz-i mütemmimi bulunan, merbut bir rakanlı maliye mukavelenâmesinde ta'yin edilmiştir.

Dördüncü Madde- Sâhib-i imtiyâz masârif ve zarar ve hasarı tarafına aid olmak üzere ibtidaki iki yüz kilometro mahallin harita ve layihaları tasdik olduğu tarihten itibaren üç ay müddet zarfında işbu kısım ameliyyatına mübaşeret etmeği ve yine ol tarihten itibaren nihayet iki seneye kadar ikmâl cylemeyi taahhüd eder aksâm-ı sâireye aid harita ve layihaların tasdikleri tarihlerinden itibaren üçer ay müddet zarfında ameliyâta bed' ile Fermân-ı Aliyyenin i'tası ve işbu mukavelenâmesinin teâtisi tarihinden itibaren hattın ma' şubât-ı mecmûnu sekiz sene zarfında ikmâl etmeği taahhüd eder ancak Otuz Beşinci Maddenin herhangi bir kısma aid ahkâmının icrâsınca, yani Hükümet-i Seniyye tarafından sâhib-i imtiyâza tahvilâtın i'tasınca vâki olacak tehhürat müddetleri mârr-üz-zikr sekiz seneye ilave olunacaktır. Ameliyât kavâid-i fenne ve merbut şartnâme ahkâmına ve kabul ve tasdik olunan harita ve layihalara tatbiken icrâ olunacaktır. Fakat esbâb-ı mecbûradan münbais halet müstesna olub bu misallü ahvâlden dolayı ameliyyat ne kadar müddet tatil olunur ise müddet-i ikmâliyye dahi o kadar temdid edilecek ve şu kadar ki esbâb-ı mecbûranın vukuunu derhal hükümet-i mahalliyeye ve Nafia Nezâretine ihbâr cylemeğe sâhib-i imtiyaz mecbûr bulunacaktır. Avrupa devletleri heyinde muharebe vukuu ve Almanya veya İngiltere veyahud Fransa ahvâl-i maliyesince tadilat-ı azîme zuhûru dahi esbâb-ı mecbûradan addolunur.

Beşinci Madde- Ticaret ve Nafia Nezâreti esnâ-i imalatta suver-i icrâiyyesini ve hitâmında ve kabul olunmazdan evvel bittekrar imalat-ı vakayi ve müddet-i imtiyâziyye zarfında idâre ve işletme muamelatını ve ameliyâtın hüsn

halde muhafaza olunub olunmadığını mahsûs komiserler vâsıtasıyla muayene ve teftiş eyleyecektir. İşbu teftiş ve muayene masârifine mukâbil sâhib-i imtiyâz ameliyyata mübaşeret için ta'yin olunan müddetten itibaren müddet-i imtiyâziyyenin hitâmına kadar mâh be mâh tediye olunmak üzere senevî Nafta Nezâretinin emrine kilometro başına altın olarak iki yüz yetmiş kuruş i'ta edecektir.

Altıncı Madde- İşbu ameliyât menâfi'ı umumıyyeye müteallik husûsattan bulunduğundan demiryol müteferriatına muktezî olan arâziden demiryola muktezî taş ve kum ocaklarından efrâd uhdesinde bulunan yerlerin mübayaası husûsunda sâhib-i imtiyâz ashâb-ı arâzi ile uyuşmadığı halde istimlak kanununa tevfik muamele edecektir. Hükümet-i Seniyye demiryolunun güzergâhı tasdik ve arâzi üzerine ta'yin olunduktan sonra demiryol ile müstemilatının tesisi için muktezî olan arâzinin istimlâkıyla sâhib-i imtiyâza teslimine mübaşeret ettirecektir. Taraf-ı Hükümet-i Seniyyeden vuku bulacak teslim-i arâzi muamelesi iki ay zarfında icrâ buyurulacaktır. Hîn-i ameliyyatda muvakkaten lazım gelen mahaller hükümet-i mahalliye marifetiyle sâhib-i imtiyâz tarafından ashâbına tazmînât verilmek şartıyla muvakkaten istimal olunabilecektir. Demiryol müstemilatının tesisine muktezî olacak işbu arâzi dâilinde arâzi-i emiriyye-i haliye bulunduğu takdirde sâhib-i imtiyâza meccânen terk olunacak ve hattın iki tarafında on beşer kilometro mesafede arâzi-i emiriyye-i haliye olduğu ve anın meyanında taş ve kum ocakları küşâdına elverişli mahaller bulunduğu takdirde inşaat müddetince meccânen sâhib-i imtiyâza terk olunub fakat bade-l imalat ocak mahalleri kapatılacaktır. Ve zikr olunan taş ve kum ocaklarını sâhib-i imtiyâz demiryolun işletilmesi müddetince istimal etmek ister ise nizamât-ı mahsûsasına tevfik hareketle beraber iktizâ eden vergisini dahi tediye edecektir. Muvakkaten istimali lazım gelen yerlerin dahi imalat müddetince bilâ-ücret istimaline müsaade olunacaktır.

Yedinci Madde- İnşa olunacak demiryollar şimdilik tek hat olarak yapılacak ve fakat arâzi çifte hatta kâfi derecede ta'yin olunacak ve senevî beher kilometronun hâsulat-ı gayri sâfiyesi otuz bin franga bâliğ olduğu halde Hükümet-i Seniyyenin ikinci hattın inşasını talebe hakkı olacağı ve sâhib-i imtiyâz dahi masârifine olarak inşasına mecbûr bulunacaktır.

Sekizinci Madde- Demiryol ve müteferriatının inşaat-ı ihtidaiyyesi ameliyât tevsi'yesi ve alelumûm ilâvâtı için sâhib-i imtiyâz tarafından memâlik-i Devlet-i Aliyyeden mübayaa veyahud diyâr-ı ecnebıyyeden celb ve tedarik olu-

nacak hattın alet ve edevatı ve keraste ve demir maden kömürü ile makine ve yolcu ve eşya arabaları ve sâir levazımat her nevi dâhilî vergiden ve her gûna gümrük resminden muaf tutulacağı gibi demiryolun işletilmesi için hariçten celb edilecek kömürden dahi hattın ma' şubât hâsılât-ı gayr-i sâfiyesi kilometro başına on beş bin beş yüz franga bâliğ oluncaya kadar gümrük resmi alınmayacak ve müddet-i imtiyâziyye zarfında demiryol ile müştemilatının arâzi ve sermâyesiyle vâridâtı üzerine bir gûna vergi tarh olunmayacak ve işbu mukavelat-ı munzama ile muahharen teâtî kılınacak bilcümle mukavelat ve senedât-ı munzama ve Hükümet-i Seniyye mevkie tedâvüle ihraç edilecek tahvilât ve işletme masârifi mukâbilinde sâhib-i imtiyâz tarafından istifa kılınan meblağ pul resminden vâreste olacaktır.

Sâhib-i imtiyâz tarafından meydan-ı tedâvüle çıkarılacak hisse senedâtıyla (priorité), yani hakk-ı takdimi hâiz hisse senedâtından ve adi tahvilâtın ve Hükümet-i Seniyye canibinden sâhib-i imtiyâza i'ta buyurulacak tahvilâtın dahi hiçbir resm ahz ve istifa olunmayacaktır.

Sâhib-i imtiyâz işbu maddede tadad olunan muafiyetten başka kâffe-i muamelatında damga resmine tabi olacaktır. Sâhib-i imtiyâz Konya'dan Basra Körfezi'ne kadar müntehi olan hatt-ı cedid ile şubâtına aid kâffe-i husûsat ve muamelatın rû'yet ve tesviyesi için Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi Şahane-i Osmaniyyesi namıyla bir anonim Osmanlı Şirketi teşkil eyleyecektir.

Haydarpaşa'dan Ankara ve Konya'ya kadar yapılmış olan hatları hiçbir vakit ahir şirkete devir ve ihale edememeği Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi ve Konya'dan Bağdat ve Basra'ya kadar yapılacak hat ile şubâtını ahir şirkete devir ve ihale edememeği dahi teşkil olunacak Bağdat Demiryolu Şirketi Şahane-i Osmaniye taahhüd eder.

Dokuzuncu Madde- İşbu hattın şubâtının inşa ve işletilmesi için icâb eden levazım-ı inşaiyye vesâire ile memurin ve amele nakline mahsûs ve müddet-i inşaata münhasır olmak ve Bahriye-i Nezâret-i Celilesi'nin taht-ı teftişinde bulunmak şartıyla Şatt-ül-Arab ve Dicle nehirleri üzerinde şirketçe vapur ve yelken sefâini vesâir merâkib-i Bahriye tedarik ve isticâr ile işletilebilecektir ve işbu vesait-i nakliye dahi gümrük resminden ve vergi ve sâireden muaf tutulacaktır.

Onuncu Madde- Sâhib-i imtiyâz demiryolun inşasıyla işletilmesi için lazım gelen kerasteleri nizâmât-ı mahsûsasına tevfikân civar mahallerin miri ormanlarından kat' edebilecektir.

On Birinci Madde- Bir kısım ameliyyatın ikmâli sâhib-i imtiyâz tarafından ihbâr olundukta Nafia Nezâreti tarafından mansûb bir komisyonu marifetiyle bilmuayene iktizâ eylediği halde muvakkaten ahz ve kabul olunacak ve kabul-ı muvakkat tarihinden itibaren bir sene sonra yine bir fen komisyonu marifetiyle ameliyât-ı vâkia tekrar bilmuayene kâide-i fenne muvafık ve şartnâme ahkâmına mutabık olduk tahakkuk eylediği halde işbu komisyonun tanzim edeceği rapor üzerine Nafia Nezâreti tarafından katıyen kabulü muamelesi icrâ olunacaktır. Sâhib-i imtiyâzın hutûtun birbirini müteakip olan beher kısmının ameliyâtını ikmâl ettükçe bunların muvakkaten kabul ettirdikten sonra küşâd ederek işletmeğe hakkı olacaktır. Konya ve Adana ve Bağdat ve Basra ve aradaki nikât-ı muhtelifeden itibaren itmam olunmuş beher kısmının tûlu lâakall kırk kilometre bulunacak ve her halde bir mevkie müntehi olacaktır.

On İkinci Madde- İşbu mukavelenâme ile imtiyâzı ihsân buyurulan demiryolunu Mersin ile Trablusşam arasında vâki bir noktadan sahile rabt etmek üzere şubeler inşasına Hükümet-i Seniyyece karar verildiği taktirde Şam ve Hama demiryolu ile temdidî şirkete evvelce ihsân buyurulmuş olan hukuk mahfuz kalmak kayd-i ihtiyatısıyla mezkûr şubelerin imtiyâzı münhasıran sâhib-i imtiyâza i'ta buyurulacaktır. Ancak Hükümet-i Seniyye tarafından sâhib-i imtiyâza vuku bulacak tebligat tarihinden itibaren nihayet bir sene zarfında sâhib-i imtiyâz işbu imtiyâz ahkâm ve şerâiti dairesinde mârrûzzıkr şube veya şubelerin inşasına muvafakat eylemediği veyahud muvafakat cyledikten sonra Hükümet-i Seniyye ile sâhib-i imtiyâz arasında mukarrer olan müddetler zarfında inşa eylemediği takdirde sâhib-i imtiyâz mezkûr şubeler hakkındaki bilcümle hukukundan sâkût olacak ve Hükümet-i Seniyye bu şubeler imtiyâzının ahire i'tasında muhtar olacaktır. Bundan başka sâhib-i imtiyâz atide muharrer şubelerin inşası için şerâit-i mütesâviyede hakk-ı rüçhanı hâizdir.

Mezkûr şubeler evvelen Maraş sâniyen Ayıntab sâlisen Birecik râbian Mar-din hâmisen Erbil'e doğru sâdisen Veyila'dan Salahîye'ye ve Tozkornatlı ve sâbian Elhac'dan Heyt'e kadar mümtedd olan hatlardan ibarettir.

Bâlâda mezkûr yedi şube hakkındaki hakk-ı rüçhanın mer'i ve muteber olabilmesi şerâit-i atıyeye tabidir şöyle ki Hükümet-i Seniyye canibinden mezkûr şubelerden birisinin inşası için suret-i katiyyede ahire imtiyâz i'tası takarrür eylediği takdirde Ticaret ve Nafia Nezâret-i Celilesi tarafından sâhib-i imtiyâza vuku bulacak tebligat tarihinden itibaren dokuz mâh zarfında mezkûr şube

imtiyâzı bervech-i bilâhare tâleb tarafından kabul edilen şerâitle deruhde edip etmeyeceğini sâhib-i imtiyâz

Hükümet-i Seniyyeye arz ve iş'âr etmeğe mecbûr olacaktır.

On Üçüncü Madde- Sâhib-i imtiyâzın hat üzerinde hükûmât-ı mahalliye-nin müsâadesiyle tuğla ve kiremit fabrikaları tesis ile işletmeye hakkı olacaktır.

Mezkûr fabrikalara mahsûs makine ve âlât demiryol âlât ve edevatına ihsân buyurulan muafiyattan istifade edeceklerdir bu fabrikalarda sarf edilecek kö-mür gümrük resminden muaf tutulacaktır. Müddet-i imtiyâziyyenin hitâmında işbu fabrikalar bilâ-bedel Hükümet-i Seniyyeye terk olunacaktır.

On Dördüncü Madde- Sâhib-i imtiyâz demiryol ile müteferriatını ve âlât ve edevat-ı sâbite ve müteharrikesını müddet-i imtiyâziyye zarfında masârifi kendisine aid olmak üzere daima tamir ve hüsn-i halde muhafazaya mecbûr-dur. Aksi hal vukunda hakkında şartnâmenin On Altıncı Maddesi mûcibince muamele olunacaktır.

On Beşinci Madde- Sâhib-i imtiyâz yolun umûr-i zâbitasına ve hüsn-i muhafazasına müteallik olub elyevm mevcûd bulunan ve ileride tanzîm olunacak olan bil-cümle nizamât-ı Devlet-i Aliyyeye tevcih etmeye mecbûrdur. Hat yolunun ve inşaat destgâhlarının temîn-i inzıbatı zımında Hükümet-i Seniyyeye tedabir- i lâzıme ittihâz kılınacaktır.

Sâhib-i imtiyâzın kusurundan naşi yolun bir kısmı veya mecmu-ı üzerinde nakliyat tatili olunduğu halde hükümet masârif ve zarar ve hasarı sâhib-i imtiyâza aid olmak üzere yolun muvakkaten işletilmesini temîn için şartnâmenin On Altıncı Maddesine tevfikân tedabir-i lâzıme ittihâz edecektir.

On Altıncı Madde- Sâhib-i imtiyâz demiryolun birer kısmının muvakkaten kabul olunduğu tarihten itibaren müddet-i imtiyâziyyenin hitâmına kadar şartnâmedeki tarifeye tevfikân ücret ahz edecektir.

On Yedinci Madde- Gerek esna-yı muharebede ve gerek evkât-ı sâirede ya müctemian veya münferiden vuku bulacak asâkir-i berriyye ve bahriyye ile edevat ve levazimat-ı harbiye ve mahbusin ile sâir memurların ve posta çantalarının sevkiyat ve nakliyatı hakkında şartnâmenin beşinci faslında gösterildiği vechile amel ve hareket olunacaktır.

On Sekizinci Madde- Sâhib-i imtiyâz taahhüdat-ı vâkıasının icrâsını temîn eden fermân-ı âlînin ısdârı kendisine resmen tebliğ olunduğu tarihten itibaren üç mâh müddet zarfında Dersaadet bankalarından devletçe kabul olunacak bir

bankaya ya nakden veyahud piyasa fiyatıyla ya devlet esahamı veya bir Osmanlı Anonim Şirketi tahvilâtı veyahud Hükümet-i Seniyyece temîn buyurulmuş es-hâm olarak otuz bin lira kefâlet akçesi tevdi edecek ve şu kadar ki eshâm tevdi eylediği halde tedenni-i fiyattan dolayı terettüb edecek noksanı ikmâl edileceği bank tarafından taahhüd edilecek ve mezkûr kefâlet akçesi tevdi olunduğunu müteakıb fermân-ı âlî kendisine teslim olunacaktır. İşbu kefâlet akçesi ameliyât katiyyen kabul olunduktan sonra küşad olunan aksâmın tûlu nisbetde iâde olunacaktır. Zikr olunan üç mâh müddetin inkızâsına değin sâhib-i imtiyâz kefâlet akçesini tevdi ettiği halde kendisine ihtâra hacet olmaksızın hakk-ı imtiyâzdan sâkıt olacaktır.

Şayet Otuz Beşinci Maddenin ahkâmı icrâ edilemediği takdirde sâhib-i imtiyâzın hiçbir gûna muameleye kıyâm eylemeksizin ve evvelce Hükümet-i Seniyyenin rızasını tahsile asla mecbûr bulunmaksızın kefâlet akçesini ahz u kabza hakk ve salâhiyeti olacaktır.

On Dokuzuncu Madde- Hükümet-i Seniyye ma' şuaabât Konya-Basra hattının her an imtiyâzını geri almak hakk-ı salâhiyetini muhafaza buyurur. Hattın imtiyâzı hangi senede geri alınur ise andan evvelki beş sene zarfında vuku bulan hâsulat-ı gayr-i sâfiyenin miktar-ı mutavassıtı bulunarak anın yüzde ellisine müsavi bir meblağ müddet-i imtiyâziyenin hitâmına kadar her sene sâhib-i imtiyâz ifa edecek ve meblağ-ı mezkûr kilometro başına senevî on iki bin frankdan dûn olmayacaktır. Ve şu halde hükümet-i seniyye sâhib-i imtiyâza i'ta edilmiş ve evvelce re's-ül-mâlî tediye olunmamış olan tahvilât bedelatını kâmilen ve defâten tediye edeceğinden sâhib-i imtiyâza i'tası meşrut olan taksite-i senevîden mezkûr tahvilât için kilometro başına i'tası icâb eden on bir bin frank taksite tenzil edilerek mutebakisi sâhib-i imtiyâza i'ta edilecektir. Hükümet-i Seniyye hattın imtiyâzını geri almaktan dolayı sâhib-i imtiyâza senevî i'tası lazım gelen meblağ-ı mütebakinin evkât-ı muayenede ve muntazaman tediyesini bir mukavele-i mahsûsa ile temîn buyuracaktır.

Hatların kâffe-i müştemilatıyla devlete teslimi ve eşyanın mübayaası ve levazumat-ı mevcûdenin iştirası husûsunda şartnâmeni On Dokuzuncu Madde-sinde gösterildiği vechile muamele olunacaktır.

Hattın imtiyâzı geri alındığı halde hükümet-i seniyye kendi memurları marifetiyle işletmeyi tensib buyurmadığı takdirde işletme umûrunu diğer bir şirkete tefviz etmeyip sâhib-i imtiyâza tevdi ve havale etmeyi va'd eder.

Yirminci Madde- Her kısmın imtiyâz müddetleri münkazıye olduktâ Devlet-i Aliyye sâhib-i imtiyâzın demiryol ile müteferriatı ve âlât ve cdevatı üzerinde bulunan kâffe-i hukukunu hâiz olacak ve demiryol ile müteferriatının hâsılatından istifade edecektir her günâ düyûn ve taahhüdattan vâreste olmak şartıyla yol ile müteferriatının devlete teslimi ve edvar (?) levazımatın suret-i mübayaası şartnâmenin Yirminci Maddesinde mûnderic ahkâma tabi olacaktır.

Yirmi Birinci Madde- Demiryol memur ve müstahdemleri Hükümet-i Seniyyenin ta'yin ve kabul edeceği kıyafette bulunacaklardır ve cümlesi fes giyecekler ve mümkün mertebe teba-i Devlet-i Aliyyeden intihâb olunacaklardır her kısım hattın işletme muamelatına bed' olunduğu tarihten itibaren beş sene sonra rüesa-yı memurinden maada o kısmın işletme memurin-i icrâiyyesinin kâffesi münhasıran teba-i Devlet-i Aliyyeden olacaktır.

Yirmi İkinci Madde- Sâhib-i imtiyâz nizamât mevzûasına tevfiğ hareket etmek ve bir günâ imtiyâz ve inhisarı tazammun etmemek şartıyla demiryolun hatt-ı mutavassıtından itibaren her iki tarafta yirmişer kilometre bu'd mesafede taharri ve keşf edeceği madenleri imal edebilecek ve merbut olduğu nezârete müracaat ederek nizamı dairesinde hatt civarında olan ormanlardan hatab ve kömür ve keraste kat' ve imali gibi muameletta bulunmaya salâhiyeti olacaktır.

Yirmi Üçüncü Madde- Sâhib-i imtiyâz Bağdad ve Basra ve Ziber'den yapılacak şubenin mûntehi olacağı noktada sefainin rıhtıma yanaşması ve eşyanın tahmil ve tenzili ve hıfzı için bilcümle müştemilatıyla beraber mesârifi kendisine aid olmak üzere limanlar inşasına salâhiyeti olacaktır. İşbu mukavelenâmenin tarih-i teâtisinden itibaren nihayet sekiz sene zarfında işbu limanların projeleri takdim ve her limanın ameliyân bulunduğu şube demiryolunun inşaatına başlanıldığı tarihten itibaren nihayet on iki sene zarfında ikmâl edilecek ve tatbik olunacak tarifeler projelere merbut bulunacaktır. İşbu üç liman demiryolunun aksâm-ı mütemıminesinden addolunacak ve hâsılat-ı sâfiyeleri demiryolunun hâsılat-ı gayr-i sâfiyesine idhal edilecektir. Müddet-i imtiyâziyyenin hitâmında mezkûr limanlar ma' müştemelat meccânen Hükümet-i Seniyyeye terk olunacaktır.

Sâhib-i imtiyâz bâlâda mezkûr müddet zarfında bu limanlardan hangisini inşa etmeyecek olur ise Hükümet-i Seniyye imtiyâzını aherc i'ta edebilecektir. Her halde sâhib-i imtiyâz demiryolunun esna-yı inşasında bu üç mevkide ve Kastapol limanında demiryoluna muktezî malzemenin ihracı için muvakkat

iskeleler inşa edebilecek ve Hükümet-i Seniyye talep eder ise inşaatın hitâmında bunları kaldırmaya mecbûr olacaktır.

Yirmi Dördüncü Madde- Sâhib-i imtiyâz lüzum ve ihtiyaç hiss edilen mahallerde demiryola aid arâzide de bu ve mağazalar dahi tesis ederek bunları işletebilecektir. Ve bunların istimali ahali için mecbûri olmayıp ihtiyari kalacaktır. Müddet-i imtiyâziyyenin inkîzâsında mezkûr depo ve mağazalar ile sâir tesisat-ı sâbite ve şartnâmenin Yirminci Maddesine tevfikân Hükümet-i Seniyyeye rücu edecektir. Mezkûr depo ve mağazaların hâsılat-ı sâfiyesinden yüzde yirmi beşi hükümet-i seniyyeye aid olacaktır.

Yirmi Beşinci Madde- Sâhib-i imtiyâz katarların cerri veya tenviri ile muhtelif işletme umûruna mahsûs olmak üzere gerek kimsenin hakk-ı intikamı olmayıp hal-i tabiide bulunan ve gerek ihdas edilecek olan kuvve-i miyahiyyeden husule gelecek kuvve-i elektrikiyeyi hatt boyunca meccânen istimale mezundur bu suretle icrâ olunacak ameliyâtın harita ve layihaları Ticaret ve Nafta Nezâret-i Celilesi'nin nazar-ı tasdîkine arz edilecektir. Müddet-i imtiyâziyyenin hitâmında işbu müessesat bila-bedel Hükümet-i Seniyyeye terk olunacaktır. İşbu kuvve-i elektrikiyenin istimaline işletme masraflarına vuku bulacak masraflar yüzde ellisi Hükümet-i Seniyyenin matlûbu hesâbına idhal edilecektir.

Yirmi Altıncı Madde- Devlet-i Aliyye demiryolun hutûtu asliyesiyle şua-bâtânın lüzum göreceği mahallerinde istihkamat inşa edebilecek ol babda vuku bulacak masârif devlete aid olacaktır.

Yirmi Yedinci Madde- Ameliyât esnasında zuhûr edebilecek âsâr-ı atîka devletçe mevzû nizamnamesine tabi olacak ve fakat sâhib-i imtiyâz bu husûsta istida vermek ve ruhsat almak mecbûriyetinden müstağni bulunacaktır.

Yirmi Sekizinci Madde- Sâhib-i imtiyâz her nevi hâsılatın şehri cedvellerini Nafta Nezâretine takdim edecek ve hâsılat defterlerini şartnâmenin On Yedinci Maddesinde gösterildiği surete tevfikân tanzim eyleyecektir.

Yirmi Dokuzuncu Madde- Demiryolun birer kısmı ikişer yüz kilometr itibar edilerek sâhib-i imtiyâz esbâb-ı mücbireden madûd bir mâniin tahûri usulen tahakkuk etmeksizin muayyen olan müddet zarfında ameliyâta bed' ve mübâşeret etmediği veya bir kısmın ameliyâtını müddet-i muayyene zarfında ikmâl eylemediği veyahud umûr-i nakliyatı tatil eylediği veya işbu mukavelenâmede münbais sâir başlıca taahhüdâtını herhangi kısım için ifa etmediği takdirde ifa olunmayan tahhüdât Hükümet-i Seniyye tarafından sâhib-i imtiyâza ihtâr

edilecektir. İşbu ihtâr tarihinden itibaren on sekiz ay müddet zarfında sâhib-i imtiyâz tarafından icâbı icrâ kılınmadığı takdirde sâhib-i imtiyâz taahhüdatının âlem-i icrâsı usulen ta'yin ve tahakkuk etmiş olan o kısım hattan mütevellid hukuk-ı imtiyâziyyesinden sâkıt olacak ve hakkında şartnâmenin On Sekizinci Maddesi mücibince muamele olunacaktır.

Şurası mukarrerdir ki Konya ile Bağdad beynindeki hatt-ı asli kâmilin inşa edilmedikçe sâhib-i imtiyâz Bağdad ile Basra arasında inşa etmiş olduğu aksâmı işletemeyecektir. Ve işletilmediği müddetçe aksâm-ı mezkure için taraf-ı Hükümet-i Seniyyeden verilmiş olan tahvilâtın faiz ve re's-ül-malı taksiti olup hükümet-i seniyyece tediyeye edilen on bir bin frankı taksitin tediyeye zamanları hülulunda sâhib-i imtiyâz tarafından Hükümet-i Seniyyeye i'ta kılınacak ve sâhib-i imtiyâz aksâm-ı mezkure için bittabi işletme masrafı almayacaktır. İşbu şirketin Bağdad'dan Basra'ya kadar olan hatta aid bulunan hukuk-ı sâiresine îrâs-ı nakîse etmeyecektir. Sâhib-i imtiyâzın bir veya birkaç aksâmı üzerindeki hukukundan sâkıt olması hutût-ı atika ile hutût-ı cedidenin aksâm-ı mütebakıyesi üzerindeki hukukuna îrâs-ı nakîse etmeyecektir.

Otuzuncu Madde- Sâhib-i imtiyâz devletçe lüzum görünen demiryol ebniyesi derununda taraf-ı devletten mansûb demiryol komiserleri ve günrük ve posta ve zabıt memurlarının ikametlerine muktezî odaları meccânen tahsis etmeye mecbûrdur. Sâhib-i imtiyâz ve Nafta Nezâretiyle bil-müzâkere başlıca mevâkıfta posta muamelatına mahsûs olmak üzere maahela iki oda tahsis edecektir.

Otuz Birinci Madde- Sâhib-i imtiyâz mesârifi kendisine aid olmak üzere demiryolu boyunca telgraf direkleri ve telleri rekz ve temdid edebilecek ve fakat bunları demiryola taalluku olmayan muhâberât-ı husûsiye için istimal edemeyecektir. Hükümet-i Seniyye şirketin kendi telgraf hatlarıyla icrâ kılınacak kâffe-i muhâberâtta Posta ve Telgraf Nezâretinden ta'yin olunacak müfettişler marifetiyle her an kontrol etmek hakkını muhafaza buyurur. Hükümet-i Seniyye bir ve ind-el icâb iki telgraf teli rabtı için demiryolun telgraf direklerini istimal edebilecektir. Binâenaleyh demiryolun telgraf direkleri mezkûr iki tel ile şirket tarafından rabt edilecek telgraf tellerine mütehammil olacak surette imal ve rekz edilecektir. Ve led i icab Hükümet-i Seniyye demiryolun muamelatına sekte götürmeksizin kendi masârifiyle demiryol boyunca başkaca direkler rekz eyleyecek ve devlet telgraflarında bozukluk olduğu müddetçe mevkiflerde telgrafhane memurları bulundurularak kezalik demiryolun muamelatı sektedâr

olmamak üzere yalnız mühim ve müstacel olan muhaberat-ı resmiyeyi demiryol telgrafıyla teâtî ettirebilecektir.

Otuz İkinci Madde- Sâhib-i imtiyâz mücerred demiryola müteallik mektup ve haritalarını Posta Nezâretine bir gûnâ resm vermeksizin ve alelusûl posta memurları tarafından muayene olunduktan sonra kendi vesait-i nakliyesiyle nakil edebilecek ve fakat memurların muhaberat-ı husûsiyesine ait mektuplar posta ücretine tâbî bulunacak ve sâhib-i imtiyaz bu nevi muhabere evrakını nakil edebilmesi için memâlik-i mahrûse-i şâhânede mer'iyyülicrâ bulunan posta nizamname-i dâhilîsi ahkâmına tebaiyet edecektir. Ve demiryolun inşasına ve hüsn-i halde muhafazasına ve işletilmesine muktezî olan âlât ve edevât ve yağ ve kömür vesâire gibi sarf ve istihlâk olunacak mevâdd-ı sâireyi gerek hutût-u müveccehdede ve gerek işbu mukavelenâmede mevzûu bahs olan hutûtta dahi bila-ücret nakil etmek hakk ve salâhiyetini hâiz olacaktır.

Otuz Üçüncü Madde- Seyr-i sefer esnasında lâakal vasatî olarak beher mil bin sekizyüz ellibeş metro itibarıyla saatte on dört mil süratî hâiz üç aded cedid vapurun idâre-i mahsûsa tarafından Karaköy köprüsü ve Sirkeci ile Haydarpaşa beyninde işletileceğini Hükümet-i Seniyye taahhüd eder. İşbu mukavelenâmenin teâtisi tarihinden itibaren bir sene zarfında idâre-i mahsûsa bâlâda beyân olduğu vechile seyr-i seferi teşkil etmez ise Haydarpaşa ile Sirkeci ve Karaköy köprüsü beyninde sâhib-i imtiyâzın gerek yolcu gerek eşya nakline hakkı olup şu şart ile ki vapur mürettabatını asâkir-i bahriye-i şahane-i kudemayı zabitan ve efrâdından veya mekteb-i bahriye-i şahaneden ba şahadetname mahrec talebeden intihâb edecektir. Sâhib-i imtiyâzın vapurları idâre-i mahsûsa vapurları makamına kâim olup nakliyat-ı mezkurenin icrâsına münhasır olacaktır ve sâhib-i imtiyâz mevâki' mezkurede icrâ ettiği yolcu ve emtia nakliyatı hâsılat-ı gayri sâfiyesinden evvela işletme masârifi saniyen sefainin mübayaası zımında tahsis edilen tesisat-ı ibtidaiyye sermâyesi için yüzde sekiz aded sahîh otuz santim hesâbıyla bir taksîde ifraz edilecektir. Meblağ-ı mezbure ifraz edildikten sonra mütebaki hâsılatı temîn edilmiş olan hutût-ı cedide hâsılat-ı gayri sâfiyesi hesâbına nakil ve tediye olunacaktır tesisat-ı ibtidaiyye sermâyesinin mikdarı sefainin mübayaasından sonra ta'yin edilecektir. Şurası mukarrerdir ki bir senelik hâsılat-ı gayri sâfiye mesârifat-ı mezkureye kifayet etmeği takdirde şirketin Hükümet-i Seniyyeden hiçbir şeyi talebe hakkı olmayacak ve ancak noksanını sinin-i atîye hâsılatından alız ede-

bilecektir sâhib-i imtiyâzın vapurları idlâre-i mahsûsanın şubesi olmak cihetiyle aynı hukukdan müstefid olacaklardır.

Otuz Dördüncü Madde- Sâhib-i imtiyâz olan şirket Osmanlı olduğu gibi teşkil edeceği şirket dahi Osmanlı Anonim Şirketi olduğundan bittabi işbu mukavelenâme ile merbut şartnâmenin icrâ-yı ahkâmından ve tevîl ve tefsirinden dolayı devlet-i âliye ile sâhib-i imtiyâz veya şirket beyninde veya sâhib-i imtiyâz ve şirket ile efrâd-ı ahali meyanında mütehaddis edebilecek her nevi ihtilafat ve dâvî işin aid olduğu mehâkîm-i Osmaniyyede rû'yet ve fasl edilecektir. Şirket-i cedide sıfat icâbınca bilcümle devâir-i devletle saltanat-ı seniyenin lisan-ı resmiyesi olan lisan-ı Türkî ile muhabere eyleyecektir.

Otuz Beşinci Madde- Hükümet-i Seniyye inşa ve işletilecek olan hattın beher kilometrosu başına onbirbin frank bir takside-i senevî ve işletilecek olan hattın beher kilometrosuna senevî maktû' olarak dört bin beş yüz frank işletme masârifi temîn buyurur mezkûr onbirbin frank takside-i senevî mukâbilinde devlet-i âliye tarafından müddet-i imtiyâziyye zarfında imha edilmek üzere yüzde dört faizli ve (0,087538) re's-ül-mal akçeli bir istikraz akd edilecektir.

Şu halde sâhib-i imtiyâzın inşa ve işledecek olan hattın beher kilometrosu başına mezkûr istikrazdan itibari olarak ikiyüz altmış dokuz bin yüz on frank altmış beş santimlik tahvîlâta hakkı olacak ve sâhib-i imtiyâz tarafından bundan dolayı Hükümet-i Seniyyeden başka bir akçe mutâlebe edilemeyecektir.

Bervechi bâlâ sâhib-i imtiyâza i'tası lazım gelen tahvîlâtın mecmû mikdar-ı itibarisi beher kısım hat için bilhassa akd edilecek mukavelenâmesinin hîn-i imzasında Hükümet-i Seniyye tarafından sâhib-i imtiyâza i'ta buyurulacaktır.

Şu kadar ki sâhib-i imtiyâza i'ta buyurulmuş olan tahvîlâtın faizi ile re's-ül-mal için müddet-i inşaîye zarfında, yani hattın beher kısmının kabul-i muvakkat muamelesinin icrâsına değin Hükümet-i Seniyyece takasit-i muayyenesinde tesviyesi lazım gelen mebalîğ-i tekasite-i mezkurede sâhib-i imtiyâz tarafından Hükümet-i Seniyye hesâbına olarak Düyûn-ı Umûmiyye idâresine i'ta kılınacaktır. Hükümet-i Seniyye işbu maddenin birinci fıkrasında kilometre başına ta'yin olunan onbirbin franklık taksite-i senevîyenin usul-i tediyesini taksite-i senevî-i mezkure mukâbil ihraç edilen tahvîlâtın tediyesinden sonra her vakit tadil etmek hakkını muhafaza buyurur.

Demiryolun muamelat ve vâridâtının tezâyüd ve tevsii ile ahvâl-ı maliye sâhib-i imtiyâz tarafından canib-i Hükümet-i Seniyyeden kendisine i'ta olunan

tahvîlât yerine husûsî tahvîlât ihracına müsaid olunca sâhib-i imtiyâz bu babda lazım gelen muamelenin icrâsına ibtidâr etmek üzere Hükümet-i Seniyye ile ittifak hâsıl eyleyecektir.

Konyadan ileri ikiyüzmetro tûlunda inşa olunacak birinci kısım için Hükümet-i Seniyye tarafından sâhib-i imtiyâza itibari olarak i'ta buyurulacak tahvîlâtın mikdarı elli dört milyon franka kararlaştırılmıştır.

İşbu kısım ameliyâtının kabul-i kat'i muamelesinin hûn-i icrâsında ve inşa edilmiş olan hattın tûlu tahakkuk eder etmez beher kilometro başına ikiyüz altmış dokuz bin yüz on frank altmış beş santim hesabıyla işbu kısım hat için istikraz tahvîlâtından itibari olarak sâhib-i imtiyâza i'ta kılınacak mecmuu mikdar suret-i hakikiyede ta'yin kılınacaktır. İtibari olarak i'ta kılınmış olan elli dört milyon franklık tahvîlâtın indelhesâb tebeyyün edecek fazlası beher yüzü seksen bir buçuktan dûn olmamak şartıyla aksiyon fiyatı üzre ve tarih-i tediyeğe değin güzêrân etmiş olan müddete aid yüzde dört faiz ile beraber sâhib-i imtiyâz tarafından nakden hazine-i celileye i'ta kılınacaktır.

Anadolu Osmanlı demiryolu şirketi mârrüzzikr ikiyüz kilometroluk birinci kısım hattın inşası için bu kısım ameliyâtının ikmâlîne değin Hükümet-i Seniyyeye karşı kefil ve zâmindir.

Hükümet-i Seniyye lüzum gördüğü takdirde aksâm-ı sâire için kefâlet etmesini dahi Anadolu Osmanlı demiryolu şirketinden talep buyurabileceği gibi mezkûr şirket dahi kefil ve zâmin olmak hakkını hâiz olacaktır. İşletilecek olan hattın beher kilometrosuna senevî maktu olarak verilecek dört bin beş yüz frank işletme mesârifî on bir bin frank taksit-i senevînin suret-i tediyesince bir kısım için tanzim kılınacak mukavelenin tanzimi sırasında ba-mukavele-i mahsûsa temîn buyurulacaktır.

Konya'dan ileriye ikiyüz kilometro tûlunda inşa olunacak birinci kısım için maktu olarak kilometro başına senevî i'tası meşrûta olan mezkur dörtbin beş yüz frank işletme mesârifî elyevm Anadolu Osmanlı demiryolu hutûtuna tahsis buyurulmuş olan temînat akçesi fazlasından temîn edilmiştir bâlâda mezkur on bir bin frank taksit-i senevînin tediyesi için Devlet-i Âliye tarafından mevkîi tedâvüle ihraç edilecek tahvîlâtın faiz ve re's-ül-mâla mahsûb akçelerinin tediyaı beher kısım hattın mevkîi icrâya vaz'ından akdem Hükümet-i Seniyye ile şirket beyrinde bilmuvafaka ta'yin kılınacak tahsisat-ı mahsûsa ile temîn edilecektir. Bundan başka Bağdad Demiryolu Şirket-i Şahane-i Osmaniyyesi

Konya'da Basra körfezine müntehi olan hat ile şüabâtı ve edavât-ı müteharrikesini dahi mezkûr tahvilât ashâbına kat'ıyyen ve kabil-i tağyir olacak bir surette rehin olarak tahsis eylemiş olduğu hatt-ı mezkureden dolayı kendisine isabet edecek hisse-i hâsılât-ı işletme mesârîfî ba'de-l-tenzil mütebâkisini dahi mezkûr tahvilât ashâbına tahsis etmiştir. Şu kadar ki mezkûr tahvilât ashâbının şirketin umûr-u idâresine müdahale etmeğe hakk ve salâhiyetleri olmayacaktır. Şirketin defâtirince tahakkuk edecek olan hisse-i hâsılattan işletme masârîfî ba'de-l-tenzil mütebakisi tahsilâtın faiz ve re's-ül-mâla mahsûb akçesi tesviye edilmek üzere lüzumu takdirde her sene şirket tarafından Düyn-ı Umûmiyye-i Osmaniyye idâresine tevdi kılınacaktır. Şirketin tahvilât faiz ve re's-ül-mâl takasitine mahsûben bu suretle tediye etmiş olabileceği mebalîğ Hükümet-i Seniyye tarafından şirkete iâde edilecektir. Hükümet-i Seniyye hatt-ı mezkûr hâsılât-ı gayri sâfiyesinden kendisine isabet eden hissesini dahi tahvilât ashâbına kat'i ve velâbittag'yir bir surette rehin olarak tahsis buyurmuştur.

Hattın hâsılât-ı gayr-i sâfiyesi kilometre başına dört bin beş yüz frankdan ziyâde olur onbin frankı tecâvüz eder ise dört bin beş yüz frankdan fazlası tamamen Hükümet-i Seniyyeye aid olacaktır. Hâsılât-ı gayri sâfiye onbin frangi tecâvüz eder ise on bin franga kadarı yine ber-minvâl-i muharrer taksîm olunmak üzere on bin frankdan itibaren vukuu bulacak fazlanın yüzde (altmış) kezâlik Hükümet-i Seniyyeye ve kırkı şirkete aid olacaktır.

Şurası mukarrerdir ki kilometre başına hâsılât-ı gayri sâfiye dört bin beşyüz franka bâliğ olmadığı takdirde bunun noksanını ikmâle muktezî mebalîğ ile on bir bin franklık taksit-i senevînin tesviyesi için iktizâ eden tahsisat-ı mahsûsa ileride Hükümet-i Seniyye ile sâhib-i imtiyâz meyanında beher kısım için işbu mukavelenâme ahkâmının sâhib-i imtiyâz tarafından mevki-i icrâyâ vazından evvel bil-ittifak kararlaştırılacaktır. Tahsisat-ı mezkure Düyn-ı Umûmiyye-i Osmaniyye marifetiyle ahz ve tesviye kılınacaktır. Demiryol aksâm-ı muhtelifesinin temîn-i icrâsı için mevkii tedâvüle ihraç edilecek tahvilâta mahsûs olarak aksâm-ı mezkure hâsılâtından Hükümet-i Seniyyeye isabet edecek mikdar-ı hâsılât birleştirilecek ve bu suretle terâküm edecek hâsılât beher kısım için itibari olmayarak mevkii tedâvüle ihraç edilmiş olan tahvilât mikdarı nisbetinde tahvilâtın umûmuna bilâ-tefrik tahsis edilecektir. Mevki-i tedâvüle ihraç edilmiş olan tahvilât kuponları ile re's-ül-mâla mahsûb akçeler tediye edilir edilmez Hükümet-i Seniyyeye isabet eden fazla-i hâsılât işbu mukavelenâmenin

Kırkıncı Maddesinde muayyen olan muamelat ba'de-l-îfâ her sene kendisine i'ta kılınacaktır.

Otuz Altıncı Madde- Bağdad hutût-ı cedidesinin kilometro hâsılatının mikdar-ı vasatısı ta'yin edilebilmek üzere hutût-ı cedide aksâmı pey der pey küşad olundukça işletilen hutût-ı cedidenin umum aksâmına aid kâffe-i hâsılatı ile işbu mukavelenâmenin yirmi üçüncü ve otuz üçüncü maddelerinde muharrer olan hâsılat-ı sâfiye birleştirilecektir. Kilometro başına hâsılat-ı gayri sâfiyenin mikdar-ı vasatısı bu vechile ta'yin bulunduktan sonra otuzbeşinci madde mücibince verilmesi îcâb edecek mebalîğin mikdarı husûsuna mezkûr mikdar-ı vasatı esas ittihâz olunacaktır.

Otuz Yedinci Madde- Haydarpaşa'dan Ankara'ya ve Eskişehir'den Konya'ya olan hutût-u atika üzerinde seyr-i serî katarlarının tesisi için muktezî olan kâffe-i ıslahatın icrâsını mecmu masârif sekiz milyon frankı tecâvüz etmemek şartıyla sâhib-i imtiyâz kendi mesârifine olarak taahhüd eder seyr-i serî katarlarının tesisinden dolayı işletme unurunca müceddeden vuku bulan tekâlif ve mesârif-i fevkaladeye mukâbil Hükümet-i Seniyye cânibinden sâhib-i imtiyâza evvelen bâlâda muharrer sekiz milyon franktan ibaret bulunan sermâyenin faiz ve re's-ül-malının tesviyesi için otuz sene müddet zarfında üç yüz elli bin franktan ibaret bir taksite-i senevî tahsis ve ta'yin olunmuştur. İşbu taksite-i senevî bâlâda mezkûr nukab ameliyâtının icrâsına mübaşeret olduğu tarihten itibaren hesâb edilecektir saniyen sûrat katarlarının tertibi için müddet-i imtiyâziyyenin inkızâsına kadar üç yüz elli bin franktan ibaret bir taksit-i senevî tahsis ve ta'yin olunmuştur. İşbu taksit-i senevî hatt-ı asliyenin Haleb'e isâli tarihinden itibaren lazım ve mecbûri el-îfa olacaktır.

İşbu maddede muharrer olan tekâsit-i seneviye hutût-ı atika için ta'yin edilen temînata karşılık gösterilen tahsisat-ı hazıradan tahsisat-ı mezkûre hakkındaki suver-i muayyene vechile Anadolu demiryolu şirketine tediye olunacaktır.

Otuz Sekizinci Madde- Hükümet-i Seniyyenin talebini müteakıb sâhib-i imtiyâz Konya ve Basra hattından itibaren Diyarbekir ve Harput'a müntehi olmak üzere işbu mukavelenâme ahkâmına tevfikân bir şube inşa ve işletilmesini taahhüd eder.

Otuz Dokuzuncu Madde- Şam ve Hama ve temdîdi hattının işbu mukavelenâme ile imtiyâzı ihsân buyurulan hutût ile lede-l-hâce iltisâkı Haleb'de icrâ olunacaktır.

Kırkınıc Madde- Sâhib-i imtiyâz işbu mukavelenâmenin Otuzuncu Maddesi mücibince Hükümet-i Seniyye ile şirkete isabet edecek hâsulat hisselerinin ta'yinine esas olan ve evvel be evvel komiser tarafından tedkik ve tasdik olunmak lazım gelen hâsulat hesâbatını beher sene şehr-i kânunusanide Ticaret ve Nafia Nezâretine i'ta edecektir.

Hâsulat-ı mezkûreden Hükümet-i Seniyyeye isabet edecek hisse tahakkuk eder etmez işbu hisse Bağdat Demiryolu Şirket-i Şahane-i Osmaniyyesi tarafından tahvilâtın faiziyle re's-ül-mala mahsûb akçeler hesâbına olarak Düyûn-ı Umûmiyye-i Osmaniye İdâresine tevdi kılınacaktır ve her sene temmuzunun birinci günü taksiti hulûl eden kuponların tediyesi için muktezî olan meblağdan fazla zuhûr eder ise işbu fazla Düyûn-ı Umûmiyye İdâresi tarafından nakden Hükümet-i Seniyyeye iade kılınacaktır. Bir senelik hesâbatın tarih-i i'tasından itibaren mürur edecek iki ay müddet zarfında şirketin matlubu bulunduğu tahakkuk edib de ana derhal tediyesi lazım gelen meblağın cânib-i Hükümet-i Seniyyeden Düyûn-ı Umûmiyye İdâresine bildirilmesi taahhüd buyrulur.

Kırk Birinci Madde- Demiryola muktezî âlât ve edavâtın nakli için Hamidiye Kastabolu limanı arasında muvakkat bir demiryol şubesinin tesisine sâhib-i imtiyâz hakkı ve salâhiyeti olacaktır. Şurası mukarrerdir ki işbu mukavelenâmede icrâsı mukarrer olan amelîyât-ı hitâm-pezir olduktan sonra Hükümet-i Seniyye tarafından talep vukubulduğu takdirde sâhib-i imtiyâz marelârz muvakkat şubenin demir çubuklarını kaldıracaktır. Şurası meşruttur ki mezkûr şube suret-i muvakkatede işletildiği müddetçe Hükümet-i Seniyye-i cânibinden işletme masrafı ve teminat i'ta olunmayacaktır.

Kırk İkinci Madde- Mukavelenâmenin Altıncı Maddesi vechile hutût-ı cedide ve müteferriatının inşaatı için muktezî olup istimlâk edilecek olan arâzi ve taş ocaklarının vüs'atı lüzum-i shhiye derecesinde olup andan ziyâde olmayacaktır istimlâk-ı arâzi muamelesi Nafia Nezâretinin taht-ı nezâretinde icrâ olunacaktır.

Kırk Üçüncü Madde- Mukavelenâmenin Sekizinci Maddesinde gösterildiği vechile her türlü gûnrûk resminden muaf ve hutût-ı cedide ve müteferriatının inşası için muktezî olan eşya ve levazımat alelûsûl hîn-i vürudlarında rûsumat memurları tarafında muayene olunacaktır.

Kırk Dördüncü Madde- Mukavelenâmenin Yirmi Dördüncü Maddesi mücibince istasyonlarda inşa olunacak depo ve mağazalar yalnız nakil olunacak

eşyanın muhafazasıçün istimal olunacak ve işbu depo ve mağazalar sâhib-i imtiyâz tarafından Nafia Nezâretine takdim olunacak ve nezâret müşârün ileyhaca tasdik kılınacak planlara tevfikân inşa edilecektir.

Kırk Beşinci Madde- Sâhib-i imtiyâz cihet-i askerice inşasına lüzum görülen askeri mefkifleri mecmuu mesârifî dört milyon frankı tecâvüz etmemek üzere kendi mesârifine alarak inşa ve tesis edecektir mezkûr askeri mevkipleri ve müteferriatının adedi ile mahalleri ve tertibat-ı sâiresi sâhib-i imtiyâz ile daire-i celileyi askeriyece bilmüzakere ta'yin kılınacaktır.

Kırk Altıncı Madde- Sâhib-i imtiyâz hatt-ı aslının işletilmeğe başlandığı tarihten itibaren Darûlacezeye senevî beş yüz adet osmanlı lirası tediye etmeği taahhüd eder.

İşbu mukavelenâme irade-i seniyye-i hazret-i pâdişahi üzerine iki nüsha olarak bittanzîm Dersaadet'te imza ve teâtî kılınmıştır.

İşbu mukavelenâme ve şartnâme ile Fermân-ı Âli 11 Şevval sene 1319 ve 8/21 Kanunusâni sene 1902 1317 tarihli mukavelenâme ve şartnâme ve 8 Zilhicce sene 1319 tarihli Fermân-ı Âli ile mübadele edilecektir.

Tarih-i teâtî 20 Şubat sene 1318

5 Mart sene 1903

Nezâret-i Umur-i Ticaret ve Nafia Mührü, Zihni
(İmza)

ŞARTNÂME

Birinci Fasıl

Levailh ve inşaat ve imalat ve âlât ve edevat beyânındadır

Birinci Madde- Sâhib-i imtiyâz mesârif ve zarar ve ziyânı kendisine ait olmak üzere mukavelenâmede muayyen olan müddeiler zarfında demiryolunun inşası ve işletilmesi için muktezî olan kâfi imalat ve inşaatı icrâ etmeği taahhüd eder.

İkinci Madde- Mukavelenâmenin Üçüncü Maddesi mûcibince sâhib-i imtiyâzın Nafta Nezâretine takdim edeceği harita-yı melfufât-ı atıyeyi muhtevî olacaktır şöyle ki demiryolun güzergâhı ve mevkiplerin mahallini ve ihtirâz ve tahmil ve tahliye hatlarının mevkiini mübeyyin beş binde bir mikyasında bir harita-i umumiye işbu haritaya demiryolun hatt-ı mutavassıtından itibaren bir kuta mukatta-i tûlanisi ile bazı mahallerin maktu' arzânisi ve meyillerinin cetveli ile en mühim olan imalat-ı sanaiyenin mukattaları ilave olunacaktır. Zikr olunan mukatta-i tûlanı tûl-i itibari ile beş binde bir ve irtifâ' itibari ile beş yüzde bir mikyasında tanzim olunacak ve demiryolun derece-i irtifâ' dahi deryanın sath-ı mutavassıtına nisbetle ta'yin kılınacaktır. İşbu mukataanın altına ufka muvazi üç hat tersim olunup birinci hat üzerinde demiryolun mebdesinden itibaren biner metro olarak mesafeler ve ikinci hat üzerinde iniş ve yokuşların tûlu ile derece-i meylânî ve üçüncü hat üzerinde kut'aatı müstekimenin tûlu ve hutût-i münhaniyenin müstakima imtidadı ve her birinin nısf-ı kutrunun tûlu gösterilecektir.

Bundan başka sâhib-i imtiyâz yüz binde bir mikyasında bir kut'a harita-i umumiye ile tûller için yüz binde bir ve irtifalar için iki binde bir mikyasında bir kut'a mukatta tûlanı takdim edecektir.

Üçüncü Madde- Demiryol imalatı tek hat olmak üzere icrâ olunacaktır.

Dördüncü Madde- Demiryolun arzı demir çubukların iç taraflarından itibaren bir metro dört yüz otuz beş milimetrodan dört yüz elli beş milimetroya kadar olacaktır. Ve yan taraflarının, yani demir çubukların dış tarafı ile tesviye kumunun zaviye-i ulyâsı beynindeki mahallerin arzı tek hat için bir metro ve çifte hat için iki metro olacaktır.

Beşinci Madde- Sâhib-i imtiyâz imalatın hüsn-i halde muhafazası ve demiryol ile tesviye-i türaba lazım olan toprağın ihracında hâsıl olan çukurların

ve tanzif ve tathiri ve suların cereyânı için iktizâ eden hendek ve su yollarile yan satırlarını inşa eyleyecektir. Ve kum kırk santimetro yükseklikte döşenecek ve taban ağaçları demirden olacaktır. Tesviye kumunun altında tesviye-i türa-biyyenin sath-ı ilâsının arzı beş buçuk metro olacaktır. Fakat işbu derece-i arz hattın müşkül olan aksâmında beş metro on santimetroya tenzil olunabilecektir. Ve balâsının muhafazası zımında tertib olunacak duvarcıklar kârgir imalat veya sert kayalar üzerinde yapılan mahallerde dört buçuk metroya dahi tenzil edilecektir.

Altıncı Madde- Hattın aksâm-ı muhtelif-e-i müstakimesini yekdiğerine rabt eden kıtaat-ı münhaniyyenin nısf kutru beşyüz metrodan aşağı olmayacaktır.

Ve birbirine muhalif cihetlerde bulunan kıtaat-ı münhaniye arasındaki yüz metro tûlunda bir hatt-ı müstakim bırakılacağı misülli işbu münyaniyeler kı-taat-ı müstakimeye 'parabol,' yani kat'a mükâfi kavisler ile rabt edilecektir. Bu parabolün bir nısf-ı müstakim olan kıt'adan itibaren tertip olunacaktır. Rabt parabollerinin mebde ve müntehası arasında kalacak müstakim kıtalar on metroya tenzil olunabilecek ve ancak inhinanın nısf-ı kutrunun mümkün mertebe tûlu tezyid edilmek kaydılarına muallak bulunacaktır.

Yedinci Madde- Demiryolun iniş ve yokuşları meyyallerinin nihayet derecesi metro başına on sekiz milimetro ta'yin olunmuştur. Birbirini müteakib olan iki yokuş beyninde nısf-ı kutru bin metroya müsavi amudi inhinalar olacaktır. Nısf-ı kutru kâil olan hutût münhaniyyede vâkıa iniş ve yokuşlar mümkün mertebe tesviye ve izâle olunacaktır. Sâhib-i imtiyâzın işbu madde ile madde-i sabıkanın ahkâmı hakkında icrâsını faideli addedeceği tadilatı, yani hasbel-mevki müşkülât-ı azimeye uğranılacak aksâmda nısf-ı kutrların üç yüz metroya kadar tenzilini ve iniş ve yokuşların meylinin binde yirmi beş derecesine kadar tezyidini devlet-i âliyyeye arz ve teklif etmeye salâhiyeti olup fakat işbu tadilat Hükümet-i Seniyye tarafından kabul olunmadıkça mevkii icrâya konulmayacaktır ve bir de umum hatta tevakkuf zamanları dahil olduğu halde katarların hîn-i hacette bihesab-ı vasati saatte yetmiş beş kilometro mesafe kat edebilecek süratte hareketlerine şev-i tadilat mani olmayacaktır.

Sekizinci Madde- İhtiraz ve tahmil ve tahliye hatları kifayet miktarı olmak lazım gelecek ve bunlar sâhib-i imtiyâzın teklifi üzerine cânib-i Hükümet-i Seniyyeden ta'yin olunacaktır fakat şurası mukarrerdir ki mevkifler beyninde mesafe-i vasatiye takriben yirmi kilometro olacaktır.

Hutût-ı ihtirâziyenin tûlu dahi ihtirâz-ı hattının tevakkuf işaretli kazıktan itibaren üç yüz metrodan noksan olacaktır. Maktu tûlanı de ileride mevkifler inşası melhûz olan mahallerde münasib tûlda ufka müvazi sathlar gösterilecektir.

Dokuzuncu Madde- Demiryol hattı bir mahalde ahalinin âmed ü şüdi zamanında ibkâ ve muhafazası lazım gelen adi yolları keserek geçecek olur ise arâzinin ahvâline göre demiryolun ya altından veya üstünden veya sath-ı zemin ile müstevi geçitler tesis olunacaktır demiryolun bir adi târik üzerinden geçirilmesi lazım geldiği halde inşâ olunacak köprünün gözünün vüsati ahvâl-i mevkiiyeye göre sâhib-i imtiyâzın teklifi üzerine devletçe ta'yin olunacak ve yolların ehemmiyetine göre üç metrodan on metroya kadar olabilecektir kemerli köprülerin yolun sathından itibaren kemerin ortasına kadar irtifai lâakall beş metro ve demirden veya ağaçdan ufki kirişler ile yapılmış köprülerin altından itibaren irtifai lâakall dört metro otuz santimetro ve köprülerin korkuluklarının arasındaki arz tek hat için dört buçuk ve çifte hat için sekiz metro olacaktır demiryollar bir adi yol altından geçmesi iktizâ ettiği halde o târikin altına yapılacak köprünün korkuluklarının arasındaki arz ahvâl-i mevkiiyeye göre ta'yin olunacak ve târikin ehemmiyetine göre üç metrodan on metroya kadar olabilecektir. Köprülerin ayaklarının arası, yani gözü tek hat için lâakall dört buçuk ve çifte hat için sekiz metro genişliğinde olacak ve katarların geçmesi için bırakılacak irtifâ demir çubukların sathından itibaren tavana kadar ekalli dört metro seksen santimetro olacaktır demiryol turuk-u adiyenin sathına muvazi olarak geçecek olduğu halde demir çubuklar turuk-u mezkûre üzerine adi arabaların mürur ve uburuna hiçbir veçhile mâni olmamak üzere çıkıntı ve çukur olmayarak döşenecektir. Turuk-u adiyeye üzerine yapılacak geçitlerden mürur ve uburun kesreti sâbit olmaktan nâşi hükümetçe lüzum görülecek geçitlere parmaklık inşâ ve bir bekçi ikame edilecektir. Esna-yı ameliyâtta eskiden mevcut olan yolların mevkilerile maktularını tahvil veyahut tadil etmek lazım gelirse tebdil ve tahvil olunacak kısınların iniş ve yokuşlarının meylî behemehâl turuk-u mevcudenin iniş ve yokuşlarının meyl-i sabıkının nihayet derecesini tecâvüz etmeyecektir. Her halde hemzemin geçitlere sular hatta doğru cereyan ettiği cihette demiryol ile adi turukun arasında lâakall on metro tûlunda ve metro başına nihayet iki santimetroya tecâvüz etmemek üzere inişler inşâ olunacaktır.

Onuncu Madde- Sâhib-i imtiyâz demiryol ameliyâtıyla cereyanına hâlel gelmiş veyahut mecrası tebdil olunmuş olan suları kendi masârifine alarak

mecraı kadimlerine irca'a mecbûr olacak ve yolun tesadûf edeceği nehir ve çaylar ve cedveller ve yapılacak köprülerin kavâid-i fenne tatbîken müdahil ve mahârici sâlib-i imtiyâzın teklifi üzerine Nâfia Nezâreti tarafından ta'yin olunacaktır.

On Birinci Madde- Sâhib-i imtiyâz icrâ olunacak ameliyâtta dahil memleketten tedarik olunmak üzere ala cinsinden edavât ve levazumat istimal edecek ve inşaat ü edevatın gayet metin-i müstahkem olması için bilcümle kavâid-i fenniyye tatbîk-i hareket eyleyecektir. Akarsular umuma mahsûs yollar ile husûsi turuklar üzerine inşâ olunacak küçük ve büyük köprüler ile su yolları kârgir olarak ve demirden veya çelikten tesis edilecek ve keraste yalnız temeller ile köprü döşemeleri ve taban ağaçları için istimal olunacaktır. İttisai on metroya bâliğ olan bilcümle çelikten köprüler resimleri ile beraber Nâfia Nezâretine takdim olunacak programa tevfiân hattın kabulünden evvel bervech-i mutad tecrübe edilecektir. Köprülerin hcsâbatı Prusya veya Fransa Nafia Nezâretlerinin son talimat-ı umumiyesi esasına tevfiân tanzîm olunacaktır hattın meyyalleri ne derecede olur ise olsun istimal olunacak çelikten mamul raylar beheri on iki metro tûlunda ve metro başına otuz yedi kilo gram iki yüz kırk gram sıkletinde olacaktır.

İşbu rayların her biri çelikten mamul ve beheri elli sekiz kilogram ve üç yüz gram sıkletinde on beş travers üzerine vaz' olunacak ve işbu raylar ile traverslerin beyinlerine birer levha konulacaktır. İşbu ray ve travers vesaire Prusya hükûmeti demiryollarında istimal olunan numunelere mutabık olacaktır ebniye ile mevkif ve kulübelerin tertibat ve sûret-i inşaatı tamamıyla lüzum-ı hakikiye ve usul u âdât-ı memlekete muvafık olacaktır mevkiflerin ebniyesi taşdan veya tuğladan olacak ve çatıları düz ve döşemesi taş veya tuğla veyahut betondan inşâ olunabilecektir. Toprak imlasıyla tesviye olunan ve türab hafrile yapılan mahallerin ve tesviye-i turabiye lazım olan toprağın ihracında hasıl olan çukurların sath-ı maillerinin derece-i meyelanı hîn-i inşaatı iktizâ-i mevkîye göre ve sâhib-i imtiyâzın talebi üzerine Nâfia Nezâreti veya memurları marifetiyle ta'yin kılınacaktır.

On İkinci Madde- Sâhib-i imtiyâz takdim edeceği harita-i umumiyye ihtirâz ü tevakkuf hatlarıyla mevkilerini ve demiryolun üzerinde ve altında yapılacak büyük ve küçük köprüler ile su yollarının ve sath-ı zemin geçidlerinin ve imalat-ı sairenin eşkâl ü hey'etini mübeyyin bir cedvel rabt edecektir mevkifler ile imalat-ı sînâiyyenin haritaları ikiyüzde bir mikyâsında tanzîm olunacaktır.

On Üçüncü Madde- Demiryolun kurâ ve kasabâta ve mevkîflere tesadüf eden aksâmında lüzum görüldüğü halde hattın iki cihetine kuri divarlar veya parmaklıklar inşasıyla arâzi-yi mücâvireden tefrik olunması lazım gelecektir.

On Dördüncü Madde- İstimlâk olunacak arâzinin haritaları iki binde bir mikyâsında tanzîm olunacaktır.

On Beşinci Madde- Aksâm-ı muhtelifenin inşaatı hitâm buldukça sâhib-i imtiyâz masârif vâkıası kendisine aid olmak üzere demiryol aksâmının ve müştemelâtının arâzisini alâkadâr olan arâzi sâhibleri hazır oldukları halde temdîd ve (kadastr) usulüne tevfiikân haritasını tersüm ü vaz' alâyim edecek ve bundan başka aksâm-ı muhtelifenin inşaatı hitâm buldukça yapılmış köprü ve imalat-ı sınaîyye-i sairenin mufassal ve meşrûh defter ve haritasını hükümet menuurlarının taht-ı nezâretlerinde olarak bil-tanzîm bunların ve hîn-i temdîdde tutulacak (prose verbal)ların birer sûret-i musaddakasını Nâfia Nezâretine takdim eyleyecektir. İşbu tahdid-i arâziden sonra demiryolun aksâm-ı mütemmimesinden olmak üzere mübâyaa edilecek arâzi iştirâ' olundukça ol vechile tahdid edilerek mezkûr haritada prose verballerde işaret olunacağı gibi mârrûlbeyân defterin tanzîminden sonra yapılacak imalat-ı sınaîyye dahi Nâfia Nezâretindeki deftere kayd ve ilâve edilecektir.

İkinci Fasıl

Hattın Hüsn-i Halde Muhafazasıyla İşletilmesi Beyânındadır

On Altıncı Madde- Sâhib-i imtiyâz demiryol ile müteferriâtını ve âlât ve edevat-ı sâbite ve müteharrikesini daima hüsn-i halde ve emniyet bahş olacak bir surette bulundurmaya ve kaza vuku'nu icâb ettirir bil-cümle esbâbdan muhafaza etmeye itina edecektir sâhib-i imtiyâz tarafından işbu taahhüdâtın ifâsında teehlûr ve müsâmaha vuku'a getirildiği takdirde keyfiyet usul ve nizamı vechile ihtâr olunacak ve tarih-i ihtârdan bir mâh mürûr edip de icâbını icrâ etmediği surette masârif sâhib-i imtiyâza aid olmak üzere yolun hüsn-i hale vaz'ı için cânib-i hükümetten idâresine vaz'-ı yed olunarak tamirat-ı lâzime icrâ ve bu uğurda vuku' bulacak masârif işletme masârifinden ve sâhib-i imtiyâza aid bazı hâsulat-ı müteferrikadan istifâ' olunacaktır ve kifayet etmez ise sâhib-i imtiyâza ikmâl ettirilecektir.

On Yedinci Madde- Sâhib-i imtiyâz hutût ile müştemelâtının her nevi hâsulatını mübeyyin mâhı be mâh bir kût'a defter tanzîm ve Nâfia Nezâretine

takdim edecektir hâsılat-ı gayr-i sâfiyeyi mübeyyin tanzim olunacak defterde yolcular ile emtianın naklinden münbais hâsılat-ı gayr-i sâfiye ile beraber demiryolun bil-cümle vâridât ve hâsılat-ı sairesi dahi gösterilecektir. Nakliyat-ı askeriye aid olup ber-vech-i peşin tesviye edilmeyen ücûrâtın başkaca beher ay bir kıt'a cedveli tanzim olunarak ücûrât-ı mezkûre tahsil olunduktan sonra yekûnu hâsılat-gayr-ı sâfiye miyânuna idhal kılınacaktır.

Üçüncü Fasl

**İmtiyazın feshiyle yolun taraf-ı devletten
geri alınması husûslarında ve inkızâ-yî müddet-i imtiyâziyede
olacak muamelata dairdir.**

On Sekizinci Madde- Sâhib-i imtiyâz mukavelenâmenin Yirmi Dokuzuncu Maddesinde mûnderic esbâbtan dolayı hukuk-ı imtiyâziyyesinden sâkıt olduğu halde evvel vakte kadar icrâ edilen imâlât ve cem' ve tedârik olunan edevat ve levazımata ve mübâyaa olunan arâziye bedel ta'yin olunarak müzayedeye konulacak ve zuhûr edecek taliplerden kimin üzerinde takarrür eder ise anın marifetiyle hukukundan sâkıt olan sâhib-i imtiyâzın taahhüdât vâkıası îfâ edilecektir bil-müzâyede takarrür edecek bedelden müzâyede masârifi tenzil kılındıktan sonra üst tarafı imtiyâzı sâkıt olan kısım için ihraç edilmiş olan tahvilâtın faiz ve resülmâl taksitlerine karşılık olmak üzere Hükümet-i Seniyye hesâbına Düyn-u Umûmîye İdâresine tevdi olunacaktır birinci müzayededen bir netice hasıl olmadığı halde evvelce takdir olunan bedelden münasib miktar tenzil olunarak altı ay müddet sonra ikinci defa bir müzayedede daha icrâ edilecek ve bu dahi neticesiz kalır ise müzayedeye mevzû şeyler hukukundan sâkıt olan sâhib-i imtiyâza hiçbir bedel tediye olunmaksızın devletin malı olacak ve kefâlet akçesi henüz îade olunmamış bulunur ise taraf-ı devletten zabt olunacaktır.

On Dokuzuncu Madde- Devlet-i Aliyye mukavelenâmenin On Dokuzuncu maddesi mûcibince hattın imtiyâzını geri aldığı halde hattın edevat-ı sâbite ve vagon ve lokomotif ve toprak arabaları gibi işletme umûrunda istimâl olunan edevat-ı müteharrikesi bilâbedel Hükümet-i Seniyyeye terk olunacak ve imtiyâz geri alındığı tarihte mevcut olan ve işletme umûrunda istimâl olunan mahrûkat ve malzeme ve sâir eşya-yı menkulesinin kâffesini muhamminlerin takdir edecekleri bedel mukâbilinde iştirâ' edecektir.

Yirminci Madde- Her kısmın imtiyâz müddetleri münkaziyye oldukta sâhib-i imtiyâz demiryol mevkîfleri ve tahmil ve tenzil-i eşyaya mahsûs mahalleri ve müfettişleri için yapılan kulûbe ve haneleri ve tahsildar odalarını ve sâbit makineleri ve alelümüm bir sûret-i mahsûsada umûr-i nakliyye mahsûs olmayan sâir eşya-ı gayr-i menkuleyi hüsn-i halde olarak bilâ-bedel ve her gûnâ düyûn ve taahhüdâtın vâreste olmak şartıyla devlete devr ve teslim edecektir makine ve lokomotif ve vagon ve araba ve âlât-ı inşâiyye ve tamîriyye ve mahrûkât ve cem' edilen malzeme ve her nevi levazımat gibi hattın işletilmesi için lazım gelen eşya-yı menkuleye gelince bunlardan hattın işletilmesi için iktizâ eden edevat-ı sâbite ve vagon ve lokomotif ve toprak arabaları gibi edevat-ı müteharrike bilâ-bedel Hükümet-i Seniyyeye terk olunacak ve imtiyâz geri alındığı tarihte mevcut olan ve işletme umûrunda isti'mâl olunan mahrûkât ve sâir levazım ve eşya-yı menkule muhamminlerin takdir edecekleri bedel mukâbilinde mübâyaa edilecektir şu kadar ki devletin mübâyaa edeceği levazımat demiryolun altı ay işletilmesi için muktezî olan miktarı mütecâviz olmayacaktır müddet-i imtiyâziyyenin hitâmından beş sene evvel demiryolun hüsn-i halde olmadığı ind-el-teftiş devletçe anlaşılır ise sâhib-i imtiyâza bir müddet ta'yinle ihtâr keyfiyyet edilecek ve bu ihtârın semeresi görülmez ise hükümet derhal demiryolu ve müteferriâtını yed-i idâresine alarak sâhib-i imtiyâz hesâbına olarak tamîrât-ı lâzimeyi icrâ ile yolu hüsn-i hale vaz' etmeye salâhiyyeti olacak ve bu uğurda vuku bulan masârif işletme masârifinden ve şirkete aid bazı hâsılat-ı müteferrikadan istifâ olunacaktır ve kifâyet etmez ise sâhib-i imtiyâza ikmâl ettirilecektir.

Dördüncü Fasıl

Yolcu ve Emtiadan Alınacak Ücûrât ile

Şerâit-i Müteferriası Beyânındadır

Yirmi Birinci Madde- Mukavelenâmenin On Altıncı maddesi mûcibince sâhib-i imtiyâzın istifâ etmeye mezun bulunduğu ücûrât-ı nakliye tarifiesi ber-vech-i âtî beyân olunur. Âtî-üz-zikr tarifeler nihayet derecede olup bunlar taraf-ı devletten ruhsat-ı mahsûsa istihsal olunmadıkça tezyid edilemeyecektir fakat tarifelerde ta'yin kılınan nihayet miktarlar tenzil olunduktan sonra bir mâh evvel ilânât-ı mahsûsa vâsıtasıyla halka ihbâr edilmedikçe bi-tekrar nihayet derecelere terfî edemeyecek ve ancak tarife tenzili halinde üç gün

evvel ilan olunacaktır tarifelerde muayyen olan ücûrâtın kâffesi kilometro hesâbıyla kat edilecek mesafeye göre ahz ve istifâ olunur miktar-ı akall olarak istifâ olacak ücûrât lâakall sekiz kilometro itibarıyla hesap edilir mahalline ba'delvürûd tediye olunacak emtia bedelini sâhib-i imtiyâz mürselün ileyhdn istifâ etmedikçe bu bedel kendisinden talep olunamaz ve bu mukavele emtia bedelâtının tahsili için sâhib-i imtiyâz tarafından yüzde iki komisyon ahz olunacaktır.

Birinci Tarife **Yolculara Dairdir**

Ankara'nın aynı maddelerine müracaat.

İkinci Tarife **Yolcuların Eşya-ı Zâtıyyelerine Dairdir**

Konya'nın aynı maddesine müracaat.

Masârif-i Müteferria

Eşya-yı zâtıyyenin fazlası olsun olmasın tarife ücretinden mâ-adâ bervechi âtî ücûrât ahz ve istifa kılınacaktır şöyle ki verilecek beher eşya pusulası için muayyen olarak yirmi para kaydiye resmi ve katârın vürudundan sonra kaldırılmayan eşyanın beher dengi için yevmi beşer para mağaza resmi tediye olunacak ve kumpanyanın ısrârı mürselün ileyhın talebi üzerine tekrar vezn edilecek eşyadan kumpanya iddiâsında haklı çıktığı halde kesr-i gayr-i münkasın olmak üzere beher yüz kilogram için yirmi para mizân resmi alınacaktır.

Üçüncü Tarife **Köpeklere Dairdir**

Gerek yolcu katarları ve gerek muhtelif katarlar ile gönderilen köpeklerin beherinden kilometro başına dört para ücret alınır.

Masârif-i Müteferria

Tarife ücretinden mâ-adâ her köpekten muayyen kaydiye resmi olarak yirmi para ve köpeğin vusûlünde sâhibi zuhûr etmediği takdirde hasâr ve zararı icâb edene aid olmak üzere sâhib-i imtiyâz hufz etmiş olur ise yevmi beş kuruş ahz olunur.

Dördüncü Tarife

Seyr-i seri ile Gönderilecek Eşyaya Dairdir.

Ankara'nın aynı maddesine müracaat.

Beşinci Tarife

**Seyr-i seri ile gönderilecek paket ve denklere ve münferiden vezni
yirmi beş kilogramdan aşağı olan ufak tefek eşyaya dairdir.**

Ankara'nın aynı maddesine müracaat.

Altıncı Tarife

Nukûd ve Eshâm ve Zî-kıymet Eşyaya Dair

Konya'nın aynı maddesine müracaat.

Yedinci Tarife

Araba ve Edevat-ı Müteharrikeye Dair

Ankara'nın aynı maddesine müracaat.

Sekizinci Tarife

Hayvanata Dairdir

Ankara ve Konya'nın aynı maddelerine müracaat.

Dokuzuncu Tarife

Seyr-i âdî ile Gönderilecek Eşyaya Dairdir

Bir kilometro mesafede tonilato başına alınacak ücret:

Konya'nın aynı maddesine müracaat ancak üçüncü sınıfın son fıkrası
ber-vech-i âtî ilave olunur.

Mamâfih tuli vagonlar ile yüz kilometrodan dûn olmayan mesafeler üzerine
nakl edilecek hayvanattan tonilato başına beher kilometro için altı paradan
fazla ücret istifâ olunamayacaktır.

Onuncu Tarife

Sigorta Ücretine Dairdir

Ankara'nın aynı maddesine müracaat.

On Birinci Tarife Mahsûs Katarlara Dairdir

Ankara ve Konya'nın aynı maddelerine müracaat.

Ancak sonuna bervechi âtî ilave olunmalıdır:

Bir katar-ı mahsûsadan tertîbi talep olunuşu takdirde keyfiyet lâakall yirmi dört saat evvel sâhib-i imtiyâza ihbâr olunacaktır.

Yirmi İkinci Madde- Ankara'nın aynı maddesine müracaat.

Nakliye tarifelerinde para kuruşun kırkta bir cüz'ü ve kuruş dahi osmanlı lirasının yüzde bir cüz'ü itibar olunacaktır ancak sâhib-i imtiyâz Memâlik-i Malvrûsa-i Şâhâne'de tedâvül eden sâir meskûkâtı mîrî fiyatıyla ahz ve istifâ etmeye mecbûr bulunacaktır.

Yirmi Üçüncü Madde ve Yirmi Dördüncü Madde- Konya'nın aynı maddelerine müracaat.

Yirmi Beşinci Madde- Bir veya birkaç mürselin tasdik olunan tarifiedeki üçrâtan dün ücretle emtîa nakil edebilmesi için sâhib-i imtiyâzın anlar ile sûret-i mahsûsada akd-i mukavele etmesi katıyyen memnûdur ancak bu memnûyyet Hükümet-i Seniyye ile akd olunacak münakalata şümûlî olmayacaktır hükûmat-ı mahallîye canibinden verilecek ilm-ü haberleri hamil olan fukara ve muhtacın mer'î olan tarifiede muharrer ücretin nısf-ı hesâbıyla nakil olunacaktır.

Beşinci Fasıl

Husûsat-ı Mütenevvia ve Muhtelifeye Dairdir

Yirmi Altıncı Madde- Devlet-i Aliyye esnai muharebede ve cvkât-ı sairede gerek münferiden ve gerek müctemian iktizâ eden mahallere demiryol ile asâkir-i berriye ve bahriye ve muavene ve jandarma ve polis ve erzak ve sâir levazım-ı askeriye sevk ve irsal etmek istediğı halde sâhib-i imtiyâz ümerâ-yı askeriye tarafından tahrîren vuku bulacak talep üzerine vagon-ü lâbüdd ve muktezî olan sâir kâffe-i edevat ve vesait-i nakliyesini sevkîyat ve nakliyat-ı askeriyye hasr ve tahsis olunmak üzere devletin emrine müheyyâ tutacak ve lede-l-hâce Hükümet-i Seniyye demiryolu kâffe-i vesait nakle ve edevat sairesiyle beraber yed-i idâresine almak ve demir yollar manevralarını istihdam eylemek salâhiyetini hâiz olacaktır ve hal-i hazır ve seferde gerek sâhib-i imtiyâz marifetiyle vukubulan ve gerek demir yolun devletin yed-i idâresinde bulunduğu esnada icrâ edilen kâffe-i sevkîyat ve nakliyat-ı askeriye için tarifiede muayyen ücretin

sülûsî verilecektir ancak zabitan ile neferat için tarifede muayyen ücretin rubi tediye edilecektir ve Hükümet-i Seniyye sevk ve irsal edeceği mühimmat ve eşyai sairinin yolcu katarlarıyla muhteliten gönderilmesini talep eylediği halde dahi ücret-i muayenenin sülûsî ve zabitan-ı asâkir-i şahane neferatı için tarife de muayyen ücretin rubi tediye edilecektir şurası mukarrerdir ki nakliyat-ı askeriye ve asâkir-i şahanenin bulundukları vagona bereberlerinde götürecekleri eşyadan maada nefer başına meccânen otuz kilo gram sikletinde eşya nakline hak ve salâhiyetleri olacaktır.

Eşya-yı mezkûra bervechi âtî mevâddan ibaretdir; tüfenk, palaska, çanta, ekmek torbası, matara. melbûsât, ayakkabı, mutbah takımı, seyyar hastahanesi edevatı, silahçı ve nalband edevatı. edevat-ı baytariye ve âlât-ı cerrahiye ve edviye, çadır, kürek, kazma, balta, musiki âlâtı ve demiryol esnai seferlerinde asâkir-i şahaneye muktezî erzak fakat sâhib-i imtiyâz devletce talep vukuunda memalik-i ecnebiyyede cari olagelen kavâide göre nakliyat ve sevkîyat-ı askeriye dair bab-ı seraskeri ile başkaca mukavele akd etmeğe mecbûrdur.

Yirmi Yedinci Madde- Mahbûsîn ve mahkûmîn ile muhafazasına memur olanlar tarifelerdeki ücretin salisi ile nakil oluncakdır bunun için vukubulan talebe göre adi katarlarda ikinci ve üçüncü sınıf vagonlardan icâb eden mikdar bölmeleri sâhib-i imtiyâz tarafından ira'e ve tahsis edilecektir.

Yirmi Sekizinci Madde- Taraf-ı devletden demir yolun inşasıyla işledilmesi muayene ve teftişi için ta'yin olunan memurlar ile telgraf ve gümrük memurları bir mahalle azimetlerinde demir yol arabalarıyla meccânen gidip geleceklerdir Hükümet-i Seniyyenin telgraf alâtı tarife de muayyen ücûrâtta yüzde yirmi tenzilat ile nakil edilecektir.

Yirmi Dokuzuncu Madde- Devlet-i âliyenin kurşun ile kapanmış posta çantalarını ve bunları götürüp getirecek memurlarını adi yolcu arabalarıyla meccânen nakil etmeğe ve bu babda taraf-ı devletden vukubulacak talep üzerine mecmu bir vagondan ziyâde olmamak şartıyla yolcu araba katarlarının ikinci sınıf arabalarından bir veya müteaddid bölmeleri tahsis eylemeğe sâhib-i imtiyâz mecbûr olacaktır Devlet-i âliye posta nezâreti posta nakliyatına mahsûs vagon imal ile şirkete teslim eylediği halde şirket işbu vagonu meccânen rabt ile nakle mecbûr olacaktır sâhib-i imtiyâz cânib-i Hükümet-i Seniyyeden bir müsaade-i mahsûsa istihsal etmedikçe hiçbir ecnebî postasının nakliyatını kabul edemeyecektir.

Otuzuncu Madde- Sâhib-i imtiyâz hattın beher başından yevmiye lâakall birer katarın sevkine mecbûrdur mezkûr katardan maada şirket Haydarpaşa ile Haleb arasında her iki cihetden doğrudan doğruya amed-ü şûd etmek üzere haftada lâakall bir doğru sürat katarı tertib edecektir lâakall her iki haftada bir defa dahi mezkûr doğru sürat katarı Basra körfezine ve işbu körfezden Haydarpaşaya kadar gidecektir vasatî süratî işbu mukavele mücibince inşâ olunacak hutût üzerinde hatt-ı asliyenin umumunun küşâdî tarihinden itibaren ilk beş sene zarfında tevakkuf zamanları dâhil olmak şartıyla saatde kırk beş kilometrodan dûn olmayacaktır mezkûr beş senenin hilâmından sonra mârr el zikr doğru katarı sürat-ı vasatîsi kezâlik tevakkuf zamanları dâhil olduğu halde saatde altmış kilometrodan dûn olmayacaktır bundan başka münâkalâtca lüzum görüldüğü takdirde şirket Haydarpaşa Basra körfezi beyninde her iki cihette amed-ü şûd etmek üzere doğrudan doğruya katarlar tertib edecektir mezkûr katarlar birinci ve ikinci sınıf arabalarından mürekkeb ve derece-i süratî tevakkuf zamanları dâhil olduğu halde lâakall saatde kırk kilo metrodan dûn olmayacaktır.

İşbu şartnâme irade-i seniyye-i hazret-i padişahı üzerine iki nüsha olarak biltanzîm Dersaadetde imza ve teâtî kılınmıştır.

Tarih-i teâtî 20 Şubat sene 1318

5 Mart sene 1903

Nezâret-i Umur-i Ticaret ve Nâfia, Zihni
(İmza)

HAYDARPAŞA LİMANIYLA RIHTIM ve DOK ve ANTREPOLAR İMTİYAZI MUKAVELENÂMESİ'

Bir taraftan Hükümet-i Seniyyenin nam-ı âliyesine hareket eden Ticaret ve Nâfıa Nazırı Devletlû Zihni Paşa Hazretleriyle diğer taraftan Anadolu Osmanlı Demiryolu namına hareket eden şirket-i mezkûra idâre komitesi reisi Mösyö Jander beyninde mevâdd-ı atıye karâr-gîr olmuşdur.

Birinci Madde- Evvela işbu mukavelenâmeye merbut "A" harfli haritanın muhtevi olduğu tarifat-ı umumiyeye muvafık olmak ve yapılacak liman ile rıhtımların inşasından dolayı Haydarpaşada vâki mevkifin tertibat-ı hâzırasınca lüzumu tahakkuk edip sâlif-üz-zikr haritada işaret olunan imalat-ı tadiliye ve tevsiyenin masârif ve ziyan ve zararı yine sâhib-i imtiyâza aid olmak üzere imalat-ı mezkûra şirket tarafından icrâ kılınmak şartıyla Haydarpaşa'da bir liman ile rıhtımlı saniyen doklar ve tüccara "verâset" tabir olunur senedler i'tâ etmeğe şirketin hak ve salâhiyeti olmak üzere emtianın resm-i gümrüğü îfâ olunmaksızın idhal ve muhafazasına mahsûs gümrük antrepoları ve her nevi ihrac ve idhal edilen emtia ile hatab, kereste ve odun kömürü ile maden kömürü ve edevat ve malzeme-i inşaiye ve saire gibi her nevi emtiaya mahsûs olmak üzere üzeri açık ve örtülü depo mahalleri salisen emtianın gerek sefâyinden ve gerek vagonlardan ihracı veya anlara tahmili muameleatının teshili zımında zahâyire mahsûs "elavâtörler" yani alet-i râfia ve adi suretde veya alat vâsıtasıyla işleyecek sâir her türlü tertibat ve tesisat inşasıyla işledilmesi için taraf-ı hükümet-i seniyyeden Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketine imtiyâz ihsân buyurulmuştur.

* İşbu imtiyâzın Fermânı Âlisi fi 20 Zî'l-ka'de sene 1316 1/20 Nisan sene 1899 da tastîr buyurulmuşdur.

İkinci Madde- İşbu imtiyâzın müddeti Haydarpaşa Ankara demir yolunun imtiyâzı için ta'yin olunan müddetle beraber münkazî olacaktır.

Üçüncü Madde- İmtiyaz fermân-ı âlisinin teslimi ve mukavelenâmenin te'atisi tarihinden itibaren bir sene müddet zarfında şirket şartnâmenin ahkâm ve şerâitine tevfi kân keşfiyyât-ı kat'îye üzerine mükemmel harita ve layihalar tanzim ile Nâfîa Nezâretine takdim edecektir ve nezâret işbu harita ve layihaların tarih-i takdiminden itibaren iki mâh müddet zarfında limana aid cihetler hakkında Balrıye Nezâreti ve gümrük ebniyesi ile doklar ve antrepolar için rûsûmat emaneti ile iktizâ eden muhabere hitâm bulacak ve bu muhaberenin hitâmından itibaren iki mâh zarfında da nezâretce tedkikiyle yolunda olduğu surette haliyle ve olmadığı takdirde lazım gelen tadilatın icrâsıyla tasdik edilecektir müddet-i mezkûranın inkızâsından sonra şirket harita ve lâyhalarla nezâretce tasdik buyrulmuş nazarıyla bakabileceği gibi zirdeki dördüncü madde de ta'yin olunan müddetler zarfında imalata mübaşeret edebilecektir.

Dördüncü Madde- Şirket masârif ve hasâr ve zararı tarafına aid olmak üzere harita ve lâyhaların tarih-i tasdikinden itibaren altı mâh müddet zarfında işbu mukavelenâmeye merbut "A" harfli haritada işaret olunan ameliyâta bed' ve mübaşeret etmeği ve bunları yine tarih-i mezkûradan itibaren üç sene zarfında ikmâl etmeği taahhüd eder bundan başka şirket işletme umurunun ve ticaretinin ihtiyacatı lüzum gösterdikçe işbu mukavelenâmeye merbut "S" harfli haritada muharrer tevsîâtı icrâ eylemeği taahhüd eder ve mezkûr tevsîâtın icrâsı için evvel emirde Nâfîa Nezâretiyle müzakere eyleyecektir şurası mukarrerdir ki A ve P harfli haritalarda gösterilen bilcümle imalatın icrâsı için muktezi olan arâzi şimdiden istimlâk kılınacaktır ameliyât kavâid-i fenne ve merbûtt şartnâme ahkâmına ve tasdik olunacak keşfiyyât-ı kat'îe harita ve lâyhalarına tatbîkan icrâ olunacaktır ancak esbâb-ı mücbireden münbais hâlât vukuunda bu misillü ahvâlden dolayı ameliyât ne kadar müddet tatil olunur ise müddet-i ikmâliye dahi ol kadar temdid edilecektir ve şu kadar ki şirket derhal tahrîren Nâfîa Nezâretine ihbâr-ı keyfiyet edecektir.

Beşinci Madde- Nâfîa Nezâreti esna-yı ameliyâtda suver-i icrâyesini ve hitâmunda ve kabul olunmazdan evvel imalat-ı vâkıyatı bir veya bir kaç komiser vâsıtasıyla muayene ve teftiş eyleyecektir bu muayene ve teftiş müddet-i imtiyâziyenin nihayetine kadar işletme muamelatına ve ameliyâtın hüsn-i halde muhafazasına dahi şamil bulunacaktır işbu teftiş ve muayene masârifine

mukâbil şirket harita ve lâyhaların takdimi için ta'yin olunan tarihten itibaren müddet-i imtiyâziyenin hitâmına kadar mâh be mâh tediye olunmak üzere senevi Nâfia Nezâretinin emrine iki yüz kırkı osmanlı lirası i'tâ edecektir.

Altıncı Madde- İşbu ameliyât menâfi-i umumiyye müteallik husûsatdan bulunduğundan liman ile doklar ve antrepolar ve mağazalar ve müştemilatının ve yeni yapılacak gümrük dairesinin inşasına ve mevki ile hutûnun tevsi ne muktezi olan arâziden efrâd uhdesinde bulunan ve Hazine-i Hassa-i Şahane veya evkafa aid olan yerlerin mübayaası husûsunda şirket ashâb veya mercî ile uyuşmadığı halde istimlâk kanununa tevfi-k-i muamele edilecektir arâzi-i hâliye-i emiriye ise ya katiyen veya muvakkaten şirket tarafından işgal edilecek ve bunun için andan bir şey talep olunmayacaktır şirket işbu mukavelenâmede ta'yin olunan ameliyâtın icrâsı için denizde imlâ edeceği mahallerden mevcut olan demiryolun rıhtımıyla işbu rıhtımı temdiden denizde ihdas edilen kayalık-dan ve işbu mukavelenâmeye tevfi-kân tarafından istimlâk olunan veya kendisine teslim kılınan arâziden müddet-imtiyâziyenin nihayetine kadar meccânen ve münhasıran istifade edecektir bunların mecmû imtiyâzın inkizâsında liman ile doklar ve antrepolar ve mağazalar mecmû müştemilatıyla beraber Hükümet-i Seniyyeye meccânen iade kılınacaktır şurası mukarrerdir ki denizden kazanılacak mahallerden liman ve müştemilatının tesisi ve zükaklar küşadı için istimal edilmeyen yerlere gelince bunlar şirkete aid olacak ve şirket bunları âharc satmayıp nizâmât-ı sıhhiyyeye tevfi-kân istimal edecektir şurası da meşrûdur ki liman için yapılacak rıhtımların arkasındaki hastahane ve mekteb arâzisiyle Selimiye Kışlasının talimhanesine katien tecâvüz olunmayarak münhasıran yeni rıhtımlar ile üzerindeki müteferriâtı kullanılacak ve Kavak iskelesinden İngiliz Kabristanına doğru otuz metro mahale kadar şirkette bir şey yapılmayacaktır.

Şirket "A" ve "S" harfli haritalarda münderic olan bilcümle inşaat için muktezi olacak kum ve çakıl taşlarını ve sâir malzemeyi denizden meccânen ihrac edebilecek ve ancak Bahriye Nezâretince men edilecek nikâtda bu misillü şeylerin ihracından feragat eyleyecektir bundan başka yine inşaat-ı mezkûra için işlettiği hatların her iki tarafında beşer kilometre bu'd mesafe dâhilinde vâki arazi-i emiriye-i hâliye de inşaat-ı mezkûranın hitâmına kadar kum ve balast ve taş ocakları küşade edebilecektir.

Yedinci Madde- Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi tarafından işletilen umum hatların mübayaası için 28 Receb sene 310 tarihli mukavelenâmede

ta'yin olunan tarihten itibaren Hükümet-i Seniyye müddet-i imtiyâziyenin hitâmına kadar her ne vakit ister ise liman ile rıhtımlar ve doklar ve antrepolar ve mağazalar müştemilatını mübayaâ etmek hakkını hâiz bulunacaktır. İmtiyaz hangi senede işlira olunacak ise andan evvelki beş sene zarfında vukubulan hâsılat-ı gayr-ı sâfiyenin mikdar-ı mutavassıtı bulunarak anın yüzde sekse-nine müsavi bir meblağı her sene şirkete ifâ buyuracaktır. Ve işbu meblağ senevî henüz bedeli tesviye edilmemiş olan sermâyenin faizi ile res'ül-mâlîna mahsûb akçesine muktezî olan miktardan hiçbir halde dûn olmayacaktır. Limanın mübayaası Anadolu Osmanlı Demiryolları Şirketi tarafından işledilen umum hatların 28 Receb sene 310 ve 3/15 Şubat sene 1308 ve sene 1893 tarihli mukavelenâmenin On Altıncı Maddesi ahkâm ve şerâitine tevfiân taraf-ı Hükümet-i Seniyyeden mübâyaasına muallâk bulunacaktır. Hükümet-i Seniyye liman ile rıhtımlar ve doklar ve antrepolar ve mağazalar ile müştemilatının bedel-i mübâyaası için ta'yin olunacak nakit-i senevînin muntazaman tediyasını şirketçe kabul edilecek surette temîn buyuracak ve bu babda tarafeyn beyninde bir mukavele-i mahsûsa tanzim kılınacaktır. Liman ile rıhtımlar ve doklar ve antrepolar ve mağazalar ve müştemilatının Hükümet-i Seniyyeye devir ve teslimi ve âlât ve edevat-ı müteharrike ve menkûle ve levazım-ı mevcudanın Canib-i Hükümet-i Seniyyeden iştirâsı husûsunda şartnâmenin On İkinci Maddesine tevfiân muamele olunacaktır.

Sekizinci Madde- Madde-i sabıkada muharrer 28 Recep sene 310 ve 3/15 Şubat sene 1308 ve sene 1893 tarihli mukavelenâmedeki imtiyâza tınamıyla şümûlî bulunacaktır mezkûr sekizinci maddede muâfiyyeti temîn olunan husûsattan gayri sâir her türlü muamelatı için şirket damga resmine tabi olacaktır.

Dokuzuncu Madde- "Birizliman," yani dalgakıran seddin beş yüz metro kadar mahalliyle rıhtımın yüz metro kadar mahallinin ikmâl olunduğu şirket tarafından ihbâr olundukta Nâfia Nezâreti tarafından miansûb bir fen komisyonu marifetiyle bilmuayene iktizâ eylediği halde muvakkaten ahz ve kabul-i muvakkat tarihinden itibaren bir sene sonra yine bir fen komisyonu marifetiyle inşâât vâkıa tekrar bilmuayene kâide-i fenne muvafık ve şartnâme ahkâmına mutabık olduğu tahakkuk eylediği halde işbu komisyonun tanzim edeceği rapor üzerine Nâfia Nezâreti tarafından kat'ıyyen kabulü muamelesi icrâ olunacaktır.

Onuncu Madde- Şirket liman ile doklar ve antrepolar ve mağazalar ile müştemilatını ve âlât ve edevat-ı sâbite ve müteharrikesini müddet-i imtiyâziy-

ye zarfında masârifî kendisine aid olmak üzere daima tamir ve hüsn-i halde muhafaza edecektir. Aksi hal vukuunda şartnâmenin Onuncu Maddesine tevfikân muamele edilecektir.

On Birinci Madde- Şirket tesis edeceği liman ile küşâd edeceği zukakların umûr-i zâbitasında ve Haydarpaşa limanı ve rıhtımındaki muamelat-ı rûsûmiyede ve hüsn-i muhafazası husûsunda elyevm mevcut bulunan ve ileride tanzim olunacak olan bilcümle kavanin ve nizamât-ı Devlet-i Aliyyeye hareket etmeğe mecbûrdur demiryollar zâbita nizamnamesinin ahkâmı rıhtımların lokomotif ve vagonlar işleyecek bilcümle aksâmından dahi mer'î olacaktır rıhtımlar ve doklar ve antrepolar ve mağazalar ve depolar nizamât-ı rûsûmiyeye tabi olacağından başka kaçak vukuuna meydan verilmemesi zımında gerek rıhtımlar ve gerek mezkûr doklar ve antrepolar ve mağazalar ve depolar gümrük memurlarının nezâreti altında bulundurulacağı gibi limana yanaşacak ecnebî vapurlarıyla vâki olacak ithalat ve rıhtımdan icrâ edilecek her türlü ihracatın kâffesi memurin-i rûsûmiye ve zâbitaca ba'del-muayene gümrükten geçirilip bu esasa zerre kadar muhalif bir şey vukû katiyen caiz olmayacak ve binâenaleyh liman üzerinde evvelbaevvel gümrük ve karagolhane yapılacaktır. Gümrük dairesinin açılacağı ve kapanacağı saatler rûsûmat emaneti tarafından demiryol idâresiyle bilniüzakere kararlaştırılarak demiryol idâresince emtianın kabulü için ta'yin olunan saatlere tesadûf ettirilecektir. Rıhtımlar ile doklar ve antrepolar ve mağazaların sûret-i idârelerini nuarrif olmak üzere icâb eden nizamât layihaları Hükümet-i Seniyyenin nazarı-ı tasvibine arz olunacaktır.

On İkinci Madde- Şirket ameliyâtının muvakkaten kabul olduğu tarihten itibaren müddet-i imtiyâziyenin hitâmına kadar merbut tarifelere tevfikân ücret ahz ve istifa edecek ve rıhtıma ve gümrüğe ve mağazalara ve antrepolar ve mavnalara emtianı ihraç veya tahmiline müteallik bilcümle muamelat ve limanın imtiyâzı dairesinde berren vuku bulacak münalakat ve vagonlara tahmil ve ihrac vesaire şirketin müstahdemin ve alet ve edevatı vâsıtasıyla icrâ olunacak ve müstahdemin merkume on beşinci maddede gösterilen şerâite ve chile intihâb olunacaktır. Haydarpaşa gümrüğü ile liman ve rıhtımı hidemat-ı nakliye ve ihraciyye ve tahmiliyyesinde istihdam olunacak hamallar hidmet-i müşterekeyi deruhde etmiş olacaklarından bunlar şahıslarınca rûsûnat ve şirket idârelerinin zamân ve emniyeti tahında bulunacaklardır.

On Üçüncü Madde- Gerek esnâ-i muharebede ve gerek vakt-i seferde müctemian veyahud münferiden hareket eden asâkir-i berriyye ve bahriye ve zabıtye ve jandarma ve polis efrâd ve zâbitânıyla mekâtib-i askeriye-i şakirdani ve hükümet posta çantaları ve malhûsin ve mahkûmin ve miriyyeye aid kâffe-i eşya rıhtımlardan meccânen mürur eyleyecektir.

On Dördüncü Madde- İmtiyazın müddeti munkazi oldukça Hükümet-i Seniyye şirketin liman ile rıhtımlar ve doklar ve antrepolar ve mağazalar ve müstemilatı ve bilcümle âlât ve edevatı üzerinde olan kâffe-i hukukunu lâiz olacak ve kâffesinin hâsılâtından istifade buyuracaktır. Bilcümle liman ile rıhtımlar ve doklar ve antrepolar imalat ve müstemilatıyla beraber şirket tarafından meccânen ve kâffe-i düvün u taahhüdâtından vâreste olarak Hükümet-i Seniyyeye devir ve teslim olunacaktır alat ve edevat-ı müteharrike ve menkule ve makinelerle celb edilen sair levazıma gelince Hükümet-i Seniyye anları şartnâmenin On Üçüncü Maddesi ahkâmına tevfiân mübâyaa buyuracaktır. Şayed imtiyâzın mübâyaaasından sonra Hükümet-i Seniyye rıhtımlar ve doklar ve antrepolar ve mağazaların mecmûan veya münferiden işletilmesini aher bir şirkette ihaleyi arzı buyurduğu taktirde sâhib-i imtiyâz olan şirketin bu babda şerâit-i müteşaviye ile hakk-ı rüçhanı olacaktır.

On Beşinci Madde- Şirketin memurin ve müstahdemini fes giyecekleri gibi Hükümet-i Seniyyeye ta'yin ve kabul buyurulacak kıyafetde bulunacaklardır bunların yalnız mühendis ve sair fen memurlarıyla iş başlarından mû'adâsı teba'an Devlet-i Aliyyeden ve memâlik-i şahane ahalisinden olacaklardır.

On Altıncı Madde- Ameliyât esnasında zuhûr edebilecek âsâr-ı atika devletçe mevzûu nizamnameye tabi olacaktır ancak şirket taharriyat için istida vermek ve ruhsat almak mecbûriyetinden müstağni bulunacaktır.

On Yedinci Madde- Esbâb-ı mücbireden madûd bir mâni'in zuhûru tahakkuk etmeksizin şirket imalatı natamam bıraktığı veya liman ile rıhtımlar ve doklar ve antrepolar ve mağazaların umûr ve muamelatını tatil eylediği veya hud işbu mukavelenâmeden münba'is taahhüdât-ı sairesini ifâ etmediği halde hukuk-ı imtiyâziyesinden sâkıt olacak ve bu halde şartnâmenin On Birinci Maddesinde gösterildiği vechile umûr ve muamelat-ı mezkûranın temini için taraf-ı Hükümet-i Seniyyeden tedâbir-i lazıma ittihâz buyurulacaktır. İnşaat ile arâzi alat ve edevat ve cem edilen levazımat müzayedeye konulacaktır.

On Sekizinci Madde- Sâhib-i imtiyâz olan şirket masârifi kendisine aid olmak üzere muamelat ve hidemat-ı umumiyeye için tesisat-ı atiyeyi icrâ ede-

cektir evvela on birinci maddede gösterilen gümrük binasından başka ithalat ve ihracat gümrüğüne mahsûs olmak üzere ileride tevsi edilebilecek surette bir mağaza inşâ olunacak ve bunun vüs'at-ı cesameti rûsûmat emanetiyle şirket beyinde bilmûzakere ta'yin kılınacaktır saniyen Nâfia Nezâretiyle bilmûzakere limanın ta'yin olunacak bir noktasında yine on birinci maddede beyân olunan karakolhaneden başka olmak üzere asâkir-i şahane sevk memurinine ve zâbta ve polis ve pasaport memurlarına mahsûs odalar inşâ olunacak ve salisen Bahriye Nezâretçe lüzum-i tahakkuk edecek liman fenarleriyle bunlara mahsûs bir bina dahi tesis kılınacaktır bu daireler ve mahallerin hüsn-i halde muhafazası imtiyâzın hitâmına kadar şirkete aid olacaktır.

On Dokuzuncu Madde- Şirket tarifeleri tenzil etmek husûsunda muhtar olup ancak bu tenzilattan mürsellerin cümlesi bilâfark istifade edecek ve şirket bu habda şartnâmenin On Dördüncü Maddesine tevfik hareket eyleyecektir şurası mukarrerdir ki işbu mukavelenâmenin hîn-i imza ve teâtisinde Anadolu Demiryolunda mer'i olan umumi ve husûsi tarifelerce tenzilat icrâ olunur ise mağaza ücreti müstesna tutulmak üzere liman ve rıhtım umum tarifesince dahi o nisbette tenzilat icrâ edilecektir.

Yirminci Madde- İmalatın tesisi ve işletilmesi ve hüsn-i halde muhafazası ve ihtiyacat-ı ticariyyeye göre tevsimi husûsunda şirketçe itibar edilecek masârife mukâbil liman ile rıhtımlar ve doklar ve antrepolar ve mağazalar ile anbarları ve elevatorlar ve bilimum tesisat ve müştênilatından vukua gelecek hâsılatın kâffesi şirkete aid bulunacaktır. Ancak şirket ameliyâtın birinci kabul-i muvakkati tarihinden itibaren ve maktuen hazine-i devlete senevî bin beş yüz lira i'tâ edecektir demiryolun ileride temdîdinden dolayı vâridâtın tezâyüdü tabii olmasıyla şirketin devlete maktuen vereceği bin beş yüz liranın ana göre tezyidi husûsı o vakit şirketle müzakere olunacaktır.

Yirmi Birinci Madde- Anadolu demiryolunun Üsküdar'a temdîdi mukavelenâmesinde mûnderic bulunmasına mebni zikr olunan Haydarpaşa liman ve rıhtım imtiyâzı fermân-ı aliiyesinin tarih-i i'tâsından itibaren üç mâh zarfında Hükümet-i Seniyye-i canibinden bir teklif vuku bulur ve tarafeynce yeni bir mukavelenâme tanzîm ve tasdîkiyle irade-i seniyye-i hazret-i şehinşâhî şeref-sudûr buyurulur ise Haydarpaşa limanının tesisinden sarfınazarla demiryolun Üsküdar'a temdîdi ve sahilden Şemsipaşa'ya kadar bir rıhtım ve Üsküdar'da bir liman inşâsı ve icâb eden emlakın nizamı vechile iştirası şirketçe taahhüd olunmuştur.

Yirmi İkinci Madde- İşbu mukavelenâmeden münbit olan taahhüdatın ifâsı için şirket "Haydarpaşa Limanı Şirketi" namıyla bir anonim Osmanlı şirketi teşkil edebilecektir. İşbu liman ve rıhtım imtiyâzında hâiz olan demiryolu şirketi Osmanlı anonim şirketi olduğu gibi mezkûr liman ve rıhtım imtiyâzı için teşkil olunabilecek anonim şirket dahi bervech-i muharrer Osmanlı olacağından işbu mukavelenâme ile merbut şartnâmenin icrâ veya tefsir-i ahkâmından dolayı Hükümet-i Seniyye ile şirket beyninde veya şirket ile efrâd meyânesinde tahaddüs edebilecek bilcümle ihtilâfât ve münâzaât mehkâm-i aide-i Osmaniyye marifetiyle fasıl ve rü'yet olunacaktır.

İşbu mukavelenâme iki nüsha olarak Dersaadet'te imza ve teâtî kılınmıştır.

Tarih-i teâtî Fi 11 Zilkade sene 1326

Fi 11/23 Mart sene 1315

Ticaret ve Nâfia Nezâreti Muhasebecisi, Tevfik

Nezâret-i Umur-i Ticaret ve Nâfia

(İmza)

ŞARTNÂME

Birinci Fasıl

Harita ve Levâyh ve İnşaat ve İmalat ve Edevat Beyânındadır.

Birinci Madde- Mukavelenâmenin Üçüncü Maddesi mücibince şirket Nâfia Nezâretine (evvela) gerek sahilde ve gerek bahirde ameliyât icrâ edilecek kâffe-i mevâki'n-i avâriz ve ahvâl-i tabîiyyesini ibâd-ı münasebe ile tahtî edilmîş hutût-ı münhanîye vâsıtasıyla irae eder 1/1000 mikyâsında üç nüsha olarak bir kıt'a harita-ı umûmîyye takdim edecek ve işbu haritada icrâ edilecek kâffe-i ameliyâtın başlıca cesâmetlerini şerh ile işaret eyleyecektir. (Saniyen) imalat ile aksâmının temellerinin vaz'ı ve suver ü envâi inşâiyyelerini mübeyyin ve irtika'larını muhtevi lâ-akall 1/100 mikyâsında mukatta' ü haritalar tanzim edecektir. (Salisen) ittihâz edilen tertibat ile metânetsesâbatının esbâb-ı mücibesini mübeyyen bir kıt'a tarifename takdim edecektir.

İkinci Madde- İcra edilecek ameliyâtın tertibat-ı umûmîyyesine gelince ibtidai emirde yapılacak ameliyât mukaveleye merbut "A" harfli haritaya ve ileride işletme umûrunca muâmelât-ı ticariyyenin terakkisince lüzumu tahakkuk edecek imalat-ı tevsî'ye "B" harfli haritanın münderecatına mümkün mer-tebe muvafık bulunacaktır kat'i haritaların takdimi sırasında tertibât-ı mezkûrenin fûrûâtınca bazı tadilat icrâ olunabilecektir liman ile ana müdhal olacak cedvelin umkî her tarafça yedi metrodan dîn olmayacak ve ancak "B" harfli harita mücibince ameliyyât tevsî' olunduğu halde imlâsı lazım gelen P ve C harfli rıhtımın gerisindeki kısım tamik kılınmayacaktır şurası mukarrerdir ki Hükümet-i Seniyyece lüzumu tahakkuk ettiğî halde şirket B harfli haritada gösterilen birizliman, yani dalgakıran seddirin temdid edilen rıhtım kısmı boyunca sekiz metro kadar umk bırakılacaktır gerek inşaat zamanında ve gerek müddet-i imtiyâziyye esnasında limanın kum ve çamurun hücumundan vikâyesi için şirket tarafından tedâbir-i muktezîye ittihâz olunacaktır A ve B harfli haritaların istikşâfât-ı katiyeden sonra bazı mertebe tadili lüzumu tahakkuk ettiğî halde tadilat-ı mezkûre Nâfia Nezâretiyle ba'delmüzâkere icrâ olunabilecektir.

Üçüncü Madde- Şirket rıhtımlarla müteferriâtının tesisinden nâşî cereyanına hâlel gelmiş veyahud mecraası tadil olunmuş evvela sular ile bilumûm lağımların kendi masârifine olarak denize akıtılmasını temin edecek ve bunun

için yapılacak imalatın kâide-i fenne tatbîkan mahrecleri şirketin teklifi üzerine Nâfia Nezâreti tarafından ta'yin olunacaktır.

Dördüncü Madde- Şirket icrâ olunacak ameliyâtta alâ cinsinden edevat ve levazumat istimal edecek inşaat ve edevatın gayet metin ve müstahkem olması için bilcümle kavâid-i fenniyyeye tevfiik hareket eyleyecektir denize indirilecek kayalara verilecek meylin nihayet derecesiyle sunî ve tabîî kayaların miktar-ı ekalli olarak cesâmetleri ve kâr-gir veya bütün olarak inşâ olunacak dîvârların kalınlığının miktar-ı ekalli inşaat projeleri hûn-i takimde ta'yin edilecek ve es-na-yı inşaatı şirketin talebi üzerine bunlar taraf-ı Nezâretten tebdil edilebilecektir inşâ edilecek ebniyenin cümlesi taştan ve tuğladan ve demir kırıştan olacak ve üzerlerine dahi kiremit vaz edilecek veya madenden mamul dam ile örtülecektir.

Beşinci Madde- Şirket takdim edeceği harita-i umûmiyyeyi inşâ edeceği rıhtım ve sokak ve dok ve antrepo ve mağazalar ve depolar ile müstemilatının ve mütasavver olan inşaat-ı sairinin eşkâl ve ü heyatını (?) mübceyyen meşrû cedvel rabt edecektir inşaat ile imalat-ı sınıîyyenin inşaat haritalarıyla mukatlatarı 1/1000 mikyâsında tanzim olunacaktır.

Altıncı Madde- Dok ve antrepo ve mağazaları ve gümrük ve liman zâbıtası ve taraf-ı Hükümet-i Seniyyeden icrâ olunacak muayene ve teftiş için ta'yin olunacak memurlara mahsûs binalar için takdim olunacak harita ve levâyihe resimlerin yek nazarda anlaşılabilmesi için tesis edilecek inşaatın her nevi te-ferruatını irae eder mukattalara ve irtifâ planları rabt edilecektir.

Yedinci Madde- Şirket Nâfia Nezâretinden tahriren mezûniyet istihsâl et-medikçe musaddak haritalarda hiçbir gûna tadilat icrâ edemeyecektir.

Sekizinci Madde- Hitân-ı müddet-i imtiyâziyyede devlete meccânen terki meşrû olan rıhtımlarla dok ve antrepo ve mağaza ve müceddeden küşâd edilen veya tadil olunan sokaklar ve gümrük ile liman zâbıtasına mahsûs daireler ve sair ebniye-ı resmiye layiha ve haritaları tasdik olunduktan sonra mukave-lenâmenin Altıncı Maddesinde gösterildiği vechile imalat-ı mezkûrenin tesisi ile Haydarpaşa mevkif mevcudunun tevsiât ve tadilatına lüzumu olan arâzinin mübâyaaası ve teslimi muâmelâtına taraf-ı Hükümet-i Seniyyeden mübaşeret edilecektir istimlak olunacak arâzinin haritaları 1/1,00 mikyâsında tanzim olunacaktır. İşbu şartnâmenin Birinci Maddesinde tasrîh buyurulan haritalar Nâfia Nezâreti tarafından tasdik olunduğu anda ashâbı ile uyuşulamamış olan arâzinin istimlakına taraf-ı nezâretten mübaşeret edilecektir.

Dokuzuncu Madde- Ameliyyat-ı mebhûsa kâmilten hitâm-pezîr olduktan sonra şirket masârif vâkıası kendisine aid olmak üzere imâlât-ı mezkûre ak-sâmını ve müştemilatının arâzisini tarafeyn muvâcehesiyle tahdid ve kadastro usulune tevfiân haritasını tersim ve vaz-ı alâim edecek ve bundan başka yapılmış ebniye ve inşaat ve imâlât-ı sînâiyye-i sairenin mufassal ve meşrûh defter ve haritasını Hükümet-i Seniyye memurlarının taht-ı nezâretinde olarak bil-tanzîm gerek bunları ve gerek hîn-i tahdidde tanzîm olunacak zabınamele-rin birer sûret-i musaddakasını Nâfia Nezâretine takdim edecektir işbu tahdid-i arâziden sonra mübâyaa edilecek arâzi iştirâ olundukça yine ol vechile tahdid edilerek mezkûr haritada ve zabınamede işaret kılınacağı gibi mârr-ül-beyân defterin tanzîminden sonra yapılacak inşaat ve imâlât-ı sînâiyye dahi Nâfia Nezâretindeki deftere kayd ve ilave edilecektir.

İkinci Fasıl

**Rıhtımlar doklar ve antrepolar ve mağazalar ve
zahîreye mahsûs elevatorlar ve demir hatların hüsn-i halde
muhafazasıyla idâresi beyânındadır.**

Onuncu Madde- Şirket liman ile rıhtımları ve dok ve antrepo ve mağaza ve gümrük dairesini âlât ve edevatı rıhtım ve dok ve antrepo ve mağaza ve müştemilatının umûr ve muâmelâtına muktezî bilcümle tesisatı daima hüsn-i halde muhafaza edecektir şirket tarafından işbu taahhüdâtın ifâsında teelhûr ve müsâmaha vukua getirildiği taktirde keyfiyet usûl ve nizâmı vechile kendisine ihtâr olunacak ve tarih-i ihtârdan bir mâh mürur edip de icâbını icrâ etmediği surette masârif şirkete aid olmak üzere cânib-i Hükümet-i Seniyyeden işe vaziyet olunarak tamîrât-ı lâzime icrâ ve bu uğurda vuku bulacak masârif rıhtım ve müteferriâtı hâsılatından istifa olunacak ve kifâyet etmez ise şirkete ikmâl ettirilecektir.

Üçüncü Fasıl

**İmtiyazın feshinde ve müddet-i imtiyâziyenin
hitâmında olunacak muamelata dairdir.**

On Birinci Madde- Şirket mukavelenâmenin On Yedinci Maddesinde münderic esbâbtan dolayı hukuk-i imtiyâziyesinden sâkıt olduğu takdirde ol vakte kadar icrâ edilen imalat ve celb ve tedarik olunan edevat ve levazımata ve

mübâyaa olunan arâziye bedel ta'yin olunarak müzayedeye konulacak ve zuhûr edecek taleplerden kimin üzerinde takarrûr eder ise anın marifetiyle hukukundan sâkıt olan şirketin taahhûdât vâkıası îfâ edilecektir. Bil-müzayede takarrûr edecek bedelden müzâyede masârifi tenzîl kılındıktan sonra üst tarafı hukuk-u sâkıt olan şirkete i'tâ kılınacaktır. Bu müzayededen bir netice hâsıl olmadığı halde evvelce takdir olunan bedelden münasip miktar tenzil olunarak altı mâh müddet sonra ikinci defa olarak bir müzayede daha icrâ edilecek ve bu dahi neticesiz kaldığı halde müzayede ve mevzûu şeyler hukukundan sâkıt olan şirkete hiçbir bedel tediye olunmayarak devletin malı olacaktır.

On İkinci Madde- Liman imtiyâzı mukavelenâmenin Yedinci Maddesine tevfiân Hükümet-i Seniyye cânibinden mübâyaa olunduğu takdirde sâbit cerr-i eskâllerinden mâadâ emtianın tahmil ve ihracında müstamel âlât ile tarak ve vagon ve rıhtımlar ile müştemilatının mağazaların muâmelâtında müstamel arabalar ve işletme umûrunda müsta'mel bilcümle eşya-ı menkule ve edevât-ı mevcûde muhamminlerin ta'yin ve takdir edecekleri bedel ile cânib-i Hükümet-i Seniyyeden iştirâ edilecektir.

On Üçüncü Madde- İmtiyaz münkazî oldukça şirket liman ile rıhtım ve dok antrepo ve müştemilatını ve cerr-i eskal ve urganlar ve demir hatlar ve sefâinin rabtına mahsûs babalar ve şamandıralar ve işaret direkleri ve liman ve fenarleri ve rıhtımlar ile dokların ve antrepoların ve müştemilatının ve işletilmesine mahsûs kâffe-i edevat ve sâbit makineleri velhasıl her nevi eşya-yı gayr-i menkuleyi hüsn halde olarak bilâ-bedel ve her gûna düyûn ve taahhûdâtan vâreste olmak şartıyla Hükümet-i Seniyyeye devr ve teslim edecektir kabil-i nakil olan makine ve cerr- eskâller ile eşya-yı menkule ve vagonlar ve tarak ve mauna gibi işletme umûruna mahsûs âlât velhasıl inşaatın tamir ve tecdidine muktezî ve kâffe-i âlât ve edevata gelince Hükümet-i Seniyye bunları muhamminlerin takdir edeceği bedel mukâbilinde mübayaa edecektir. Şu kadar ki devletin mübayaa edeceği levazımat altı ay kadar işletme umuru için muktezî olan miktarı mütecâviz bulunmayacaktır. Müddet-i imtiyâziyenin hitâmından beş sene evvel rıhtım ile müştemilatının hüsn-i hal üzere olmadığı ind-el-teftiş devletçe anlaşılır ise şirkete bir müddet tayiniyle ihtâr keyfiyet edilecek ve bu ihtârın semeresi görülmez ise Hükümet-i Seniyye derhal rıhtım ile müteferriatını yed-i idâresine alacak ve şirketin hesâbına olarak tamirat-ı lâzimeyi bilicrâ rıhtım ve müştemilatını hüsn-i hale vaz' ettirecek ve tamirat

ve işletme masârfi hâsulatından istifade olunacak ve hâsulatın âdem-i kifâyeti takdirinde şirkete ikmâl ettirilecektir.

Dördüncü Fasl

Sefainin palamarı ve yolcular ve hayvanatın ve emtianın tahmil ve ihracı ve emtianın ardiyyesi ve münâkalâtı husûslarına dair tarife ve şerâite beyânındadır.

On Dördüncü Madde- Mukavelenâmenin On İkinci Maddesine tevfiân şirketin mezun bulunduğu ücûrât başkaca tanzim kılınan mahsûs tarifelerde ta'yin kılınmış olup işbu tarifelerde gösterilen ücûrât taraf-ı devletten ruhsat-ı mahsûsa istihsal kılınmadıkça hiçbir halde tezyîd edilemeyecektir. Ancak tarifelerde ta'yin olunan ücûrât tenzil olunur ise bir mâh evvel ilan-ı mahsûsa vâsıtasıyla halka ihbâr edilmedikçe bitekrâr hadd-ı evvele terfii edilemeyecektir. Ancak ücûrât-ı mezkûrenin tenzili halinde üç gün evvel ilan-ı keyfiyet olunacaktır.

On Beşinci Madde- Merbût bulunan tarifelerle bundan böyle tanzim olunacak tarifelerdeki ücûrâtın hesâbı için para kuruşun kırkta bir cüz'ü ve kuruş dahi osmanlı lirasının yüzde bir cüz'ü itibar olunacaktır. Ancak şirket memâlik-i mahrûsa-i şâhânede tedâvül eden bilcümle meskûkât-ı saireyi mirî fiyatıyla ahz ve istifâ etmeye mecbûr bulunacaktır.

Beşinci Fasl

Husûsat-ı muhtelifeye müteallik şerâit beyânındadır

On Altıncı Madde- Devlet-i Âliyye gerek esna-yı harbte ve gerek vakt-i hâzarda müctemian veya münferiden rıhtım üzerinde asâkir-i berriyye ve bahriyye ve maûne ve jandarma ve polis ve zabıyye zâtlarına mahsûs alımâl ve eskallerini ve hayvanlarını ve her nevi mühimmât ve edevat-ı harbiyye ve erzak ve levazım-ı saireyi tahmil ve ihraç etmek istediği halde şirket ümerayı askeriyye tarafından vuku bulacak talep üzerine kâffe-i edevat ve vesâit nakliyesini Hükümet-i Seniyyenin emrine hâzır ve müheyyâ tutacak ve lede-l-hâce Hükümet-i Seniyye rıhtım ile müstemilatını vesâit ve edevat ve müstahdemini ile beraber idâresine almak salâhiyyetini hâiz bulunacaktır. Bâlâda tarif olunan tahmil ve ihraç muamelatı gerek esna-yı harbte veya vakt-i hâzarda olsun ve gerek şirket tarafından veya rıhtımları yed-i idâresine almış olan Hükümet-i Seniyye tarafından icrâ edilsin muamelat-ı mezkûre için nısf ücret ahz olunacaktır. Ve

ancak rıhtım ücretinden muaf olacaktır. İşbu şartnâme iki nüsha olarak Dersa-
adet'te imza ve teâtî kılınmıştır.

Tarih-i teâtî Fi 11 Zi-l-ka'de 1316

Fi 11/23 Mart sene 1315

Müsveddesiyle mukabele olunmuştur.

(İmza) Ali

Ticaret ve Nâfia Nezâreti Muhasebecisi

(İmza) Tevfik

Nezâret-i Umur-i Ticaret ve Nâfia

(İmza) Zihni

TARİFE

Birinci Madde- Vapur ve yelken sefâiniyle maûne ve merakib-i saire rıhtıma yanaşarak sekiz gün kalabilmek üzere palamar ile bağlandığı takdirde (recister) tonilato başına bir frank palamar resmi i'tâsına tabi olacaktır. Sefain şirketin tensib edeceği vechile rıhtıma ya karın karına veya kıçtan yanaşabilecektir. (Bir sefine birinci defa olarak rıhtıma bağlandıktan sonra mukarrer olan seferinin haricinde zuhûrât olarak âher bir mahalle gider ve azîmet ve avdeti arasında mürur eden eyyâm dahil olduğu halde mezkûr sekiz gün müddetin inkizâsından evvel yine rıhtıma avdet eder ise mezkûr sekiz gün müddetinden istifade edecektir. Ancak bu halin ikinci defa azîmeti sırasında römorkör masârifi kendisine aid bulunacaktır.) Resm-i mezkûr, müddet-i mezkûre mürur ettikten sonra bir gün için tonilato başına yüzde on nisbetinde tezyîd edilecek ve sefain ve merakib-i sairenin rıhtımda tevakkuf edeceği beher fazla gün için o nisbette tezâyüd edecektir.

İkinci Madde- Üçüncü maddede tasrîh olunan muameleye tâbi tutulacak olan mavnalar müstesna olmak üzere sâir eşya ve emtia tahmil ve ihraç eden her nevi vapur veya yelken sefaininden* alınacak bir frank palamar resmi müddet-i malûmeden fazla tevakkuf zamanları için evvel nisbette tezyîdi kaydı baki kalmak üzere bervechi âtî tenzil kılınacaktır şöyle ki:

Frank

0,10 lebâleb kömür ile memlû olan sefain ve maûnelerden.

0,10 lebâleb zehâyir ve keraste ve sâir levazım-ı inşâiye ile memlû olan sefainden.

0,20 sâir her nevi sefainden.

Hîn-i hâcette rıhtıma yanaşacak ve her halde rıhtımdan müfâratat etmek için isti'mâl olunacak römorkör vapurunun ücreti işbu palamar resmi meyanındadır.

* Limanın hududu haricinde olarak tahmil mahallinden doğrudan doğruya yükletilen ve binaen-aleyh ikinci maddenin ahkâmına nazaran on santim veya yirmi santim resm i'tâsına tâbi bulunan maûneler sefine nazarıyla bakılacaktır.

Üçüncü Madde- Açıkta bulunan sefâine gidecek veya anlardan vürud edecek olan maînalar ile merakib-i sagîreye gelince bunların palamar resmi derunlarında bulunan emtia üzerinden bervecîh-i âtî ahz ve istifa kılınacaktır şöyle ki: (evvela) açıkta bulunan bir sefineye tahmil olunan veya andan ihraç kılınan emtia rıhtımdan imrâr ettirildikte altıncı tarifede mûnderic resimden fazla olarak bunlardan yüzde yirmi (saniyen) muayene rûsumiyesi icrâ olunmak üzere rıhtıma yanaşacak olan emtiadan altıncı tarifede muayyen olan ücretin bir sülûsi şurası mukarrerdir ki işbu muâyene-i rûsûmîyenin evkat-ı adiyede yirmi dört saat zarfında icrâsı lazım gelecektir (salisen) tahmil ve ihraç rûsumundan muâf bulunduğu altıncı tarifede zikr edilen emtiaya gelince emtia-ı mezkûrenin tahmil veya ihracı için bunlar rıhtımdan imrâr ettirildiği halde tonilato başına üç kuruş ahz ve istifa kılınacaktır.

Dördüncü Madde- Üçüncü maddenin ahkâmı aktarma veya transit edilen emtia ile kömürlere şâmil olmayacaktır.

İkinci tarife

**Rıhtıma yanaşmış bulunan sefâine yolcuların
rükûb ve hurûcları hakkındadır**

Para kuruş

00	5	birinci sınıf yolculardan
00	3	ikinci sınıf «
20	00	üçüncü sınıf «

Kal'a-i Sultaniye ve Karadeniz Boğazı dahilindeki iskelelerden vürud eden veya oralara giden yolcular ve on yaşından aşağı olan çocuklar rıhtım resminden muaf tutulacaktır. Asâkir-i şahaneye gelince gerek sulh ve gerek harb zamanında müctemian veya münferiden her nereden gelir ise gelsin ve her nereye gider ise gitsin kezâlik rıhtım resminden muaf tutulacaktır. Anadolu demiryolu ile gelen yolculardan bâlâdaki hudud dahiline gidecek olanlar dahi rıhtım resminden müstesnadır yolcular tarafından tediye kılınacak rıhtım rûsumu doğrudan doğruya merakib-i bahriye kumpanyaları tarafından istifa kılınacak ve mezkûr kumpanyalar ile şirket hesâb görecektir. Rıhtım resminin yolcu bileti esmanıyla ma'an ahzına razı olmayan merakib-i bahriyeye rükûb

edecek yolcular rıhtım resmini doğrudan doğruya şirkete tediye edeceklerdir. Yolcuların birlikte eşya-yı husûsiye her nevi tahmil ve ihraç .rûsumundan muaf olacaktır.

Üçüncü Tarife
Eshâm ve tahvîlât ve nukûd ve
zî kıymet eşya meyanındadır

Altın ve gümüş akçe çıkınlarıyla eshâm ve tahvîlâtı havi olan çıkın ve ufak sandukdan sûret-i atiyede resm ahz ve istifa olunur. Şöyle ki: (evvelen) beş bin lira kadar beher bin lira için 10 kuruş (saniyen) beşbinden on bin liraya kadar maktuen elli kuruş ahz ve istifa olunduktan başka on bin liraya kadar beş bin liranın fazlası için on binde yarım (salisen) onbin liradan fazla meblağ için maktuen yetmişbeş kuruş ahz ve istifa olunduktan başka fazlasının beher onbin lirası için bir çaryek lira istifa olunacak ve beher sanduk için alınacak resmin mikdar ekalli iki kuruşdan dûn olmayacaktır. Mücevherat ve elmas vesaire salğı altundan mamul teller ve altın ve gümüş külçeler ve altın ve gümüşden mamul eşya ve cıva ve pilatini muhtevi olan sanduklar dahi bâlâda gösterilen rûsuma tâbî olacak ve sandık başına alınacak resmin mikdar-ı ekali bir kuruşdan dûn bulunmayacaktır. Zî kıymet eşyayı muhtevi sanduklardan mâ'adâ sâir posta ile vürud eden veya irsal olunan ufak sandukların (kavli postal) beherinden bir kuruş ahz ve istifa olunacaktır.

Dördüncü tarife
Araba ve edevat-ı müteharrike-tahmil ve tahliye

Kuruş

- 35 bir peykeli iki veya dört tekerlekli arabadan.
- 50 iki peykeli iki veya dört tekerlekli arabadan.

Tomir ve kamyon el arabaları vesair araba edavâtı hükmünde tutularak bil-vezin edevat-ı mezkûreye mahsûls resme tabi olacaktır.

Beşinci tarife
Bergir, katır, sığır ve mevâşî ve tuyûr ve
yumurta-tahmil ve tahliye beher re's için

Kuruş

10 Bargir, katır, sığır veinek

05 Lâ-akall on re'sden ibaret bir sürü halinde olanların beher re'sinden

M 05 Merkeb ve tay ve dana

a ½ 02 Lâ-akall yirmi re'sden ibaret olmak üzere sürü halinde olanların beher
a re'sinden

h 02 Yirmi re'sden fazla bulunduğu halde beher re'sinden

a 02 Koyun ve keçi ve kuzu ve hünzürün beher re'sinden

m 01 Lâ-akall ondan yirmi re'se kadar sürü halinde bulunanların beher
a re'sinden

l 05 Yirmiden yüz re'se kadar beher re'sinden

y 04 Yüz re'sden fazla sürünün beher re'sinden

e 03 Diri tuyûrun beher kafesinden

03 Yumurtanın beher sandığından

Mîrîye aid hayvanat bundan müstesnadır.

Altıncı tarife

Emtianın ihraç ve tahmiline mahsûs beher bin kilogram başına
alınacak rüsum

	Nev-i eşya	Santim kuruş	Nev-i eşya	Santim kuruş
1	Maun ağacı	50 16	Terâzû	50 33
2	Hâmuz-i kibrît	9	Sandal	11
	İnşaata mahsûs çelik			
3	demir	9	Boş fıçı	50 3
	Sandık derununda			
4	çelik vesaire	22	Çorab	50 44
5	İğne	22	Kantar	50 33

6	İspirto	4	...?....yağı	22
7	Kibrit	50	16 Tereyağı	50 33
8	Kanarya yemi	4	Bisiklet	50 55
9	Kav	50	16 Fıçı derununda bira	11
10	Kola	50	16 Şişe derununda bira	22
11	Eşcâr-ı müsmire	22	Beksimed	22
12	Arduvaz yani karataş	11	Sahte mücevherat	50 44
Masnû ve gayr-i mas-				
13	nû kehrübâ	50	55 Bitüm (zift)	9
14	Şab	9	Buğday	4
Amerika çividi ve				
15	Lüleci çamuru	2	emsali çivid	50 16
Eslîha ve avcılık				
16	edavâtı	50	33 Keraste	50 6
17	İtriyat	50	55 İşlenmiş keraste	28

Nev-i eşya		Santim kuruş		Nev-i eşya		Santim kuruş	
Fotografiya âlât ve							
1	edevatı	50	44	Marangoz ağaçları	50	16	
2	Katı kurre sakız		9	Buba ağaçları		11	
3	Yulaf		4	Zi-kıymet ağaç	50	44	
4	Muşamma örtü	50	33	Fıçı derununda meş- rubat-ı külliye		28	
5	Çubuk		28	Şişe derununda meş- rubat-ı külliye	50	44	
6	Süpürge		9	Kutu		28	
7	İçi boş damacana		11	Oyun kağıdı	50	33	
Takiye ve çamaşırcılı-							
8	ğa dair	50	44	Adi mukavva		11	
9	Mantardan mamul tapa	50	33	Ziftli mukavva	50	16	
10	İspermecet mûmu		22	(okunamadı)	50	33	
12	Tehî şişe	50	11	Siyah havyar	50	44	
13	Tuzlu ve kuru bağırsak		28	Kırmızı havyar	50	16	

14	Yerli ve ecnebî tuğlası	50	6	Kuşak	28
15	Ateşe dayanır tuğla	50	6	Kül	1
16	Tunç	22		Tasrih edilmeyen hububat	4
17	Saç ve boya fırçası	28		İskemle	28
18	El arabası	11		Demirden masnû' sandalye	
19	Çamaşır	28		Ve süfve ve eşya-ı saire	28
20	Çarçive	28		Üstübeç	16
21	Kahve	(okunamadı)		(okunamadı)	22

Nev-i eşya		Santim kuruş		Nev-i eşya		Santim kuruş	
1	Çakıl taşı	50	3	Ham kenevir		22	
2	Kayık	50	5	İşlenmiş kenevir	50	33	
3	İade kılınan tehi sandık	50	4	Hâsır şabka	50	44	
4	Hassa bezi	28		Keçe veya ipekten mamul şabka	50	55	
5	Kanep (mefruşattan maduttur)	50	33	Canavar etinden mamul sucuk			
6	İşlenmemiş lastik	50	44	Vesaire	28		
7	İşlenmiş lastik	50	55	Maden kömürü	50	1	
8	Kakao (yani çikolata)	50	33	Keraste	50	6	
9	Kâfûrî	50	44	Ayak kabı	50	44	
10	Baston ve kamış	50	33	Çuval derununda kireç	50	6	
11	Dökme hurûfât	50	33	Meşe ağacı		11	
12	Cârûb		11	Paçavra		11	
13	Pencere camı		11	Kazan		28	
14	Araba imaline mah-sûs edevât	22		Yaprak sigarası	50	55	

15 Çimento	50	6	Pamuktan ve pikeden mamul örtü	28
16 Kundura boyası		11	Kurşun kalem	50 33
17 Balmumu	50	33	Kunduracı malzemesi	50 33
18 Mikrâs		22	Billura müteallik eşya	28
19 Çivi	50	16	İşlenmemiş kül	28
20 X	50	44	İşlenmiş kül	50 33
21 Kırmızı	50	33	Kalbur	22

Nev-i eşya	Santim kuruş	Nev-i eşya	Santim kuruş
Demir kasa	28	Ham cülûd	28

Konyak meşrubat li evveliyeye müracaat		İşlenmiş cülûd	50 33
Çiriş	22	Ham bakır	22
Balık tutkalı	50	Eğelenmiş bakır	28

Balık vesaire misellü kutu derununda olmak üzere tuzlu mahsulat	50	33	İşlenmiş bakır	28
Şekerleme		28	Hurma	22
Yaldızlı konsül	50	55	Koza ve ipek hurdesi	50 33

Kok	3	Pamuk ve kenevir hurdesi	9

İp	22	Debbağhanede kullanılan yağ	22
Boynuz	9	Müstemlekat mahsulatı	28
Korniş	11	Dantela	50 44
İşlenmemiş pamuk	22	Fildişi	50 55

Pamuk elvan-ı muhtelif ile mensucat	50	33	Astarlık kumaş	28

Boş küfe	50	6	Döşemelik ve perdelik kumaş	50 33

Toz veya parça halinde boya		11	İcra-yı tıbbiye	50 33

Yağlı boya	50	16	Kuş tüyü	50	55
Sülügen boyası ve em-sali	50	33	Maden suyu		11
Bıçak ve emsali	22		Abanos	50	16
Keten bezi	5033		Boya için ağaç kabuğu	22	
			Debbağ için ağaç ka-buğu	9	
			Küçük mahfaza	50	55

Nev-i eşya		Santim kuruş		Nev-i eşya		Santim kuruş	
1	Yünden mamul örtü		28	Zımpara kağıdı		50	6
	Yazı ve matbaa mü-rekkebi		22	Fanila		50	11
3	Sünger	50	55	Masnû çiçekler		50	55
4	Salyankoz		11	Keçe			22
5	(okunamadı)		28	Fes		50	33
6	Mütenevvi ruhlar	50	55	Saman ve nebati kıl		50	6
7	Terementi ruhu		22	Düğme		50	16
8	Kalay çubuğu		28	İpekli boyun sargısı		50	55
	Yünden mamul da-masko kumaşı	50	33	Kürek		50	44
10	Pamuk akmışe		28	Kamçı başı yani ipek bükümi		50	33
	Pamukdan mamul						
11	yerli akmışe		28	Peynir		50	16
12	Yün kumaş.	50	33	Kuru meyve			11
13	İpek akmışe	50	55	Meyve reçeli		50	33
14	Çini	50	16	Gübre		50	4
15	Dakık ve simid unu		10	Boş fıçı		50	1
16	Teneke	50	16	Sefain taifesine mah-sûs galat		50	16
17	İşlenmiş teneke		22	Lastikden ayakkabı		50	33
18	Ham demir		9	Deri ve ipek eldiven		50	55

Parça ve levha ve				
19 çubuk halinde demir	11	Kırmızı boyası	50	16
(okunamadı) edilme-				
20 yen demir	11	Ayine		22
21 Dökme demir	50	16 Buz ve kar	50	6
Nev-i eşya	Santim kuruş Nev-i eşya		Santim kuruş	
İşlenmiş demir	22	Zamk	50	33
Fırça imaline mahsûs				
nebatî kıl	22	Katran		11
Sicim	22	Pamuk tohumu		9
Kuru incir	11	Sarı tohum		11
Pamuk ipliği	28	İpek böceği tohumu	50	55
Demir tel	22	Gayr-i musarrah tohumlar		9
Yün ipliği	50	33 Helva		22
Ketan ipliği	50	33 Nebatat-ı tıbbiye		22
Altın ve simden				
mamul tel ve iplik	50	33 Âlâ cinsinden saat işi	50	55
Adi cinsinden saat işi		22 Kokoroz		4
Rugan-ı zeyt	50	16 Ham mermer		8
Keten	22	Sahtiyandan mamul eşya	50	44
Susam yağı	22	Şeker tortusu		11
		İşbu tarifede tarif olunan madenden gayri		
Balık yağı	22	sair ham maden	50	33
Hind yağı	22	İşlenmiş maden	50	44
Sair yağlar	22	Cedid mefruşat	50	33
Çivîd	50	44 Değirmen taşı		9
Cerrah ve gözlükçü âlâtı	50	55 Bal		22
Âlât-ı musikiye	50	55 Darı		4
Oyuncak	28			
Mamul pirinç madeni	28			

Nev-i eşya	Santim	kuruş	Nev-i eşya	Santim	kuruş
Yaprak pirinç madeni	28		İşlenmiş madeniyat		6
Ham yapığı	22		Ebniyecilik edevâtı		22
Lamba ve buna müteal- lik edavât	22		Muhayyer (Keçi yünü)	50	33
Canavar yağı	28		Mendil	50	33
Çuval derununda mah- faza edilmiş sebze	11		Musluk	50	33
Kutu derununda sala- mura sebze	50	33	Hardal		11
Eşya-yı sahhafiye	50	33	Neft		11
Mantar	28		Kaba hasır	50	6
Hazır çamaşır	50	44	Buz ve kar		11
Eşe	22		Adi ceviz	50	16
Demir karyola	22		Hindistan cevizi		28
Kitab	50	33	Küçük Hindistan cevizi		12
Dikiş makinası	28		Kuru fındık		22
Yazı makinası	50	55	Sert çekirdek		11
Tasrih edilmeyen maki- ne ile tulumba	22		Ceviz ağacı		11
Kumaş (Madam Pol)	28		Zeytun		11
Döşeme tahtası	50	6	Yazlık şemsiye	50	44
Afyon	50	55	Pike kumaş		28
Arpa	4		Ebniyeye mahsus tahta	50	6
Kemik	9		Sair tahtalar		11
Ayak hasırı	11		Çiçek ve sebze fidanı		22

Nev-i eşya	Santim	kuruş	Nev-i eşya	Santim	kuruş
Saman	50	6	Çuval ile alçı	50	6
Sepet (tehî)	50	16	Yerli alçısı	50	6
Kağıt (Paket sarmak için)	11		Levha kurşun	50	16
Kağıt (Âlâ cinsinden)	22		Mamul kurşun	50	16
Zımpara kağıdı	50	16	Tezyinâta mahsûs tüy	50	55

Kağıt (Adi cinsinden)	50	16	Demir kalem	50	44
Sigara kağıdı		22	Kamış kalem		22
Resimli duvar kağıdı		22	Çiniden soba	50	16
Yakı		22	Karfıçe	50	16
Semsiye (Kışlık)	50	44	Tuzlu balık		11
İtriya		28	Zift		9
Şerid ve hurç	50	44	Biber		22
Pasturma		28	Patates	50	5
Makaruniye ve buna mümasil hamîr	50	16	Su tulumbası ile tasrih edilmeyen makinalar		22
Kaldırım taşı	50	3	Çini edevatı	50	16
Gayr-i mamul deri		28	Potas	50	16
Mamul deri	50	44	Adi toprak edevatı		11
Demirden mamul kürek		11	Puçulat	50	5
Evfâ-yı yumuşak çekirdek		22	(okunamadı)	50	33
Petrol gazı		11	Eczâ-yı kimyeviye ve mürekkebât-teczâiyye	50	44
Kireç taşı	50	3			

Nev-i eşya	Santim kuruş		Nev-i eşya	Santim kuruş	
Yayı taşı	50	3	Hırdavat		22
Yontma taş	50	5	Demiryola mahsûs demir çubuk		9
Matbaa taşı	50	16	Kuru üzüm		11
Fırça		28	Rakı		22
Rende ve törpü alatu		22	Tasrih olunmayan meşrûbât-ı küûliyye (Meşrûbât-ı küûliyye müracaat)		
Ustura		28	İspermecet yağı		22
Çam sakızı		9	Şeker	50	16
Rom (ve meşrûbât-ı küûliyyeye müracaat)			Ton yağı	50	16

Pirinç	50	16	Fıçı derununda sülfato	11
İpek şerid	50	55	Yaprak tütün	28
Sâir şerid	50	33	Kıyılmış tütün	50 44
Kum	50	3	Masa	50 33
Tehî çüvâl-ı cedid	50	16	Resim levhası	50 55
(okunamadı)		28	Talk tâbir olunan toprak	9
Sülük	50	44	Elek	50 44
Fıçı sardalyası		9	Halı	50 33
Saten basması	50	33	Balçık ve lüleci toprağı	50 3
Kokulu sabun	22	16	Çay	50 33
Çavdar		4		
Tuz		9		

Nev-i eşya	Santim kuruş		Nev-i eşya	Santim kuruş	
Nişadır tuzu	22		Kekik	22	
?			Pamukdan mamul mensucat		
?	50	44			28
			Ketandan mamul mensucat	50	44
Simid unu	10		Muşamma		28
Kilid	22		Balya bezi	50	16
Susam	11		Yelken bezi	50	16
Ham ipek	50	55	Sac		11
Canavar tüyü	28		Galvanize dalgalı sac	50	16
İpek mensucatu	50	55	Avrupa kiremidi	50	6
Kepek	50	6	Yerli kiremidi	50	6
Hamam takımı	50	33	Tenbakü		28
Soda	11		Bakır boru		28
Kükürt	11		Salamura et		28
Künk	9		Hurda bakır		22
Palamut danesi	50	16	Hurda demir	50	6
Kalbe kadifesi	50	33	Sirke		11
İpek kadifesi	50	55	Şişe derununda şarab		28
Burçak	4				

Hazır elbise	50	44	Fıçı	22
Edevat-ı züccaciye	50	16	Yerli ve Cezâyir-i Bahr-i Sefid şarabları	22
Sofra bardağı	50	16	Tahta vida	22
Ebniye camı		18	Tahta çinko	50 16
Şişe derununda cila		22	Somun çinko	50 16
Boncuk mamulâtı		22		

İşbu tarifede münderic rûsûm bin beş yüz kilo gram sikletinde olub nâ-kabil-i taksîm ecsâm hakkında cari olmayacak ve sikleti bin beş yüz kilo gramdan üç bin kilo grama kadar bu misüllü nâ-kabil-i taksîm olan ecsâm için işbu tarifenin iki misli ahz ve istifa olunacaktır. Şirket üç bin kilo gramdan ziyade sikleti bulunan ve alat-ı mahsûsa istimâlini istilzâm eden ecsâmın tahmil ve tahliyesine mecbûr edilemeyecektir. Bu makule-i ecsâmın tahmil ve tahliyesini der-uhde ettiği halde bunun ücret ü şerâiti terâzî-i tarafeyn ile kararlaştırılacaktır her nevi taze sebze ve portakal ve limon ve soğan ve sarmısak her nevi taze meyve ve taze balık ve ihrâka mahsûs odun ve odun kömürü ve yolculara mahsûs eşya ile beraber taşıyacakları bir mikdar mekûlât ve efrâdın beraber getirdikleri mekûlât ile eşya-yı beytiye ve Haydarpaşa'dan İstanbul'a ve bilâd-ı selâseye ve İstanbul'a ve bilâd-ı selâsedan Haydarpaşa'ya göç târikiyle nakil edilecek eşya-yı beytiye ve beraber götürülebilecek eşya ve levazım-ı beytiye ve ihrâk olunacak odun ve kömür ihtiyâcât-ı mahalliyeye mahsûs et ve ekmek ve tuz ve mîriye aid her nevi levazım ve eşya ve mühimmat-ı harbiye ve sefâin-i harbiye ve mîriye aid merâkib-i bahriyye ve saire ve idâre-i bahriyye müteallik mühimmat ve levazımat tahmiliye ve ihraciye resmlerinden müstesnadır.

Mağazalarda muhafaza edilmeyecek olan eşya ve emtia rıhtım üzerinde veya hangarlarda kırk sekiz saatden ziyâde bırakılamayacaktır.

“Bu kayd dâhil-i şehre nakil edilecek emtiaya mahsûsdur”

Sûret-i mahsûsada veya cısn itibariyle işbu tarifede zikr olunmayan eşyaya gelince bunlarda tadâd olunan eşyadan kıymet ve sikleti hacme hangisinin en ziyâde müşâbih ise onlardan alınan resmin aynı ahz ve istifa kılınacaktır.

Muhtelit sandıklara, yani tatbîken resme tabi eşya-yı mütenevviayı muhtevi bulunan sandıklara gelince aksi hal tebeyyün etmedikçe konşimentosunun münderecatına bina-yı maslahat edilecektir.

Aktarma transit ve iade-i emtia ve ihracat beyânındadır. Rıhtıma çıkarılmaksızın sefineden sefineye aktarma edilen emtiadan hiçbir resm alınmayacaktır. Transit suretiyle Haydarpaşa'ya vürud edip gümrük mağazalarına vaz edilecek olan emtiadan ithal ve ihraç resmi olmak üzere sefineden emtianın ihracı için muayyen olan resmin bir buçuk misli ahz olunacaktır. Transit suretiyle memâlik-i ecnebiyyeden bilvürud ileride ihraç olunmak üzere doğruca şirketin gümrük antrepolarına vaz edilen emtia ne hîn-i ithalinde ve ne de ihracına hiçbir ihraciyye veya tahmiliyye resmine veya hamaliye vagona tahmil ücretine tabi olmayarak bunlardan yalnız mağaza resmi ahz olunacaktır. İstihlâk-ı

mahalliye teslim olunan maden kömüründen gayrı maden kömürü transit emtiası hakkındaki muameleye tabi olacaktır vürudunda rıhtım resmi ifâ edildikten sonra tekrar ihraç edilen emtia hîn-i ihracında hiçbir tahmil resmi ahz ve istifa olunmayacaktır. İhraç olunacak yerli emtia sefâine hîn-i tahmilinde işbu altıncı tarifede muharrer rüsûmun yalnız altıncı tarifede tarif olunan rüsûmun istifası için küsurat yirmi beş kilogramdan dün itibar edilmeyerek ana göre rüsûm istifa olunacaktır, yani küsurat daima yirmi kilogram itibar edilecektir.

Şurası mukarrerdir ki gerek Dersaadet'in sarfiyat-ı mahalliyesine mahsûs olan ve gerek Dersaadet'ten Anadolu kutasına gönderilen ve Haydarpaşa'da rıhtım ücreti ahz ve istifa kılınan emtia için ikinci defa olarak Dersaadet Rıhtım Şirketi tarafından rıhtım istifâ kılındığı takdirde emtia-ı mezkûra için Dersaadet Rıhtım Şirketi tarafından istifa kılınmış olan ücret Haydarpaşa şirket-i canibinden iade olunacak ve şu kadar ki iade kılınacak mikdar-ı ücret nihayet Haydarpaşa'da istifa kılınmış olan rıhtım ücretini tecâvüz etmeyecektir.

Yedinci Tarife

Eşya için mağaza icaresi

Mağaza ve antrepo ve anbarlar ve hangar ile üzeri açık depolara vaz oluncak emtianın yüz kilogramundan bir biri üzerine şehri veya şehri-i küsuru için nihayet iki buçuk kuruş ardiye alınacaktır. İşbu yedinci tarifenin tefâzulîsi mukavele ve şartnâmenin teâtisi tarihinden itibaren bir sene müddet zarfında Ticaret ve Nâfta Nezâretinin nazar-ı tedkik ve tasvibine arz olunacak ve bu eşyanın hamaliye ücreti hakkında nezâretle şirket beyrinde bir karar ittihâz edilecektir.

Sekizinci Tarife

Bilâd-ı selâse meyanında amed-ü şüd edip sûret-i daimede rıhtıma yanaşan vapurlar ve mavnalarla sâir bu misillü merâkib-i bahriye bu babda bâlâda tadad edilen rûsûm emsal ittihâz edilerek o yolda seyr-i seferlerine nisbeten abonman suretiyle birer resm-i maktu tediye eyleyeceklerdir. Bilâd-ı selâse dahilinde bir mahalden diğ er mahalle yolcu çıkaran ve nakl eden kayık ve sandallar rûsûm-dan muaftır. Bilâd-ı selâse dahilinde yolcu taşıyan merâkib-i bahriye-i sagirenin müş teri alub çıkarmaları i   n mahali mahsûsa tahsis kılınacaktır.

Dokuzuncu Tarife

Her türlü eşya ve emtianın vagonlara nakil ve tahmil ve bunlardan ihracı tenzili resmi olarak tonilato başına nihayet fark alınacaktır.

Onuncu Tarife

Limanın muamelatına mahsûs demir hatlarda devriye ve nakliyeden dolayı alınacak rüsum cümlesi Haydarpaşa Ankara Demiryolunun  artn mesindeki tarifelerin m ndericatına ve mezkûr tarifelerde beyân olunan  er  t-i tev    n istifa olunacaktır. Ancak bu hatlar üzerinde sekiz kilometro mesafe itibariyle rüsum alınmayıp k sr  tam kilometroya iblağ edilmek şartıyla hakikaten kat edilecek mesafe itibariyle istifa-yı rüsum olunacaktır.

Tarih-i teâti Fi 11 Zilkade sene 1316

Fi 11/23 Mart sene 1315

Mösyö (okunamadı) mukabele olunmuştur.

( mza) Ali

Ticaret ve Nâfia Muhasebecisi, Tev   k

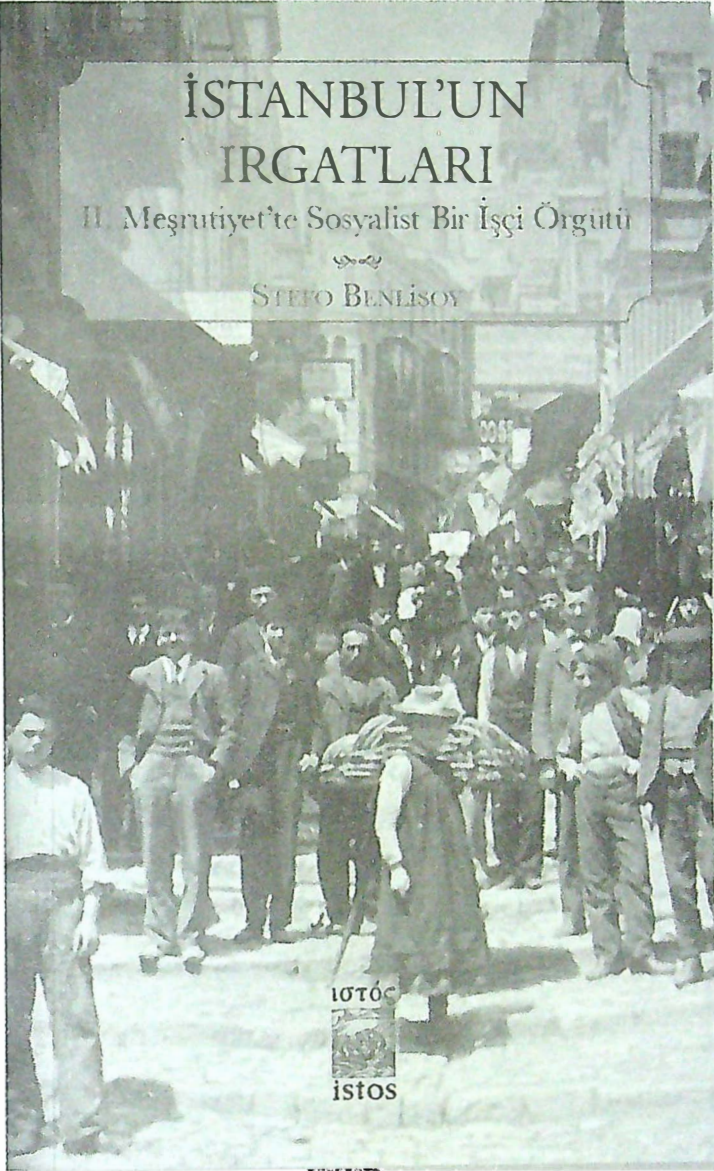
Nezâret Umur ve Ticaret ve Nâfia, Zihni

( mza)

İSTANBUL'UN İRGATLARI

II. Meşrutiyet'te Sosyalist Bir İşçi Örgütü

STEFO BENLİSOY



İSTOS
istos

KAHRAMANLAR KURBANLAR DİRENİŞÇİLER

Millî Mücadele'de Yunan Ocağı'nda
Komünist Propaganda, Grev ve İsyan (1919-1922)

FOTİ BENLİTOY





TÜRKİYE'NİN İHYASI MÜMKÜN MÜ?

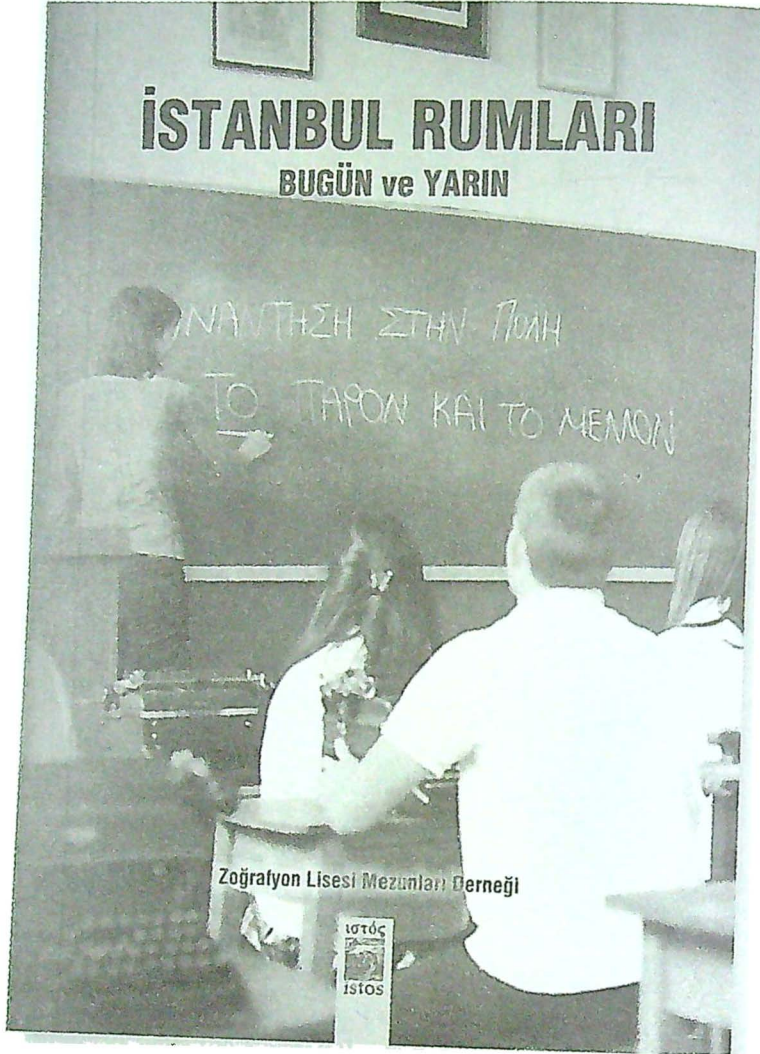
DEMETRİUS GEORGIADES

Çeviren: Barış Alp Özden



İSTANBUL RUMLARI

BUGÜN ve YARIN



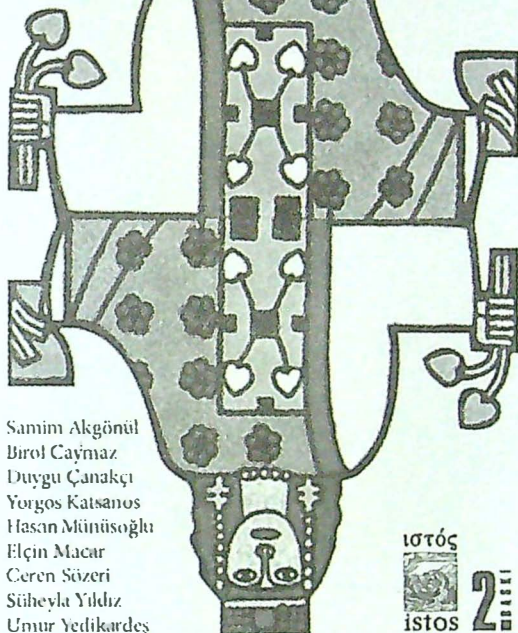
Zağraflon Lisesi Mezunları Derneği



RUM
OLMAK

RUM
KALMAK

Derleyen:
Hakan Yücel



Samim Akgönül
Bırol Çaymaz
Duygu Çanakçı
Yorgos Katsanos
Hasan Münisoğlu
Elçin Macar
Ceren Sözeri
Süheyla Yıldız
Umut Yedikardeş

ιστός
istos

2

SKARLATOS BYZANTIOS
CONSTANTINOPLÉ

A TOPOGRAPHICAL, ARCHAEOLOGICAL & HISTORICAL

DESCRIPTION

OF THE CELEBRATED METROPOLIS & HER ENVIRONS
ON BOTH SIDES OF THE GOLDEN HORN & THE BOSPHORUS,
FROM MOST ANCIENT TIMES TO THE PRESENT,
ADORNED WITH MANY & DIVERSE ILLUSTRATIONS,
AS WELL AS TOPOGRAPHICAL & CHRONOLOGICAL TABLES
ESSENTIAL FOR ELUCIDATING BYZANTINE HISTORY



Translation & Commentary by
HARIS THEODORELIS-RIGAS

Foreword by
STEPHANOS PESMAZOGLOU

VOLUME I

Constantinople *intra* and *circa* muros

ιστός



istos

“ Namuslu olabilecek kadar sâhib-i iz’ân olmayanların sülûk edecekleri tarîk, hile ve mefsedettir ”

Nevşehirli bir Osmanlı Rumu olan Doktor Arhangelos Gavril tarafından 1911’de kaleme alınan *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresinin İcüyü*, Anadolu ve Bağdat demiryollarının işleyişi ve çalışma koşulları hakkında oldukça canlı tasvirler içeriyor ve şirket yönetiminin haksız uygulama, yolsuzluk ve kanun tanımazlıklarına, bilhassa II. Abdülhamit yönetiminin kimi ileri gelenleri ile şirket idaresi arasındaki samimi ilişki ve menfaat ortaklığına ve bunun halka ve ülkeye bedeline dair bir iddianame niteliği taşıyor. Doktor Gavril, yıllarca çalıştığı şirkette edindiği deneyimler ve bir araştırmacı titizliğiyle derlediği belgeler aracılığıyla şirketin yolsuzluk ve kanunsuzluklarını okura sunarken, Anadolu Demiryolları Şirketi’nin –en başta Genel Müdür Huguenin olmak üzere– yabancı sermaye ağırlıklı yönetimini ağır ithamlarla suçluyor ve demiryolu hattı idaresinin denetimi ve ıslahına ilişkin Osmanlı yurtseverliği ve meşrutiyetçiliğini temel alan bir siyasal pozisyonu savunuyor. Üstelik Gavril’in her satırından, demiryolu hattında çalışan emekçilere karşı derin bir ilgi ve yakınlık ile hattın gerçek sahibi olarak nitelediği Osmanlı halkının menfaatlerini gözetmenin en üstün değer olduğunun idrakindeki yurtsever bir bilinç süzülmekte. Demiryolu emekçilerinin şirket idaresinin keyfilik ve zorbalıklarına karşı örgütlenme çabaları ve gerçekleştirdikleri grevin de örgütleyicilerden olan Gavril’in ilk elden tanıklıkları, geç dönem Osmanlı emek ve iktisat tarihçiliği açısından paha biçilmez bir kaynak.

Memleketin ilk modern büyük projesinin kilometre garantili sözleşmeleri, tarifelerde şirket yararına yapılan oynamalar, akraba kayırmacılığı, liyakatsiz atamalar, sermayeye hükümet eliyle aktarılan devasa kamu kaynakları, siyaset ile ticaretin iç içe geçişi ve elbette acımasız emek sömürüsüne dair içerden bilgiler aktaran Doktor Gavril’in bu tarihi vesikası, ne hazindir ki yüz yıl sonrasının okuruna da pek tanıdık gelecek.

