

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

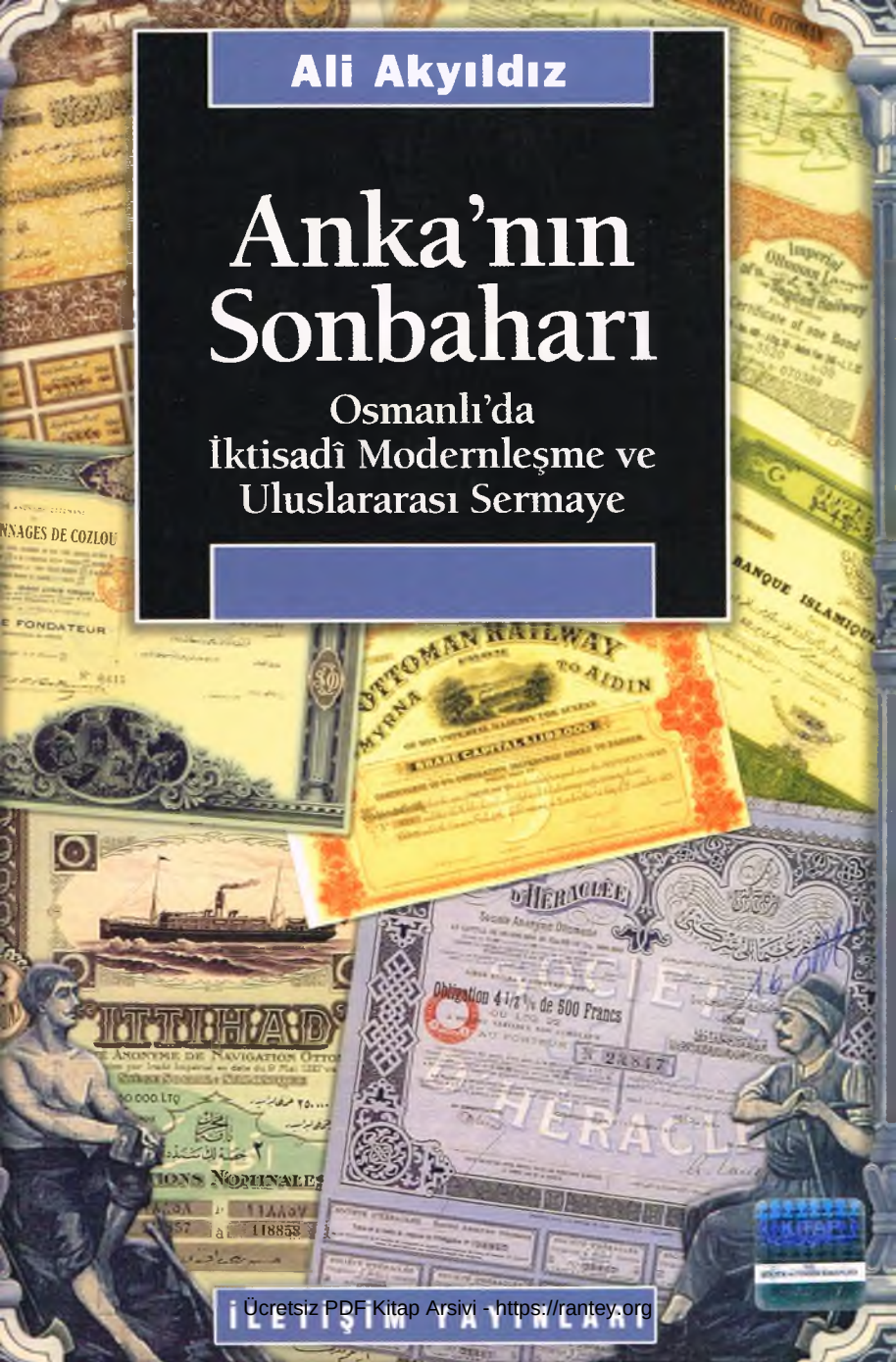
Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

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

Ali Akyıldız

Anka'nın Sonbaharı

Osmanlı'da
İktisadî Modernleşme ve
Uluslararası Sermaye



Ücretsiz

İlgisim • Ali Akçıldız • ANKA'NIN SONBAHARI

ALİ AKYILDIZ • Anka'nın Sonbaharı

İletişim Yayınları 1092 • Araştırma-Inceleme Dizisi 185

ISBN 975-05-0338-4

© 2005 İletişim Yayıncılık A. Ş.

1. BASKI 2005, İstanbul (1000 adet)

DİZİ KAPAK TASARIMI Ümit Kıvanç

KAPAK Suat Aysu

KAPAK FILMİ Mat Yapım

UYGULAMA Hasan Deniz

DÜZELTİ Serap Yeğen

MONTAJ Şahin Eyalmez

BASKI ve CİLT Sena Ofset

İletişim Yayınları

Binbirdirek Meydanı Sokak İletişim Han No. 7 Cağaloğlu 34122 İstanbul

Tel: 212.516 22 60-61-62 • Faks: 212.516 12 58

e-mail: iletisim@iletisim.com.tr • web: www.iletisim.com.tr

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

ALİ AKYILDIZ

Anka'nın Sonbaharı

Osmanlı'da İktisadî Modernleşme
ve Uluslararası Sermaye



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

i l e t i s i m

ALİ AKYILDIZ 1 Aralık 1963 tarihinde Rize’de doğdu. 1985 yılında Marmara Üniversitesi Atatürk Eğitim Fakültesi Tarih Bölümü’nden mezun oldu. 1987’de *İzmir-Aydın Demiryolu* konulu tezi ile yüksek lisansı, 21 Temmuz 1992 tarihinde de *Osmanlı Merkez Bürokrasisinde Reform (1836-1856)* başlıklı teziyle doktorayı tamamladı. Başbakanlık Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı’nda iki sene uzman yardımcısı olarak çalıştıktan sonra, 1 Şubat 1989’da Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü’nde Yakınçağ Tarihi araştırma görevlisi oldu. 12 Ekim 1995’te doçent; 28 Mart 2001’de ise profesör oldu. Aynı zamanda Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Araştırmaları Merkezi’nin çıkardığı *İslâm Ansiklopedisi*’nin Türk Tarihi ve Medeniyeti Heyeti’nde 1997 yılından beri müellif-redaktör olarak görev yapmaktadır. 1995’te İngiltere ve İskoçya’da araştırma ve incelemeler yaptı. Aynı yıl *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform* isimli kitabıyla Türk Tarih Kurumu Teşvik Ödülü’nü aldı. Temmuz-Ağustos 2000 tarihlerinde *London School of Economics and Political Sciences* ve *School of Oriental and African Studies*’de misafir öğretim üyesi olarak bulundu. Eylül 2001’de *Islamic Area Studies* projesi kapsamında Tokyo Üniversitesi’nde bir hafta süreyle dersler verdi. 2002 yılında, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, Avrupa Bankacılar Birliği [EABH] ve Tarih Vakfı’nın ortaklaşa düzenlediği Bankacılık ve Finans Tarihi Yarışması’nda *Para Pul Oldu: Osmanlı’da Kağıt Para, Maliye ve Toplum* isimli eseriyle kitap dalında birinci oldu. Yazarın daha önce yayımlanmış eserleri: *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform*, Eren Yayınları, İstanbul 1993; *Osmanlı Finans Sisteminde Dönüm Noktası: Kağıt Para ve Sosyo-Ekonomik Etkileri*, Eren Yayınları, İstanbul 1996; *Mümin ve Müsrif Bir Padişah Kızı: Refia Sultan*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1998; *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, “*Ottoman Securities*”, (Türkçe-İngilizce), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2001; *Para Pul Oldu: Osmanlı’da Kağıt Para, Maliye ve Toplum*, İletişim Yayınları, İstanbul 2003; *Osmanlı Bürokrasisi ve Modernleşme*, İletişim Yayınları, İstanbul 2004.

*İlkokul öğretmenim merhum
Kasım Muti'nin aziz hatırasına...*

ALTINCI BÖLÜM

İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin İlginç Bir Uygulaması: Vakıf Olarak Kurulan Millî Şirketler	147
--	-----

YEDİNCİ BÖLÜM

İttihatçıların Vakıf Sermaye ile Kurduğu Millî Ekmekçi Anonim Şirketi ve Faaliyetleri	159
--	-----

SEKİZİNCİ BÖLÜM

Bir Hanım İktisadî Teşebbüsü: Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı Osmanlı Anonim Şirketi	175
--	-----

SONUÇ

Kapitülasyonların Osmanlı İktisadî Modernleşmesi Üzerindeki Etkileri	185
---	-----

<i>Ekler</i>	195
--------------------	-----

<i>Kaynakça</i>	217
-----------------------	-----

<i>Dizin</i>	223
--------------------	-----

Kısaltmalar

A. AMD. MV.	Sadaret, Âmedi Kalemi, Meclis-i Vâlâ
A. DVN. MKL.	Sadaret, Divan-ı Hümayun Kalemi, Mukavelename
A. DVN. NMH.	Sadaret, Divan-ı Hümayun Kalemi, Name-i Hümayun
A. MKT. MHM	Sadaret, Mektubî Kalemi, Mühimme
a.g.e.	adı geçen eser
a.g.m.	adı geçen makale
a.g.t.	adı geçen tez
a.g.v.	adı geçen vesika
B	Receb
BEO	Bâbıâli Evrak Odası
bkz.	bakınız
C	Cemaziyelâhir
C.	Cilt
CA	Cemaziyelevvel
DH. ID	Dahiliye Nezareti Evrakı, İdare Kısmı
DUİT	İrade, Dosya Usulü İradeler Tasnifi
Haz.	Hazırlayan
İ. Dah.	İrade, Dahiliye
İ. Har.	İrade, Hariciye
İ. Hus.	İrade, Hususi
İ. MM	İrade, Meclis-i Mahsus
İ. MV	İrade, Meclis-i Vâlâ
İ. ŞD	İrade, Şûra-yı Devlet
İ. TNF	İrade, Ticaret ve Nafia
L	Şevval

M	Muharrem
MAD.	Maliyeden Müdevver Defterler
MV	Meclis-i Vükelâ Mazbataları
N	Ramazan
nr.	numara
R	Rebiülâhir
RA	Rebiülevvel
s.	sayfa
ŞD	Şûra-yı Devlet
T	Ticaret ve Nafia Nezareti Dosya Usulü Evrakı
T. Defter	Ticaret ve Nafia Nezareti Defterleri
TFR.1.A	Rumeli Müfettişliği, Sadaret Evrakı
TFR.1.AS	Rumeli Müfettişliği, Jandarma Müşiriyet ve Ku- mandanlık Evrakı
TFR.1.M	Rumeli Müfettişliği, Mütferrik Evrakı
TFR.1.MN	Rumeli Müfettişliği, Manastır Evrakı
TFR.1.SL	Rumeli Müfettişliği, Selânik Evrakı
ty	Basım tarihi yok
Y. A. Hus.	Yıldız, Sadaret, Hususi
Y. MTV	Yıldız. Mütenevvi
Y. PRK. ASK	Yıldız Perakende, Askeri Maruzat
Y. PRK. BŞK	Yıldız Perakende, Mâbeyn Başkitabeti
Y. PRK. MYD	Yıldız Perakende, Maiyyet-i Seniyye ve Yâverân Dairesi Maruzatı
Y. PRK. TKM	Yıldız Perakende, Tahrirat-ı Ecnebiyye ve Mâbeyn Mütercimliği
Y. PRK. TNF	Yıldız Perakende, Ticaret ve Nafia
Y. PRK. UM.	Yıldız Perakende, Umum Vilâyetler Tahriratı
YEE	Yıldız Esas Evrakı
Z	Zilhicce
ZA	Zilkade
ZB	Zaptiye Nezareti Evrakı

ÖNSÖZ

Âsâra sorarsan beni söyler sana kimdi
Bir başka denizdim kürenin rub'u benimdi
Mermiler, alevler beni bir kal'a sanırdı
Efserlerin enkazı uçar dalgalanırdı
Cevvâl atımın kanlı kıvılcımlı izinde
Bir umk idi aksim ebediyyet denizinde
Çarpardı göğün kalbi hilâlin avucunda
Titrederdi yerin tâlii mermimin ucunda
Âsâr elimin çizdiği mecrâdan akardı
Üç kıt'ada mağrur atımın izleri vardı
Fevkînde uçarken o neşibin bu firazın
En şanlı hükümdarı huruşânına arzın
Tek bir nazarım berk-i inâyetti, keremdi
İklîli hediyemdi, ekâlimi hibemdi
Hançerdi hayalim, bütûn âlem ona kındı
Güya küre şeydâ-yı irademdi, kadındı
Âsabına kalbimdeki âhengi verirdim
Kasdeylediğim şekli verir, rengi verirdim
*Dünya bilir iclâlimi ben böyle değildim
Ben altı asırdan beri bir kerre eğildim.*

Önsöz bir şiirle başladı; bu pek alışıldık değil, dolayısıyla hi-kâyesinin anlatılması gerekir. Kitaba *Anka'nın Sonbaharı* üst başlığını¹ koymayı geçen yaz düşünmüştüm; bununla Osmanlı Devleti'nin Avrupa'da ortaya çıkan yeni medeniyet karşısında son yüzyılında verdiği var olma kavgasını, bu süreçte iktisadî olarak ortaya koyduğu direnci ve mücadele serüvenini anlatmak istiyordum. Bu esnada yukarıdaki şiirden haberdar değildim; daha sonra şiiri ve bunun kitabın konusuyla ve ismiyle bire bir örtüştüğünü gördüm; zira şiir benim düşündüğüm *Anka'yı* tarif ediyordu. Midhat Cemal Kuntay'ın *kimdi* başlıklı bu güzel şiirinde kastedilen *Osmanlı Devleti*'ydi. Şiir, son beytin dışında, Osmanlı Devleti'nin üstün olduğu dönemleri anlatır; oysa bu kitapta, şiirde tarif edilen *Anka'nın* üstün olduğu değil, Avrupa karşısında savunma pozisyonu aldığı devirler, diğer bir deyişle, şiirin son iki dizesinde vurgu yapılan ve şâirin ifadesiyle *Anka'nın* “bir kerre eğildi”ği dönem incelenmektedir.

Bu kitapta, Osmanlı Devleti'nin iktisadî modernleşme çabaları, bu çabaları geçersiz kılan ve âdeta bir karabasan gibi Osmanlı iktisadî hayatı üzerine çöken kapitülasyonlar, uluslararası sermayenin imtiyazlı olarak ülkede inşa ettiği demiryolları ve İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin 1914-1918 yılları arasında ülkede uyguladığı “millî iktisat” politikalarının yansıması olarak ortaya çıkan bazı şirketlerle ilgili konu bütünlüğü oluşturan ve bir kısmı daha önce değişik dergi ve sempozyum bildirileri arasında yayımlanan makaleler bir araya getirildi. Ancak, “İttihatçıların Vakıf Sermaye ile Kurduğu Millî Ekmekçi Anonim Şirketi ve Faaliyetleri” ile “Alman Sermayesinin Balkanlardaki Uzantısı: Selânik-Manastır Demiryolu” başlıklı yazılar ilk defa burada yayımlanıyor. Makale metinleri kitap çerçevesinde bir araya getirilince kaçınılmaz olarak ortaya çıkan tek-

1 Osmanlı Devleti'ne *Anka* teşbihi bize değil, merhum Oral Sander'e aittir. Sander, Osmanlı Devleti'ni, *Anka Kuşu* gibi, uzun ve görkemli bir hayat süren olağanüstü bir devlet olarak niteler (*Anka'nın Yükselişi ve Düşüşü, Osmanlı Diplomasi Tarihi Üzerine Bir Deneme*, Ankara 1987). Kitabın ismini koyarken ondan esinlendim.

rarlar konu bütünlüğüne zarar vermeyecek şekilde mümkün olduğunca azaltıldı; ayrıca ifade ve uslûba da yer yer müdahalelerde bulunuldu; daha önce gözden kaçmış olan bazı hatalar düzeltildi ve bazı bölümlere ise birtakım ilâveler yapıldı.

Sekiz bölümden oluşan eserin birinci bölümünde, Osmanlı Asyası'nda ilk demiryolu olan İzmir-Aydın hattının inşa süreci; ikinci bölümünde, İzmir-Aydın ve üçüncü bölümünde, Kösence-Çernovada demiryollarının çevresine yaptıkları etkilerle sebep oldukları toplumsal ve iktisadî değişimler; dördüncü bölümünde, İngiliz sermayesinin inşa ettiği Rusçuk-Varna ve beşinci bölümünde Alman sermayesinin Balkanlar'da inşa ettiği yegâne hat olan Selânik-Manastır demiryollarının inşa süreciyle bu teknolojik transferlerin bölgelerinde meydana getirdiği iktisadî ve sosyal değişim; altıncı ve yedinci bölümlerinde, İttihatçıların millî iktisat politikalarının bir ürünü ve en önemli ayaklarından biri olan millî şirketlerin kuruluş ve faaliyetleri; sekizinci bölümünde de yine İttihatçıların kadını sosyal ve iktisadî hayatın içine daha fazla çekme hedeflerinin bir tezahürü olan Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı Osmanlı Anonim Şirketi'nin kuruluşu ve faaliyetleri ve nihayet sonuçta da kapitülasyonlar ve bunlara dayanarak vergi vermeyen ve devletin denetimini kabul etmeyen yabancı şirketleri devletin kontrol altına alma çabaları ele alınmaktadır.

Tamamıyla ilk elden kaynaklara dayanılarak hazırlanan bu eserde; arşiv vesikaları, basın ve literatürle desteklendi ve bütün bu veriler mukayeseli bir şekilde kullanıldı. Esasen bu kitap hayli uzun bir çalışma sürecinin ürünü olarak ortaya çıktı; zira ilk iki bölüme temel teşkil eden İzmir-Aydın demiryolu, akademik kariyerimin başlangıcını oluşturan yüksek lisans tezimin konusu olduğuna göre kitabın başlangıcı bu yıllara kadar iner.

Kitap, pek çok kişinin yardımlarıyla ortaya çıktı. Değerli dostum ve meslektaşım Prof. Dr. Zekeriya Kurşun, Arapça ibarelerin hallinde yardımcı oldu. Kitapta kullanılan malzemenin ana kaynağını oluşturan Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nin yönetici ve çalışanları ellerinden gelen yardımı hiçbir zaman esirge-

mediler. İletişim Yayınevi'nden Nihat Tuna, Tansel Güney ve Kerem Ünüvar kitabın en iyi şartlarda okuyucuya ulaşabilmesi için büyük gayret gösterdiler. Hepsine şükranlarımı sunuyorum. Çalışmalarım esnasında her zaman en büyük desteğim olan ve kitabın bütün sıkletini ve sıkıntılarını benimle birlikte yaşayan anneme, eşim Semra'ya ve çocuklarım Âmil Alper ile Zeynep Aybike'ye karşı olan vefa borcum kelimelere sığamayacak kadar büyüktür.

ALİ AKYILDIZ
Acıbadem, Mayıs 2005

Osmanlı Anadolu'sunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)

Bu bölümde İngiliz sermayesi tarafından Batı Anadolu'nun en büyük ticarî merkezi olan İzmir'le yine bölgenin önemli bir şehri olan Aydın'ı birbirine bağlayan demiryolunun inşa süreci ele alınacaktır. Böyle bir konunun incelenmesine geçmeden evvel, öncelikle demiryolu inşası için Batı Anadolu'nun seçilme nedeninin izah edilmesi gerekir. İzmir, (İstanbul, Trabzon, Beyrut ve Selânik'le birlikte) 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin en büyük ve işlek beş limanından birisiydi; tabii ve korunmuş bir limana ve zengin bir hinterlanda sahip olması, İzmir'i hem ithalat hem de ihracat merkezi yapmaya yetiyordu.¹ Bunun yanında Osmanlı Devleti'yle İngiltere arasındaki ticaretin gerçekleştirildiği en önemli merkezlerden de biriydi. Bölgedeki İngiliz tüccarlarıyla üreticiler arasındaki bağlantı, İzmir'deki Rum ve Ermeni komisyoncu ve tüccarlar tarafından sağlanıyor; İngiliz tüccarları, İngiltere'den getirdikleri malları buradaki Rum ve Ermeni komisyonculara devrediyor; ihraç edecekleri tarım ürünlerini de yine onlar vasıtasıyla satın alarak İzmir'le Liverpool arasında düzenli seferler yapan şirketlerin vapurlarıyla İngiltere'ye aktarıyorlardı.²

1 Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Ankara 1983, s. 27.

2 O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 37.

Bölge, ticarete olan bu yatkınlığının yanında yeraltı kaynakları ve yerüstü ürünleri açısından da gayet zengindi. Batı Anadolu'da, ipek, zeytin, üzüm, palamut, meyan kökü, tiftik, yapagı, afyon, kitle zamkı, balmumu, mazı, halı, zeytinyağı, sünger, pamuk, şarap, kökboya, deri ve sair ürünler yetiştirilir ve imal edilir; bu ürünler İzmir'e getirilerek buradan yurtdışına gönderilirdi. Buna mukabil yine Frenk gemileriyle buraya yünlü kumaşlar, ipekliler, kahve, çivit, baharat, şeker, kâğıt, cam ve çeşitli maddenler getirilirdi.

Bölgede nakliyat aracı olarak develer ve iki tekerlekli öküz veya manda arabaları kullanılır; şehirler arasında posta ve eşya nakli ise katırlar vasıtasıyla gerçekleştirilirdi.³ Taşımacılığın develerle yapılması, maliyeti yükselttiği gibi, başka zorluklara da neden olurdu. Şöyle ki, köprülerin yeterli olmaması yüzünden bazen yağışlardan dolayı develer su yataklarından geçemiyor veya savaş zamanlarında devlet nakliyatta yararlanmak üzere develere el koyabiliyor; ayrıca, deveçiler, yolun uzunluğuna ve malın cinsine göre ücret talep edebiliyordu. Bu olumsuzluklar yüzünden ithal malların bölgenin iç kısımlarına girip yayılabilmesi ve bölgede üretilen eşya ve emtianın da İzmir limanına gönderilebilmesi zorlaşıyor⁴ ve bu da, tarım ve ticareti olumsuz yönde etkiliyordu. Öte yandan İzmir-Aydın arası deveyle yaklaşık dört gün sürüyordu.⁵ Bu süre, taşınan malın cinsine göre olumsuzlukları bünyesinde barındırabiliyor; daha açık bir ifadeyle, taşınan malın taze sebze veya meyve olması durumunda nakledilen mal büyük zararlar görebiliyordu.

Ulaşım sistemlerindeki zikredilen aksaklıkların, kaynak yönünden zengin ve ticarete müsait olan bölgede ticaret ve tarımın gelişmesini engellediğini gören İzmir'deki yabancı tüccarlar, Batı Anadolu'nun demiryoluyla İzmir limanına bağlanmasıyla bölgede ticaretin ve dolayısıyla bu sayede kendi kârlarının da artacağını bilincindeydi; ancak, pahalı ve büyük bir

3 Besim Darkot, "Aydın", *İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul 1979, II, 62; Aynı mlf., "İzmir", *İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul ty, V/2, s. 1241.

4 O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 31-32.

5 I. MM, nr. 374, lef 3.

sermayeyi gerektiren böyle bir yatırımın, durumu gittikçe kötüleşen Osmanlı maliyesince gerçekleştirilebilmesi zayıf bir ihtimaldi. Kendi maddî güçlerini de aşan bu teşebbüsün tahakkuku için geriye tek alternatif kalıyordu: yabancı sermaye. İzmir'deki yabancı tüccarlar bunun üzerine, demiryolunun yapımı için İngiliz sermayesine başvurmaya karar verdi.⁶

İmtiyazın verilmesi ve şartları

Bölgenin en önemli iki şehrini, İzmir'le Aydın'ı birbirine bağlayacak bir demiryolunu inşa imtiyazını elde etmek üzere Joseph Paxton, George Whytes, Augustus William Rixon ve William Jackson adına hareket eden Robert Wilkin, 11 Temmuz 1856'da Osmanlı hükûmetine başvurdu,⁷ ayrıca bu konuda hükûmete tesir etmesi için İngiltere'nin İstanbul'daki büyükelçisinin yardımını almayı da ihmal etmedi.⁸ Başvuru, Meclis-i Mahsus'ta müzakere edilip incelendikten sonra şirketle yapılacak sözleşmenin müsveddesi hazırlandı⁹ ve ardından çıkan 23 Eylül 1856 tarihli bir fermanla şirketi teşkil ve demiryolunu inşa etme imtiyazı söz konusu gruba verildi. Konu açısından önemli olan imtiyaz fermanının metni şöyleydi:

“İzmir'den Güzelhisar-ı Aydın'a kadar bir demiryolu inşası zımında Londra'da zuhur eden kumpanyanın müessisleri olan İngiltere muteberanından Joseph Paxton, George Whytes ve William ve Augustus Rixon¹⁰ taraflarından vekâlet ve mezûniyet-i kâmile ile Dersaadet'ime gelmiş olan Robert Wilkin'in takdim ettiği bir kıta lâyiha Meclis-i Âli-i Tanzimat'ta ve Meclis-i Âli-i Vükelâ'da müzakere ve tedkik ve mütâlaa ile

6 O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 37.

7 1. MM, nr. 304. Kurmuş, Wilkin'in Osmanlı hükûmetine başvuru tarihini Temmuz 1855 olarak verir (*a.g.e.*, s. 38).

8 O. Kurmuş, *aynı yer*.

9 1. MM, nr. 304.

10 Ferman metninde William ve Augustus Rixon iki ayrı kişi gibi görünüyor. Metinde William Jackson ismi geçmediğine göre soyadı unutulmuş olmalıdır. Şirket kurucularının isimleri fermana Türkçe okunduğu gibi yazılmış olmasına rağmen, biz İngilizce asıllarını kullanmayı tercih ettik.

usûl-i Devlet-i Aliyye'mize tevfikân kararlaştırılmış olan bir kıta mukavele-nâme mücebince işbu tarîkı yapacak olan bu kumpanya dâimî olarak Devlet-i Aliyye'mizin nizâmât-ı mer'iiyesine tâbî' ve nezareti tahtında olarak bir Osmanlı şirketi ve elli sene müddet-i imtiyazıyyesi olmak üzere teşekkül ve teessüsüne taraf-ı şâhânemizden ruhsat verilmiş ve mezkûr mukavele-nâme Devlet-i Aliyye'mizin Hariciye ve Ticaret ve Maliye nezaret-i celileleri tarafından imza ve temhir olunarak ve işbu ferman-ı âlişânımın hükmü zikrolunan mukavele-nâme şerâitinin temâmî-i icrasına muallak olarak müessisler cânibine ita olunmuş olmağla zikrolunan mukavele-nâmeye tatbikan işbu şirketin teessüsüne ve mezkûr demiryolun inşasına ruhsatı hâvî Dîvân-ı Hümâyûnumdan işbu emr-i âlişânım tasdir ve kumpanya tarafına ita kılındı".¹¹

Burada hemen göze çarpan hususlar imtiyaz süresinin elli sene ve şirketin Osmanlı kanun ve nizamlarına tâbî bir Osmanlı şirketi olması gibi konulardı. Fermanda sözü edilen mukavelename, yine aynı tarihte hükümetle şirket arasında imzalandı.¹² Buna göre, şirketin, sözleşmenin yürürlüğe girmesinden itibaren en çok sekiz ay içinde yolun keşif defterini ve güzergâh haritasını devletin onayına sunması gerekiyordu. Şirkette demiryolunun iki tarafındaki otuzar millik mesafede demir ve şose yollar yapabilme imkânı ve gerekli bina, istasyon, iskele, gümrük binaları vesaireyi tamamlaması için de dört sene süre tanınır; ayrıca demiryolu boyunca telgraf hattı döşemesi ve hattın birisini devletin hizmetine vermesi öngörülür. Devlet yabancı sermayeyle inşa edilecek böyle bir demiryolunu teşvik için de bazı tedbirler alır. Bu cümleden olarak demiryolu ve binalar için gerekli araziye, tasarrufu kendisinde olmak üzere ücretsiz olarak ve yine yolun geçeceği yerlerdeki devlete ait (mirî) arazileri bedava, mülk olanları ise, bedeli mukabilinde

11 15 Ekim 1856 (14 Safer 1273), I. Har., nr. 7040. Bir sureti için bkz. A. DVN. NMH, 8/21. Fermanın üzerinde tarih yoktur; ancak, daha sonra tanzim edilen şirket nizamnamesinin ikinci maddesinde fermanın tarihi 23 Eylül 1856 olarak verilir. Şirketin içtüzüğü için bkz. *Mukavelenâme Defteri*, nr. 1, s. 38-48.

12 I. MM, nr. 1175, lef 6; *Mukavelenâme Defteri*, nr. 1, s. 179-181.

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

şirkete vermeyi kabul eder; ayrıca hattın her iki yanında otuzar mil mesafedeki mirî arazide çıkacak olan kömür madenleri de şirkete aitti. Bunun dışında hattın her iki yanındaki otuzar millik alanda bulunan mirî orman ve taşocaklarını da ücretsiz olarak şirketin kullanımına sunar.

Şirketin sermayesi 1.200.000 sterlindi. Sözleşmeye göre şirket sermayesinin %2'si¹³ olan 24.000 sterlini kefalet akçesi olarak devlete vermesi ve dört sene içinde yolu tamamlayamadığı takdirde bu paranın Osmanlı hazinesinde kalması gerekiyordu. Eğer şirket inşaatı durdurur ve üzerinden altı ay geçerse, demiryolu bütün mal varlığıyla birlikte devlete kalacağı gibi, bu durumda şirketin tazminat talep etme hakkı yoktu; ancak, güzergâh üzerindeki tünellerin delinmesinde güçlükler çıktığı takdirde şirkete ek süre verilebilirdi. Hükümet isterse elli yıl olarak belirlenen imtiyaz süresini uzatabilirdi; fakat kömür madenleri için böyle bir ihtimal söz konusu değildi. İmtiyaz müddetinin sonunda hükümetin 1.000.000 sterline hattı satın alması ve bu meblağı taksitle ödemesi durumunda senelik %6 fâiz ödemesi öngörülür. Devletin şirkete tanıdığı teşviklerden birisi de, 1.200.000 sterlin olan şirket sermayesinin %6'sını, yani 72.000 sterlini imtiyaz süresi boyunca her yıl senelik kâr olarak garanti etmesiydi. Bu garanti, hattın kısım kısım tamamlanıp açılan bölümleri için de geçerliydi. Hattın net kârının %7'den fazlasının şirketle devlet arasında paylaşılması öngörülür. Hükümetin şirkete tanıdığı diğer bir imtiyaz da, şirketin rızası dışında İzmir'le Aydın arasında başka bir demiryolunun yapılmasına izin vermeme sözüydü. Buna karşılık şirketin de demiryolunu uzatabilmek için hükümetten izin alması gerekiyordu.

Şirketin gerekli olan sermayeyi hisse senedi çıkararak temin etmesi ve bu hisselerin %25'inin belirlenen fiyat üzerinden Osmanlı Devleti'nde satılması sözleşme şartlarındandı; ancak, şirket belirlenen sürenin sonunda satılmayan hisseleri istediği yerde satabilirdi. Yolcu ve eşya taşıma ücretlerine zam ve tenzilat yapılması hükümetin izniyle mümkündü; fakat şirketin

13 O. Kurmuş, %2'lik kefalet oranını %3,3 olarak verir (a.g.e., s. 38) ki bu yanlıştır. Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

müdür, memur ve işçilerinin atanmasına ve ticarete dair olan düzenlemelerine hiçbir şekilde müdahale edemezdi. Şirket, hukukî açıdan Osmanlı kanunlarına tâbi olup devletle şirket arasındaki anlaşmazlıkların, iki tarafça atanacak temsilcilerden oluşan karma bir komisyon vasıtasıyla çözümlenmesi öngörülür. Şirket görevlileri tâbi oldukları devletin himayesi altındaydı. Hükümet şirketin demiryolu için gerekli olan araç ve edevatı vergiden muaf olarak yurtdışından getirebilmesine imkân tanıdı; ancak, şirket Osmanlı ürünlerini tercih etmeye mecburdu. Öte yandan ihtiyaçtan fazla yapılan ithalat, gümrükten kaçırılmış mal hükümlerine tâbiydi.

Hükümetin şirkete sağladığı teşvik ve imtiyazlara karşılık, şirket de hükümete bazı kolaylıklar tanıdı. Hükümete ait tahriratı gerek demiryolu gerekse telgrafla bedava, mektupları cüzî bir ücret karşılığı, hazine emvalini %50 indirimli, askerleri üçüncü sınıf yolcuların üçte biri ve harbiye mühimmatını da yine üçüncü sınıf eşyadan alınan ücretin üçte biri mukabilinde taşıması, bunlar arasında sayılabilir; ayrıca devletin posta memurları için günde bir, gerekirse iki kere vagonlarda yer ayırması öngörülür. Eğer şirket imtiyaz fermanının verildiği tarihten itibaren bir sene içinde inşaata başlayamaz ve içtüzüğünü hükümete sunamazsa, imtiyaz kendiliğinden geçersiz konuma düşüyordu.¹⁴

Görüldüğü gibi şirket, Osmanlı hükümetiyle son derece uygun şartları ihtiva eden bir sözleşme imzalamıştı. Sözleşme şartlarının şirket lehinde olmasında, ileride Osmanlı yöneticilerinin ağzından da ifade edileceği üzere, devleti yönetenlerin bu tür kapitalist ilişki ve yöntemlerden habersiz olmalarının da rolü büyüktü. Devlet ayrıca, yabancı sermayeyi ülkeye çekebilmek için yolun her iki yanında otuzar millik alandaki demiryolu ve şoselerin yapımı, kömür madenlerini işletme, orman ve taşocaklarını ücretsiz kullanma imtiyazları gibi, önemli teşvik tedbirleri aldığını görüyoruz. Yine, İzmir'le Aydın arasındaki ana hattın tamamlanmasından sonra işlemeye başlaya-

14 1. MM, nr. 304; *Mukavelenâme Def.*, nr. 1, s. 1-8; A. DVN. NMH, 8/21.
Ücretsiz PDF Kitap Arşivi - <https://rantey.org>

cak olan senelik kâr garantisi de şirkete verilen diğer önemli bir primdi; zira hiç kâr etmese bile, devletin senede 72.000 sterlini sözleşme gereği şirkete ödemesi gerekiyordu.

Sermayenin toplanmasında karşılaşılan güçlükler

Şirket, sermayesinin teşekkülü için piyasaya her biri 20 sterlin değerinde olmak üzere 60.000 hisse senedi sürdü. Yukarıda da belirtildiği gibi, hisselerin dörtte birlik kısmının, yani 15.000'inin Osmanlı Devleti'nde satılması sözleşme gereği idi. Şirket bu hisselerin dağıtımıyla Robert Wilkin'i görevlendirdi. Hisse sahibi olabilmek için hisse başına bir sterlinlik peşinatı şirketin İstanbul'daki sarrafı olan Henry James Hanson'a makbuz karşılığı yatırmak ve ikişer sterlinlik dokuz ve bir sterlinlik onuncu bir taksiti ödemeyi taahhüt eden bir sözleşmeyi imzalamak yeterliydi.¹⁵ Hükümet vilâyetlere listeler gönderek senetlerden almak isteyen memurların isimlerini yazdırmalarını isterse de, çeşitli malî sıkıntılar ve zorluklar içerisinde bulunan memurların isteksiz davranmaları üzerine bunları teşvik etmek için¹⁶ padişahın 500 hisse senedi satın almasına rağmen,¹⁷ hisselerin ancak 8.000'i satılabildi. Geriye kalan 7.000 senet ise hazine adına alınır.¹⁸ Öte yandan şirketin yurtdışında satışa sunduğu hisselerin tamamı kısa bir süre içerisinde satılır.¹⁹

Osmanlı sınırları dahilinde satılan 15.000 hisse senedinden gerek hazine kalanların ve gerekse şahıslarca satın alınanların taksit ödemelerinde bazı sorunlar meydana gelir. Hazine adına satın alınan 7.000 hissenin peşinat da dâhil olmak üze-

15 19 Ocak 1857 (22 CA 1273), I. Har., nr. 7264, lef 2; O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 39.

16 "...işbu kumpanyadan taraf-ı eşref-i hazret-i şehinşâhî için hisse alınmasına râğbet-i seniyye şâyan buyurulacağı hâlde herkes medar-ı şevk ve gayret olacağına nazaran..." (19 Ocak 1857/22 CA 1273, I. Har., nr. 7264, lef 1).

17 O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 39.

18 I. Dah., nr. 27450; I. MV, nr. 20352, lef 1, 4.

19 23 Ekim 1857, I. MV, nr. 16828, lef 1 ve 5.

re, birinci taksitlerinin tutarı olan 21.000 sterlin zamanında ödenir; ancak, 14.000 sterlinlik ikinci taksitin, hazinenin müsait olmaması yüzünden²⁰ Banker Baltacı'dan %6 faizle borç alınarak ödenmesi kararlaştırılır.²¹ Öte yandan 19 Nisan 1859'da vadesi dolan beşinci taksit de iki sene ödenemez²² ve şirketin sürekli uyarıları sonucunda Sadrazam Âlî Paşa paranın ödenmesi için gerekli emirleri verir.²³

Hazinenin hisselerinin yanında, şahısların satın aldıklarının taksit ödemelerinde de sıkıntılar yaşanır. Nitekim şirket, *Ceride-i Havadis* gazetesinde taksitleri yatırılmayan 6.224 hisse senedinin numarasını verir ve borçlarını ödemedikleri takdirde sözleşmeye dayanarak sahiplerinin yatırmış oldukları paraların ve hisselerin müsadere edileceğini kamuoyuna duyurur.²⁴ Bunun üzerine 1 Haziran 1861'de müsadere edilen 5.000 hisse senedi 11 sterlinden tekrar satışa sunulur.²⁵ Taksitini geciktiren hissedarlar, kendilerine ödenmesi gereken %6 faizden oldukları gibi, geciktirdikleri taksitler için de %10 faiz vermeleri gerekiyordu.²⁶ Bu gibi aksaklıklar, sermayesinin tamamını hisse senedi şeklinde temin eden şirketi çok etkiler ve durumunu sarsar; maddî sıkıntıya düşen ve yükümlülüklerini yerine getiremeyen şirketin iş çevrelerindeki itibar ve kredisi de son derece düşer.

Faaliyetlerin başlaması ve istimplâk sorunları

İzmir-Aydın demiryolu imtiyazı, Osmanlı devlet adamlarının demiryoluna bakışı hususunda da bize önemli ipuçları ver-

20 4 Ekim 1858 (25 Safer 1275), I. Dah., nr. 27450.

21 13 Ekim 1858 (5 RA 1275), I. Dah., nr. 27567.

22 I. MV, nr. 20352, lef 3, 4.

23 a.g.v., lef 1.

24 Hissedarlara taksitleri yatırmaları için ilân tarihinden itibaren 28 gün süre tanındı (21 Nisan 1861/10 L 1277, *Ceride-i Havadis*, nr. 121).

25 16 Haziran 1861 (7 Z 1277), *Rûznâme-i Ceride-i Havadis*, nr. 160; O. Kurmuş, a.g.e., s. 40.

26 31 Aralık 1861 (28 C 1278), *Rûznâme-i Ceride-i Havadis*, nr. 294; *Gurre-i B* 1278, nr. 297.

mektedir. Nitekim Meclis-i Tanzimat mazbatasında yer alan bir değerlendirmede, bu girişim memleketin diğer yerlerinde yapılacak benzer yatırımlara bir başlangıç, bir mukaddime olarak görülür.²⁷ Bu yüzden yukarıda da belirtildiği üzere imtiyazın gerçekleşmesi hükümet açısından çok önemliydi. Bu bakımdan imtiyaz fermarıyla sözleşme, imtiyaz sahiplerine verilmek üzere Londra'daki Osmanlı sefaretine gönderildi. Eğer iki aylık bir süre zarfında imtiyaz sahipleri 24.000 sterlinlik kefalet bedelini Londra sefaretine teslim etmezlerse, imtiyazları geçersiz sayılacaktı.²⁸

İmtiyazı elde eden İngiliz milletvekili William Jackson, bütün haklarını Joseph Paxton, George Whytes ve A. W. Rixon ile beraber İngiltere'deki bir şirkete devretti. Devir şartlarına göre, yeni grubun da aynı şekilde, sözleşmedeki bilumum şartları yerine getirmesi gerekiyordu. W. Jackson ve arkadaşları, sözleşme gereğince devlete vermiş oldukları 24.000 sterlini ve faizini, imtiyazın elde edilmesi ve yolun güzergâh haritası için yaptıkları masrafları, yeni şirketten nakit olarak veya hisse senedi şeklinde geri alacaklardı.²⁹

Yeni grup, Mayıs 1857'de İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu (*The Ottoman Railway from Smyrna to Aidin*) adında bir şirket kurdu.³⁰ W. Jackson ve arkadaşları, daha önce Mösyö Meredith'e yolun güzergâh haritalarını çizdirmişti.³¹ Ancak, bu planları beğenmeyen yeni yöneticiler İzmir'e bir grup mühendis göndererek haritaları yeniden hazırlattı. Yeni plana göre hat üç kısımdı: İzmir'den Aydın Dağları'na kadar olan bölüm birinci kısmı; buradan Menderes Vadisi'ne geçişi sağlayan

27 "...böyle bir emr-i nâfi'in...sâir memâlik-i mahrûse-i cenâb-ı şâhânedede dahi husûlüne mukaddime olmak üzere..." (4 Ağustos 1856/2 Z 1272, I. MM, nr. 304).

28 I. MM, nr. 304.

29 *Mukavelename Def.*, nr. 1, s. 38-39. Bu defterde İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu Şirketi içtüzüğünün bir sureti vardır. Bu bilgi de nizamnamenin 6. maddesindedir. Nizamnamenin metni için ayrıca bkz. *Sâlname-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1304, s. 126-154.

30 O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 38.

31 *Mukavelename Def.*, nr. 1, s. 39.

tünele kadar olan bölüm ikinci kısmı ve tünelden Aydın'a kadar olan mesafe de üçüncü kısmı oluşturunuyordu.³²

Güzergâh planı bu şekilde hazırlandıktan sonra inşaat Avrupa'da demiryolu sahasında tanınmış bir müteahhit olan T. J. Jackson'a ihale edilir.³³ Yapılan anlaşmada müteahhidin 1.030.000 sterlin masrafla yolu inşa etmesi³⁴ ve 1858 senesi sonlarına doğru ilk bölümü tamamlaması öngörülür.³⁵ Gerekli lokomotif ve vagonların temini, telgraf sisteminin kurulması, depo ve istasyon binalarıyla rıhtımın inşası da bu meblağa dâhildi. Paranın yarısının nakit, diğer yarısının ise hisse senedi olarak müteahhide ödenmesi sözleşme gereği idi. Şirket sermayesinin bu şekilde yarıya yakın bir kısmının müteahhitçe üstlenilmesi ve sermayenin alışılmamış bir şekilde taahhüdü Londra Borsası'nı rahatsız eder ve bu yüzden şirkete ait hisse senetlerinin borsada alınıp satılması geçici olarak durdurulur.³⁶ Bu arada şirketin sözleşmeye uygun olarak hazırlayıp hükümetin onayına sunması gereken demiryolu nakliye ücret tarifesiyse³⁷ şirket içtüzüğünü hazırlayarak hükümete

32 O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 38.

33 1. MV, nr. 16828, lef 8; O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 39.

34 O. Kurmuş, *aynı yer*.

35 29 Ekim 1857, 1. MV, nr. 16828, lef 8.

36 O. Kurmuş, *aynı yer*.

37 1. MM, nr. 374, lef 1, 2. 16 Mart 1857 (19 B 1273) tarihli irade ile kabul edilen tarife şu şekildeydi:

"Bir İngiliz mili mesafe için beher kantar başına emtia-i ma'mûleden	12 pâre
Yine o hesap ile eşya-yı gayr-ı ma'mûleden	18 pâre

Paket ve ağınam ve hayvanat ve eşya-yı saire için Devlet-i Aliyye ile kumpanya miyanında bi't-terazi bir ücret tayin olunacaktır.

Beher İngiliz mili başına sınıf-ı evvel yolcularından	2 gurus
Beher İngiliz mili başına sınıf-ı sâni yolcularından	1 gurus

Şirketin belirlediği bu fiyatlar hayli yüksekti. Zira, deveçiler İzmir'den Aydın'a taşıdıkları eşya ve emtiadan kantar başına yaklaşık 20 kuruş ücret almaktaydı. Şirketin sunduğu tarifeye göre ise, şirket sahipleri kantar (yaklaşık 56,5 kg) başına belirlediği nakliye ücreti yaklaşık 14 kuruştı. Görüldüğü gibi iki rakam arasındaki fark pek dişe dokunur değildi. Şirket yöneticileri de bu durumun farkında olduklarından, ileride ticaret ve buna bağlı olarak da demiryolu nakliyatı arttığında bu fiyatlarda indirim yapabileceklerini ifade etmekteydi (*a.g.v.*, lef 3).

verir ve bir irade ile onaylanır.³⁸

Belirtildiği üzere, güzergâh üzerinde bulunan devlete ait boş (hâli) arazilerin ücretsiz olarak ve mülk arazilerin de değerleri tespit ve istimlak edilerek tasarrufu devlete ait olmak üzere şirkete verilmesi gerekiyordu. Mülk arazilerin istimlak bedellerini sözleşme gereği şirket üstlenir ve istimlak faaliyetlerini yürütmek üzere bir komisyon oluşturulur. Komisyon başkanlığına Meclis-i Âli-i Tanzimat kâtiplerinden Mustafa Efendi, mühendisliğine Erkân-ı Harbiye Binbaşı Mustafa Efendi³⁹ ve üyeliklerine de muaccelât müdürü, tapu müdürü, eyalet meclisi üyelerinden arazi fiyatları konusunda bilgili bir kişi, mahkeme temsilcisi ve şirketin memur ve vekilleri getirilir.

Istimlak edilecek arazinin demiryolu şâiyası çıkmadan önceki fiyatı üzerinden satın alınması kararlaştırıldı.⁴⁰ Komisyonun aldığı kararlar kesindi; eğer mülk sahibi komisyonun tespit ettiği fiyatı beğenmez ve malını vermek istemezse, rızasına bakılmayıp malı istimlak edilerek değerinin mal sandığına yatırılması öngörülüyordu. Buna mukabil mallarının bedelini aldıklarına dair mal sahiplerinden birer senet alınması gerekiyordu. Giderleri eyalet mal sandığından karşılanacak olan komisyonun herhangi bir isim altında ahaliye masraf yüklemesi kesinlikle yasaktı.⁴¹ Bu önlemin alınması, yani is-

38 27 Aralık 1857 (10 CA 1274), I. MV, nr. 17393. 88 maddeden müteşekkil olan nizamnamenin sureti için bkz. *Mukavelename Def.*, nr. 1, s. 38-48; *Sâlname-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1304, s. 126-154.

39 Komisyon başkanı Mustafa Efendi'ye yapacağı masraflar ve maaşı karşılığı olarak toptan 350 lira tahsis edildi (3 Ekim 1857/14 Safer 1274, I. MV, nr. 16653, lef 2). Daha sonra Binbaşı Mustafa Efendi'nin yerine, söz konusu arazi satın alma memuriyeti ile beraber demiryolunun metanet ve sağlamlığı ve masraflarının tespiti işlerine, yani kısaca sözleşmenin uygulanmasına nezaret etmek üzere Erkân-ı Harbiye miralaylarından Reşad Bey 30 lira maaşla atandı (27 Haziran 1858/15 ZA 1274, MAD, nr. 9234, s. 109-110).

40 "...bir iki sene evvel alınıp satılan baha ile şimdi arazi ve emlak iştirâ olunmayacağı der-kâr ise de şu vakitte şimendüfer külliye meydanında olmasa ol mahal kaç kuruş eder ise o fiyat baha-yı hakikî farz ve tayin olunup şimendüfer yapılacağı havadisinden neş'et eden fark-ı fiyat mu'teber ve makbul olmayacaktır" (3 Ekim 1857/14 Safer 1274, I. MV, nr. 16653).

41 3 Ekim 1857 (14 Safer 1274), I. MV, nr. 16653.

timlâkin demiryolu söylentisi çıkmadan önceki bedel üzerinden yapılması, demiryolu söylentisiyle beraber bölgede arazi fiyatlarının hayli yükseldiğini ve halkın arazisini satmak istemediğini göstermektedir. Nitekim O. Kurmuş da, bölgede arazi fiyatlarının %500 arttığını belirtir.⁴² Bütün bu tedbirlere rağmen mülk arazilerin satın alınması işlemleri sırasında yine de birtakım problemler ortaya çıktı.⁴³ Bunların bir kısmı 23 Eylül 1856 tarihli sözleşmenin yetersizliğinden,⁴⁴ bir bölümü de şirket görevlilerinin keyfi davranışlarından kaynaklanır.⁴⁵

İnşaatin başlaması ve bazı sorunlar

Bu faaliyetler devam ederken, yolun inşası için gerekli olan makine ve araçlar da İngiltere'den getirtildi ve başmühendisle yardımcılarının İzmir'e gelmesinden sonra⁴⁶ 22 Eylül 1857'de

42 O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 48.

43 Şirket sözleşmenin onuncu maddesine dayanarak istasyon, iskele ve havuz yaptırmak üzere İzmir'de demiryolunun denizle bağlantı kurduğu yerin kendisine verilmesini istedi. Oysa söz konusu sahilin bir kısmı Vâlide Sultan vakfı olup 2.659 lira muaccele ile Pişmiş-oğlu Hoca Nişan'a; diğer kısmı ise on iki parça olarak parsellenip ikisi şirketle yapılan sözleşmeden önce ve dokuzu da sonra olmak üzere muhtelif kişilere verilmişti. Meselenin çözümü için yapılan görüşmeler sonucunda söz konusu meblağın yarısının Hoca Nişan'a ve diğer yarısının da vakfa verilmesi kararlaştırıldı. Ayrıca bu arazinin senelik kirası olan 53 lira da her sene şirket tarafından vakfa ödenecekti (9 Ocak 1859/4 C 1275, I. MM, nr. 587, lef 1, 2, 6).

44 Bir önceki dipnotta izah edilen arazi anlaşmazlığı, sözleşmenin ilgili maddesinde vakıf araziler hakkında bir açıklığın olmamasından dolayı çıkmıştı.

45 Hoca Nişan'ın Kemer yakınlarında bulunan arazisinin, istasyon inşası için gerekli olan kısmın dışındaki yerlerinin de etrafı şirket mühendisleri tarafından duvarla çevrilerek zaptedilmek istendi. Yine Halkapınar Çiftliği ve Develiköy'deki diğer arazilerinde bulunan ağaçlar da tünel açılması esnasında kesildi ve dükkân ve bina inşaatında kullanıldı (I. MV, nr. 18814, lef 6).

Bunlardan başka Tire'ye bağlı Halkapınar ve Yeniköy çiftlikleri halkı da şirketin kendilerine ait çam ve palamut ağaçlarını izinsiz kestiğini, demiryolu için arazi tesviye olunduğundan dolayı bir iki seneden beri söz konusu yerlerde tarımın yapılamadığını belirterek haklarının korunmasını istedi (*a.g.v.*, lef 5). Bunun üzerine durumun tahkik edilip gerçek anlaşılınca kadar söz konusu çiftliklerden ağaç kesilmesi yasaklandı (9 Ekim 1859, *a.g.v.*, lef 7).

46 O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 44.

yapılan büyük bir törenle hattın inşasına başlandı.⁴⁷ Çalışmalar gayet süratli bir şekilde başladığı için şirket yöneticileri, demiryolunun birinci kısmının 1858 yılının sonlarına doğru tamamlanacağını ifade etmekteydi.⁴⁸ Nitekim bir ay gibi kısa bir süre içerisinde 1,5 kilometreden fazla yol açıldı ve toprak geçici bir hat döşenecek şekilde düzeltildi; bu esnada ikinci kısım olarak kabul edilmiş olan dağlık bölgede de faaliyetler başlatıldı. Bir yandan 500'den fazla işçi burada tüneli açmak için çalışırken,⁴⁹ bir yandan da demiryoluna gerekli olan makinelerin temini için Robert Stevenson Şirketi'yle bir anlaşma yapıldı.⁵⁰

İnşaatin böyle faal bir şekilde devam etmesi şirket yöneticilerini de heyecana getirmiş olmalıdır ki, şirketin sekreteri Jacob L. Elkin, Osmanlı Devleti'nin Londra Sefiri Kostaki Bey'e verdiği 23 Ekim 1857 tarihli mektupta yolun birinci kısmının 1858 senesinin sonunda tamamlanacağını yazıyordu.⁵¹ Fakat bu sevinç uzun sürmedi. Nitekim işler 5 Nisan 1858'e kadar iyi gittikten sonra,⁵² hisse senetleri taksitlerinin zamanında ödenmemesi yüzünden para darlığına düşen şirket, gerekli harcamaları yapamadı ve Kasım 1858'e kadar inşaatı tatil etti. İnşaatı aksatan sorunlar sadece parayla sınırlı değildi. Toprak kayması gibi bazı kazalar da inşaatın ilerlemesini en-

47 1. MV, nr. 16828, lef 5, 9. Kurmuş, hattın inşasına başlama tarihini 28 Eylül 1857 olarak verir (a.g.e., s. 44). Açılış son derece görkemli bir törenle yapılır; önce müftü tarafından dualar okunur, sonra İzmir valisi açılış konuşmasını yapar, ardından da kurban kesilerek gümüş kürekle kazma işlemine başlanır ve 21 päre top atışı yapılır. Atış taliminden sonra akşam bir balo düzenlenir ve havai fişekler atılır. Törene İzmir valisi, şirketin yöneticileri, askerî erkân, ulema, meşayih, vücûh, konsoloslar, patrikler ve halk katılır (27 Eylül 1857/7 Safer 1274 tarihli İzmir Meclisi'nin mazbatası, 1. MV, nr. 16828, lef 9). Hattın inşasına başlama tarihi son derece ilginçtir. Zira sözleşmenin 29. maddesine göre imtiyaz tarihinden itibaren bir sene içerisinde inşaat başlanmaz ise, hükümet imtiyazı geçersiz sayabilirdi. İmtiyaz 23 Eylül 1856 tarihinde verildiğine göre, belirlenen sürenin dolmasına bir gün kala inşaat başlandı.

48 1. MV, nr. 16828, lef 8.

49 O. Kurmuş, a.g.e., s. 44.

50 1. MV, nr. 16828, lef 5.

51 1. MV, nr. 16828, lef 5.

52 Charles Issawi, *The Economic History of Turkey, 1800-1914*, Chicago 1980, s. 183.

geller. Nitekim inşaat yeniden başlayınca bu tür bir olay meydana gelir.⁵³

İzmir'deki İngiliz konsolosu 1859'da hazırladığı bir raporda, hattın 1860 ilkbaharından önce tamamlanamayacağını belirterek karşılaşılan güçlükleri, hat üzerinde altı tane köprünün bulunması ve yol kenarlarındaki setlerin dayanıksız bir şekilde inşa edilmesi şeklinde sıralar.⁵⁴ Ayrıca yapılmış olan köprüler temellerden çökmeye ve kemerlerden bel vermeye başladığı gibi, başmühendis tarafından bittiği iddia edilen Buca ve Seydiköyü istasyon binalarının inşasına hiç başlanmamıştı bile; öte yandan tünel delme işlemlerinde de fazla bir ilerleme kaydedilemez. Bu durum şirketin kredisini sarsar ve senetleri banka ve tüccarlar tarafından kabul edilmez olur. Bütün bunların yanında başmühendis ve müteahhidin birtakım yolsuzluklar yapmaları üzerine müteahhitle yapılan mukavele feshedilir; başmühendis de görevinden alınır.⁵⁵

Londra'da toplanan hissedarlar genel kurulunda müteahhitlik, önceki müteahhitle anlaşılan şartlarla T. R. Crampton'a verildi (30 Eylül 1859).⁵⁶ Genel kurul sonunda 6 Eylül-14 Aralık tarihleri arasında bir danışman mühendisin İzmir'e gönderilerek tarafsız bir rapor hazırlaması kararlaştırılır. Mühendisin hazırladığı raporda, Aydın Dağları'nı tünel kazarak geçme fikrinin yanlış olduğu, yolun dağın üzerinden geçirilmesinin daha müsait olacağı ve hattın yetmiş kilometrelik bölümünün belirlenen süre içinde tamamlanamayacağı belirtilir. Bunun üzerine yolun dağın üzerinden mi yoksa etrafından mı geçirilmesi gerektiği tartışması başlar; yeni müteahhit yolun dağın etrafından geçirilmesini savunurken, idare meclisi mühendisin raporunu

53 Bir tepeyi aşmak için on metre derinliğinde bir yar açmak gerekiyordu. Ancak, her ne kadar köylüler tepenin yamaçları sağlam olmadığı ve heyelan tehlikesinin bulunduğu gibi nedenlerle mühendisleri vazgeçirmeye çalışırlarsa da sözlerini dinletemez ve beş ay süren uzun ve yorucu bir çalışmadan sonra yarınma işleminin tamamlandığı gün toprak kayması olur ve hat toprak altında kalır (O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 44-45).

54 C. Issawi, *a.g.e.*, s. 183.

55 O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 45.

56 *Ceride-i Havadis*, nr. 957.

onaylar. İki taraf arasında ortaya çıkan bu görüş ayrılığı neticesinde, müteahhit Haziran 1860'da inşaatı tekrar tatil eder.⁵⁷

Anlaşmazlığı çözmek amacıyla İzmir'e gelen Sir Rowland başkanlığındaki bir grup, idare meclisinin kararlarına uyması gerektiği konusunda müteahhidi ikna eder ve mühendisin raporunun uygulanması için hükümete başvurursa da hükümet müteahhidin fikrini beğenir. Bütün bu hadiseler olurken inşası bitmiş olan yolların bakımı yapılamaz ve yağın yağmurlar sekiz kilometrelik bir yol şeridini bir metre su altında bırakır. Ayrıca durgun suyun ürettiği sivrisinekler sıtma hastalığının artmasına neden olur ve bu da çalışmaları aksatır. Otuz kilometre uzunluğundaki geçici yol ve yarısı inşa edilmiş birkaç istasyon binası için 321.000 sterlin para harcanır; ayrıca müteahhit tarafından tamamlandığı öne sürülen Alsancak, (Punta) istasyonu rıhtımının çok sağlıksız ve sakat bir şekilde inşa edilmiş olduğu anlaşılır.⁵⁸

Söz konusu güçlükler içerisinde inşa edilmeye çalışılan hattın İzmir'den Üçpınar'a (Triyânde) kadar olan yedi millik bölümü 26 Aralık 1860'ta işletmeye açılır ve bunun üzerine hattın masraflarını yerinde kontrol etmek için özel bir komisyon kurulur. İnşaatın başlamasından 31 Aralık 1860 tarihine kadar şirketin giderlerinin 491.443 ve gelirlerinin ise 508.071 sterline ulaştığı görülür.⁵⁹ Bu kısmın açılmasından sonra gün geçtikçe şirketin nakliyatı ve buna bağlı olarak da geliri çoğalmaya başlar.⁶⁰ Ayrıca Torbalı'dan Tire'ye bir şube hattının inşası kararlaştırılır ve yolun güzergâhını keşif ve muayene etmek üzere bir mühendis heyeti görevlendirilir.⁶¹

57 O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 45; C. Issawi, *a.g.e.*, s. 183.

58 O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 46.

59 22 Nisan 1861 (11 L 1277), *Ceride-i Havadis*, nr. 1036.

60 Nitekim ikinci hafta 35 lira (14 Ocak 1861/2 B 1277, *Ceride-i Havadis*, nr. 1022) olmak üzere, birinci ay 155 lira ve ikinci ay 281 lira (22 Nisan 1861/11 L 1277, *Ceride-i Havadis*, nr. 1036) hasılat alınır ve bu meblağ günden güne çoğalarak 1861 Nisanının ikinci haftasında 300 liraya (19 Nisan 1861/8 L 1277, *Rûznâme-i Ceride-i Havadis*, nr. 120) ve daha sonra günlük 35 liraya kadar ulaşır (9 Mayıs 1861/28 L 1277, *Ceride-i Havadis*, nr. 1030).

61 25 Aralık 1860 (11 C 1277), *Ceride-i Havadis*, nr. 1019.
Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://ranfey.org>

Bütün bu gelişmeler hattın belirlenen süre içerisinde bitirilemeyeceğini açıkça ortaya koydu. Şirket bunun üzerine birçok kere hükümete başvurarak inşa müddetini uzatma ve iktisadî durumunu düzeltmek üzere 250.000 sterlinlik yeni bir sürüm tahvil daha çıkarma müsaadesi ister. Bu durumda Osmanlı hükümetinin önünde iki yol vardı: ya sözleşme hükümlerine dayanarak hattın inşa imtiyazını feshedip şirketin mal varlığına el koyacak veya şirket yöneticilerinin istediği imtiyazı verecekti. Hükümet, İskenderiye-Kahire demiryolundan sonra Osmanlı Devleti'nde inşasına başlanan ikinci demiryolu olması hasebiyle Aydın hattına el koyup imtiyazı feshetmenin "ashâb-ı sermaye"yi korkutacağı ve daha sonra yapılacak benzer teşebbüslere kötü örnek olacağı endişesiyle ikinci şıkkı tercih etmedi.⁶²

Şirketin inşaat ve imtiyaz süresini uzatma talepleri

Bu düşünceden hareketle şirket ile bazı yeni hakları içeren ek bir sözleşme imzalandı (23 Mart 1861).⁶³ Buna göre, eğer demiryolu Selâhaddin Dağı üzerinden geçirilirse dört, Ayasoluğ (Selçuk) üzerinden geçirilirse üç sene olmak üzere şirkete ilâve inşa ve imtiyaz süresi verildi; ayrıca söz konusu 250.000 sterlinlik tahvili piyasaya çıkarmasına da müsaade edildi.⁶⁴ Neticede şirket, Ayasoluğ güzergâhını tercih ve çizdirdiği yol güzergâh haritalarını Bâbîâlî'ye takdim etti.⁶⁵ Yukarıda şirketin hisse senetlerinin Londra Borsası'nda yasaklandığı belirtilmişti. Hükümet 250.000 sterlinlik tahvilin çıkartılması için gerekli izni hemen verdiği hâlde, bunların piyasaya sürülmesi borsaya kabul edilmelerine kadar mümkün olmadı.⁶⁶ Öte yandan borsa izni 2 Nisan 1861 tarihinde⁶⁷ çıkmasına rağmen,

62 1. MM, nr. 1175, lef 3.

63 a.g.v., lef 10.

64 a.g.v., lef 5; *Muhavelename Def.*, nr. 1, s. 179-181.

65 *Ceride-i Havadis*, nr. 1036.

66 O. Kurmuş, a.g.e., s. 41.

67 *Rûznâme-i Ceride-i Havadis*, nr. 122.

tahvillerin piyasaya sürülmesi yaklaşık bir yıl, Nisan 1862'ye kadar gecikir. Vadeleri Mayıs 1866'da sona eren bu tahviller %6 faizli olup piyasada gerçek değerinin %14 altında bir fiyatla alıcı bulur.⁶⁸

250.000 sterlinlik tahvilin çıkartılması ve inşa süresinin uzatılması şirketi epeyce rahatlatır ve hattın Torbalı'ya kadar olan bölümü İzmir Valisi Osman Paşa'nın da katıldığı bir törenle işletmeye açılır.⁶⁹ Şirket bunun üzerine, hattın bazı kısımlarının işletmeye açıldığı ve böylece devlete karşı gerekli emniyetin sağlandığı gerekçesiyle sözleşme uyarınca hükümete vermiş olduğu 24.000 sterlinlik kefalet akçesini geri ister ve hükümet bu talebi değerlendirerek parayı şirkete iade eder (9 Ekim 1861).⁷⁰

Yukarıda İzmir'le Aydın arasının üç kısma ayrılarak tamamlanacağı belirtilmişti. Sözleşmeye göre birinci kısım tamamlandığında %6'lık senelik kâr garantisinin işlemeye başlaması gerekiyordu. Şirket yöneticileri bundan dolayı İzmir-Küme Dağı (Aydın Dağları) yerine İzmir-Kozpınar arasının birinci kısım sayılmasını istedi.⁷¹ Böylece, kendi yükümlülüklerini yerine getirmemelerine rağmen, bir kere daha devletten %6'lık yeni bir gelir ve imtiyaz daha koparmış olacaktı. Sürdürülen müzakereler sonunda şirketin bu isteği de kabul edildi ve 21 Kasım 1861'de İzmir-Kozpınar arası birinci kısım olarak belirlendi.⁷² Şirket yöneticileri bu karardan çok memnun oldu.⁷³

68 I. MM, nr. 1175, lef 12; O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 41-42.

69 *Ceride-i Havadis*, nr. 1039; *Rûznâme-i Ceride-i Havadis*, nr. 133. O. Kurmuş, yanlış olarak Torbalı kısmının 24 Aralık 1860 tarihinde işletmeye açıldığını yazar (*a.g.e.*, s. 46). Zira bu tarihte açılan kısım Torbalı değil, Triyande bölümü olup, onun açılış tarihi de yukarıda belirtildiği gibi 26 Aralık 1860'tır. Hattın Torbalı'ya kadar olan kısmının işletmeye açılmasıyla Torbalı ile İzmir arasında eşya ve insan nakli tarifesi şu şekilde belirlendi: kişi başına, birinci mevki 43; ikinci mevki 28,5; üçüncü mevki 18; binek ve yük hayvanlarından her baş hayvan için 60 kuruş (*Rûznâme-i Ceride-i Havadis*, nr. 202).

70 I. MV, nr. 20287, lef 2, 4, 7.

71 *Ceride-i Havadis*, nr. 1057; nr. 1058.

72 *Ceride-i Havadis*, nr. 1064.

73 Şirketin İstanbul'daki vekili H. J. Hanson, sadarete yazdığı mektubunda hükümetin gösterdiği iyi niyete teşekkür ediyordu (I. Har., nr. 10713).

9 Eylül 1861'de 11 kilometre uzunluğundaki Torbalı-Cellat-kahve kısmı işletmeye açılır.⁷⁴ İzmir Valisi Rıza Paşa'nın sadarete gönderdiği 27 Ekim 1861 tarihli telgrafta hattın Kozpınar'ın iki mil ilerisine kadar tamamlandığı bildirilir.⁷⁵ Bütün bu maddî ve tabiî sıkıntıların yanında salgın hastalıklar da inşaatı sekteye uğratar ve sıtma salgını yüzünden inşaat bir süre durdurulur. Buna rağmen yetmiş kilometrelik bu kısmın resmî açılış töreni 14 Kasım 1861 tarihinde yapılır.⁷⁶

Şirket idarecilerinin 3 Mayıs 1862'de hükümete sundukları raporda birinci kısmın Aralık 1861'e kadar olan giderlerinin toplamı 716.507 sterlin olarak gösterilir; ancak, Meclis-i Maabir bu hesapların bazılarını itiraz eder ve sonuçta masrafların toplamı 624.726 sterlin olarak benimsenir.⁷⁷ 15 Eylül 1862'de Ayasoluğ'a kadar olan kısım işletmeye açılır⁷⁸ ve ertesi gün burada büyük bir istasyonun temeli atılır.⁷⁹

Osmanlı Devleti'nin gösterdiği bunca maddî ve manevî desteğe ve tanıdığı imkânlarla rağmen şirketin durumu bir türlü düzelemedi. Öyle ki, şirket, satılamayıp elinde kalmış olan 10.000 hisse senedini %50 zararına satmayı bile düşünür; ancak, bu satıştan elde edilecek meblağın açmazına çözüm olmayacağını bildiğinden bundan vazgeçer. Müteahhit T. R. Crampton bunun üzerine demiryolunun ikmal edilebilmesi için yeni bazı imtiyazlar elde etmek amacıyla hükümete başvurur⁸⁰ ve 10 Haziran 1863'te şirketle yeni bir ek imtiyaz söz-

74 O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 46.

75 I. MM, nr. 1026, lef 9, 10.

76 25 Kasım 1861 (21 CA 1278), *Tercüman-ı Ahvâl*, nr. 109; *Rûznâme-i Ceride-i Havadis*, nr. 294; O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 46. Hattın açılış merasimine daha önce İzmir'e gelmiş olan müteahhit T. R. Crampton (*Ceride-i Havadis*, nr. 1064), İzmir Valisi Rıza Paşa, yabancı devletlerin İzmir konsolosları, ahalinin ileri gelenleri ve memurlar katıldı ve Crampton törenden sonra bir ziyafet verdi (*Rûznâme-i Ceride-i Havadis*, nr. 265). Demiryolunun Kozpınar'a varmasıyla beraber eşya naklinde de büyük bir artış oldu. Daha önce eşya nakli az olup yolcu taşımacılığı ön plandaydı (*Ceride-i Havadis*, nr. 1066; nr. 1067).

77 I. MV, nr. 21700, lef 1.

78 I. Dah., nr. 33777.

79 *a.g.v.*, lef 3.

80 I. MM, nr. 1108, lef 6.

leşmesi daha imzalanır. Buna göre, şirkete demiryolunu Aydın'a kadar tamamlaması için otuz ay süre verilir; ayrıca, şirketin sermayesi 1.200.000'den 1.784.000 sterline; 72.000 sterlinlik senelik kâr garantisi de buna paralel olarak 112.000 sterline çıkarılır. 112.000 sterlinlik kâr garantisinin demiryolunun Aydın'a varmasından sonra işlemeye başlaması ve Aydın'a varıncaya kadar ise 39.360 sterlini kesinlikle aşmaması, çıkarılacak 892.000 sterlinlik tahvilin 588.000 sterlininin demiryolunun genel giderlerine, 304.000 sterlininin ise, daha önce çıkarılan 250.000 sterlinlik tahvilin borçlarının ödenmesine harcanması öngörülür. Önceki mukaveleler gereğince hükümetle şirket arasında bölüşülmesi gereken senelik kâr oranı da %7'den %8'e çıkarılır. Ancak, bu hususun hattın tamamen işletmeye açılmasından sonra yürürlüğe girmesi gerekiyordu.⁸¹

Görüldüğü gibi şirket kendi yükümlülüklerini yerine getirmemesine rağmen her seferinde yeni imtiyazlar elde etmeyi başarır. Sermayesini büyüterek yeni malî imkânlar elde ettiği gibi, buna paralel olarak devletten alacağı senelik kâr garantisini de artırır. Ayrıca hükümetle paylaşacağı kâr oranını bir puan artırarak üçüncü bir kazanç daha sağlar.

Yeni çıkarılan toplam 892.000 sterlin tutarındaki tahvil Avrupa borsalarında nominal değerlerinin %28 eksikine alınıp satılıyordu.⁸² Bu hisselerin %6 faiz verdikleri de gözönünde tutulursa, ekonomi dünyasında şirketin itibarının ne denli düşük olduğu daha iyi anlaşılır.

Osmanlı Devleti'nin gösterdiği bu teveccüh ve tanıdığı madî imkânlardan sonra şirketin durumunda gözle görülür bir düzelme olur. Şöyle ki, 1864 senesi sonunda gelirler ve giderler arasındaki menfi fark ortadan kalktığı gibi, hasılat da masraftan 3.890 lira fazla çıkar.⁸³ Bu olumlu havanın da etkisiyle şirketin elinde kalan 13.175 hisse senedi de kısa bir sürede sa-

81 *Muhavelename Def.*, nr. 1, s. 262-264.

82 *Ceride-i Havadis*, nr. 1166.

83 1. MM, nr. 1561, lef 6, 7.

tılır. Yeni çıkarılan tahvillerin faizi her sene şirket bütçesine 53.520 sterlinlik bir yük getirmektedir.⁸⁴

Şirketin daha önce çıkartmış olduğu 250.000 sterlinlik tahvilin faizlerinin ödenme zamanı 1 Mayıs 1866'da doluyordu. Bu ise, malî buhrandan bir türlü kurtulamayan şirket yöneticilerini bir hayli düşündürmekteydi. Bunun üzerine şirket idarecilerinden MacDonald Stephenson, A. Devaux ve S. J. Cooke, 9 Mart 1866 tarihli bir mektup ile tekrar hükümete başvurarak söz konusu senetlerin faizlerinin ödenebilmesi için 300.000 veya 400.000 sterlinlik imtiyazlı tahvilât⁸⁵ çıkarılmasını⁸⁶ ve inşa süresinin de 9 Kasım 1866'ya kadar on bir ay daha uzatılmasını istedi.⁸⁷

Şirket, sözleşmelerle belirlenen yükümlülük ve sorumluluklarını yerine getirmediği hâlde ikide bir yeni imtiyaz talepleriyle hükümetin karşısına çıkıyordu. 4 Temmuz 1866 tarihli Meclis-i Vâlâ mazbatasında geçen "Saltanat-ı Seniyye'nin şerâit-i mün'akide icabınca derhal imtiyazın fesh ve ilgasıyla yolun bi'l-müzâyede ahar kumpanyaya ihalesine istihkak-ı âlisi derkâr olup, fakat, memâlik-i mahrûse-i hazret-i şâhânede en evvel inşasına mübaşeret olunmuş ve husûl-i matlab içün şimdiye kadar taraf-ı Devlet-i Aliyye'den pek çok fedâkârlık edilerek hitâmı kuvve-i karîbeye gelmiş olan tarîkın mürûr-ı müddet-i ma'lûme ile münfesihi olan imtiyazı tarafına Devlet-i Aliyye'nin şîâr-ı âdili olan fütüvvet ve mürüvvet icabınca münasip olmayacağı" şeklindeki cümleler hükümetin şirkete olan yaklaşımını açık bir şekilde ortaya koyar. Hükümet bu düşünceden hareketle bir kez daha şirketin imtiyaz süresinin uzatılması talebini kabul etti.⁸⁸

Şirket birçok eksikliklerine rağmen, Temmuz 1866'da demiryolunu Aydın'a kadar işletmeye açmak niyetindeydi. An-

84 O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 42-44.

85 Bu senetlerin faizleri, diğer senetlerinkinden (*senedât-ı âdiyye*) daha önce ödendiği için bu isimle anılıyorlardı.

86 I. MV, nr. 25221, lef 9.

87 *a.g.v.*, lef 17.

88 *a.g.v.*, lef 1.

cak, bu konuda da hükümetle aralarında anlaşmazlık çıkar; zira hükümet haklı olarak şirket hat boyunca telgraf hattı çekmeden, yolları tamamen kumla döşeyip merkezlere parmaklık ve büyük caddelere kazıklar çakmadan ve istasyon binalarını inşa etmeden, birçok eksikle yolun açılmasına izin vermek istemiyordu. Hükümetin itirazlarına aldırmayan şirket demiryolunun Temmuz başında trafiğe açılacağını kamuoyuna duyurur; ancak, hükümet sadece eşya ve emtia nakline izin verir.⁸⁹ S. J. Cooke, şirketin taahhütlerini yerine getirdiğini belirterek 112.000 sterlinlik senelik kâr garantisinin Temmuz başından itibaren işlemeye başladığını hükümete bildirir (14 Temmuz 1866).⁹⁰ Şirket Müdürü MacDonald Stephenson, 6 Ağustos 1866 tarihli mektubunda, hattın tamamının 1 Temmuz 1866'da umumi ticaret için işletmeye açılıp hiçbir aksilik çıkmadan bir ay çalıştığı halde hâlâ resmî açılış izninin niçin verilmmediğini bir türlü anlayamadığını belirtir.⁹¹ Bütün bu yazışma ve tartışmalardan sonra 1 Ekim 1866'da hükümetle şirket arasında yeni bir imtiyaz sözleşmesi imzalanır. Hükümet senelik kâr garantisinin Temmuz'dan itibaren işlemeye başlamasını ve şirketin 300.000 sterlin tutarında imtiyazlı tahvil çıkarmasını kabul ve buna karşılık şirket de iki ay içerisinde hattın bütün eksikliklerini tamamlamayı taahhüt eder.⁹² Böylece, İzmir-Aydın demiryolu çeşitli güçlüklerle karşılaşıldıktan sonra, on sene gibi uzun sayılabilecek bir süre içerisinde 1 Temmuz 1866 tarihinde tamamlanmış olur.

23 Eylül 1856 tarihli esas mukavele gereğince, inşaatın tamamlanmasından sonra hattın bütün eşya, edevat ve işletme giderleriyle hasılat hesaplarının yeniden kontrol edilmesi gerekiyordu. 1 Ekim 1866 tarihli ek sözleşmeyle 112.000 sterlinlik senelik kâr garantisinin 1 Temmuz'dan itibaren işlemeye başlaması üzerine, eşya ve edevat masrafları değil, sadece işletme giderleri kontrol edilir ve bu işle Meclis-i Maabir görevlendirir-

89 a.g.v., lef 7.

90 a.g.v., lef 21.

91 a.g.v., lef 23.

92 a.g.v., lef 3; *Mukavelename Def.*, nr. 1, s. 338-339.

TABLO 1
Aydın Demiryolu Hasılatının Yıllara Göre Dağılımı ve Ayrıntıları⁹³

Sene	Demiryolunun asıl hasılatı				Muhtelif hasılat					Yekûn hasılat (lira)
	Yolcu (lira)	Emtia (lira)	Hayvan (lira)	Toplam (lira)	Anbar ve nakliye komisyon hasılatı	Omnibüs arabaları ve kira beygirleri	Lokomotif ücreti (lira)	Eşya ve edevat nakli (lira)	Müteferrik hasılat (lira)	
1861	3.957	1.489	15,9	6.094,2	632,3	98,2	463	-	108,5	7.396,2
1862	4.426	1.611,5	58	6.979,8	884,3	100,2	270,8	-	4	8.239,1
	6.260	4.976,9	45,3	13.275,6	1.993,4	108,7	439,9	-	128,4	15.946
1863	5.860	2.010,3	105,1	10.477,8	2.502,4	24,7	271,4	-	109,2	13.385,5
	6.088,7	4.645,1	66,3	10.800,1	3.147,1	2,4	5	28	104	14.068,6
1864	6.556,6	2.799,4	141,1	9.497,1	1.124,1	-	-	250,9	84	10.705,2
	7.336	6.204,5	81,5	13.622	2.808	-	-	247,2	179	16.609
1865	7.408,3	6.542,5	288	14.238,8	2.732,1	-	-	251,8	288	17.253,9
	9.134,5	9.842,9	58,5	19.035,9	3.204,9	-	-	332	180,7	22.421,5
1866	6.759,2	6.395	140,9	13.295,1	2.612,4	-	140,8	377	135,2	16.183,5
	10.257,8	13.230,4	69	23.557,2	1.921,7	-	11	14,3	40,2	25.544,4
1867	8.254,8	9.049,2	248,3	17.552,3	2.653,1	-	295,4	-	43,2	20.544
	11.194	25.909,1	369,7	37.472,8	5.458,4	-	160	-	145	33.236,2
1868	7.279	14.320,9	231	21.830,9	4.343,2	-	1.070	-	50	27.294,1
Toplam	110.771,9	109.034,7	1.918,6	211.725,2	36.017,4	334,2	3.127,3	1.493,2	1.599,4	254.296,7
Doğru toplam	109.026,7			217.729,6				1.501,2		248.832,2

93 1. MM, nr. 1561, lef 6.

lir. Burada hesapları inceleyen C. Ritter, Tablo 3'te ayrıntıları verilen 8.189,4 liralık kısmına itiraz eder. Ritter, bu paranın hattın inşa sermayesine yüklenmesini ve masraf olarak kabul edilmemesini önerir. 14 Kasım 1861'den 1 Temmuz 1868'e kadar gelir ve giderleri ihtiva eden söz konusu hesaplara göre, şirketin umumi gayrisâfi hasılatı 248.832,2; giderleri ise 217.572,5 liraydı. Masraflardan Ritter'in itiraz ettiği 8.189,4 liralık hesabı düştükten sonra, şirketin gerçek gideri olarak 209.383,1 lira kalır. Böylece, şirketin sekiz senelik sâfi işletme hasılatı 39.449,1 lira olur. Hesaplar birer tablo halinde hükûmete sunuldu.⁹⁴

Şirketin tanzim ve hükûmete takdim ettiği bu hesaplarda bilinçli veya bilinçsiz olarak yapılmış önemli matematiksel hataların varlığını tespit ettik. Şöyle ki, Tablo 2'de verilen masrafların genel toplamı şirket tarafından 217.572,5 lira olarak gösterilmesine rağmen, bu rakamların gerçek toplamı 193.548,5 liradır. Bu hesaptan yine şirketin hesaplarına göre 8.189,4 olarak göstermesine rağmen aşağıdaki tablodan da anlaşılacağı gibi gerçekte 8.079,4 lira olan hükûmetin itiraz ettiği meblağ da düşünülünce, geriye gerçek masraf olarak 185.469,1 lira kalır ki, bu durumda giderlerin 32.103,4 lira daha fazla gösterilmiş olduğu ortaya çıkar.⁹⁵ Söz konusu 8.079,4 lira bir yana bırakılacak olursa, böylece bilerek veya bilmeyerek yapılan matematiksel bir hatayla şirketin kasasına 24.024 lira girmiş olur. Yaptığımız çalışmalar esnasında bu yanlışlığın farkına varıldığına dair en ufak bir işarete tesadüf edilemedi.

Yukarıda bölgede demiryolu yapılmadan önce ulaşımın ve taşımacılığın develer ve katırlar vasıtasıyla gerçekleştirildiği ve bölgenin tekerlekli taşımacılık için müsait olmadığı ifade edilmişti. Bir deve ortalama olarak günde otuz kilometre civarında bir hız yaparak 250 ile 450 kilo arasında bir yük taşıyabiliyordu. Aydın yöresinde nakliye işlerinde tahminen 10.000 deve ve 500 katır kullanılıyordu.⁹⁶ Demiryolunun bölgeye girmesiyle

94 a.g.v., lef 5.

95 a.g.v., lef 6, 7, 8.

96 O. Kurmuş, a.g.e., s. 53.

TABLO 2
Aydın Demiryolu Giderlerinin Yıllara Göre Dağılımı ve Ayrıntıları⁹⁷

Yıl	Şirketin gösterdiği giderler (lira)	Hükümetin reddettiği masraf (lira)	Hükümetin kabul ettiği masraflar (lira)	Kabul edilen giderlerin ayrıntısı			
				Demiryolu hattı (lira)	İstasyon ve yolların bakımı (lira)	Anbar ve nakliye (lira)	Omnibüs (otobüs) (lira)
1861	6.050	161,6	5.888,4	5.157,9	-	632,3	98,2
1862	6.531,8	110	6.421,8	5.437,3	-	884,3	100,2
	7.982,7	218,6	7.764,1	5.624,9	37,1	1.993,4	108,7
1863	8.758,2	191,1	8.567,1	5.373,7	666,3	2.502,4	24,7
	14.411,4	213,4	14.198	8.284,2	2.764,3	3.147,1	2,4
1864	11.900,5	122,2	11.778,3	8.065,9	2.588,3	1.124,1	-
	13.007,2	375,5	11.631,7	7.484	2.339,7	2.808	-
1865	17.671,2	1.405,7	16.265,5	9.463,4	4.070	2.732,1	-
	20.654,8	875,8	19.779	8.673,9	7.900,2	3.204,9	-
1866	17.974	616,9	17.357,1	10.310,6	4.434,1	2.612,4	-
	20.039,7	571	19.468,7	12.259,7	5.131,5	2.077,5	-
1867	18.920,1	733,9	18.186,2	11.194,7	4.338,4	2.653,1	-
	29.646,9	1.535,7	28.111,2	17.544	5.108,8	5.458,4	-
1868	-	1.058	22.966	13.912,5	4.710,3	4.343,2	-
Toplam	217.572,5	8.189,4	209.383,1	128.786,7	44.089	36.173,2	334,2
Doğru toplam	193.548,5		208.383,1				

97 a.g.v., l. 7.

TABLO 3
Aydın Demiryolu'nun Reddedilen Masraflarının Ayrıntıları⁹⁸

Sene	Hattın bakım giderleri (lira)	Eşya ve torbalar (lira)	Omnibüs'ten zarar (lira)	Eşya için tazminat (lira)	Müteferrik giderler (lira)	Toplam (lira)
1861	-	-	161,6	-	-	
1862	-	-	110	-	-	
	-	-	210,6	8	-	
1863	-	55,2	88,9	47	-	
	-	120	72,6	20,8	-	
1864	-	66,3	53,5	2,4	-	
	-	348,5	-	27	-	
1865	506	892,1	-	7,6	-	
	559,8	277,5	-	38,5	-	875,8
1866	247,5	229,8	-	129,6	-	616,9
	-	350	-	82	139	571
1867	-	671,1	-	62,8	-	733,9
	-	1.483,7	-	52	-	1.535,7
1868	-	334,7	-	723,3	-	1.058
Toplam	1.313,3	4.828,9	697,2	1.211	139	8.189,4
Doğru toplam						8.079,4

le birlikte bu kadar büyük bir sektör zarara uğramış oluyordu. Bu yüzden demiryolunun gelmesi ile bölge, söz konusu geleneksel nakliye ve ulaşım sistemleriyle, modern ulaşım ve nakliye sistemi, yani demiryolu arasında kıyasıya bir rekabete sahne olur. Bu süreç ve demiryolunun bölgeye etkisi bir sonraki bölümün konusu olacaktır.⁹⁹

⁹⁸ a.g.v., lef 8.

⁹⁹ Bu makale daha önce "Osmanlı Anadolu'sunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaşım Teknikleri*, IRCICA Yayını, İstanbul 1995, s. 249-270'te yayımlanmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM
**Demiryolları ve Değişme:
Batı Anadolu Örneği**

“Anadolu dünyada henüz hiçbir büyük devlet tarafından ele geçirilmemiş yegâne yerdir. Halbuki en iyi müstemleke yapılacak bir yerdir. Kazaklar (Ruslar) o tarafa el uzatmadan evvel Almanya onu zaptetmek fırsatını kaçırmazsa dünyayı paylaşma işinde en iyi parçayı almış olacaktır.”

DOKTOR SPENGLER, 1886*

“Asya-yı Osmanî'nin müstemlekât tesisine elverişli yegâne yerleri Arap lisaniyle mütekellim akvam ile meskûn Suriye, el-Cezire, Irak kıtaları, ahalisi ekseriyet itibariyle Türklerden terekkeb eden Anadolu ülkesidir.”

PAUL ROHRBACH**

Osmanlı Devleti, bazı gelişmeleri dünyada ortaya çıkmalarıyla neredeyse eşzamanlı olarak izlemiştir. Demiryolları da bu olgulardan biridir. Dünyada modern demiryolculuğun başlangıç tarihi genel olarak 1830 olarak kabul edilir; çünkü 15 Eylül

(*) Jean Pichon, *Cihân Harbi'nin Şark'a Ait Kaynakları*, İstanbul 1939, s. 108.

(**) Paul Rohrbach, *Hatt-ı Saltanat, Bağdat Demiryolu*, İstanbul 1331, s. 7.
Ücretsiz PDF Kitap Arşivi - <https://rantey.org>

1830'da trafiğe açılan Liverpool-Manchester demiryoluyla dünyada ilk defa insan taşınır. Bu demiryolunun trafiğe açılmasından çok kısa bir süre sonra, 1836'da Osmanlı Devleti'nde de benzer teşebbüslerin yapıldığı görülür. Albay Francis Chesney başkanlığındaki bir İngiliz grubu, Doğu Akdeniz kıyılarındaki Süveydiye'den Birecik'e bir demiryolu inşa etmek ve oradan da Fırat üzerinden nehir gemileriyle Basra Körfezi'ne kadar uzanan bir projeyle Akdeniz'i Basra'ya bağlamak ve böylece Hindistan yolunu kısaltmak amacıyla keşifler yapmak üzere Fırat havzasına gider. Bu ilk girişimden bir sonuç çıkmaması üzerine¹ Chesney 1851'de M. William Andrew ile birlikte tekrar hükümete başvurur; ancak, imtiyazı elde etmelerine rağmen gerekli teminatı gösteremedikleri için bu ikinci teşebbüs de başarısız olur.

Bu örneğin ve aşağıda sıralanacak olanların da gösterdiği üzere Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu imtiyazlarında İngiliz sermayedarlar ön plandadır. Nitekim İngiliz kapitalistlerin bu anlamdaki diğer bir somut girişimi, aynı zamanda Osmanlı ülkesinde inşa edilen ilk demiryolu olan ve imtiyazı Mısır Valisi Abbas Paşa tarafından Osmanlı hükümetine danışmaksızın 1851'de bir İngiliz şirketine verilen ve imtiyaz konusu Osmanlı Devleti'yle İngiltere arasında siyasî bir soruna, hatta krize dönüşen Iskenderiye-Kahire demiryoluydu.² Problem Osmanlı Devleti'yle İngiltere arasında daha sonra çözüme kavuşturulur ve 1 Eylül 1851'de inşasına başlanan demiryolu dört yıl içerisinde tamamlanarak Ocak 1856'da işletmeye açılır.³ Esasen bu projenin kapsamı Iskenderiye-Kahire arasını demiryoluyla bir-

1 Projenin tarihi olan 1836, aynı zamanda Amerika'da demiryolculuğun başlangıç tarihine tekabül eder (Yaqub Nasif Karkar, *Railway Development in the Ottoman Empire: 1856-1914, An Economic Interpretation*, Michigan 1975, mikrofilm-den çoğaltılmış nühsa, s. 2, 108). Bundan yaklaşık bir yıl önce, Mısır'da daha somut bir adım atılır. İmtiyaz sahibi olan İngiliz uyruklu Galloway Bey, Iskenderiye ile Süveyş arasında bir demiryolu inşa etmek için gerekli malzemeyi Mısır'a götürür; ancak, bu proje de gerçekleşmez (Y. N. Karkar, *a.g.e.*, s. 108-109).

2 Bu konuda geniş bilgi için bkz. Helen Anne B. Rivlin, "The Railway Question in the Ottoman-Egyptian Crisis of 1850-1852", *The Middle East Journal*, XV/4, Autumn 1961, s. 365-388.

3 John R. Day, *Railways of Northern Africa*, Londra 1964, s. 59.

birine bağlamak değildi; amaç Akdeniz'i demiryoluyla Kızıldeniz'e bağlayıp Hindistan yolunu kısaltmaktı; ancak, daha sonra Süveyş Kanalı projesinin gündeme gelmesi üzerine demiryolunun Kızıldeniz'e uzatılmasından vazgeçilir. 1856 yılında İzmir-Aydın, 1857'de Köstence-Çernovada, 1861'de Rusçuk-Varna, 1863'te İzmir-Kasaba (Turgutlu) hatlarını inşa imtiyazları İngiliz sermayedarlara verilir; bu hatlardan Köstence-Çernovada 4 Ekim 1860, İzmir-Kasaba 10 Ocak ve İzmir-Aydın demiryolu ise 1 Temmuz 1866 tarihlerinde işletmeye açılır.⁴

Daha sonra 1869'da Rumeli demiryolları imtiyazı Baron Hirsch adlı Avusturyalı bir bankere verilir. Hirsch'le yapılan sözleşme normal prosedür olarak Şûra-yı Devlet'te görüşülmesi gerekirken bu yapılmayıp Avrupa'ya gitmiş olan Nâfia Nâzırı Davud Paşa'nın bir oldu-bittisiyle imtiyaz Hirsch'e verilir.⁵ Devlet bir ara Haydarpaşa-İzmit ve Mudanya-Bursa hatlarının inşasına teşebbüs ederse de, büyük bir malî ve teknik gücü gerektiren böyle önemli bir yatırımın altından kalkamayarak bir müddet sonra hatları şirketlere kiralamak veya terk etmek zorunda kalır.

Osmanlı demiryolu serüveninde 1888'den sonra Almanları görüyoruz. 1875'te Osmanlı maliyesinin borçların faizlerinin beş sene müddetle yarısını nakit, diğer yarısını da %5 faizli senetlerle ödeme kararını alarak bir nevi iflâsını ilân etmesi, Batılı sermayedarların ürkmesine ve Osmanlı ülkesine yatırım yapmaktan çekinmelerine neden olur; tâ ki 1881'de Duyûn-ı Umumiyye İdaresi kuruluncaya kadar. İdarenin kurulmasıyla, yani sermayedarların kendileri için gerekli güven ortamının oluştuğuna inanmalarıyla birlikte imtiyaz taleplerinde bir artma görülür ve Osmanlı demiryollarının en önemli kısmı bu tarihten sonra inşa edilir.

4 Söz konusu hatlar için bkz. Ali Akyıldız, *İzmir-Aydın Demiryolu*, M.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1987, s. 2-6, 76.

5 Sözleşme Şûra-yı Devlet'e gönderilmeyerek Şirvanizâde, Sadık ve Kabuli Paşalardan oluşan bir komisyona sevk edilir. Komisyon mazbatasını doğrudan Meclisi Vukela'da okunarak Cevdet Paşa'nın itirazlarına rağmen geçerli sayılır (Ahmed Cevdet Paşa, *Tezâkir*, Ankara 1967, IV, 94-95).

Sömürge ve pazar kapma yarışına geç katılan Almanya'nın, bu tarihten sonra gözlerini Osmanlı ülkesine çevirdiği görülür. Alman kapitalistlerini Osmanlı coğrafyasına çeken güç, sanayileri için gerekli olan yeraltı ve yerüstü zenginliklerinin yanında, bu ülkenin, mamul mallar için de iyi bir pazar olması keyfiyetiydi. 1885 ve 1888'de Osmanlı Devleti'ne coğrafyacilar göndererek Anadolu'nun zirai ve doğal kaynaklarının durumunu araştıran Almanlar, bu coğrafyanın Alman çıkarları için çok müsait bir yer olduğu sonucuna varır.⁶ Böylece, Anadolu buğday ve tahılının yanısıra, Alman tekstil sanayii için gerekli olan pamuk⁷ ve diğer sanayi kolları için hayati önemi olan taş-kömürü ve petrol⁸ de bu bölgeden temin edilebilirdi. İngiltere ve Fransa'nın yaptığına aksine, Osmanlı toprak bütünlüğüne göz dikmeksizin sömürü pastasından pay almanın yollarını arayan Almanların bu yumuşak tavrı Osmanlı devlet adamlarının beklentileriyle de uyduğu için Almanya'ya karşı bir sempati ve ilişkilerin geliştirilmesi için müsait bir ortam oluşur. Kayzer II. Wilhelm Alman kapitalistlerinin teşvikleri sonucunda birisi 1889 ve diğeri 1898'de olmak üzere Osmanlı Devleti'ni iki kez ziyaret eder. Bu seyahatler siyasî ve ticarî açıdan iki ülke arasında bir dönüm noktasına işaret eder ve Bağdat demiryolu imtiyazı Almanlara verilir.

Daha önce mevzii olarak inşa edilen demiryolları pek dikkat çekmez ve rekabet küçük boyutta cereyan ederken, Avrupa'yi Basra Körfezi'ne bağlayacak böyle büyük bir projenin Almanlara verilmesi, İngiltere, Fransa ve Rusya'nın dikkat ve tepkilerini çeker. Dönemin bu üç önemli devletinin demiryolu projesine karşı çıkış sebepleri farklıydı; ancak, ortak noktaları bu demiryolu projesinin tahakkuku durumunda bölgedeki kendi millî menfaatlerinin zedelenebilme ihtimaliydi. İngiltere, Almanya'nın nüfuz bölgesini demiryolu sayesinde Ortadoğu ve Basra Körfezi'ne doğru genişletmesini, kendisi için hayati ehemmiyet arz eden Mısır ve Hindistan'daki çıkarları açısın-

6 A. Halûk Ülman, *Birinci Dünya Savaşına Giden Yol*, Ankara 1972, s. 143.

7 P. Rohrbach, a.g.e., s. 15.

8 İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, İstanbul 1983, s. 106.

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

dan; Fransa, nüfuz bölgesi olarak seçtiği ve bir süreden beri çalışmalar yürüttüğü Suriye ve civarındaki siyasî ve iktisadî çıkarları için ve Rusya da, bu sayede Osmanlı ve bilhassa Doğu Anadolu'nun savunma gücünün artacağı, Anadolu ve Mezopotamya ürünlerinin Avrupa pazarlarında Rus mallarıyla rekabete gireceği ve ayrıca, İran ve Basra Körfezi'nde İngiltere'nin yanında bir de Almanya ile mücadele etmesi gerekeceğinden dolayı bu projeyi tehlikeli bulur. Rusların bir diğer endişesi de böylece Boğazların Almanların kontrolüne girmesi ihtimaliydi.

Söz konusu devletlerin bütün engellemelerine rağmen demiryolunun inşasına karar verilmesi üzerine Rusya, bu sefer de hattın Doğu Anadolu'daki illerden geçmesini önlemek için baskılara başlar. Osmanlı Erkân-ı Harbiyyesi ise, savunma tedbirleri çerçevesinde hattın mutlaka Doğu illerinden geçirilmesini, aksi hâlde, yani güneyden geçirilmesi durumunda ortaya çıkacak bir savaşta denizden kolaylıkla tahrip edilmesinin mümkün olduğunu ısrarla belirtir; ancak, Rusya'nın baskısı ve Alman şirketinin ileri sürdüğü bölgenin doğal şartlarından dolayı inşaatın pahalıya mal olacağı şeklindeki gerekçeden dolayı güzergâh güneye alınır. Bağdat demiryolu, uzun bir kavga ve belirsizlik döneminden sonra birkaç noktadan inşaata başlanarak kısım kısım ve birbirinden kopuk hatlar şeklinde inşa edilir. Doğal şartların elverişli olmaması yüzünden kazılan tüneller inşaatı geciktiren en önemli etkendi. Nitekim kazılma işlemine 1914'te başlanan Amanos tünelleri ancak, 1918 yılında bitirilebilir.⁹

Bunların dışında Suriye civarında genellikle Fransız sermayesiyle yapılan Yafa-Kudüs, Beyrut-Şam, Şam-Müzeyreb ve

9 99 sene imtiyaz süresi olan hattın, olağanüstü bir durum olmadığı takdirde sekiz senede, yani 1911'de bitirilmesi tasarlanıyordu. Sözleşmeye göre demiryolu civarında yabancı göçmen iskân edilmeyecek; şirket, dışarıdan getireceği her türlü alet ve edevât için gümrük vergisinden muaf olacak, demiryolu boyunca tuğla ve kiremit fabrikaları ve elektrik santralleri kurabilecek; hükümetle ve kişilerle şirket arasındaki davalara Osmanlı mahkemeleri bakacak; şirket hattın geçeceği arazileri bedelsiz olarak istimlak edecek, kum ve taş ocaklarıyla devlete ait ormanlardan bedava yararlanacak, yolun her iki yanındaki 20 kilometrelik mesafede maden arayabilecek ve işletebilecek ve hat boyunca arkeolojik kazılar yapabilecekti. Bu konuda geniş bilgi için bkz. A. Akyıldız, *a.g.t.*, s. 17-20.

Şam-Birecik hatlarıyla devletin organize ettiği ve dünya Müslümanlarının yardımları, Türk işgücü ve teknik adamlarının gerçekleştirdiği Hicaz demiryolu da sayılabilir. Bağdat demiryolu sürecinde olduğu gibi devletlerin kendi aralarındaki siyasi ve ekonomik nüfuz yarışı yüzünden bir süre sonra demiryollarında inisiyatif Osmanlı Devleti'nin elinden çıkarak yabancı devletlerin diplomatik mücadelelerinin sergilendiği bir arena, 20. yüzyılın en büyük emperyalizm meselelerinden ve Birinci Dünya Savaşı'nın en önemli nedenlerinden birisi¹⁰ hâline gelir.

Özellikle ilk verilen demiryolu imtiyazları, devletin kapitalizmin yöntemleri ve ticarî usuller hakkında bilgi sahibi olması yüzünden hayli ağır şartlar taşır. Nitekim Rumeli demiryolları imtiyaz sahibi Baron Hirsch, söz konusu açıklardan faydalanarak elini sıcak sudan soğuk suya değdirmekten ve sözleşmedeki çoğu maddeyi yerine getirmeden milyonlarca frank kâr ederek Avrupa'nın sayılı zenginleri arasına girer.¹¹ Yine yukarıda belirtildiği üzere, İzmir-Aydın demiryolunun inşası sırasında şirketin sözleşme şartlarını yerine getirmemesine ve her seferinde hükümetin imtiyazı feshedip hatta el koyma ve imtiyazı başka bir şirkete verme hakkı olmasına rağmen, böyle bir girişimin daha sonra ülkede yatırım yapacak sermayedarları ürküteceği endişesinden hareketle dört kere imtiyaz müddeti uzatılır ve şirkete yeni imtiyazlar verilir. Devletin ısrarlı bir şekilde demiryollarının yapılmasını teşvik etmesi üzerine yabancı sermayedarlar da taahhütlerini yerine getirmediği hâlde hükümetin bu yaklaşımından yararlanma yolunu tercih eder.

Avrupalı sermayedarların sırtlarını devletlerine dayayarak ve sıkıştıklarında İstanbul'daki sefirleri aracılığıyla Osmanlı Devleti'ne baskı yaptırarak işlerini gördürmesi,¹² zaten iktisadî ve malî sorunların altında ezilen devletin üzerine bir de siyasi baskıyı getirir. Bütün bunlara rağmen medeniyetin bu çağdaş

10 Edward M. Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, İstanbul 1972, s. 14-15.

11 Stefanos Yerasimos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, İstanbul 1980, s. 432-433.

12 Geniş bilgi için bkz. Ali Akyıldız, a.g.t..

nimetinin sağladığı imkânlardan yararlanmak isteyen Osmanlı devlet adamlarının demiryollarından en önemli beklentisi, bu sayede savunma gücünün artıp asker sevkıyatının kolaylaşmasıydı. Demiryollarıyla hedeflenen söz konusu askerî beklentiler 1897 Osmanlı-Yunan ve daha sonra çıkan Balkan ve Birinci Dünya savaşlarında tahakkuk eder.

Buraya kadar demiryollarıyla ilgili genel bir değerlendirme yapıldıktan sonra bölümün asıl konusunu oluşturan demiryollarının bölgeye yapmış olduğu etkilerin incelenmesine geçilebilir. Demiryollarının geçtikleri yörelere ve yerleşim yerlerine doğrudan veya dolaylı etkileri, Osmanlı demiryollarının tamamı üzerinden değil, Konya ve Adana ovalarının sulama projeleri istisna edilirse sadece bir örnek, İzmir-Aydın demiryolu bağlamında incelenecektir. Dolayısıyla bu bölümün konusu demiryolunun Batı Anadolu bölgesinde neden olduğu iktisadî, ticarî, zihni, sosyal ve şehir yerleşimleri bazındaki değişimler olacaktır.

Tarım ve sanayide usullerin modernleştirilmesi ve yeraltı zenginliklerinin yağması

Demiryollarından önce geleneksel usullerle yapılan nakliyat Anadolu'nun iç kesimlerindeki ihtiyaç fazlası ürünün hızlı bir şekilde merkezlere intikalini zorlaştırmakta ve bu da, ticaret ve tarımı olumsuz yönde etkilemekteydi. Bu konudaki ilk örnekler de çalışmaya eksen olarak alınan Batı Anadolu'dan verilecektir. İngiliz tekstil sanayicileri, Amerikan pamuğuna bağımlı kalmamak ve alternatif üretim bölgeleri oluşturmak amacıyla çalışmalar yapar ve bu amaçla Manchester Pamuk Tedarik Birliği adıyla bir teşkilât kurarak yurtdışında bulunan İngiliz konsoloslarından bu konuda çalışmalar yapmaları için yardım ister. Önerilen alternatif alanlardan birisi de Batı Anadolu bölgesiydi. Amerikan iç savaşı bu arayışları daha da hızlandırır.¹³ Bu amaçla Hindistan ve Osmanlı Devleti'nde pamuk

13 Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, Belge Yayınları, İstanbul 1993, s. 77.

tarımının desteklenmesi kararı alınır. Öncelikle Batı Anadolu'da ilkel usullerle ve kötü tohum kullanılarak yapılan pamuk tarımının modernleştirilebilmesi için Amerikan pamuk tohumu getirtilerek bedava çiftçiye dağıtılır.¹⁴

Aydın Demiryolu Şirketi de bu destekleme kampanyasına katılır¹⁵ ve çiftçinin modern usullerle üretim yapması için eğitim ve bilgi veren bir derneğin kurulmasına önayak olur. Öte yandan hükümet de 1862'de, ekili olmayan devlet arazisinde pamuk tarımı yapacak çiftçilerin bu topraklara sahip olacaklarını ve buralardan beş yıl vergi alınmayacağını, pamuk temizleme işlerinde kullanılan her türlü araç ve gereçlerin vergiden muaf olduğunu belirterek pamuk tarımını destekler. Bu teşviklerin bir neticesi olarak 1863'te pamuk ekili alanlar 70.000 dönüme yükselir. Bu artışın en önemli nedeni, teşvikler neticesinde buğday ve diğer tahıl ekili alanların pamuk ziraatine tahsis edilmesi idi. 1866'da ise yabancıların toprak sahibi olmalarını sağlayan kanun çıkar ve bilhassa İngilizler bölgede önemli miktarda toprak satın alır. Yeni tarım sahalarının açılması ve yeni üretim tekniklerinin denenmesi, bölgedeki çiftçileri de yeni iktisadî imkânları kullanmaya sevk eder. Şöyle ki, Osmanlı Bankası ve Ziraat Bankası'nın yanında İngiliz tüccarları da çiftçilere kredi vermeye başlar.¹⁶ Bu durum yeni üretim şekillerinin kendi iktisadî unsurlarını da beraberinde getirdiğinin açık bir göstergesidir. Alman bütün bu tedbirler çerçevesinde Amerika iç savaşı yıllarında bölgedeki pamuk üretimi yaklaşık olarak on iki kattan fazla artar ve 12.000'den 150.000 balyaya ulaşır. Diğer bir ifadeyle, 1864'te Osmanlı Devleti'nden İngiltere'ye yapılan ihracatın %50'sinden fazlasını pamuk oluşturur.¹⁷

14 O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 62-64.

15 22 Nisan 1861 (11 L 1277), *Ceride-i Havadis*, nr. 1036.

16 A. Akyıldız, *a.g.t.*, s. 113-114.

17 Daha sonra Amerikan iç savaşının sona ermesi, Batı Anadolu pamuğunun düşük kaliteli olması, Osmanlı hükümetinin pamuk tarımına verdiği desteği sürdürmemesi neticesinde bu rakam %6,6'lara kadar iner (R. Kasaba, *a.g.e.*, s. 77-79).

Söz tarım alanındaki gelişmelerden açılmışken Batı Anadolu'nun dışında Almanların Konya Ovası'nı sulama projesini de zikretmek gerekir. 27 Kasım 1907'de imtiyaz Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilir. Bu projeyle Beyşehir Gölü'nden suyun 200 kilometre uzunluğundaki kanallarla taşınarak 53.000 hektarlık bir alanın tabii şartlara bağlı olmaktan ve özellikle buğday ve pamuk tarımını artırmakla Almanya'nın ihtiyacı olan hububatı ve tekstil sanayileri için gerekli olan pamuğu elde ederek Amerikan pamuğuna olan bağımlılıktan kurtarılması amaçlanır. Anadolu Demiryolu Şirketi, Phillip Holzmann firmasıyla birlikte merkezi Frankfurt'ta olan Konya Ovasını Sulama Şirketi'ni kurarak hızla çalışmalara başlar ve proje 1913 senesi sonlarına doğru planlanan sürede bitirilir. Almanlar, Konya Ovası'yla yetinmeyerek yine pamuk üretimine çok elverişli olan Adana Ovası için de aynı çalışmaları yürütür. Bu projeyi yürütmek amacıyla *Alman Levant Pamuk Şirketi* adıyla bir şirket kurulur. Şirket, modern âletlerle donanmış çiftlikler kurduğu gibi çiftçilere de pamuk üretimi hakkında bilgi ve düşük faizle kredi verir. Bağdat Demiryolu Şirketi, 1913 senesinde Adana Ovası'nın sulanması için dev bir proje hazırlamış olmasına rağmen savaşın patlak vermesi üzerine bu tasarı gerçekleştirilemez.¹⁸

Böylece, Osmanlı Devleti'nin demiryollarını teşvik etmekteki amaçlarından birisi olan tarımın geliştirilerek ürünlerin hızlı ve kolay bir şekilde nakledilmesi ve bu sayede ülkenin içine bulunduğu malî sıkıntısının biraz hafifletilmesi, bir nebze gerçekleştirilmiş olur. 1889-1911 yılları arasında zirai üretim ülkede ortalama %63 artar. Bu oran demiryolunun geçtiği yerlerde neredeyse iki katına kadar çıkarak %114 olur.¹⁹ Bunun en önemli nedenlerinden birisi, demiryolu güzergâhı üzerindeki birçok yerde âtıl bir vaziyette bulunan yeni alanların tarıma açılmasıydı. Bu alanlar, aynı zamanda Balkanlar'ın kaybedilmesiyle buradan Anadolu'ya göç eden muhacirler için de iyi

18 Murat Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul 1988, s. 209-212.

19 M. Özyüksel, *g.g.e.*, s. 11.

bir yerleşim yeri olur. Genelde Balkanlar'dan gelen bu göçmenlerin, Anadolu köylüsüne nazaran daha üstün olan tarım bilgi ve yöntemleri de Anadolu tarımını olumlu yönde etkiler. Bunların dışında demiryollarıyla yan iş kolları da Müslümanlar için iyi bir istihdam alanı oluşturur.

1862'den itibaren Batı Anadolu'da genellikle demiryolları üzerinde bulunan çırçır fabrikalarıyla hidrolik presleme tesisleri kurulmaya başlanır. Ayrıca kervan taşımacılığı ile %5 olan incir ve üzüm gibi maddelerdeki zâyiât oranı demiryollarında %0,5'e düşer. Yine bu sayede mal sirkülasyonu sağlandığından stoklara yatırılan paralar başka yatırımlara kanalize edilir ve taşıma ve ulaşım ücretleri de demiryolları sayesinde %76 oranında azalır.²⁰ Nakliyenin zorluğu ve ücretlerinin çokluğu yüzünden mallarını iç ve dış pazarlara gönderemeyen birçok merkez demiryoluyla bu imkâna kavuşur. Demiryolunun sağladığı hareketliliğin de bir neticesi olarak bölgede üretim ve ihracatın yanında, ücretli emek kullanımı ve dolaşımı da arttı. Bunun yanında 19. yüzyıl boyunca bölgeden yapılan ihracat hemen hemen her dönem ithalattan daha yüksek olur. Bunun anlamı bölgede ciddi bir zenginliğin oluşmasıydı. Nitekim 1855-1876 yılları arasında İzmir vilâyetinde kişi başına ortalama gelir yaklaşık üç kat artar; ancak, bu zenginlik iç kesimlerden ziyade kıyı kesimlerinde yoğunlaşır.²¹

Tarım ve sanayi alanında yararlı olan demiryolları, bölgede madencilik açısından pek faydalı neticeler vermez ve yeraltı zenginlikleri yağmalanır. Bölgedeki manganez, antimon, arsenik, krom, linyit ve zımpara taşı gibi madenlerde Türk değil, Yunanlı ve İtalyan işçiler istihdam edilir; çıkarılan madenler demiryolları vasıtasıyla İzmir'e ve oradan da İngiltere'ye gönderilir ve bölgeye hiçbir yarar sağlamaz.²² Yukarıda zikredildiği üzere, 1856 tarihli ilk sözleşmeyle İzmir-Aydın demiryolu güzergâhının her iki yanındaki otuzar İngiliz mili mesafede

20 O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 64-73, 78-81, 87.

21 R. Kasaba, *a.g.e.*, s. 80-83.

22 Kurmuş, *a.g.e.*, s. 127-146.

bulunan devlete ait arazideki kömür madenlerini işletme imtiyazını şirkete tanır. Şirket, aynı alandaki devlete ait orman ve taş ocaklarını da bedava kullanabiliyordu.²³

Demiryollarının şehirlerin kademelenmesi üzerindeki etkileri

Bilindiği gibi eski çağlardan beri şehirlerin nehir boyları, ticaret yolları, limanlar, önemli geçit yerleri,* savunmaya ve tarıma uygun mahaller üzerinde olmasına veya bu gibi yerlerle sıkı bir ilişki içinde bulunabilecek mevkiilerde kurulmasına bilhassa dikkat edilir. Bu özelliklerden birkaç tanesini birden barındıran şehirler ise tarihin her döneminde canlılığını koruma başarısını gösterebildi. Ticaret ve kervan yollarının şehirlerin gelişmesine büyük etkileri olduğu gibi, bu yolların ehemmiyetini kaybetmesi sonucunda şehirlerin de önemlerini kaybettikleri görülür. Nitekim Anadolu'da ticaret yollarının canlı olduğu devirlerde hayli gelişkin oldukları bilinen şehirlerin, Hindistan'a denizden seferlerin başlaması, yolların istilâdan sonra Moğolların eline geçmesiyle önemlerini kaybettiklerini ve buna paralel olarak şehirlerin de küçüldüklerini görüyoruz. Şehirler, aynı zamanda değişik milletlerin farklı kültürlerinin karşılaştıkları birer odak noktası ve kaynaşıp yayıldıkları mekânlardı. Bu maddî ve manevî kültür unsurlarının, tüccarlar vasıtasıyla birinden diğerine nakledilmesi neticesinde şehirler, değişik kültürlerin kaynaşıp canlı kalmasına ve gelişmesine tarih boyunca önayak olur. Ayrıca ticaretin ve yukarıda saydığımız diğer unsurların sağladığı maddî imkânlar, şehirlerin imar edilmesine ve kültürel faaliyetlere zemin hazırlar.

Demiryolunun genel olarak Osmanlı'da ve özel olarak da Batı Anadolu'da oynadığı bir diğer rol de, şehirlerin gelişimi

23 1. MM, nr. 1175/6; *Mukavelenâme Def.*, nr. 1, s. 179-181.

(*) Bu konuda Sokullu Mehmed Paşa'nın yaptırmış olduğu ve İvo Andrić'in bölgeye olan sosyal ve ekonomik tesirlerini nefis bir şekilde romanlaştırdığı *Drina Köprüsü* iyi bir örnektir. Köprü, Bosna'yı Sırbistan ve İstanbul'a bağlayan bir noktada kurulur ve daha sonra köprünün iki yakasında evler inşa edilerek ve gittikçe büyüyerek bir kasaba hâline gelir (İvo Andrić, *Drina Köprüsü*, İstanbul 1962).

üzerindeki doğrudan etkisidir. Demiryolunun inşasından sonra yol üzerinde mevcut olan küçük yerleşim yerlerinin hızla büyüyerek kasaba ve küçük şehirler durumuna geldikleri görülür. Demiryoluna uzak kalan veya yolla kuvvetli bir irtibatı bulunmayan eski mühim yerleşim merkezleri de bu gelişmeye ters orantılı bir şekilde küçülür ve eski önemlerini kaybeder.

19. yüzyılda bölgenin en önemli ve büyük şehri 100.000'e yaklaşan nüfusuyla İzmir'di. Bunun dışında nüfusu 10.000'in üzerinde olan Aydın, Manisa, Akhisar, Muğla ve Isparta da diğer önemli şehirlerdi. Bunlar zengin tarım alanlarıyla çevrili, ana kervan yollarının kesişme noktalarında bulunan ve limanlarla da bağlantıları olan kentlerdi. Bunların yanında nüfusu 5.000 ile 10.000 arasında değişen ve tarıma elverişli alanlarda bulunan 12 ve 2.000 ile 5.000 arasında değişen ve önemli kervan yollarının konaklama yerleri olan 40 yerleşim yeri daha vardı. Demiryolu yapılmasından önce bölgedeki şehir yapısı bu minval üzereydi.

Demiryoluyla beraber dikkat çeken en önemli gelişme, nüfusu 10.000'in üzerindeki merkezlerin sayısında meydana gelen artış olup 1914'te bunların sayısı 26'ya yükselir. İzmir, 200.000 kişilik nüfusuyla bölgede en önemli merkez olma özelliğini korur; bunu 60.000 kişiyle Aydın takip eder. Bu merkezlerin 15 tanesi demiryolunun üzerinde, dokuzu da demiryoluna doğrudan yollarla bağlı alanlarda kuruluydu. Bunlar, eskiden olduğu gibi bölgenin batısında toplanmayıp demiryolu boyunca bölgeye serpiliyordu. Yine 5.000 ile 10.000 arasında nüfusa sahip merkezlerin sayısında da önemli bir artış olarak 47'ye ulaşır.

Bu rakamlardan da anlaşılacağı üzere demiryolları sayesinde hızlı, kolay, ucuz taşımacılık ve tarım üretimindeki artış neticesinde büyük kentler ortaya çıkar ve dış ticaretin gelişmesi de orta ve büyük şehirlerin daha da canlanmasına neden olur.²⁴

24 Bu konuda geniş bilgi için bkz. Vildan Okyay, "Batı Anadolu Bölgesinde Ulaşım Sistemindeki Değişikliğin Merkezler Kademelenmesi Üzerindeki Etkileri (1844-1914)", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, VIII/3-4.

Diğer bir önemli sonuç da, şehirleşme olgusunun yarattığı değişik kültür dokusudur. Şehirleşme, köy kültürü ve ilişkilerinden farklı bir kültür ve ilişkiler ağı ortaya çıkarır. Zira şehirler, köylerin kapalı kültürleri ve geleneksel sıkı ilişkilerine göre, kozmopolit ve daha karmaşık bir yapıya sahip olan, değişik kültürlerin varlıklarını yan yana sürdürdükleri yerleşim yerleridir. Bu noktadan hareketle, demiryollarının Avrupalı memur ve işçilerle Müslüman işçi, tüccar ve esnafın yan yana beraberce yaşamaları neticesinde, şehirlerin Avrupaî hayat tarzının daha kolay ve çabuk benimsendiği, tüketim ekonomisine açık kültür ilericileri oldukları söylenebilir. Köylere oranla toplumsal baskının daha az hissedildiği yerleşim yerleri olmaları hasebiyle bu gelişim daha kolay ve hızlı bir şekilde gerçekleşir. Şehirler, aynı zamanda fabrika ürünü Avrupa mallarının daha küçük yerleşim merkezlerine pompalandığı birer istasyon durumundaydı. Demiryollarının yarattığı istihdam imkânları, şehirlere göçü de hızlandırır. Nitekim yukarıda merkezlerin kademelenmesi izah edilirken zikredilen şehirlerin artan nüfusu bunu açıkça ortaya koyar.

Demiryollarıyla geleneksel taşımacılık sistemleri arasındaki mücadele

Yukarıda demiryollarının meydana çıkışı izah edilirken İngiltere’de demiryollarına karşı yürütülen muhalefetten söz edilmişti. Ülkemizde de demiryolu inşa girişimleri esnasında benzer muhalefet olaylarının olduğu görülür.

Batı Anadolu, Büyük ve Küçük Menderes vadileri boyunca uzanan kervan yollarıyla Orta Anadolu’ya bağlanmakta ve bölgedeki irili ufaklı yerleşim yerleri de tâli yollarla ana güzergâhla bağlantı kurmaktaydı. Ancak, bölgenin engebeli doğal şartlarına nehirler üzerinde gerekli köprülerin yapılmaması ve yapılanların da çoğu kere taşkın sular tarafından yıkılması da eklenirse, bu yolların tekerlekli taşımacılık için elverişli olmadığı ortaya çıkar. Bu yüzden bölgede taşıma aracı olarak katır ve develer kullanılırdı. Ancak, develer, köprüle-

rin olmadığı yerlerden geçmekte güçlük çeker ve kervanlar bazen geçebilmek için suların çekilmesini beklemek zorunda kalırdı. 250-450 kg arasında yük taşıyabilen develer, günde ortalama 30 kilometre yol katediyordu. Demiryolunun inşa edildiği tarihlerde Aydın civarında 10.000 deve ve 500 katırın taşımacılıkta kullanıldığı tahmin ediliyor.²⁵ Bu hayvanların her birinin bir aileye ait olduğu düşünülürse, demiryollarının bölgeye girmesiyle ne kadar büyük bir kesimin durumlarının sarsıldığı daha rahat anlaşılır.

Bu noktadan hareketle hattın inşaatı devam ederken bu yarışı kaybedeceklerini anlayan devecilerin bir kısmı işlerini bırakmayı düşünmeye başlarsa da, buna rağmen demiryolu şirketine kolay kolay teslim olmayarak kıyasıya bir rekabet sergilemekten de geri kalmazlar. Deveciler önceleri Aydın'dan İzmir'e 3 liraya naklettikleri bir deve yükünü, bu rekabetten sonra fiyat kırarak 1 liraya taşımaya başlar. Rekabet bir ara öylesine şiddetlenir ki, demiryoluyla İzmir'den Kozpınar'a kadar taşınan yük fiyatına deveciler Aydın'a yük nakleder. Bunun üzerine şirket de aldığı bir kararla küçük merkezlerden demiryolu istasyonlarına mal ve eşya nakli için develer satın alır ve devecilerle kendi silâhlarıyla savaşıır.²⁶ Mücadele bu kadarla da sınırlı kalmaz ve şirketle deveciler çok ilginç bir yola başvurarak işi birbirlerinin işlerini bozmak için çeteleri kiralamaya kadar götürür.²⁷

Rûznâme-i Ceride-i Havadis'te çıkan bir yorumda, benzer rekabetlerin Avrupa'da da meydana geldiği, ancak, başarılı olmadıkları ve bunun da uzun sürmeyip şirket lehine sonuçlanacağı ifade edilir. Bu yorum bilhassa Aydın demiryolu gibi kilometre garantisi olan demiryolları için geçerliydi; çünkü, şirket zarar etse bile, devlet, sermayesinin %6'sını kâr olarak kendisine garanti etmişti. Yani, şirketin yıllık kârı sermayesinin %6'sının altına düştüğünde üzerini devlet tamamlamak zorundaydı. Dolayısıyla rekabet şirketi zaten fazla etkilemiyor ve re-

25 Kurmuş, *a.g.e.*, s. 52-53.

26 A. Akyıldız, *a.g.t.*, s. 89-90.

27 R. Kasaba, *a.g.e.*, s. 131.

kabetin sürmesi ancak, devecilerle devletin aleyhine oluyordu. Zira şirketin hasılatı azaldıkça devletin ödeyeceği miktar çoğalıyordu. Diğer yandan 1888 senesinde deveciler hükümete başvurarak gelirlerinin fevkalâde düştüğünden ve deveyle taşımacılığın sadece iç kesimlerde gerçekleştirildiğinden bahisle *deve vergisinden muaf tutulmalarını istedi*.

Şirket de bu mücadeleyi sürdürmek niyetinde olmadığından bölgenin iç kesimlerinde acenteler tayin ederek bölge tüccarlarıyla doğrudan veya komisyoncular vasıtasıyla pazarlığa girer ve eşya ve emtianın demiryoluna kadar develerle, oradan da demiryolu vasıtasıyla İzmir'e nakledilmesini taahhüt eder. Hayli çekişmeli ve kıyasıya geçen bu mücadeleyi tahmin edileceği üzere deveciler kaybeder; uzun mesafeli kervanların yerini demiryolları alır ve develer iç kesimlerde kısa mesafeli tâli yollarda taşımacılık için bir müddet daha kullanılır.²⁸ Demiryolları böylece geleneksel taşımacılığa büyük bir darbe indirir.

Bu darbeden nasibini alan yalnızca geleneksel taşımacılık sistemleri değildi. Bunun yanında, yine özellikle liman ve demiryolları üzerinde bulunan şehirlerdeki geleneksel Osmanlı esnaf ve zanaatkârları da Avrupa'dan getirtilen ucuz fabrika mamulleriyle rekabet edemeyerek bir yerde bunlara karşı var olma kavgası verir. Bu merkezlerden uzak ve Anadolu'nun iç kesimlerinde kalan esnaf ve zanaatkâr ise bir müddet daha bu etkiden uzak kalabildi. Zira kıyı ve demiryollarına yakın şehirlere nispetle ulaşım maliyetinin yüksekliği, onlara biraz daha rekabet etme şansı tanır; tâ ki, Anadolu'nun ortasından geçen Anadolu demiryolları inşa edilene kadar. Osmanlı ekonomisi böylece, demiryolları sayesinde Avrupa ekonomileriyle kurulan sıkı ilişkiler neticesinde ister istemez bu ekonomilere bağımlı bir hâle gelir.²⁹

28 A. Akyıldız, *a.g.t.*, s. 90.

29 Donald Quataert, "19. yy'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, VI, 1631-1633.

Demiryolu işçilerinin grevi ve kamuoyunun grev olgusuyla tanışması

II. Meşrutiyet'in ilânının hemen akabinde yaşanan kaos ve belirsizlik ortamında ve 1908'in Ağustos-Eylül aylarında, Osmanlı Devleti'nde pek çok grev olayı meydana gelir ve kamuoyu yepyeni bir olguyla, grevle (*ta'til-i eşgal*) tanışır. Bu dönem zarfında meydana gelen grevler kamuoyunu uzun süre meşgul eder. Bu tarihlerde genel olarak demiryolu işçileri tarafından çıkarılan grevlerden birisi de Aydın demiryolu işçi ve memurlarının greviydi. İşçi ve memurlar 18 Ağustos 1908'de günlük çalışma saatlerinin 10,5 saatten 8,5 saate indirilmesini sağlamak üzere greve gitti. Bu sırada sadarettten Aydın'a çekilen bir telgraf o devrin zihniyetini göstermesi açısından dikkate değer. Telgrafta çalışmak istemeyen kişilere bir şey denilemezse de, bunların çalışmak hevesinde olanları engellemelerinin kabul edilemez olduğu bildirilir ve bu gibilerin haklarında gerekli tedbirlerin alınması istenir. İşçiler iki kere işbaşı yapmalarına rağmen tekrar iş bırakır. Hükümet bunun üzerine grevin zararının halka dokunduğunu belirterek elebaşlarının yakalanıp bir ay cezaya çarptırılması ister; ayrıca İzmir'deki askerî kuvvetlerin takviyesi için de Harbiye Nezareti'ne emir verir.

Son grev biraz kanlı oldu. Nitekim işçiler bir treni yoldan çıkarır; depoları yakar; telgraf hatlarını keser ve önceki günkü olaylarda tutuklanan arkadaşlarını zorla tahliye ettirmek isteyerek şehirde bir tedhiş havası yaratır. Askerlerin engellemek istediği işçilerden birisi bölük komutanına ateş edince, askerler de buna karşılık verir; çatışma neticesinde bir işçi ölür ve birkaçı da yaralanır. Uzun müzakerelerden sonra işçilerle şirket arasında hükümetin girişimi üzerine bir anlaşma sağlanır. Anlaşmayla, yaralı dört işçinin maaşlarının işbaşı yapıncaya kadar hükümetçe ödenmesi, buna karşılık bu işçilerin de kendi rızalarıyla şirketten istifa etmeleri kararlaştırılır. Ayrıca, iki işçi altışar, dört işçi de ikişer ay işten uzaklaştırılır; bunların maaşlarının yarısının şirket, diğer yarısının da hükümetçe

ödenmesi esası benimsenir. Bu şekilde anlaşmanın sağlanması üzerine demiryolunda normal seferlere başlanır.

Bu grev, tüccarları ve halkı zor duruma sokar; incir ihracatına sekte vurur ve mallar eskiden olduğu gibi develerle İzmir'e nakledilir. Grev o güne kadar Osmanlı sosyal ve iktisadî hayatında çok az bilinen bir olguydu. Avrupa'da sanayi devrimi neticesinde işçilerin bir zümre olarak ortaya çıkmaları üzerine işverene karşı haklarını korumak için başvurdukları bir çare olan grev, sanayileşmesini tamamlayamayan ve bu yüzden işçi sınıfının teşekkül etmediği Osmanlı Devleti'nde tesirleri bu tarihe kadar hemen hemen hiç hissedilmeyen bir vakıydı. Nitekim bu grevler de demiryolunun yabancı işçi ve memurları tarafında çıkarıldı; ancak, bundan yerli işçiler de etkilendi.

İkdam gazetesinde çıkan bir yazıda grev kelimesinin anlamının ve ne demek olduğunun bir iki ay öncesine kadar bilinmediğinden bahisle, grevin sonuçlarının yalnız işçiyle şirket üzerinde değil, memleket iktisadiyatı üzerinde de tesirli olduğu belirtilir. Sermaye transferi ve yeni iktisadî olayların, önemli değişikliklere yol açtığını ve kendi kültür unsurlarını da beraberinde getirdiğini bu örnek bariz bir şekilde ortaya koyar. Zira Osmanlı Devleti'nde fazla bir geçmişi olmadığından birdenbire ülkede grev dalgalarına karşı nasıl davramlacağına dair elde bir mevzuat ve hukukî bir hazırlığın da olmadığı görüldü. Bunun üzerine önce *Ta'til-i Eşgal Kanun-ı Muvakkatı* ve ardından da *Ta'til-i Eşgal Kanunu* çıkarılır.³⁰ Bu olaylar ve demiryolları sayesinde Türkiye'de de işçi bilincinin yavaş yavaş oluşmaya başladığı söylenebilir.

Sonuç olarak demiryolları Osmanlı Devleti'nde yukarıda da izah edildiği gibi pek çok değişikliğe neden oldu. Demiryolları, Osmanlılar tarafından medeniyetin bir nimeti olarak algılanır ve yapılabilmeleri için elinden gelen bütün malî imkânlar seferber edilirken, Batılı emperyalistlerin bu sayede ülkeyi emperyalizmin bir sömürü alanı hâline sokmalarına da vesile

30 A. Akyıldız, *a.g.t.*, s. 104-107.

olur. Bağdat demiryolu hadisesinde görüldüğü gibi olayların akışı bir süre sonra Osmanlı Devleti'nin hâkimiyetinden çıkar ve demiryolları, Avrupalı kapitalistlerin arkalarını siyasî güçlere (devlet) dayayarak birbirleriyle mücadele ettikleri bir siyasî arenaya dönüşür. Başlangıçta diplomatik mücadele hâlinde seyreden kapitalizmin tahakküm siyaseti, daha sonra Bağdat demiryolunda olduğu gibi, yerini siyasî güçlerin birbirleriyle karşılaştığı savaflara terkeder. Böylece demiryolları Batılı sanayileşmiş ülkelerin az gelişmiş ülkeleri sömürgeleştirmek için gerekli olan bahaneyi kendilerine fazlasıyla sunar. Çünkü görüldüğü gibi demiryollarından bu ikinci ülkelerin beklentileri başka, Avrupalı kapitalistlerin beklentileri başka idi.³¹

31 Bu makale daha önce "Demiryolları ve Değişme: Batı Anadolu Örneği", *Yeni Toplum*, Sayı 1, Mayıs-Haziran 1992, s. 114-121'de yayımlanmıştı.

Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği

“...tezyid-i ticaret ve servet ise turuk ve maabirin tanzi-
miyle nakl ve mübâdele-i mahsulât ve ma'mulâta mü-
tevakıf olup Rumeli ve Anadolu demiryollarının tan-
zim ve teksirine teşebbüs buyurulduğu misillü derûn-ı
memâlik ve büldanda mevcud olan nehirlerin dahi ıslahatına bakılarak ve bunların derunlarında vapurlar
işletilmeğe müsaid olanları muktedir mühendisler ve-
satetleriyle keşf ve tahkik-birle heman lüzumu kadar
vapurlar tedârük olunarak ve memalik-i mahrûse-i şâ-
hâne nakliyatına nehirlerden dahi teshilât gösterile-
rek...nev-be-nev vücade getirilecek şimendüferlerin
nehirlere iltisakı esbabının dahi bi'l-etraf derhal düşü-
nülmesi ve bir de memâlik-i mahrûse-i şâhâne mahsu-
lât-ı sınıâiyyesinin nefâseti gayr-i münker olmasıyle be-
raber ma'mulâtın tehvin-i masarîf-ı imaliyyesine ve bu
yolda çalışacak ahaliye sermaye i'tası ve her nev' teshi-
lât iraesî gibi müsaadata bi'l-itina mülkûn kıtaat-ı adi-
desinde ma'mulât ve mensûcat-ı nefise ehven yapılp
her tarafca ziyade sürülmesine ve bu nev ma'mulât-ı
mülkiyenin kesret-i istimâlâtına muktezi olan tedabi-
rin seri'an ittihazıyla ahali ve teb'anın dâimen müstefid

ve mütemetti olacakları hıref ve sanayiın ileriletilmesi
esbab ve vesailinin tehyie ve teshil olunması...”

(28 Şaban 1288, BOA, İrade, Dahiliye, nr. 44588).

Yukarıda da belirtildiği gibi, Osmanlı Devleti’nde inşa edilen ilk demiryolları İngiliz sermayesinin eseri idi. Bu bölümün ana konusunu yine İngiliz sermayesinin yapımını üstlendiği Kös-tence-Boğazköy (Çernovada) demiryolunun çevresinde meydana getirmiş olduğu sosyal, kültürel, iktisadî, fizikî ve idarî değişiklikler oluşturmaktadır. Yani burada çalışma alanı olarak bu yörenin seçilme nedenleri, hattın inşa aşamaları ve karşılaşılan güçlükler değil, sadece demiryolunun bölge üzerinde meydana getirdiği etkiler ele alınacaktır.

64.675 metre uzunluğunda olan ve Kös-tence’yle Çernovada’yı birbirine bağlayan hat,¹ Osmanlı Avrupası’nda inşa edilen ilk demiryoludur. Osmanlı hükümeti hattı inşa imtiyazını 9 Şubat 1857 tarihinde bir İngiliz gruba verdi. Kilometre garantisiz yapılan demiryolunun imtiyaz süresi, işletmeye açıldığı tarihten itibaren 99 seneydi.² 4 Ekim 1860 tarihinde tamamlanıp seyrüsefere başlayan hat³ 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı’ndan sonra Romanya sınırları içinde kalır; 1 Aralık 1882 tarihinde de Romanya hükümeti tarafından 1.560.000 franka satın alınır ve daha sonra Tuna Nehri üzerinde yapılan bir köprüyle Avrupa demiryolu ağma bağlanır.⁴

1 Mihail Guboğlu, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Karadeniz-Tuna Kanalı Projeleri (1836-1876) ve Boğazköy-Kös-tence Arasında İlk Demiryolu İnşası (1855-1860)”, *Çağını Yakalayan Osmanlı*, İstanbul 1995, s. 241.

2 I. MM, nr. 410. İmtiyazın verilmesine dair irade, zikredildiği gibi 9 Şubat 1857 tarihini taşımasına rağmen, her iki tarafın tasdik etmiş olduğu orijinal mukavele 2 Eylül 1857 (12 M 1274) tarihlidir (A. DVN. MKL, 1/7). Mukavelenamenin suretleri için bkz. *Mukavelename Defteri*, nr. 1, s. 26-30; *İmtiyazat ve Mukavelat Mecmuası*, İstanbul 1302, I, 39-47.

3 M. Guboğlu, *a.g.m.*, 233, 239; Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993, s. 40. *Ceride-i Havadis*’te demiryolunun açılış tarihi 5 Ekim 1860 olarak verilir (12 Ekim 1860/26 RA 1277, *Ceride-i Havadis*, nr. 1008, s. 1-2). Ancak, biz, dönemin gazetelerinin haber alma kaynaklarının sıhhatini ve Rumen kaynaklarının konuya yakın olmasını göz önünde bulundurarak Guboğlu’nun verdiği tarihi esas aldık.

4 V. Engin, *a.g.e.*, s. 40.

Yörede meydana getirdiği değişiklikleri açıklayabilmek için, öncelikle Köstence'nin demiryolundan önceki durumunun tespiti gerekir. Bilinen tarihi M.Ö. 6. yüzyıla kadar dayanan Köstence, bir ara Cenevizlilerin önemli liman şehirlerinden birisi olur. 15. yüzyılda Osmanlı hâkimiyetine giren Köstence,⁵ 19. yüzyıla gelindiğinde artık tamamen bir Müslüman şehriydi. Buna mukabil, özellikle Osmanlı-Rus savaşlarının yoğunlaştığı mekânlardan birisi olması hasebiyle,⁶ geçmişteki ekonomik canlılığını önemli ölçüde kaybeder. *Ceride-i Havadis*'te çıkan bir yazıda şehrin bu durumu "mukaddema mutena olup bir müddetten beri zillette bulunan Köstence şehri" ibaresiyle⁷ tanımlanır.

Şehrin uzun zamandan beri bu durumda olduğu, demiryolunun işletmeye açılmasından yaklaşık 74 yıl öncesine ait bir belgeden de anlaşılmaktadır: Vesikada Köstence'nin 60-70 evden mürekkep bir yerleşim yeri olduğuna vurgu yapılır.⁸ Bu durumun demiryolu açılncaya kadar çok fazla değişmediği, Ekim 1860'da, yine *Ceride-i Havadis* muhabirinin demiryolunun açılışı münasebetiyle bölgeye yapmış olduğu gezi müşahedelerinden anlaşılıyor. Muhabirin, Köstence'nin, limanın kuzeyinde düzensiz olarak yapılmış 50-60 haneden ibaret bir yerleşim yeri olduğu⁹ şeklindeki gözlemleri belgeler tarafından da doğrulanmaktadır. Nitekim şehrin durumu vesikada "cümlelerin bildiği vechile Köstence kasabası bir harabe-müşrif küçük kasaba olup yalnız İslâm'dan mürekkep olduğu"¹⁰ şeklinde tarif edilir. Bu ifadelerden de anlaşıldığı üzere, de-

5 "Köstence", *Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi*, İstanbul, (tarihsiz), XIV, 7066.

6 1862 ve 1864 yıllarında bölgeyi iki kere ziyaret eden Hayrullah Efendi (Ercümen-d Kuran, "Tanzimat Devri Osmanlı Aydını Hayrullah Efendi[1820-1866]'nin Yolculuk Kitabı Adlı Eseri" *Prilozi za Orijentalnu Filologiju*, Vol. 30, Sarajevo 1980, s. 300), şehrin Ruslar tarafından yakıldığını belirtir (*Yolculuk Kitabı*, A. Ü., Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, Abdülhak Hamid Tarhan Kitaplığı, s. 20).

7 1 Ekim 1857 (11 Safer 1274), *Ceride-i Havadis*, nr. 854, s. 3-4.

8 7 Nisan 1789 (11 B 1203), *Cevdet*, Askeri, nr. 46183.

9 12 Ekim 1860 (26 RA 1277), *Ceride-i Havadis*, nr. 1008, s. 1.

10 6 Eylül 1864 (4 R 1281), I. MV, nr. 23218.

miryolu inşa edildiği sıralarda Köstence, iktisadî faaliyetlerin çok sınırlı olduğu, tabir caizse, orta büyüklükte bir Müslüman köyüydü.

Demiryolunun çevresine yapmış olduğu etkiler bahsine, hattın tamamlanıp işlemeye başlamasıyla beraber halkın bu yeni teknolojiyle karşılaşmasını ve tepkilerini tespit ederek başlamak yararlı olacaktır. Bu hususta bazı ipuçları bize halkın önceleri demiryoluna şüpheyile baktığını ve özellikle insan nakliyatına pek itibar etmediğini göstermektedir. İnsanlar kısmen taşıma ücretinden kaçındıklarından ve büyük bir çoğunlukla da yeni karşısında duydukları şaşkınlık, tedirginlik ve güvensizlikten dolayı, bir yerden bir başka yere giderken yine eskiden olduğu gibi, araba, at, katır ve eşek gibi geleneksel nakliye araçlarını kullanır veya yaya olarak gitmeyi tercih eder.¹¹ Bu itibarla demiryolu başlangıçta daha ziyade eşya ve emtia naklinde kullanıldı.¹²

Demiryolunun bölgeye ilk etkisi, emlak ve arazi fiyatlarını yükseltmek şeklinde olur. Nitekim demiryolunu inşa fikrinin gündeme gelmesi ve çalışmaların başlamasından sonra, önceleri son derece düşük olan arazi fiyatlarında büyük bir artış görülür. Bu durumu önceden fark eden bazı uyanıklar, hemen arazi satın almak için devreye girer. Silistre tapu memuru da, sahipsiz devlet arazilerini parselleyip bunlara satar; ancak, hükümet daha sonra kurallara aykırı olarak yapılan bu uygun-suz satışların tamamını iptal eder. İptalin gerekçesi, “inşasına mübaşeret olunan demiryollarının menâfi-i kesiresinden birisi dahi civarında bulunan arazinin husûl-i ma’muriyyetiyle terakki-i kıymeti olarak demiryolu etrafında bulunup sahipsiz olan ve mirî tasarrufunda bulunan arazinin demiryolu münasebetiyle husûle gelecek kıymet-i sahihası anlaşılmaksızın öyle mahallince alınıp satılması”nm caiz görülmemesiydi.¹³ Ku-

11 14 Kasım 1860 (29 R 1277), *Ceride-i Havadis*, nr. 1013.

12 14 Ocak 1861 (2 B 1277), *Ceride-i Havadis*, nr. 1022.

13 Meclis-i Tanzimat mazbatasında, benzer durumun Aydın demiryolunda da yaşandığı belirtilerek burada ihalenin ertelenmiş olması emsal olarak gösterilir (30 Ekim 1857/11 RA 1274, I. MV, nr. 16831).

rallara göre arazinin gerçek fiyatını bulabilmesi için taliplileri arasında yapılacak müzayedeyle satılması gerekiyordu. Meclis-i Tanzimat, arazinin, keşif planlarının ve haritasının hazırlanmasından ve gerçek değerinin anlaşılmasından sonra satılmasını kararlaştırır. Müzayede suretiyle yapılacak olan satışların tarihi ve şekli daha sonra gazetelerle halka duyurulacaktı. Bütün bu kurallar, hem Köstence'de hem de demiryolunun her iki yanında 10 saatlik mesafede bulunan topraklar için geçerliydi.¹⁴

Arazinin keşfi ve değer tespit planları tamamlandıktan sonra, satılacak topraklara toptan talip olan kişilere de rastlanır; ancak, bu tür satışlara olumlu bakmayan hükümet, parselleyip satmayı siyasetine daha uygun bulur.¹⁵ Öte yandan, mülk arazi sahipleri de fahiş fiyatlar ister. Bu yüzden, arazilerin gerçek kıymetini tespit ve satın alıp şirkete teslim etmek üzere, şirketle yapılan ana sözleşmeye uygun olarak bir komisyon oluşturulur.¹⁶ Komisyon bunun dışında arazi sahipleriyle şirket

14 29 Kasım 1857 (11 R 1274), I. MV, nr. 16831. Satışların –arazinin planlarının çıkartılması ve değerinin tespiti işlerinin bitirilmesinden sonra– müzayede ile yapılmak üzere gazetelerle halka ilan edilmesi kararlaştırıldı. Hükümet yetkilileri, bir yandan da Rusçuk'la Varna arasında yapılması düşünülen demiryolunun Köstence'de arazi fiyatlarını düşürmesinden ve bu noktada hazineyi zarara uğratmasından endişe ettiği için (1 Şubat 1862/Gurre-i Ş 1278, I. MV, nr. 20847) müzayedenin ilkbaharda yapılacağını gazetelerle ilân eder (26 Şubat 1862/26 Ş 1278, *Tercüman-ı Ahval*, nr. 149, s. 2). Halkın ve sermaye sahiplerinin ilgisini sağlayabilmek için de bu işin Karasu Yaz Panayırı'nın hemen öncesinde yapılmasını planlar (6 Haziran 1862/8 Z 1278, I. MV, nr. 21095).

Gazetelerle halka ilân edilmesine (31 Ağustos 1862/5 RA 1279, *Ceride-i Havadis*, nr. 1107, s. 1; 15 Eylül 1862/20 RA 1279, nr. 1109; 29 Aralık 1862/7 B 1279, nr. 1124) ve bir ara tüccar ve sermaye sahiplerinin ilgi göstermesi neticesinde arazilerin hayli değer kazanmasına (4 Ekim 1863/20 R 1280, *Ceride-i Havadis*, nr. 1161, s. 2) rağmen, arsaların çoğu uzun süre satılamaz ve müzayedeler tekrarlanır. Bölgeyi gezen Midhat Paşa, bu durumun arazilerin mülkiyet üzere satılmamış olmasından kaynaklandığını belirtir. Çünkü sermaye sahipleri rakabesi devlete ait olan mirî araziye satın almaktan çekinir. Hükümet, paşanın bu görüşlerinden hareketle gerekli çalışmaları başlatır ve şeyhülislâmdan alınan fetva doğrultusunda söz konusu mirî arazilerin mülk olarak satılmasına dair iradeyi çıkarır (25 Temmuz 1865/1 RA 1282, I. MV, nr. 24134).

15 6 Haziran 1862 (8 Z 1278), I. MV, nr. 21095.

16 2 Şubat 1859 (28 C 1275), I. Dah., nr. 27965; 23 M 1276, MAD, nr. 9235, s. 142.

arasında çıkan görüş farklılıklarını ve anlaşmazlıkları çözmekle de yükümlüydü.¹⁷

Arazi değerinin yanında emlak fiyatları da artar ve özel bina sahipleri de yüksek fiyatlar talep eder. Bunlara demiryolu söylentisi çıkmadan önceki fiyat üzerinden ödeme yapılması durumunda haksızlık olabileceği düşüncesiyle, devlete ait arazilerden binalarının arsası kadar bir yerin kendilerine tahsisine karar verilir. Şirket, gösterilen arsalar üzerinde binaları yeniden inşa edecek ve böylece eski arsalar demiryoluna kalacaktı.¹⁸ Bu suretle hem şirket fazladan bir ödeme yapmaksızın araziye sahip, hem de mülk sahibi fazla bir maddî kayba uğramamış olacaktı.

Demiryolunun en önemli etkilerinden biri de, sosyo-kültürel değişim ve heterojenleşme, daha açık bir ifadeyle, köy kültüründen şehir kültürüne geçiş dolayısıyla ilişkilerin karmaşıklaşmasıydı. Demiryoluyla beraber, bölgede umuma açık yerler ve meyhaneler kurulmaya başlanır. Nitekim daha önce tamamen Müslümanlardan mürekkep bir yerleşim yeri olduğu belirtilen Köstence'de, İngiltere'den getirilen işçi ve mühendislerin ihtiyaçlarına binaen gerek kasaba merkezinde ve gerekse yol inşaatı boyunca lokanta, kahvehane¹⁹ ve meyhaneler açılır. Bu gibi ticarî kurumlar, şehir kültürünün, yani farklı düşünce, inanç ve üretim ilişkilerinin bir ürünüydü.

Osmanlı Devleti'nin şirket nezdindeki komiseri İsa Efendi, özellikle meyhanelerle ilgili durumu söz konusu ederek içip sarhoş olan yabancılarla yerli halk arasında çıkması muhtemel bazı sorunlar hakkındaki endişelerini dile getirir; ayrıca bu konuda nasıl davranması gerektiğini merkezi hükümetten sorar. Meclis-i Tanzimat, cevap olarak meyhane konusunun daha sonra ele alınıp gereğinin yerine getirileceği belirtirse de,²⁰ bu konuda ne gibi tedbirlerin alındığı hususunda şimdilik elimizde herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. Ancak, 1869 sene-

17 22 Kasım 1859 (26 R 1276), I. MV, nr. 18626.

18 2 Şubat 1859 (28 C 1275), I. Dah., nr. 27965.

19 23 Aralık 1861 (20 C 1278), *Ceride-i Havadis*, nr. 1071.

20 2 Şubat 1859 (28 C 1275), I. Dah., nr. 27965.

sine kadar şehirde on tane meyhanenin inşa edilmiş olmasından,²¹ hükümetin bu hususta herhangi bir engelleme ve müdahaleye yeltenmediği ve olayların tabii gelişiminde seyrettiği sonucu çıkarılabilir. Meyhane örneği, demiryolunun ve bunun sonucunda nüfusun heterojenleşmesinin neden olduğu son derece önemli bir sosyo-kültürel değişimi simgelemektedir.

Demiryolundan gerekli faydanın sağlanabilmesi ve bölgede ticaretin gelişebilmesi, Köstence limanında vapurların güvenlik içinde olmasına ve eşya ve emtianın kolayca yüklenebilmesine bağlıydı. Çünkü liman, demiryolunun “rûh-ı cesimi” ve “üss ü esas-ı ticaret”ti.²² Limanı genişletme ve düzenleme imtiyazı da demiryolunun işletmeye açılmasından itibaren 99 sene müddetle aynı şirkete verilir.²³ Yol çalışmalarının başlamasıyla birlikte Köstence limanına da vapurlar uğramaya başlar. Bu durum, değişik ülke ve yerlerden gelen gemilere karantina uygulanması ve şehirde bir karantinanın kurulması gibi bazı düzenlemeleri ve görevlilerin atanmasını zorunlu hale getirir. Gelen vapurların karantina muameleleriyle ilgilenmek üzere şehre bir karantina müdür vekili²⁴ ve ayrıca ticaretin gelişmesine paralel olarak gümrük işlerine bakmak üzere dil bilen bir gümrük müdürü tayin edilir.²⁵ Liman, yaklaşık iki senelik bir çalışma sonucunda 20-30 geminin rahatlıkla içinde barınabileceği bir konuma getirilerek zahire nakline başlanır;²⁶ bu ise tüccarların bölgeye olan ilgisini daha da artırır ve bir kısmı Köstence’de

21 *Sâlname-i Vilâyet-i Tuna*, sene 1286, Defa 2, s. 11.

22 24 Ekim 1860 (8 R 1277), *Ceride-i Havadis*, nr. 1044.

23 18 Haziran 1857 (25 L 1273), I. MM, nr. 409. Limanın imtiyaz nizamnamesinin her iki tarafın imzasını taşıyan 2 Eylül 1857 (12 M 1274) tarihli orijinali için bkz. A. DVN. MKL, 1/6. Suretleri için bkz. *Mukavelename Defteri*, nr. 1, s. 31-32; *İmtiyazat ve Mukavelât Mecmuası*, İstanbul 1302, I, 47-49.

24 4 Kasım 1859 (8 R 1276), I. Dah., nr. 29483; 24 R 1278, nr. 32265.

25 16 Ocak 1862 (15 B 1278), I. MV, nr. 20705. Demiryolunun işlemeye başlamasından sonra Köstence gümrüğünde uygulanacak kurallara dair bir nizamname hazırlanarak yürürlüğe konuldu (20 Mart 1861/8 N 1277, I. MV, nr. 19905; 3 ZA 1277, A. DVN. MKL, 8/27; *İmtiyazat ve Mukavelât Mecmuası*, İstanbul 1302, I, 220-225; *Mukavelename Defteri*, nr. 1, s. 387). Defterdeki sûret eksiktir.

26 1 Aralık 1861 (28 CA 1278), *Ceride-i Havadis*, nr. 1068, s. 1.

acente ve mağazalar açar.²⁷ Tüccar gemilerinin sıklıkla limana uğramaya başlaması üzerine, demiryolu şirketi, sözleşmeye aykırı olarak yabancı uyruklu birisini, görevi gemilerin limana yerleştirilmesini sağlamak olan liman reisliğine atar. Reisin, Osmanlı uyruklu kayıkçılara iş vermemesi ve gemilere yüklenen zahireyi kendi kayıklarıyla taşıması üzerine hükümet duruma el koyar ve yabancı dil bilen birisini liman reisliğine getirir.²⁸

Bazı Avrupa devletleri, bölgede iktisadî ve ticarî ilişkilerin gelişmesine paralel olarak kendi tüccarları ve ticaret gemileriyle ilgili işlere bakmak üzere Köstence'ye konsolos vekilleri atama gereği duydu. Bu durum Avrupa ülkeleriyle daha önce yapılan ticaret ahitnamelerine de uygundu. Bu amaçla ilk olarak Avusturya,²⁹ ardından biraz gecikmeyle de olsa Fransa³⁰ ile İsveç ve Norveç gibi ülkeler³¹ konsolos vekillikleri açar. Nihayet 1869 senesine gelindiğinde konsolos vekilliği açan ülkelerin arasına İngiltere, Rusya, Prusya ve Yunanistan'ın da katıldığı görülür.³²

Köstence'deki bir diğer gelişme de, bölgedeki bir imar faaliyetiyle ilişkili olarak meydana gelir. Şöyle ki, Varna-Tulca telgraf hattının tamamlanmasından sonra, bununla bağlantılı olarak Köstence'de de bir telgrafhane açılır.³³ Bununla, bölgeyle kolay ve hızlı haberleşme ve irtibat temin edilir.

27 7 Temmuz 1862 (9 M 1279), *Ceride-i Havadis*, nr. 1099, s. 1. Gün geçtikçe artmakta olan zahire nakliyatına, ne demiryolunun mevcut lokomotif ve katarları, ne de zahirenin stok edildiği ambar ve depoları yeter (30 Ağustos 1863/15 RA 1280, *Ceride-i Havadis*, nr. 1156).

28 21 Aralık 1861 (18 C 1278), *I. Dah.*, nr. 32528.

29 "mahall-i mezkûre [Köstence] gelip giden devlet-i müşârûnileyha [Avusturya] tebaa ve tüccar ve adamlarının umûr ve hususât-ı vâkıa-i ticaretlerini rüyet eylemek ve konsolos-ı mûmâileyhin [Avusturya'nın Kalas konsolosu] zîr-i nezaretinde olmak üzere" bir konsolos vekili tayin edildi (23 Aralık 1859/28 CA 1276, *I. Har.*, nr. 9421).

30 4 Kasım 1862 (11 CA 1279), *I. Har.*, nr. 11142.

31 20 Temmuz 1865 (25 Safer 1282), *I. Har.*, nr. 12412.

32 *Sâlname-i Vilâyet-i Tuna*, sene 1286, Defa 2, Tuna Vilâyeti Matbaası, s. 60. İki yıl sonranın sâlnamesinden İtalya'nın da buraya konsolos vekili atadığı anlaşılmaktadır (*Sâlname-i Vilâyet-i Tuna*, sene 1288, Defa 4, Tuna Vilâyeti Matbaası, s. 94).

33 27 Haziran 1860 (8 Z 1276), *I. Har.*, nr. 9690.

Demiryolu sayesinde kazandığı önemle beraber³⁴ Köstence'nin idarî yapısında da bazı düzenlemelerin yapılması zorunlu hale gelir; zira sayıları gittikçe artan yabancıların yanında, bu dönemde Kırım'dan yapılan göçler de bölgeyi nüfus açısından besler.³⁵ Nitekim söz konusu göçmenlerin istihdam edildiği yeni bir yerleşim yeri olarak kurulan Mecidiye, kısa süre içinde kaymakamlığa dönüştürülür.³⁶ Sadece muhacirlerden müteşekkil olması cihetiyle yeni kaymakamlığın özel bir idaresi vardı. Köstence ise bu dönemde kazaydı. Demiryolunun açılışı merasimine katılan ticaret nazırı, mahallinde yapmış olduğu incelemeler ve gözlemler neticesinde kaza müdürünün, konumu ve memuriyetinin küçüklüğü dolayısıyla demiryolu memurlarına söz geçiremediğini görür. Bu doğrultuda hükûmete verdiği raporla Köstence'nin idarî yapısının güçlendirilmesini gündeme getirir. Nitekim Kabail kaymakamlığından ayrılan Mecidiye ve Mankaliye kazalarıyla demiryolunun iki yanında mevcut yerli halkla meskûn köyler de buraya bağlanarak Köstence kaymakamlığı oluşturulur.

Merkezî hükûmetin burada önemle göz önünde bulundurduğu husus, demiryolunun iki ucunun aynı idarî birime bağlı olmasıydı. Bu değişiklikte atanacak olan kaymakamda görevinin gerektirdiği vasıflarla mücehhez olmasının yanında, lisan bilme ve "muamelât-ı ecnebiyye ve ticarîyyeye vâkîf" olma şartları aranır. Kaymakam, olağan vazifeleriyle beraber, demiryolu sözleşmesinin şartlarını aynen icra etmek ve ettirtmekle de yükümlüydü. Bu değişikliğe uygun olarak hükûmet konağı

34 "...bu kere inşa ve ikmal olunmuş olan demiryolu münasebetiyle gün-be-gün kesb-i cesamet ve cemiyet etmekte olduğu misillü muamelât-ı ticaret ve mürrûr u ubûr-ı ecânib dahi tekessür eylemekte olduğuna..." (18 Aralık 1860/4 C 1277, I. Dah., 31072).

35 İngiltere'nin Varna konsolos yardımcısı F. Sankey'in 14 Şubat 1861 tarihli raporuna göre Köstence bölgesinde yaklaşık 3.000 Türk, 12.884 Tatar, 3.530 reaya, 1.160 Eflâk-Boğdanlı, 630 Rum ve 600 İngiliz, Alman, İtalyan ve Fransız olmak üzere toplam, 27.296 kişilik nüfus mevcuttu (Public Record Office, Foreign Office, 195/689).

36 Mecidiye'nin kuruluşu ve gelişmesi için bkz. Kemal H. Karpat, "Ottoman Urbanism: The Crimean Emigration to Dobruca and the Founding of Mecidiye, 1856-1878", *International Journal of Turkish Studies*, III/1, Madison 1985.

olmayan Köstence'de eski konağın yerine yeni bir meclis ile hükümet binasının yaptırılması karar altına alındığı gibi,³⁷ kaymakamlığa ihtiyacı kadar yeni memur ve zaptiye kadroları tahsis edilir.³⁸ Ayrıca demiryolunun işlemeye başlamasından sonra biri Köstence'ye, diğeri de Boğazköy'e olmak üzere iki pasaport memuru atanır.³⁹

Kabail ve Mecidiye gibi sadece muhacirlerle meskûn alanların özel bir statü ile yönetilmesi uygulamasına son verilerek bunların bir kısmının Köstence kaymakamlığına bağlanması da etkili olan zihniyet son derece önemlidir. Bu, Osmanlılık zihniyeti olup belgede, "hükümetçe asıl itina olunacak kaziyeye bu makule akvam ve kabâil-i muhtelifeyi idare-i vâhide ve kavmiyyet-i müttehida dairesine almak olduğu" şeklinde⁴⁰ ifade edilir. Görüldüğü gibi muhtelif kavim ve kabilelere mensup insanları bir idare ve kavmiyet, yani, Osmanlılık kimliği ve idaresi altında bir arada tutmak, Osmanlılık düşüncesinin temelini teşkil eder.

Burada ilginç olan bir hususa daha temas etmekte yarar vardır ki, o da, Kırım muhacirlerinden zengin (*erbâb-ı iktidar*) ve sanatkâr olanlardan bir kısmının Köstence'de iskân ettirilmek istenmesidir. Bundan amaç, zenginlerin şehrin imarına katkı-

37 Kaymakamlığa, söz konusu özellikleri taşıyan Ahmed Rasim Efendi atandı (8 Kasım 1860/23 R 1277, I. MV, nr. 19469; 14 CA 1277, *Takvim-i Vekayi*, nr. 600; Ahmed Lütfi Efendi, *Tarih*, İstanbul 1984, IX, 166). Ahmed Rasim Efendi'ye memuriyetine dair verilen talimat için bkz. 18 Aralık 1860 (4 C 1277), I. Dah., nr. 31072. Kaymakamın maiyetine mal kâtibi, tahrirat kâtibi vs. görevliler tayin edildi (17 Ocak 1861/5 B 1277, I. MV, nr. 19616). Ayrıca kaymakamlık merkezi olmasından dolayı şehrin yeniden düzenlenmesi çalışmaları başlar ve buraya bir mühendis gönderilir (24 Mayıs 1861/16 ZA 1277, *Ceride-i Havadis*, nr. 1041, s. 1). Bir süre sonra burada sözü geçen hükümet konağıyla harem dairesi, hapishane vs. müstemilâtın keşifleri gerçekleştirilir (19 Şubat 1863/29 Ş 1279, I. MV, nr. 21851).

38 5 Mayıs 1862 (6 ZA 1278), I. MV, nr. 20991. Bu kararlar, atanan zaptiyelerin sayısı çoğaltılır. Esasen bu tarihten yaklaşık iki sene önce, şehrin nüfusunun gittikçe kalabalıklaşması ve heterojenleşmesi neticesinde, güvenliği sağlamak için buraya zaten zaptiye memurları atanmıştı (27 Haziran 1860/8 Z 1276, I. MV, nr. 19222).

39 30 Haziran 1862 (2 M 1279), I. MV, nr. 21154.

40 2 Ağustos 1861 (25 M 1278), I. MV, nr. 20128.

da bulunmalarını sağlamaktı. Bu şahıslara şehrin çok pahalı olmayan yerlerinden bedava ev arsası da verilecekti.⁴¹ Gerçekten de kararlaştırıldığı gibi şehrin imar planı çıkarıldığı zaman muhacirlerin yerleştirilmesi için bir miktar arazi ayrılır.⁴² Buraya yaklaşık 10.000 muhacirin yerleştirilmesi tasarlanır;⁴³ söz konusu mahallede bir cami ve bir de rüştiye mektebinin inşa edilmesi planlanır⁴⁴ ve rüştiye daha sonra tamamlanarak eğitim-öğretime açılır.⁴⁵

Gerek muhacirlerin, gerekse yabancı ve Osmanlı uyrukluların yerleşmesi neticesinde kozmopolit bir şekil alması üzerine şehirde bazı istenmeyen olayların ve cinayetlerin meydana geldiği görülür. Bu kadar âni büyümesinin ve homojen bir yapıdan, değişik inanç ve değerlere sahip insanların yaşadığı heterojen bir yerleşim yeri haline gelmesinin birtakım sosyal sıkıntılar doğurması doğaldı. Bu sıkıntıların hangi nedenlerden kaynaklandığı hakkında belgelerde herhangi bir ipucuna rastlanmamasına rağmen, cinayetleri araştırmak üzere bir komisyonun kurulması, söz konusu problemin boyutu hakkında bir fikir verebilir. Bunda bilhassa Kırım'dan gelen muhacirlerin yerleştirilmesinde yaşanan kargaşanın rolü olduğu⁴⁶ inkâr edilemez.

Burada dikkati çeken bir diğer nokta da, planlı şehircilik ve imar faaliyetleriyle ilgilidir. İmtiyazın verildiği sıralarda demiryolunun çevrenin gelişmesine yapacağı olumlu etkiler göz önünde tutularak hesapların ona göre yapıldığı anlaşılmaktadır. Demiryolu inşaatının başlamasından hemen sonra mağazalar, yolcuların ikameti için menzilhane, fabrikalar,⁴⁷ şirket

41 18 Aralık 1860 (4 C 1277), I. Dah., nr. 31072.

42 6 Haziran 1862 (8 Z 1278), I. MV, nr. 21095.

43 16 Haziran 1862 (18 Z 1278), *Ceride-i Havadis*, nr. 1096, s. 1.

44 25 Haziran 1862 (27 Z 1278), I. Dah., nr. 33294. Caminin adı padişahın ismine izafeten Aziziye Camii olarak tespit edildi (6 Eylül 1864/4 R 1281, I. MV, nr. 23218; 27 CA 1284, nr. 25944).

45 9 Eylül 1863 (25 RA 1280), I. Dah., nr. 34950.

46 2 Temmuz 1862 (4 M 1279), I. MV, nr. 21163.

47 Burada kullanılan fabrika teriminden, kelimenin bugünkü anlamını çıkarmak biraz güç görünüyor. Bu, herhalde demiryolunun inşa ve tamir işlerinin görüldüğü atölye manasında kullanılmış olsa gerektir.

amele ve memurlarının kalmaları için pek çok kâgir evin inşa edilmesi,⁴⁸ bu endişelerin ve hesapların haklılığını ortaya koyar. İdareciler, şehrin kısa sürede büyüyeceğinin farkındaydı. Bu açıdan hükümetten demiryolu komiseri İsa Efendi'ye gönderilen talimatla eski kasabanın mevcut şeklinin mümkün mertebe korunarak sokak ve meydanların düzenlenmesi ve "usûl-i muntazamada bir şehir olmak üzere" bir haritasının çıkarılması istenir. Şehrin imar ve inşası bu haritaya uygun yapılacaktır.⁴⁹

Bu ifadelerden de anlaşılacağı gibi, kasabanın mevcut durumuna fazla müdahale edilmemesi ve yeni eklenecek mahallelerin de planlı ve belli kurallar dahilinde gerçekleştirilmesi, yani, modern bir şehircilik anlayışıyla kasabanın inşa edilmesi söz konusuydu. İnşa faaliyetleri esnasında dikkat edilen bir diğer husus da, eski kasabadan geçen yolların mümkün mertebe mevcut binalara zarar vermeden geçirilmesi idi.⁵⁰ Gayrimüslim nüfusun gün geçtikçe artması şehrin planlarını da etkiler. Planlar hazırlanmadan önce gelenler geçici olarak karışık bir şekilde yerleştirilir; ancak, daha sonra Hristiyan, Yahudi ve Müslüman yerleşim yerlerinin ayrılarak müstakil mahalleler haline getirilmesi fikri gündeme gelir. Teşkil edilen mahallelerin birbirlerinin sınırlarına tecavüz etmemelerine ziyadesiyle özen gösterilir.⁵¹

Şehrin yapılan plana uygun olarak imar edilmesini sağlamak ve buradaki inşaat işlerine nezaret etmek üzere bir de mühendis atanır.⁵² Ayrıca arazinin konumunu incelemek ve muhacirlerin yerleştirilmesi çabalarına katkıda bulunmak üzere bir de topoğrafya kalemi kurulur.⁵³ Alışveriş merkezleri, de-

48 12 Ekim 1860 (26 RA 1277), *Ceride-i Havadis*, nr. 1008, s. 1-2.

49 2 Şubat 1859 (28 C 1275), I. Dah., nr. 27965.

50 10 Kasım 1861 (7 CA 1278), I. MV, nr. 20458. Osmanlı devlet adamlarının genişleyen şehirlerde plan ve programı göz önünde tuttuklarına dair bir diğer örnek de Mecidiye kasabasıdır. Burada da caddeleri geniş ve muntazam, planlı bir şehir oluşturulur (K. Karpat, *a.g.m.*, s. 9-12).

51 6 Haziran 1862 (8 Z 1278), I. MV, nr. 21095, lef 2.

52 7 Temmuz 1863 (20 M 1280), I. MV, nr. 22065.

53 14 Ağustos 1863 (28 Safer 1280), I. MV, nr. 22189.

polar, mahalleler, sokaklar ve caddeler bir plan dahilinde düzenlenir. Söz konusu cadde ve sokaklara isimler verilerek tahtalara yazılır ve bunlar kolay görünebilecek yerlere asılır. Burada dikkat çeken bir diğer husus da, Aziziye Caddesi, Âli Paşa Caddesi, Osmaniye Caddesi, Kâmil Paşa Sokağı⁵⁴ gibi cadde ve sokak isimleridir. Görüldüğü gibi caddeler ve sokaklar, padişahın ve Tanzimat'ın ileri gelen bürokratlarının isimleriyle anılır.

Şehre yerleşen gayrimüslimlerin gün geçtikçe artması, bunların mabed, hastahane ve okul gibi zorunlu ihtiyaçlarının karşılanmasını gündeme getirdi. Rum Patriği, şehirdeki Ortodoks Rumların kendilerine mahsus ibadet yerleri olmadığı noktasından hareketle bir kilisenin inşa imtiyazı için hükümete başvurur. Rum cemaati hükümete verdikleri başvuru dilekçesinde, daha önce tahtadan yapmış oldukları bir kulübeyi kilise olarak kullandıklarını iddia ederek yeni kilisenin eski kilise arsasında inşa edileceğini belirtmekteydi. Hükümet bu istek doğrultusunda kilise inşası için gerekli ruhsatı verdi (17 Haziran 1863); ancak, mahallinde yapılan araştırma neticesinde burada eski bir kilisenin olmadığı anlaşılır ve kendilerine yeniden inşa imtiyazı verilir. İmtiyaz, kilisenin yanında, bir hastahane ile bir okul inşasını da ihtiva ediyordu.⁵⁵

Ortodoksların kilise inşa imtiyazını kazanmaları, Katoliklerin de aynı yolu denemelerine vesile olur. Nitekim bu imtiyazı emsal gösteren Katolikler hükümete başvurarak kendilerine de kilise inşa izni verilmesini talep eder. Hükümet, Rumlara olduğu gibi bunlara da kendi mahallelerinde bir arsa tahsis ederek kilise yapmalarına izin verir.⁵⁶ Bu imtiyazdan bir hafta sonra, bu sefer de Hahambaşı burada bulunan Yahudilere bir sinagog, bir mektep ve bir hahamhane inşa ruhsatı verilmesi ve söz konusu binalara arsa göstermesi için hükümete başvurur. Hükümet, "Rumlarla Katoliklere verildiği misillü" Yahudilere de tahsis edilecek uygun bir yerin olup olmadığını Kös-

54 6 Eylül 1864 (4 R 1281), 1. MV, nr. 23218.

55 6 Eylül 1863 (22 RA 1280), 1. Har., nr. 11572.

56 2 Mayıs 1864 (25 ZA 1280), 1. Har., nr. 11898.

tence kaymakamından sorar. Gerek havra yapılmak için gösterilen arsanın hass-ı hümayûn dahilinde olması, gerekse kaymakamın biraz gevşek davranması neticesinde bu imtiyazın uygulanması birkaç sene gecikir (27 Haziran 1867/24 Safer 1284).⁵⁷ 1869 senesine gelindiğinde Köstence’de bir kilise ile bir havra mevcuttu.⁵⁸ Katoliklerin kilise inşa etmesi, çıkan bazı sorunlar yüzünden bir süre tahakkuk etmedi. Katoliklerin kilise yapmak üzere istediği arsa, hem Müslüman mahallesine yakın, hem de gerektiğinde şehrin savunması için istihkâm ve tabya yapılmaya müsait bir yerdeydi. Bu yüzden yeri hükümetçe uygun bulunmadığından, Katolik mahallesinde başka bir arsanın gösterilmesi gerekti. Bu da biraz zaman aldı ve kilisenin yapımı bu yüzden gecikti.⁵⁹

Demiryolunun gelmesi sadece Köstence’yi değil Boğazköy ve çevresini de olumlu yönde etkiler. Nitekim demiryolu gelmeden önce “birkaç haneli bir küçük karyeden ibaret”⁶⁰ ve “gayr-i marûf”⁶¹ bir yer olan Boğazköy’ün önemi demiryoluyla beraber gittikçe artar; buna paralel olarak idarî açıdan kaza haline getirilmesi düşünülür. Zira belgede muhacirlerin yerleştirilmesiyle köyün, kısa bir sürede kasaba hüviyetine bürüneceği ve hatta “şimdiden dahi işlek ve kalabalıklı bir iskele olduğu” belirtilir. Bir ara Köstence ve Hırsova kazalarından 10-15’er köyün ayrılarak Boğazköy’e bağlanması ve buranın kaza haline getirilmesi tasarlanırsa da,⁶² bunun tahakkuk ettiğine dair elimizde herhangi bir veri yoktur. Mevcut bilgiler, 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı’ndan sonra Osmanlı hâkimiyetinden çıkıncaya kadar Boğazköy’ün nahiye olarak yönetildiğini göstermektedir.⁶³

57 I. Har., nr. 13403.

58 *Salname-i Vilâyet-i Tuna*, sene 1286, Defa 2, s. 11.

59 13 Ekim 1870 (17 B 1287), I. Har., nr. 14642.

60 12 Ekim 1860 (26 RA 1277), *Ceride-i Havadis*, nr. 1008.

61 Hayrullah Efendi, demiryolu sayesinde önem kazanan Boğazköy’de 1864’te müstakil bir iskele, istasyon, gümrük ve otel bulunduğunu belirtir (a.g.e., s. 23).

62 30 Haziran 1862 (2 M 1279), I. MV, nr. 21154.

63 Boğazköy 1286 (Defa 2, s. 100), 1288 (Defa 4, s. 101), 1289 (Defa 5, s. 102) ve nihayet 1293 (Defa 9) senelerinin Tuna vilâyeti sâlmelerinde nahiye olarak zikredilir.

Buraların nüfus ve ticaret hacminin gittikçe büyümesi neticesinde, bölgede iktisadî ilişkiler gelişir ve ekonomik faaliyetler de artar. Üretilen ürün ve eşya pazarlar kurularak tüketiciye arz edilir. Nitekim küçücük bir köy olduğu yukarıda zikredilen Boğazköy bile bu yeni ilişki ve üretim ağına dahil edilir ve burada her cuma günü pazar kurulmaya başlanır.⁶⁴ Bölgede ticaret ve tarımın gelişmesi neticesinde, gerek tüccarla halk, gerekse tüccarların kendi aralarında meydana gelen davalara bakmak üzere Köstence’de bir *ticaret mahkemesi* kurulur (16 Temmuz 1868) ve mahkemenin geçici üyeleri tüccar temsilcileri arasından seçilir.⁶⁵

Öte yandan, demiryolu inşaatında 50-60 İngiliz’in yanında çok sayıda yerli işçinin de istihdam edilmesi bölgede iktisadî faaliyetleri geliştiren bir diğer etkendi. Yerli işçilerin istihdamı, bunların demiryolu alanında yetişmelerini sağladı.⁶⁶ İnşaatta Romen, Türk ve Kırım Tatarları çalıştırıldı. Yine de, işçilerin büyük bir çoğunluğunu Türkler ve bilhassa Kırım’dan gelen Tatarlar oluşturur.⁶⁷ Yerli işçilerin yetişmesinden ve demiryolu alanında istihdam edilmesinden şirket de son derece memnundu. Çünkü İngiltere’den pahalıya getirilen işçiler yerine, gece-gündüz demeden çalıştırılan ve maliyeti çok düşük olan yerli işçilerin kullanılması kendi çıkarlarına daha uygundu. Bunun yanında bu işçilere belli bir ücret değil, yapacakları işler götürü olarak verilmekteydi.⁶⁸

Demiryolunun bölgenin iktisadî yapısında ve ilişkilerinde yapmış olduğu değişiklikleri, Köstence’nin ihracat ve ithalat rakamları somut bir şekilde ortaya koyar. Demiryolu gelmeden önceki durumu yukarıda ifade edilen Köstence’den 1871 senesinde 537.193 sterlini İngiltere’ye olmak üzere, toplam 734.036 sterlinlik ihracat yapıldı. Buna mukabil İngiltere’den

64 31 Aralık 1863 (20 B 1280), I. Dah., nr. 35403.

65 16 Temmuz 1868 (25 RA 1285), I. ŞD, nr. 375.

66 12 Ekim 1860 (26 RA 1277), *Ceride-i Havadis*, nr. 1008.

67 M. Guboglu, *a.g.m.*, s. 239.

68 12 Ekim 1860 (26 RA 1277), *Ceride-i Havadis*, nr. 1008; M. Guboglu, *a.g.m.*, s. 239.

toplam 14.187 sterlinlik ithalat gerçekleştirildi. İhraç edilen malların başında, buğday, mısır, arpa, darı, yulaf, keten tohumu ve sair tahıllar ve koyun, öküz, yün, peynir gibi hayvan ve hayvan ürünleri gelir; İngiltere'den ise, makine, demir, kömür, çimento, giysi, madeni eşya ve bakkaliye gibi mamul maddeler ithal edilir. Bu tarihte limana 216 nehir yelkenlisiyle 222 buharlı gemi uğrar.⁶⁹

Sonuç olarak 1872 senesine gelindiğinde Köstence'de dört cami, bir kilise, bir havra, 331 ev, 162 dükkân, 131 mağaza, 11 fırın, bir debbağhane, beş han, bir değirmen, on meyhane, iki ambar, iki medrese, bir rüştiye, sekiz gazino ve lokanta ve telgrafhane, hükümet konağı, mahkeme ve gümrüğün mevcut olduğu görülür.⁷⁰ Dolayısıyla küçük bir Müslüman köyü olan Köstence, demiryolu sayesinde iktisadî faaliyetlerin artmış olduğu planlı, düzenli ve kozmopolit bir şehir haline gelir. Köstence limanı da Karadeniz'in en önemli limanlarından birisi olur. Şehir gelişimini günümüze kadar sürdürür ve 1989 sayımına göre 315.917 kişilik bir nüfusa ulaşır.⁷¹

İşte bir teknolojik transferin çevresinde meydana getirdiği değişikliklerin öyküsü!⁷²

69 Varna konsolos yardımcısı Sankey'in 6 Mayıs 1872 tarihli Köstence ticareti ile ilgili raporu, *Accounts and Papers*, C. 58, Londra 1872, s. 833-834.

70 *Salname-i Vilâyet-i Tuna*, Sene 1289, Defa 5, s. 110.

71 "Köstence", *Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi*, İstanbul, (tarihsiz), XIV, 7066.

72 Bu makale daha önce "Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği", *Osmanlı Araştırmaları*, İstanbul 2000, XX, 313-327'de yayımlanmıştı.

**Balkanlar'a Osmanlılardan Miras
Bir Çağdaş Medeniyet Ürünü:
Rusçuk-Varna Demiryolu**

“Bir Tuna limanı olan Rusçuk’u Karadeniz limanı olan Varna ile birleştirmek için İngiliz şirketi tarafından Bulgaristan’ın içinden inşa edilen demiryolu, bugün de İngiliz yönetimindedir, çünkü Bâbıâli hükümeti şirkete karşı olan yükümlülüklerini yerine getirmiş değil. Bu demiryolunun yapımı sırasında Türkler tarafından herhangi bir kontrol yapılmamış. Romen demiryollarını inşa edenlerle buradaki demiryollarının işletmecileri, vagonların yetersizliği ve pejmürdeliği, istasyon binalarının, istasyonların ve bekleme salonlarının donanımı konusunda kardeş kardeş el sıkışabilirler. ... Varna’ya giden demiryolunun son kısmı bir bataklıktan geçiyor. Bataklığın içinden bir set çekip de demiryolunu onun üzerine kaldırmayı İngiliz müteahhitler gerekli görmemiş. Bir saatten fazla bir süre boyunca seviyesi tekerlerin aksalarının üzerine çıkan suyun içinde gittim.”

GUSTAV RASCH, 19. yy. *Sonlarında Avrupa’da Türkler*,
İstanbul 2004, s. 169-170.

Tespit edilebildiği kadarıyla Rusçuk’la Varna’yı bir demiryoluyla birbirine bağlama fikri ilk olarak Osmanlı Devleti hizme-

tinde bulunan ve bir iş için Varna'yla Köstence civarına giden mühendis Bongarti'den gelir. Bongarti, böyle bir demiryolu inşasının ve Devne Gölü'ne açılacak bir kanalla Varna limanının genişletilmesinin yararlı olacağı kanaatindeydi. Öte yandan bu sırada bölge de yavaş yavaş yatırımcıların ilgisini çekmeye başlar ve bazı yatırımcılar demiryolu hususunda devletin şartlarını bilmek istediklerini h k mete bildirir; bunun üzerine bir şartname hazırlaması için Meclis-i Tanzimat görevlendirilir. Bu projeyle İstanbul-Viyana arasının günün şartlarına göre yaklaşık yüz saat kısaltılması ve gemi trafiğine pek müsait olmayan Tuna boğazlarında çekilen güçlüklerin de ortadan kaldırılması planlanır.

Meclis, yaptığı çalışmalar neticesinde devletin şartlarını ve yatırımcılara sağlayabileceği kolaylıkları belirledi: Devlet, şirketlere, demiryolunun inşa masraflarının %5'ini senelik k r olarak garanti etmenin yanında, Varna ve şumnu civarındaki miri ormanlardan bedava kereste kullanma, demiryolunun geçeceği devlete ait toprakları ücretsiz olarak kiralama ve dışarıdan getirtileceği demir ve makineleri gümrük vergisinden muaf tutma gibi teşvikler sağlar. Buna mukabil şirketlerin de kabul etmesi gereken bazı şartlar vardı. Bunlar, demiryolu inşatmesinin Osmanlı kanunlarına tâbi olması, hattın geçeceği mülk toprakların bedelinin sahiplerine  denmesi, Devne Gölü'n  Varna limanıyla birleştirerek büyük bir liman oluşturulması, şirketin sermayesinin %2'si tutarındaki bir meblağı kefalet olarak h k mete vermesi, şirketin yıllık net kârı %5'i geçerse, fazlasının, devletin temin ettiği k r garantisi geri alındıktan sonra şirketle devlet arasında yarı yarıya bölüşülmesi ve nihayet devletin imtiyaz süresi sonunda âlet ve makine bedelini ödeyerek hattı ücretsiz olarak geri almasıydı.¹

Bölgede demiryolu inşa imtiyazı ilk olarak İngiliz parlamenter Austen Henry Layard'a verilir. Ancak, Layard'a verilen imtiyaz Rusçuk'la İstanbul arasında bir demiryolu inşasını ihtiva etmekte olup esas konumuzu teşkil eden Rusçuk-Varna g zer-

gâhiyla ilgili değildi. Bu demiryolunun inşası için gerekli olan sermaye 5 milyon sterlin olarak tahmin ediliyordu. İmtiyaz şartlarına göre bu sermayenin %2'si olan 100.000 sterlinin üç ay içerisinde, yani 23 Nisan 1857'den önce teminat olarak Osmanlı Devleti'ne teslim edilmesi gerekiyordu. Galata bankerlerini de projeye dahil etmesine rağmen, gerekli depozitoyu toplayıp zamanında yatıramadığı için Layard'a verilen imtiyaz lağvedildi.²

Layard'la görüşmelerin sürdüğü esnada Şumnu'da oturan Dimço ve Anastaş Stoyanoviç'le Panayot Hacı Sava isimli Osmanlı uyruklu Bulgar girişimciler, Layard'ın gerçekleştirememesi durumunda imtiyazın kendilerine verilmesini; ayrıca buna ilâve olarak İstanbul'la Varna arasında ve Tuna Nehri üzerinden Belgrad'a kadar işleyecek bir vapur şirketi kurma imtiyazını da talep eder ve bu projeleri gerçekleştirecek sermayeye sahip olduklarını hükümete bildirirler. Hükümet kendi tebaasından gelen bu talepleri sevinçle karşılar. Neticede çıkan padişah iradesinde Layard söz konusu edilmeksizin zikredilen iki imtiyaz talebinin ayrıntıları için girişimcilerle müzakerelerde bulunmakla Meclis-i Tanzimat görevlendirilir.³ Basına da yansımış olmasına⁴ rağmen, bu teşebbüsün niçin başarısız olduğuna dair başka bir bilgiye sahip değiliz.

Üçüncü girişim Osmanlı Devleti'nin Anvers (Belçika) şehbenderi Bernard Joseph Posno tarafından yapılır. Posno, yeğeni ve tüccar Mösyö Charnaud'yu demiryolu hususunda kendi adına imza da dahil, her türlü görüşmeye yetkili olmak üzere İstanbul'a gönderir ve neticede Meclis-i Tanzimat, Posno'nun vekillerinin de katılımıyla bir sözleşme müsveddesi hazırlar. Sözleşmeyle devletin şirkete garanti ettiği kâr oranı %5'ten %6'ya çıkarılır. Meclis üyeleri önce kâr garantisine karşı çıkarılarsa da, kâr teminatı olmayan böyle bir hat için sermaye toplamının güçlüğünü ileri süren Posno'nun vekilleri tarafın-

2 Orhan Kurmuş, "Britain's Dependence on Foreign Food and Some Railway Projects in the Balkans", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Sayı 2, Ankara 1971, s. 275-283.

3 8 Nisan 1857 (13 Ş 1273), I. MM, nr. 392.

4 23 Mayıs 1857 (29 N 1273), *Ceride-i Havadis*, nr. 837, s. 1.

dan ikna edilirler. Hattın inşası için gerekli olan sermaye en fazla 50 milyon frank (2.200.000 lira veya 2.000.000 sterlin) olarak hesaplanır. Kâr garantisi bu sermayenin %6'sıydı. Avrupa ile İstanbul arasındaki ticaretin geçiş noktası olarak görülen demiryolundan beklentiler fazla olduğundan söz konusu kâr garantisinin ödenmesine gerek kalmayacağı düşüncesinden hareketle sözleşmenin bu haliyle imzalanması kararlaştırıldı.⁵

Sözleşme ve şartname 13 Şubat 1859 (9 Receb 1275) tarihinde imzalandı ve her türlü zarar ve ziyanı kendisine ait olmak üzere demiryolunu inşa ve işletme imtiyazı şirkete verildi. Buna göre şirketin geçici kefalet olarak belirlenen 200 bin frankı hazineye yatırıp şartname ve sözleşmeyi onaylayan imtiyaz fermanını alması ve bu parayı daha sonra 1 milyon franka tamamlaması gerekiyordu. İmtiyaz fermanını alamaması durumunda sözleşme kendiliğinden geçersiz duruma düşüyordu. Fermanı aldıktan sonra şirketin içtüzüğünü hazırlayıp hükümete sunması şarttı. Demiryolu, Varna-Şumnu ve Şumnu-Ruşuk olmak üzere iki kısımdan oluşuyordu. Senelik kâr garantisi bu kısımların uzunluğuna göre uygulanacaktı. Her 758 metre (1.000 zira') için en fazla 12.500 frank ödenmesi, şirketin senelik kârı %7'yi geçerse, fazlasının devletin ödeyeceği senelik kâr garantisine tahsis edilmesi ve çıkarılacak hisse senetlerinin %20'sinin Osmanlı uyruklular için ayrılması esasları benimsenir. Ancak, bu hisselerin tespit edilen süre zarfında satılamamaları durumunda şirketin istediği bir ülkede bunları piyasaya sürme hakkı vardı. İmtiyaz sahibinin imtiyazdan kaynaklanan haklarını başka bir şirkete devredebilmesi için öncelikle hükümetten izin alması gerekiyordu.⁶

Sözleşmeyle beraber demiryolunun hat genişliği (144 cm), yokuş meyli, tünellerin ve kullanılacak kerestenin özellikleri, arazi istimlâki, hattın bakımı, imtiyaz süresi, kefalet parası, te-

5 B. J. Posno, yeğeni Avrupa'ya döndüğü için sözleşmeyi imzalama yetkisini Martin Falkenhosen'e verdi (31 Aralık 1858/24 CA 1275, I. MM, nr. 578).

6 Sözleşmenin orijinali için bkz. A. DVN. MKL, 2/4, vr. 1b-2b. Birer sureti için bkz. *Mukavelename Def.*, nr. 1, s. 86-88; *İmtiyazât ve Mukavelât Mecmuası*, İstanbul 1302, I, 102-106.

minat, yolcu ve eşya naklinden alınacak ücret ve saireyi ihtiva eden şartname ve yolun güzergâh haritası da onaylandı. Ülke içinden temin edilecek olan taş, kereste, demir, maden kömürü ve makine gibi malzemeler imtiyaz süresinin sonuna kadar her türlü vergiden; dışarıdan getirtilecek âlet, edevat ve makineler de demiryolu trafiğe açılınca kadar gümrük vergisinden muaftı. Hat işlemeye açıldıktan sonra dışarıdan getirtilecek malzeme ve makineler ise gümrük vergisine tâbiydi. Demiryolunu tamamlayıp işletmeye açmak için şirkete beş sene süre verildi.⁷

Şirketin Kuruluşu, Amacı, Sermayesi ve İdaresi

Sözleşme ve şartnamenin imzalanmasına rağmen, imtiyaz sahipleri yükümlülüklerini yerine getiremediğinden demiryolu için yaklaşık üç yıl herhangi bir faaliyet yapılamadı. Öte yandan imtiyaz sahipleri bu süre zarfında gerekli kefaleti ödeyemedikleri için imtiyaz fermanını alamadı.⁸ Daha sonra parayı yatırmaları⁹ üzerine Receb 1275 (Şubat 1859) olarak hazırlanmış olan fermanın tarihi Evâhir-i Safer 1278 (27 Ağustos-6 Eylül 1861) olarak değiştirilerek kendilerine verilir.¹⁰ Bunun

7 88 maddeden ibaret olan 13 Şubat 1859 (9 B 1275) tarihli şartnamenin orijinali için bkz. A. DVN. MKL, 4/9. Birer sureti için bkz. *Mukavelename Def.*, nr. 1, s. 71-86; I. MM, nr. 578; *İmtiyazât ve Mukavelât Mecmuası*, I, 107-138.

8 25 Ağustos 1861 (18 Safer 1278), *Ceride-i Havadis*, nr. 1054, s. 1.

9 İmtiyaz sahipleri teminat akçesi olarak 8.000 lira yatırdılar (23 Eylül 1861/17 RA 1278, *Ceride-i Havadis*, nr. 1058, s. 1; A. Lütfi Efendi, *Tarih*, Ankara 1988, X, 79).

10 "Belçika'da Devlet-i Aliyyem şehbenderi olan Pozno'nun teşkil edeceği kumpanya vasıtasıyla Varna'dan Şumnu ve oradan Rusçuğa kadar bir demiryolu inşa etmek için şerâyit-i lazimenin müzâkeresine ve yapılacak mukavelenâmenin imzasına bu tarafta bulunan Şarno ile Martin Falkınhozin'i bi't-tevkil ol-bâbda mezuniyeti havi bir kıta ruhsatname dahi ita eylemiş olmasıyla keyfiyet Meclis-i Âli-i Tanzimat'a lede'l-havale mûmâileyhûma celb ile bi'd-defaat müzâkere olunarak seksen yedi bendi şâmil tanzim olunan şartname ile on bend bir kıta mukavelename taraf-ı hûmâyûnuma arz olunmuş ve ol-vechile icrası hususuna emr ü irade-i seniyye-i mülûkânem müteallik ve şeref-sudur olmuş ve zikrolunan şartname ve mukavelename mücibince işbu tariki yapacak kumpanyanın her halde Saltanat-ı Seniyyemizin hâlen ve istikbâlen kavânîn-i umumiyyesi ve nezareti tahtında bulunmak üzere ve bu tarihten itiba-

üzerine kurulacak şirket adına hareket eden bir yetkili, yanına aldığı birkaç mühendisle beraber yol güzergâhını kontrol etmek ve haritasını çıkarmak amacıyla bölgeye gitti.¹¹ Heyet güzergâhı belirleyip işaret için kazıklar çakma işine başladı; ayrıca gerekli keresteleri sağlamak amacıyla Deliorman'a birkaç memur gönderdi.¹²

Bir yandan bu çalışmalar sürerken, bir yandan da şirketi kurma ve sermaye toplamada güçlük çeken imtiyaz sahipleri, imtiyaz şartlarını daha câzip bir hâle getirmesi için hükümete başvurur. Öncelikle devletin demiryolunu satın almaya hak kazanma süresi olan otuz sene, diğer şirketlerde olduğu gibi elli yıla çıkarılır;¹³ ardından senelik kâr garantisi oranlarının değiştirilmesini istemeleri üzerine çıkan 1 Mart 1863 (11 N 1279) tarihli iradeyle kâr garantisi oranları yeniden düzenlenir. Devlet, imtiyaz süresi olan 99 sene için 2 milyon sterlinlik bir meblağ üzerinden ilk 33 sene için %7 (140.000 sterlin), ikinci 33 sene için %6 (120.000 sterlin) ve son 33 sene için de %5 (100.000 sterlin) kârı şirkete tekeffül eder. Kâr garantisinin, demiryolunun tamamen trafiğe açılmasından sonra işlemeye başlaması, şirketin bu paranın bir bölümünü sermaye-

ren doksan dokuz sene müddet-i imtiyaziyye ile teessüs ve teşekkülüne taraf-ı şahânemizden ruhsat verilmiş ve zikrolunan şartname ile mukavelename ikişer nüsha olarak tahrir ve Devlet-i Aliyyemizin Hariciye ve Maliye ve Ticaret nezaret-i celileleri ile vekilân-ı mûmâileyhümâ taraflarından imza ve temhir olunarak teâti olunmuş olmağla zikrolunan şartname ve mukavelenameye tatbikan işbu kumpanyanın teessüsüne ve mezkûr demiryolun inşasına ruhsatı havi Divân-ı Hümâyûnumdan işbu ferman-ı âlişânım isdâr ve hükmü sâlifü'z-zikr şartname ve mukavelename şurûtunun tamamı-i icrasına muallak olmak üzere kumpanya cânibine ita olundu. Tahrîren fî evâhir-i şehri Saferü'l-hayr sene semâne ["şehir-i Recebü'l-mürecceb sene hamse" ibaresinin üstü çizilerek bu tarih yazılmış] ve seb'in ve mieteyn ve elf. Bi-makam-ı Konstantiniyye"

Fermanın arkasında "tarih-i cedîd ile aynıyle tertib olunmak buyuruldu" kaydı vardır (A. DVN. NMH, 10/4).

- 11 5 Eylül 1861 (29 Safer 1278), *Tercüman-ı Ahvâl*, nr. 75, s. 2. Gönderilen heyetin içinde devleti temsilen Maabir Meclisi üyesi Mösyö Jarye de vardı (23 Eylül 1861/17 RA 1278, *Ceride-i Havadis*, nr. 1058, s. 1).
- 12 29 Ekim 1861 (24 R 1278), *Tercüman-ı Ahvâl*, nr. 98, s. 2; 22 R 1278, *Ceride-i Havadis*, nr. 1063, s. 1; nr. 1065, 7 CA 1278, s. 1.
- 13 31 Ocak 1862 (29 B 1278), I. Har., nr. 10652.

nin geri ödenmesine tahsis etmesi ve böylece imtiyaz süresinin sonuna kadar sermayenin tamamen geri ödenmesi kararlaştırılır.¹⁴

Bütün bu gelişmeler yüzünden şirketin kuruluşu ve içtüzüğünün onaylanması 31 Aralık 1863 (20 Receb 1280) tarihini bulur. Şirketin tam ismi *Varna'dan Rusçuğa Kadar Olan Varna Demiryolu* (The Ruscuk and Varna Railway Company) olup ikamet yeri Varna'ydı. Amacı gerek Rusçuk-Varna demiryolunu, gerekse daha sonra alabileceği benzer imtiyazları hayata geçirmek ve işletmek, karadan ve denizden demiryollarıyla bağlantı sağlayan yollar yapmak, arazi, maden, orman ve saireye tasarruf edip işletmektir. B. J. Posno, imtiyazdan kaynaklanan bütün hukukunu, bunlara ait belgeleri ve çizdirilmiş olan demiryolu haritalarını şirkete devreder; buna mukabil şirket de, imtiyaz sahibinin devlete karşı olan yükümlülüklerini aynen üstlenir.¹⁵ Şirketi kuran İngiliz grubun başında William Gladston vardı.¹⁶ Bu gelişmelere paralel olarak şirketin daha önce onaylanmış olan içtüzüğünde de bazı değişiklikler yapılır¹⁷ ve kefalet olarak yatırdığı 8.900 lira B. J. Posno'ya iade edilir.¹⁸ Bir yandan bu gelişmeler olurken, öte yandan da İngiliz kamuoyu böyle bir yatırım için yavaş yavaş hazırlanır. Nitekim zengin ve meskûn bir bölgede yapılacak böyle bir demiryolunun Eflâk ticaretini kendisine çekeceği ve Doğu'yla iletişimi kolaylaştıracağı haberleri basında yer almaya başlar.¹⁹

Şirketin sermayesi, hisse senedi ve tahvil olmak üzere iki kısımdan oluşuyordu. Hisse sermayesi, her biri 20 sterlin (500 frank) değerinde olan ve senelik %5 faiz veren 45.000 hisse senedinden; tahvil sermayesi de, senelik %3 faizli 137.500

14 1. MM, nr. 1148, lef 2, 6, 8; A. DVN. MKL, 4/9; *İmtiyazât ve Mukavelât Mecmuası*, I, 106.

15 A. DVN. MKL, 5/3; I. MV, nr. 22614, lef 2; *İmtiyazât ve Mukavelât Mecmuası*, İstanbul 1302, I, 332-334.

16 19 Ekim 1863 (5 CA 1280), *Ceride-i Havadis*, nr. 1163, s. 3; nr. 1165, 19 CA 1280, s. 4.

17 16 Aralık 1863 (5 B 1280), I. MV, nr. 22614.

18 26 Mayıs 1864 (20 Z 1280), I. MV, nr. 22948.

19 23 Haziran 1862, *The Times*, s. 6.

adet tahvilden ibaretti. Tahvillerin ihraç fiyatı 8 sterlindi. Dolayısıyla şirketin hisse senedi sermayesi 900.000 ve tahvil de 1.100.000 olmak üzere toplam sermayesi 2.000.000 sterlindi. Tahvillerle oluşan sermaye, senelik kuralar çekilerek imtiyaz süresinin sonuna kadar tamamen geri ödenecekti. Ancak, şirketin senelik kârından öncelikle olağanüstü haller için kullanılmak amacıyla belli bir ihtiyat fonunun ayrılması ve sonra sırasıyla tahvil ve hisse senedi faizlerinin tediye edilmesi öngörülür. Şirketin, taksiti zamanında ödenmeyen hisselerle el koyma ve yeniden satışa sunma hakkı vardı.

Şirketin işleri, Londra'da bulunan ve dokuz üyeden oluşan bir idare meclisi aracılığıyla yürütülmekteydi. Bu üyelerin en az altısının İngiltere'de oturması ve meclise üye olacak kişinin de şirketin en az elli hisse senedine sahip olması şarttı. Meclis şirketin işleri ve muameleleri üzerinde alım-satım da dahil olmak üzere, tam bir tasarruf yetkisine sahipti. En yetkili yönetim organı ise, olağan toplantılarını Mart ve Eylül aylarında, senede iki kere Londra'da veya idare meclisinin tespit edeceği başka bir yerde yapan hissedarlar genel kuruluydu.²⁰ İmtiyazın İngiliz gruba verilmesinden sonra idare meclisine üye olabilmek için gerekli olan hisse senedi sayısı elliden yüze çıkarıldı. İlk idare meclisi Henry W. Blake, İngiliz parlamenter H. E. Children, Charles Gilson, William Gladston, Henry McClidy, Mourice Joseph Posno ve bunların seçeceği üç kişiden oluşmaktaydı.²¹

Şirket, hisse senetlerinden satın alabilmek için gerekli olan şartları Paris, Londra, Berlin, Amsterdam, Brüksel ve Frankfurt'ta kamuoyuna ilân etti.²² Senetlerin peşinatı 5 sterlin, altı aylık periyotlar halinde ödenecek olan taksitlerin her biri ise 2,5 sterlindi. Yukarıda da ifade edildiği gibi, sözleşme gereği

20 Şirketin içtüzüğünün aslı için bkz. A. DVN. MKL, 5/3. Birer sureti için bkz. I. MV, nr. 22614, lef 2; *İmtiyazât ve Mukavelât Mecmuası*, I, 332-356.

21 16 Aralık 1863 (5 B 1280), I. MV, nr. 22614. *The Times*'da çıkan bir yazıda tahvillerin %7,5 faiz verdiği zikredilirse de (23 Şubat 1865, s. 7) bu doğru değildir.

22 13 Temmuz 1863 (26 M 1280), *Ceride-i Havadis*, nr. 1149, s. 1-2; nr. 1150, 3 Safer 1280, s. 1.

bu hisselerin bir kısmının (9.000 adet) Osmanlı ülkesinde satılması gerekiyordu. Şirketin İstanbul temsilcisi D. Revelaky de hisse senedi almak isteyenlere yol göstermek amacıyla gazetelere ilânlar verdi. Bu hisselerin 7.000'inin bedeli üzerinden satılması, geri kalan 2.000'inin de bu hisseleri satın alanlara piyango çekilerek dağıtılması, satılan hisselerin faizinin bedellerinin ödendiği günden, piyangoyla dağıtılanların ise yolun trafiğe açılmasından sonra işlemeye başlaması kararlaştırıldı. Senetler, şirketin İstanbul'daki bankeri Henry James Hanson'un Galata'daki mağazasında ve D. Revelaky'nin Âşir Efendi Hanı'ndaki bürosunda satışa sunuldu. Faiz ödemeleri ise Hanson'un mağazasında yapılacaktı.²³

Nominal değeri 20 sterlin (500 frank) olan hisse senetleri 19,16 sterlin ihraç fiyatıyla piyasaya sürülür;²⁴ ancak, bunların değer kaybı daha sonra da devam eder ve 500 franklık senet 250, hatta 200 franka kadar düşer. Dolayısıyla şirketin eline geçen para nominal değerinin epey altında kaldığı gibi, 2.000 hisse de uzun süre satılamaz.²⁵ Bu durum, aşağıda izah edileceği üzere, şirketin bazı faaliyet ve yükümlülüklerini yerine getirememesine neden olur. Şirket 1870 senesinde toplam değeri 213.096 sterline ulaşan 17.758 adet tahvil daha çıkarır. Her biri 12 sterlin kıymetinde olan ve senelik %6 faiz veren tahviller nominal değerleri üzerinden piyasa sürülür.²⁶

Taban denilen ve rayların altına döşenen kalın kütüklerin devlete ait ormanlardan temin edilebilmesi için şirketin İstanbul temsilcisi Revelaky hükümete başvurdu. Yukarıda zikredilen ve imtiyaz verilmeden önce devletin istediği şartları ihtiva

23 19 Ekim 1863 (5 CA 1280), *Ceride-i Havadis*, nr. 1163, s. 3; nr. 1165, 19 CA 1280, s. 4. Öte yandan 1857'de, daha imtiyaz görüşmeleri devam ederken, şirketin vekili Barkley, halkı ve sermayedarları teşvik etmek amacıyla padişahın hisse satın alması konusunu gündeme getirir ve o sırada her biri 100 sterlin değerinde düşünülen hisselerden padişahın yüz adet alması kararlaştırılır (13 Eylül 1857/24 M 1274, I. Dah., nr. 25485). Yukarıda da belirtildiği gibi daha sonra hisse senetleri 20 sterlin değerinde çıkarıldı. Bunun padişahın alacağı hisse sayısında ne gibi bir değişiklik yapıldığı hususunda başka bir bilgiye sahip değiliz.

24 Charles Morawitz, *Türkiye Maliyesi*, Ankara 1978, s. 307.

25 I. MV, nr. 25516, lef 15.

26 C. Morawitz, a.g.e., s. 307.

eden belgede, her ne kadar devlete ait ormanlardan şirketlere bedava kereste verileceği belirtilirse de, daha sonra yapılan sözleşme ve şartnamede devlet adına verilmiş böyle bir yükümlülük yer almamaktadır. Söz konusu başvuru üzerine yapılan çalışmalar neticesinde bir ruhsatname hazırlanır. Yapılan hesaplara göre yolun tamamı için üç yüz bin taban lâzımdı. Her ağaçtan dört taban çıkacağı hesabıyla toplam 75.000 ağacın kesilmesi gerekiyordu. Şirketin gerekli keresteyi Deliorman'dan temin etmesi ve her bin tabana karşılık devlete 5 lira vergi vermesi kararlaştırıldı. Şirketin keseceği tabanların miktarı ne olursa olsun devletin alacağı söz konusu vergi asgari 1.000 liranın altına düşmeyecekti. Mülk ormanlardan ağaç kesilebilmesi için ise, mal sahibinin ikna ve razı edilmesi şarttı.²⁷

Demiryolunun İnşası

1864 senesi ilkbaharında başlanması tasarlanan²⁸ demiryolu inşaatı, Peto, Betts ve Crampton isimli müteahhitlere ihale edilir.²⁹ Yolun şartname ve sözleşmeye uygun yapılıp yapılmadığını kontrol ve eksiklerinin tamamlanmasına nezaret etmek üzere hükümet tarafından da bir komiser görevlendirilir. Bu göreve önce Albay Wageman,³⁰ daha sonra da Maabir Meclisi Üyesi Hasan Efendi atandı.³¹

Çalışmalara Rusçuk ve Varna'dan, iki koldan hızla başlanır³² ve bu durum, hattın planlanandan önce tamamlanacağı husu-

27 Şirket ormandan istediği ağacı kesemezdi. Özellikle Orman ve Tersane-i Âmi-re idarelerine gerekli olan ağaçların kesilmesi yasaktı. Bunların bir defteri hazırlanıp şirkete verilecekti. Ruhsatnameyi onaylayan irade 7 Mayıs 1864 (1 Z 1280) tarihli olmasına rağmen (I. MV, nr. 22909), orijinal ruhsatnamenin tarihi 12 Mayıs 1864 (6 Z 1280)tür (A. DVN. MKL, 5/4). Ruhsatnamenin bir sureti için bkz. *İmtiyazât ve Mukavelât Mecmuası*, I, 356-357.

28 I. MV, nr. 22909, lef 2. Meclis-i Valâ mazbatası.

29 23 Şubat 1865, *The Times*, s. 7.

30 1 Ağustos 1865, *The Times*, s. 5.

31 10 Ocak 1867 (4 N 1283), I. MV, nr. 25433. Hasan Efendi'ye daha sonra üçüncü rütbeden Mecidiye nişanı verildi (29 Ağustos 1867/28 R 1284, I. Dah., nr. 39377).

32 7 Eylül 1865, *The Times*, s. 5.

sunda gayet iyimser bir hava oluşturur. Nitekim şirket yetkilileri ve hşkşmet komiseri demiryolunun 1866 sonbaharına kadar bitirilip trafiğe aılabileceğini tahmin ediyordu.³³ Öte yandan Başmşhendis M'Candlish'in raporunda da, çalışmaların iyi gittiği ve 145 kilometrelik bir kısmın yşzey tesviyesinin tamamlanıp travers ve ray dşşenecek duruma getirildiği belirtilir. Rusçuk'la Varna arasında kalan yaklaşık 80 kilometrelik bşlşmşn yşzey tesviyesinin birkaç ay içinde bitirilmesi planlanıyordu. Raporda ayrıca duvarların inşasının iyi gittiği, kşp-rř ve su yollarının yakında tamamlanacağı, istasyon binalarının şnemli bir kısmının inşa edildiği, kıştan şnce muhtemelen hepsinin çatılarının kapatılacağı, yolun her iki yanında 33'er olmak şzere toplam 66 kilometrelik kısmın raylarının dşşendiği ve bunun kıştan şnce 132 kilometreye ulaşacağı ifade edilir. M'Candlish geri kalan kısmın da 1866 kışından şnce tamamlanıp trafiğe açılacağını belirtir.³⁴

Bununla birlikte H. W. Blake başkanlığında toplanan ikinci hissedarlar genel kuruluna sunulan raporda hattın daha da şnce, 1 Ekim 1866'da trafiğe açılabileceği sşz konusu edilir.³⁵ Fakat daha sonra basma yansıyan bilgilerden, sadece 9,5 kilometrelik bir ray dşşeme işi kalmasına ve istasyon binalarının bitmeye yşz tutmasına rağmen, demiryolunun bu tarihte trafiğe açılmasının mşmkşn olmadığı anlaşılıyor. Öte yandan lokomotif ve vagonların tesliminde de bir gecikme olur. şirket yşneticilerinin basma sızdırdığı haberlere gşre, demiryolunu ya padişah veya onu temsil eden yşksek rştbeli bir gşrevli trafiğe açacaktır.³⁶

şirket, eksik lokomotif ve vagon aksamına rağmen, inşaatın tamamlandığını belirterek resmş kabulşn yapılması için hşkşmete başvurur ve bunun şzerine hşkşmet, Meclis-i Maabir Ŭyesi C. Ritter'i inşaatı kontrolle gşrevlendirir. Ritter yaptığı incelemeler neticesinde on beş kalem eksik tespit eder ve de-

33 23 şubat 1865, *The Times*, s. 7; 1 Ağustos 1865, s. 5.

34 7 Eylşl 1865, *The Times*, s. 5.

35 31 Mart 1866, *The Times*, s. 7.

36 13 Eylşl 1866, *The Times*, s. 5.

miryolunun bu haliyle kabulünün ve trafiğe açılmasının mümkün olmadığını bildirir. Eksikleri tamamlaması için şirket uyarılır ve bunlardan bazı âcil olanlarını tamamlayan şirket, hiç olmazsa gayri resmî olarak yolcu ve eşya nakline izin verilmesini talep eder. Komiser Hasan Efendi aracılığıyla yapılan ikinci kontrolde yolcu emniyetini sağlayacak eksikliklerin tamamlandığı görülür. Bunun üzerine resmî kabul ve kâr teminatının işlemeye başlaması, diğer eksiklerin tamamlanması şartına bağlanarak demiryolunun geçici olarak hizmete açılmasına izin verilir; ancak, şirketin isteklerinin sonu gelmez. Nitekim yeni bazı taleplerde bulunmak üzere Mösyö Walsh isimli özel temsilcisini İstanbul'a gönderir.

Walsh, eksiklerini giderebilmesi için şirketin âcil paraya ihtiyacı olduğunu, bu paranın ancak, şirketin elinde bulunan hisse senetlerinin satılmasına ve senetlerin satılmasının da demiryolunun hükümet tarafından kabul ve kâr teminatının işlemeye başladığını ilân etmesine bağlı bulunduğunu hükümete bildirir; ayrıca söz konusu teminata mahsuben belli bir paranın peşin olarak şirkete verilmesini talep eder. Eğer bu para bulunamaz ve kâr teminatı işlemeye başlalmazsa borçlarını ödeyemeyen şirketin faaliyetlerini durdurmak zorunda kalacağını da bu isteklere ilâve eder. Walsh'm en önemli argümanı şirketin faaliyetlerini durdurmasının, Osmanlı ülkesinde yatırım yapmak isteyen Avrupalı sermayedarları korkutacağı ve bunun uzun vadede devletin zararına olacağıydı. Bu, aslında yukarıda Aydın demiryolu örneğinde açıkça görüldüğü gibi, Osmanlı devlet adamlarının en zayıf noktasına parmak basmak anlamına geliyordu.

İlginç olan diğer bir dayanak noktası da, kendileri gibi demiryolunu eksik inşa ettiği halde İzmir-Aydın demiryolu şirketine hükümet tarafından resmî açılış izni verilmesini emsal göstermesiydi. Konuyu ele alan Meclis-i Vâlâ, şirketin "muhâfaza-i namus ve itibarı" için bu isteklerin kabul edilmesi ve şirketle yeni bir sözleşme imzalanması yönünde görüş belirtir. Hazırlanan geçici sözleşmeyle, dört ay içinde bütün eksiklerini tamamlamak kaydıyla 1 Mart 1867'den itibaren kâr temina-

tının işlemeye başlamasına izin verilir. Bu süre zarfında eksikler giderilmezse teminatın işletilmesi durdurulacaktı. Hükümet ayrıca teminat akçesinden mahsup edilmek üzere Osmanlı Bankası'ndan şirkete 40.000 sterlinlik bir havale yapacak; şirket bu parayla eksikleri tamamlayacak ve piyasaya olan borçlarını ödeyecekti. Bu hususlar 8 Mart 1867 (1 ZA 1283) tarihli irade ile onaylandı.³⁷

Demiryolu bu görüşmeler sonuçlanmadan önce, 8 Kasım 1866'da trafiğe açılır.³⁸ İstanbul-Paris arasını dört buçuk ve İstanbul-Londra arasını da beş güne indiren³⁹ demiryolu üzerinde dokuz istasyon mevcut olup⁴⁰ daha sonra bu sayı ona çıkar. Bunlar Rusçuk, Çernovada, Vetova, Inebekçi, Âşıklar, Şeytancık, Kaspiçan, Prevadi, Kebece ve Varna'ydı.⁴¹ Şirket aynı tarihte demiryolunda uyulacak kural ve düzenlemelere dair Londra'da İngilizce bir kitapçık bastırır.⁴² Ayrıca şartnamenin elli altıncı maddesi uyarınca altın, gümüş, mücevher, platin ve sair kıymetli eşyanın naklinden alınacak ücretleri gösteren tarifeyi de hazırlayarak hükümete sunar ve hükümet bu tarifeyi kabul eder.⁴³ Hattın trafiğe açıldığı ilk zamanlarda İngiliz kamuoyunun şirketin gelir gider hesaplarıyla yakından ilgilendiği anlaşıyor. Nitekim, demiryolu trafiğe açıldıktan itibaren haftalık gelirleri gazetelerle kamuoyuna duyurulur;⁴⁴ ancak, bu ilk heyecan geçtikten sonra hesaplar haftalık değil, altı ay-

37 1. MV, 25516, lef 2, 9, 20. 16 Mart 1867 (4 Mart 1283) tarihli Fransızca-Türkçe orijinal sözleşme için bkz. A. DVN. MKL, 6/8. Yayımlanmış bir sureti için bkz. *İmtiyâzât ve Mukavelât Mecmuası*, I, 390-391. Bu hususlar gazete yoluyla ayrıca İngiliz kamuoyuna da duyuruldu (22 Mart 1867, *The Times*, s. 10).

38 9 Kasım 1866, *The Times*, s. 6.

39 A. Lütü Efendi, *Tarih*, Ankara 1989, XI, 22. *The Times*'da çıkan bir yazıda bu mesafenin dört buçuk güne ineceği belirtilir (23 Haziran 1862, s. 6).

40 18 Mayıs 1867 (14 M 1284), 1. MV, nr. 25814, lef 2.

41 *Sâlname-i Tuna*, Sene 1288, Defa 4, Matbaa-i Vilâyet-i Tuna, s. 37.

42 Kitapçığın orijinal adı *Varna Railway Company. Rules and Regulations*'dı (1. MV, nr. 25570, lef 12).

43 14 Mart 1868 (19 ZA 1284), 1. MV, nr. 25570.

44 9 Mayıs 1868, *The Times*, s. 10; 25 Mayıs 1868, s. 7; 3 Temmuz 1868, s. 10; 16 Temmuz 1868, s. 7; 21 Temmuz 1868, s. 10; 25 Temmuz 1868, s. 10; 1 Ağustos 1868, s. 5.

lık periyotlar hâlinde, önceki yılın aynı dönemiyle mukayeseli bir şekilde verilmeye başlanır.⁴⁵

Şirketin Malî Sıkıntıları

Gladston ve Blake'in Hariciye Nezareti'ne gönderdikleri 20 Temmuz 1867 tarihli mektuptan hükümetin gösterdiği bunca anlayışa rağmen şirketin malî sıkıntılarını aşamadığı anlaşılıyor. Vadesi gelen hisse senedi ve tahvil faizlerini ödemekte güçlük çeken ve malî konularda yardımcı olması için tekrar hükümete başvuran şirketin, 120.000'i söz konusu faizlere ve 70.000'i de vagon ve lokomotif satın alımına olmak üzere toplam 190.000 sterline ihtiyacı vardı. Yöneticilerin isteği, daha önceki 40.000 sterlinde olduğu gibi, söz konusu meblağın teminat akçesinden mahsup edilmek üzere peyderpey şirkete borç verilmesiydi. Ancak, bu para şirketin işini görmeyeceğinden dolayı, bazı âcil giderler için buna 30.000, ayrıca teminat akçesine de 20.000 sterlinlik ilâve yapılmasını istediler. Teminata yapılacak bu ilâve karşılığında bir miktar yeni tahvilin çıkarılması tasarlanıyordu.⁴⁶

Tuna Valisi Midhat Paşa, 26 Ekim 1867 tarihli yazısında şirketin eksiklerini hâlâ gideremediğini belirtir ve bunları şöyle sıralar: Demiryolunda çalışan lokomotif sayısı asgari 14 olması gerekirken 8 ve yük vagonu sayısı da 260 olması gerekirken 120 idi. Dolayısıyla tüccarların istasyonlara indirdiği malların ancak, %1'i taşınabiliyordu. Bu ise hem tüccarın hem de şirketin zarara uğraması demekti. Esasen zaman zaman ifade edildiği gibi, bunun asıl zararı şirketten ziyade devlete aitti. Zira senede 140.000 sterlinlik bir kâr oranını şirkete garanti ettiği için bu meblağın altına düşecek olan eksik kısım zaten devletçe karşılanacaktı. Dolayısıyla bu durumda şirketin herhangi bir kaybı yoktu. Paşaya göre demiryolu lokomotif ve vagon yönünden tam kapasiteyle çalıştırılabilse,

45 29 Eylül 1868, *The Times*; 1 Nisan 1869, s. 7; 1 Ekim 1869, s. 5; 3 Nisan 1871, s. 7; 30 Eylül 1871, s. 6.

46 1. MV, nr. 25516, lef 11.

senede sadece zahire naklinden 200.000 sterlin kâr etmesi iş-ten bile değildi. Diğer önemli bir sorun da, şirket bir yandan kâr teminatına mahsuben devletten sürekli para isterken, diğer yandan kâr teminatı oranının onlara istinaden tespit edileceği gelir-gider hesaplarını hükümet komiserine vermekten kaçınmasıydı. Bu ise sözleşmenin açıkça ihlâli demekti. Bütün bu hususları aktararak teminat hususunda şirket yetkililerinin oyununa gelmemeleri için hükümeti uyaran Midhat Paşa'ya göre "devletin yüz kırk bin lira değil, yüz kırk lira vermesi" bile câiz değildi.⁴⁷

Esasen Midhat Paşa'nın belirttiği hususlar şirket yetkililerince de itiraf edilmekteydi. Şirket sekreteri, Hariciye Nezareti'ne gönderdiği 26 Ekim 1867 tarihli mektupta demiryolunun tam kapasiteyle çalıştırılmamasının ortaya çıkardığı malî tabloya parmak basar; yazıda, mahsulün bol olduğu, tam kapasite ile çalışılabilse günde 800 sterlin kazanılabilecekken, eksikler yüzünden ayda 4.500 sterlin elde edilebildiği ve bunun da ancak, hattın işletme giderlerini karşılayabildiği söz konusu edilir; ayrıca Mart 1868'de ödenmesi gereken 140.000 sterlinlik senelik kâr garantisinin, eksikliklerini karşılamak üzere altı ay vadeli poliçeler hâlinde önceden şirkete verilmesi istenir.⁴⁸

Şirket parasızlık yüzünden tahvil ve hisse senedi sahiplerinin toplam 82.500 sterlin tutan iki faiz taksitini ödeyemedi. Hissedarların bu durumda içtüzüğe dayanarak şirkete el koyma hakları vardı. Öte yandan eksikliklerine rağmen seferlerine izin verilen demiryolu hakkında halktan da bazı şikâyetler gelmeye başlar. Konuyu incelemekle görevlendirilen Meclis-i Maabir üyesi Albay Gordon, teftiş neticesinde hazırladığı raporda lokomotif ve vagon sayısının artırılmasını teklif eder. Senelik kâr garantisinin işlemesi bu şarta bağlı olmasına rağmen şirket sorunu çözemedi ve bu da ticaretin aksamasına neden oldu. Hükümet komiserinin belirttiğine göre, demiryolu bu kapasiteyle çalıştığı sürece tüccarın istasyonlara yığıldığı hububat an-

47 I. MV, nr. 25516, lef 7.

48 I. MV, nr. 25516, lef 19.

cak, birkaç senede taşınabilirdi. Komiserin tahminine göre hattın tam kapasiteyle çalışması durumunda yıllık kârı 254.000 sterlini bulabilirdi.

Bu durumda devletin hatta el koyup başka bir şirkete ihale etme hakkı vardı; ancak, sorunu ele alan Meclis-i Maabir, devletin malî itibarına zarar verebilecek böyle bir hareketin ileride benzer yatırımları düşünen sermayedarları korkutabileceği gerekçesiyle bu yolu tercih etmedi. Meclis hattın devletçe işletilmesi ihtimalini de düşündü; ancak, çok sayıda yetişmiş mühendis, makineci ve memuru gerektiren bu seçeneği uygulamadı. Fakat Ekim 1867 tarihinden itibaren şirketin senelik kâr teminatı hakkını kaybettiğini de Hariciye Nezareti'ne bildirdi. Çünkü şirket, o ana kadar birçok kere istenmesine rağmen gelir-gider hesaplarını hükümet yetkililerine vermediği gibi, ehliyetsiz eleman kullanması neticesinde demiryolunda bazı kazalar meydana gelir; hatta bunlardan birinde iki kişi hayatını kaybeder. Öte yandan Rusçuk'taki şirket müdürü, hükümet komiseriyle diğer memurlara son derece kaba davranır. Onların isteklerini reddediyor, maaşlarını vermiyor, yolcu katarlarının hareketini düzenleyemiyor ve bu yüzden katarlar yollarda kalıyordu.

Meclis-i Maabir çözüm olarak istediği borç miktarının şartlı olarak şirkete verilmesini önerir. Şirketin, âcil olarak vagon ve lokomotif sayısını artırmak için 70.000 ve faiz ödemeleri için de 82.500 olmak üzere toplam 152.500 sterline ihtiyacı vardı. Meclisin kanaatine göre bu iki kalemden ikincisi değil, birincisi âcildi. Çünkü senetleri zaten yaklaşık yarı fiyatına satın almış olan hisse senedi sahipleri taksit için biraz daha bekleyebilirlerdi. Meclis borcun verilmesi karşılığında şu şartları ileri sürdü: Söz konusu 70.000 sterlinle demiryolunun vagon ve lokomotif eksikliğinin tamamlanması, bu para ve daha önce verilen 40.000 sterlin için hükümete senelik %7 faiz ödenmesi, devletin hat için istediği ıslahatların geciktirilmeksizin yerine getirilmesi, yolun gelir-gider defterlerinin hükümete verilmesi, Mart 1867'de işlemeye başlayan ve Ekim 1867'den itibaren kesilen kâr garantisinin demiryolu tamamlanıncaya kadar ta-

lep edilmemesi.⁴⁹ Nafia Nezareti, meclisin borç verme dışındaki söz konusu isteklerini ve eksikler giderilmez ve gelir-gider defterleri hükümete verilmezse kâr garantisinin işlemeyeceğini bir yazıyla şirket vekili Mösyö Walsh'a bildirir. Ayrıca müdürün devlet görevlilerine karşı daha saygılı davranmasının sağlanması ve memurlarının kazaları önlemek için azami gayreti göstermeleri ve görevi kötüye kullanma gibi davranışlara sapmamaları hususlarında şirketi uyarır ve bu şartlar yerine getirilmediği takdirde şirketin imtiyazdan mahrum edileceği açık bir dille Mösyö Walsh'a ifade edilir.⁵⁰

Sorunla doğrudan muhatap olan Tuna Valisi Midhat Paşa ise artık şirketten tamamen ümidini kesmişti. Öte yandan, bu sırada şirketin demiryolunu düzeltmeyeceği hissine kapılan bazı şirketler de hattı satın almak için girişimlerde bulunur. Midhat Paşa, "kârı onlara ve müşkilâtı bize kalmasından ise" yolun devletçe satın alınmasını önerir ve bu konuda bir de maliyet araştırması yaptırır; şirketin demiryolu için 500.000 sterlini hisse senetleri ve 1.100.000 sterlini de Belçika'dan borçlanılmak suretiyle toplam 1.600.000 sterlin harcadığını belirler. İleri sürdüğü çözüm önerisi ise şöyleydi: Şirketten ümidini kesmiş olan hissedarların ellerindeki hisse senetleri yarı fiyatına toplanabilirdi; hesabına göre demiryolunun eksiklerini tamamlamak ve söz konusu hisseleri satın almak için 350.000 sterlin yeterliydi. Bu paranın 100.000 sterlini devlet hazinesinden, geri kalanı da yeni hisse çıkarılarak Tuna vilâyetinden sağlanabilirdi. Belçika'dan alınmış olan 1.100.000 sterlinlik borcun tahvil sahipleri ise, güvensizlikten dolayı ya tahvillerini yarı fiyatına satmak ya da şirketin yeni sahibinin vereceği faizle borcu rutin geri ödeme sürecine tâbi olmak şıklarından birini tercih etmek durumunda olup her iki halde de devlet bu yükün altından kalkabilirdi.⁵¹ Bu öneri, Maliye Nezareti ve Meclis-i Vâlâ tarafından da uygun

49 I. MV, nr. 25516, lef 15. Albay Gordon'un demiryolunu teftiş masrafı 20 lira tuttu (16 Eylül 1867/17 CA 1284, I. Dah., nr. 39442).

50 I. MV, nr. 25516, lef 17.

51 I. MV, nr. 25516, lef 8.

bulunmasına⁵² rağmen hayata geçirilemedi; ancak, hükümetin de şirketten ümidini kestiğini göstermesi açısından yine de anlamlıdır.

Hükümet eksiklerini giderebilmesi için şirkete borç olarak 20.000 sterlin vermeyi kabul eder; ancak, Meclis-i Maabir şirketin ihtiyacını karşılayamayacağını belirterek bu meblağın 50.000 sterline çıkarılmasını önerir. Bunun üzerine konu Mehmed Kabuli, Ahmed Cevdet, Midhat ve Esseyid Mehmed Rüşdi Paşalardan oluşan bir komisyona havale edilir. Komisyon, gelir-gider defterlerini devlete vermeyen ve vagon ve lokomotif eksiklerini tamamlayamayan şirketin senelik kâr teminatını isteme hakkı olmadığını, yine de demiryolunun “böyle noksan edevat ile bir şey kazanamayarak tabii ve zaruri sektelenip memleketin teshil-i muamelâtına henüz açılmış olan bir tarik kapanmasıyla halkça ve ticaretçe dâî-i mazarrat olacağından hazır şu dereceye getirilmiş olan böyle bir madde-i nâfia ve hayriyyenin hâlel ve sekteden muhafaza” edilmesi için mevcut edevatı karşılık tutularak zikredilen 50.000 sterlinin şirkete ödenmesini kararlaştırır. Para eksikler tamamlandıktan sonra verilecekti.⁵³

Bu meblağ kararlaştırıldığı gibi şirkete ödenir ve demiryolu işlemeye başlar. Ancak, kömür ücretiyle işçi ve memur maaşlarına para kalmaz. Şirket vekili ücretlerini alamayan işçi ve memurların kendilerini işi bırakmakla tehdit ettiklerini hükümete bildirir. Diğer bir yazısında söz konusu grev tehdidinden bahsetmeksizin kâr teminatına mahsuben 40.000 sterlin daha isterse de, hükümet demiryolunu tatil etmemek için 10.000 sterlin vermeyi kabul eder.⁵⁴

Meclis-i Maabir, şirketin para taleplerini sürdürmesi üzerine eldeki verileri kullanarak kaba bir bilanço çıkarır. Buna göre, şirketin demiryolu için harcadığı paranın miktarı, hissedar genel kurullarında beyan ettiği gibi 2.085.000 sterlin değil, 1.250.000 sterlindi. Meclis, senelik kâr teminatını bu meblağ

52 1. MV, nr. 25516, lef 1.

53 9 Eylül 1868 (21 CA 1285), 1. MM, nr. 1482.

54 16 Mart 1869 (2 Z 1285), 1. MM, nr. 1518.

üzerinden hesaplayarak toplam 90.000 sterlin olarak belirler. Ayrıntılı hesaplar şirket tarafından hükümete verilmediği takdirde kâr garantisinin bu meblağ üzerinden ödenmesini kararlaştırır. Bu hesapça devletin şirkete olan kâr teminatı borcu (1867 senesinden 8 ve 1 Ekim 1868'den Şubat 1869 sonuna kadar 9 olmak üzere toplam 17 ay) 127.500 sterlini. Yukarıda da zikredildiği gibi, devletin taksit taksit şirkete vermiş olduğu toplam 95.000 sterlin bu meblağdan çıkarıldığında geriye borç olarak 32.500 sterlin kalıyordu. Şirket eğer bu hesaplara itiraz ederse aksini ispat etmek zorundaydı. Bu girişimden de bir sonuç alınamazsa, anlaşmazlığı çözmek için geriye tek alternatif kalıyordu: hakem komisyonu. Bu hususların bir yazıyla şirkete ve hissedarların gelişmelerden haberdar edilebilmesi için de gazetelerle kamuoyuna bildirilmesi kararlaştırılır.⁵⁵

Hükümetin bu kesin tavrı üzerine idare meclisi başkam W. Gladston İstanbul'a gelerek ayrıntılı masraf defterlerini hükümete sundu. Defterlere göre 1 Ekim 1868 tarihi itibarıyla toplam gider 2.399.417 sterlini. Hesaplar Meclis-i Maabir'de incelenir ve bir kısmına itiraz edilir. Memurlara ve Posno'nun adamlarına ücret adıyla verilen toplam 1.200; şirketin maliye hazinesine rehin bıraktığı konsolidin değer kaybından doğan 6.304; hisse senetlerinin nominal ve piyasa değerleri arasındaki farktan doğan 264.210 ve sözleşmeye göre azami 1.372.000 sterlin olması gereken inşaa masrafından fazla olan 55.000 ki toplam 326.714 sterlinlik dört harcama kalemi meclisçe kabul edilmez. Bu rakama devlet tarafından o ana kadar ödenen ve demiryolu inşaatına harcanan 79.300 sterlin de dahil edilince hükümetin kabul ettiği giderler 1.952.003 sterline iner. Kâr teminatı yapılan masraf üzerinden hesaplandığı için Meclis-i Maabir 1867 senesi için ayrı ve 1 Ekim 1868-31 Temmuz 1869 tarihleri arası için de ayrı teminat hesabı çıkarır. Buna göre devletin şirkete 1867 senesi için 79.312 ve söz konusu ikinci dönem için de 102.480 olmak üzere toplam 181.790 sterlin ödemesi gerektiği tespiti yapılır.

55 1. MM, nr. 1563, lef 1, 2, 5.

Bu arada ilginç bir durum meydana gelir: Teminat alacaklarının zaman zaman hükümetçe geciktirildiği ve Bulgar meselesinde devlete yardımcı olduğu gerekçeleriyle şirkete bir cemile olmak üzere, 1.952.003 sterlinlik gider kalemi 2 milyon olarak kabul edilir ve sonraki senelerin kâr teminatının bu rakama göre hesaplanması kararlaştırılır.⁵⁶ Hakikaten de bir sonraki senenin kâr teminatı bu hesap üzerinden 140.000 sterlin olarak ödenir.⁵⁷ Ancak, Davud Paşa'nın nafia nazırlığı yaptığı dönemde gerçekleştirilen hesabı 2 milyona tamamlama operasyonu, daha sonra dönemin Osmanlı devlet adamları tarafından da şiddetle eleştirilir. Çünkü demiryolu kontrol edilmeden şirketin beyanı üzerine alınan bu kararlar, hiçbir yükümlülüğünü yerine getirmeyen şirkete yaklaşık 48.000 sterlin aktarılmış olur.⁵⁸

Şirket, devletin demiryolunu tamamlamak ve ülkede yatırım yapmak isteyen yabancı sermayeyi ürkütmemek yönündeki iyimser siyasetini iyi değerlendirir; İzmir-Aydın demiryolunda olduğu gibi, kendi yükümlülüklerini yerine getirmediği hâlde her seferinde istediği ayrıcalıkları elde eder. Nitekim vagon ve lokomotif eksikliğinin dışında, halkın güvenliği için çok gerekli olan demiryolunun etrafındaki parmaklıkları bile uzun süre yapmadı. Tuna vilâyeti yöneticilerinin hükümeti sık sık uyarmalarına rağmen, bu konuda uzun süre bir ilerleme kaydedilemedi.⁵⁹

Yukarıda zikredilen 1867-1869 tarihleri arasındaki gelir-gi-

56 17 Aralık 1869 (14 N 1286), I. MM, nr. 1572.

57 13 Ağustos 1871 (27 CA 1288), I. Dah., nr. 44277.

58 11 Kasım 1872 (10 N 1289), I. MM, nr. 1880, lef 3. İlginçtir ki, Ermeni asıllı olan Nafia Nazırı Davud Paşa (V. Engin, a.g.e., s. 50) benzer demiryolu ihalelerinde devletin menfaatini düşünceği yerde, aksine devlete ilâve yükümlülükler getirir. Meselâ daha sonra devletin başına âdeta belâ olan Rumeli demiryolları imtiyazı verildiği zaman, Baron Hirsch ile yapılan şartname ile mukavelenamenin Şûra-yı Devlet'te görüşülmesi gerekirken, evrakı buraya havale etmeyip kurdurduğu özel bir komisyondan geçirir (s. 55). Davud Paşa'nın devleti ağır zararlara uğratan böyle bir imtiyaza aracılık etmesi karşılığında yüklü miktarda rüşvet aldığı iddia edilir (s. 177, 201, 202, 220). Tam adı Garabet Artin Davud Paşa'dır. Görevini suiistimal ettiği anlaşıncı 20 Haziran 1871'de azledilir ve gittiği İtalya'da iki sene sonra ölür (s. 201). Böyle şaibeli bir adamın nafia nazırlığı döneminde devlet hazinesinden gereksiz bir şekilde yapılan yaklaşık 48.000 sterlinlik fazla ödeme, ister istemez akla bazı soru işaretleri ve şüpheleri getirmektedir.

59 25 Mart 1871 (4 M 1288), ŞD, 496/23.

der hesaplarıyla ödenen senelik kâr garantileri, şirketin işletme hasılatının pek de iç açıcı olmadığını göstermektedir. Bu durum, hattın ticarî açıdan pek uygun olmayan bir bölgeye inşa edilmesinin yanında, daha önce zikredilen lokomotif ve vagon eksikliğinden de kaynaklanır. Yani, demiryolu mevcut makinelerle tam kapasiteyle çalışsa bile senede 140.000 sterlin kâr etme ihtimali yoktu. Senelik hesaplara göz atıldığında şirketin söz konusu kâr oranını yakalamak bir yana, işletme masraflarını bile karşılayamadığı görülür. Nitekim takdim ettiği hesaplara göre 1 Temmuz 1870'ten 30 Haziran 1871 tarihine kadar bir senelik geliri 62.778, gideri de 66.203 liraydı. Hükümet, bu masrafların, hissedarların şirket aleyhine açtığı davalar için ödenen paralarla şirket memurlarına verilen harcırahlardan oluşan toplam 3.646 liralık kısmını kabul etmedi. Gelirlerin düşük olmasının bir nedeni de, şirketin, nakledeceği hububat oranına göre zahire tüccarlarına %20'lere varan indirim uygulamasıydı.⁶⁰

Şirketin 1 Temmuz 1871-30 Haziran 1872 tarihleri arasındaki yıllık hasılatı 66.950, gideri ise 84.690 liraydı. Görüldüğü gibi gelirlerle giderler arasındaki fark 17.739 liraya çıkar ve daha da büyür.⁶¹ Gelirlerin düşmesinde, bu sırada bölgede zuhur eden kolera yüzünden Rusçuk ve Varna'nın karantina altına alınmasının da büyük bir etkisi vardı. Karantina yolcu ve zahire taşımacılığını olumsuz yönde etkiler⁶² ve ticaret alternatif güzergâhlara kayar.⁶³ Hükümet şirketin gider gösterdiği 17.396 liralık meblağa itiraz eder; gene de gelirler giderleri karşılayamadığından şirkete garanti edilen parayı vermekten kurtulamaz.⁶⁴

60 Şartnamenin aluncu maddesine göre şirket nakliye ücretlerini hükümetin izni olmaksızın indirebilirdi; ancak, bu indirimi sadece belli bir zümreye uygulama hakkı yoktu. Şirket vekili Mösyö Timoni uyarılarak bu uygulamadan vazgeçirildi (21 Ocak 1873/21 ZA 1289, I. MM, nr. 1880). *The Times*'da çıkan bir yazıda 1871 yılı için devletin şirkete ödeyeceği kâr oranı 140.000 sterlin olarak verilir (28 Eylül 1872, s. 6).

61 ŞD, 499/20.

62 25 Mart 1872, *The Times*, s. 6.

63 29 Eylül 1873, *The Times*, s. 7.

64 ŞD, 499/20.

Bir sene sonranın yıllık hesaplarında gelirlerle giderler arasındaki fark biraz daha açılır: Hasılat 68.085 ve masraf ise 97.984 liraydı. Hükümetin gider olarak gösterilen miktarın 16.526 lirasını kabul etmemesine rağmen, işletme hesapları yine de açık verir. Bunun üzerine senelik kâr teminatının tamamı şirkete ödenir;⁶⁵ ancak, kriz içinde bulunan Osmanlı maliyesi 1874'ten sonra senelik kâr teminatı ödemelerini aksatmaya başlar.⁶⁶

Demiryolunun Bölgeye Etkisi

Demiryolunun trafiğe açılmasıyla beraber bölgede önemli değişiklikler olmaya başladı. Yeni ulaşım sisteminin ortaya çıkardığı en önemli sonuçlardan birisi ticaretin artması ve tüccar gemilerinin daha sık olarak bölgeye uğramasıydı. Bu ise, uluslararası ticaret bürokrasisinin bölgede teşekkülü sonucunu getirir. Nitekim Avrupa devletleri ticaret yapmak üzere bölgeye gelen tüccarlarının iş ve sorunlarıyla ilgilenmek üzere Rusçuk ve Varna'da konsolosluklar açmaya başlar. İlk önce Fransa Rusçuk'a konsolos atadı;⁶⁷ ardından Belçika⁶⁸ ve Yunanistan⁶⁹ konsolosluk, yaklaşık üç buçuk sene sonra da Amerika Birleşik Devletleri konsolos vekilliği⁷⁰ açtı. Aynı gelişmeler Varna için de söz konusuydu. Demiryolundan önce Prusya'nın burada konsolos vekili zaten mevcuttu.⁷¹ Hattın inşasından sonra, Belçika ve Yunanistan konsolos, Rusya, İngiltere, Avusturya, Fransa, İspanya, Hollanda, İtalya, İsveç ve Norveç de konsolos vekilliğiyle Varna'da temsil edilmeye başlandı.⁷² Portekiz ise konsolos vekâletini ancak, 1871 yılında

65 25 Mart 1874 (7 Safer 1291), I. MM, nr. 2064; 25 Eylül 1874, *The Times*, s. 4.

66 C. Morawitz, *a.g.e.*, s. 308.

67 Bu atamayı ve söz konusu konsolosa berat ile zabıt emri verilmesini onaylayan irade 28 Nisan 1867 (23 Z 1283) tarihliydi (I. Har., nr. 13147).

68 18 Ağustos 1867 (17 R 1284), I. Har., nr. 13249.

69 23 Şubat 1868 (29 L 1284), I. Har., nr. 13496.

70 3 Mayıs 1870 (2 Safer 1287), I. Har., nr. 14447.

71 On dört seneden beri Varna'da konsolos vekilliği yapan Mösyö Rayser'e dördüncü rütbeden bir Mecidiye nişanı verildi (I. Har., nr. 14013).

72 *Sâlname-i Vilâyet-i Tuna*, Sene 1286, Defa 2, Tuna Vilâyeti Matbaası, s. 94.

açar;⁷³ bölgenin ve demiryolunun elinden çıkmasından sonra Osmanlı Devleti de, Varna ve Rusçuk'a birer tüccar vekili gönderir.⁷⁴

Demiryoluyla beraber hattın her iki ucunda bulunan şehirlerin fizikî yapısı ve görüntüsü de değişir. Nitekim demiryolunun trafiğe açılmasından yaklaşık bir yıl sonra, Rusçuk'ta, artması kuvvetle muhtemel ticaret, nüfus ve ilişkiler yoğunluğunu kaldıracabilecek yapıda birer hükümet konağı, hapishane ve karakol inşa edilir.⁷⁵ Karakol, yoldan geçecek şahısların güvenliğini sağlamak amacıyla kasabayı kuşatan kaleden on beş dakika uzakta olan istasyon ile şehir arasında bir yerde kurulur.⁷⁶ Ayrıca artan ticarete paralel olarak iskeleye yakın bir arsanın üzerindeki binalar Rüşumat İdaresi olmak üzere kiralanır; ancak, mülk sahibinin beş yıllık kirayı peşin istemesi ve civarda bu iş için daha uygun bir yerin olmaması yüzünden buranın satın alınması kararlaştırılır.⁷⁷ Bir süre sonra Rüşumat İdaresi ambarlarının yeterli gelmemesi üzerine İdare'ye yakın bir arsada yeni ve daha büyük bir ambarın yapılmasına karar verilir⁷⁸ ve ambar bazı ilâve binalarla beraber yaklaşık iki sene içerisinde tamamlanır.⁷⁹ Ayrıca buralarda görev yapacak ve de-

73 *Sâlname-i Tuna*, Sene 1288, Defa 4, Matbaa-i Vilâyet-i Tuna, s. 85.

74 Eski Venedik başşehbenderi Maksut Mikâil Efendi Rusçuk ve Nafia Nezareti Tercüme Kalemi'nde görevli Münir Bey de Varna tüccar vekilliğine atandı (12 Mayıs 1880/3 C 1297, I. Har., nr. 17421).

75 5.670 lira masrafla yapılacağı hesaplanan binalar, ancak, 6.380 liraya inşa edilebildi (9 Eylül 1867/10 CA 1284, I. MV, nr. 25887). 1869 itibarıyla Rusçuk'ta otuz câmi, bir rüştiye mektebi, 4.306 ev, 1541 dükkân, 143 mağaza, 22 han, iki hamam, yedi değirmen, kırk fırın, onbeş debbağhane, doksan meyhane, sekiz karakol, onbeş tophane tabyası, yedi cephane, bir ıslahhane, bir telgrafhane, üç hastahane, iki kışla, bir tersane, sekiz ambar, iki hükümet konağı, bir mahkeme, bir gümrük, bir saat kulesi, altı medrese, dokuz sıbyan mektebi, yedi tekke ve türbe, dört kilise, havra ve manastır, dört gazino ve lokanta ve iki buğday değirmeni vardı (*Sâlname-i Vilâyet-i Tuna*, Sene 1286, Defa 2, Tuna Vilâyet Matbaası, s. 108).

76 20 Eylül 1867 (21 CA 1284), I. Dah., nr. 39454.

77 Bu yerin aylık kirası 6,5 liraydı. Mahalli meclisin 535 lira fiyat biçtiği arsanın devletçe satın alınması kararlaştırıldı. Üzerinde mevcut binaların onarımı için ise 25 liralık bir masraf gerekiyordu (11 Mart 1867/4 ZA 1283, I. MV, nr. 25520).

78 5 Şubat 1868 (11 L 1284), I. MV, nr. 26227.

79 17 Aralık 1869 (14 N 1286), I. Dah., nr. 42077.

miryoluyla taşınacak eşyanın gümrük muameleleriyle ilgilenecek memurlar da belirlenip tayin edilir.⁸⁰

Benzer fizikî gelişmeler Varna için de söz konusuydu. Nitekim Rusçuk'ta yapılmasından yaklaşık iki sene sonra Varna'da da yeni bir hapishanenin yapılması kararı alınır.⁸¹ Öte yandan bölgedeki canlanmayla doğru orantılı olarak Varna'ya gelip gidenler de günden güne artar. Oysa burada söz konusu talebi karşılayacak ve gelen yolcu ve misafirleri barındıracak yerler yoktu. Bunun üzerine Tuna Valisi Midhat Paşa'nın da çabalarıyla hisse senetlerinden teşekkül eden bir şirketin kurularak Varna'da bir otel yapılmasına karar verilir. Şirketin hisse sayısı dört yüz ve sermayesi de 4.000 liraydı.⁸²

Demiryolu bölgedeki ticarî ve iktisadî zihniyetle ilişkileri de olumlu yönde etkiler. Otel şirketi örneğinde olduğu gibi, bölgedeki tüccar ve müteşebbisler daha büyük ticarî ve zirai atılımları gerçekleştirebilmek için güç ve sermayelerini bir araya getirmeye başlar. Bu canlılıkta demiryolu kadar, Vali Midhat Paşa'nın da rolü vardı. Böyle bir şirket girişimi de Hacıoğlu Pazarcığı'ndan gelir. Başlangıç olarak bir sürgü, bir orak ve bir de harman makinesi getirtmek ve verimli Dobruca Ovası'nda makinelerle tarım yapmak amacıyla bir şirketin kurulması kararlaştırılır. Şirketin hisse sayısı dört yüz ve her bir hissenin değeri de 2,5 liraydı. Bu hesapça şirketin toplam sermayesi 1.000 liraydı. Tarım alanında diğer bir şirket kurma teklifi de Sofya'dan

80 Varna ve Rusçuk'ta birer memur, birer kâtip, birer kantarcı, birer mubassır ve dörder kolcu görevlendirildi. Bunların toplam 46 lira tutan maaşları Rûsumat İdaresi tertibinden ödenecekti (9 Mayıs 1867/5 M 1284, I. MV, nr. 25702).

81 Hapishanenin 815 liraya tamamlanması planlanmaktaydı (19 Haziran 1869/9 RA 1286, I. ŞD, nr. 663).

82 "...Varna kasabası günden güne kesb-i mamuriyyet etmekte olduğu hâlde gelip geçen misafirin ikamesine mahsus mahal olmadığı..." (10 Aralık 1867/14 Ş 1284, I. MV, nr. 26134). Otel, demiryolu istasyonu ile İskele Caddesi civarında yapılacaktı. 1869 itibarıyla Varna'da ondokuz cami, 2.714 ev, 730 dükkân, 246 mağaza, ondört han, üç hamam, dört değirmen, elliüç fırın, onüç debbağhane, elliüç meyhane, üç karakol, oniki tophane ve tabya, bir cephane, bir telgrafhane, bir fabrika, bir kuşla, beş ambar, hükümet konağı, bir mahkeme, bir gümrük, bir saat kulesi, onbir medrese, oniki sıbyan mektebi, bir tekke ve türbe, oniki kilise ve havra vardı (*Sâlname-i Vilâyet-i Tuna*, Sene 1286, Defa 2, Tuna Vilâyet Matbaası, s. 114).

gelir. Sofya sancağı idare meclisi, bölgede bolca yetişen pancardan şeker üretmek üzere bir fabrika kurmak amacıyla her biri otuz lira değerinde yüz hisseli bir şirketin tesisi için izin ister; ancak, hükümet hisse senedi değerinin çok yüksek tutulduğunu ve değerinin düşürülerek daha fazla katılımın sağlanması gerektiğini belirterek hisse adedini 600'e çıkarır ve böylece her bir hissenin değerini beş liraya düşürür.⁸³ Öte yandan Varna'daki bazı tüccarlar *Rumeli Kumpanyası* adıyla bir anonim şirket kurmak amacıyla Tuna valiliğine başvurur.⁸⁴ Bölge halkının iktisadî faaliyetlere katılmak için gösterdiği istek ve Midhat Paşa'nın çabaları hükümet tarafından büyük bir memnuniyetle karşılandığından gerekli izinler bekletilmeksizin verilir.

Bölgedeki diğer bir teknik yenilik de, buğdayı temizlemek ve ayıklamak için bir elekhanenin kurulmasıydı. Tüccar tarafından da kullanılacak olan elekhanenin demiryolu nakliyatını olumlu yönde etkileyeceği hesaplanmaktaydı. Elekhanenin önce belediye veya kurulacak bir şirket tarafından inşa edilmesi ve işletilmesi düşünüldü; ancak, daha sonra bundan vazgeçilerek bir İngiliz girişimciye ihale edildi. Hükümet, gelirinin demiryolu varidatına eklenerek ödeyeceği kâr garantisinin azalacağı düşüncesiyle ve belli bir maliyeti aşmamak kaydıyla, elekhanenin yapılmasına izin verdi⁸⁵ ve yaklaşık bir yıl içerisinde tamamlanarak faaliyete geçti.⁸⁶

Demiryolunun bölgeye bir etkisi de Aydın demiryolu örneğinde olduğu gibi, iskân mahallerini değiştirmesiydi. Hattın trafiğe açılmasıyla beraber özellikle geçiş ve kesişme noktalarında bulunan istasyonlar çevresinde hemen derme çatma da olsa iskân hareketleri başlar. Nitekim Hezargrad ve Şumnu kazalarına giden yol üzerinde bulunan İnebekçi ve Kaspiçan istasyonları etrafında kulübeler inşa edilir. Esasen bu kulübeler

83 10 Aralık 1867 (14 Ş 1284), I. MV, nr. 26134.

84 30 Mart 1868 (6 Z 1284), I. ŞD, nr. 11.

85 Elekhanenin maliyeti 2.750 lirayı geçmeyecekti (23 Ağustos 1871/7 C 1288, I. ŞD, nr. 919). Aynı şahıs daha önce Köstence'de bir elekhane inşa etmişti (ŞD, 496/33).

86 ŞD, 499/20, lef 17.

bir ihtiyaçtan doğdu. Çünkü bu kasabalara gidip gelen yolcuların barınacağı ve nakledilen eşyanın konulacağı yerler mevcut değildi. Midhat Paşa, söz konusu iki istasyon civarının “git git kasaba heyetine gireceği cihetle şimdiden öyle herkesin her istediği mahalle bina yapmasından ileride fena ve intizamsız” kasabalar oluşturacağını gerekçe göstererek vakit geçirilmeksizin buraların haritalarının çıkartılması için merkezi uyarır. Kaspiçan istasyonu etrafında bina yapılacak arazinin büyük bir kısmı mülktü. Paşa mülk arazilerin belli bir vergi karşılığında; devlete ait arazilerin de şahıslarca el konulmadan müzayedeye ücreti mukabilinde iskâna açılmasını önerir. Öte yandan Prevadi istasyonu civarındaki arazileri satın almak ve üzerinde bina yapmak için de büyük bir talep mevcut olup burada da aynı şekilde âcil ihtiyacı karşılamak üzere geçici iskân yerleri ve kulübeler yapılmaktaydı. Neticede söz konusu arazileri müzayedeye satma yetkisi Rusçuk ve Varna meclislerine bırakılır.⁸⁷

Demiryolu, sadece Rusçuk’la Varna’yı değil, bu merkezlerle çevresini de birbirine bağlar ve buralarla irtibatın kurulmasına vesile olur. Şöyle ki, hükümet, daha işlemeye başlamadan önce demiryolunu Varna üzerinden Kırkkilise ve Edirne’ye doğru uzatma imkânlarını araştırmaya başlar ve bu amaçla gerekli keşif ve incelemeleri yapmak ve demiryoluna bir geçiş noktası bulmak üzere demiryolu komiseri Albay Wageman’ı görevlendirir. Wageman üç aylık inceleme neticesinde bir harita hazırlayıp hükümete sunar. Harita Meclis-i Maabir’de görüşülüp değerlendirilirse de,⁸⁸ söz konusu proje gerçekleşme imkânı bulamaz; ancak, demiryoluyla irtibatı sağlayacak altyapı çalışmaları sürdürülür. Nitekim bir yandan demiryolu inşa edilirken, bir yandan da Rusçuk gibi içte bulunan merkezlerle iletişim ve bağlantıyı sağlayan yol ve köprülerin inşa ve onarımına başlanır.⁸⁹ Hükümet, hattın işlemeye açılmasından yaklaşık

87 17 Haziran 1867 (14 Safer 1284), I. MV, nr. 25814.

88 Wageman bu süre içerisinde 250 lira harcama yaptı (17 Nisan 1865/21 ZA 1281, I. MV, nr. 23743).

89 Halkın da yardımıyla Rusçuk’u Tırnova’ya bağlayan yolun tesadüf ettiği Yantıra ve Rosita nehirleri üzerinde yapılması gereken iki köprünün inşasına girişi-

beş yıl sonra kendi imkânlarıyla Kaspiçan istasyonundan Şumnu'ya bir demiryolu yapmak için girişimde bulunur. Arazinin müsait olduğu yerlerde toprak tesviyesi çalışmaları tamamlanır; güzergâh üzerinde bulunan dokuz metre yüksekliğindeki bir köprü'nün yapımına başlanır ve yokuşların tesviyesi için gerekli makineler satın alınır. Hükümetin düşüncesi bu köprü tamamlandıktan sonra hattın işletmesini bir şirkete ihale etmek⁹⁰ ve bu şubeyi Şumnu'dan ileriye doğru uzatarak Rumeli demiryoluna bağlamaktır.⁹¹

Birçok önemli devlet adamının yanında çok hatırlı yolcuların da bu demiryoluyla seyahati tercih ettiğini görüyoruz. Bunlar arasında Sultan Abdülaziz en başta gelir. Yukarıda da zikredildiği gibi, niyetlenilmesine rağmen padişah demiryolunu trafiğe açma merasimine katılamadı; ama açılıştan yaklaşık sekiz ay sonra çıktığı Avrupa seyahatinin bir bölümünü ülkesinde inşa edilen yeni ulaşım aracıyla yaptı. Bu, padişahın kendi ülkesindeki ilk demiryolu seyahatiydi. Padişah Rusçuk'ta iki gün kaldıktan sonra, 6 Ağustos 1867'de özel olarak hazırlanmış dokuz vagonlu bir trenle buradan ayrılır ve üzeri kırmızı ay yıldızla süslü, beyaz boyalı vagonlarla yapılan seyahat yedi saat sürer. Padişahın 700 kişilik maiyeti, bagajı ve atları dokuz özel trenle Varna'ya taşınır. Seyahat ve taşıma işlemleri esnasında herhangi bir olumsuz durum meydana gelmedi.⁹² Demiryoluyla seyahat eden bir diğer özel yolcu da, İstanbul'a gitmek üzere hattı kullanan Prens Napolyon'du; Rusçuk'tan Varna'ya demiryoluyla giden prens için de özel bir tren hazırlanır.⁹³

Çevresine olan söz konusu olumlu etkilerinin yanında, demiryolunda özellikle memurların ehliyetsizliğinden kaynakla-

lir. Tırnova ve Hezargrad ahalisi inşaata gerekli olan kereste ve taşların karşılanmasını taahhüt eder (28 Temmuz 1865/6 RA 1282, I. MV, nr. 24071).

90 Satın alınan alet ve edevatın tutarı 600 liraydı (12 Eylül 1871/27 C 1288, I. ŞD, nr. 934)

91 *Salname-i Vilâyet-i Tuna*, Sene 1293, Defa 9, Matbaa-i Vilâyet-i Tuna, s. 135.

92 Padişah bu seyahatteki başarılı hizmetlerinden dolayı Trevor Barkley'e bir Osmanlı nişanı ihsan etti (27 Ağustos 1867, *The Times*, s. 9).

93 Hazırlanan trenin ücreti olan 100 lira Tuna vilâyeti mal sandığına karşılandı (19 Temmuz 1868/28 RA 1285, I. Dah., nr. 40269).

nan bazı kazalar da meydana gelir. Nitekim demiryolu trafiğe açıldıktan sonra vukubulan böyle bir olayda iki kişi hayatını kaybeder.⁹⁴ Asıl büyük kaza ise Aralık 1870'te (Ramazan 1287) olur. Olay şöyle gelişir: Lofça ihtiyat taburundaki askerlerden 420'si Rusçuk'tan Varna'ya nakledilmek üzere trene bindirilir. Tren seyir halinde iken rayların altına döşenen ağaç traversler çürüdüğü için kırılır ve zahireyle dolu olan vagon top-rağa saplanır. Arkadan gelen vagonlar da buna çarparak büyük bir kazaya neden olur. Kazada askerlerden altısı vefat eder ve sekizi ağır olmak üzere otuz kadarı da yaralanır. Seraskerlik, askerler görevdeyken kazaya uğradıkları gerekçesiyle şirket aleyhinde tazminat davası açar. Şûra-yı Devlet'te görülen dava, her ne kadar şirketin oyalama ve engellemelerine maruz kalırsa da, askerler lehine neticelenir ve kazanın şirket memurlarının dikkatsizliğinden kaynaklandığı sonucuna varılır. Şirket ölen askerlerin her birinin ailelerine 10.000'er dirhem gümüş (yaklaşık 30 kilogram) diyet ödemeye mahkûm edilir. Ayrıca iş göremez hale gelen yaralıları da durumlarına göre tazminat verilmesi kararlaştırılır.⁹⁵ Bunların dışında, öküz ve mandalara tren çarpması gibi olaylar ise vaka-yı âdiyyedendi.⁹⁶

Rusçuk-Varna demiryolunda 1870'li yıllarda önemli gelişmeler olur. Bu gelişmelerden birincisi, 23 Ağustos 1872'de

94 7 Aralık 1867 (11 Ş 1284), I. MV, nr. 25516, lef 15.

95 Demiryolu Komiseri Binbaşı Hayri Bey çürüyen traverslerin değiştirilmesi için sözlü ve yazılı olarak defalarca şirkete başvurmasına rağmen bir sonuç elde edemedi. Görülen davaya Mösyö Timoni'yi vekil olarak atayan şirketin iddiasına göre, kaza traverslerin çürüklüğünden değil, makinistin Kibitlerin raylar arasına soktuğu bir demir parçasını yoğun kardan dolayı görememesi yüzünden meydana gelmişti. Şirket iddiasını ispat edemediği gibi, yapılan araştırmada kış aylarında bölgede Kibitlerin bulunmadığı ve devletin bunları iskân etmiş olduğu anlaşıldı. Öte yandan eğer şirketin iddia ettiği gibi olsaydı, öncelikle lokomotifin ve hemen ardındaki kömür vagonunun devrilmesi gerekirdi. Oysa söz konusu vagonlar geçtikten sonra, hububat yüklü vagonun ağırlığına dayanamayan traversler kırıldı. Üstelik kazayı yapan makinist Nikoli kaza yönünden sabıkalı birisiydi. Komiserin ifadesiyle o ana kadar meydana gelen kazaların onda yedisi Nikoli tarafından yapılmıştı. Traverslerin çürüklüğünü gösteren bir başka örnek de, teftiş için olay mahalline giden komiserin lokomotifin raydan çıkmasıydı (2 Kasım 1871/19 Ş 1288, I. ŞD, nr. 957).

96 I. ŞD, nr. 957.

toplanan hissedarlar genel kurulunun, oybirliğiyle demiryolunu 50 seneliğine Baron Hirsch'in *Avrupa Türkiye'si Demiryolları İşletme Şirketine* kiralama kararını almasıydı.⁹⁷ Yapılan anlaşmaya göre, 62.000 sterlinin üzerindeki yıllık brüt gelirin %55'i demiryolu şirketine ve %45'i de Baron Hirsch'in şirketine aitti.⁹⁸ Genel kurulun söz konusu kararı 1 Temmuz 1873 tarihinde yürürlüğe girdi.⁹⁹

Bir diğer önemli gelişme de, 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nda, önce demiryolunun tahrip edilmesi ve ardından da savaş sonucunda hattın Osmanlı Devleti'nin elinden çıkmasıydı. Savaş başlayınca Osmanlı hükümeti demiryoluyla ilgili bazı tedbirler alır. Öncelikle demiryolunda istihdam edilen Bulgar ve Slavların görevden el çektilerilerek yerlerine Edirne ve İzmit demiryollarından elemanlar getirilir.¹⁰⁰ Savaş esnasında demiryolunun bazı yerleri ve köprüler zarar görünce şirket saldırılarda tahrip olan yerler için Ruslardan tazminat ister. Aslında demiryolu sadece Ruslar değil, Bulgarlar ve Osmanlılar tarafından da zarara uğratılır. Nitekim Ruslar raylar ve yoldan ziyade su tanklarıyla pompaları tahrip etti; bazı küçük köprü ve kulvarları havaya uçurdu ve istasyon binalarına zarar verdi. Bulgarlar ise başıbozuk gruplar halinde yol üzerinde bulunan demiryolu işçilerinin kaldığı şantiyeleri tahrip etti. *The Times* muhabirine göre demiryolundaki en büyük tahribat, Rus topçularının geçmesini önlemek amacıyla derin bir vadi üzerindeki viyadüğün Osmanlı ordusu tarafından havaya uçurulmasıydı.

Söz konusu tahribatın giderilip demiryolunun tekrar trafiğe açılabilmesi için en az bir aylık bir çalışmanın yapılması gerekiyordu. Ruslar kendi uzmanlarını mühendislerle birlikte demiryolunu keşfe gönderdi.¹⁰¹ Öte yandan saldırı esnasında

97 24 Ağustos 1872, *The Times*, s. 7; 27 Eylül 1872, s. 5; 27 Mart 1873, s. 10; 29 Eylül 1873, s. 7; 26 Mart 1874, s. 7.

98 26 Mart 1874, *The Times*, s. 7.

99 29 Eylül 1873, *The Times*, s. 7.

100 Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı (ATASE) Arşivi, Kutu-Defter No 1-7, Belge No 865 ve 1275.

101 6 Haziran 1878, *The Times*, s. 5.

Rusların demiryolundan yararlanamamaları için bütün lokomotif ve vagonlar Osmanlı kuvvetlerince Varna'ya çekilmişti.¹⁰² Savaş neticesinde imzalanan Ayastefanos Antlaşması'nın dokuzuncu maddesine göre demiryolu sorunu, teşekkül edecek Bulgar hükümeti, Osmanlı Devleti ve şirket arasında çözümlenecekti.¹⁰³ Ancak, daha sonra imzalanan Berlin Antlaşması'nın onuncu maddesiyle, Osmanlı Devleti'nin demiryolu şirketine olan hakları ve yükümlülükleri Bulgar hükümetince üstlenildi. Antlaşmanın imzalanmasından önceki hesaplar ise üçlü görüşme ile halledilecekti.¹⁰⁴ Böylece Osmanlı Devleti'nin elinden çıkan demiryolu, yaklaşık altı ay kadar kapalı kaldıktan sonra tamir edilerek tekrar trafiğe açıldı.¹⁰⁵ Baron Hirsch 1888'de demiryolunun işletmesini şirkete iade ve yapılan görüşmeler neticesinde şirket de hattı 44,5 milyar frank karşılığında Bulgar hükümetine devretti.¹⁰⁶

Eseri 1873'te basılan ve bu tarihten önce Rusçuk-Varna demiryolunu da kullanarak Osmanlı ülkesine bir seyahat yapan Gustav Rasch, hattın durumu hakkında bilgi verir. Belgrad'daki arkadaşları, İstanbul'a gitmek için Rusçuk-Varna demiryolunu kullanmayı düşünüyorsa, vasiyetini önceden hazırlaması gerektiğini Rasch'a tavsiye ederler. Bunun nedeni, yedi-sekiz saat süren bu yolculuk esnasında trenin yer yer su içinde yol alması ve suyun yüksek olduğu yerlerde ise vagonların içini su basma-

102 A. AMD. MV, 18/1.

103 Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, Ankara 1953, I, 393; 1 Ekim 1878, *The Times*, s. 5.

104 Berlin Antlaşması'nın onuncu maddesi: "Bulgaristan işbu muahede tasdiknamelerinin mübadelesi tarihinden itibaren Varna ve Rusçuk demiryol kumpanyasına karşı olan tekâlif ve taahhüdâtınca Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye makamına kaim olacaktır. Evvelki hesapların tesviyesi Bâbîâlî ile emaret ve kumpanya idaresi beyninde bi'l-ittifak verilecek karara talik olunmuştur. Bulgaristan emareti kezaîk kendi toprağı üzerinde bulunan demiryol hatlarının ikmal ve ılsak ve işletilmesi maddelerine dair Bâbîâlî'nin gerek Avusturya devletine ve gerek Rumeli demiryolları işletici kumpanyasına karşı akdeylemiş olduğu taahhüdâtı deruhde edecektir. Bu meselelerin tesviyesi için lâzım gelen mukavelat akd-i musalehayı müteakip Avusturya ile Bâbîâlî ve Sırbistan ve Bulgaristan emaretleri beyninde akd olunacaktır" (N. Erim, a.g.e., I, 408-409).

105 31 Mart 1879, *The Times*, s. 7.

106 C. Morawitz, a.g.e., s. 308.

şıydı. Rasch, özellikle Prevadi'den Varna'ya doğru yaklaşık 45 dakika vagonların bataklık alanda ve su içerisinde ilerlediğini belirtir. Bundan sonrasını Rasch'tan dinleyelim: “vagonlar resmen bataklığın içinden gidiyordu. Denizde giden bir teknenin suları yararken meydana getirdiği dalgalanmayı andırıyordu. Yer yer su vagonların alt kısmına kadar yükseliyordu. Tren hep yavaş yavaş ilerliyordu, zaman zaman öylesine yavaşlıyordu ki, iyi bir yürüyücü onunla yarışabilirdi... Bir demiryolu işletmesi için raylar döşenirken inşaatta yapılan bu aşağılık eksiklikler inanılacak gibi değil, ama bu sorumsuzluk değil mi? Her karcahilin gözü bile Prevadi'nin arkasındaki toprağın bataklık yapısını görebilirdi. Tuna, Karadeniz'e hemen hemen aynı seviyede aktığı için bu bataklık oluşmuş. Prevadi'den Varna'ya rayları döşeyen aşağılık mimar ve mühendisler Tuna'nın her yükselişinde rayların sallanma tehlikesine karşı bir set inşa etme zahmetini göstermemişler. Ne var ki, mimar ve mühendislerin bu aşağılık ciddiyetsizlikteki kabahati, ovada ray döşemeyi set inşa etmekten daha ucuz gören işletmeciden daha azdır! Ve her yolcu için böylesine hayati tehlike gösteren demiryolunu açmak bir hükümet için aşağılık ve ciddiyetsizliktir.”

Rasch, Rusçuk'un dışında istasyonlarda bekleme salonu ve peron olmadığını ve vagonların yağ ve oturma banklarının da pislik içinde olduğunu belirterek taşıma ücretlerinin yüksekliğinden şikâyet eder; ayrıca trenin kalkış ve varış saatlerine uymadığını, kalkış sinyali vermediğini, genelde Türk ve Bulgarlardan oluşan demiryolu personelinin Avrupa dili bilmediğini ve İngiliz şirketinin yolculardan ziyade tahıl nakliyatıyla ilgilendiğini belirtir. İngilizler hattı inşa ederken tüneller açma yerine, ucuza maledip daha fazla kazanabilmek için dağların etrafından dolaşmayı tercih ettiğini ve bu yüzden yolun virajlı olduğunu ifade eder.¹⁰⁷

107 Gustav Rasch, 19. yy. Sonlarında Avrupa'da Türkler, İstanbul 2004, s. 33-43. G. Rasch, Avrupa'nın Türklerden mutlaka temizlenmesi gerektiğini düşünen koyu bir Türk düşmanıdır. Bu yüzden verdiği bilgileri ve yaptığı abartılı yorumları dikkatli kullanmak gerek. Zira ona göre Türklere ait ve onların yaptığı her şey kötüydü; dolayısıyla bu Asyalı göçebeler mutlaka Avrupa'dan atılmalı ve Balkanlar'daki Hristiyanlar bu göçebelerin boyunduruğundan kurtarılmalıydı.

2 milyon sterlinlik çok büyük bir yatırım olan Rusçuk-Varna demiryolu, Osmanlı Devleti'nin Rumeli'de işlerinin iyi gitmediği bir dönemde inşa edildi ve inşa edilmesinden yaklaşık 11 yıl sonra da elinden çıktı. Osmanlı Devleti, pek çok olumsuz göstergenin olduğu böyle nâzik bir durumda bile Rume- li'de yatırım yapmayı 19. yüzyılın ikinci yarısında da sürdür- dü; hem de yükümlülüklerini yerine getirmediği halde, yeni imtiyazlar talep eden şirketi her seferinde inatla destekleyerek. Yukarıda da belirtildiği gibi, bu inadın temelinde, ülkede yatı- rım yapmayı düşünen diğer sermayedarları korkutmama endi- şesi yatar. Böyle olumsuz bir durumda bile Rumeli'de yatırımlar yapmaya devam etmesi keyfiyeti, Osmanlı devlet adamları- nın buraya bakış açılarından kaynaklanır. Zira Anadolu da, Rumeli de onlar için aynıydı, yani *vatandı*.¹⁰⁸

108 Bu makale daha önce "Balkanlara Osmanlılardan Miras Bir Çağdaş Medeni- yet Ürünü: Rusçuk-Varna Demiryolu", *Balkanlar'da İslâm Medeniyeti Millet- lerarası Sempozyumu Tebliğleri*, İstanbul 2002, s. 123-145'te yayımlanmıştı.

Alman Sermayesinin Balkanlar'daki Uzantısı: Selânik-Manastır Demiryolu

Bu bölümde, Selânik'ten başlayarak Karaferye ve Vodina'dan geçerek Manastır'a kadar ulaşan 219 kilometre uzunluğundaki Selânik-Manastır demiryolunun inşası, işletme sorunları ve demiryolunun bölgeye yaptığı etkiler ele alınacaktır. Ancak, konuya geçmeden önce demiryolu inşa edilmeden evvel bölgedeki ulaşım sistemini genel hatlarıyla ortaya koymakta yarar vardır. Demiryolundan önce bölgenin bu iki önemli şehrini, bozuk yollar ve ilkel nakliye vasıtaları olan hayvanlar ve basit arabalar birbirine bağlıyordu. Selânik, münbit bölge arazisinin ve Manastır'ın limanı konumundaydı. Dolayısıyla bu şehirlerin demiryoluyla birbirine bağlanması ticaret, tarım ve özellikle de askerî açıdan önemliydi. Çünkü Yunan hududunda çıkabilecek problemler, demiryolu sayesinde hızla bölgeye asker ve mühimmat sevk edilerek kısa sürede çözümlenebilecekti.¹

Bölgedeki yolları ve ulaşım sistemini iyileştirme çalışmaları 1850'li yılların sonlarına kadar iner. Nitekim 1858'de Rumeli Ordusu Müşiri Mehmed Rıfat Paşa ve Rumeli Valisi Abdülkerim Nadir Paşa'nın ortak girişimleriyle ve halkın yardımıyla mevcut yolun bozuk yerlerinin düzeltilmesine ve yol üzerinde-

1 Mehmed Cavid, "Selânik-Manastır Demiryolu", *Ulûm-ı İktisadiyye ve İçtimaiyye Mecmuası*, 15 Şubat 1324, I/3, s. 341-342.

ki köprülerin tamirine başlanır. Köprülere gerekli olan kerestenin yöre halkının da desteğiyle kesilip nakledilmesi ve işçi ücretlerinin de Rumeli ve Selânik vilâyetlerinin gelirlerinden karşılanması tasarlanıyordu. Sadrazam, hükümeti memnun eden bu girişimin Manastır'dan sonra Draç'a doğru da sürdürülmesini istedi.² Bu teşebbüsle, mühendisler istihdam edilerek ve Avrupa'dan araçlar getirtilerek yolun önemli bir bölümünün düzeltildiği anlaşıyor. Yaklaşık sekiz yıl sonra, 1866'da konu tekrar gündeme getirilir ve geri kalan kısımlarla eyaletteki diğer bozuk yolların hazineye yük olmaksızın düzenlenmesi istenir.³

İmtiyazın Verilmesi

Mahalli idarecilerin girişimiyle başlatılan ulaşım sistemindeki bu iyileştirme çabalarının ardından bölgede demiryolu yapılması fikrinin de, Manastır vilâyetinin iktisadî açıdan geliştirilebilmesi için yine mahalli yetkililer ve yöneticilerce gündeme getirildiğini görüyoruz. II. Abdülhamid bunun üzerine projenin gerçekleştirilmesini araştırmak amacıyla keşfinin yapılmasını istedi. Proje, Selânik-Üsküp demiryolu üzerindeki Köprülû'den başlayıp Pirlepe ve Manastır'dan geçerek Serfice'ye ulaşacak bir demiryolunun inşasından ibaretti. Hattan beklenen faydalar askerî ağırlıklı olduğu için –ki Serfice ile Yunan sınırına yaklaşılmış ve herhangi bir sorun çıktığında buraya asker ve mühimmat sevki çok kolaylaşmış olacaktı– öncelikle bu açıdan keşfi yapıldı. Askerî mühendislerin yerinde yaptıkları incelemeler neticesinde, 197,5 kilometre uzunluğundaki bu hattın kilometre maliyetinin 215.000 frank ve toplam maliyetinin de yaklaşık 1.800.000 lira olacağı tahmin ediliyordu.

Bu çalışmalar sürerken Amerikan uyruklu Lafayette de Fritz, yine Üsküp demiryolu üzerindeki Grasko'dan başlaya-

2 6 Temmuz 1858 (24 ZA 1274), A. MKT. MHM, 135/4. 3.000 lira tutacağı hesaplanan işçi ücretleri söz konusu iki vilâyetin gelirlerinden karşılanacaktı (25 Ağustos 1858/15 M 1275, A. MKT. MHM, 138/89).

3 16 Eylül 1866 (6 CA 1283), A. MKT. MHM, 379/46. Bölgede bulunan ve düzeltilmesi gereken ana ve tâli yolların ayrıntıları için bkz. 16 Kasım 1887 (Selh-i Safer 1305), A. MKT. MHM, 495/34.

rak Pirlepe, Manastır, Kayalar ve Kozana'dan geçerek Serfice'ye ulaşacak bir demiryolunun imtiyazına talip olur. Teklifi görüşen hükümetin dikkati daha ziyade inşası durumunda hattın Yunan demiryollarına bağlanıp bağlanmayacağıyla, bunun yarar ve zararları üzerinde yoğunlaşır; neticede Maliye Nazırı Agop Paşa'nın muhalefetine rağmen imtiyazın Lafayette'e verilmesi kabul edilir. Daha sonraki gelişmeler ve özellikle padişahın da imtiyazın Lafayette'e verilmesine karşı çıkmış olması, uzun yıllar II. Abdülhamid'in Hazine-i Hassa nazırlığını yapan Agop Paşa'nın muhalif kalmasının, aslında kendisinin değil, padişahın görüşü olduğunu açıkça ortaya koyar. Padişahın karşı çıkış gerekçesi mantıklıydı; çünkü bu projenin gerçekleşmesi durumunda Selânik-Serfice arası 362 kilometre olacaktı. Bu ise, bu demiryoluyla Serfice'ye asker sevkinin uzun zaman alan masraflı bir iş olduğu anlamına gelir. Öte yandan bu hat ticarî açıdan da kârlı değildi. Padişah, bunun yerine Selânik demiryolunun Topçular mevkiinden Serfice'ye bir demiryolu yapılmasının daha uygun olacağını; zira sadece 100 kilometre uzunluğundaki bu hattın gerekirse Serfice'den Manastır'a, oradan da Draç veya İşkodra'ya doğru uzatılabileceğini düşünüyordu.⁴ Hükümet bu uyarı doğrultusunda imtiyazı Lafayette'e verme fikrinden vazgeçti.

Lafayette imtiyazıyla ilgili çalışmalar sürerken hükümetin Alman sermayedarlarla ilişkiye girdiği anlaşıyor. Bu imtiyaz, verilme şekli itibarıyla diğerlerinden biraz ayrılır. Nitekim normal şartlarda herhangi bir yörede demiryolu inşa etmek isteyen müteşebbisler projelerini hazırlayıp hükümete başvurur ve projeleri uygun ve inandırıcı bulunursa onaylanırdı. Oysa hükümetin bu hattı inşa için Alman sermayedarlarını temsilen Alfred Kaulla'yı davet ettiğini görüyoruz. Ocak 1889'da İstanbul'a gelen ve dört ay boyunca hükümetle görüşmeleri sürdüren ve önerdiği ilk güzergâh haritası Yıldız Sarayı'nda faaliyet-

4 16 Ocak 1889 (4 Kânunisâni 1304), 1. MM, nr. 4357; 27 Haziran 1306, nr. 4962, lef 3, 4. Hükümet padişahın uyarıları doğrultusunda hattın güzergâhı hususundaki görüşlerini belirtmesi için konuyu seraskerliğe havale etti (4 Kânunisâni 1304, MV, 39/27).

lerini yürüten Komisyon-i Daimî-i Askerî tarafından uygun bulunması üzerine Almanya'ya dönen Kaulla, gerekli keşifleri yapmak üzere aynı yılın sonbaharında mühendislerini bölgeye gönderir. Bir yandan bu faaliyetler yürütülürken, diğer taraftan konunun ayrıntılarını görüşmek ve bazı pürüzleri halletmek için sadrazamın daveti üzerine 19 Mart 1890'da tekrar İstanbul'a gelerek Nâfia Nezareti'yle müzakerelere başlar. Bu arada mühendislerin yerinde yaptıkları incelemeler neticesinde hazırladığı güzergâh planı seraskerlik ve Erkân-ı Harbiyye Dairesi'nce uygun bulunur.⁵

Şûra-yı Devlet, Kaulla'nın kilometre başına istediği senelik 15.000 franklık kâr teminatını aşırı buldu. Oysa Kaulla'ya göre bu oran yüksek değildi; çünkü bunun 9.000 frankını kilometre başına yatırılan sermaye olarak tahmin edilen 150.000 franka ödenecek senelik %6 faiz, geri kalan 6.000 frankını da güzergâhın zorluğundan dolayı artan işletme giderleri oluşturmaktaydı. Güzergâh diğer hatlara göre daha meyilliydi ve bu da işletme masraflarını artırmaktaydı.⁶ Kaulla, görüşmeler neticesinde kâr garantisini 14.000 franka indirmeyi kabul etti.⁷ II. Abdülhamid, bu arada imtiyaz dosyasında yer alan bazı hususların tekrar görüşülmesini hükümetten istedi.⁸

Kaulla'mın, müzakereler sırasında hükümet ve Nâfia Nezareti'nden ziyade, sarayda Gazi Osman Paşa'nın başkanlığında görev yapan Komisyon-i Daimî-i Askerî ile sorun yaşadığı anlaşılıyor. Bu, aslında dolaylı olarak padişahla sorun yaşadığı anlamına gelir; çünkü biraz yakından bakınca, neticede komisyonun II. Abdülhamid'in fikir ve endişelerini dile getirdiği görülür. Kaulla aradaki görüş farklılıklarını gidermek üzere komisyona çağrıldı. Askerî gayeleri gözeten komisyon, ileride uygun bir zamanda demiryolu üzerinde bulunan Karaferye'den güneye, Serfice'ye bir şube yapılmasını istiyordu. An-

5 Y. PRK. BŞK, 19/46, lef 4, Kaulla'nın Alman sefaretine yazmış olduğu mektubunun tercümesi.

6 I. MM, nr. 4962, lef 3, 4, 26.

7 10 Ağustos 1890 (29 Temmuz 1306), I. MM, nr. 4962, lef 6.

8 8 Eylül 1890 (27 Ağustos 1306), I. MM, nr. 4899.

cak, daha sonra Serfice'den vazgeçip Incekarasu havzasının solundan başlayıp Kozana'dan geçerek Yunan sınırına yakın bir noktaya kadar bir şube yapılmasını önerdiyse de Kaulla bunu reddeder. İleri sürdüğü gerekçe mühendislerinin bu bölgeden demiryolu geçirilmesini mümkün görmemeleriydi; oysa askerî mühendisler tam tersini düşünüyordu. Bu durum kendisine hatırlatılınca bölgede yeniden keşif yaptırmayı kabul etti.⁹

Ana hat için de Selânik-Manastır kısmını yeterli bulmayan komisyon, hattan gereği gibi yararlanılabilmesi için Manastır'dan Ilbasan üzerinden Avlonya'ya veya Manastır'dan Draç'a ulaştırılmasını ve denizle bağlantı kurulmasını istiyordu.¹⁰ Yükarıda da belirtildiği gibi, aslında bunlar komisyondan ziyade, II. Abdülhamid'in istekleriydi. Demiryolu güzergâhının çok önemli olduğunu belirten padişah, bu konuda Baron Hirsch'in yapmış olduğu Rumeli demiryollarını kötü bir örnek olarak zikreder ve vaktiyle güzergâhı iyi planlanmadığından bu demiryolunun 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nda fazla bir yararının olmadığını belirtir.¹¹ Konunun muhatabı olan Kaulla, bu alternatif hatların keşiflerini yaptırmayı kabul etmekle beraber, bunu Selânik-Manastır demiryolu imtiyazının kendisine verilmesi şartına bağlar; ayrıca hükümet ister ve keşif neticesinde Selânik-Manastır hattından daha pahalıya gelmeyeceği anlaşılırsa, demiryolunu Manastır'dan Avlonya'ya veya Draç'a kadar uzatmayı da taahhüt eder.¹²

Kaulla, hükümetin ve sarayın işi yokuşa sürmesinden ve kendisini oyalamasından; hükümet veya saray da, ileri sürdük-

9 14 Eylül 1890 (2 Eylül 1306), I. MM, nr. 4962, lef 14. Yunan sınırına doğru yapılması düşünülen hattan vazgeçilmesi ve sözleşmenin kabul edilmesi şartlarıyla demiryolunu inşaaya hazır olduğunu ifade eden (I. MM, nr. 4962, lef 11) Kaulla'nın isteği doğrultusunda Serfice şubesinden vazgeçilir (lef 13).

10 30 Eylül 1890 (18 Eylül 1306), I. MM, nr. 4962, lef 8.

11 "...vaktiyle Hirsch tarafından yapılmış ve esna-yı muharebede matlup vechile istifade olunamamış olan Rumeli demiryolları gibi bu defa yapılacak hattın dahi lüzumsuz birtakım mevaki'den dolaştırılarak bazı lüzumlu yerlerden geçirilmemesi hâlinde ne memleketin düşmana karşı hüsn-i müdafaası madde-since ne de hususat-ı sâirece maksat tamamen hâsil olacağından..." (16 Eylül 1890/4 Eylül 1306, I. Dah., nr. 93668)

12 18 Eylül 1890, I. MM, nr. 4962, lef 12.

leri istekleri kabul etmek istemeyen Kaulla'nın işin geciktirilmesini bahane ederek ikide bir görüşmelere son verip ülkesine geri dönme tehdidinden bıkmıştı. Aslında hükümetin bu suçlamasını Kaulla da itiraf eder. II. Abdülhamid ise, her zamanki oyalama ve zaman kazanma siyasetiyle iki kere Ali Efendi'yi ve birinde de Agop Paşa'yı göndererek kendisine güvendiğini ve imtiyazı ona vereceğini söyleyip birkaç gün daha sabretmesini ister. Sarayın altı buçuk ay süren bu oyalamaları zarfında Kaulla İstanbul'dan ayrılamaz. Bıçak kemiğe dayanınca son bir hamle daha yapar ve oyalamalar yüzünden uzun bir süre kaybettiğini ve ciddi paralar harcadığını belirterek ülkesine dönme kararı alır. İddiasına göre aldığı bu kararda, komisyonun, eğer teklifleri kabul etmezse imtiyazın başkasına verilmesini padişaha önermesi de etkili olur. Ona göre, bütün çabaları boşunaydı, çünkü yapılacak her türlü müzakerenin başarısız kalmasına daha işin başında karar verilmişti. Suçlamalarına, bütün bunları adlarına hareket ettiği sermayedarlara bildireceğini söyleyerek hükümeti tehdit etmeyi eklemeyi de unutmaz ve bu görüş ve eleştirilerini içeren mektubu Osmanlı hükümetine vermesi için Alman sefirine gönderir (2 Ekim 1890).¹³

Yatırımın şekillenmesinde ve Alman sermayesinin ülkeye çağrılmasında aracı rol oynayan sefir, sermayedarlarla padişah arasında sorumlu bir mevkide kalmıştı; çünkü padişahın isteği üzerine sermayedarları davet ettiği gibi, müzakerelerde de arabulucu ve uzlaştırıcı bir rol üstlenmişti. Kaulla'nın eleştirilerine katıldığını ve kendisini kararından vazgeçirmek için elinde ikna edici bir delil kalmadığını belirttiği ve konunun gizlice padişaha bildirilmesini istediği¹⁴ mektubunu sefaret tercümanı Tessa vasıtasıyla Mâbeyn'e gönderdi. II. Abdülhamid, bu gizli yazıya hususi kâtabi Hüseyin Kâzım vasıtasıyla verdiği mahiyetini bilemediğimiz, ancak, sefirin açıklamalarından bir kısmını çıkarabildiğimiz cevaptan, Kaulla ile padişahın göndereceği bir adamının 8 Ekim'de Alman sefaretinde buluşacağı anlaşılmak-

13 Y. PRK. BŞK, 19/46, lef 4, Kaulla'nın Alman sefaretine yazdığı mektubun tercümesi.

14 Y. PRK. BŞK, 19/46, lef 3, Sefirin mektubu.

tadır. Bu arada, Yıldız Sarayı'nın da yakından takip ettiği Alman basını devreye sokularak işin uzamasından dolayı aleyhte yazılar yazdırılmaya başlanmıştı bile. Hüseyin Kâzım sarayın bu yazılardan duyduğu rahatsızlığı iletince, sefir gazetelerin isimleri verilirse hemen gerekli tedbirleri alacağını bildirdi.¹⁵

Kaulla'nın iddialarına ithamların odağındaki kurum, yani Gazi Osman Paşa'nın başkanlığında, Derviş Paşa, Şâkir Paşa, Âsaf Paşa, Rıza Paşa ve Hüseyin Tevfik Paşa'dan oluşan Komisyon-i Daimî-i Askerî'den ciddi bir cevap ve eleştiri geldi. Komisyon, Kaulla'nın mektubunun Mâbeyn'e ulaştığı gün, padişahın isteği üzerine geniş bir mazbata hazırlar. Komisyon Kaulla'yı işine gelmeyen konuları es geçmekle ve işine gelenlerde ise lüzumsuz ayrıntıya girmekle suçlar; başlangıçta kabul edilen güzergâhın üzerinde değişiklik yapmanın devletin doğal hakkı olduğunu, İstanbul'a davet edilmesinin iki tarafın müşterek menfaatlerini gözetmekten başka bir anlamının olmadığını, bazı devlet dairelerinin güzergâhı olumlu bulmalarının diğerlerinin itiraz hakkını ellerinden almayacağını, ayrıca padişah onaylamadıkça hükümetle varılan anlaşmanın resmîyet kazanamayacağını, komisyonun varlık nedeninin Kaulla'nın iddia ettiği gibi hükümetle haberleşmek veya imtiyaz almaya çalışan Kaulla ile görüşmek değil, konuyu inceleyip mütalaalarını padişah sunmak olduğunu belirtir; Kaulla'nın ifadelerinin aksine, hattın Yunan sınırına doğru uzatılmasına karşı çıkmadıklarını, sadece Adriyatik kıyılarına ulaştırılmayan bir hattın askerlik nokta-i nazarından hiçbir yararının olmayacağını ve hasılatının da kilometre başına verilmiş olan kâr garantisine bile yetişemeyeceği fikrinde olduklarını bildirir.

Hattı eksiltme yoluyla ihale etmek gibi bir fikri telaffuz etmediklerini, ancak, proje hakkında ufak tefek tadilat taleplerini bile kabul etmek istemeyen Kaulla'nın ikide bir görüşmeleri kesip ülkesine dönme tehdidine karşı kendilerinin sadece, böyle önemli bir hattın onun geri dönmesiyle kesintiye uğramayacağını ve ihale edilebileceğini söylediklerini; çünkü daha

15 Y. PRK. BŞK, 19/46, lef 1-2, Hüseyin Kâzım'ın yazıları.

önce verilen diğer imtiyazların hemen tamamının onun sunduğu şartlardan daha uygun olduğunu ifade eder. İlginç olan yön ise, komisyonun, padişahın Kaulla ile yapmış olduğu dolaylı görüşmelerin sınırlı bir kısmından haberdar olmasıydı¹⁶ ki bu, II. Abdülhamid'in siyasetine ve yönetim felsefesine uygun düşmektedir.

Kaulla'nın son resti etkisini gösterir ve işlemler hızlandırılır. II. Abdülhamid'in Kaulla ile dolaylı olarak yapmış olduğu görüşmeler neticesinde, komisyonla aralarında anlaşmazlık yaratan konularda uzlaşma sağlanır. Kilometre başına ödenmesi gereken 14.000 franklık teminatın 14.300 franka çıkarılması karşılığında, Kaulla da hattı Manastır'dan ileriye, Adriyatik'e kadar uzatmayı kabul eder; böylece hem komisyonun üzerinde durduğu askerî menfaatler tahakkuk etmiş, hem de Kaulla'nın elde edeceği kâr oranı artmış olur. Sözleşme bu yeni uzlaşma noktalarına göre yeniden düzenlenir ve imtiyaz 9 Ekim 1890'da (27 Eylül 1306) Kaulla'ya verilir.¹⁷

Buna göre, imtiyaz sahibinin, Selânik-Karaferye ve Karaferye-Manastır olmak üzere iki ana kısımdan oluşan ve imtiyaz süresi 99 sene olan hattın haritalarını belirli bir süre içerisinde hazırlayıp hükümetin tasdikine sunması, demiryolu inşaatının sözleşme ve şartnameye uygun yapılıp yapılmadığının Nafia Nezareti'nin atayacağı bir komiser vasıtasıyla denetlenmesi, buna karşılık şirketin de senelik denetleme masrafı olarak kilometre başına toplam 3 lirayı imtiyaz süresinin sonuna kadar aylık olarak nezarete vermesi gerekiyordu.

Hükümet, imtiyaz sahibine hayli cazip teşvikler sunar. Şöyle ki, devlete ait boş arazilerin parasız olarak şirketin kullanımına verilmesi; hattın her iki yanında 5 kilometrelik alanda bulunan bu tür arazilerde taş ve kum ocakları açıp kullanabilmesi; demiryolu inşaatı için ülke içinden ve dışından satın alınan kereste, demir, maden kömürü, makine ve her türlü âlet ve edevatın dahili vergilerden ve gümrük resminden muaf tutulması; kilo-

16 Y. MTV, 45/100.

17 I. MM, nr. 4962, lef 7; *Mukavelât Def.*, nr. 5, s. 22-24. Matbu bir sureti için bkz. T, 40/2.

metre başına yıllık gayri safi hasılat 15.000 franka ulaşınca kadar hattın işletilmesi için dışarıdan getirilecek kömürden vergi alınmaması; demiryolu için gerekli olan keresteleri kanuna uygun olarak civar ormanlardan kesebilmesi ve demiryolunun her iki yanında 20'şer kilometrelik mesafede keşfedeceği madenleri işletebilmesi, bunlardan birkaçıdır. En önemli teşvik ise, hükümetin, kilometre başına senelik 14.300 frank gayri safi hasılatı şirkete garanti etmesiydi. Yani şirketin kilometre başına yıllık kârı bu rakamın altına düşerse, eksik kısmı hükümet tamamlayacaktı. Bu teminata, Duyûn-i Umumiyye İdaresi vasıtasıyla toplanmak kaydıyla Selânik ve Manastır sancaklarının âşar gelirleri karşılık gösterildi.¹⁸ Eğer kilometre başına yıllık hasılat 15.000 frankın üzerine çıkarsa, fazlanın %25'i hükümete aitti.

Buna karşılık imtiyaz sahibi de, mevcut ve ileride yapılabilecek Osmanlı kanunlarına uygun davranmaya mecburdu. Ayrıca İstanbul'daki bir bankaya nakit veya devlet eshamı olarak 20.000 liralık bir teminatı yatırması gerekiyordu; bu parayı ödemedikçe imtiyaz fermanını alamazdı. Teminat, hat tamamen işletmeye açıldıktan sonra iade edilecekti. Hükümetin belirleyeceği kıyafetleri ve fesi giymeye mecbur olan şirketin işçi ve memurlarının mümkün mertebe Osmanlı uyruklular arasından seçilmesi şarttı. İmtiyaz sahibi demiryolunun hasılat defterlerini aylık olarak Nafia Nezareti'ne sunmak zorundaydı. Ayrıca belirlenen süre içinde yükümlülüklerini yerine getiremez veya inşaatı tamamlayamazsa, hükümetin demiryoluna el koyup işletme veya başkasına satma hakkı vardı; bu durumda teminat akçesi de devlette kalıyordu. İmtiyaz sahibi devletin atayacağı komiser, gümrük, posta ve zabıta memurları için ücretsiz yer tahsis etmeye mecburdu; ayrıca şirketle hükümet veya şahıslar arasında ortaya çıkabilecek davalar için yetkili merci Osmanlı mahkemeleriydi. İmtiyaz sahibi ferman tarihinden

18 Demiryolunun yıllık teminatına karşılık gösterilen Selânik ve Manastır sancaklarının âşar gelirlerinin toplamı teminat miktarının çok üzerindeydi. Nitekim Selânik'in yıllık âşar geliri 1890'da 2.035.063, 1891'de 3.941.924 ve 1892'de 3.851.199; Manastır'ınki ise 1890'da 1.851.148; 1891'de 2.009.830 ve 1892'de ise 2.499.065 franktı (M. Cavid, *a.g.m.*, s. 347).

itibaren altı ay içinde Manastır'dan Avlonya'ya ve Draç'a kadar iki hattın ilk keşiflerini yapıp hükümete sunmak ve bunlardan hükümetin seçtiği birini daha sonra inşa etmek zorundaydı. Ancak, bu hattın inşa maliyetinin kilometre başına 150.000 frankın üzerine çıkması durumunda, kilometre başına verilen yıllık kâr teminatının da artırılması gerekiyordu.¹⁹

Demiryolunun meyli, travers aralığı, istasyonlar arasındaki mesafe, köprülerin konumu, malzeme ve işçilik gibi teknik hususlara, hattın işletilmesine, imtiyazın hangi hâllerde feshe-dileceğine, devletin hattı satın alma şartlarına, yolcu ve eşya-dan birinci, ikinci ve üçüncü sınıf itibarıyla alınacak ücret tarifelerine, savaş veya barış zamanlarında asker, polis, jandarma, zabtiye ve askerî mühimmatın nakil şart ve ücretlerine, mahkûmların ve yanlarında bulundurulması gereken muhafızların taşıma bedellerine dair ayrıntıların belirlendiği şartname de hazırlanarak onaylandı.²⁰

Şirketin Kurulması

Yukarıda da belirtildiği gibi, hattı inşa etme imtiyazı 9 Ekim 1890 tarihli iradeyle Kaulla'ya verilmesine rağmen, imtiyaz fermanı 27 Ekim 1890 tarihlidir. Deutsche Bank adına hareket eden Kaulla, imtiyazdan kaynaklanan bütün hukukunu ve bununla ilgili belgeleri yeni kurulan *Selânik-Manastır Osmanlı Demiryolu Şirketine* devreder. İctüzüğü 19 Ocak 1891 (7 Kânuni-

19 *Mukavelât Def.*, nr. 5, s. 7-12. Mukavelenamenin yayımlanmış şekli için bkz. *Düstür*, I. Tertib, Ankara 1939, VI, 760-767; T. 40/2. Şirket, 1895'te Erkân-ı Harbiyye Kaymakamı Enver Bey'in de katıldığı bir heyetle söz konusu iki hattın ilk keşiflerini yapıp hükümete sundu. Erkân-ı Harbiyye askerlik nokta-i nazarından Draç hattını tercih etmesine ve durumu bildirilmesine rağmen, şirket işi sürüncemede bıraktı (1 Haziran 1895/20 Mayıs 1311, *T. Defter*, nr. 194, sayfa numarası yok). Bölgede 25 sene görev yapmış olan Üçüncü Ordu Erkân-ı Harbiyye Miralaylarından Salih Zeki'nin demiryolunun Adriyatik'e uzatılması için verdiği layihada, hattın Manastır'da kalması durumunda sadece demiryolu üzerinde arazisi olanların mülklerinin değerlendirileceği ve askerlik ve ticaretçe devletin bir menfaatinin olmayacağı söz konusu edilir (13 Ekim 1893/1 Teşrinievvel 1309, Y. PRK. ASK, 95/7).

20 *Mukavelât Def.*, nr. 5, s. 12-22. Şartnamenin yayımlanmış şekli için bkz. *Düstür*, I. Tertib, Ankara 1939, VI, 768-783.

sâni 1306) tarihli ve merkezi İstanbul olan şirketin sermayesi 20 milyon franktı (880.000 lira). Bu sermaye her biri 500 frank değerinde 20.000'i mümtaz ve 20.000'i de normal olmak üzere 40.000 hisseye bölünmüştü. Genel kurulun sermayeyi %50 artırma ve demiryolunun inşa giderlerine göre tahvil çıkarma yetkisi vardı. Hisse senetleri, bedellerinin yarısı ödeninceye kadar isme yazılı olup %10'u ödenmeden satılamazdı. Şirket, taksitini zamanında ödemeyen hisse sahiplerinden senelik %6 faiz almayla, bunları dava etmeye veya hisselerini satmaya yetkiliydi.

Şirketin iş ve muameleleri, genel kurul tarafından üçer seneliğine seçilen ve sayıları beş ile onbeş arasında değişebilen üyelere oluşan bir idare meclisi aracılığıyla yürütülmekte olup meclisin toplanma yeri İstanbul'du. İlk üç sene için görev yapan üyeler, Rüsumat Emaneti Müsteşarı Bertram Efendi, Dresden Bank'ın Müdürü Eugene Gutmann, Alfred Kaulla, Otto von Kühlmann, Alman parlamenter Schrader ve Berlin Deutsche Bank Müdürü ve parlamenter Dr. Siemens'ti. Üyelerin her birinin şirketin on hisse senedine sahip olmaları şart olup bu hisseler üye görev yaptığı süre içinde satılamazdı. İdare meclisinin şirketin işleri ve emlakı üzerinde tam bir tasarruf yetkisi vardı.

Şirket en yetkili organı olan genel kurula üye olabilmek için en az otuz hisse senedine sahip olmak lâzımdı. Senede iki kere olağan ve idare meclisinin çağırması durumunda ise olağanüstü olarak toplanan genel kurul, idare meclisinin sunduğu hesap ve müfettiş raporlarını inceleyip kabul veya reddeder; hissedarlara dağıtılacak kâr oranının belirler; sermaye artırımına gider; değiştirilmesi gereken idare meclisi üyelerini değiştirir; gerekirse idare meclisinin yetkilerini genişletir; kısaca şirketin işleri hakkında son kararı verirdi. Sermayenin artırılabilmesi için hissedarların üçte ikisinin bu yönde oy kullanması şarttı.²¹

21 Şirket içtüzüğünde yıllık kârın taksim şekli, oranları, olağanüstü giderler için ayrılacak olan ihtiyat fonu, hisse senetlerinin her yıl belli bir miktarının piyasadan çekilmesi, şirketin süresinin uzatılması veya feshi veyahut başka bir şirketle birleştirilmesinin hangi durumlarda mümkün olabileceği konuları da belirlenmişti (*Mukavelât Def.*, nr. 5, s. 50-55; *Düstür*, I. Tertib, Ankara 1939, VI, 837-845).

Demiryolunun İnşası

Şirket gerekli çalışmaları yaptıktan sonra 14 Mayıs 1891'de (2 Mayıs 1307) Selânik Valisi Galip Paşa, askerî ve mülkî erkân, yerel ulemâ ve şeyhler, gayrimüslim cemaatlerin rûhanî liderleriyle eşrafın katıldığı, kurbanların kesildiği, ziyafetlerin verildiği ve padişaha duaların yapıldığı bir törenle demiryolu inşaatına başlar.²² İnşaat için çok gerekli olan taş barutu ve pamuklu lağım fitilini Baruthane-i Âmire'den temin eder; bunun için öncelikle barut ve fitil bedelini Tophane-i Âmire veznelelerine yatırıp her seferinde padişahın iradesi çıktıktan sonra mûhimmatı teslim alır.²³

Demiryolunun geçeceği yerleri belirlemek amacıyla kazıklar çakılmaya başlanınca işin mahiyetinin farkına varan yöre halkı arazilerinin değerini birkaç misli artırır; ayrıca bu durumu değerlendirmek isteyen bazı sahtekârlar kendilerini demiryolu görevlisi olarak gösterip halktan para toplar; ancak, durumun anlaşılması üzerine köylüler tarafından yakalanarak Selânik'te yetkili mercilere teslim edilir.²⁴

İnşaat ve çalışmalar ilerledikçe ve konu biraz daha somutlaştıkça problemler ve halkın şikâyetleri de ortaya çıkmaya başladı. En önemli şikâyet konusu, demiryolunun meskûn mahallerin uzağından geçmesi ve halkın bundan yeterince istifade edememesiydi. Sorun yaratan diğer bir husus da istasyonların kurulduğu yerlerdi. Bir örnek vermek gerekirse, demiryolu güzergâhı üzerindeki en önemli yerleşim yerlerinden birisi olan Florina'daki istasyon kasabanın hayli uzağındaydı. Halkın buna itiraz etmesi ve ortak dilekçeler düzenleyip göndermesi üzerine konu saraya kadar intikal eder.²⁵

22 Y. PRK. UM, 21/84.

23 28 Mayıs 1892 (2 ZA 1309), Y. MTV, 62/122; 67/118; 76/153; 79/194; 89/96; 93/71; Y. PRK. ASK, 86/60.

24 Köylüler paralarını geri almışlardı (Salim Aydın, *Selânik-Manastır Demiryolu*, M. Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999, s. 25-26).

25 Padişahın iradesi üzerine sadaret konuyu Ticaret ve Nafia Nezareti'ne havale eder. Nezaret, demiryolunun halkın istediği gibi kasabanın yakınından geçme-

Özellikle mahalli eşraf bu durumdan rahatsızdı. Onların beklediği, güzergâhın kendi arazilerinin yakınlarından geçmesi ve istasyonların da arazilerinin değerini artıracak yerlerde kurulmasıydı. Şikâyetlerini Mâbeyn'e kadar duyurdular. Nitekim 6 Ağustos 1893 tarihli ve kim tarafından kaleme alındığı belli olmayan bir belgede geçen şu ifadeler çok ilginçtir: "bu inşaat-tan maksad-ı aslî devlet ve memleketin istifadesini temin etmek maddesi olup gerçi şimendüfer hattının geçeceği mahallerden bilumum ahali istifade ile memleketin servet ve mâmu-riyeti tezâyüd edeceğinde şüphe yok ise de şimdiye kadar şimendüfer hattının mürûr eylediği mahallerin ekserisinde ve bâhusus mevkîf ittihaz olunan yerlerde müteberân-ı ahalinin nazar-ı itibara alınmadığı ve bu yüzden bazı mütehayyizâna gadr-i sarîh edildiği müracaat-ı vâkıa delâletiyle müsbît ise de şimdiye kadar olan olmuş bari bundan böyle yani Manastır'dan öteye yapılacak yollardan ve istasyonlardan oralarda çiftlikât ve emlâki bulunan mütehayyizânın istifadesi vesailini şimdiden taht-ı temine alınsa pek münasip olurdu. Çünkü menafi-i memleketin husûlû hükümetin irae-i tarîk etmesine mütevakıf olduğundan âna göre icab edenlere mâlûmat verilmek ve hükümetçe lâzım gelen teshilât irae olunmak pek muktezidir, zannederim. ...Velhâsıl mütehayyizânın menafiinin istihsali esbâbına teşebbüs kılınmasını hassaten ve hâlisâne ihtar ve rica eylerim".²⁶

Bu istisnai yorum ve beklenti bir yana bırakılacak olursa, güzergâhın iyi seçilmediği açıktır. Bu konudaki diğer bir örnek de güzergâh üzerindeki en önemli yerleşim yerlerinden birisi olan 4.500 nüfuslu²⁷ Ağustos kasabasıdır. Demiryolunun kasabanın hayli uzağından geçeceği ortaya çıkınca halk telgraflarla sesini saraya kadar ulaştırdı. II. Abdülhamid konunun araştırılmasını ve halkın şikâyeti doğruysa güzergâhın kasabanın ya-

si halinde yolun yaklaşık beş kilometre daha uzayacağını, bunun da hazinenin şirkete ödeyeceği kâr teminatının artması demek olacağını ve şirketin işine geleceğini belirtir. Mütalaalarına Florina'da yapılacak değişikliği gösteren bir haritayı da ekler (9 Aralık 1891/27 Teşrinisânî 1307, Y. PRK. TNF, 3/27).

26 Y. PRK. MYD, 13/39.

27 19 Eylül 1890, I. MM, 4962, lef 11.

kınından geçecek şekilde düzeltilmesini istedi.²⁸ Ancak, dönemin müşahidi ve konuyla yakından alakalı olan Mehmed Cavid Bey'in verdiği bilgilerden, padişahın bu emrinin icra edilmediği ve hattın eski güzergâhına uygun olarak inşa edildiği anlaşılmaktadır. Cavid Bey, demiryolunun bu zengin ve önemli kasabanın uzağından geçtiğini ve bunun da insan ve yolcu taşımacılığını olumsuz yönde etkilediğini belirtir.²⁹

Yolun geçeceği arazinin tüneller açılmasını ve köprüler yapılmasını gerektirecek derecede engebeli olması, burada sıradan değil, bu konularda tecrübe kazanmış nitelikli işçilerin istihdamını zorunlu hâle getiriyordu. Bu yüzden İtalya'dan işçi getirilir; yaklaşık 400 civarında olması düşünülen İtalyan işçilerin sorunlarıyla ilgilenmek ve inşaat tamamlandığında görevi sona ermek kaydıyla, işçilerin yoğunlukla istihdam edilecekleri Vodina bölgesinde bir İtalyan konsolosluğunun açılmasına izin verilir. Ancak, kalabalık bir grubun bir bölgede böyle yoğun bir şekilde istihdamı II. Abdülhamid'in dikkatinden kaçmaz ve bunların sıkı bir şekilde denetlenip herhangi bir taşkınlığa meydan vermemeleri için yetkilileri uyarır.³⁰

Selânik-Vertekop bölümü (97 kilometre), inşasında karşılaşılan güçlüklerle, tünellere ve köprülere rağmen geçici kabulü yapılarak³¹ 9 Aralık 1892'de işletmeye açıldı. Hattın işletilme-

28 Padişah şirketlerin bir daha bu şekilde oldu-bitti yaratıp halkı ve memleketi zarara uğratmamaları için verilecek yeni imtiyazlarda imtiyaz sahibinin hattın geçeceği belli başlı yerleşim yerlerinin üzerinde gösterildiği en az 1/50.000 veya 1/100.000 ölçekli haritalar hazırlamasını, hattın kasaba ve köylerin ne kadar uzağından geçeceğini belirten bir raporun haritaya ilâve edilmesini ve bunun bir kural haline getirilmesini istedi (30 Temmuz 1891/18 Temmuz 1307, I. Dah., nr. 96893).

29 M. Cavid, *a.g.m.*, s. 363.

30 28 Mart 1892 tarihi itibarıyla 255 İtalyan işçi bölgeye gelir (S. Aydın, *a.g.t.*, s. 26-27).

31 Hattı kontrol ve geçici olarak kabul etmesi için Demiryollar Müdürü Hayri Bey'in başkanlığında bir komisyon oluşturulur (3 Eylül 1892/22 Ağustos 1308, I. Hus., 70/S 1310; Y. A. Hus., 264/67). Demiryolunun kesin kabulü çalışmalarına ise, bundan yaklaşık bir buçuk sene sonra başlanır. Hattın kesin kabul muamelelerini yürütecek olan komisyon, Hayri Bey'in başkanlığında ve Manastır Demiryolu Komiseri Margosyan, Ticaret ve Nafia Nezareti Heyet-i Fenniyye Sermüfettişi Serviçen ve Komiser Yardımcısı İrfan Efendi'den müteşekkildi (I. Hus., 69/B 1311).

si, inşa masraflarının dışında bir de genel giderler başlığı altında %15 daha verilmek şartıyla geçici olarak Şark Demiryolları Şirketi'ne ihale edildi. 31 Aralık 1900 tarihinde sona erecek olan anlaşma, taraflardan birisi itiraz etmezse kendiliğinden uzatılmış olacaktı.³² Manastır Valisi Faik Paşa'nın çektiği telgrafla bildirdiğine göre demiryolu 10 Mayıs 1894 (28 Nisan 1310) tarihinde Manastır'a ulaştı.³³ Böylece Vertekop-Manastır arasını oluşturan ikinci bölüm, hükümetin kurdurmuş olduğu komisyon tarafından³⁴ geçici olarak kabul edildikten ve eksikleri tamamlandıktan sonra, 13 Haziran 1894'te işletmeye açıldı. Şark Demiryolları Şirketi'yle anlaşarak Selânik'te istasyon yapmak külfetinden ve bunun tahminî bedeli olan yaklaşık 500.000 franklık bir maddî yükten kurtuldu.³⁵ Demiryolunun tamamı işletmeye açılmıştı, ama hükümet inşaatın şartname ve sözleşmeye uygun yapılip yapılmadığını kontrol ettirmek üzere bir komisyon kurdurdu.³⁶ Hattın devletçe kesin kabulü bu komisyonun incelemesinden sonra yapıldı.

Selânik-Manastır demiryolunu bir şubeyle Yunan demiryollarına bağlama veya Yunan sınırına doğru uzatma düşüncesi ilk imtiyaz tartışmalarından itibaren söz konusu edilmesine ve bunun için bazı girişimlerde bulunulmasına rağmen bu proje gerçekleşmemiştir.³⁷

1909 senesi itibarıyla şirketin sermayesini oluşturan 20 mil-

32 M. Cavid, *a.g.m.*, s. 345.

33 Y. A. Hus., 296/59.

34 Demiryollar Müdürü Hayri Bey'in başkanlığındaki komisyon, Mösyö Galan, Selânik-Manastır Demiryolu Komiseri Margosyan ve Mühendis Emin Efendi'den oluşur (7 Haziran 1894/26 Mayıs 1310, I. Hus., 32/Z 1311; Y. A. Hus., 295/16; 298/103).

35 M. Cavid, *a.g.m.*, s. 345. Charles Morawitz hattın tamamının işletmeye açılış tarihini 23 Temmuz 1894 (*a.g.e.*, s. 319), A. du Velay ise, 3 Haziran 1894 olarak verir (*Türkiye Maliye Tarihi*, Ankara 1978, s. 374). Demiryolunun kesin kabul muameleleri, geçici kabul tarihinden yaklaşık bir yıl sonra tamamlanabildi (8 Ağustos 1895/27 Temmuz 1311, *Servet-i Fünûn*, IX/230, ek kısmı, s. 5).

36 Demiryollar Müdürü Hayri Bey'in başkanlığındaki komisyon, Demiryollar Müdür Muavini Margosyan, Selânik-Manastır Demiryolu Komiser Muavini Ahmed Fehmi ile Şark Demiryolları Selânik Kısmı Komiser Muavini Altıntop İlyas Efendi'den oluşur (1 Temmuz 1895/19 Haziran 1311, I. TNF, I/M 1313).

37 Bu girişimler için bkz. S. Aydın, *a.g.t.*, s. 43-49.

yon franklık hisse senedinin yarısı ödenmişti. Ancak, şunu da belirtmek gerekir ki, hisse senetleri piyasaya sürülmedi ve hiçbir borsaya arzedilmedi; tamamına yakını Alman sermayedarlarının kontrolündeki Şark Şimendüferleri Bankası'nın elindeydi. Şirket inşaat için gerekli olan sermayeyi içtüzüğünün kendisine verdiği yetkiye dayanarak ve tahvil çıkartarak elde etti.³⁸ Nitekim 8 Şubat 1893 tarihli genel kurul kararına istinaden 60 milyon frank nominal değeri olan tahvil çıkarır³⁹ ve tahvillerin 32 milyon franklık kısmı 4 Mart 1893'te Berlin'de, geri kalan 28 milyon franklık bölümü ise daha sonra Paris ve Brüksel'de piyasaya sürülür.⁴⁰

Demiryolu, Selânik, Tekkeli, Kırclar, Kida, Kapsohora, Karaferye, Ağustos, Vertekop, Vodina, Ustrova, Seroviç, Ekşisu ve Florina istasyonlarını geçerek Manastır'a ulaşmaktaydı.⁴¹ Daha sonra çevredeki yerleşim yerleriyle kurulan tâli yol ve bağlantılarla bunlara Ladova,⁴² Kırbulak, Demirkapı, Ustrumca, Mirofça, Gevgili, Gömnice, Karasulu, Ahmedli ve Topçu istasyonları eklendi.⁴³ Yolun geçtiği arazi hayli engebeli olup güzergâh üzerinde 158 adet ahşap veya demir köprü, viyadük ve pek çok tünel vardı.⁴⁴

Şirketin Faaliyetleri ve Teminat Hesapları

Demiryolunun ilk bölümünün faaliyete geçtiği 1892 yılından itibaren eşya ve yolcu naklinde genel bir artış eğilimi gözlenir.

38 Banka toplamı 20.000 olan mümtaz hisse senedinin 19.290'ına ve 20.000 normal hisse senedinin de 19.270'ine sahipti (M. Cavid, *a.g.m.*, s. 357-358).

39 Senelik %3 faiz veren bu tahvillerin 12.000 adedi 500, 15.000'i 2.500 ve 3.300'ü 5.000 frank değerindeydi (Ali Akyıldız, *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, İstanbul 2001, s. 124-125, 484-485).

40 M. Cavid, *a.g.m.*, s. 345.

41 Y. PRK. TNE, 5/45, lef 3; Mehmed Hikmet, *Coğrafya-yı Ümrantı, Memalik-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye*, İstanbul 1312, I, 160.

42 Ladova istasyonunun resmî açılış töreni 30 Temmuz 1895 (18 Temmuz 1311) tarihinde yapıldı (8 Ağustos 1895/27 Temmuz 1311, *Servet-i Fünûn*, IX/230, ek kısmı, s. 5).

43 14 Mayıs 1906 (1 Mayıs 1322), TFR.1.M, 10/910, lef 1.

44 28 Mayıs 1906 (15 Mayıs 1322), TFR.1.SL, 108/10707.

Tablo 4'te yer alan rakamlara bakıldığında 1897 yılında büyük bir artış dikkati çeker ki, bu, bu tarihte Yunanistan'la yapılan savaş yüzünden çoğalan asker ve mühimmat nakliyle ilgilidir. Asker nakliyatının ve savaş sonrası asker geri dönüşlerinin sürdüğü bir sonraki yılın verileri de yine bu bağlamda değerlendirilebilir. Dolayısıyla bu dönemde olağanüstü bir durum yaşandığından dolayı, bu veriler genel değerlendirmeyi etkilemez. Ancak, bu tedrici artış bile demiryolundan olan beklentileri karşılamaktan uzaktı; nitekim hattın yıllara göre gayri safi gelirleriyle hükümetin ödemek zorunda olduğu kilometre başına yıllık teminat miktarına bakıldığında da bu husus açık bir şekilde görülür.

TABLO 4
Demiryoluyla Taşınan Eşya ve Yolcu Miktarının
Yıllara Göre Dağılımı⁴⁵

<i>Sene</i>	<i>Yolcu sayısı</i>	<i>Eşya (ton)</i>
1893	43.555	21.847
1894	72.662	34.724
1895	82.125	47.520
1896	91.197	51.866
1897	243.923	121.697
1898	135.480	73.989
1899	96.210	57.605
1900	112.309	63.369
1901	112.306	63.148
1902	121.328	68.028
1903	183.623	75.117
1904	152.189	87.482
1905	161.393	84.670
1906	216.779	91.314
1907	207.821	103.984

Tablo 5, demiryolunun tamamının işletmeye açıldığı 1894 yılından 1907'ye kadar demiryoluyla nakledilen hububat ve eşyanın miktarlarını ve on üç yıl içerisinde bu nakliyatla gerçekleşen artışı gösterir; bu verilere hem ihraç hem de ithal edilen eşya ve emtia dahildir. Tablo incelendiğinde maden sektörünün dışındaki bütün eşya ve emtianın miktarında ciddi bir artış

⁴⁵ M. Cavid, *a.g.m.*, s. 352; E. Pech, *Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie*, Paris 1906, s. 78.

TABLO 5
Demiryoluyla Taşınan Eşyanın Dağılımı⁴⁶

<i>Eşyanın cinsi</i>	<i>1894 (ton)</i>	<i>1907 (ton)</i>
Hububat	9.419	17.717
Kömür	3.106	6.558
Kereste	2.274	2.973
Şarap	597	1.695
Petrol	1.579	3.740
Un	1.002	7.974
Maden	1.309	146
Tuz	1.707	6.656
Şeker	1.564	5.483
Pirinç	961	1.721
Mamul eşya	886	4.551
Pamuk	646	3.057
Baharat	1.133	6.237
Ot ve saman	320	1.266
Ham demir ve hırdavat	402	2.224
Sabun	721	1.439
Ham deri	566	576
Maden kömürü	148	520
Yemiş	738	1.853
Kireç ve çimento	86	2.308
Hububat-ı zeytiyye	64	775
Odun	11	6.298
Taze sebze ve soğan	104	858
Balık, et ve ehil kuş	131	548
Kavun	27	1.555
İspirto ve müskirat	103	1.190
Kiremit ve tuğla	239	2.390

şın söz konusu olduğu görülür; ham deri ve kereste ürünleri hemen hemen yerinde sayarken, en yüksek artış oram nakliye imkânlarının artması ve ormanların işletilmesiyle odun üretiminde gözlenir. Nitekim bu sektörde nakliyat 572 kat artar. Ayrıca demiryolunun gelmesiyle beraber ürününü pazarlara sevk imkânına kavuşan çiftçilerin tarımsal üretimi az da olsa artırdığı tablodaki verilerden izlenebilmektedir. Öte yandan demiryolunun geçtiği yörelerde kullanılan tarım teknikleri de olumlu yönde bir değişme gösterdiği gibi, Karaferye, Vodina ve Ağustos kasabalarında da suyla çalışan bazı fabrikalar kurulur.

Demiryoluyla nakledilen eşya ve yolcu miktarından sonra,

⁴⁶ Tablo ve veriler M. Cavid Beyin makalesinden (s. 356-359) derlenmiştir.

şimdi de bu nakliyattan elde edilen kâr oranının yıllara göre dağılımını ve şirkete ödenen kilometre teminatını inceleyelim. Zikredildiği gibi, hükümet kilometre başına yıllık 14.300 frank kârı şirkete garanti etmişti. Bu ise 219 kilometre uzunluğundaki hat için yıllık toplam 3.131.700 frank anlamına gelmekte olup şirketin yıllık kârı bu oranın altına düşerse, üst tarafı hükümetçe tamamlanacaktı. Tablo 6 incelendiğinde demiryolunun 1908 yılına kadar bu kâr oranına ulaşamadığı ve her seferinde hükümetin ciddi bir meblağı şirkete ödemek zorunda kaldığı görülür. Hattın ilk bölümünün işletmeye açıldığı 1892'de 97 kilometrelik kısmın hasılatı 23.454 frank olur ve hükümet şirkete 2.808 lira kâr teminatı öder. 1893 senesi de aslında bu konuda bir fikir vermez; çünkü hattın tamamı bu tarihte de işletmeye açık değildi. Hattın bütününün açıldığı 1894 yılından sonraki senenin rakamları, yani 1895 yılı ve sonrası demiryolunun gerçek nakliye ve gelirlerini verir. 1897'de görülen ve bir sonraki yıl da devam eden büyük artış ise, yukarıda izah edildiği üzere 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'yla ilgili ârızı bir artışı.

1900'lü yılların başında bölgede yaşanan kuraklık yörenin en önemli ürünü olan mısır mahsulünü ciddi ölçüde etkiler ve bu da hasılatı olumsuz tesir eden bir unsur olur. Öte yandan 1903'te ortaya çıkan siyasî kargaşadan dolayı bölgeye yeniden asker sevk edilmesi hasılatı tekrar artırır. Ertesi sene hem mısır dışındaki mahsulün bereketli olması hem de bölgede siyasî istikrarın sağlanması neticesinde hasılatta ciddi bir artış görülür; 1905'te kış mevsimi gayet sert geçmesine rağmen, gelirlerde bir düşüş görülmez. Ertesi yılın hasılatındaki yaklaşık beşte birlik büyük artış ise, nakliyatla değil, asker ve mühimmat sevkinden dolayı hükümetin önceki senelerden şirkete olan borcunu bu yıl ödemesiyle alakalıydı.

Hükümeti şirket nezdinde temsil eden demiryolu komiseri, ödenen teminat miktarını azaltmak için olsa gerek demiryolunun hasılatını artırmaya yönelik tedbirlere dair bir lâyiha hazırlayarak Demiryolları İdaresi'ne sundu.⁴⁷ Lâyihanın ayrıntıları-

47 9 Ağustos 1898 (28 Temmuz 1314), *T. Defter*, nr. 195, sayfa numarası yok.

TABLO 6
Demiryolunun Gayri Safi Hasılatıyla Hükümetin
Şirkete Ödediği Yıllık Teminatın Miktarı⁴⁸

<i>Sene</i>	<i>Gayrisâfi hasılat (frank)</i>	<i>Ödenen teminat akçesi (frank)</i>
1893	449.581	40.963 (lira)
1894	1.012.040	1.311.218
1895	1.382.960	1.742.505
1896	1.404.314	1.730.079
1897	2.606.217	516.594
1898	1.972.128	1.158.257
1899	1.469.698	1.657.733
1900	1.510.497	1.610.303
1901	1.033.070	1.594.432
1902	1.586.469	1.533.414
1903	1.842.022	1.270.875
1904	2.034.468	1.077.883
1905	2.068.073	1.044.054
1906	2.671.081	434.713
1907	2.733.299	371.194

na vâkıf değiliz, ancak, bu girişim hükümetin teminat ödemelelerinden olan rahatsızlığının bir işareti olarak değerlendirilebilir. Çünkü hasılat artıkça, hükümetin şirkete senelik kâr kapsamında ödeyeceği miktar da bununla ters orantılı olarak azalacaktı.

Demiryolunun nakliyatı ve gelirleri istikrarlı bir eğimle çoğalı ve nihayet 1908, 1909 ve 1910 senelerinde gayrisâfi gelirler giderlerden fazla olduğu için hükümet şirkete teminat ödemekten kurtulur. Bununla da kalmaz, 1908 ve 1910'da kilometre başına hasılat 15.000 frankın üzerine çıkar; sözleşmeye göre bu miktarın üzerindeki kısmın %25'i hükümete ve 75'i de şirkete aitti; ancak, hasılat fazlalığı da şirketle hükümet arasında sorun olur. Sözleşmenin sekizinci maddesine göre şirketin dışarıdan getirteceği kömür, demiryolunun kilometre başına yıllık gayri safi hasılatı 15.000 franka çıkıncaya kadar gümrük vergisinden muaf tutulacaktı. Hükümetin yorumuna göre 1908'de hasılat 15.000 frankın üzerine çıkınca muafiyet de kendiliğinden ortadan kalkmıştı; şirket ise söz konusu artışın, asker naklinden dolayı şirketin önceki yıllardan olan alacağının hükümet tara-

48 Tablo ve veriler M. Cavid Beyin makalesinden (s. 348-350) derlenmiştir.

fmdan 1908'de ödenmesinden kaynaklandığını ve dolayısıyla muafiyetin devam etmesi gerektiğini savunur. Konunun havale edildiği Şûra-yı Devlet, ilgili maddede geçen “hâriçten celbedilecek kömürden demiryolun hasılat-ı gayrisâfiyyesi kilometre başına on beş bin franka bâliğ oluncaya değin gümrük resmi alınmayacağı” ibaresindeki “bâliğ oluncaya değin” kaydını, ilk dönemlerinde hükümetin şirkete tanıdığı bir ayrıcalık şeklinde yorumlayarak muafiyetin kaldırılmasına karar verir.⁴⁹

Savaş ve Demiryolu

Yer yer tekrarlandığı gibi, demiryolları 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda asker ve mühimmat sevkinde önemli bir rol üstlenir. Bölgede savaş veya iç gerginliklerden dolayı güvenliğin artırılması, Tablo 4 ve 6'daki verilerin de gösterdiği gibi, aynı zamanda şirketin nakliyatının ve dolayısıyla da kârının artması anlamına gelir. Hükümet savaş başlayınca Rumeli'deki orduyu Anadolu'daki birliklerle takviye kararı alır; ancak, demiryollarının mevcudiyetine rağmen, birliklerin ve askerî mühimmatın kısa sürede bölgeye sevkî hâlâ önemli bir sorundu; çünkü Şark Demiryolları, Selânik-Dersaadet İltisak Hattı ve Selânik-Manastır Demiryolu Şirketlerinin bu iş için organize bir şekilde çalışmaları gerekiyordu. Demiryolu şirketlerinin idarî açıdan bağlı olduğu Ticaret ve Nafia Nazırı Mahmud Paşa, bu yüzden İstanbul'da şirketlerin temsilcileriyle hükümetin atayacağı bazı görevlilerden oluşan bir komisyonun kurularak hatlar arasında koordinasyonun sağlanmasını istedi; ancak, Şark Demiryolları Şirketi direktörü, hükümetin şirket üzerinde bir nevi kontrolü diye algıladığı böyle bir komisyona sıcak bakmaz. Mahmud Paşa, hükümet böyle bir karar alır ve diğer iki şirket buna katılırsa, Şark Demiryollarının böyle bir mutabakatın dışında kalamayacağı fikrindeydi. Öte yandan Şark Demiryolları Şirketi, sevkîyatın aksamaması için bu esnada henüz inşası tamamlanmamış olan İltisak Şirketine bazı makine ve ekipmanları kiraya

49 ŞD, 1232/19.

vermekten de geri durmaz. Asker ve mühimmat, demiryollarıyla aktarmalı olarak Manastır'a ulaştırılır.⁵⁰

29 Aralık 1897 tarihi itibarıyla asker ve mühimmat naklin-den dolayı Dersaadet-Selânik İltisak Hattı, Anadolu ve Manastır Demiryolu Şirketlerinin hükümetten alacağı 275.000 liraya ulaşır. Şirketlerin paranın ödenmemesi durumunda artık peşin parayla taşıma yapmak zorunda kalabileceklerini bildirmeleri üzerine hükümet, savaş şartlarının daha da ağırlaştırdığı ödeme güçlüğü içindeki hazinenin bu yüklü ödemeyi yapabilmesi için bir formül bulur: Değişik demiryollarının teminatlarına karşılık gösterilen ve Duyûn-ı Umumiyye İdaresi tarafından toplanan âşar gelirleri fazlası karşılık gösterilerek Osmanlı Bankası'ndan bir avans alınıp bir sonraki seneye intikal etmeksizin şirketlere olan borç ödenecekti.⁵¹

Hükümet bu formülü hayata geçirerek bankayla senelik faizi %6 olan bir avans anlaşması imzalar. Kredinin adı "nakliyat-ı askeriyye avansı"ydı.⁵² Buna rağmen şirketlerin alacak ve faiz talepleri devam eder. Ancak, hükümet, şirketlerle yapılan sözleşmelerde gecikme faizi hususunda bir açıklık olmadığını ileri sürerek faiz ödemeye yanaşmıyordu.⁵³ Öte yandan seraserlik, bazı askerî mühimmatın bulunduğu vagonlardan şirketin tam taşıma ücreti aldığını ve bu yüzden şirkete yaklaşık 4.440 lira fazladan ödeme yapıldığını belirterek bu paranın geri alınmasını ister; ancak, inceleme neticesinde, patlayıcı ve yanıcı mühimmatın bulunduğu vagonlara güvenlik gerekçesiyle başka eşya konmadığı, bu yüzden hükümetten tam ücret aldığı ve şirketin haklı olduğu ortaya çıkar.⁵⁴

Demiryolları Balkan Savaşları'nda da önemli fonksiyonlar

50 Mahmud Paşa'nın önerdiği komisyonun kurulup kurulmadığını tespit edemedik; ancak, bahsedilen sevkıyatın gerçekleştirildiğini biliyoruz (30 Nisan 1897/18 Nisan 1313, Y. PRK. TNE, 5/25).

51 29 Aralık 1897 (17 Kânunievvel 1313), YEE, 2/1.

52 29 Aralık 1897 (17 Kânunievvel 1313), İrade, Maliye, 23/Ş 1315.

53 Sözleşmeye göre, asker ve mühimmat naklinin normal tarifenin üçte biri fiyatına yapılması gerekiyordu (25 Nisan 1898/13 Nisan 1314, *T. Defter*, nr. 195, sayfa numarası yok).

54 8 Mayıs 1898 (26 Nisan 1315), *T. Defter*, nr. 197, sayfa numarası yok.

icra etti. Şark Demiryolu Şirketi, 1912'de Selânik-Mitroviçe ve Selânik-Manastır hatlarıyla taşınan asker ve mühimmat nakliye ücreti olarak hükümetten 20.088 lira istedi. Bu işi incelemek amacıyla oluşturulan komisyon, şirketin iddia ettiği meblağın neredeyse yarısından fazlasının hükümet ve ordu kaynaklarınca –evraklar savaş şartlarında kaybolduğu için– doğrulanmadığını belirledi.⁵⁵ Hükümet, şirketin muhtemelen bu meblağda indirime gidebileceğini söyleyerek şirket direktörüyle görüşülüp bir rakamın belirlenmesini istedi.⁵⁶ Bu arada Balkan Savaşları sonrasında 1913'te Yunanistan'la imzalanan Atina Antlaşması'yla, Osmanlı Devleti'nin şirkete karşı olan yükümlülükleri Yunanistan tarafından üstlenilir ve Balkanlar'la ilgili malî sorunlar da Paris'teki Uluslararası Maliye Komisyonu'na havale edilir. Şirket, hesaplar komisyonda incelenirken Osmanlı hükümetine bir yazı göndererek eğer maliye komisyonundan istediği sonucu alamaz ve diğer Balkan ülkeleri istenilen tazminatı ödemezlerse, bunu da Osmanlı hükümetinden tahsil etme hakkını saklı tuttuğunu bildirdi.

Şirketin, savaşta hasar gören lokomotif ve diğer makine aksamının yanında, nakliye, vagon ve lokomotif kirası ve sairenden dolayı Osmanlı hükümetinden olan alacağını 25.845 liraya çıkardığını görüyoruz. Ayrıca diğer hükümetlerden olan taleplerinin ayrıntılı cetvellerini de hükümete iletti. Konuyu Bâbiâlî Hukuk Müşavirlerine inceleyen Hariciye Nezareti şirketin taleplerini gülünç bulur; çünkü bu konuda Yunanistan'la anlaşma yapıldığı gibi, Balkan devletlerinin demiryoluna vermiş oldukları zararları Osmanlı hükümetinden istemenin hiçbir hukukî ve mantıklı dayanağı yoktu.⁵⁷ Birinci Dünya Savaşı yüzünden bir süre daha sürüncemede kaldığı anlaşılan bu konu 9 Aralık 1917 tarihli bir hükümet kararıyla, şirketin evrak ve defterlerinden nakledilen yolcu ve eşya miktarının çıkarılmasından sonra şirkete ödeme yapılması yönünde şekillenir.⁵⁸

55 MV, 210/92.

56 29 Ekim 1913 (16 Teşrinievvel 1329), MV, 181/30.

57 2 Şubat 1914 (20 Kânunisâni 1329), BEO, nr. 319142.

58 MV, 210/92.

1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda demiryolunun yararlı hizmetler görüyor olması, bölgede değişik sermaye grupları tarafından yapılmış olan demiryolu hatlarının nasıl daha fonksiyonel ve organize bir biçimde kullanılabileceği sorusunu gündeme getirir. Çünkü son varış noktaları Selânik olan üç hat bölgede faaliyet hâlindeydi. Bunlar Selânik-Manastır, Selânik-Dersaadet İltisak ve Selânik-Üsküp hatlarıydı. Dolayısıyla İstanbul'dan gelen askerleri İltisak Hattıyla Manastır'a nakledebilmek için ya İltisak veya Üsküp Hattıyla Selânik'e indirmek ve oradan da Manastır'a nakletmek zorunluydu. Öte yandan demiryollarını sahilden gelebilecek tehlikelere karşı koruyabilmek, yani bağlantılarını içeride temin etmek stratejik açıdan önemli ve gerekliydi.

Ticaret ve Nafia Nezareti, bu soruna çözüm bulmak için Şark Demiryolları Şirketi'nin işlettiği Selânik-Üsküp hattının Topçular mevkiinden Manastır hattının Vardar köprüsü yakınlarına 3.750 metrelik bir hat inşa edilerek iki hattın birbirine bağlanmasını ve böylece mesafenin kısaltılmasını hükümete önerdi. Bu bağlantı hattının inşa masrafı olarak tahmin edilen 10.000 liranın Edirne, Selânik, Kosova, Manastır ve Yanya vilâyetlerinin *bedel-i nakdî* gelirlerinden temini öngörülür. Projenin gerçekleşmesi durumunda Üsküp-Manastır arası 41 kilometre kısılacaktı. Konu askerî açıdan incelenmesi için seraskerliğe gönderilir ve Serasker Rıza Paşa, mesafenin 41 kilometre kılınmasını olumlu bulmakla beraber, demiryolu şirketlerinin anlaşarak hükümete kolaylık göstermelerinin bundan daha âcil ve önemli olduğu yönünde görüş bildirir.⁵⁹ Bu uyarıların hükümeti ikna ettiği ve daha sonraki gelişmelerden bu tasarının gerçekleştirilemediği anlaşılıyor.

Demiryolunda Meydana Gelen Kazalar

Demiryolunda zaman zaman meydana gelen kazaların bazıları büyük ve ölümle sonuçlanan kazalardı. Demiryolunun kısmen işletildiği 1893'te asker taşıyan bir trenin raylardan çıkması

59 3 Temmuz 1897 (21 Haziran 1313), Y. PRK. TNF, 5/45. Belgenin ekinde iki hattın nerede birleştirileceğini gösteren bir harita mevcuttur.

neticesinde meydana gelen kazada 35 asker ölür ve 41'i de yaralanır. II. Abdülhamid'in talimatı üzerine şirket görevlilerinin de içinde bulunduğu bir komisyon kurularak olay araştırılır; hazırlanan raporda, kazanın şirketin dikkatsizliği yüzünden meydana geldiği, aşırı yağışlar sonucu suların köprü'nün altından geçememesi yüzünden köprü'nün üzerindeki travers, balast ve rayların tahrip olduğu ve trenin bu yüzden raydan çıktığı anlaşılır. Şirketin diğer bir hatası da, köprüyü genişletme ve tamir çalışmaları devam ederken gerekli tedbirleri almamasıydı. Şirket ise, yağışların aniden bastırdığını ve müdahaleye zamanları olmadığını ifade ederek kendini savunmakla beraber, ölen ve yaralanan askerlerin ailelerine dağıtılmak üzere 1.000 lira tazminat ödemeyi kabul eder. Şûra-yı Devlet Tanzimat Dairesi paranın kabul edilmemesini ve şirket aleyhinde dava açılmasını; ancak, Şûra-yı Devlet genel kurulu tazminatın 1.500 liraya çıkarılmasını ve dava açılmayıp sorunun sulhen çözülmesini ister.

Baştan beri konunun takipçisi olan padişah, sorunun bu kadar basite alınmasını kabul edemediğinden dolayı kamuoyunu teskin edecek bir kararın alınıp tekrar arzedilmesini istedi. II. Abdülhamid'in konuya bakışını gösteren şu çarpıcı cümleler hayli anlamlıdır: “bunca nüfusun telefine bâdi olan mezkûr kumpanyadan bu miktar para ahziyle iktifa olunması câiz olmayıp kumpanyanın işbu parayı vermek istemesi de hudûs-i vak'a'ya kendisinin sebebiyet vermiş olduğunun tahakkuk ettiğini göstermekte olduğundan ve *memâlik-i sairede bu misillü ahvâl vukuunda belki ahali kumpanya üzerine hücum bile edeceğinden* memâlik-i şâhâne de böyle şeylerin adem-i vukuu ve ahalinin sükûnet ve mutavaatı suiistimal edilmemek ve bunların vekil-i mânevîsi demek olan hükümet tarafından hukuku vikaye edilmek lâzimedenden olmasına ve hususiyle telef olanlar asâkir-i şâhâneneden olup bunlar meydan-ı muharebede namuslarıyla fedâ-yı cânı bir şeref addederler ise de bu yolda ziyâ'ları bâdi-i esef ve teessür olduğundan halka karşı bu bâbda hüsn-i tesir hâsıl edecek bir karar verilmesi lüzumu bedihi ve hiç olmaz ise kumpanyadan vefat edenlerin ailelerinin temin-i maişetlerine medar ola-

cak raddede bir meblağ alınması muktezi olmasına mebni yeni-
den teemmül-i keyfiyetle verilecek kararın arzı...".⁶⁰

Padişahın arzusu doğrultusunda konu tekrar ele alınarak yapılan görüşmeler neticesinde şirket 1.500 lira tazminat ödemeyi kabul eder; hükümetin bu miktarı artırmak için yaptığı girişimler başarısız olur ve neticede padişah da ısrarını daha fazla sürdürmeyerek konuyu kabul etmek zorunda kalır.⁶¹ Padişahın konuyu kabulde çok zorlandığı, sadrazamın takdim ettiği dosyayı yaklaşık 20 gün beklettikten sonra imzalamış olmasından anlaşılmaktadır.

Bunun dışında zaman zaman trenin altında kalma veya tren-
den düşme gibi bazı münferit kazalar da meydana gelir.⁶² Kazaların dışında bazen doğa olayları da demiryolu trafiğini aksatabiliyordu. Nitekim böyle bir olay 1896 yılının kışında meydana gelir ve kışın ağır geçmesinden ve çok miktarda kar yağmasından dolayı demiryolu seferleri dört gün yapılamaz. Şirket bunun üzerine yüzlerce işçiyi seferber ederek hat boyunca yağın temizletir ve seferleri başlatır.⁶³

Bulgarların Demiryoluna Terörist Saldırıları

Demiryolunu inşa çalışmaları devam ederken, bir yandan da hattın güvenliğini sağlamak üzere yol boyunca karakolların yapılması ve bu karakollarda süvari jandarmaların istihdamı

60 31 Temmuz 1894 (19 Temmuz 1310), I. TNE, 4/M 1312. 4 Ocak 1895'te yağmurların neden olduğu sellerde demiryolunun 55. kilometresindeki 2 metrelik köprü yıkılır; Manastır yönünden gelmekte olan tren Karaferye'de bekletilir ve daha sonra geçici bir köprü kurularak yolcu ve eşya nakline başlanır (9 Ocak 1895/28 Kânunievvel 1310, Y. A. Hus., 316/113). Yine Nisan 1907'de meydana gelen bir sel baskınında demiryolunun kapalı olmasından dolayı erzak taşıyan katarlar uzun süre yerlerine ulaşamaz (S. Aydın, a.g.t., s. 35).

61 I. Hus., 20/S 1324.

62 Böyle bir olayda, Vertekop istasyonunda bir asker trenin altında kalarak; yine bir başka kazada demiryolunda şef olarak görev yapan ve trenin üstünden geçmesi sonucu sol koluyla sol ayağı kopan Belçikalı Kozoka hayatını kaybeder; ayrıca Uzun Ali isimli bir vagon muhafızı tren- den düşer ve hastahaneye götürülürken yolda ölür (S. Aydın, a.g.t., s. 35).

63 3 Şubat 1896 (19 Ş 1313), *Sabah*, nr. 2337, s. 2.

kararlaştırılmıştı.⁶⁴ Bunun nedeni, inşa edilen bölümde çalışan ve Selânik'e gitmekte olan bir katarı yoldan çıkarmak amacıyla birilerinin rayların üzerine odun koyması ve haberleşmeyi aksatmak amacıyla da telgraf tellerini birbirine dolaşmasıydı.⁶⁵ Öte yandan Bulgar eşkıyalar demiryolu şirketinin bir mühendisini kaçıracak şirketten 3.000 lira fidye kopardı. Ancak, daha sonra olaya karıştığı anlaşılan iki eşkıya Sofya'da yakalandı.⁶⁶

Bu gibi münferit olayların yanında esas sorun, bölgedeki Osmanlı varlığına ve bu varlığın en önemli maddî göstergelerinden biri olan demiryoluna karşı düzenlenen sabotaj hareketleriydi. Nitekim ayrılıkçı taleplerini artık açıktan açığa dilendirip bunu eyleme dökmeye başlayan Bulgarların bölgedeki önemli kurumlara karşı sabotaj ve tedhiş hareketlerine giriştikleri görülür; bunun için seçilen en gözde hedefler demiryolları, tüneller, köprüler, viyadükler ve demiryolu boyunca döşenmiş olan ve artık idarî sistemde vazgeçilmez bir konum kazanmış olan telgraf hatlarıydı. Teröristlerin bu hedeflere karşı olan tehditleri Mart 1899'a kadar iner. Hükümetin, muhtemel saldırılara karşı uyanık olunması ve demiryolunun korunması için bölgedeki Üçüncü Ordu'nun önlem almasını istemesi üzerine bazı birlikler bölgenin özellikle Bulgarların yoğunlukla yaşadığı kısımlarına kaydırıldı.⁶⁷

1900'lü yılların başlarından itibaren bölge ciddi anlamda karışmaya başladı. Bulgarların bölgedeki demiryollarının köprü, tünel ve istasyonlarına karşı terörist saldırılara girişeceği istihbaratını alan Selânik Valisi Hasan Paşa, elindeki imkânlar ölçüsünde bu tür eylemlere karşı birtakım önlemler alır; Üçüncü Ordu müşir vekiliyle irtibata geçerek söz konusu üç hat boyunca koruma görevini yapmak üzere 220 piyade ve 94 süvari

64 15 Mayıs 1892 (3 Mayıs 1308), I. MM, nr. 5562; 12 Teşrinievvel 1309, İrade, Askeri, 13/R 1311.

65 15 Mayıs 1892 (3 Mayıs 1308), I. MM, nr. 5562.

66 Nikiforof ve Yorgiyof isimli iki eşkıyanın üzerinden 1.300 lira çıktı (4 Temmuz 1895/22 Haziran 1311, *Servet-i Fünûn*, IX/225, ek kısmı, s. 5).

67 S. Aydın, *a.g.t.*, s. 53-54.

jandarmayı görevlendirir. Ancak, geniş bir alana yayılan demiryolu hatlarının böyle cüz'î bir kuvvetle muhafazası doğal olarak mümkün olmadığı gibi, öte yandan bölgeye gönderilen 150 kişilik takviye kuvvet de Bulgar çetelerini takiple görevlendirilir. Hasan Paşa bunun üzerine Üçüncü Ordu müşir vekilinden jandarmaya yardımcı olmaları için hatlar boyunca asker istihdamını ister.⁶⁸ Bütün bu tedbirler sarayla irtibatlı olarak alınır ve saray sürekli olarak bilgilendirilir.

Konu askere intikal edince devreye Serasker Rıza Paşa girdi. Gerekli tedbirleri alması için emir verdiği müşir vekili, dağınık bir vaziyette bulunan bölgedeki birliklerin takviyesinin gerektiğini ve demiryollarının muhafaza edilebilmesi için Siroz'dan bir taburun Selânik'e intikalinden başka yapılacak bir şeyin olmadığını bildirdi. Bu teklifi beğenmeyen Rıza Paşa, demiryollarının bölgede (Selânik, Siroz, Üsküp ve Manastır) mevcut askerî birliklerce korunmasını istedi.⁶⁹ Müşir Vekili Hayri Paşa bunun üzerine Manastır sınırları dahilinde kalan demiryolu hatında muhafız olarak istihdam edilen 65 civarındaki jandarmaya yardımcı olmak amacıyla, Kınalı ve Ustrova isimli köylerde ikamet edip hat boyunca devriye gezmek üzere iki süvari takımını görevlendirdi. İleride Manastır'daki asker sayısı artırıldığında buradaki kuvvetlerin de takviyesi düşünülmektedir.⁷⁰

Alınacak tedbirlerle ilgili bu tartışmalar süredursun, bu esnada Vodina dağlarında askerlerle çeteler arasında meydana gelen çatışmalarda teröristlerin demiryollarıyla köprüleri tahribe yönelik bazı planları ele geçirilir. Bunun üzerine Selânik, Manastır ve Kosova vilâyetlerinde bulunan zaptiye ve jandarmalardan müfrezeler tertip edilerek demiryolları, köprü, tünel, viyadük gibi tesislerin korunması ve ayrıca demiryollarının iki yanında bulunan köylerin halkından demiryollarının kendi köy sınırları dahilinde kalan kısımları için güvence alınması istenir.⁷¹ Bu önlemler çerçevesinde köylüler kefile

68 9 Mart 1901 (24 Şubat 1316), Y. PRK. UM, 53/54.

69 30 Mart 1901 (17 Mart 1317), Y. PRK. ASK, 168/38.

70 7 Mart 1902 (22 Şubat 1317), Y. PRK. ASK, 179/84.

71 14 Eylül 1902 (1 Eylül 1318), I. Hus., 31/C 1320.

bağlanır⁷² ve demiryolu muhafızlığına Süleyman Şevki Paşa atanır. Hükümete takdim ettiği rapordan anlaşıldığına göre hat boyunca toplam 886 asker ve 76 jandarma görev yapmaktaydı.⁷³ Bu rakamlar bölgede öncesiyle kıyaslanamayacak derecede sıkı tedbirlerin alındığını göstermektedir.

Bütün bunlar yeterli gelmez ve 4 Ağustos 1903'te beklenen olur. Bulgarlar saldırıya geçerek bazı noktalarda demiryolunu dinamitle havaya uçurur; Banice istasyonundaki depoyu ateşe verir; telgraf direklerini ve rayları yerlerinden söker; telgraf tellerini üç yerden keserek Manastır'la irtibat koparır. Ayrıca İskoviç istasyonunu geceleyin dinamitler; Manastır'la İskoviç arasındaki telgraf hattını tahrip eder; Topcan kalesinde çıkarılan büyük bir yangında birçok asker ağır yaralanır.⁷⁴

Terörist saldırılar aralıksız sürdürülür. 7 Ağustos 1903 (25 Temmuz 1319) günü demiryolunun 169,5. kilometresinde bulunan baraka yakılır ve telgraf hattı tekrar kesilir. Tahrip edilen yerleri onarmamaları hususunda tehdit aldıkları için işçiler görev yapmaktan çekinmekteydi. Çekinmekte de haklıydılar; çünkü teröristler tamirata girişen bir işçi çavuşunu yaralar ve can güvenliği kalmadığını gören işçiler yerlerini terk etmeye başlar. Öte yandan bölgedeki saldırılar ve eylemler üzerine şirketin memur ve işçilerini korumakla görevli askerler de âsilerle mücadele için geri çağrılır. Bu ise en önemli hedeflerden birisi olan demiryollarını savunmasız bırakmak ve terörün açık ve doğrudan hedefi haline getirmek demektir. Şirket, bu durumda hattı işletecek eleman bulamayacağı için seyrüseferleri tatil etmek zorunda kalabileceğini; ayrıca, demiryolu hattı sıkı bir şekilde, her işçi takımı en az onar askerle korunmaz ve memur ve işçilerin güvenliği sağlanmazsa hattın işletilmesiyle ilgili hiçbir sorumluluğu kabul etmeyeceğini hükümete bildirir. Bu da yetmez, şirketin idare meclisi başkan vekili Zander, Ticaret ve Nafia Nezareti'ne giderek durumun nezaketini Zihni Paşa'ya anlatır. Bunun üzerine demiryolunu koruyan asker

72 19 Nisan 1903 (6 Nisan 1319), BEO, nr. 153478.

73 1 Mayıs 1903 (18 Nisan 1319), TFR.1.AS, 3/243.

74 Y. PRK. TKM, 47/9.

ve jandarmaların geri çağırılmaması için Üçüncü Ordu müşiri-ne emir verilir; ayrıca silâh altına çağırma emrinin ihtiyat askerlerinden (*redif*) olup demiryolunda çalışan memur ve bekçileri kapsamadığı Selânik valisine bildirilir.⁷⁵

Bu tedbirler de saldırıları durdurmaya yetmez. 13 Ağustos 1903'te demiryolunun Florina ile Kınalı istasyonları arasında bulunan bir köprü tahrip edilir.⁷⁶ Ertesi gece ise hedef Ekşisu istasyon karakoluydu. Püskürtülen teröristlerin izlerini takip eden güvenlik güçleri bunların Ekşisu Köyü'nden oldukları bilgisine ulaşır.⁷⁷ Öte yandan hükümetin kararına rağmen, bazı yerlerdeki demiryolunun Müslüman işçi ve memurları ihtiyat askeri olarak silâh altına alınıyor olmalı ki, Rumeli Vilâyetleri Başmüfettişi Hüseyin Hilmi Paşa, bu konuda ordu komutanına tekrar emir yazılması için seraskerliği uyarır; endişesinin nedeni, askere alınan memur ve işçilerin yerine şirketin Bulgarları istihdam etmek zorunda kalma ve bunun da emniyeti daha da bozma ihtimaliydi.⁷⁸

24 Ağustos 1903 tarihiyle sadarettten Ticaret ve Nafia Nezaretî'ne gönderilen bir yazıda, alınan bütün tedbirlere rağmen demiryoluna yapılan saldırıların durdurulamadığı ve Zelinkova'da meydana gelen çatışmada demiryolu işçilerinin Bulgar komitelerinin yanında yer aldığı belirtilir. Burada ilginç olan nokta, şirketin Bulgarları işten çıkarıp yerlerine civar köylerdeki Müslümanlardan işçi almak istemesine rağmen, bölge halkının buna sıcak bakmamasıydı. Şirket de bunun üzerine

75 Rıza Paşa, demiryollarındaki güvenlik birimlerinin değil, redif ve ikinci sınıf redif taburlarının silâh altına alınması gerektiğini bildirdi (BEO, nr. 160195).

76 Y. PRK. ASK, 200/20. Tahrip edilen köprü 15 m uzunluğunda önemli bir köprüydü. Rumeli Vilâyetleri Müfettiş-i Umumîsi Hüseyin Hilmi Paşa, köprüyü korumakla görevli olan askerlerin niçin geri çekildiğini Üçüncü Ordu Kumandanlığı'ndan sorar. Verilen cevapta, halkı tamamen Bulgarlardan müteşekkil olan demiryolunun yaklaşık 30 kilometrelik bir kısmının sadece 230 kişilik güvenlik kuvvetiyle korunduğuna, Bulgarlar kalabalık çetelerle saldırdığı için bunun yeterli olmadığına ve iki katına çıkarılmasının gerekliliğine vurgu yapılır. Ayrıca iş işten geçtikten sonra köprüde gerekli önlemlerin alınmış olduğunu bildirir (15 Ağustos 1903/2 Ağustos 1319, TFR.1.AS, 6/527).

77 TFR.1.A, 11/1030.

78 26 Ağustos 1903 (13 Ağustos 1319), BEO, nr. 161416.

sadece Bulgar bekçileri işten çıkarır, fakat işçileri istihdam etmek zorunda kalır. İşte askerlere karşı Bulgarların safında çarpışanlar bu işçilerdi.⁷⁹

Şirketler Müslüman işçilerin yerine gayrimüslimleri istihdam ve tercih etmekte kendi açılarından haklıydı; çünkü hükümet güvenlik açısından biraz sıkıştıkça hemen Müslüman işçi ve memurları silâh altına çağırmakta, bu da işleri aksatıp şirketi zor durumda bırakmaktaydı; dolayısıyla demiryolu işçi ve memurları askerlikten muaf tutulursa, Müslümanlar da bu işkoluna rağbet gösterebilir ve şirketin ihtiyacı olan güvenilir elemanlar da bu yöntemle karşılanabilirdi.⁸⁰ Ancak, hükümet açısından bakıldığında, bölgedeki mücadelenin bir varolmak kavgası ve hükümetin de bu kavgayı verecek insanlara ihtiyacı olduğu görülür. Hâl böyle olunca Üçüncü Ordu Müşirliği, radikal bir çözüm olmak üzere Bulgarların yerine Anadolu'dan daimî işçiler getirtilerek istihdam edilmesini ister.⁸¹ Bu esnada demiryolunda çalışan işçilerin yaklaşık %30'u Bulgar, geri kalanıysa Müslüman ve Rum'du.⁸²

Hükümet bunun üzerine 5 Eylül 1903 tarihiyle demiryolu şirketlerine gönderdiği bir yazıyla, güvenlik nedeniyle Bulgarların işten çıkarılmasını istedi. Şirketler, "Bulgar" kelimesiyle neyin kastedildiğinin pek anlaşılamadığını ve Osmanlı uyruklu Bulgarları da kapsayıp kapsamadığını sordu; Bulgar'dan kasıt, Bulgaristan Emareti uyruklularsa, zaten bunlar mümkün mertebe işten çıkarılmış ve yerlerine Müslümanlar yerleştirilmişti; eğer kastedilen Osmanlı uyruklularsa, eğitilmiş ve demiryolu için gerekli olan bu işçi ve işçibaşlıkların işten çıkarılmaları durumunda yerlerine kısa süre içinde yenileri istihdam edilemeyeceği için seferler ve asker nakliyatı aksayabilirdi. Manastır Demiryolu Şirketi, Anadolu'dan işçi getirtilip istihdam edilmesi için Anadolu Demiryolu Şirketi'ne âcil olarak başvurduğunu, ancak, daha fazla maaş teklif ettikleri halde sa-

79 BEO, nr. 161275.

80 18 Nisan 1903 (5 Nisan 1319), TFR.1.SL, 9/818.

81 BEO, nr. 161275.

82 31 Ağustos 1903 (18 Ağustos 1319), TFR.1.SL, 17/1682-2.

dece on beş işçinin teklifi kabul ettiğini ve bu sayının şirketin işini görmekten uzak olduğunu bildirdi.

Şark Demiryolu Şirketi ise, hemen hemen aynı hususlara dikkat çektikten sonra can alıcı bir noktaya işaret eder: Eğer Osmanlı uyruklu Bulgarlar işten çıkarılacak olursa demiryolunun emniyeti ve terör olayları daha da artabilirdi; zira şimdi çalışan ve ailelerinin geçimini sağlayan bu işçiler işten çıkarılmaları durumunda çetelere katılabilir ve demiryolunun ve şirketin sırlarına vâkıf olduklarından dolayı da daha tehlikeli olabilirlerdi. Bunun yerine, güvenlik güçlerinin denetiminde görev yapmaları daha doğru, hatta zaruriydi. Bölgede faaliyette bulunan şirketlerin tamamının Osmanlı uyruklu Bulgar işçileri istihdam etmek zorunda olduklarını bildirmeleri üzerine hükümet konuyu yeniden ele alır ve demiryollarında istenmeyen bir olayın meydana gelmesi durumunda bunun sorumluluğunun tamamıyla şirketlere ait olacağını belirterek sorunu çözüme bağlar; ayrıca taşıyacakları mal ve emtiayı sıkı bir şekilde kontrol edip bir kaza ve sorunun meydana gelmemesi için şirketleri uyarır.⁸³

Bu arada kışın yaklaşıyor olması, demiryolu boyunca görevlendirilmiş olan güvenlik güçlerinin ağır kış şartlarından korunabilmesi için bazı tedbirlerin alınmasını gerektiriyordu. Bu amaçla kış başlamadan önce Sakılova, Boroşnice, Banice köprüleriyle Cerova tüneli ve Ekşisu viyadüğünde birer karakol inşası gündeme geldi. Manastır Valisi Ebubekir Hazım Paşa, gerekli kerestenin halkın yardımıyla temin edilebileceğini ve inşaatta da askerlerin kullanılabileceğini belirterek bütün bu işlerin kış başlamadan önce bitirilmesini Florina mevki kumandanından istedi. Halkın yardımı talep edilirken zorlama ve baskı yapılmamasını özellikle vurgulamasına rağmen, Florina Kaymakamı Ahmed Celâleddin konuyu zorunlu yardıma dönüştürerek bütün köylülerden iane toplamaya başladı. Kaymakamın girişimini doğru bulmayan Florina müftüsünün konuyu aktarması üzerine Hüseyin Hilmi Paşa, bu girişimin he-

83 30 Eylül 1903 (8 B 1321), BEO, nr. 164012.

men durdurulmasını istedi. Çünkü karakolların keşfi daha önce yapılmış ve tahsisatı bile çıkarılmıştı. Paşa, kendi yetkilerini aşarak halka mükellefiyet yükleyen kaymakama çok sert bir mektup yazar ve bu hatasından dolayı aslında görevden alınması gerektiğini belirterek “hiç kimseden bir taş ve bir parça ağaç bile talep” etmemesini ister. Kaymakamın bunun üzerine –muhtemelen bir tepki eseri olarak– kendi rızasıyla yardım etmiş olan köylülerin de parasını geri vermek istemesi, başka bir emirle önlenir; ayrıca keşif gereği harcama emri çıkan 148 lira hemen bölgeye sevk edilir.⁸⁴

Hükümet bu olaylardan sonra bazı ilginç tedbirler aldı. Her halde olayların yoğunlaştığı bölgelerle buralarda yaşayan nüfusun etnik kimliği arasında bir bağ kurabilmek ve varsa tespit edebilmek için demiryolu civarında bulunan yerleşim yerlerinde yaşayan halkın nüfus bilgilerini talep etti. İstenen bilgiler arasında köylerin toplam nüfuslarıyla bu nüfus içinde Rum ve Bulgarların oranı, köylerin birbirlerine olan uzaklıkları ve hat boyunca yerleştirilmiş olan güvenlik kuvvetlerinin sayısı da vardı. Ancak, nüfus sicillerindeki kayıtlardan Bulgar ve Rumların sayısını tespit etmek önemli bir sorundu. Çünkü bölgedeki gayrimüslim tebaa etnik değil, dinî kimliklerine göre Ortodoks başlığı altında kaydedilmişti. Bu yüzden hükümetin istediği bilgiler, birbuçuk sene önce bir heyetin yapmış olduğu ve Rum ve Bulgarların ayrı ayrı başlıklar altında kaydedildiği nüfus tespitlerinden çıkarılarak gönderildi; ancak, bu kayıtlar da çok güvenilir değildi. Zira Rum adı altında kaydedilenlerin bir kısmı 1870’te kurulan Bulgar Kilisesi’ne bağlanmak için müracaat etmiş, bir kısmı da yavaş yavaş o yöne doğru meyletmeye baş-

84 4 Ekim 1903 (21 Eylül 1319), İrade, Askeri, 15/B 1321; TFR.1.MN, 25/2500; 25/2469. Müftü Hulusi Efendi “Allah aşkına melfuf istidadaki kaymakam beyefendinin havalesini mütalaa-i devletlerinden geçir de ne yolda hareketimiz lazım gelir ise ferman buyurunuz paşam” diye şaşkınlığını dile getirir (11 Kasım 1903/29 Teşrinievvel 1319, TFR.1.MN, 25/2469, lef 2). Rumeli Umum Müfettişine geniş bir rapor yazan Florina mevki kumandanı ise bu işte hata ve dirayetsizliği ortaya çıkan kaymakamın görevinden alınarak yerine daha muktedir birisinin getirilmesini ister (15 Kasım 1903/2 Teşrinisani 1319, TFR.1.AS, 9/883).

lamıştı. Dolayısıyla Bulgar veya Rum sınıflamasıyla verilen rakamlar yanıltıcı olabilirdi. Mahalli yetkililer verileri gönderirken haklı olarak bu konuda hükümeti uyardı.⁸⁵

Bölgede âsaişin bir türlü temin edilemeyişi, zaman zaman ihtiyat (redif) askerlerinin silâh altına çağırılmasını zorunlu hâle getiriyor; rediflikten muaf tutulanlar arasında demiryolu memur, bekçi ve işçilerinin bulunmaması ise her redif çağrısında demiryolu işletmesinde sorun yaratıyordu.⁸⁶ Öte yandan demiryolunda ve istasyonlarda güvenliğin askerlerle sağlanması, özellikle istasyonlarda halkla askerler arasında bazı meselelerin yaşanmasına neden olur. Bu yüzden istasyonların genel muhafazasının askerlerle, giriş ve çıkışların ise jandarma ve polisle yapılması kararlaştırılır.⁸⁷ Ayrıca II. Meşrutiyet'in hemen öncesinde yapılan jandarma tensikat ve reorganizasyonu beraber istasyonlarda görevlendirilen jandarmaların görev ve yetkileri de bu bağlamda belirlenir.⁸⁸ İstasyonlarda ayrıca muhtemel olumsuz gelişmeleri önceden haber vermek üzere muhbirler de görevlendirilir.⁸⁹

II. Meşrutiyet'ten sonra bölgenin tekrar yavaş yavaş karışmaya başlaması yetmiyormuş gibi, 31 Mart Hadisesi'nin çık-

85 Belgeden anlaşıldığına göre demiryolunun Manastır'la Ustrova arasındaki kısmında 683 muhafız vardı. Florina kazasıyla demiryolu boyunca sıralanan köylerde bulunan toplam 14.604 nüfusun 10.779'u Bulgar, 1.163'ü Rum ve 2.662'si de Müslüman'dı (14 Eylül 1904/1 Eylül 1320, TFR.1.MN, 48/4732).

86 Selânik-Manastır Demiryolu Komiseri Hüseyin Rasim sorunu Hüseyin Hilmi Paşa'ya ileterek bunların yedek askerlik yükümlülüğünden muaf tutulmalarını istedi. Paşa bunun üzerine demiryollarında bu kapsama giren kaç kişi bulunduğunu sordu (4 Temmuz 1905/21 Haziran 1321, TFR.1.M, 25/2453). Bundan sonra ne gibi bir muamele yapıldığını bilemiyoruz.

87 24 Haziran 1905 (11 Haziran 1321), TFR.1.SL, 76/7510.

88 Selânik, Kosova, Manastır Vilâyetleri Jandarma Tensikat İdaresi Reorganizatörü Ferik Degiorgis imzasıyla yayımlanan 4 Nisan 1907 tarihli genelgeye göre, istasyon ve iskelelerde görevli jandarmalar normal görevlerine ek olarak yolcuların güvenli bir şekilde gelip gitmelerini sağlamak, hamal, kayıkçı, faytoncu ve arabacılar tarafından kandırılmalarını önlemek ve sorulara nezaket dairesinde cevap vermek, şüpheli hareketleri görülen yolcuları takip etmek, simsarlarla eşya taşıyıcıların hareketlerini gözetlemek ve genel âsaişi korumakla da görevliydi (TFR.1.AS, 45/4410).

89 Ancak, bunların yaptığı ihbarlar bazen asılsız çıkabiliyordu (21 Mart 1907/8 Mart 1323, TFR.1.MN, 119/11810).

ması üzerine Selânik'ten İstanbul'a gönderilen Hareket Ordusu yüzünden bölgedeki asker sayısı da azalmıştı. Bundan dolayı Selânik-Manastır demiryolunu korumakla görevli karakollar-daki askerleri merkezlere çekme kararı alındı. Bu durumda demiryolunun güvenliği ciddi anlamda bir tehlikeye giriyor ve doğacak olan güvenlik boşluğunun jandarmayla doldurulması planlanıyordu. Oysa Hareket Ordusu'nu desteklemek amacıyla daha sonra hayli jandarma eri İstanbul'a gönderildiği için bölgedeki jandarma sayısı normal güvenliği sağlamak için bile yeterli değildi.

Hâl böyle olunca gözler tekrar Üçüncü Ordu Komutanlığı'na çevrildi. Ordu komutanı güvenliğin sağlandığını ve artık demiryolunu muhafazaya gerek olmadığını bildirdi. Oysa Selânik Valisi Ali Dâniş Bey, Ustrova bölgesinde yirmi kişilik bir eşkiya çetesinin bulunduğunu, Vodina civarında üç kişinin öldürüldüğünü, bu yüzden demiryolu görevlilerinin hattı denetlemek istemediklerini belirterek hiç olmazsa köprü ve tünel gibi teröristlerin saldırması muhtemel stratejik mevkieleer mutlaka korunmasını istedi. Aynı şekilde konunun diğer muhatabı olan Manastır Valisi Fahri Paşa da, Rumların Müslümanlarla Bulgarların arasını daha da gerginleştirmek için köprü ve tünel gibi yerlere sabotajlar düzenleyebileceklerini ifade ile saldırılara uğraması muhtemel hedeflerin korunması gerektiğine dikkat çekti.⁹⁰ Bütün bu uyarılara rağmen dört ay sonraya ait bir belgeden, soruna hâlâ bir çözümün bulunamadığı anlaşıyor.⁹¹

Selânik Valisi İbrahim Paşa, demiryolunun Selânik'ten Vodina'ya kadar olan istasyonlarında görevli memur ve işçilerin güvenilir olmadığını belirterek şirketin bunları stratejik olmayan bölgelere kaydırmasını ve yerlerine güvenilir olanları istihdam etmesini istedi. Ancak, işçiler herhangi bir suç isnat etmeksizin görevlerinden alınamayacakları için elinde ne gibi deliller olduğu validen soruldu. İbrahim Paşa, bu memurları

90 5 Mayıs 1909 (22 Nisan 1325), TFR.1.SL, 210/20965.

91 7 Eylül 1909 (25 Ağustos 1325), TFR.1.SL, 218/21774.

suçlayacak delile ve mahkeme kararına sahip olmadığım; ancak, maddi delilin bulunmamasının bunların suçsuz oldukları anlamına gelmediğini; çünkü bunların mahalli güvenliği bozacak şekilde propaganda yaptıklarını ve çeteler arasında haberleşmeyi sağladıklarını belirterek ısrarla yerlerinin değiştirilmesini ister; ancak, hükümetin bu konudaki fikri değişmez ve aynı mütalaalarını tekrarlayarak konuyu karara bağlar (25 Mayıs 1911).⁹²

Bu bağlamda değerlendirilmesi gereken bir gelişme de, demiryolu bekçilerinin silâh taşımalarına izin verilmesiydi. Çünkü gece ve gündüz seyrüsefer yapan demiryolunda güvenliğin sağlanması güç, fakat önemli bir işti. Bu yüzden demiryolunu işleten Şark Demiryolları Şirketi'nin, hat bekçilerinin kendilerini ve hattı korumak üzere silâh taşımalarına izin verilmesi isteği, hattın güvenliğine katkı yapacağı gerekçesiyle hükümet tarafından olumlu bulunur (14 Ağustos 1911).⁹³

Demiryolu İşçilerinin Grevi

Yukarıda da belirtildiği gibi, II. Meşrutiyet'in ilânının hemen ardından, Ağustos ve Eylül 1908'de yaşanan kargaşa ve yönetim boşluğu ortamında İstanbul, Selânik ve İzmir gibi önemli ticaret ve sanayi merkezlerinde başlayıp dalga dalga ülkenin diğer yörelerine de yayılan pek çok grev meydana gelir; tramvay, demiryolu, liman, aydınlatma, maden, Reji, birahane, otel, kahvehane, lokanta, belediye, mağaza, Şirket-i Hayriyye, İdare-i Mahsusa gibi değişik iş kollarında çalışan memur ve işçiler, ücretlerinin artırılıp çalışma saatlerinin kısaltılması gibi taleplerle greve gider. Grevlere hazırlıksız bir şekilde yakalanan devletin grev ve sendika gibi kamuoyu için yeni sayılan olgulara karşı mevzuat yönünden herhangi bir hazırlığı yoktu; açığı kapamak için, önce 8 Ekim 1908'de *Ta'til-i Eşgal Cemiyetleri Hakkında Kanun-ı Muvakkati* ve ardından da 9 Ağustos

92 DH. İD, 112-1/10, lef 2, 3.

93 MV, 155/41. Silâhlar şirket tarafından karşılanacaktı (27 Eylül 1911/14 Eylül 1327, BEO, nr. 295721).

1909'da söz konusu geçici kanunun ufak tefek değişiklikler yapılmış şekli olan *Ta'til-i Eşgal Kanununu* yayımlanır.⁹⁴

Bu dönemde greve giden işçi gruplarından birisi de Selânik-Manastır demiryolunun Selânik'teki işçileriydi. Ücretlerine zam ve çalışma şartlarında iyileştirme talepleriyle 2 Eylül 1908'de greve giden işçiler, isteklerinin bir kısmı karşılanıp şirketle anlaşma sağlanması üzerine iki gün sonra, yani 4 Eylül'de tekrar işbaşı yaptı.⁹⁵ Hükümetin aldığı tedbirler sayesinde kısa sürede bastırılmış olmasına rağmen, grevlerin işçiler açısından başarılı olduğu ve grevler neticesinde işçi ücretlerinde ciddi bir iyileştirmenin yapıldığı ifade edilebilir. Grev gibi yeni bir olguyu ve bunun çalışma ilişkilerindeki önemini keşfeden işçiler, isteklerini daha güçlü bir şekilde dile getirmeye başlar. Öte yandan Manastır demiryolu işçileri Selânik'te sendikal örgütlenmeye öncülük eden birkaç işçi grubundan biriydi. Nitekim 1910'da Selânik'teki önemli sendikaları hamal, iplik bükümcü, tütün ve Manastır demiryolu işçilerinin kurduğunu görüyoruz.⁹⁶

İşçiler bunlarla da yetinmedi; Selânik'teki Şark Demiryolları Şirketi ve Manastır demiryolu işçileri 18 Mayıs 1911'de ücretlerine zam yapılması ve durumlarının düzeltilmesi taleplerini şirket yönetimine iletti; ayrıca on beş gün içerisinde isteklerine olumlu cevap alamamaları durumunda işi bırakarak greve gideceklerini de isteklerine ilave etmeyi unutmadı. Selânik'teki şirket direktörü bu talepleri İstanbul'daki yönetime bildirmesine ve aradan bir hafta geçmesine rağmen herhangi bir cevap alamamıştı. İşçilerin zamanlaması yerindeydi; çünkü bu iş Sultan Mehmed Reşad'ın bölgeye yapmayı düşündüğü seyahat öncesine denk getirilir. Hâl böyle olunca da merkez ve taşra yöneticilerini bir telâştır alır.

İşçi isteklerinin bir kısmını kabul edilemez bulan hükümet,

94 Bu konuda geniş bilgi için bkz. A. Akyıldız, *a.g.e.*, s. 80.

95 C. Issawi, *a.g.e.*, s. 51-52.

96 Donald Quataert, "Selânik'teki İşçiler, 1850-1912", *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler, 1839-1950* (der. D. Quataert, E. J. Zürcher), İstanbul 1998, s. 118-119.

zamanlamalarını da padişahın Rumeli'ye yapacağı seyahate denk getirmelerini dışarıdan telkinler sonucu yapılan kasıtlı bir hareket olarak değerlendirir. Öte yandan *Ta'til-i Eşgal Kanunu*'nu göre, böyle umuma ait bir işkolundaki işçiler gerekli hukukî aşamalar tüketilmeden greve gidemezlerdi; öncelikle yapmaları gereken, şirketin cevabını beklemektir. Eğer isteklerine olumlu cevap alamazlarsa, o zaman şirketle aralarındaki anlaşmazlığın çözümü için üç temsilci seçerek bunlar vasıtasıyla Ticaret ve Nafia Nezareti'ne başvurabilirlerdi. Nezaretin işçilerin taleplerini ve anlaşmazlığın mahiyetini üç gün içinde şirkete iletmesi gerekiyordu. Şirket bir hafta içinde kendisini temsil edecek üç kişiyi nezarete bildirmese işçilerin isteğini kabul etmiş sayılıyordu. İşçiler ancak, şirket ve işçi temsilcileri aralarındaki sorunu çözemezse greve gidebilirlerdi; bunu yapmayıp doğrudan greve gitmeleri durumunda, hükümetin grev ve gösteri yapan işçilere karşı güç kullanma ve umuma ait bir hizmeti aksatan işçilere hapis ve para cezası verme hakkı vardı.⁹⁷

Hükümet her ihtimale karşı gerekli tedbirleri almayı ve işçilerin greve gitmesi durumunda hizmetlerin aksamaması için ateşçi, manevracı ve makasçı gibi görevlileri gerektiğinde Selânik'e gönderilmek üzere hazır bulundurmaya ihmal etmez. Ayrıca hukukî süreç tamamlanmaksızın işçilerin grev veya nümayiş yapmamaları için lâzım gelen inzibatî tedbirleri de alır. Bu, hem bir grevle bölgenin istikrarının bozulmaması ve hem de padişahın Selânik'e yapacağı seyahatin güvenliği için gerekiyordu. Alınan bu tedbirler ve işçilerle yapılan görüşmeler etkisini gösterir; şirket gerekli incelemeleri yaptıktan sonra işçilere

97 *Ta'til-i Eşgal Kanunu*'nun 9. maddesi: "İşbu kanun dairesinde müracaat ve neticeye intizar etmeksizin veya beşinci madde mucibince bir suret-i itilâfiyye kararlaştırılmış iken umuma müteallik bir hizmetin ta'tiline iştirak edecek olan kimseler yirmi dört saatten bir haftaya kadar hapis ve yirmibeş kuruştan yüz kuruşa kadar ceza-yı nakdi ahzile mücazat olacaklardır.

Madde 10: Hizmet-i umumiyenin temin-i istikrarı için hin-i hacette kuvve-i umumiyeye istimâl olunacak ve harp veya harp tehlikesi vukuunda Hükümet-i Seniyye müstahdemin ve amele metalibinin tetkikini tehir ve ta'til hakkını haiz bulunacaktır" (A. Gündüz Ökçün, *Ta'til-i Eşgal Kanunu*, 1909, Ankara 1982, s. 135).

zamanında cevap vermeye ve işçiler de padişahın seyahati boyunca greve gitmemeye söz verir.⁹⁸

Değerlendirme

Balkanlar'da Alman sermayesi tarafından inşa edilen yegâne demiryolu olan Selânik-Manastır hattının inşa imtiyazının verilmesiyle II. Abdülhamid döneminde Almanlarla geliştirilen siyasi ve iktisadi yakınlaşmanın yakın bir ilgisinin olduğu söylenebilir; imtiyazın verilış tarzı, yani Kaulla'nın hükümetçe davet edilmesi de bunu göstermektedir. Alfred Kaulla, Bağdat demiryolu gibi büyük bir yatırımı gerçekleştirebileceğini göstermek ve bu imtiyazı alabilmek için, daha önce inşa ettiği Selânik-Manastır ve İzmit-Ankara hatlarını somut birer örnek ve güvenilirlik unsuru olarak hükümeti ikna maksadıyla kullandı.⁹⁹

Bu demiryolunun bölgeye tarım, ticaret, sanayi ve askerî açılardan olumlu etkileri olur; daha güzergâhı belirlemek amacıyla kazık çakılmasına başlanır başlanmaz, yörede arazi fiyatları birkaç misli artar; ayrıca demiryolu sayesinde ormanlar işletildiğinden odun üretiminde büyük bir artış olur. Demiryoluyla beraber ürününü pazarlara sevk imkânına kavuşan çiftçiler tarımsal üretimi az da olsa artırdığı gibi, hattın geçtiği yörelerde kullanılan tarım tekniklerinde de olumlu yönde bir değişme görülür; bunun dışında Karaferye, Vodina ve Ağustos kasabalarında suyla çalışan bazı fabrikalar kurulur. Demiryolu askerî alanda ve savaş lojistiğinde de büyük hizmetler görür; 1897 Osmanlı-Yunan ve Balkan savaşlarında cephedeki ordu, asker ve mühimmat yönünden Anadolu'daki birliklerle bu sayede takviye edilebildi.

98 DH. ID, 112-1/10.

99 Nitekim Kaulla, 1.000 kilometre uzunluğundaki bu iki hattı dört yıl gibi kısa bir süre zarfında gerçekleştirmelerini ön plana çıkarmakta ve "bin kilometro mesafesi bulunan Ankara ve Manastır hatlarını inşa etmiş olduğu nazarı mütalaa alındığı takdirde dahi hakikaten ciddi olan yalnız bu şirketin Bağdad'a kadar hattın temdidine muvaffak olacağı tasdik olunmak lâbüd görünür" demektedir (Y. PRK. TNE, 2/56).

Bu madalyonun bir yüzüdür; diğer yüzüne bakıldığında, bölgedeki Osmanlı varlığına karşı artık açık ve fiilî bir mücadele başlatan Bulgarların en önemli hedefi, bu varlığın en somut ve önemli göstergelerinden biri olan demiryolları olduğu görülür. Nitekim Bulgarlar, demiryolları, tüneller, köprüler, viyadükler ve demiryolu boyunca döşenmiş olan telgraf hatlarına karşı Mart 1899'dan itibaren sistemli sabotajlar düzenler. Demiryolu, bu sürecin bir neticesi olan Balkan Savaşları'nın ardından Osmanlı hâkimiyetinden çıkar. Savaştan sonra 14 Kasım 1913'te Yunanistan'la imzalanan Atina Barış Antlaşması gereğince demiryolunun Yunanistan sınırları dahilinde kalan kısımları için Osmanlı Devleti'nin şirkete karşı olan yükümlülüklerini Yunanistan üstlenir; ayrıntılar ise Balkan malî meselelerini görüşen Paris Maliye Komisyonu'na havale edilir.¹⁰⁰ Böylece 1908'den sonra teminat ödemekten kurtulduğu ve hatta kâra geçmeye başladığı bir sırada bölge topraklarıyla beraber demiryolu hattı da Osmanlı Devleti'nin elinden çıkmış oldu.

100 "Madde 14: Hükümet-i Yunaniye Selânik-Manastır şimendüferile Şark şimendüferlerinin ve Selânik-Dedeâğaç iltisak şimendüferinin Yunanistan'a terk olunan arazi dahilindeki aksamı için mezkûr şimendifer kumpanyalarına karşı mevcut hukuk ve tekâlif ve taahhüdâtça hükümet-i Osmaniye makamına kaim olmuş olduğundan bunlara müteferri mesailin kâffesi Paris'teki Balkan mesail-i maliye komisyonuna havale olunacaktır" (Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, Ankara 1953, s. 483).

İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin İlginç Bir Uygulaması: Vakıf Olarak Kurulan Millî Şirketler

“kuvvetli sermayeler milletlerin rehâ-kâr elleri olduğunu ilim ve tecrübe ispatta devam ediyor. Biz de elimizde terâküm eden sermaye ile memleketin âti-i iktisadisini vaz' edecek olan şirketlerden bazılarının tesisini düşündük. Ankara-Konya hatları üzerinde bulunan mahaller ile tesis edilen münasebâtın tarafeyne bahşettiği emniyet nisf sermayesi bizim, msf sermayesi Anadolu tüccarı tarafından vaz' olunmak üzere iki yüz bin liralık bir şirketin, Anadolu Millî Mahsulât Şirketi'nin bâis-i vücudu oldu. Bu şirketin dahil ve hariçte gördüğü itibar ve rağbet Kantariye ve Etmekçiler Şirketlerinin dahi peyderpey tesisine sebep olmuştur.

Şeker, yağ, pirinç, kahve gibi istihlâkât-ı mühimme-i memleketten olup hariçten celbe mecbur olduğumuz mevaddın ithali umuruyla iştigal etmek üzere Millî Kantariye Şirketi tesis olundu. Anadolu Millî Mahsulât Şirketi'ne Anadolu tüccarı teşrik edildiği gibi bu şirkete de İstanbul bakkalları hissedar edilmiştir. Bakkalların vâsi mikyasta iştirâkini teshil ve temin için şeker tevziyatında bulunup bu muameleden dolayı beher kıyye başına kırk para ücret-i nakil ve tevzi alan bakkalların

nısf ticareti tefrik ve esmân-ı hâsılası hisse senedatına tebdil edilmek suretiyle mezkûr şirkete şimdiye kadar bakkallardan pek çokları teşrik edilmiştir. Bu şirket da-hi iki yüz bin liralık bir şirket olup bunun da nısf hissesi temettüattan tamamen vaz' olunmuştur.

Üçüncü şirket de Ekmekçiler Şirketi'dir. Bu da yüz bin liralık bir sermaye ile teşekkül etmiştir. Bu şirketin de nısf sermayesi tamamen temettüat-ı mezkûreden vaz' edilmiş ve nısfı ekmekçiler tarafından konulmuştur. Etmekçilerin bu şirkete temin-i iştirakleri maksadıyla Cemiyet'çe bunlara un tevzi edildiği esnada çu-val başında kırk para alınmak suretiyle sermaye-i ev-veliyeleri terāküm ettirilmiş ve bilahare gerek bu pa-ra, gerek ayrıca tesviye ettikleri mebalîğ ile şirketin tesisi muvaffakiyet-pezir olmuştur"

KARA KEMAL, *Tanin*, nr. 2815, 15 Ekim 1916, s. 2.

Bu bölümde, İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin, ülkede sermaye birikimini sağlamak amacıyla, yarı sermayelerini vakıf paralar-la karşılayarak kurduğu millî şirketler ve bilhassa bu şirketle-rin vakıf yönü üzerinde durulacaktır. Millî şirketler hakkında nispeten bilgi sahibi olmamıza rağmen, bunların vakıf serma-ye ile kurulmalarıyla ilgili aynı şeyleri söylemek mümkün de-gildir. Daha önce eşi ve benzeri görülmeyen bu teşkilâtlanma biçimi çok ilginç ve karmaşık bir uygulamayı da beraberinde getirir. Bu başlık altında söz konusu örgütleniş biçiminin ma-hiyeti ve sonuçları ele alınacaktır.

Malum olduğu üzere, Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Sa-vaşı'na girmesiyle beraber, hem iç hem de dış ticareti sekteye uğrar; savaşın kısa sürede geniş alanlara yayılmasıyla, iç ve dış ticaret vasıtasıyla temin edilen bazı ihtiyaçların karşılanmasın-da zorluklar başgösterir. Bunların başını iâşe sorunu çeker. Devletin savaşa girmesinin hemen akabinde, ulaşım vasıtaları-nın askerî amaçlara tahsisi yüzünden İstanbul'da zahire sıkın-tısı hissedilmeye başlar. Anadolu'dan zahire getirtilemeyince, fırsatı ganimet bilen tüccarlar ellerindeki malları depolayıp el

altından piyasaya sürerek gayri meşru kazanç yollarına tevessül eder. Bu soruna çözüm bulması gereken İstanbul Şehremaneti ise, modern anlamda bir belediye olarak teşkilatlanmadığı için bu işin üstesinden gelemiyordu. Osman Nuri Ergin'in ifadesiyle, İstanbul halkı savaş yıllarında belediyenin varlığından yararlanamadı. Bunun üzerine İttihat ve Terakki Cemiyeti işe el koymak zorunda kaldı.¹

İttihatçılar, iâşe sorununu Şehremaneti'yle birlikte çözmeye çalıştı ve bu amaçla Cemiyet'in İstanbul merkez heyeti üyesi ve Ekmekçiler Cemiyeti kâtibi olan İzzet Bey'in başkanlığında *Heyet-i Mahsusa-i Ticariyye* isimli bir ticarî kuruluş oluşturuldu. Daha sonra İstanbul'da sıkıntısı çekilen şeker, gaz, bulgur, arpa, yağ, sabun, pirinç, mercimek, zeytin gibi diğer bazı ürün ve eşyalara kadar faaliyet alanını genişleten bu teşkilâtın denetimini İttihat ve Terakki'nin İstanbul murahhası Kemal Bey yürütmekteydi. Heyet, Ekim 1914'ten itibaren bir sene süreyle elinde bulundurduğu İstanbul'un iâşe tekeline büyük kârlar elde eder ve bu kazanç, daha sonra Kemal Bey'in kuracağı *millî şirketlerin* sermayelerinin çekirdeğini oluşturur.²

Kemal Bey, padişahın 23 Ağustos 1915 tarihli iradesine uygun olarak kurulan Anadolu Millî Mahsulât Anonim Şirketi'nden³ sonra, 6 Eylül 1916'da Millî İthalat Kantariye Anonim Şirketi'ni⁴ ve 12 Aralık 1916 tarihinde de Millî Ekmekçiler Anonim Şirketi'ni kurdu.⁵ Anadolu Millî Mahsulât Anonim Şirketi'nin kuruluş amacı, Osmanlı ülkesinde üretilen ve demiryoluyla nakledilen tahıl, koyun, yün, yapağı, deri, tiftik ve sair ürünlerin ticaretini yapmak;⁶ Millî İthalât Kantariye Anonim Şirketi'ninki gerek ülke içinden, gerekse dışarıdan şeker,

1 Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, (Yayın Danışmanı Cengiz Özdemir), İstanbul 1995, II, 814-817.

2 Zafer Toprak, *Türkiye'de 'Millî İktisat' (1908-1918)*, Ankara 1982, s. 58, 270-271.

3 DUIT, 65-1/12-1; ŞD, 1266/6; Ticaret ve Ziraat Nezareti, *Memâlik-i Osmaniyye'de Osmanlı Anonim Şirketleri*, İstanbul 1334, s. 33.

4 DUIT, 65-1/11-1, 2, 3; ŞD, 1255/37; *Memâlik-i Osmaniyye'de...*, 107-108.

5 DUIT, 65-1/19; ŞD, 1255/38.

6 DUIT, 65-1/12-1; ŞD, 1266/6; *Memâlik-i Osmaniyye'de...*, s. 33.

yağ, pirinç, kahve gibi bakkaliye malzemelerini getirtmek ve piyasaya sürmek;⁷ Millî Ekmekçiler Anonim Şirketi'ninki de, buğday ve un ticaretiyle uğraşmak, un ürünlerini üretip satmaktı.⁸

Şirketlerin yarı sermayeleri Heyet-i Mahsusa-i Ticariyye'nin söz konusu kârından, diğer yarısı da hissedarlardan karşılandı. Şöyle ki, Anadolu Millî Mahsulât Anonim Şirketi'nin geri kalan hisse senetleri Anadolu tüccarına, Millî İthalat Kantariye Anonim Şirketi'ninkiler İstanbul bakkallarına ve Millî Ekmekçiler Anonim Şirketi'nin hisseleri de ekmekçi esnafına satıldı.⁹ Partinin ve dolayısıyla hükümetin desteğine sahip olan bu şirketler savaş yıllarında büyük oranlarda kârlar elde etti.¹⁰

İttihat ve Terakki'nin 1916 kongresinde gerek Heyet-i Mahsusa-i Ticariyye'nin, gerekse millî şirketlerin kârlarından elde edilen sermayenin nasıl değerlendirilmesi gerektiği meselesi gündeme gelir ve Kemal Bey, halkın katılımının sağlanacağı bir milyon lira sermayeli bir bankanın vakıf olarak kurulmasını önerir. Böylece bu banka ile kurulacak şirketler de desteklenebilirdi.¹¹ Kongrede benimsenen söz konusu karar doğrultusunda harekete geçilir.

İttihat ve Terakki Cemiyeti, İstanbul'un iâşesi faaliyetlerinden kazanılan toplam 700.516 liralık sermayenin vakıf sureti-ne dönüştürülerek idaresini kararlaştırdı. Cemiyetin İstanbul merkezi olan Ârifi Paşa Konağı'nda birisi 400.516, diğeri ise 300.000 lira tutarında iki kısım para vakfedilir ve bunların vakfiyeleri hazırlanır. 400.516 liralık kısmın vakfiyesi 22 Şubat 1918 (11 Cemaziyelevvel 1336) tarihlidir. Bu parayı vakfedener Memduh Şevket, Hüseyin Hüsnü, Ferit, Selâhattin, Vehbi, Edhem, Hüseyin, Basri, Tefvik, Sabri, Muhtar, Ali, İzzet, Said, Celâl, Rıza, Bekir, Midhat, Sadettin, Cemil ve Kemal Beylerdi. Vakfın amacı mudarebe şirketi (bir taraf sermaye, diğer taraf

7 DUIT, 65-1/11-1, 2, 3; ŞD, 1255/37; *Memâlik-i Osmaniyye'de...*, 107-108.

8 DUIT, 65-1/19; ŞD, 1255/38.

9 O. N. Ergin, *a.g.e.*, II, 826.

10 Z. Toprak, *a.g.e.*, s. 61.

11 O. N. Ergin, *a.g.e.*, II, 827; Z. Toprak, *a.g.e.*, s. 281-282.

emek koyarak oluşturulan şirket) oluşturma, ödünç verme, alışveriş gibi ticarî işlerle uğraşmak; millet ve ülkenin iktisadî açıdan yükselmesine yönelik girişimlere iştirak etmektir.

Vakfın yıllık gelirlerinin %25'inin ana sermayeye ilave edilmesi ve geri kalan %75'inin ise Esnafîlar Cemiyeti genel kurullunda vakıf mütevellilerinin de oylarıyla belirlenecek tarzda esnafın ve kayıtlı işçilerin (*amele-i mukayyede*) yararına harcanması ve Esnaf Cemiyeti'nin günün birinde feshedilmesi veya ortadan kalkması durumunda söz konusu %75'lik payın, mütevellilerin uygun görecekları hayır işlerine sarf edilmesi kararlaştırıldı. Vakfın mütevelliliğine Dârülaceze Müdürü Dr. Nazmi Bey; müteveli heyetine de Tefvik, Ferit, İbrahim, Vehbi ve Selâhattin Beyefendiler getirildi. Mütevellilerden birinin ölümü veya herhangi bir nedenden dolayı heyetten çıkarılması halinde yerine hayatta olanların tamamının oyunu alan ve vakıf işlerini yürütmeye iktidarı olan kimseler seçilecek ve vakfın işleri mütevellilerin tamamının oyu ile yürütülecekti. Vakfiyenin değiştirilmesi, paranın artırılması veya azaltılması konularında karar alma yetkisi müteveli heyetine aitti.¹²

Konumuzu yakından ilgilendiren vakfiye, ikincisi, yani 300.000 liralık olanıydı. Parayı vakfedenler diğerk vakfın kurullarıyla aynıydı. Ancak, bu sefer vakfettikleri eşit oranda ortak oldukları bir paraydı. Vakfın müteveli heyeti başkanı yine Dr. Nazmi Bey'di. Müteveli heyetini ise Kemal, Ali İhsan, Memduh Şevket, Hüseyin Hüsnü ve Hüseyin Ulvi Beyler oluşturur. Vakıf paranın, yine mudarebe, ödünç verme, alışveriş gibi ticarî işlerde kullanılması; yıllık kârın %10'unun ana sermayeye eklenmesi ve geri kalan %90'lık kısmının ise, çocukların himayesi, eğitim ve öğretimleri, mesleğe yöneltilmeleri;

12 "...Vakf-ı mezkûrün tezyîd ve tekstiri ve tebdil-i şurût ü kuyûdu işbu vakfa müteveli olan kimselerin merreten ba'de uhrâ yed ü meşyetlerinde ola...". Vakfedilen 400.516 liranın 41.720 lirası Memduh Şevket, 27.500 lirası Hüseyin Hüsnü, 27.500 lirası Ferit, 27.500 lirası Selâhattin, 26.760 lirası Vehbi, 26.940 lirası Edhem, 27.500 lirası Hüseyin, 27.500 lirası Basri, 26.200 lirası Tefvik Beyefendilere aitti. Ayrıca, Sabri, Muhtar, Ali, İzzet, Said, Celâl, Rıza, Bekir, Midhat, Sadettin, Cemil ve Kemal Beyefendiler de eşit şekilde ortak oldukları 141.396 liralık bir sermaye ile vakfa katıldılar (ŞD, 1272/30, lef 25, 31). Vakfiyenin tam metni için Ek I'e bakınız.

hasta, malûl ve yaşlıların korunması ve tedavisi; âciz ve kimse-sizlerin geçimlerinin sağlanması; muhtaçların yer ve giyimleri-nin tedariki ve bu maksatların yerine getirilmesi için gerekli bina ve ticarethanelerin açılması amacıyla harcanması kararlaştırılır. Mütevellî heyeti, bu amaçlara hizmet eden teşkilât ve tesisatın kurulması veya bu hedefler doğrultusunda hizmet veren kurumlara ortak olunması ve yardımda bulunulması hususlarında yetkiliydi.¹³

Mütevelliler, bu vakfiyelerdeki esaslar doğrultusunda, yukarıda kurulduğu zikredilen Anadolu Millî Mahsulât, Millî İthalat Kantariye, Millî Ekmekçiler ve Millî Mensucat Anonim Şirketlerine yarı sermaye ile iştirak etti.¹⁴ Burada büyük bir ihtimalle, daha önce Kemal Bey'in millî şirketleri kurarken Heyet-i Mahsusa-i Ticariyye'nin kârından bunlara koymuş olduğu sermaye vakıflaştırılmıştır. İttihatçılar, millî iktisat politikalarının başarıya ulaşabilmesi, ülke ekonomisinin yabancıların ve sayetinden kurtarılabilmesi, küçük tasarrufların yatırıma dönüştürülebilmesi ve ülkenin iktisadî hayatı için millî bir bankanın mevcudiyetini zorunlu görüyordu. Kemal Bey, yukarıda zikredilen İttihat ve Terakki'nin 1916 kongresinde alınan karar doğrultusunda Millî İktisad Bankası'nı örgütler. 4 Şubat 1918 tarihli iradeye uygun olarak kurulan bankanın¹⁵ sermayesinin tamamı vakıf paradan oluşur.¹⁶

Millî şirketlerin idaresi kurulduklarından beri İttihat ve Terakki'nin elindeydi. Bu, Cemiyet'in 1.200.000 liranın üzerinde bir meblağa tasarruf etmesi demekti. 1918 senesinde İttihat ve Terakki'nin iktidardan düşmesi üzerine yeni iktidar bu soruna eğildi. Böyle büyük bir sermayenin iktidardan düşmüş olmasına rağmen, cemiyet tarafından yönlendirilmesi, doğal olarak rakipleri tarafından hoşgörülemezdi. Bu paranın İttihatçılar elinde kalması siyasî ve iktisadî açılardan sakıncalıy-

13 Mütevellilerin değiştirilmesi şartları bir önceki vakıfla aynıydı (ŞD, 1272/30, lef 25, 31). Vakfiyenin tam metni için Ek II'ye bakınız.

14 ŞD, 1272/30, lef 21.

15 DUIT, 65-2/16; ŞD, 1261/9.

16 ŞD, 1272/30, lef 28.

dı. Bu yüzden 31 Aralık 1918'de, Tevfik Paşa'nın ikinci sadaretinin Evkaf-ı Hümayun Nazırı olan İzzet Bey zamanında,¹⁷ berat almamış oldukları gerekçesiyle İstanbul evkaf müdürü tarafından nezaret adına mütevelliler işten el çektilir ve şirketlere yeni müdür ve idare meclisi üyeleri atanır. Millî şirketlerin görevden alınan yöneticileri, Evkaf ve Dahiliye Nezaretlerini protesto etmenin yanında, yetkili merci olan Ticaret ve Ziraat Nezareti nezdinde girişimlerde bulunur; ayrıca Ticaret, Ceza ve İstanbul Bidayet Hukuk Mahkemelerinde dava açar.¹⁸ Öte yandan millî şirketlere el konulmasından yaklaşık bir ay sonra bu sefer İttihatçılar tutuklanmaya başlanır. Tutuklananlar arasında millî şirketlerin kurucusu olan Kemal Bey, nam-ı diğer Kara Kemal veya Zülüflü Kemal de vardı (30 Ocak 1919).¹⁹

Bir yandan açılan davalar sürerken, diğer yandan da Damad Ferid Paşa kabinesinin Evkaf-ı Hümayun Nazırı olan Mehmet Hamdi Bey zamanında bu fiilî durumun hukukî esasları hazırlanır. Mehmet Hamdi Bey, hükmi birer şahsiyet olan şirketlere bu şekilde el konulmasının kanunlara aykırı olduğunu, ancak, "zaruretlerin ve siyasî ve iktisadî mülâhazaların bazı kereler bu gibi" tedbirleri zorunlu kıldığını belirterek Avrupa'dan getirdiği örneklerle nezaretince yapılan bu düzenlemelere meşru bir zemin sağlamaya çalışır; Fransa'nın Fransa Bankası'na ve Prusya'nın da Prusya Bankası'na el koyarak genel müdür, müdür ve idare meclislerini işten el çektilirip yerlerine yenilerini atamalarını örnek olarak gösterir. Nazırın bu konudaki en güçlü argümanı, Fransa ve Prusya'nın söz konusu önlemleri savaş değil, barış zamanlarında almalarıydı. Böylece savaş şartlarını yaşayan Osmanlı Devleti'nde, hükümetin bu tür bir tedbir almasının daha da doğal olduğuna işaret eder. Bu düşüncelerden hareketle, söz konusu fiilî durumu yasal bir çerçeveye

17 DUIT, 65-1/11-3, lef 3; ŞD, 1272/30, lef 21.

18 ŞD, 1272/30, lef 15. 30 Mart 1921 (30 Mart 1337) tarihli Şura-yı Devlet mazbatası.

19 İsmail H. Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, İstanbul 1961, IV, 455-456.

oturtmak amacıyla bir kararname müsveddesi hazırlar ve onaylanmak üzere hükümete sunar.²⁰

Hükümet, 15 Temmuz 1919 tarihinde millî şirketlerin idarelerini Evkaf-ı Hümayun Nazırı'nın görüşleri doğrultusunda çıkardığı bir kararname ile değiştirdi ve nezaretin bu oldu-bit-tisini yasallaştırdı. Kararname kapsamına, Millî Kantariye, Millî Ekmekçiler, Millî Mensucat, Millî Mahsulât ve Millî İktisad Bankası Anonim Şirketleri girmektedir. Bu şirketlerin idare meclisi üyelerini hissedarlar arasından veya dışarıdan atama yetkisi, Evkaf-ı Hümayun Nezareti'yle Ticaret ve Ziraat Nezareti'nin ortak sorumluluğuna verilir; ancak, atanacak üyelerin ticaretle uğraşmaları şarttır. Ayrıca şirketlerin sermayelerinin %25'ine sahip olan hissedarlara, bir müfettiş aracılığıyla şirketin muamelelerini denetleme ve gerekli görmeleri durumunda da, genel kurulu olağanüstü toplantıya çağırma yetkileri tanınır. Bu düzenlemenin belki en önemli maddesi, şirketlerin sermayelerinde bulunan vakıf paralara tasarruf edilmesi ve mütevellilerin yetkisi dahilinde bulunan muamelelerin aracı vasıtasıyla veya doğrudan yerine getirilmesi haklarını Evkaf-ı Hümayun Nazırı'na veren beşinci maddeydi. Kararname ilân edildiği tarihten itibaren üç sene süreyle geçerliydi.²¹ Böylece idarecilerini seçme hakkı şirketlerin hissedar genel kurullarından alınarak söz konusu iki nezaretin sorumluluğuna verilir.

Konunun bu kararnameyle hukukî bir platforma kavuşturulmuş olması da, tartışmaları bitiremez ve Evkaf-ı Hümayun Nezareti'nin el koymasıyla, şirketlerin yönetim tarzının belirlenmesi önemli bir sorun olarak gündeme gelir. Çünkü nezaret, yarı sermayeleri vakıf olan şirketlerin idare meclislerini yeniden oluşturma yönünde her iki tarafın, yani sermaye sahipleriyle vakfın haklarını muhafaza edebilecek bir çözüm üretmedi. Nezareti bu hususta sıkıntıya sokan nedenlerin ba-

20 DUIT, 65-1/11-3, lef 3; ŞD, 1272/30, lef 21.

21 Kararnamenin beşinci maddesi: "Şimdiye kadar işbu şirketlerde sermaye olarak mevcut bulunan nukud-ı mevkufeye müteallik bilcümle hukuk ve vezâifin ifa ve istifası ve mütevellilerin daire-i salâhiyyetinde bulunan muamelâtın bizzat ve bi'l-vâsıta icrası Evkaf-ı Hümayun Nezareti'ne aittir" (DUIT, 65-1/11-3, lef 1; *Dustur*, II. Tertib, İstanbul 1928, XI, 313-314).

şmda, haksız rekabeti önlemek amacıyla memurların ticaretle uğraşmalarını ve şirketlerin idare meclislerinde görev kabul etmelerini yasaklayan kanun geliyordu. Nezaret, bu kanundan dolayı millî şirketlerin idare meclislerine ve yönetimlerine kendi vakıf sermayesini koruyacak elemanları atayamıyor ve kararnamenin kendisine tanımış olduğu bazı yetkileri kullanamıyordu. Öte yandan yarı sermayeleri vakıf olan dört şirketle sermayesinin tamamı vakıf paradan oluşan Millî İktisad Bankası'nın idare meclis üyeleri ve hesap müfettişlerinin tamamen dışarıdan atanması, doğal olarak Evkaf-ı Hümayun Nezareti tarafından kabul edilemezdi. Bu yüzden nazır Osman Rıfat Paşa, kaleme aldığı bir yazıyla sağlam ve güvenilir nezaret memurlarının söz konusu görevlere atanabilmesi için kanunun yeniden yorumlanmasını sadareten ister²² ve sadaret konuyu Şûra-yı Devlet'e havale eder.²³ Burada yapılan görüşmeler neticesinde memurların şirket yönetimlerinde görev alamayacakları sonucuna varılır ve karar bir yazıyla nezarete bildirilir.²⁴

Bu arada 15 Temmuz 1919 tarihli kararname, hükümetin iki üyesini karşı karşıya getirir: Bir taraftan Evkaf-ı Hümayun Nazırı kararnameyi uygulayabilmek için bütün gücüyle gayret ederken, diğer yandan Ticaret ve Ziraat Nazırı Hüseyin Kâzım Bey bunu iptal ettirmeye çalışır. Hüseyin Kâzım Bey'in itiraz gerekçesi, söz konusu kanunî düzenlemenin hukukî esaslardan yoksun ve anonim şirketler hakkındaki özel hükümlere aykırı olmasıydı. Ona göre, kararname şirketlerin idaresini daha da karmaşık bir hâle getirmekten başka bir işe yaramamıştı.²⁵ Kararnamenin hukuka aykırılığı, vakıf sermayeyi ve halkı zarara uğrattığı ve iptalinin yegâne çözüm olduğu Şûra-yı

22 ŞD, 1272/30, lef 28. Nazır tarafından sadarete yazılan 11 Mayıs 1920 tarihli yazı.

23 ŞD, 1272/30, lef 26, 27, 29.

24 ŞD, 1272/30, lef 4. 16 Ağustos 1920 tarihli Şûra-yı Devlet mazbatası.

25 "15 Temmuz 1335 tarihiyle neşredilmiş olan kararname ahkâmı esasat-ı hukukıyyeye ve anonim şirketler hakkındaki ahkâm-ı mahsusa ile kabil-i te'lif olmadıktan başka mezkûr şirketlerin teşettüte uğratılmasından başka bir netice vermediği..." (ŞD, 1272/30, lef 20. Nazır Hüseyin Kâzım Bey'in 28 Ekim 1920 tarihli yazısı).

Devlet'çe de teslim edilir; ancak, Şûra-yı Devlet sorunun yine de öncelikle iki nezaret arasında çözüme kavuşturulması gerektiğini belirterek son sözü sadrazama bırakır.²⁶

Bütün bu görüşmeler olurken, belirsizliğini koruyan şirketlerin idaresi gittikçe daha da kötüleşir. Zira bu süre zarfında ne yürürlükte olan 15 Temmuz 1919 tarihli kararname değiştirilebilir, ne doğru dürüst uygulanabilir, ne lağvedilebilir ve ne de yapılan itirazlar üzerine kaleme alınan yeni kararname onaylanabilir. Bu yüzden istifa veya devamsızlık eden şirket idare meclisi üyelerinin yerlerine yenileri atanamıyordu. Bunun üzerine Ticaret ve Ziraat Nazırı vekili, yeni kararnamenin bir an önce onaylanması için sadrazama müracaat eder.²⁷

Millî şirketlerin idare şeklini belirlemek üzere Şûra-yı Devlet'çe hazırlanmakta olan nizamnamenin kararnamenin yürürlükte bulunduğu üç senelik sürenin sonuna kadar tamamlanamaması üzerine, Evkaf Nezareti kararnamenin bir yıl daha uzatılması için hükümete başvurdu; ancak, hükümet teklif edilen süreyi bir yıl yerine üç ay uzattı. Bu süre zarfında zikredilen düzenlemenin de tamamlanması tasarlanmaktaydı.²⁸

Hükümetin âdeta kronikleşen millî şirketler sorununu çözmek ve özellikle 15 Temmuz 1919 tarihli kararnamenin yarattığı olumsuzlukları gidermek amacıyla yaptığı çalışmalar neticesinde söz konusu kararname iptal edilir. Bu konudaki faaliyetleri konunun doğrudan muhatabı olan Evkaf Nezareti yürütür ve yeni bir kararnameyle gerekçeli kararını kaleme alır. Bu belgelerde vurgu yapılan esaslar, 15 Temmuz tarihli kararnamenin hukukî olmadığı ve hükümetin devletin bu şekilde piyasaya müdahale etmesini hoş karşılamadığıydı. Bu durum gerekçeli kararda, "hükümet teşkilâtının iktisadî işlerde matlup netâyici veremediği ilmen taayyün etmiş" olduğu cümlesiyle ifade edilir. Millî şirketlerin Evkaf Nezareti tarafından yönetilmesini öngören 15 Temmuz 1919 tarihli kararname 14 Eylül 1922 tarihinde, kaderin bir cilvesi olarak yine şirketlere

26 ŞD, 1272/30, lef 15. 4 Nisan 1921 tarihli Şûra-yı Devlet mazbatası.

27 ŞD, 1272/30, lef 14. Nazır vekilinin 1 Ocak 1921 tarihli yazısı.

28 11 Temmuz 1922, DUIT, 65-3/66; *Dustur*, II. Tertib, İstanbul 1927, XII, 682-683.

el koyan Tevfik Paşa'nın sadaretinde ortadan kaldırılır. Yeni kararnameyle millî şirketlerle Millî İktisad Bankası el konulmadan önceki idarî yapılarına kavuşturulur. Gerekçeli kararda, Evkaf-ı Hümayun Nezareti'nin asli görevi olan vakıfların korunması ve onarımı işlerinde bile başarılı olamadığı ve öncelikle bu konularla ilgilenmesi gerektiği belirtilir.²⁹ Millî şirketlerde bulunan vakıf paranın idaresi ise, yeni kararnameyle diğer benzer kurumlarda bulunan nakitlerle aynı hukuka tâbi tutulur³⁰ ve böylece millî şirketlerin durumu tekrar ilk kuruldukları duruma getirilir.

Ele alman bu örnek olay, İttihatçıların ülkede sermaye birikimini sağlayabilmek için nasıl çabaladıklarını ve konuyu ne kadar ciddiye aldıklarını açıkça göstermektedir. Bu girişimlerin baş aktörü olan Kara Kemal'in de belirttiği gibi, İttihatçılar önce askerlere, ardından memurlara, daha sonra da esnafa dayanarak çözüm üretmeye çalışır; ancak, yine Kemal Bey'in deyişiyle, siyasetle ilgilenmelerinin doğru olmadığı gerekçesiyle askerlerden, kendilerine bol maaş ve yüksek rütbe veren partiyeye meylettiklerinden dolayı memurlardan ve kuru bir kalabalık oldukları ve ancak, sokak gösterişlerinde kullanılabildikleri gerekçesiyle de esnaftan vazgeçmek zorunda kalırlar. Geriye, diğer medeni ülkelerde olduğu gibi, bir burjuva sınıfı meydana getirerek ona dayanma ihtimali kalır ki, İttihatçılar da bu son yolu deneyerek millî şirketler ve millî bir banka kurma işine girer ve Müslüman-Türk unsuru ticarete teşvik ederler.³¹

İttihatçılar bunu yaparken Batı enstrümanlarını, yani Avrupa şirket hukukunu ve sermaye birikim yöntemlerini kullandı; ancak, tespit edilen hedefe varabilmek, yani ülkede sermaye birikimini sağlayabilmek adına savaş yıllarında zaman zaman gayri meşru kazanca göz yummak³² da dahil olmak üzere

29 "Evkaf idaresi vazife-i asliyyesi olan muhafaza-i hayrat ve meberrattan bile âciz olarak anların mahv ve indirâsma seyirci vaziyetinde kaldığı malûm ve meşhûd bulunmakta olması..." (DUI, 65-1/11-2).

30 DUI, 65-1/11-2; *Dustur*, II. Tertib, İstanbul 1927, XII, 737-738.

31 O. N. Ergin, *a.g.e.*, II, 828.

32 Z. Toprak, *a.g.e.*, s. 68.

pek çok yolu denediler. Bu noktada, çalışmanın konusunu teşkil eden vakıf gibi klasik hukukumuzun çok önemli bir aracına başvurmaktan da geri durmadılar. Bütün bu hususlar göz önüne alındığında, hem Cumhuriyet tarihinin daha iyi anlaşılabilmesi hem de tarihî süreçteki yerlerinin doğru bir şekilde tespit edilebilmesi için, İttihatçıların yeniden ve ufkumuzu daraltan siyasî mülâhazaların dışında gerçekçi bir değerlendirilmeye tâbi tutulmalarının gereği bir zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır.³³

33 Bu makale daha önce “İttihat ve Terakki Cemiyeti’nin İlginç Bir Uygulaması: Vakıf Olarak Kurulan Millî Şirketler”, *Uluslararası Osmanlı Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, İzmir 2000, s. 511-523’te yayımlanmıştı.

İttihatçıların Vakıf Sermaye ile Kurduğu Millî Ekmekçi Anonim Şirketi ve Faaliyetleri

“İttihad ve Terakki Cemiyeti ibtida askere, sonra memurlara istinad etti. Askerin siyasetle iştigali doğru bir şey olmadığı bütün cihanca müsellemler olduğundan bundan er geç el çekileceği tabiidir. Memurlara gelince: onlara hangi fırka bol maaş ve yüksek memuriyet va'd ederse o tarafı tercih ettiği görülüyor. Askerle memura istinad etmenin mahzuru bu suretle anlaşılınca esnaf cemiyetleri teşkili ile onlardan ahz-ı kuvvet edilmesi düşünüldü. Filhakika bu cemiyetlerin başına ika-me edilen kâtib-i mesuller vasıtasıyla esnafı arzu edilen tarafa imâle taht-ı imkâna alındıysa da bir kuru kalabalıktan ibaret olan esnaf ancak, sokak nümayişlerinde işe yaramaktadır. Şu halde bunlardan da İttihad ve Terakki Cemiyeti istifade edemiyor. Binaenaleyh sâir memâlik-i mütemeddinede olduğu gibi memleketimizde de bir burjuva sınıfı vücûda getirilerek İttihad ve Terakki Cemiyeti'nin bu sınıf sâyesinde idâme-i mevcudiyetine çalışmak icab etmekte ve bu maksatla cemiyet millî şirketler teşkiline, millî bir banka küşadına ve Müslüman esnaf ve tüccarın birer cemiyet halinde birleşmelerine gayret etmektedir.”

KEMAL BEY (KARA KEMAL)

(Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyeye*, II, 828).

Bu bölümde yukarıda İttihatçılar tarafından vakıf sermayeyle 12 Aralık 1916'da kurulduğu ve yaşanan idarî sorunları genel olarak izah edilen Millî Ekmekçi Anonim Şirketi ve faaliyetleri daha geniş bir ölçekte ele alınacaktır. İfade edildiği gibi, Birinci Dünya Savaşı yıllarında İstanbul'da yaşanan zahire sıkıntısını İttihat ve Terakki Cemiyeti ve Şehremaneti birlikte çözmek amacıyla cemiyetin İstanbul merkez heyeti üyesi ve Ekmekçiler Cemiyeti kâtibi olan İzzet Bey'in başkanlığında ve İttihat ve Terakki'nin İstanbul Murahhası Kemal Bey'in denetiminde oluşturulan *Heyet-i Mahsusa-i Ticariyye* adlı ticarî kuruluş, İstanbul'un ihtiyacı olan zahireyi Ekim 1914'ten itibaren bir sene süreyle temin eder.¹ Kemal Bey buradan kazanılan paralarla Millî Ekmekçi Anonim Şirketi'nin dışında Anadolu Millî Mahsulât, Millî İthalat Kantariye ve Millî Mensucat Anonim Şirketlerini kurar.

Millî Ekmekçi Anonim Şirketi, İzzet Bey ile Rauf Efendi'nin öncülüğünde toplam kırk iki kişilik bir grup esnaf ve tüccar tarafından kuruldu. Kurucu profiline bakıldığında söz konusu kişilerin İstanbul'un değişik yerlerindeki ekmekçi esnafı ve tüccarlar arasından özenle seçildiği görülür.

Kurucular, gerekli hazırlıkları yaptıktan sonra 14 Mayıs 1916'da resmî prosedürün başlatılması için Ticaret Nezareti'ne müracaat ettiler.² Nazır Ahmed Nesimî'nin sadarete ilettiği başvuru, prosedür gereği buradan Şûra-yı Devlet'e havale edildi. Şûra-yı Devlet, bu girişimin, halkın en önde gelen zorunlu ihtiyaçlarından (*havayıcı-ı zaruriyye*) olan ekmek konusunda bir çeşit "sendika" ve piyasada tekel oluşturarak halkı zarara uğrattığını belirtir ve bu endişelerle Şehremaneti'nin konu hakkındaki görüşünü sorar. Şehremaneti ise, ekmekçiliğin özel kural ve usullere bağlı olduğunu; bu yüzden ister şahsî, ister şirket olarak bu konuda ticaret yapacak olanların hâlen mevcut

1 Kemal Bey bu şirket serüvenini İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin 1916 senesi kongresinde genişçe anlatır (*Tanin*, nr. 2815, 15 Ekim 1916/2 Teşrinievvel 1332, s. 2).

2 İstanbul Ticaret Odası Arşivi, Sicil no, 11426, Şirketin kayıt beyannamesi. Beyannamenin bir sureti için bkz. Ek IV.

ve ileride konulabilecek olan kanun ve nizamlara uygun faaliyet yapmak zorunda olduğu için tekel oluşturma ihtimali bulunmadığını ve böyle bir tehlike belirse bile hükümetin bunu engelleyecek tedbirleri her zaman alabileceğini belirterek şirketin teşkili konusunda herhangi bir sakıncanın olmadığı yönünde görüş bildirir. Bu cevapla da ikna olmayan Şûra-yı Devlet üyelerinden Hâzım Bey'e göre, her ne kadar İstanbul'un bütün ekmekçi esnafı bu şirkete katılmıyorsa da, şirket kurulduktan sonra bunlar şirkete girme veya mesleği terk şıklarından birini tercih etmek zorunda kalacaktı. Bu itiraza rağmen şirketin teşekkülünü görüşme kararı oyçokluğuyla benimsendi.

Bu noktada şirketin ismi sorunu gündeme geldi. Kurucular şirketin adını *Millî Ekmekçiler Anonim Şirketi* olarak bildirmişlerdi. Dolayısıyla bu isim bütün ekmekçi esnafını kapsayan bir anlama sahip olup bu hâliyle Şûra-yı Devlet'in tekel konusundaki endişelerini besleyen bir çağrışım yapıyordu. Şûra-yı Devlet, kamuoyuna böyle bir imaj vermemek için şirketin unvanını *Millî Ekmekçi Anonim Şirketi* olarak düzeltti. Böylece isminden, sadece bir kısım ekmekçi esnafı tarafından kurulmuş bir şirket olduğu anlaşılacaktı.³ Şûra-yı Devlet'in bu hassasiyetine rağmen, daha sonraki belgelerde ve kamuoyunda isim konusundaki kargaşa ve özensizliğin devam ettiği görülür. Nitekim hissedarlara dağıtılan geçici hisse senetlerinde şirketin adı *Millî Etmekçiler Anonim Şirketi* olarak geçer. Öte yandan belgelerde ve dönemin basınında Millî Ekmekçiler Anonim Şirketi unvanı kullanılmaya devam eder. Biz ise Şûra-yı Devlet'in isimlendirmedeki mantık ve hassasiyetiyle İstanbul Ticaret Odası'ndaki sicil kaydına istinaden *Millî Ekmekçi Anonim Şirketi* unvanını kullanmayı tercih ediyoruz.

Şirketin kuruluş amacı, ülke içinden ve dışından buğday ve un getirtmek, un ve un ürünleri üretip satmak, değirmencilik ve komisyonculuk yapmaktır. Ancak, Şûra-yı Devlet üyelerinden Abdullah Bey, şirketin faaliyet alanında yer alan komisyonculuğa itiraz eder; ona göre, şirketin aynı zamanda hem

3 DUIT, 65-1/19; ŞD, 1255/38.

söz konusu maddelerin ticaretini hem de komisyonculuğunu yapması kurallara aykırıydı. Genel kurul, bunu engelleyen bir kanunun olmadığı gerekçesiyle itirazı kabul etmedi. Yine üyelerden Hâfız İhsan Bey ile Serviçen Efendi'nin, şirketin kurucu hisse senedi çıkarmayıp yıllık kârdan kuruculara verilmesi öngörülen payın kendileri vefat ettiğinde vârislerine aktarılması için içtüzüğe madde konulması teklifi de genel kurulda kabul görmedi. Şirket içtüzüğünde yapılan değişiklikler, şirket adına hareket eden İzzet Bey'e tasdik ettirildi.⁴

Şirketin teşekkül tarzı gibi, sermayesinin tahsil ve oluşma biçimi de diğer anonim şirketlerden farklıydı. Sermayesinin yarısı Kara Kemal'in Heyet-i Mahsusa-i Ticariyye'nin zikredilen kârından, diğer yarısı da İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin öncülüğünde organize edilen ekmekçi esnafından karşılandı. Esnafın şirkete ortak edilme tarzı da ilginçti. Şöyle ki, İttihatçıların kontrolündeki Ekmekçiler Cemiyeti, ekmekçi esnafına un dağıtırken çuval başına fazladan 40 para alarak, toplanan bu paralardan açık kalan kısmı da esnaftan tahsil ederek ekmekçilerin şirkete iştiraklerini sağladı.⁵ Diğer bir ifadeyle, sermayesi olmayan küçük ekmekçi esnafı, İttihat ve Terakki'nin kontrolündeki Esnaf Cemiyeti tarafından sermaye biriktirmeye âdeta mecbur edilerek ve küçük birikimleri değerlendirilerek bu şirketin yarı sermayesi ortaya çıkarılmış oldu.

Şirketin toplam sermayesi 100.000 liraydı. Bu sermaye, her biri 10 lira kıymetinde on bin hisseye bölünmüştü. Hisse senetlerinin konumu da şirketin kuruluş amacına ve İttihatçıların millî iktisat zihniyetine uygundu. Çünkü senetler Türkçe, isme yazılı ve sadece Osmanlı uyruklularca satın alınabilirdi. Bunun ardındaki mantık, aynı zamanda hisselerin yabancı sermayedarların eline geçmesini önlemektir. Nitekim hisse senetlerinin satışı, şirket defterlerine kaydedildikten ve iki idare

4 DUIT, 65-1/19; ŞD, 1255/38. Şirketin kuruluşuna dair irade sureti için bkz. *Muhavelât Def.*, nr. 24, s. 196. Ayrıca bu konuda kısa bir haber için bkz. *İktisadiyat Mecmuası*, Sayı 41, 8 Şubat 1917 (26 Kânunisânî 1332), s. 7.

5 *Tanin*, nr. 2815, 15 Ekim 1916 (2 Teşrinievvel 1332), s. 2. Bu dönemde bir çuval un 75 kiloydu (24 Nisan 1907/11 Nisan 1323, ZB, 46/11).

meclisi üyesi tarafından onaylandıktan sonra, belli bir ücret mukabilinde, yani ancak, şirketin denetiminde mümkündü.

Hisse sahiplerine öncelikle geçici hisse senedi verilecek ve hisse bedeli tamamen ödendikten sonra asıl hisse senedi geçici olanla değiştirilecekti. Senetler şirket nazarında bölünemezdi. Taksiti zamanında ödenmeyen senetler için senelik %9 faizin işlemesi öngörülüyordu; şirket bu gibi hisse sahipleri hakkında ayrıca dava açabilir, her türlü zarar ve ziyanı hisse sahiplerine ait olmak üzere bunları müzayedeye tekrar satışa sunabilirdi. Sermayenin tamamı ödendikten sonra, hükümete bilgi vermek kaydıyla şirket genel kurulunun bu sermayeyi bir misli artırma hakkı vardı; bu oranın üzerindeki sermaye artırımını hükümetin iznine bağlıydı. Aslında kurucuların hazırladıkları ilk içtüzük taslağında, şirket genel kuruluna hükümetin izni olmaksızın sermayeyi iki misli artırma yetkisi tanınıyordu. Ancak, Şûra-yı Devlet, şirket kurucularından olup kuruluş muamelelerini takip eden Burdur Mebusu Seyyid Haşim Bey'in muvafakatını alarak sermaye artırım oranını bir misliyle sınırlandırdı; ayrıca bunun hükümetin izniyle olması gerektiği kaydını koydu. Zira bu husus bütün şirketler için geçerli bir ölçü olup matbu anonim şirket içtüzük nizamnamesinde de bu şekilde kayıtlıydı.⁶

İçtüzüğe göre, şirketin işleri genel kurulca atanan ve sayıları dokuz ilâ on iki arasında değişebilen üyelerden oluşan bir idare meclisi tarafından yürütülecek; ancak, ilk üç sene için görev yapacak üyeler kurucular tarafından atanacaktı. Bu süre sonunda üç kişi kura ile, daha sonra her yıl üç üye kıdem itibarıyla değiştirilecekti. Üyelerin tekrar seçilebilme hakkı vardı. Bunlar kendi aralarından bir başkan ve bir de ikinci başkan seçecek; başkan olmadığı zaman ikinci başkan, o olmadığı zaman da başkanın belirleyeceği bir üye meclis oturumlarını yönetecekti. Meclis, en az ayda bir kere İstanbul'da toplanacaktı. Ancak, ihtiyaç durumunda bu süreyi beklemeye gerek yoktu. Toplantı için üye sayısının yarısından bir fazlasının oturumda mev-

6 DUIT, 65-1/19; ŞD, 1255/38.

cut olması lâzımdı. Kararlar oyçokluğuyla alınacak; eşitlik hâlinde konu bir sonraki oturuma bırakılacak; orada da durum değişmezse reddedilecekti. Meclise üye olabilmek için şirketin en az elli hisse senedine sahip olmak gerekiyordu; bu hisseler üye görev yaptığı süre zarfında satılamazdı. Herhangi bir sebepten dolayı boşalan üyeliklere bir sonraki genel kurula kadar meclisin geçici üye atama hakkı vardı. Meclis, şirketin işlerinin ve mal varlığının idaresi için tam yetkili olup genel kurula sunulacak hesapları hazırlar; hissedarlara dağıtılacak kârın miktarını teklif eder; ayrıca yetkilerinin tamamını veya bir kısmını belli bir süre için üyelerden birine veya birkaçına devredebilirdi. Şirketin imtiyaz süresi yirmi sene olarak belirlenmişti.

Şirketin en yetkili organı genel kuruldu. İdare meclisinin takdim ettiği gelir-gider hesaplarıyla faaliyet raporunu kontrol ederek oylar; dağıtılacak kâr oranını ve değiştirilecek idare meclisi üyelerini belirler; gerekirse idare meclisinin yetkilerini artırır; hesapların incelenmesi için, hissedarlardan veya dışarıdan müfettiş atayabilir; şirketle ilgili her konuda son kararı verirdi. Şirket sermayesinin artırılacağı genel kurulda üyelerin üçte ikisinin hazır bulunması ve bunların yarısından çoğunun bu yönde oy kullanması gerekiyordu. Olağan toplantısını her sene nisan ayında İstanbul'da şirket merkezinde yapar; idare meclisinin daveti üzerine gerektikçe olağanüstü toplanabilirdi. Toplantıda hükümet komiseri de hazır bulunurdu. Genel kurula katılabilmek için şirketin en az on hissesine sahip olmak gerekiyordu. Üyelerin her on hisse için bir oyu ve en fazla yirmi beş oyu vardı. Genel kurulun toplanabilmesi için şirket sermayesinin dörtte birine sahip hissedarların hazır bulunması yeterliydi. Eğer çoğunluk sağlanamazsa, üyeler ikinci defa toplantıya çağrılır ve bu kere çoğunluk aranmaksızın toplantı yapılırdı. Genel kurula idare meclisi reisi başkanlık eder ve kararlar oyçokluğuyla alınırdu.⁷

7 Şirketin saf kârından öncelikle, zuhur edebilecek herhangi bir olağanüstü harcama için muhafaza edilen %10 ihtiyat sermayesi ve hissedarlara verilecek %5'lik faiz ayrıldıktan sonra geri kalanın %5'i idare meclisi üyelerine, %5'i şir-

Şirketin Faaliyetleri

İlk kurulduğu sene şirketin işleri iyi gitti. Nitekim 2 Nisan 1917 tarihinde toplanan ilk olağan hissedarlar genel kurulu raporuna göre şirketin 1916 senesi kârı 32.000 lira civarında olup bu, hisse başına %34,5 oranında kâra tekabül etmekteydi. Genel kurul kârın 25.000 liralık kısmının %20'sinin esnaf cemiyetleri tarafından kurulan aile mutfaklarına tahsisine ve geri kalanının da temettü olarak hisselerle dağıtılmasına oybirliği ile karar verdi.⁸ İttihatçıların ve esnafın bu kararla, kârlarının 5.000 lirasını fakirlere yardım için ayırdığını görüyoruz. Bu örnek tek değildir; şirket zaman zaman bu tür sosyal yardım faaliyetlerine yüklü oranda bağışta bulunur. Nitekim 31 Mayıs-1 Haziran 1918'de İstanbul'da hüküm süren yangında zarar görenler için sadaretin yaptığı yardım çağrısına 1.000 lira ile icabet etti.⁹

ket memurlarına, %1'i kuruculara ve %89'u da kâr payı olarak hissedarlara tevzi edilecek; ihtiyat sermayesi şirket sermayesinin %25'i kadar olacaktı.

İdare meclisi, istediği zaman genel kurulu toplantıya çağırarak şirketin süresinin uzatılmasını, faaliyetlerini sona erdirmesini veya başka bir şirketle birleşmesini teklif edebilir. Ancak, gerek bu hususların ve gerekse tahvil çıkarılması ve içtüzük değişikliğinin yürürlüğe girebilmesi hükümetin iznine bağlıydı. İdare meclisi, şirket sermayesinin %75'inin zayı olması durumunda şirketi feshetmek veya devam etmek üzere genel kurulu toplantıya çağırabilir; ancak, bu konulara karar verecek genel kurulun, üyelerin en az yarısının katılımıyla toplanması gerekirdi (DÜİT, 65-1/19; ŞD, 1255/38). Şirketin kuruluşuna dair irade çıktıktan ve içtüzüğün onay muamelesi tamamlandıktan sonra, konu hakkında sadareten Ticaret ve Ziraat Nezareti'ne bilgi vermek amacıyla yazılan yazı için bkz. BEO, nr. 333309, 14 Aralık 1916 (1 Kânunievvel 1332). Şirketin içtüzük metni için Ek III'e bakınız.

8 Tanin, nr. 2987, 5 Nisan 1917, Perşembe, s. 4.

9 Yangından zarar görenlere yardım etmeleri için sadaret bütün vilâyetlere telgraf gönderdi; ayrıca yardım edenlerin isimleri gazetelerle kamuoyuna duyuruldu (*Takvim-i Vekayi*, nr. 3259, 5 Haziran 1918, s. 4). Padişahın yangın için 1.000 lira bağışladığını belirtmek (*Takvim-i Vekayi*, nr. 3266, 13 Haziran 1918, s. 3) şirketin yaptığı yardımın büyüklüğünü daha iyi ortaya koyar. İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin işten ve şirketlerden el çektilerinden sonra, Evkaf Nezareti'nin millî şirketlerdeki vakıf paranın faiziyle bazı çocukları okuttuğunu duyan Maarif Nazırı Mustafa Reşid Paşa, savaş yüzünden yoksul ve kimsesiz kalan ve devlet parasıyla okumak için kendilerine müracaat eden çocukların yatılı okullara yerleştirilerek söz konusu paralarla eğitim giderlerinin karşılanmasının mümkün olup olmadığını sadareten sordu ve sadaret başvurusu Evkaf Neza-

Şirketin müdâhil olduğu diğer önemli bir faaliyet de, Millî Ekmekçi Şirketi Müdürü İzzet, Anadolu Millî Mahsulat Şirketi Müdürü Said ve Millî Kantariye Şirketi Müdürü Bekir Beylerin girişimleriyle 1.500.000 lira sermaye ile *Millî İktisad Bankası*'nın kurulmasıdır (4 Şubat 1918).¹⁰ Aslında bu, yani iktisadî girişimleri destekleyebilecek güçlü bir finans kuruluşunun tesisi, İttihatçıların ötedenberi en büyük özlemiydi. Nitekim bankanın kuruluşundan yaklaşık iki yıl önce, İttihat ve Terakki'nin 1916 kongresinde Kara Kemal bu özlemi şu cümlelerle dile getirir: “bu şirketleri tamamen mânidâr etmek ve bahsolutan teşkilât-ı iktisadiyyenin kuvvetli bir esasını vaz' etmek için yapılacak şey teşebbüsât-ı mezkûre-i ticariyyeden [heyet-i mahsusa-i ticariyye] hâsıl olan temettüât için bir banka teşkil eylemektir”.¹¹ Dolayısıyla bu bankanın kurulmasıyla “millî iktisat”ın en önemli ayaklarından birisi daha tahakkuk etmiş oluyordu. Bankanın tesisinden kısa bir süre sonra, 18 Ağustos 1918'de Kara Kemal İaşe Nazırlığına atandı.¹²

Yukarıda belirtildiği gibi, kurulduklarından beri İttihat ve Terakki'nin kontrolü ve himayesinde olan Millî Ekmekçi Şirketi'yle diğer millî şirketlerin durumu, bu partinin 1918'de iktidardan düşmesiyle beraber kötüye gitmeye başlar. Millî şirketlerde teraküm eden büyük bir sermayenin İttihat ve Terakki'nin denetiminde kalmasını kendi açılarından doğru bulmayan Tevfik Paşa hükûmeti, berat almamış oldukları gerekçesiyle müte-

reti'ne iletti (BEO, nr. 349855, 28 Kasım 1920). Millî Şirketler Tevliyet Komisyonu, vakfiyedeki şartlar arasında çocuk okutmak gibi bir madde bulunmadığını, vakfa ait olan Kantariye, Mahsulât, Ekmekçi ve Mensucat şirketlerinden elde edilen kârdan vakfa isabet eden paranın çeşitli vakıf paralara tahsis edildiğini ve dolayısıyla vakıftan şimdiye kadar nema alınmadığını belirterek söz konusu başvuruyu kabul etmenin mümkün olmadığını bildirdi (BEO, nr. 350105, 27 Aralık 1920). Oysa millî şirketlerdeki vakıf paraların İttihatçıları tarafından hazırlanmış olan vakfiyesinde çocukların himayesi, eğitim ve öğretimlerinin sağlanması ve mesleğe yönlendirilmeleri hususları açıkça yer almaktaydı. Bu durumda Evkaf Nezareti, ya vakfiyedeki hususları iyice incelemeyen veya Maarif Nezareti'nin söz konusu isteğini uygun bulmadığından olumsuz cevap vermişti.

¹⁰ BEO, nr. 337772, 21 Şubat 1918.

¹¹ 15 Ekim 1916 (2 Teşrinievvel 1332), *Tanin*, nr. 2815, s. 2.

¹² BEO, nr. 339628.

vellilerini görevden alarak bir oldu-bitti ile şirketlerin yönetimine el koyar (30 Aralık 1918). Operasyon Evkaf-ı Hümayun Nazırı İzzet Bey'in emriyle İstanbul Evkaf Müdürü Necati Bey tarafından gerçekleştirilir. Necati Bey, yanında memur ve polisler olduğu halde Sirkeci'de Mes'adet Han'da bulunan şirket merkezini basarak defterlerine, paralarına ve yönetimine el koyar; ayrıca muhasebeci ve diğer memurları işten uzaklaştırarak yerlerine şirket hesabına yevmiyeli yeni memurlar atar. Bütün bunları yaparken elinde herhangi bir mahkeme ilâmı veya kararı yoktu. Yani bu, tamamen hukuksuz ve fiilî bir müdahaleydi.

Millî Ekmekçi Şirketi İdare Meclisi Başkanı İzzet Bey, 6 Ocak 1919'da Ticaret ve Ziraat Nezareti'ne başvurarak bu haksız tasarrufun engellenmesini istedi. Dilekçesini, "hiçbir memleket ve hiçbir asırda misli görülmeyen şu hareket üzerine şirketimizin ve hissedârânımızın hukukunu siyanet için turuk-i kanuniyyesi dairesinde bâb-ı adalete müracaat etmekle beraber ale'l-usûl teşekkül ve teessüs etmiş şirketimizin merci-i resmî ve tabîisi nezaret-i celileleri bulunması itibariyle meseleyi resmen ittilâ'gâh-ı âlilerine vaz' eyler ve kasaların temhirinden, defâtirin şirketimize yabancı zevat tarafından gelişigüzel karıştırılıp tedkikat yapılmasından ve muamelât-ı umumiyyemizde yine şirkete yabancı zevatın tasarruf etmesinden mütevellid maddî ve manevî bilcümle zarar ve ziyânı talep etmekle beraber bu suretle vukua getirilen tecavüzâtın nâşi hiçbir mesuliyet kabul edemeyeceğimi beyan ve şirketimiz hissedârânının hukukunu vikayeten şu keyfi ve haysiyet-i hükümeti muhil muameleye bir nihayet verdirilerek şirketimize vukubulan müdahalenin men'i esbâbını temin buyurmalarını istirham eylerim" sözleriyle bitirir.

Anadolu Millî Mahsulât, Millî Mensucat ve Millî İthalat-ı Kantariye Anonim Şirketlerinin idare meclisi başkanları da aşağı yukarı aynı ifadeleri havi dilekçelerle ayrı ayrı nezarete başvurur. Nazır Kostaki Vayanis Efendi konunun Meclis-i Vükelâ'da ele alınması için vakit geçirmeksizin başvuruları sadarete iletir.¹³ Görevden alınan yöneticiler, bu arada Ticaret, Ce-

13 BEO, nr. 342117.

za ve İstanbul Bidayet Hukuk Mahkemelerinde davalar açar.¹⁴ Sadaret, olay mahkemeye intikal ettiği için mahkeme sonucunu beklemenin uygun olacağını cevaben nezarete bildirir.¹⁵ Bu baskın olayından yaklaşık bir ay sonra aralarında Kara Kemal'in de bulunduğu İttihatçılar tutuklanmaya başlar.

Bir yandan açılan davalar sürerken, diğer yandan da Damad Ferid Paşa kabinesinin Evkaf Nazırı Mehmet Hamdi Bey zamanında bu fiilî durumu yasal bir çerçeveye oturtmak amacıyla bir kararname hazırlanır. Hükümetin kabul ettiği üç yıl süreli ve 15 Temmuz 1919 tarihli kararnameyle nezaretin oldu-bittisi yasallaştırılır. Millî Ekmekçi, Millî Kantariye, Millî Mensucat, Anadolu Millî Mahsulât ve Millî İktisad Bankası Anonim Şirketlerini kapsayan bu kararnameyle, şirketlerin idare meclisi üyelerini hissedarlardan veya dışarıdan atama yetkisi, Evkaf ile Ticaret ve Ziraat Nezaretlerinin ortak sorumluluğuna verilir. Ayrıca şirketlerin sermayelerinin %25'ine sahip olan hissedarlara, müfettiş aracılığıyla şirket muamelelerini denetleme ve genel kurulu olağanüstü toplantıya çağırma yetkileri tanınır. Yine şirketlerin sermayelerindeki vakıf paralara tasarruf etme ve mütevellilerin yetkisi dahilindeki muameleleri aracı vasıtasıyla veya doğrudan yerine getirme hakları Evkaf Nazırı'na verilir.¹⁶

İttihatçılar iktidardan düştükten sonra, 1918-1919 senesi hesaplarını inceleyen Evkaf Nezareti, şirketin ciddi bir buhran içinde olduğunu tespit eder. Evkaf müfettişi, şirketin kuruluş amacına uygun olmayan alanlara yatırım yaparak bundan büyük bir zarara uğradığını nezarete bildirir. Hazırladığı rapordan anlaşıldığına göre, Evkaf Nezareti yönetime el koymadan önce, şirket yetkilileri Düzce ve İzmit'te şirketin faaliyet alanı dışında kalan tütün işine yaklaşık 160.000 lira yatırır ve bu işten şirketin elinde bedeli 100.000 lira civarında olan bir miktar tütün kalır. Böylece bu girişimden tahminen 50-60.000 li-

14 Ali Akyıldız, "İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin İlginç Bir Uygulaması: Vakıf Olarak Kurulan Millî Şirketler", *Uluslararası Osmanlı Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, Türk Ocakları İzmir Şubesi, İzmir 2000, s. 515.

15 BEO, nr. 342117.

16 A. Akyıldız, *a.g.m.*, s. 515-516.

ralık bir zarar meydana gelir. Buna ayrıca yine aynı senelerin iç istikraz tahvillerinden olan 11.250 liralık ziyanla, önceki seneden devredilen zarar eklenince, 6 Kasım 1919 itibarıyla şirketin zararı 117.000 liraya ulaşır. Şirketin fırıncılarla beraber gerçekleştirdiği iâşe ekmeği imalatından olan kazanç ise ancak, giderlerini karşılar. Toplam sermayesi 100.000 lira olan şirketin kasasında ihtiyat parası olarak da 6.659 lira mevcuttu. Bu hesaba göre alacaklarını nakde çevirmesi şüpheli olan şirketin söz konusu zararı, asli sermayeyle ihtiyat akçesini yok ettiği gibi, geriye 10.000 liranın üzerinde bir açığın daha kalmasına neden olur. Müfettiş, şirketin bu hesaplarıyla durumunun vehameti kamuoyuna yansımadan şirketteki vakıf hisselerin uygun bir fiyatla diğer hissedarlara satılmasını ve vakıf paranın mümkün mertebe az zararla kurtarılmasını önerir.

Rapora göre şirketin vaziyeti gittikçe daha da kötüleşmekteydi. Bu durum şirket idarecilerinin Eylül 1919 dönemine ait sundukları şirket mizan cetvelinde de belirtilir. Nezaretin yaptırdığı nabız yoklamasından bazı hissedarların vakıf hisselerini ihraç fiyatının %40'ına satın almaya hazır oldukları anlaşılır. Evkaf Nazırı Vekili Mehmed Hamdi Bey, bu hisselerin mümkün mertebe az zararla satılarak vakıf paranın kurtarılmasını ve meydana çıkacak zararın diğer millî şirketlerin kârından kapatılmasını "müsta'cel ve mahrem" bir yazı ile sadarete bildirir. Hükümet, Maliye Nezareti'nin bu konuda bir araştırma yapmasını ve bunun neticesine göre hareket edilmesini kararlaştırdı.¹⁷

Daha sonraki gelişmelerden hükümetin ve Evkaf Nezareti'nin bu operasyonu gerçekleştirebilmek ve şirketteki vakıf hisseleri devredebilmek için ellerindeki bütün imkânları seferber ettiği anlaşılıyor. Nitekim 1920 senesinde Anadolu Milli Mahsulât, Milli Kantariye ve Milli Ekmekçiler Anonim Şirketlerinin genel kurulları, muhtemelen hükümetin ve Evkaf Nezareti'nin baskıları üzerine birleşme kararı alır. Karara göre öncelikle birleşme gerçekleşecek, daha sonra birleşmeye esas olacak sermayeye göre nezaretin şirketlerle olan bağıni kesmek üzere vakıf hisseleri

17 BEO, nr. 344937, 8 Kasım 1919.

diğer hissedarlara satılacaktı.¹⁸ Evkaf Nezareti bunun üzerine şirketlerin malî ve ticarî durumları hakkında müfettişlerin vermiş oldukları raporları incelemek ve konuyu derinlemesine araştırmak için, aralarında tüccar ve Ticaret Nezareti temsilcilerinin de bulunduğu bir komisyon kurar. Komisyon yaptığı çalışmalar neticesinde söz konusu üç şirketin birleştirilmesini ve Evkaf Nezareti'nin zararının kurtarılabilmesi için de vakıf hisselerinin satılmasını kararlaştırdığı raporunu nezarete sundu.¹⁹

Bu arada Evkaf Nezareti şirketlerin idare meclislerini yeniden oluşturma yönünde sermaye sahipleriyle vakfın haklarını muhafaza edebilecek bir çözüm üretilmediği için 15 Temmuz 1919 tarihli kararnamenin çıkması bile tartışmaları sona erdirmeyemedi. Nezaret, daha önce çıkan ve haksız rekabeti önlemek amacıyla memurların ticaretle uğraşmalarını ve şirketlerin idare meclislerinde görev kabul etmelerini yasaklayan kararname²⁰ yüzünden millî şirketlerin idare meclislerine ve yönetimlerine vakıf sermayeyi koruyacak elemanları atayamadı. Diğer bir ifadeyle, kararnamenin kendisine tanıdığı yetkileri kullanmadı. Öte yandan millî şirketlerin idare meclisi üyeleriyle hesap müfettişlerinin tamamen dışarıdan atanması da işine gelmiyordu. Evkaf Nazırı Osman Rifat Paşa, nezaret memurlarının söz konusu görevlere atanabilmesini sağlamak üzere kanunun yeniden yorumlanması için sadarete başvurduysa da, Şûra-yı Devlet bu müracaatı reddetti.

Bu belirsiz ortamda şirketlerin idaresi daha da kötüye gitti.

18 23 Mayıs 1920 (4 N 1338), *İkdam*, nr. 8360, s. 1. Gazetede bu habere dikkatimi çeken Arzu Terzi'ye teşekkür ederim.

19 Komisyon Evkaf Nukud-i Mevkufe Müdürü Sadettin, Muhasebe Müdür Muavini Fahri, Tüccar Nazmi ve Ticaret Nezareti Hukuk Müşavir Muavini Burhanettin Beylerden oluşmaktaydı (16 Ağustos 1920 [1 Z 1338], *İkdam*, nr. 8433, s. 2).

20 Sadrazam Talat Paşa hükümetinin çıkarmış olduğu 2 Ekim 1917 tarihli kararname, devlet ve vilâyet bütçelerinden maaş alan memurların doğrudan veya dolaylı olarak ticaretle uğraşmalarını yasaklıyordu. Kararnameye göre, memurlar, sermayesi hisse senediyle teşekkül etmiş olan şirketlerin hisselerinden satın alabilir; ancak, şirketlerin idare meclislerinde veya teftiş heyetlerinde görev alamazlardı. Bu hükümlere aykırı olarak ticaretle uğraşan memurlar bir daha devlet hizmetlerinde istihdam edilmemek üzere azledilir ve yaptığı ticaretin boyutuna göre 5 liradan 1.000 liraya kadar para cezasına çarptırılırdı (5 Ekim 1917/5 Teşrinievvel 1333, *Takvim-i Vekayi*, nr. 3020, s. 1).

İstifa veya devamsızlık eden şirket idare meclisi üyelerinin yerlerine yenileri atanamadı. Bu arada üç yıllık geçerlilik süresi dolan 15 Temmuz tarihli kararname, yenisinin hazırlanabilmesi için üç ay daha uzatıldı. Hükümet, yarattığı olumsuzlukları gidermek amacıyla başlattığı çalışmalar neticesinde, hukukî olmadığı ve hükümetin devletin bu şekilde piyasaya müdahale etmesini hoş karşılamadığı gerekçesiyle kararnamenin iptaline karar verdi (14 Eylül 1922). Böylece millî şirketlerle Millî İktisad Bankası, hükümet el koymadan önceki idarî yapılarına kavuşturuldu ve şirketlerdeki vakıf paralar da, benzer kurumlarda bulunan nakitlerle aynı hukuka tâbi tutuldu.²¹

Şirketin ve Millî Şirketlerin Tasfiyesi

Kara Kemal'in ve İttihatçıların millî şirketlere koyduğu toplam sermaye yaklaşık 1.400.000 liraydı. Ancak, Damad Ferid Paşa kabinesinin millî şirketlere el koymasından ve sermayelerinin bir kısmının Hürriyet ve İtilâf Fırkası ileri gelenlerine tevzi etmesinden sonra, şirketlerdeki sermaye 120.000 liraya kadar düştü. Yukarıda belirtildiği gibi, Tevfik Paşa hükümetinin 14 Eylül 1922'de millî şirketlerin idaresini hükümet el koymadan önceki hâle getirmesi ve millî mücadelenin de başarıya ulaşması üzerine Kara Kemal şirketleri tekrar toparlama sürecine girdi. Ayrıca eski arkadaşlarını da şirketler etrafında toplamaya başladı.²² Cumhuriyet döneminde de faaliyetlerini sürdüren millî şirketler, Kara Kemal başta olmak üzere önde gelen İttihatçıların adlarının İzmir Suikastı'na karışmaları üzerine bir kere daha siyasî gündeme oturmuş oldu.

İzmir Suikastı'ndan sorumlu tutulan İttihatçılar, İttihat ve Terakki fonlarını kendi denetimlerindeki millî şirketlere aktarmak ve bu şirketleri yeni rejime karşı hareketlerinde merkez üssü olarak kullanmakla suçlandı. Dönemin Amerika Birleşik Devletleri Büyükelçisi Mark L. Bristol, 3 Ağustos 1926 tarihli raporun-

21 Bu konuda geniş bilgi için bkz. A. Akyıldız, *a.g.m.*, s. 515-518.

22 Kandemir, *İzmir Suikastının İçyüzü*, Ekicigil Tarih Yayınları, İstanbul 1955, II, 11.

da, bu gerekçelerle millî şirketlerin ve dolayısıyla Millî Ekmekçi Şirketi'nin kapatıldığını ve yöneticilerinin çoğunun tutuklandığını bildirmektedir.²³ Öte yandan İstanbul Mıntıkası Şirketler Komiseri Remzi Saka'nın [1]927 Senesinde Anonim Sa'y ve Sermaye ismiyle kaleme aldığı İstanbul'da mevcut anonim şirketlerin 1927 senesindeki faaliyetlerini ve neticelerini gösterir broşürde tasfiye sürecinde olan ve toplam sermayeleri 1.625.000 liraya ulaşan 10 şirket arasında Millî Kantariye, Millî Ekmekçiler ve Millî Mahsulât Türk Anonim Şirketleri de vardır.²⁴

Bu olayın ardından şirketin tasfiye sürecine girdiği anlaşıyor. 22 Ağustos 1929 tarihinde toplanan hissedarlar genel kurulu, bir önceki senenin tasfiye muamelelerini onaylayarak tasfiye süresini bir sene daha uzattı.²⁵ Kurulda şirketin kurucularından olan Galip Bahtiyar ile Emin Beylerin hâlâ etkin olduğu anlaşılmaktadır. 24 Ağustos 1930'da toplanan bir sonraki genel kurul, murakıp ve tasfiye memurlarının rapor ve bilançolarını onaylayarak tasfiye süresinin bir sene daha uzatılmasına ve Millî Ekmekçi Anonim Şirketi yazıhanesinin Millî Mensucat Şirketi'ne tahsisine karar verdi.²⁶ Bir yıl sonraki olağan genel kurul 22 Ağustos 1931'de toplandıysa da, görüşmeler tamamlanamadığı için 19 Eylül tarihinde tekrar bir araya gelindi. Bu toplantı metninden vakıf hisselerine hükümetin el koymuş olduğu anlaşıyor. Toplantı, hükümet hisselerini temsilen İstanbul Ticaret Mıntıkası Müdürü Muhsin Naim Bey'e vekâleten komiser Hayrettin Bey başkanlığında yapıldı. Hesaplar ibra edilerek tasfiye süresi tekrar uzatıldı.²⁷

23 Orhan Duru, *Amerikan Gizli Belgeleriyle Türkiye'nin Kurtuluş Yılları*, Türkiye İş Bankası Yayını, İstanbul 2001, s. 237. İttihatçıların İzmir suikastıyla ilgili olarak yargılanması ve akıbetleri için bkz. Erik Jan Zürcher, *Millî Mücadelede İttihatçılık*, Bağlam Yayınevi, İstanbul 1995, s. 201-231.

24 Remzi Saka, [1]927 Senesinde Anonim Sa'y ve Sermaye, *Cumhuriyet Matbaası*, İstanbul 1928, s. 11.

25 *Sicill-i Ticaret Gazetesi*, nr. 911, 1 Ocak 1929.

26 Tasfiye memurları Galip Bahtiyar ve Mehmed Emin Beylere yaptıkları işlerin karşılığı olarak 250'er, murakıp Vahid Bey'e de 150 lira ücret verilecekti (*Sicill-i Ticaret Gazetesi*, nr. 1299, 15 Nisan 1931).

27 Ayrıca tasfiye memurlarının sunduğu raporda geçen 1.303 liranın şirkete maledilmesine karar verildi (*Sicill-i Ticaret Gazetesi*, nr. 1524, 12 Ocak 1932).

24 Temmuz'da yapılan 1932 senesi hissedarlar genel kurulunda tasfiye süresi bir yıl daha uzatıldıktan sonra,²⁸ nihayet 28 Eylül 1933 tarihinde hükümet hisselerini temsil eden Muhsin Naim Bey'in başkanlığında toplanan son hissedarlar genel kurulu, tasfiye memurlarının sunduğu rapor ve bilançoları ibra ederek şirketin alacak, borç ve mevcut mal varlığının mürur-i zamana uğradığı gerekçesi ve oybirliğiyle tasfiye muamelâtının sonuçlandırılmasına ve şirketin hükmi şahsiyetinin ilgasına karar verdi. Bu karara istinaden yapılması gereken resmî işleri takip etmekle tasfiye memuru Emin Bey'le murakıp Bahri Bey görevlendirildi. Bu memurların masrafları çıktıktan sonra şirketin mevcut mal varlığının Maliye Hazinesi'ne devri kararlaştırıldı.²⁹ Böylece Millî Ekmekçi Anonim Şirketi'nin yaklaşık on yıl devam eden sancılı ömrü sona ermiş oldu.

Sonuç

Netice olarak şunu söyleyebiliriz ki, İttihatçılar, akçeli işlerde son derece hassas ve dürüst davrandı ve bunu giriştikleri işlerde gösterdikleri tavırlarla ortaya koydular. Oysa özellikle Heyet-i Mahsusa-i Ticariyye'nin faaliyetlerinden elde ettikleri kâr yüzünden zaman zaman kamuoyunda pek çok söylenti, dedikodu ve iftiraya maruz kaldılar. *Tanin*'de çıkan yorumda da belirtildiği üzere, Heyet, "resmen kendisinin hakkı olan bu temettüü millî bir gaye-i hayra vakf" etmeye karar vermiş ve bu karar kongrede de kabul görmüştü.³⁰ Dedikodular yüzünden bütün hesapların hesabını kamuoyu önünde birer birer verdiler. Kara Kemal, hesapların ayrıntılarını sıraladıktan sonra konuyu şu cümlelerle ortaya koyar ve "muamelât-ı ticariyyeden hâsıl olup gerek aynen ve nakden elde bulunan, gerek şirketlere mevzû olan sermayeden şimdiye kadar vukubulan temettüâta ne şahs-i mânevi, ne de bunu idare edenler iddia-yı tasarruf ve temellükü hâtıra bile getirmediği cihetle masarîfât-ı

28 *Sicill-i Ticaret Gazetesi*, nr. 1727, 18 Eylül 1932.

29 *Sicill-i Ticaret Gazetesi*, nr. 2201, 16 Nisan 1934.

30 *Tanin*, nr. 2811, 11 Ekim 1916 (28 Eylül 1332), s. 1.

vâkıa-i zaruriyyeden maada tahassül eden her nevi temettü tamamen ve emaneten hıfz edilmiş ve bunun bittabi memlekete nâfi olacak bir emr-i mebrûre tahsisıyla devamlı bir sermaye-i hayriyyenin tesis-pezir olmasına müsaade buyurulacağı muhakkakat-ı umurdan addedilmiş” olduğunu belirtir.³¹

İttihatçıların bu tavrı sadece Kara Kemal'in şahsiyle kaim değildi; genel ve kurumsal bir yaklaşımdı. Nitekim merkezden taşradaki cemiyet merkez heyetlerine gönderilen genelgeyle, şirketleri kurarken dikkat edecekleri hususlar birer birer belirtilip bunlara uymaları konusunda taşradaki yetkililer uyarıldı. Cemiyet'in Bilecik merkez heyetine gönderilen 28 Kasım 1917 tarihli yazıda geçen şu cümleler İttihatçıların yaklaşımlarını hiçbir yoruma yer bırakmayacak surette ortaya koyar: “şirketler tesis edilirken bunların etrafımızda hâsım zümreler hâsıl edecek sûrette müesses ticarethane ve şirketlerin zararına vücûda getirilmemesi, himaye ve muâvenetimizin bütün millettaşlara şâmil düşmeyecek sûrette beş on adamın iktisâb-ı servet etmesine âlet olmaması iktiza eder. Kooperatiflerden, ziraat sendikalarından başka sanayi şirketleri tesisine gayret olunmalıdır. Birçok ihtiyaçlarımızın temini için muhtelif işlere âit fabrikaların lüzum ve ehemmiyetinden bahsetmek zâiddir. ... İktisat nâmına teşkilâtımızdan beklediğimiz faaliyet ve teşebbüsleri dört maddede hulâsa edebiliriz: 1. Kooperatifler 2. Ziraat sendikaları 3. Sanayi şirketleri 4. Hissedârânı milletin ef-râd-ı kesiresini şâmil anonim şirketler. *Mârrü'l-beyan* işlerden hakkıyla bir fâide hâsıl olabilmesi ve fırkamızın da fâidesiz yere tenkidata marûz kalmaması için teşkilât mümessillerinin şirketleri vücûda getirdikten sonra bilfiil idarelerini deruhte etmemeleri ve himayemizin münhasıran bir iki şirkete âit olmayıp umûm teşebbüsât-ı iktisadiyyeye teşmili hususunun nazar-ı dikkate alınması tavsiye olunur, aziz kardeşler”.³²

31 Tanin, nr. 2815, 15 Ekim 1916 (2 Teşrinievvel 1332), s. 2.

32 Belgenin aslı Cem Mahruki Özel Arşivi'nde bulunmaktadır (Klasör 28, Zarf 1).

**Bir Hanım İktisadî Teşebbüsü:
Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı
Osmanlı Anonim Şirketi**

Bu bölümde İttihatçıların “millî iktisat” politikaları çerçevesinde ve kadınların iş hayatında yer almalarını sağlama bağlamında kurdurdukları bir kadın iktisadî teşebbüsü olan Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı Osmanlı Anonim Şirketi ve faaliyetleri ele alınacaktır. Bilindiği gibi, Osmanlı toplumunda kadın, Tanzimat’tan sonra sosyal hayatın her şubesinde yavaş yavaş ön plana çıkmaya ve 19. yüzyılın sonlarına doğru da çalışma hayatında yer almaya başlar; özellikle II. Meşrutiyet’ten itibaren gittikçe hızlanan bu sürecin boyutları daha da genişler. Kadınlar kibrit, konserve, şeker, tütün, kereste, halı, dokuma, kâğıt, sabun, kimya sanayii ve sair iş kollarında istihdam edilmekteydi. Bazı alanlarda çalışan kadın işçi oranı erkeklere nispetle %95’lere çıkabildiği gibi, bazen de %25’lere kadar gerileyebiliyordu. Kadın işçilerin erkeklere tercih edilmesinin nedeni, aldıkları ücretin nispeten çok daha düşük olmasıydı. Kadınların aldığı ücret bazen erkeklerinkinin altıda birine kadar düşebiliyordu.¹ Bu yazılanlardan, önceki dönemlerde kadının iktisadî hayatın içinde olmadığı gibi bir sonuç çıkarılmamalıdır; özellikle 1775’ten sonra esham sisteminin uygulanmaya başlamasıyla beraber, ka-

1 Şefika Kurnaz, *Cumhuriyet Öncesinde Türk Kadını (1839-1923)*, İstanbul 1992, 138-142.

dınların esham sahibi olarak dolaylı da olsa iktisadî hayatın tam da içinde olduklarını görüyoruz; ancak, konuyu ilgilendirmedigi için bunun ayrıntısına burada girilmeyecektir.

Çalışma hayatına işçi olarak giren kadınlar bir süre sonra kendi işlerini kurarak işveren konumuna geçmeye başlar. Birkaç örnek vermek gerekirse, Enver Hanım, asker elbisesi dikmek amacıyla bazı evleri atölye haline getirir; Naciye Hanım, *Hanımlar Fotoğrafçısı* Naciye unvanlı bir fotoğraf stüdyosu kurar ve Seyyide Kemal Hanım da bir şekerleme imalathanesi açar. Bunların dışında, II. Meşrutiyet döneminde büyük sermaye gerektiren teşebbüslere de girerler. Fatma Nüzhet Hanım'ın öncülüğünde kurulan *Haymana Siyah Kehribar Madeni İşletme Şirket-i Milliyesi* ile Fatma Nefise Hamm'in yine madencilikle ilgili faaliyetlerde bulunmak üzere kurduğu *İş Yurdu* bunlara örnek olarak gösterilebilir.²

Yine hanımların bu dönemde büyük sermayeyle kurdukları iktisadî teşebbüslerin belki de en önemlisi *Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı Osmanlı Anonim Ticaret Şirketi*'dir. Bu şirket, Sultan Mehmed Reşad'ın 7 Nisan 1917 tarihli iradesine³ uygun olarak 18 Ekim 1917 tarihinde kuruldu.⁴ Kurucuları, Beşiktaş Serencebey Yokuşu Tekservi Sokağı'nda numarasız bir evde oturan Fatma Hasene Hanım, Bebek Karakolu sırasındaki yeni evde oturan Fatma Zehra Hanım ve Ayaspaşa Sarayarkası Sokağı 24 numarada oturan Ayşe İzzet Hanım'dır. Kuruluş amacı, hanımların ihtiyacı olan eşyaları üretip satmak ve dikiş dair her türlü ihtiyacı karşılamaktır. Çocuklarını evlendirmek isteyen subay ailelerine taksitle çeyiz eşyası satmak ve subaylara rütbelerine göre (teğmenden miralaya kadar) değişen oranlarda kredi açmak da amaçlar arasındaydı. Şirketin ödeme kapasitesini aşmamak için, açılacak kredinin miktarı ve sayısı idare meclisinin takdirine bırakıldı. Müdür, muhasebeci, kapıcı, modiste (kadın terzisi) ve hamallardan başka bütün görev-

2 Cüneyd Okay, "Meşrutiyet Döneminde Bir Kadın Şirketi: Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı A. Ş.", *Tarih ve Toplum*, Sayı 183, Mart 1999, s. 12.

3 DUIT, 65-1/32-1; *Muhavelât Def.*, nr. 24, s. 216.

4 *Memâlik-i Osmaniyye'de...*, s. 129.

lilerinin hanımlardan atanması içtüzük gereği idi. Merkezi İstanbul olan şirketin, Osmanlı ülkesinin herhangi bir yerinde veya yabancı ülkelerde şubeler açabilme hakkı vardı. İmtiyaz süresi elli seneydi.

Şirketin işleri, genel kurulca seçilen ve sayıları beş ile yedi arasında değişebilen üyelerden oluşan bir idare meclisi tarafından yürütülmekteydi. Ancak, ilk beş sene için görev yapan meclis üyelerini kurucular seçti. Meclise üye olabilmek için şirketin kırk ve genel kurula katılabilmek için de yirmi hisse senedine sahip olmak şarttı. İdare meclisi ayda iki kere toplanmaktaydı.

Şirketin kuruluş sermayesi 30.000 lira olup, bu sermaye her biri 5 lira değerinde 6.000 hisseye bölünmüştü. Hisse senetlerinin üçte birinin muvazzaf veya emekli subay ailelerine, üçte birinin Eşya-yı Askeriyye Ticaret Şirketi'ne ve geri kalan üçte birinin de çalışan veya emekli memurlara satılması gerekiyordu. Eğer belirlenen süre zarfında bu şahıs ve kurumlar hisse senetlerini satın almazlarsa, senetler normal olarak piyasada satışa sunulacaktı.⁵

Kurucuları hanım olan bu şirketin idare tarzı, kuruluş aşamasında önemli bir sorun haline gelir. Çünkü hisse senetlerinin en azından bir bölümünün erkeklerce satın alınacağı muhakkaktı. Bu ise, hissedarlarca oluşturulan şirket idare meclisinde ve genel kurulunda kadın ve erkeklerin bir arada bulunmaları demekti. Bu, dönem açısından çözüm bulunmamış olan önemli bir sorundu. Konu, Şûra-yı Devlet Maliye ve Nafia Dairesi'nde sadece bu noktadan ele alınır. Sorunu çözmek amacıyla hisse senetleri sadece hanımlara mahsus hâle getirilse, gerekli sermayenin toplanamayacağı şüphe götürmez bir gerçektir. Ayrıca, mülk edinme ve tasarruf konularında kadın ve erkeğin kanun ve şariat nazarında eşit olduğu, bu gibi şirket hisse senetlerinin sadece kadınlar veya sadece erkekler tarafından satın alınması şeklinde bir kayıt konulmasının doğru olmadığı konularında üyeler arasında fikir birliği vardı. Ancak, görüşme esnasında üyelerden İhsan Bey, hisselerden satın alan kadın ve erkeklerin

5 DUIT, 65-1/32-1; ŞD, 1273/29, lef 21, 15; *Memâlik-i Osmaniyye'de...*, s. 129-130.

gerek idare meclisinde ve gerekse genel kurulda bir arada bulunmaları hususuna itiraz eder. İhsan Bey, böyle bir durumun “ahkâm ve âdâb-ı milliyyeye mugayir olduğunu” belirterek şirketin içtüzüğüne bu konuda özel bir maddenin eklenmesini önerir. Söz konusu maddeyle idare meclisiyle genel kurulun asaleten veya vekâleten sadece erkek veya sadece kadınlardan teşekkülü sağlanabilirdi. Üyelerden Edhem Bey, tesettüre uygun olmak ve kendilerine ayrılacak yerlerde oturmak kaydıyla kadınların idare meclisi ve genel kurulda bulunmalarında bir sakınca olmadığını ifade eder. Başkan Nazif Bey’le üyelerden Şâdân, Serviçen ve İstefanaki Beyler ise, idare meclisiyle genel kurulun teşekkül tarzının zâbıtaya ait idarî bir keyfiyet olduğu noktasından hareketle, içtüzüğe özel bir madde eklenmesine gerek olmadığı yönünde görüş belirtti. Bunun üzerine yapılan oylamada bu görüş oyçokluğuyla benimsendi.⁶

Konu bir kere de Şûra-yı Devlet genel kurulunda ele alındı. Burada üyelerden Mustafa Efendi, kadınların bizzat ticaret etmek amacıyla anonim şirket kurmalarının ve bu yüzden erkeklerle bir arada bulunmalarının “hem şer’an, hem hikmet-i ictimaiyye nokta-i nazarından” yasak olduğunu belirterek konuya esastan itiraz eder. Şûra-yı Devlet genel kurulu, kadınların anonim şirket kurmalarının veya kurulmuş olanlardan hisse senedi satın almalarının bizzat ve doğrudan doğruya ticaret ve erkeklerle ihtilât etmeleri demek olmadığını belirterek bu hususta yapılan itirazları haklı bulmak veya reddetmek yolunda görüş bildirmeye oyçokluğuyla gerek görmedi. Ayrıca İhsan Efendi’nin içtüzüğe özel madde konulması yönündeki önerisini de yine oyçokluğuyla reddetti.⁷ Görüldüğü

6 “...temellük ve tasarruf hususunda nazar-ı kanun ve şer’de erkek ile kadın hukuk-ı mütesâviyeyi haiz olmalarına mebni bu gibi şirketler hisse senedatının iştirâ ve furuhtu keyfiyetinde şerait-i takayyüdiyye vaz’ı gayr-i caiz olduğu...” (DÜİT, 65-1/32-1; ŞD, 1273/29, lef 26, Şûra-yı Devlet Maliye ve Nafia Dairesi-nin 13 Mart 1917 tarihli mazbatası).

7 “...azadan Mustafa Efendi canibinden kadınların bizzat ticaret etmek üzere anonim şirket teşkil ve tesis eylemeleri ve bu sebeple erkeklerle ihtilât eylemeleri hem şer’an hem hikmet-i ictimaiyye nokta-i nazarından memnu olduğundan bahisle lâyiha-i mezkurenin esasına muhalif bulunduğu...” (DÜİT, 65-1/32-1; ŞD, 1273/29, lef 23, Şûra-yı Devlet genel kurulunun 31 Mart 1917 tarihli mazbatası).

gibi Şûra-yı Devlet konuyu hukukî ve şer'î olmaktan ziyade, idarî ve inzibatî bir sorun olarak değerlendirebilir. Bu içtihadı göre şirketin idare meclisine ve genel kuruluna katılacak olan kadın ve erkekler zâbıta tarafından kendilerine ayrılacak olan yerlere oturarak görevlerini yerine getirebilirlerdi. Böylece bu önemli sorun da fikhî ve toplumsal ahlâk ve gelenekler boyutundan soyutlanarak ve inzibatî bir ölçüye indirgenerek çözümlenmiş olur. Bu aslında gayet pratik ve akıllıca üretilmiş bir çözümdü.

Şirketin satış yeri Yeni Postahane karşısında Hamidiye Türbesi civarındaydı. Mağazada, çeşitli renklerde çarşaflık ve elbise kumaşlar, çorap, mendil, fanila, iç çamaşırı, şemsiye, lavanta, yelpaze, el çantaları, hediyelik eşya, sabahlık, akşamlık, düğün elbisesi, robdöşambr, bluz, iç eteklik gibi giyim eşyaları ve aksesuar satılmaktaydı. Şirket, gazeteye verdiği bir ilânda, müşterilerini memnun edebilmek amacıyla Avrupa'dan özel olarak bir kadın terzisi getirttiğini belirtir.⁸

Kuruluşundan itibaren şirketin işleri yolunda gitti. Nitekim 30.000 lira sermayesi olmasına rağmen, şirket bir yıl içerisinde 80.000 liralık bir işlem hacmine ulaşır. Bu yüzden 5 Ocak 1918 tarihinde toplanan şirket genel kurulu⁹ sermaye artırımına gitme kararını görüşür. Şirket genel kurulu içtüzüğe göre sermayeyi ancak, bir misli artırabilirdi. Bu oranın üzerindeki sermaye artırımını hükümetin iznine bağlıydı. Oysa bu miktar, yani 60.000 lira şirket açısından yetersizdi. Bunun üzerine genel kurul, şirketin ümit edilenin üzerinde bir performans gösterdiğini (*şirket muamelâtının memulünden fazla inkişâf eylemesi*) ve yapılacak bir misli sermaye artırımının ihtiyaçlarını karşılamayacağını ifade ederek sermayenin toplam 100.000 liraya çıkarılması yönünde bir karar alır ve bu karar, Sultan Mehmed Reşad'ın 9 Mart 1918 tarihli iradesiyle onaylanarak yürürlüğe girer.¹⁰ Savaş yıllarında kurulmuş ol-

8 Cüneyd Okay, a.g.m., s. 13.

9 ŞD, 1273/29, lef 10.

10 Hisse senedi adedi bu değişiklikte 20.000'e çıkarıldı (DÜİT, 65-1/32-2; ŞD, 1273/29, lef 13, 14; *Mukavelât Def.*, nr. 25, s. 38).

ması, şirket açısından bir olumsuzluk gibi görünmesine rağmen, gerçek bundan biraz farklıydı. Zira savaş ortamının belirsizliği, enflasyon, spekülasyon piyasası şartları ve hükümetin piyasayı gerektiği gibi denetleyememesi, çoğu kere sermaye sahipleri için bulunmaz bir nimetti. Nitekim böyle bir ortam şirketi ana sermayesinin yaklaşık üç katı bir işlem hacmine ulaştırmıştı.

Savaşın uzun sürmesi, kısa vadede yararlarına olan bu şartları şirketlerin aleyhine dönüştürdü. Piyasa bu derece uzun süreli ve ağır bir buhranı kaldıramadı. Bunun üzerine şirketin ayakta kalabilmesi için Eşya-yı Askeriyye Anonim Ticaret Şirketi'yle birleşmesi fikri gündeme geldi. Eşya-yı Askeriyye Anonim Şirketi, 16 Mart 1914 tarihli iradeye uygun olarak emekli miralay Ömer Nazım Bey'le İpekçi İsmail Efendi tarafından 8 Nisan 1914 (26 Mart 1330) tarihinde kurulmuştu. Kuruluş amacı, subaylara ait bütün askerî ve kişisel eşyaları peşin veya taksitle satmak; bu konularda komisyonculuk yapmak; evlenecek veya çocuklarını evlendirecek subaylara maaşlarından kesilecek taksitler karşılığında ev eşyası temin etmek ve teğmenden paşaya kadar bütün subaylara rütbeleriyle ve dolayısıyla maaşlarıyla orantılı olarak kredi vermektir.¹¹

11 Şirket, mülâzımlara 10, yüzbaşılara 15, binbaşılara 30, kaymakamlara 40, miralaylara 50 ve liva ile ferik paşalara da 100 liraya kadar kredi açabilecekti (DÜİT, 65-1/1-3; ŞD, 1273/29, lef 35; *Ticaret ve Ziraat Nezareti Mecmuası*, nr. 41-43, 30 Eylül 1330, s. 365; *Memâlik-i Osmaniyye'de...*, s. 21). Şirketin kurulmasına dair iradenin bir sureti için bkz. *Muhavelât Def.*, nr. 22, s. 157. Şirket, 17 Temmuz 1914 (4 Temmuz 1330)'te İstanbul'da bir mağaza (Ordu-Donanma Pazarı) açarak işletmeye başladı. Faaliyete geçmesiyle beraber şirketin kâr oranı sürekli yükseldi. 1914 senesinde ilk sekiz ayda 3.961 ve 1915'te de 20.399 lira net kâr elde etti. Şirket, işlerin iyi gitmesi üzerine Şam'da bir şube açtı ve Halep'te de bir diğerinin açılmasını kararlaştırdı. Başarında büyük pay sahibi olan şirketin memur ve işçilerine de, gösterdikleri gayretten ötürü ikramiyeler verildi. 1916 senesinde ise 71.955 lira net kâr elde edildi (*Memâlik-i Osmaniyye'de...*, s. 22). 1917'deki bir ilânında şirketin alt başlığı *Ordu-Donanma Pazarı* olarak geçer. Bu ilândan anlaşıldığına göre şirketin, tuhafiye, sarrajiye, kavvafiye ve terzihane olmak üzere dört ana faaliyet alanı vardı. Tuhafiye bölümünde, fanila, çorap, mendil, gömlek, lavanta, kolonya, termos, matara, kalpak, kabalak, seyyar karyola, çadır, manevra sandığı, çadır mobilyası, bataniye, yasuk, yorgan, cibinlik, portatif filtre, uzun ve kısa kılıçlar; sarrajiyede, eyer takımı, araba koşum takımı, manevra askı kemeri, kılıçlar için kemer

Görüldüğü gibi iki şirketin faaliyet alanları ve kuruluş amaçları hemen hemen aynıydı. Öte yandan, devletin resmî bir yayınına göre, Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı, Eşya-yı Askeriyye Anonim Şirketi'nin âdeta bir şubesi gibiydi.¹² Zaten yukarıda zikredilen, Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı'nın mevcut sermayesinin üçte birinin Eşya-yı Askeriyye Anonim Şirketi'ne ait olması keyfiyeti de bu kaydı doğrular. İki şirketin organik bağıını gösteren bir diğer delil de idare merkezlerinin aynı yerde, Hamidiye Türbesi Caddesi'nde olmasıydı.¹³

Birleşme kararı, "Harb-i Umumî'yi müteakip âlem-i ticarete hasıl olan buhran-ı mâlî ve iktisadiye karşı koyabilecek" bir tedbir olarak düşünüldü. Kararın neredeyse savaşın sonlarına doğru uygulanmaya konmasının nedeni ise, muvafakatları alınması gereken şirket kurucularının bir kısmının yurtdışında bulunması ve bazılarının da vefat etmiş olması dolayısıyla veraset intikal davalarının uzamasıydı.¹⁴

Her iki şirketin 6 Şubat 1921 tarihinde toplanan olağanüstü genel kurullarında, şirketlerin tasfiye edilerek bir çatı altında birleştirilmeleri kararı alınır. Karar, Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı idare meclisi başkan vekili Mehmet Neşet Paşa ve Eşya-yı Askeriyye Anonim Şirketi idare meclisi başkanı Hasan Rıza Paşa tarafından imzalanan ortak bir dilekçeyle hükümete bildirildi.¹⁵ Yeni şirket kuruluncaya kadar her iki şirketin manevî

süngülük askı kayışı, tabanca kılıfı, harita çantası ve hurç; kavvafiyede, askerî ve sivil bot, çizme, su geçirmez bot ve Rus lastiği; terzihanede de asker ve sivil elbise kumaşları vs. satılmaktaydı (*Galata Sarayı Mekteb-i Sultanîsinde Tertib ve Kışad Olunan İlk Hilâl-i Ahmer Sergisi Rehberi*, İstanbul 1917).

12 *Memâlik-i Osmaniyye'de...*, s. 129.

13 *Galata Sarayı Mekteb-i Sultanîsinde...*

14 Her iki şirket idare meclislerinin genel kurullara sunduğu raporlarda piyasadaki durum ve beklentiler şu şekilde ifade edilmekteydi: "el-yevm piyasada bir nispet-i mütezâyide üzere devam etmekte bulunan buhran-ı umumîden dolayı satışların lüzum-ı tezyidi her zamandan daha fazla bir şiddetle mahsûs ve bu neticeye vasil olmak için istikmali icap eden tedâbir ise bi-tahsis çeşitlerin tezyid ve tenevvüüne ve bununla beraber masarîf-ı umumîyyenin hadd-i asgarâ tenkisine vâbeste bulunmağla..." (ŞD, 1273/29, lef 6 ve 7).

15 ŞD, 1273/29, lef 5. Ticaret ve Ziraat Nezareti'nden Sadaret'e yazılan 4 Nisan 1921 tarihli yazı.

şahsiyeti saklı kalacak ve organları eskisi gibi çalışmalarına devam edecekti. *Şark Eşya Pazarı Osmanlı Anonim Ticaret Şirketi* adını alan yeni şirket, iki şirketin bütün haklarını, menkul ve gayri menkûl mevcutlarını, borç ve taahhütlerini de üstlenir. Sermayesi, her iki şirketin sermayelerinin toplamı olan 200.000 liraydı.¹⁶ Hesapların tesviyesi görev ve yetkisi, şirket idare meclislerine verildi. Ayrıca şirketlerin idare meclisi başkanları muameleleri takip hususunda yetki sahibiydi. Bu arada Avrupa'ya giden Hasan Rıza Paşa'nın istifasıyla boşalan Eşya-yı Askeriyye Anonim Şirketi idare meclisi başkan vekilliğine İbrahim Hakkı Paşa getirildi.¹⁷

Tablo 7'den de anlaşılacağı gibi, Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı, 100.000 liralık bir sermayesi olmasına rağmen, 1920 Temmuz sonu itibarıyla 123.401 liralık bir mal varlığı ve işlem hacmine sahipti.¹⁸ Aynı tarih itibarıyla Eşya-yı Askeriyye Anonim Şirketi'nin konumu ise daha da iyiydi. Nitekim Tablo 8'de de görüldüğü üzere, 100.000 lira sermayesi olan şirketin işlem hacmi 186.805 liraya ulaşmıştı.¹⁹

Prosedür gereği konuyu inceleyen Şûra-yı Devlet, yeni şirketin hazırlanan içtüzüğünü bazı değişikliklerle onaylar; ardından Sultan Mehmed Vahideddin'in 8 Ağustos 1921 tarihli iradesiyle iki şirketin birleşme işlemi resmen yürürlüğe girer.²⁰

Şark Eşya Pazarı Osmanlı Anonim Ticaret Şirketi, her iki şirketin faaliyet alanlarını da kapsıyordu. Amacı, her çeşit erkek, kadın, çocuk giyeceğiyle ev eşyaları üretip satmak, dikiş işleri, komisyonculuk ve ticaretle uğraşmaktır. Şirket, tüzel kişiliği hesabına gayri menkûle tasarruf edebilirdi. Merkezi İstanbul olan şirketin imtiyaz süresi elli yıldır. Normal hisse senetlerinin dışında 144 adet kurucu hisse senedi mevcuttu. Bunların yarısı eski hisselerine karşılık olarak Eşya-yı Askeriyye, diğer yarısı da Ha-

16 ŞD, 1273/29, lef 36-37. Şirketlerin olağanüstü genel kurul kararlarının tutanakları.

17 ŞD, 1273/29, lef 4.

18 ŞD, 1273/29, lef 6.

19 ŞD, 1273/29, lef 7.

20 DUIT, 65-3/54. Şirket içtüzüğünün bir sureti için bkz. ŞD, 1273/29, lef 2.

TABLO 7

Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı Osmanlı Anonim Şirketi'nin Birleşme Esnasındaki Mali Durumu

Mecutlar ve alacaklar			Borçlar				
	Lira	Kuruş	Para		Lira	Kuruş	Para
Genel emtia hesabı	119.563	24	30	Şirket sermayesi	100.000		
Esham ve tahviller	455			Bankalara	2.525		
Demirbaş eşya ve nakit mevcudu	194	26	10	Hisse senetleri faiz ve kârına	8.117	57	10
Muhtelif alacaklar	3.189	19		Muhtelif hesaplar	12.759	12	30
Toplam	123.401	70			123.401	70	

TABLO 8

Eşya-yı Askeriyye Anonim Ticaret Şirketi'nin Birleşme Esnasındaki Mali Durumu

Mecutlar ve alacaklar			Borçlar				
	Lira	Kuruş	Para		Lira	Kuruş	Para
Genel emtia hesabı	130.401	17		Şirket sermayesi	100.000		
Esham ve tahviller	17.050		10	Bankalara	33.836	46	10
Demirbaş eşya ve nakit mevcudu	3.355	52		Hisse senetleri faiz ve kârına	29.781	33	
Muhtelif alacaklar	35.998	88	20	Muhtelif hesaplar	23.187	78	20
Toplam	186.805	57	30		186.805	57	30

nımlara Mahsus Eşya Pazarı Şirketlerinin kurucularına verildi.²¹

Şark Eşya Pazarı, Osmanlı döneminde kurulan pek çok anonim şirket ve kurum gibi Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal etmiş ve faaliyetlerini sürdürmüştür. Şirketin içtüzüğü, 29 Haziran 1924 tarihli İcra Vekilleri Heyeti toplantısında onaylanarak yürürlüğe girmiş ve şirketin adı *Şark Eşya Pazarı Türk Anonim Ticaret Şirketi* olarak değiştirilmişti.²² Söz konusu düzenlemeyle şirketin ismindeki *Osmanlı* kelimesi, yerini *Türk* sözcüğüne bırakmıştı. Bu, diğer şirketler için de geçerliydi.

Netice olarak bu bölümde ele alınan bu örnek olay, Osmanlı Devleti'nin yaşadığı tecrübenin ve gerçekleştirdiği reformların boyutlarının ortaya konulmaksızın, Cumhuriyet döneminde kadının toplumsal ve iktisadî hayattaki yerinin doğru ve gerçekçi bir şekilde tespit edilebilmesinin mümkün olmadığını açıkça göstermektedir. Dolayısıyla Türkiye Cumhuriyeti'nin Osmanlı'dan devraldığı mirasın ve Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçiş sürecinin ayrıntılı bir biçimde ortaya konulması ve yeniden sorgukanlı bir değerlendirilmeye tâbi tutulması gerekmektedir.²³

21 Şirketin çıkardığı hisse senetlerinin her biri beşer lira kıymetinde olup isme yazılıydı. Bunlar 1, 5, 10, 20 ve 50'şer hisselik beş tertipti. Yeni çıkarılacak hisse senetlerinden satın alma önceliği mevcut hissedarlarındı. Kurucu hisse senetleri beş yıl süre ile satılamazdı. Sahipleri şirketin idaresine müdahale edemez, sadece yıllık kardan %12'lik bir pay alabilirlerdi. Genel kurulun şirket sermayesini bir misli artırma yetkisi vardı. Bu oranın üzerindeki sermaye artırımını hükümetin onayına bağlıydı. Şirket işlerinin idaresi, genel kurulca tespit edilen ve sayıları yedi ile dokuz arasında değişebilen üyelerden oluşan bir idare meclisi tarafından yürütülmekteydi. İlk üç sene için görev yapan üyeler söz konusu iki şirketin genel kurulları tarafından seçildi. Bunlar, Osmanlı İtbar-ı Milli Bankası Müdürü Suphi Ziya Bey, tüccardan Kemal Ömer ve İpekçi İsmail Efendi, asker emeklilerinden İbrahim Hakkı Paşa, Mehmet Neşet Paşa, Abdullah Bey ve Mehmet Esat Bey'di (ŞD, 1273/29, lef 2, 36-37). İdare meclisinin şirketin işlerinin idaresi ve yürütülmesinde tam bir tasarruf yetkisi vardı. Ayrıca resmî daireler ve diğer kurumlarla olan işleri takip etmeleri için üyelerden birisini veya ikisini özel yetkilerle vekil edebilirdi. İdare meclisine üye olabilmek için şirketin en az yüz, genel kurula üye olabilmek için ise otuz hisse senedine sahip olmak şartı (a.g.v., lef 2).

22 Bu dönemde idare meclisi başkanı Fehmi İsmail'di (Cengiz Aslantepe, *Eski Tahviller ve Hisse Senetleri "Osmanlı İmparatorluğu Dönemi ve Cumhuriyetin İlk Yılları"*, Ankara 1993, s. 126).

23 Bu makale daha önce "Bir Hanım İktisadî Teşebbüsü: Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı Osmanlı Anonim Şirketi", *Uluslararası Kuruluşunun 700. Yıl Dönümünde Bütün Yönleriyle Osmanlı Devleti Kongresi*, Konya 2000, s. 55-59'da yayımlanmıştı.

Kapitülasyonların Osmanlı İktisadî Modernleşmesi Üzerindeki Etkileri

Kapitülasyon en genel anlamıyla bir devletin başka bir devlet tüccarlarına ticarî, adlî ve iktisadî birtakım ayrıcalıklar sağlaması olarak tanımlanabilir. Bilindiği üzere Osmanlı klasik iktisadî zihniyetinin en temel prensiplerinden birisi, ülkede eşya ve emtia sıkıntısının çekilmemesi için ihracatı sınırlamaktır. Aslında kapitülasyonlar bu zihniyetle örtüşür; zira bu sayede ülkeye giren mal artar ve böylece Osmanlı devlet adamlarının korkulu rüyası olan kıtlık sorun olmaktan çıkar. Ancak, 19. yüzyıldan itibaren artık Osmanlı klasik iktisadî paradigması değişmeye başlar ve böylece kapitülasyonlar da farklı bir açıdan değerlendirmeye tâbi tutularak Tanzimatçı Osmanlı bürokratlarının gözünde iktisadî modernleşmenin önünde en ciddi engel hâline gelir. İşte bu başlık altında kapitülasyonların Osmanlı iktisadî modernleşmesi üzerindeki olumsuz etkileri ve devletin bunları kaldırma veya etkilerini azaltma yönünde aldığı tedbirler üzerinde durulacaktır.

19. yüzyılın özellikle ikinci yarısından itibaren Osmanlı ülkesinde faaliyete geçen bazı yabancı şirketler ve özellikle de sigorta şirketleri halka büyük zararlar verir. Avrupa'daki bir sigorta şirketinin acentesi olmadıkları halde, onların isimlerini kullanarak Osmanlı ülkesinde faaliyet gösteren ve halktan

prim toplayan sigorta şirketleri çok önemli bir sorun olarak karşımıza çıkar. 1890'lı yılların başında ülkede on beş sigorta şirketi veya acentesi faaliyet gösterirken, yedi-sekiz yıl içerisinde bu sayı kırk dörde yükselir. Vatandaşlardan sigorta primi toplayan bu şirketler, hasar oluştuğunda çeşitli gerekçeler göstererek sigortalılara ödeme yapmaz; devletin bu kuruluşları denetim altına alma çabaları da, aşağıda izah edileceği üzere, kapitülasyonlara aykırı olduğu gerekçesiyle sonuçsuz kalır. Yabancı sigorta şirketlerinin halka verdiği zarar, yabancı gazetelere bile yansır ve Viyana'da çıkan bir gazete sigorta şirketlerinin birer "çekirge sürüsü gibi Şark'a müstevli" oldukları şeklinde bir değerlendirme yapar.

Bu durum İstanbul Ticaret Odası'm da rahatsız eder ve oda yetkilileri yabancı sigorta şirketlerinden içtüzüklerini ve temsilcisi oldukları sigorta şirketinden almış oldukları vekâletnameleri ibraz etmelerini ister; ancak, sigorta şirketleri bu isteğe cevap vermeye bile tenezzül etmez. Avrupa'daki bazı şirketlerin temsilcisi olan sigorta şirketleri de sigortalıya tazminat ödememek için her yolu dener. Şirketler içtüzüklerine dayanarak anlaşmazlık halinde davanın ancak, Paris, Londra veya Avrupa'nın başka bir yerinde açılabileceği ve dava kazanıldığında da tazminatın ancak, şirket merkezinin bulunduğu ülkedeki bir bankaya yatırılabilceği gibi bahanelerle tazminata hak kazanan insanlara ödeme yapmak istemezler.

Yabancı şirketler, kapitülasyonları bahane ederek hiçbir malî sorumluluk altına girmeden ve devlete vergi ödemediği Osmanlı ticaret hayatına katılırlar. Bu durum yerli üreticileri ve zanaatkârların vaziyetini daha da kötüleştirir; zira zaten sermaye, bilgi, ticarî vizyon ve yetişmiş eleman açılarından Avrupalı şirketlerle rekabet edecek gücü olmayan yerli zanaatkâr ve tüccarların, faaliyet gösterebilmek için ayrıca devlete vergi vermeleri ve devletin koyduğu bazı kurallara uymaları gerekiyordu. Bu ise rekabet şartlarını daha da ağırlaştırır; yani yerli üreticinin yabancılarla rekabet şansı kapitülasyonlar nedeniyle neredeyse sıfıra iner. Öte yandan kapitülasyonlar, devlet olmanın en önemli göstergelerinden birisi olan kendi-

ne mahsus bir iktisadî siyaset belirlenmesinin önündeki en büyük engel olduğu gibi, reform süreci boyunca, yabancı devletler tarafından ülkenin içişlerine karışmak amacıyla bir müdahale aracı olarak da kullanılırlar. Bu müdahalenin en somut örneği, devletin yabancı şirketleri denetim altına alma sürecinde yaşanır.

Hükümet, her şeye rağmen bir yandan yerli müteşebbisleri teşvik edici bazı tedbirler alırken, bir yandan da yabancı şirketleri denetleme ve iktisadî faaliyetlerini kontrol altına alma adına bazı girişimlerde bulunur. Ülkede yatırım yapmak isteyen yerli ve yabancı yatırımcılara, fabrika kurmak üzere yurtdışından getirecekleri âlet, edevat ve makineleri gümrük vergisinden muaf tutmak, fabrikaların kurulacağı devlete ait arazileri ücretsiz olarak vermek ve devlete ait arazilerde bulunan bazı hammadde kaynaklarından ücretsiz yararlanmalarını sağlamak gibi bazı teşvikler sağlanır. Şirket kurma mevzuatı yeniden düzenlenir ve şirket kurma prosedürü kolaylaştırılır. İhracatı teşvik için de yurtdışına çıkarılacak deri ürünlerinden gümrük vergisi alınmaz. Bundan amaç yerli ürünlerin “emtia-i ecnebiyyeye rekabet edebilmesi”ydi; ancak, bu noktada, ithal yasakları koymak veya ithalatı yüksek oranda vergilendirmek, yerli sanayie ucuz hammadde sağlayabilmek için hammadde lere ihraç yasağı koymak veya yüksek oranda vergilendirmek gibi yerli sanayii gerçekten koruyucu tedbirleri alıp hayata geçiremedi. Bunun en önemli nedenlerinden birisi ise, sık sık tekrarlandığı gibi, kapitülasyonlardı.

Devlet, mahkemelerini yetkili merci olarak kabul etmeyen, vergi vermeyen ve denetimi reddeden yabancı şirketlerle kendi vatandaşları arasında sorun çıktığında kapitülasyonlar yüzünden vatandaşlarının haklarını koruyacak tedbirleri alamıyor; birçoğu kendi ülkelerinde de tescil edilmemiş olan bu şirketlere herhangi bir denetim ve yaptırım uygulayamıyordu. Bu yüzden özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, kapitülasyonların doğurduğu iktisadî sonuçlar reformcu devlet adamları tarafından ciddi olarak tartışılmaya başlanır. İktisadi bağımsızlıkla siyasî bağımsızlık arasındaki yakın ve doğrudan

ilişkiyi izah etmeye gerek yok; nitekim burada ele alınan süreç bu ilişkiyi açık ve çarpıcı bir şekilde ortaya koymaktadır.

Osmanlı tarihinde kapitülasyonlara karşı ilk ciddi tavır 1713'te sadrazam olan Ali Paşa tarafından sergilenir. Ali Paşa, bu imtiyazların Osmanlı padişahlarınca tek taraflı olarak verildiğini ve dolayısıyla hukukî alt yapılarının son derece zayıf olduğunu; diğer bir ifadeyle, sonuçta tahta geçen bir padişahın söz konusu imtiyazları vermek istememesi durumunda Avrupalı devletlerin elinde öteden beri devam eden teamüllerin dışında herhangi bir hukukî dayanağının olmadığını görür.

Ali Paşa'nın bu konuya dikkat çekmiş olması, İstanbul'da bulunan Fransa elçisi Marquis de Bonnac'ın uyanmasına neden olur. Hatta elçinin, "bu adam [Ali Paşa] iki üç yıl daha kalsaydı belki de kapitülasyonları kaybedecektik. Kapitülasyonların hukuksal temeli o denli zayıftır ki bunların devamı için boyuna uğraşmak gerekir. Benim amacım kapitülasyonların yenilenmesi ve pekiştirilmesidir" şeklindeki sözleri kapitülasyonların hukukî altyapısının zayıflığına işaret eder. Ali Paşa'nın Petervaradin'de şehit düşmesi (1716) neticesinde bu girişim, 1740'ta Fransa'ya daha da geniş imtiyazların verilmesiyle sonuçlanır. 1740 kapitülasyonlarının önemi, bu imtiyazların artık tek taraflı verilen imtiyazlar olmaktan çıkarak ikili ticarî antlaşmalar haline getirilmiş olmalarıdır. Fransızlara tanınan bu ayrıcalıklar daha sonra diğer Avrupa devletlerine de verilir.

Kapitülasyonların Osmanlı iktisadî modernleşmesi üzerinde yarattığı ciddi olumsuzluklara dikkat çeken diğer bir devlet adamı da, Tanzimat döneminin önemli simalarından Âli Paşa'dır. Kırım Savaşı'ndan sonra toplanan Paris Kongresi'nde Osmanlı Devleti'ni temsil eden Âli Paşa, "hem bize reform yapmamız için baskı yapıyorsunuz, hem de kapitülasyonlarla önümüzü kesiyorsunuz" diyerek haklı bir itirazda bulunur. Görüşleri yerinde bulunarak konunun Paris Antlaşması'ndan sonra İstanbul'da toplanması kararlaştırılan İstanbul Konferansı'nda ele alınması esası benimsenirse de, söz konusu konferans gerçekleştirilemeyince bu teşebbüsten de bir sonuç çıkmaz.

Kapitülasyonlarda bir değişiklik yapılmadan atılacak iktisadî adımların beyhude olacağını bilen Âli Paşa, 7 Temmuz 1867’de sefaretlere kapitülasyonlar hakkında bir muhtıra göndererek kapitülasyon hükümlerini anlaşmalara aykırı yorumladıklarını ve kapitülasyonlara dayanmayan imtiyaz iddialarının reddedileceğini bildirir; ayrıca yabancıların bulundukları ülkenin kanunlarına uyma zorunluluğu yönündeki milletlerarası hukuk kuralını sefirlere hatırlatır. Bu muhtıranın en temel argümanı, gerek iktisadî, gerek siyasî anlamda Osmanlı Devleti’nin atmış olduğu adımların, kapitülasyonlara aykırı olduğu gerekçesiyle sefaretler tarafından engellenmesiydi. Âli Paşa, söz konusu muhtırayla bu engelleri açmaya çalışsa da, bundan da bir sonuç alınamaz.

Yabancı şirketleri denetim altına alabilmek için II. Abdülhamid döneminde de birkaç kez girişimde bulunulur. Ticaret Müsteşarlığı bu amaçla ilk olarak 1886 tarihinde bir nizamname hazırlar. Nizamnamenin gerekçesinde, söz konusu denetim hakkının kullanılabilmesine meşruiyet sağlayabilmek için Avrupa ülkelerinden ve Amerika’dan örnekler verilir. Buna göre yabancı bir şirketin Osmanlı ülkesinde faaliyet gösterebilmesi için kendi ülkesinin konsolosluğundan alınmış bir güven mektubunu takdim etmesi ve Osmanlı makamlarından ruhsat alması gerekiyordu. Hükümetin müsaadesi olmaksızın şirket içtüzüğü değiştirilemeyeceği gibi şirketin faaliyet alanı da genişletilemezdi. Ticaret odalarının oluşturacağı komisyonların şirket faaliyetlerini sürekli olarak denetlemesi ve nizamnameye aykırı davranan şirketlerin ise cezalandırılması öngörülüyordu. Bu nizamname kamuoyuna açıklanmadığına göre büyük bir ihtimalle yürürlüğe konulamadı.

Bundan yaklaşık bir yıl sonra, 7 Aralık 1887’de Sultan II. Abdülhamid’in iradesiyle yeni bir nizamname yayımlanır. Hükümetin izni olmaksızın yabancı şirketlerin Osmanlı ülkesinde şube veya acente açamayacağı, şirketlerin resmî muameleler için Osmanlı ülkesinde bir ikametgâh göstermesi gerektiği, aleyhindeki kesinleşmiş bir kararı uygulamaktan kaçınan şirketin kapatılacağı gibi maddeleri içeren bu nizamname de İs-

tanbul'daki yabancı ülke sefirlerinin itirazıyla karşılaşır ve reddedilir. Sefaretlerin karşı çıkış gerekçesi, hükümetten izin alma şartının "kapitülasyonlarla temin edilen serbestî-i ticaret esası"na aykırı olduğuydu.

II. Abdülhamid, birincisinin başarısızlığa uğraması üzerine 25 Mart 1906 tarihli iradeyle ikinci bir nizamname daha yayımlar. Böyle bir nizamnamenin çıkarılmasını gündeme getiren kurum ise hakkı yenen ve zarara uğrayan insanların başvurduğu mahkemelerin bağlı olduğu Adliye Nezareti'ydi. Nizamnameye göre, Osmanlı topraklarında faaliyet gösteren şirketlerin, temsilcisi, acentesi veya şubesi oldukları şirketten aldıkları bir vekâletnameyi yetkili mercilere ibraz etmeleri; ayrıca kuruluş yerini, ismini, uyruğunu, sermaye miktarını ve Osmanlı kanunlarına uyacağına dair bir dilekçeyi Ticaret Nezareti'ne vermeleri gerekiyordu. Nizamnamenin en önemli maddelerinden birisi hiç şüphesiz ki herhangi bir ihtilaf hâlinde Osmanlı mahkemelerinin yetkili merci olarak kabul edilmesiydi. Ülkede kangren halini almış olan sigorta şirketleri konusu da nizamnamede ayrıntılı bir şekilde yer alır. Fakat bu nizamname de kapitülasyonlara aykırı olduğu gerekçesiyle sefaretler tarafından reddedildi.

II. Meşrutiyet hükümetleri de fırsat buldukça kapitülasyonları gündeme getirdi. Nitekim Avusturya-Macaristan'la imzalanan 1909 protokolünde ve İtalya'yla akdedilen Lozan Barış Antlaşması'nda da kapitülasyonlar söz konusu edilir. İttihatçılar Birinci Dünya Savaşı'nın puslu atmosferi içerisinde kapitülasyonların kaldırılmasını ciddi olarak ele alır ve bununla ilgili kararın esaslarını belirlemek üzere 1914 Eylül'ü başlarında Adliye Nazırı Pirizade İbrahim Bey'in başkanlığında bir komisyon kurulur. Yapılan bu çalışmalar neticesinde 8 Eylül 1914'te Prens Said Halim Paşa başkanlığında toplanan hükümet, komisyonun kapitülasyonların lağvedilmesi yönündeki kararını kabul ve aynı gün bu kararı ilân eder; bu karara istinaden Osmanlı ülkesinde oturan yabancılar hakkında devletlerarası hukuk kurallarının uygulanacağı ve hâlen tatbik edilen ve kapitülasyon ismi verilen malî, iktisadî, adlî ve idarî bütün imti-

yazların, onlardan doğan bütün ayrıcalık ve hakların lağvedildiği kamuoyuna duyurulur.

Karar, 9 Eylül 1914'te bir nota ile İstanbul'daki sefaretlere bildirildi. Büyük devletler, kapitülasyonların ikili antlaşmalara dayandığını ve dolayısıyla tek taraflı olarak kaldırılamayacağını belirterek elçilikleri vasıtasıyla birtakım tepkiler gösterirlerse de, o sırada yaşanan kargaşa ortamında bunlar pek etkili olmaz; dolayısıyla İttihatçıların yarattıkları fiilî durum başarılı olur. Hükümetin 1 Ekim'de yürürlüğe koyduğu ve kapitülasyonları kaldırdığı bu kararın ardından Osmanlı kanunlarında eski antlaşmalardan kaynaklanan hükümler de yeniden gözden geçirilir; çıkarılan bazı geçici kanunlarla kapitülasyonların kaldırılmasının yarattığı yasal boşluğun doldurulması hedeflenir. 15 Ekim 1914'te, Osmanlı kanun ve nizamlarında eski antlaşmalardan ve kapitülasyonlardan doğan bütün hükümlerin geçersiz olduğu ilân edilir.

8 Mart 1915 tarihli geçici bir kanunla, Osmanlı ülkesindeki yabancıların durumu masaya yatırılır; yabancılar ülkede emniyet ve asayiş ilgilendiren bütün kanun ve nizamların kapsamına alınarak ülke içindeki faaliyetlerinin denetlenebilmesine ve sınırlandırılabilmesine imkân tanınır; ayrıca Osmanlı uyruklulardan alınan vergilerin yabancılardan da aynı şekilde alınması kararlaştırılır. Bu, öteden beri zikredilen ve yerli müteşebbislerle yabancı şirketler arasındaki haksız rekabeti önlemeye yönelik önemli bir gelişmeydi.

Yabancı şirketlerin denetlenebilmesi için 1906'da yapıldığı yukarıda zikredilen ikinci girişimin de başarısızlığa uğraması üzerine, konu yaklaşık sekiz sene ele alınamadı; ancak, problemler artarak devam etti. Kapitülasyonların kaldırılmasından sonra, sıra bunlardan yararlanan ve imtiyazların arkasına sığınıp halkı ve ülkeyi zarara uğratan yabancı şirketlere gelir. Bâbîâlî'de özel bir komisyon oluşturulur ve yaptığı çalışmalar neticesinde 13 Aralık 1914 tarihinde çıkarılan geçici bir kanunla yabancı şirketlerin denetim altına alınmasına imkân tanınır.

Bu kanun da öncekiler gibi, yabancı anonim ve sigorta şirketlerini ayrı ayrı ele alır. Artık Osmanlı ülkesinde faaliyet

göstermek isteyen yabancı bir şirket, ismini, kuruluş yerini, uyruğunu, sermaye miktarını ve Osmanlı kanunlarına uyacağını bildiren bir dilekçeyi Ticaret Nezareti'ne sunmaya; ayrıca ülkesinin kanunlarına uygun kurulduğunu ve faaliyette bulunduğunu gösteren tâbi olduğu hükümetçe verilmiş resmî bir belgeyi ibraz etmeye mecburdu. Şirketler Osmanlı kanun ve nizamlarına tâbi tutuldu. Kanunun on beşinci maddesiyle, esas faaliyet alanı Osmanlı ülkesi olan yabancı anonim şirketlere, kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren üç ay içerisinde bir *Osmanlı anonim şirketine* dönüşme zorunluluğu getirilir; aksi durumda idare merkezlerinin kapatılacağı kendilerine tebliğ edilir.

Yabancı sigorta şirketlerinin denetimi Ticaret Nezareti'ne verilir. Bu bağlamda her şirketin belli bir senelik harcı, malî durumlarını gösterir belgeleri ve genel kurulca onaylanmış yıllık bilançolarını nezarete vermesi gerekiyordu. Osmanlı vatandaşlarının haklarının korunabilmesi için şirketlere belli bir parayı bir bankada bloke etme zorunluluğu getirilir; ayrıca sigorta şirketlerinin halka ödemeleri gereken ve büyük sorunlara neden olan sigorta tazminatlarının ödenme yerleriyle ilgili sorun da çözülür: artık sigorta bedelleri, şirketin şube veya acentesinin bulunduğu yerlerde ödenecekti.

Yine çıkarılan geçici başka bir kanunla öteden beri yerli şirketlerin ve hükümetin şikâyetlerine konu olan yabancı şirketlerin gelir vergisi vermemeleri sorunu da çözüme kavuşturulur ve Osmanlı ülkesinde ticarî faaliyet gösteren bütün şahıs ve şirketler, herhangi bir ayırım gözetilmeksizin gelir vergisi ödemekle yükümlü tutulur.

Çıkarılan bu kanunların uygulanma süreci de biraz sancılı olur ve kolayla alışıma olan yabancı şirketler bu şartlara direnmek ve bunların gereğini yerine getirmemek için her yolu dener. Sigorta şirketleri de bunlar arasındaydı. Önemli bir kısmı yükümlülüklerini yerine getirmeyince, hükümet bunların isimlerini kamuoyuna deşifre eder. Nitekim *İktisadiyat Mecmuası*'nda Ticaret Nezareti'nden yetki belgesi almamış olan elli beş sigorta şirketinin ismi ilân edilir. Bunlar arasında İngiliz, Al-

man, Fransız, Norveç, İtalyan, Amerikan, Rus, İskoç, İsviçre ve Macar şirketleri vardı. Görüldüğü gibi Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesindeki kargaşa ortamı içerisinde kapitülasyonlar bir oldu-bitti ile kaldırılarak hükümetin şirketler üzerinde kurmak istediği denetim, yine aynı kargaşa nedeniyle başarıyla uygulanamadı. Kanunun çıkmasının üzerinden neredeyse iki yıl geçmesine rağmen, sigorta şirketleri hâlâ denetim altına alınmadığı gibi bunların faaliyetlerine de engel olunamadı.

Said Halim Paşa hükümeti 23 Mart 1916'da çıkardığı başka bir geçici kanunla, yabancı şirketlere Türkçe kullanma zorunluluğu getirir. Yabancı imtiyazlı şirketler, zorunlu hâller, teknik konular ve yabancı kuruluşlarla yaptıklarının dışında kalan bütün yazışmalarında Türkçe'yi kullanmak mecburiyetindeydi. Bu kanunla Türkçe kullanımı zorunlu hâle getirilerek hem Osmanlı vatandaşlarına yeni bir istihdam alanı yaratılması, hem de bu çalışanlar vasıtasıyla yabancı şirketlerin içeriden denetlenmesi amaçlanıyordu.

Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'ndan yenik çıkması üzerine galip devletler, imzalanan Sevr Antlaşması'yla kapitülasyonların, İttihat ve Terakki'nin 9 Eylül 1914 tarihli deklarasyonundan önceki konumlarına geri dönülmesi ve o ana kadar yararlanamayan devletlere de teşmil edilmeleri konusunda İstanbul hükümetini ikna ederse de, Ankara hükümeti bu kararı tanımaz. Öte yandan 16 Mart 1921'de Sovyet Rusya ile imzalanan Moskova Antlaşması'yla ülkenin egemenlik haklarını sınırlandırdığı gerekçesiyle kapitülasyonların kaldırılması esası benimsenir.

Millî Mücadele'den sonra Lozan'da toplanan konferansta Avrupa devletleri kapitülasyonların devam etmesi için diretirlerse de, Türk heyeti bunu kabul etmez ve konferansı terk eder. Daha sonra toplanan ikinci Lozan Konferansı'nda Türk hükümetinin bu konuda taviz vermeyeceğini anlayan Batılı devletler geri adım atar ve nihayet 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Antlaşması'yla kapitülasyonlar kaldırılır. Görüldüğü gibi, Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyıl boyunca ve 20. yüzyıl başlarında kendi millî çıkarları için ileriye doğru atmış olduğu

her adım, Avrupa devletlerinin İstanbul'daki elçilerinin itirazlarıyla karşılaşır ve itirazlarının dayanak noktası her zaman kapitülasyonlar olur. Bu engel bir türlü aşılamadığı için, ülkede sermaye birikimini sağlamaya yönelik olarak kurulan yeni ticarî ve iktisadî müesseseler bundan büyük zararlar görür ve Osmanlı iktisadî modernleşmesi gecikir. Osmanlı Devleti'nin mirası üzerine kurulan yeni cumhuriyet ise iktisadî gelişiminin önünde büyük bir engel olarak duran ve iktisadî ve siyasî bağımsızlığına büyük bir sekte vuran kapitülasyon belâsından Lozan Antlaşması'yla kurtulur. Böylece Millî Mücadele'nin parolası olan tam bağımsızlık prensibi, iktisadî bağımsızlıkla perçinlenir. Lozan'daki bu kazanımın büyüklüğünü, yukarıda anlatılan süreç çok açık bir şekilde ortaya koymaktadır.¹

1 Bu konuda geniş bilgi için bkz. Ali Akyıldız, *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, İstanbul 2001, s. 56-77.

Ekler

İttihat ve Terakki Cemiyeti İleri Gelenlerinin Vakfettikleri 400.516 Liranın Vakfiyesi

Elhamdülillah ellezi hedahu ba'ze ibadihi ilâ sebili'l-hayrati ve ca'le'l-evkafe e's-sahîhate zerî'atûn ilâ-irtika ve'd-derecâtî'l-âli-yâti ve's-selâtü ve's-selâmu alâ-hayri halkihi Muhammedi'l-meb'ûsi ilâ-kâffeti'l-ümemi bi'l-âyâtî'z-zâhirâtî'l-müeyyedi de-lâilihü bi'l-mucizâtî'l-bâhirâtî ve alâ-âlihi ve eshabihî'l-lezine hum ilâ-sebili's-sevabi hedahu.

Emma ba'd, husus-i âtiyyü'l-beyanın mahallinde fasl ü hasmi ve ketb ü tahriri iltimas olunmağla bizzat Nuriosmaniye'de Mengene Sokağı'nda İttihad ve Terakki Cemiyet-i muhteremesi İstanbul hey'atı merkezi ittihaz kılman merhum Ârifî Paşa veresesinin mutasarrıf oldukları konağa varılıp zeyl-i vesikada muharrerü'l-esâmi zevat huzurlarında akd-i meclis-i şer'-i âlî olundukta zâtları ma'ruf kırkbirbin yediyüzyirmi adet Osmanlı lirasına müstakilen mâlik olan Memduh Şevket ve yirmiyedibin beşyüz adet tam Osmanlı lirasına müstakilen mâlik olan Hüseyin Hüsnü ve yirmiyedibin beşyüz adet Osmanlı lirasına müstakilen mâlik olan Ferit ve yirmiyedibin beşyüz adet Osmanlı lirasına müstakilen mâlik olan Selâhattin ve yirmialtının yediyüzaltmış adet Osmanlı lirasına müstakilen mâlik olan Vehbi ve yirmialtının dokuzyüzkırk adet Osmanlı lirasına müstakilen mâlik olan Edhem ve yirmiyedibin beşyüz adet

tam Osmanlı lirasına mâlik olan Hüseyin ve yirmiyedibin beşyüz adet Osmanlı lirasına mâlik olan Basri ve yirmialtının ikiyüz adet Osmanlı lirasına müstakilen mâlik olan Tefvik Beyefendiler hazeratı ile yüz kırk birbin üçyüz doksanaltı adet tam yüzlük Osmanlı altınına ale's-seviyyü'l-iştirak mâlikler olan Sabri ve Muhtar ve Ali ve İzzet ve Said ve Celâl ve Rıza ve Bekir ve Midhat ve Sadettin ve Cemil ve Kemal Beyefendiler hazeratından her biri meclis-i ma' kud-ı mezkûrde zikri âti vakıflarına liecli't-tescil ve'l-itmâm emrû'l-vakf ve't-tekmil mütevellî nasb ve tayin buyurdıkları hâlen Dârülaceze Müdürü Doktor Nazmi Beyefendi hazretleri ibn Sadık Efendi mahzarında takrir-i kelâm edip bâlâda muharrer olduğu vech ile müstakilen ve ale's-seviyy müştereken mâlik olduğumuz atyeb mal ve enfes menâlimizden cem'an dörtyüzbin beşyüz onaltı adet tam yüzlük Osmanlı altınını bi'l-ifraz vakf ve habs edip şöyle şart eyledik ki, meblağ-ı müstakil ve müşterek-i mezkûrlar mütevellîleri marifetleriyle mudârebe ve bızâ'a ve idâne ve ahz ü ita gibi umur-i ticarette ve mülk ve milletin teâli-i iktisadiyâtına hâdim teşebbüsâta iştirak suretiyle istimal ve tenmiye olunup hasıl olan rub' ü nemâ ve ribh-i ticaretten beher sene nihayetinde yüzde yirmibeşi re'sû'l-mâle zam ve ilâve oluna ve baki yüzde yetmişbeşi dahi binüçyüz otuz üç senesi Teşrinisânisi tarihîyle muverrah nizamname ile mün'akid ve müteşekkîl Esnaflar Cemiyeti'nin nizamname-i mezkûr hükmünce vaki olan ictima-ı umumî-i senevîsinde vakf-ı mezkûr mütevellîleri hey'atının dahi inzîmam-ı ârâsıyla takarrür edecek şekil ve surette esnaf-ı mûmâileyhimin ve amele-i mukayyedenin hayr ve nef'ine harc ve sarf edile. Şâyet cemiyet-i mezkûre murûr-i eyyâm ve kürûr-i a'vâm ile dûçar-ı teşettüt ve infisâh olursa zikr olunan yüzde yetmişbeşi vücûh-i berr ü hayre sarf oluna ve masraf ve suret-i sarf mütevellûn-i mûmâileyhim rey ve tensiplerine âit ve münhasır ola ve vakf-ı mezkûrün tezyid ve teksiri ve tebdil-i şurût ü kuyûdu işbu vakfa mütevellî olan kimşelerin merreten ba'de uhrâ yed ü meşîyetlerinde ola ve vakf-ı mezkûrün tevliyeti hayatta oldukça bâlâda esâmisi muharrer zevat-ı kiramdan Tefvik ve Ferit ve İbrahim ve Vehbi ve Selâ-

hattin Beyefendiler hazeratına meşrut ola ve mütevellûn-ı mûmâileyhimden vefat edenlerin yahut li-sebebin mine'l-esbâb ihraç ve azl olunanların yerlerine hayatta ve baki olanların cümlesinin rey ve intihabiyle müstakim ve umur-i vakfı rüyete iktidarı zâhir olan kimseler müteveli olalar ve mütevellilerden her birinin rey ve tedbiri inzımam etmedikçe umur-i vakftan bir emre ve tasarrufattan ednâ ve tasarrufa teşebbüs edilmeye deyu tayin-i şurût ve tebyîn-i kuyûd ve meblağ-ı mevkuf-ı mezkûrû fâriğen ani's-şevâgil müteveli-i mûmâileyhe teslim eylediğimizde ol dahi ba'de't-teslim meblağ-ı mevkuf-ı mezkûrde evkaf-ı saire mütevellileri misillü tasarruf eyledi dediklerinde gabbe't-tasdikû's-şer'î vâkıfûn-i mûmâileyhimden her biri vakf-ı mezkûrlerini ahkâm ve şurût ve kuyûdunu istihkâm kasdıyla vakf-ı mezkûrlerinden rucû' ve meblağ-ı mevkuf-ı mezkûrû ke'l-evvel mülklerine istirdad ve müteveli-i mûmâileyh dahi red ve teslimden ibâ ve imtina' ile terâfu'a talipler ve mübtegasınca fasl ü hasme râgıbler olduklarında idame-i hayr-i ûlâ ve ibkaen vakf-ı uhra olmağla âlimen bi'l-hilâfi'l-cârî beyne'l-eimmeti'l-eslâf vakf-ı mezkûrûn sıhhat ve lüzumuna hükm-i sahîh ve kaza-i sarîh mer'î olunmağın minba'd vakf-ı mezkûr sahîh ve lâzım oldu. Femen beddelehu ba'demâ semî'ahu feinnemâ ismuhu ale'l-lezine yubeddilüne innellahe semî'un alîm. Ve ecrû'l-vâkıfı ale'l-Hayyi'l-cevâdi'l-kerîm cerâ zalike ve hurrîre fi'l-yevmi'l-hâdi-aşer min-şehri Cemâziyelûlâ li-sene sitte ve selâsîn ve selâse-mie ve elf min-Hicreti menlehü'l-izze ve's-şeref.

Şûra-yı Devlet riyaset-i celilesinin fî 23 Haziran sene 336 tarihli ve 39538/19 numarolu tezkiresiyle vaki olan talebe mebnî ihraç kılman işbu vakfiye suretleri kaydlarına mutâbıktır.

Mukabele olunmuştur. Hilmi.

Fî 26 Haziran sene 336 [26 Haziran 1920].

Mühür Evkaf-ı Hümayun Kuyûd-ı Vakfiyye Müdüriyeti

Kaynak: BOA, ŞD., 1272/30, lef 25, 31

İttihat ve Terakki Cemiyeti İleri Gelenlerinin Vakfettikleri 300.000 Liranın Vakfiyesi

Elhamdülillah ellezi va'de li-ibâdihi'l-lezine amenû ve amilû's-sâlihâti cennâtin tecri min tahtihe'l-enhâru ve ca'le ma-kadde-mu li-enfusihim mine'l-hayrati sebeben li-ref'i derecâtihim fî dâri'n-na'îmi ve'l-karari ve's-selâtü ve's-selâmu alâ-seyyidi'l-ev-velîne ve'l-âhirîn ve hâtimi'n-nebîyyine ve efdali'l-mürseline Muhammedin Resulullahi mübeşşiren ve nezîren ve hedâ ve rahmetuhu ve sırâcen münîren ve alâ-âlihi ve eshâbihi'l-mücâhidîne fî'l-mâli ve'l-câhi li-i'lâi'd-dîn fî sebîlillahi'z-zâhidîne.

Emmâ ba'd, işbu vakfiyye-i celilü's-şânın tanzim ve tescil ve tahrir ve tekmili zımında dâileri bizzat Nuriosmaniye'de Mengene Sokağı'nda vaki İttihad ve Terakki Cemiyet-i muhteremesi İstanbul heyet-i merkeziyyesi ittihaz kılınan konağa varıp ceride-i mahsusasında muharrerü'l-esâmi zevat huzurlarında akd-i meclis-i şer'-i âlî ettikte her birinin zatlari ma'ruf Memduh Şevket ve Hasan Hüsnü ve Ferit ve Selâhattin ve Vehbi ve Edhem ve Hüseyin ve Basri ve Tevfik ve Sabri ve Muhtar ve Ali ve İzzet ve Said ve Celâl ve Rıza ve Bekir ve Midhat ve Sadettin ve Cemil ve Kemal Beyefendiler hazeratmdan her biri meclis-i ma'kud-ı mezkûrde zikri âti vakıflarına lieclî't-tescil ve'l-itmâm emrû'l-vâkıf ve't-tekmil mütevellî nasb ve tayin buyrudukları hâlen Dârulaceze Müdürü Doktor Nazmi Beyefendi

neclî'l-merhum Sadık Bey mahzarında her biri takrir-i kelâm edip ben ale'l-iştirakû's-seviyy mâlik olduğumuz atyeb mal ve enfes menâlimizden ifraz eylediğimiz cem'an üçyüzbin adet tam yüzlük altınını hasbeten-li'l-lahi'l-ahad ve taleben li-marzaten Rabbi's-samed vakf-ı sahih-i müebbet-i şer'î ve habs-ı sarîh-i muhalled-i mer'î ile vakf ve habs edip şöyle şart ve tayin eyledik ki, meblağ-ı mezkûr mütevellileri marifetiyle mudârebe ve bızâ'a ve idâne ve ahz ü ita gibi umur-i ticarete istimal ve tenmiye olunarak bi-fazlî'l-lahi teala husule gelen rub' ü nema ve ribh ü ticareti beher sene nihayetinde bi'l-hesap hasıl olan gallenin yüzde onu asıl mal-ı vakfa zam ve ilhak oluna ve mütebaki yüzde doksanı etfâl-ı şubbânın himaye ile terbiye ve ta'lim ve mesâlike sevki ve murazâ ve ma'lûlünün ve kudret-i sa'yden sakıt olmuş kimselerin siyanet ve muhafaza ve tedavisi ve âciz ve bîkeslerin tedârük-i maişetleri ve iktisaba iktidarlari ve bunların ve gerek sair lâyük olan muhtacînin îvâ ve iskân ve itâm ve ilbâsları ve işbu maksad-ı hayrın husulü zımında ebniye ve kârgâhlar te'sisi hususlarına harc ve sarf oluna ve maksad-ı hayriyye ve şerait-i muharrere-i mezkûrenin tarz-ı tatbik ve icrası ve takdir-i masarîf ile suret-i sarf tamamen mütevellilerin rey ve tensibine müfevvez olup mütevellûn-ı mûmâileyhim doğrudan doğruya zât-ı maksada hâdim teşkilât ve te'sisât icrasını veyahut hususat-ı meşruhayı kısmen veya tamamen nemaya ve hedef ittihaz eyleyerek el-yevm mevcut bulunan ve ileride vücade getirilecek olan müessesâta iştirak ve müzâherette muhtar ve mezun buluna ve mürûr-ı eyyâm ve gürûr-i şuhûr-i a'vâm ile şerâit-i muharrere-i mezkûreye riayet müte'azzir olur ise menafi-i vakf-ı mezkûr mutlaka vücûh-i berr ü hayre harc ve sarf oluna ve tevliyet-i vakf vâkıfûndan Kemal ve Ali İhsan ve Memduh Şevket ve Hüseyin Hüsnü ve Hüseyin Ulvi Beyefendilere müfevvez ola. Mütevellûn-ı mûmâileyhimden bâ-emr-i Hâlık şarab-ı memâtı zâik olanların veyahut li-sebebin mine'l-esbâb mütevelliler heyeti canibinden azl ü ihraç edilenlerin yerlerine hayatta ve baki olan diğer mütevellilerin cümlesinin rey ve intihabıyla emin ve müstakim ve umur-i vakfı idare ve rüyete iktidarı zâhir olan kimseler müte-

velli ola deyu tayin-i şurût ve tebyin-i kuyûd ve her birimizin meblağ-ı mevkuf-ı mezkûr üçyüzbin Osmanlı altınını fâriğen anîş-şevâgil mütevellî-i mûmâileyhe teslim eylediğimizde mütevellî-i mûmâileyh dahi bilâ-mâni ahz ü kabz ve sair evkaf mütevellîlerin vakıfda tasarrufları misillü tasarruf eyledi dediklerinde mütevellî-i hâzırûn-i mûmâileyh dahi meblağ-ı mevkuf-ı mezkûr üçyüzbin adet tam yüzlük Osmanlı altınını vech-i muharrer üzere vakıf olarak tesellüm ve kabz ve tasarruf eylediğini ikrar ve tasdik ettikten sonra vâkıfûn-ı mûmâileyhimden her biri vakf-ı mezkûrlerini ahkâm ve şurût ve kuyûdunu istihkâm kasdıyla vakf-ı mezkûrlerinden rucû' ve meblağ-ı mevkuf-ı mezkûr üçyüzbin adet Osmanlı altınını ke'l-evvel ale'l-iştirakû's-seviyy müştereken malları olmak üzere istirdad ve mülklerine ithale kıyam ve mütevellî-i mûmâileyh de red ve teslimden ibâ ve imtina ile mürâfaât olduklarında cânib-i vakfı evlâ ve idame-i hayri ahra olmağla âlimen bi'l-hilâfi'l-cârî beyne'l-eimmetü'l-eslâf vakf-ı mezkûrün evvelen sıhhatine ve sâniyen lüzumuna hükm-i sahih-i şer'î ve kaza-i sarîh-i mer'î olunmağın min-ba'd vakf-ı mezkûr sahih ve lâzım oldu. Femen beddelehu ba'demâ semi'ahu feinnemâ ismuhu ale'l-lezine yubeddilûne innellahe semî'un alîm. Fi'l-yevmü't-tâsi' ve'l-ışrîn min-Recebü'l-izz ve li-sene sitte ve selâsîn ve selâse-mie ve elf min-Hicret men-lehü'l-izz ve'ş-şeref.

Kaynak: BOA, ŞD., 1272/30, lef 25, 31

Millî Ekmekçi Anonim Şirketi'nin İçtüzüğü

BİRİNCİ FASIL

Şirketin Teşkili ve Maksudı ve İsmi ve Merkezi Beyanındadır

Birinci madde: Dâhilden ve hâriçten gerek aynen iştirâ gerek buğday tahm suretiyle un ve undan mütehasıl her şeyi vücuda getirerek furuht etmek ve bu mevad üzerine komisyon muamelâtı ifa eylemek üzere zîrde muharrirîn-i imza Dersaadet'te muâmelât-ı ticariyye ile mütevaggil Namık, Yusuf, Raif, Ağa-zâde Hüseyin, Galip Bahtiyar, İsmail, Enver, Sabri, Muhtar, Refik, Hacı Mustafa, Galip, İzzet, ve Ekmekçi esnafından Kâmil, Ali, Hüseyin, Nuri, Şehremini'nde Râşid, Davudpaşa'da Emin, Kocamustafapaşa'da Ali, Mirahur'da Yakup, Atlama'da Hacı Bilâl, Küçükmustafapaşa'da Âkif, Fatih'de İsmail, Sarıgüzeli'de Hafız Şerif, Ortaköy'de Ali, Beşiktaş'ta Şakir, Galata'da Osman, Kasımpaşa'da Hasan Fehmi, Şehzadebaşı'nda Ali, Halıcıoğlu'nda Abbas ve Mustafa, Teşvikiye'de Hüseyin, Çengelköyü'nde Fehmi, Asmalımescit'te Galip, Balıkpazarı'nda Hilmi, Fatih'de Nuri, Tozkoparan'da Abdullah, Kadıköyü'nde Hacı Mahmud, Büyükada'da Rauf, Hasanpaşa'da Vâsıf, Atlama'da Ahmed Bey ve Efendiler ile tertip ve ihracı ber-vech-i âtî ka-

rarlaştırılan hisseler eshabı beyinde bir Osmanlı anonim şirketi teşkil olunmuştur.

İkinci madde: Şirketin ünvanı Millî Ekmekçi Anonim Şirketi olacak ve tâbiyeti itibarıyla bilcümle muâmelâtı hakkında Devlet-i Osmaniyye'nin kavanin ve nizamât-ı hâzıra ve müstakbelesi tatbik edilecektir.

Üçüncü madde: Şirketin merkezi Dersaadet olacak ve memalik-i Osmaniyye'nin sair bir mahallinde veya memalik-i ecnebiyyede dahi şubeleri bulunabilecektir.

Dördüncü madde: Şirketin müddeti bazı esbâbdan dolayı kat' veya temdid edilmedikçe yirmi seneden ibaret olacaktır.

İKİNCİ FASIL

Sermaye ve Hisse Senedatı Beyanındadır

Beşinci madde: Şirketin sermayesi yüzbin liradan ibaret olup beheri on Osmanlı lirası kıymetinde on bin hisseye münkasimdir. Heyet-i umumiyenin işbu sermayeyi bir misli tezyid etmeğe salâhiyeti olacaktır. Şu kadar ki şirketçe ihraç edilmiş olan hisse senedatının bedelâtı tamamen istifa edilmedikçe tezyid-i sermayeye tasaddi edilmeyecektir. Tezyid-i sermayeye karar verildiği zaman hükümete malumat verilecektir. Sermayenin bir mislinden fazla tezyidi evvel emirde hükümetin muvafakatının istihsaline mütevakıftır. Şirketin ihraç edileceği hisse senedatının nûmuneleri kable'l-ihraç liecli't-tasdik Ticaret Nezareti'ne tevdi edilecektir.

Altıncı madde: Şirket, sermayesinin tamamı imza ve yüzde onu istihsal olunduktan sonra suret-i kat'îyyede teşekkül etmiş addolunacak ve hissedar yazılanlara tediye ettikleri tekasiti mübeyyin nâmlarına muharrer muvakkat senedat verilecek ve hisse bedelinin tamamen tediyesinde eshabı yedinde bulunan senedat-ı muvakkate senedat-ı asliyyeye tahvil edilecektir. Şirketin hisse senedatı Türkçe olarak tanzim edilecektir.

Yedinci madde: Hisse senetlerinin her ne suretle olur ise olsun ahara ferağ ve intikal muamelesi şirketçe defter-i mahsusuna meşrûhat-ı lâzıma itası ve meşrûhat-ı mezkûrenin meclis-i

idare âzasından iki zât tarafından tasdik ve imzası suretiyle icra edilir. İntikal-i vâki hisse senedinin zahrına dahi kaydolunarak meclis-i idare reisiyle âzasından iki zât tarafından imza ve şirketin mührüyle tahtîm olunur. İşbu muamelenin icrası için bâyiinden beher hisse için beş kuruş kaydiye alınacaktır.

Sekizinci madde: Hisse senedatı nâma muharrer olup hâmilleri Osmanlı olacaktır.

Dokuzuncu madde: Hisse senetleri koçanlı defter hâlinde tab' ve temsil ettirilip satıldıkça icabı vechile ilan edilerek koçanlarından fek ile eshabına ita olunacaktır. İşbu hisse senetleri birer sıra numrosunu ve şirketin mühr-i resmîsi ile reisin ve meclis-i idare azasından iki zâtın imzalarını hâvi bulunacaktır.

Onuncu madde: Hisse senedatının bey' ve furuhtu veya ahara hibe ve suver-i sâire ile intikali için şirketin muvafakati lâzımdır.

On birinci madde: Vefat eden hissedarlara âit hisse senedatı bâlâda yedinci maddede beyan olunan muamele-i intikaliyye ifa ve verese nâmına tecdid-i kayd edilmedikçe muteber olamaz.

On ikinci madde: Hisse senedatı bedelleri meclis-i idarece tayin olunacak şerait vechile mukassaten ve nihayet bir sene zarfında tediye olunacak ve bedelini def'aten tesviye edenlere nâmlarına muharrer hisse senetleri derhal ita edilecektir.

On üçüncü madde: Her hisse senedi için beş kuruş tesisiye masarısı alınacaktır.

On dördüncü madde: Hisse senetleri şirket nazarında kabil-i inkısam değildir. Ve şirket her hisse için bir sahip tanır. Bir hissedarın vâris veya dâyinleri hiçbir vesile ile şirketin emvâl ve emlâkinin taht-ı hacze vaz'ını talep ve şirketin umur-ı idaresine müdahale edemezler. Ve istifa-yı hukuk için şirketin muhasebe defâtiri ile heyet-i umumiyyenin kararlarını kabule mecburdurlar.

On beşinci madde: Evkat-ı muayyenede tekasiti tediye olunmayan hisse senedatının sahiplerinden tehhurat-ı vâkıadan dolayı ihtar-ı keyfiyete hâcet kalmaksızın taksitin hulûlû gününden itibaren senevî yüzde dokuz hesabıyla fâiz ahz olunacaktır.

On altıncı madde: Şirketin taksitleri vaktile tediye edilmeyen senedat eshabı aleyhine ikame-i dava etmeğe ve hisseleri dahi satmağa salâhiyeti olacaktır. Ve bu makule satılması lâzım gelen hisse senedatının numroları gazeteler marifetiyle neşr ve ilân olunarak tarih-i ilândan otuz gün sonra şirket hiçbir gûna ihtara ve muamelât-ı adliyyeye mecbur olmamak ve zarar ve ziyânı sâhibine ait olmak üzere müzâyede tarikiyle hisseleri sattıracaktır. Fakat müzâyedeye iştirak edecek olanların evsaf-ı lâzıme câmi olup olmadıklarının evvel emirde meclis-i idarece tedkikiyle müzâyedeye kabul veya adem-i kabulleri hakkında bir karar ittihâzı lâzımdır. Ve bu suretle müzâyede edilecek senedata son pey ile evvelce hisse senedatına iştirak etmiş olanlar tâlib olduğu halde tercih edilecektir. Bu suretle tâlib-i müteaddid zuhuruunda evvelce en az hisseye mâlik olanlar diğerlerine tercih kılınacaktır. Bu vechile furuht olunan senedat iptal olunacak ve müşterilere eski senetlerin numrolarını havi olmak üzere yeni senedat ita kılınacaktır. Satılan senedin esman-ı hâsılası hissedarın şirkete olan deynine hasr ve tahsis olunur. Ve noksanı ondan talep olunacağı gibi fazla var ise ona ita olunur.

ÜÇÜNCÜ FASIL

Şirketin Umur-i Dahiliyyesi Beyanındadır

On yedinci madde: Şirketin umur ve mesâlihi heyet-i umumiyye tarafından mansub ve dokuzdan on ikiye kadar âzadan mürekkeb bir meclis-i idareye ihale olunur. Ve şu kadar ki ilk üç sene müddet için teşkil olunacak meclis-i idare âzası müessisler tarafından tayin olunacaktır.

On sekizinci madde: Üç sene müddet için tayin olunan âzanın müddet-i memuriyyetleri hitam bulduktan sonra meclis-i idareye intihap olunacak âzanın ilk tecdüdünde kur'a ile ve ondan sonra kıdem itibariyle her sene üçü çıkarılarak yerlerine âheri intihap ve tayin kılınacaktır. Şu kadar ki çıkan âzanın tekrar intihabı câiz olacaktır.

On dokuzuncu madde: Meclis-i idare âzası her sene bir reis ve bir reis-i sâniyi rey-i hafî ile kendi âzası miyanından intihap

eder. Reisin bulunmadığı zamanlar reis-i sâni ve onun bulunmadığı zamanlar reisin tevkil edeceği âza meclise riyaset eder.

Yirminci madde: Meclis-i idarenin ictimâi icab-ı maslahata tâbi olup fakat lâ-akall ayda bir defa Dersaadet'te toplanması lâbuddur. Müzâkeratın muteber olması lâ-akall nisfından bir ziyade âzanın bizzat huzuruna menuttur. Meclis-i idarenin kararları hazır bulunan âzanın ekseriyet-i ârâsiyle muteber olur. Tesâvi-i ârâ vukuunda keyfiyet ictima-ı âtiye tâlik edilir ve onda dahi tesâvi-i ârâ vukubulursa mevzu-i bahis olan teklif red-dolunur.

Yirmi birinci madde: Meclis-i idarenin müzâkeratı zabıt defterine kaydolunur. Ve zîri reis ile hazır bi'l-meclis bulunan âza tarafından imza edilir. Zabıtın sureti veya bir fıkra-i muhrecesi muteber olmak için reis veya vekili tarafından imza olunmak lâzım gelir.

Yirmi ikinci madde: İdare meclisi âzasından her biri şirketin lâ-akall elli hisse senedatma mâlik olması lâzım gelir. Senedat-ı mezbure şirketin sandığına tevdi olunacak ve müddet-i memuriyyetleri zarfında satılamayacaktır. Bunların üzerine furuhtu câiz olmadığını mübeyyin bir damga vurulacaktır.

Yirmi üçüncü madde: Meclis-i idare âzasından bir veya birkaçının vefatı veya istifası vukuundan veya sair bir sebepten dolayı bir veya birkaç âza yeri münhal kalır ise meclis-i idare onların yerine muvakkaten âza tayin eyleyecek ve intihab-ı kat'i gelecek heyet-i umumiyye tarafından icra olunacaktır.

Yirmi dördüncü madde: Âzadan memalik-i ecnebiyyede ikamet edenler veya muvakkaten gaybubet edenler esna-yı müzâkeratta kendilerine vekâlet etmek üzere refiklerinden âzadan birini tayin edebilirler. Şu kadar ki vekâlet edecek âzanın kendi reyi dâhil olduğu hâlde ikiden ziyade reyi olamayacaktır.

Yirmi beşinci madde: Meclis-i idare şirketin umur ve emvalinin idaresiçün iktidar-ı tammı hâizdir. Ve hatta sulh olmak ve hakem tayin etmek salâhiyetine dahi mâliktir. Ve heyet-i umumiyyeye arz olunacak hesabatı tanzim ile tevzi olunacak temettüün miktarını teklif eder. Meclis-i idarenin reisi

gerek müddei ve gerek müdde-aleyh sıfatıyla huzur-ı mehâkimde bizzat veya bi'l-vekâle şirket nâmına dâva ve müdâfâada bulunur.

Yirmi altıncı madde: Meclis-i idare mevadd-ı mahsusa ve bir müddet-i muayyene için hâiz olduğu iktidarını kısmen ve yahud tamamen âzasından bir veya birkaç zâta bâ-vekâlet-i mahsusa ihale edeceği misillü mesâlih-i câriyyenin rûyet ve tesviyesi için hâriçten dahi bir veya birkaç zâtı tevkil eyleyebilir. Gerek hâriçten ve gerek âza miyanından intihap edilmiş olsun bu vekillere inde'l-icap tahsis edilecek ücretin miktarını tayin eder.

Yirmi yedinci madde: Meclis-i idare âzası hâsılat-ı sâfiyyeden kendilerine tahsis kılınacak hisseden başka mecliste bulunacakları günler için hissedaran heyet-i umumiyyesince takdir ve tayin edilecek bir ücret dahi ahz edeceklerdir.

DÖRDÜNCÜ FASIL

Heyet-i Umumiyye Beyanındadır

Yirmi sekizinci madde: Suret-i muntazamada akd-i içtima eden heyet-i umumiyye umum hissedaranın heyet-i mecmuası makamında bulunur.

Yirmi dokuzuncu madde: Heyet-i umumiyye her sene Nisan ayı zarfında şirketin merkezinde suret-i âdiyyede akd-i içtima eder. Bundan başka meclis-i idare icap eyledikçe suret-i fevkaladede olarak heyet-i umumiyyeyi davet edebilir. Her sene heyet-i umumiyyenin ictimayı nihayet yirmi gün akdem tahriren Ticaret Nezareti'ne ihbar olunacak ve heyet-i mezkûrede cânib-i nezaretten bir komiser hazır bulundurulacaktır. Meclis-i idare ve müfettiş raporlarıyla senelik bilançodan ve heyet-i umumiyye zabıt-namelerinden ve heyet-i mezkûrede hazır bulunan hissedaranın esami ve miktar-ı hisselerini mübeyyin cetvelden dörder nüshası Ticaret Nezareti'ne gönderilecektir.

Otuzuncu madde: Heyet-i umumiyye vekâleten veya asaleten lâ-akall on hisseye mâlik olan hissedarandan mürekkep olacaktır. Heyet-i umumiyyede gerek asaleten ve gerek vekâle-

ten hazır bulunan hissedaranın her on hisse için bir rey olacak ve şu kadar ki her hissedarın yirmi beşten ziyade rey olmayacaktır.

Otuz birinci madde: Davetnameler yevm-i içtimadan lâakall bir mah evvel altıncı maddede beyan edildiği vechile gazetelerle ilân kılınacaktır.

Otuz ikinci madde: Heyet-i umumiyye gerek asaleten ve gerek vekâleten şirket sermayesinin bir rub'una müsâvi hisse senedatına mâlik hissedarlar hazır bulunur ise teşekkül etmiş addolunur. Heyet-i umumiyyede hazır bulunacak hissedaranın mutasarrıf oldukları hisselerin sâlifü'z-zıkr bir rub'una müsâvi olup olmadığı anlaşılmak üzere hisse senetlerini on gün zarfında meclis-i idare tarafından irae olunacak mahalle muvakkat makbuz mukabilinde teslim etmeleri lâzım gelir. İşbu muvakkat makbuzlar hisselerin adedini ve hissedaranın aded-i reylerini muhtevi olup heyet-i umumiyye ictimaaatı için duhuliyeye varakası hizmetini dahi ifa edecektir.

İşbu heyet-i umumiyyenin defa-i ülâ içtimasında hazır bulunan hissedaranın asaleten ve vekâleten hâmil oldukları hisse senedatının miktarı derece-i kifâyede olmadığı halde heyet-i umumiyye ikinci defa olarak içtimaa davet edilir.

İşbu ikinci içtimada hazır bulunan hissedaran hisselerinin miktarı ne olur ise olsun meclis mün'akid addolunacak ve birinci içtima rûz-nâmesinde münderic bulunan hususat hakkında icrâ-yı müzâkerat edilecektir. Bu vechile cereyan eden müzâkerat mer'î ve muteber olacaktır. Birinci içtima ile ikinci içtima beynindeki müddet yirmi günden dîn ve bir mahdan efzûn olmayacak ve ikinci içtimanın davetnameleri on gün evvel ilân olunacaktır.

Otuz üçüncü madde: Heyet-i umumiyyeye meclis-i idare reisi riyaset eder ve reis mevcut olmadığı hâlde meclis-i idare âzası içlerinden birini riyaset vekâletine intihap eylerler. Heyet-i umumiyyede hazır olup en ziyade hisseye mâlik olanlardan ikisi rey toplamak hizmetini ifa eder. Heyet-i umumiyye kâtibi reis ile rey toplamaya memur olanlar tarafından tayin olunur.

Otuz dördüncü madde: Heyet-i umumiyyede müzâkere olunan hususata ekseriyet-i ârâ ile karar verilir. Müzâkere olunacak mevaddın cetveli meclis-i idare tarafından tanzim edilir. İşbu cetvele dahil olacak mevadd meclis-i idarenin teklifatı ile hâmil oldukları hisselerin bedeli şirket sermayesinin lâ-akall yüzde onuna bâliğ olan hissedaran tarafından yevm-i içtimadan lâ-akall on gün evvel vukubulacak teklifattan ibaret olacaktır.

İşbu cetvele dahil olmayan hususat heyet-i umumiyyede müzâkere olunamaz.

Otuz beşinci madde: Heyet-i umumiyye bilcümle hesabâtın tedkiki için gerek hissedarandan ve gerek hâriçten bir veya müteaddit müfettiş tayin eder.

Otuz altıncı madde: Beher sene akd-i ictima edecek olan heyet-i umumiyye şirketin umur ve mesâlihine dair her sene meclis-i idare tarafından takdim olunan lâyiha ile hesabatı da-ir müfettiş tarafından verilen raporun kıraatini istimâ' ve hesabatı lede'l-müzâkere ya kabul veya reddeder ve hisse-i temettüü tayin eyler. Yirmi üçüncü madde mucibince tebeddülü iktiza eden meclis-i idare âzasının yerlerine diğerlerini nasb eder ve şirketin bilcümle umur ve hususâtı hakkında bi'l-müzâkere karar-ı kat'î ita ve meclis-i idarenin icab eylerse iktidarını tevsi eyler. Fakat heyet-i umumiyyede asaleten ve vekâleten şirket sermayesinin lâ-akall sülûsânma müsâvi hisseler eshabı mevcut olup bunların ekseriyet-i ârâsı hâsıl olmadıkça sermayenin tezyidine karar verilemez.

Otuz yedinci madde: Heyet-i umumiyyenin zabt olunan müzâkeratı bir defter-i mahsusa kayd ve zîri heyet-i umumiyye reisi ile rey toplamağa memur olanlar ve kâtip tarafından imza edilir. Heyet-i umumiyyenin her içtimasında hazır bulunan hissedaranın esâmisiyle ikametgâhını ve her birinin hâmil olduğu hisselerin miktarını mübeyyin bir cetvel tanzim ile mevcut olanlar tarafından imza edilip zabt defterinin o günkü varakasına rabt ve talep vukuunda alâkadarana tebliğ olunur.

Otuz sekizinci madde: Liecli'l-ihticâc ibraz olunacak heyet-i umumiyyenin zabıt sureti veya fıkârat-ı muhrecesi meclis-i idare reisi veya vekili tarafından imza edilir.

Otuz dokuzuncu madde: Heyet-i umumiyye tarafından işbu nizamname ahkâmına tevfikân verilecek kararların kabulü gâip olan veya muhalif reyde bulunan hissedaran için dahi mecburiyyü'l-icradır.

BEŞİNCİ FASIL

Hesabat-ı Seneviyye ve Müfredat Defteri Beyanındadır

Kırkinci madde: Şirketin sene-i maliyyesi Mart ibtidasından bed' ile Şubat'ın sonuncu günü hitam bulur. Fakat birinci sene-i maliyye müstesna olarak şirketin suret-i kat'iiyyede teşkili tarihi ile o senenin Şubat'ının sonuncu günü beynindeki müddeti şâmil olacaktır. Meclis-i idare her sene nihayetinde şirketin matlûbat ve duyûnatını hâvi bir defter-i umumî tanzim ve işbu defter ile muvazene defterini ve hesabatı heyet-i umumiyyenin içtimâından kırk gün evvel müfettişlere irae ve tebliğ edecek ve heyet-i umumiyyenin hîn-i içtimamda ona takdim eyleyecektir. Heyet-i umumiyyeye dâhil olmak salâhiyetini hâiz olan her hissedar mezkûr defterleri ve hesabatı mütâlâa ve muayene edebilir.

ALTINCI FASIL

Temettüatın Suret-i Taksimi Beyanındadır

Kırk birinci madde: Hâsılât-ı gayr-i sâfiyyeden şirketçe masraf addolunan mevaddm kâffesi tenzil olunduktan sonra baki kalan miktar temettüat-ı sâfiyye itibar olunur. İşbu temettüat-ı sâfiyye-i seneviyyeden evvel tediye olunmuş hisse bedelâtı nisbetinde sermayedarana faiz olarak yüzde beş itasına kifayet edecek meblağ ve badehu yüzde on ihtiyat akçesi tenzil olunduktan sonra mebâlig-i mütebakıyye suret-i âtiyyede taksim olunur.

Yüzde beş meclis-i idare âzasına, yüzde beş şirket memurînine, yüzde bir müessislere, yüzde seksen dokuz hisse-i temettü olarak şürekâya tevzi olunacaktır.

YEDİNCİ FASIL

İhtiyat Akçesi

Kırk ikinci madde: İhtiyat akçesi kırk birinci madde mucibince temettüat-ı seneviyyeden müfrez mebâliğin terâkümünden teşekkül edecek ve masarîf-ı fevkalade ve gayr-i melhûza-ya karşılık tutulacak ve işbu akçenin miktarı şirket sermayesinin rub'una müsâvi bir raddeye bâliğ oldukta ihtiyat akçesi ifraz olunmayacaktır. Şu kadar ki ihtiyat akçesi sermayenin yüzde yirmi beşine bâliğ olduktan sonra ondan sarfiyat icrasıyla miktarı nisbet-i mezkûreden aşağı düşerse tekrar temettüattan tevkifat icrasına mübaşeret olunacaktır.

Kırk üçüncü madde: Hasılat-ı seneviyye hisse başına yüzde beş veya hisse-i temettü itasına kifayet etmediği takdirde noksanı ihtiyat akçesinden ikmâl edilebilecektir.

Kırk dördüncü madde: Şirketin inkıza-yı müddetinde bilcümle taahhüdatı îfa olunduktan sonra ihtiyat akçesi kâffe-i hissedaran beyninde taksim olunacaktır.

SEKİZİNCİ FASIL

Şirketin Temdid-i Müddet ve Feshi ve Kat'ı Muamelâtı Beyanındadır

Kırk beşinci madde: Meclis-i idare her ne vakit ve her ne sebeple olursa olsun heyet-i umumiyyeyi içtimaa davetle şirketin müddetinin temdidini veya kat'ı ile tasfiye-i muamelâtını veyahud sair şirket ile birleşmesini teklif edebilir. Şu kadar ki temdid-i müddet edilmesi veya icab ederse şirketin sair şirket ile birleşmesi ve tahvilât ihracı ve işbu nizam-namenin tâdili maddeleri her hâlde Hükümet-i Seniyye'nin ruhsatına mutevakkıftır.

Kırk altıncı madde: Meclis-i idare şirket sermayesinin üç rub'u zayi olduğu halde şirketin feshine veya devamına karar verilmek üzere heyet-i umumiyyeyi davet eder.

Kırk yedinci madde: Şirketin müddeti munkaziye oldukta veya müddeti tekmil olmaksızın fesholundukta içtima eden

heyet-i umumiyye şirketin tasfiye-i muamelât ve hesabatına karar verecek ve tasfiye-i hesap için bir veya birkaç memur tayin edecektir. Heyet-i umumiyye şirketin mevcut olduğu zamanlarda olduğu gibi tasfiye-i hesap esnasında dahi iktidar ve salâhiyetini isti'male devam edecektir. Tasfiye-i hesaba memur olanlar heyet-i umumiyyenin kararı ve Hükümet-i Seniyye'nin müsaadesiyle şirket-i mefsûhanın hukuk ve senedat ve taahhüdâtını diğer bir şirkete veya âher bir kimseye devr ve ferağ edebilecektir.

Kırk sekizinci madde: İşbu faslın hâvi olduğu maddelerde gösterilen hususata karar vermek üzere suret-i fevkalâdede davet edilecek heyet-i umumiyyede şirket sermayesinin lâakall nısfına müsâvi hisse senedatım hâmil hissedaran hazır olmadıkça cereyan edecek müzâkerat makbul ve muteber olamaz.

DOKUZUNCU FASIL

Mevadd-ı Müteferrika Beyanındadır

Kırk dokuzuncu madde: İşbu nizam-name-i dâhilî sureti şirketin teşkiline hükümetçe müsaade ita olunduktan sonra bir ay zarfında Dersaadet'te *Takvim-i Vekayi* ve diğer muteber bir gazete ile ve şirketin muamelâtı veya şubat-ı idaresi bulunan yerlerde cerâid-i resmiyye ve saire ile aynen veya icmalen neşrolunacağı gibi nizam-name-i dâhilîde hükümetin müsaadesiyle vukubulacak her gûna tadilât ve her senenin heyet-i umumiyye mukarreratı ve senelik bilanço suretleri dahi gerek Dersaadet ve gerek taşrada ber-vech-i muharrer ilân kılınacaktır.

Ellinci madde: Şirket ihraç edeceği hisselerle sâhib-i kaydî zımında neşr eyleyeceği tarif-namede evvelen şirketin mak-sad-ı teşekkülü ve müddeti, sâniyen müessislerin esâmisini, sâlisen sermayenin miktarını ve suret-i tezyidini, râbien temet-tûn suret-i taksimini ve bu miyanda müessislere ve heyet-i idare âzasına tahsis kılınacak makadiri sarahaten derc ve beyan edecektir.

Elli birinci madde: Şirket işbu nizam-nameyi tab' ve temsil ettirerek tâlip olanlara ita eyleyeceği gibi elli nüshasını bir defaya mahsus olmak üzere Ticaret Nezareti'ne irsal edecektir.

Elli ikinci madde: Şirket İstatistik İdaresi'nce ita kılınacak nümunesine tevfikân her sene muamelâtına dair bir istatistik cetvel[i] tanzim ve nezarete takdim eyleyecektir.

[Mühür] Şûra-yı Devlet

Kaynak: BOA, DÜİT, 65-1/19, lef 4; BOA, ŞD, 1255/38

Millî Ekmekçi Anonim Şirketi'nin İstanbul Ticaret Odası Kayıt Beyannamesi

Sicil numrosu: 11426 90'ıncı madde vechile 3'üncü nümune

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Yerli ve Ecnebî Her Nev Şirketlere ve Resmî Müessesat-ı Ticariyye ve Sınaiyye ve Maliyyeye Mahsus Mecburiyet-i Kaydiyye Beyannamesi

[Tescilli İkinci Tab']

Sınıfı [yazı ile], [1] cetvel vechile: Üçüncü sınıf

Merbutat: Sirküler, Nizamname: Merbuttur

Rabtı anonim, kooperatif, resmî müessesat-ı ticariyye ve sınaiyye ve maliyye için mecburidir

Şirketin ve müessesenin unvan-ı ticarîsi: Millî Ekmekçi Anonim Şirketi

Şirket veya müessesenin nev'i [Anonim? Kolektif? Komandit? Ilh]: Anonim

Adres: Şehir: İstanbul semt-i meşhur: Galata sokak: Ömer Âbid Han han veya daire: birinci kat numrosu: beş telgraf adresi:....., kod....., teléfon numarası: Beyoğlu 1136

Tarih-i tesisi: 26 Kânunievvel 332

Mahal-i tesisi: İstanbul

Nizamname veya mukavelenamesinin tarih-i tanzim ve akdi: 29 Teşrinievvel 332

Şirket veya müessesenin tâbiyeti: Türk

Şirket veya müessesenin müddeti: Yirmi sene

Ecnebî hisseli komandit, limited, anonim, kooperatif şirketlerde
Ticaret Vekâleti'nce icrâ-yı muameleye mezuniyet beyannamesi-
nin tarihi numrosu

Hisseli komandit, limited şirketlerde şirket mukavelename ve
nizamnamesiyle muayyen olan şirket sermayesi:

Limited ve anonim şirketlerde ve resmî müessesat-ı ticariyye ve
sınaviyye ve maliyyede teşekkül sermayesi: 100.000 lira, yalnız
yüz bin Türk lirasıdır

Tediye olunan sermaye miktarı: 99.816 lira 34 kuruştur

Odanın bulunduğu mahalle mevzu sermaye miktarı: Yüz bin
liradır

Sermayenin merkez ve şubelere suret ve miktar-ı tevzii

Şirketin veya müessesenin muameleye başladığı tarih: 1 Mayıs
332

Mukaddema tatil-i tediye eylemiş ise ne tarihte tekrar tediye-
ta başladığı

Meşgul olduğu muamelenin nev'leri: Buğday, un alım-satımı,
değirmencilik ve komisyonculuğu

Toptancı veya perakendeci olduğu: Toptancı

Muamelât-ı ticariyye ve nakdiyye komisyonculuğu şirketleri
içün: meşgul olduğu komisyonculuğun nev'i:

Tediye eylediği temettü vergisinin senelik miktarı, zammıyla
beraber: 82 lira, 87 kuruş

Yerli şirketler ve müesseselerin, merkezi: İstanbul, şubele-
ri:....., imalathaneleri:....., acenteleri:....., muhabirleri:.....

Ecnebî şirket ve müesseselerde, müessese-i asliyyenin bulundu-
ğu mahal:.....,

Türkiye'deki şube-i asliyyeleri:.....,

Türkiye'deki vekil ve müdür-i umumîleri:,

Türkiye'deki şubeleri:....., imalathaneleri:....., acenteleri:.....,
muhabirleri:

Kaynak: İstanbul Ticaret Odası Arşivi, Sicil no 11426

ARŞİV KAYNAKLARI

BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ

Belgeler*

1. Bâbıâli Evrak Odası Sadaret Evrakı

- Sadaret Âmedi Kalemi, Meclis-i Valâ (A. AMD. MV).
- Sadaret Divan-ı Hümayun Kalemi, Mukavelename (A. DVN. MKL).
- Sadaret Divan-ı Hümayun Kalemi, Name-i Hümayun (A. DVN. NMH).
- Sadaret Mektubî Kalemi, Mühimme (A. MKT. MHM)
- Bâbıâli Evrak Odası (BEO).

2. Cevdet Tasnifi

- Cevdet, Askeri.

3. Dahiliye Nezareti Evrakı

- Dahiliye Nezareti Evrakı, İdare Kısmı (DH. ID).

4. İrade Tasnifi

- Askerî.
- Dahiliye (İ. Dah.).
- Dosya Usulü İradeler Tasnifi (DUİT).
- Hariciye (İ. Har.).
- Hususi, (İ. Hus.).
- Maliye.

(*) Kullanılan belgeler metinde gösterilmiştir.

- Meclis-i Mahsus (I. MM).
- Meclis-i Valâ (I. MV).
- Şûra-yı Devlet (I. ŞD).
- Ticaret ve Nafia (I. TNF).

5. Meclis-i Vükela Mazbataları [MV].

6. Rumeli Müfettişliği Evrakı

- Rumeli Müfettişliği, Jandarma Müşiriyet ve Kumandanlık Evrakı (TFR.1.AS).
- Rumeli Müfettişliği, Manastır Evrakı (TFR.1.MN).
- Rumeli Müfettişliği, Mütferrik Evrakı (TFR.1.M).
- Rumeli Müfettişliği, Sadaret Evrakı (TFR.1.A).
- Rumeli Müfettişliği, Selânik Evrakı (TFR.1.SL).

7. Şûra-yı Devlet Evrakı

- Şûra-yı Devlet (ŞD).

8. Ticaret ve Nafia Nezareti Dosya Usulü Evrakı (T).

9. Yıldız Evrakı

- Yıldız Esas Evrakı (YEE).
- Yıldız Perakende, Askerî Maruzat (Y. PRK. ASK).
- Yıldız Perakende, Mâbeyn Başkitabeti (Y. PRK. BŞK).
- Yıldız Perakende, Maiyyet-i Seniyye ve Yâverân Dairesi Maruzatı (Y. PRK. MYD).
- Yıldız Perakende, Tahrirat-ı Ecnebiyye ve Mâbeyn Mütercimliği (Y. PRK. TKM).
- Yıldız Perakende, Ticaret ve Nafia (Y. PRK. TNF).
- Yıldız Perakende, Umum Vilâyetler Tahriratı (Y. PRK. UM).
- Yıldız, Sadaret, Hususi (Y. A. Hus.).
- Yıldız. Mütenevvi (Y. MTV).

10. Zaptiye Nezareti Evrakı (ZB).

Defterler

1. *Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)*, nr. 9234, 9235.
2. *Mukavelât Def.*, nr. 5, 22, 24, 25.
3. *Mukavelenâme Defteri*, nr. 1.
4. *Ticaret ve Nafia Nezareti Defterleri*, [T. Defter], nr. 194; nr. 195; nr. 197.

CEM MAHRUKİ ÖZEL ARŞIVI

Klasör 28, Zarf 1.

**GENELKURMAY ASKERÎ TARİH VE
STRATEJİK ETÜT BAŞKANLIĞI (ATASE) ARŞIVI**

Kutu-Defter No 1-7, Belge No 865 ve 1275.

İSTANBUL TİCARET ODASI ARŞIVI

Sicil no, 11426.

KAYNAK ESERLER VE İNCELEMELER

- A. Lutfi Efendi, *Tarih*, C. IX, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayını, İstanbul 1984; C. X, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara 1988; C. XI, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara 1989.
- Accounts and Papers*, C. 58, Londra 1872, s. 833-834.
- Ahmed Cevdet Paşa, *Tezâkir*, C. IV, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara 1967.
- Akyıldız, Ali, *İzmir-Aydın Demiryolu*, M.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1987.
- , "İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin İlginç Bir Uygulaması: Vakıf Olarak Kurulan Millî Şirketler", *Uluslararası Osmanlı Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, Türk Ocakları İzmir Şubesi, İzmir 2000, s. 511-519.
- , *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2001.
- Andriç, Ivo, *Drina Köprüsü*, İstanbul 1962.
- Aslantepe, Cengiz, *Eski Tahviller ve Hisse Senetleri "Osmanlı İmparatorluğu Dönemi ve Cumhuriyetin İlk Yılları"*, Türkiye Kalkınma Bankası Yayını, Ankara 1993.
- Aydın, Salim, *Selânik-Manastır Demiryolu*, M. Ü. Türkiye Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999.
- Danışmend, İsmail H., *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C. IV, Türkiye Yayınevi, İstanbul 1961.
- Darkot, Besim, "Aydın", *İslâm Ansiklopedisi*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınevi, İstanbul 1979, II, 61-62.
- , "İzmir", *İslâm Ansiklopedisi*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınevi, İstanbul ty, V/II, s. 1239-1251.
- Day, John R., *Railways of Northern Africa*, Arthur Barker Limited, Londra 1964.
- Duru, Orhan, *Amerikan Gizli Belgeleriyle Türkiye'nin Kurtuluş Yılları*, Türkiye İş Bankası Yayını, İstanbul 2001.
- Earle, Edward M., *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Milliyet Yayınları, İstanbul 1972.
- Engin, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayınevi, İstanbul 1993.
- Ergin, Osman Nuri, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, (Yayın Danışmanı Cengiz Özdemir), c. II, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayını, İstanbul 1995.
- Erim, Nihat, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, c. I, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara 1953.
- Galata Sarayı Mekteb-i Sultanisinde Tertib ve Kuşad Olunan İlk Hilâl-i Ahmer Sergisi Rehberi*, İstanbul 1917.
- Guboglu, Mihail, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Karadeniz-Tuna Kanalı Projeleri (1836-1876) ve Boğazköy-Köstence Arasında İlk Demiryolu İnşası (1855-1860)", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, IRCICA Yayınları, İstanbul 1995.
- Hayrullah Efendi, *Yolculuk Kitabı*, A. Ü., Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, Abdülhak Hamid Tarhan Kitaplığı.

- Issawi, Charles, *The Economic History of Turkey, 1800-1914*, The University of Chicago Press, Chicago 1980.
- Kandemir, İzmir Suikastinin İcüzü, Ekicigil Tarih Yayınları, C. II, İstanbul 1955.
- Karkar, Yağub Nasif, *Railway Development in the Ottoman Empire: 1856-1914, An Economic Interpretation*, Michigan 1975, mikrofilmden çoğaltılmış nüsha.
- Karpat, Kemal H., "Ottoman Urbanism: The Crimean Emigration to Dobruca and the Founding of Mecidiye, 1856-1878", *International Journal of Turkish Studies*, III/1, Madison 1985, s. 1-25.
- Kasaba, Reşat, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, Belge Yayınları, İstanbul 1993.
- "Köstence", *Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi*, Milliyet Yayınları, İstanbul ty, XIV, 7066.
- Kuran, Ercümen, "Tanzimat Devri Osmanlı Aydını Hayrullah Efendi[1820-1866]'nin Yolculuk Kitabı Adlı Eseri", *Prilozi za Orijentalnu Filologiju*, c. 30, Sarajevo 1980, s. 299-306.
- Kurmuş, Orhan, "Britain's Dependence on Foreign Food and Some Railway Projects in the Balkans", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Sayı 2, Ankara 1971, s. 259-283.
- , *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Savaş Yayınları, Ankara 1983.
- Kurnaz, Şefika, *Cumhuriyet Öncesinde Türk Kadını (1839-1923)*, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul 1992.
- Mehmed Cavid, "Selânik-Manastır Demiryolu", *Ulûm-ı İktisadiyye ve İçtimaiyye Mecmuası*, 15 Şubat 1324, I/3, s. 341-363.
- Mehmed Hikmet, *Coğrafya-yı Ümrânî, Memâlik-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye*, c. I, İstanbul 1312.
- Memâlik-i Osmaniyye'de Osmanlı Anonim Şirketleri*, Ticaret ve Ziraat Nezareti, İstanbul 1334.
- Morawitz, Charles, *Türkiye Maliyesi*, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını, Ankara 1978.
- Okay, Cüneyd, "Meşrutiyet Döneminde Bir Kadın Şirketi: Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı A. Ş.", *Tarih ve Toplum*, Sayı 183, Mart 1999, s. 12-14.
- Okyay, Vildan, "Batı Anadolu Bölgesinde Ulaşım Sistemindeki Değişikliğin Merkezler Kademelenmesi Üzerindeki Etkileri (1844-1914)", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, VIII/3-4, s. 649-682.
- Ortaylı, İlber, *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, Kaynak Yayınları, İstanbul 1983.
- Ökçün, A. Gündüz, *Tatil-i Eşgal Kanunu*, 1909, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1982.
- Özyüksel, Murat, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul 1988.
- Pech, E., *Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie*, Paris 1906.
- Pichon, Jean, *Cihân Harbi'nin Şark'a Ait Kaynakları*, Kanaat Kitabevi, İstanbul 1939.
- Rasch, Gustav, 19. yy. Sonlarında Avrupa'da Türkler, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2004.
- Rivlin, Helen Anne B., "The Railway Question in the Ottoman-Egyptian Crisis of 1850-1852", *The Middle East Journal*, XV/4, Güz 1961, s. 365-388.

Quataert, Donald, "19. yy'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınevi, İstanbul 1985, VI, 1630-1635.

—, "Selânik'teki İşçiler, 1850-1912", *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler*, 1839-1950 (Der. D. Quataert, E. J. Zürcher), İletişim Yayınevi, İstanbul 1998.

Rohrbach, Paul, *Hatt-ı Saltanat, Bağdat Demiryolu*, İstanbul 1331.

Saka, Remzi, [1]927 Senesinde Anonim Sa'y ve Sermaye, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul 1928.

Toprak, Zafer, *Türkiye'de 'Milli İktisat' (1908-1918)*, Yurt Yayınevi, Ankara 1982.

Ülman, A. Halûk, *Birinci Dünya Savaşına Giden Yol*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1972.

Velay, A. du, *Türkiye Maliye Tarihi*, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını, Ankara 1978.

Yerasimos, Stefanos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, Gözlem Yayınları, İstanbul 1980.

Zürcher, Erik Jan, *Milli Mücadelede İttihatçılık*, Bağlam Yayınevi, İstanbul 1995.

SÂLNÂMELER

Sâlnâme-i Vilâyet-i Aydın, sene 1304.

Sâlnâme-i Vilâyet-i Tuna, Defa 2, Tuna Vilâyeti Matbaası, sene 1286.

Sâlnâme-i Vilâyet-i Tuna, Defa 4, Tuna Vilâyeti Matbaası, sene 1288.

Sâlnâme-i Vilâyet-i Tuna, Defa 5, Sene 1289.

Sâlnâme-i Vilâyet-i Tuna, Defa 9, Matbaa-i Vilâyet-i Tuna, Sene 1293.

GAZETE VE MECMUA*

Sabah

Ceride-i Havadis

Düstûr

İkdam

İktisadiyat Mecmuası

İmtiyazat ve Mukavelât Mecmuası

Rûznâme-i Ceride-i Havadis

Servet-i Fünûn

Sicill-i Ticaret Gazetesi

Takvim-i Vekayi

Tanin

Tercüman-ı Ahvâl

The Times

Ticaret ve Ziraat Nezareti Mecmuası

(*) Kullanılan sayılar metinde gösterilmiştir.

- Abbas Efendi (Millî Ekmekçi Şirketi kurucularından) 203
- Abbas Paşa (Mısır Valisi) 42
- Abdullah Bey (Şark Eşya Pazarı Şirketi'nin idare meclisi üyesi) 184
- Abdullah Bey (Şûra-yı Devlet üyesi) 161
- Abdullah Efendi (Millî Ekmekçi Şirketi kurucularından) 203
- Abdülaziz (Osmanlı Padişahı) 101
- Abdülhamid II (Osmanlı Padişahı) 108-112, 114, 119, 120, 131, 189, 190; —dönemi 145, 189
- Abdülkerim Nadir Paşa (Rumeli Valisi) 107
- acente 66
- Adana Ovası 47, 49
- Adliye Nezareti 190
- Adriyatik 114, 116; —kıyıları 113
- afyon 16
- Agop Paşa (Maliye Nazırı) 109, 112
- Ağustos kasabası 119, 122, 124, 145
- Ahmed Bey (Millî Ekmekçi Şirketi'nin kurucularından) 203
- Ahmed Celâleddin Bey (Florina Kaymakamı) 138
- Ahmed Cevdet Paşa (Osmanlı tarihçi ve devlet adamı) 43, 92
- Ahmed Fehmi Efendi (Selânik-Manastır Demiryolu Komiser Muavini) 121
- Ahmed Nesimî Bey (Ticaret Nazırı) 160
- Ahmed Rasim Efendi (Köstence kaymakamı) 68
- Ahmedli istasyonu 122
- Akdeniz 42, 43
- Akhisar 52
- Âkif Efendi (Millî Ekmekçi Şirketi kurucularından) 203
- Ali Bey (İttihat ve Terakki ileri gelenlerinden) 150, 151, 198, 200, 203
- Ali Dâniş Bey (Selânik Valisi) 141
- Ali Efendi (Mabeyn görevlisi) 112
- Ali Efendi (Millî Ekmekçi Şirketi kurucularından) 203
- Ali İhsan Bey (İttihat ve Terakki ileri gelenlerinden) 151, 201
- Âli Paşa (Sadrazam) 22, 188, 189; —Caddesi (Köstence'de) 71
- Ali Paşa (Şehit, Sadrazam) 188
- Alman 45, 67, 192; —basını 113; —çıkarları 44; —kapitalistleri 44; —Levant Pamuk Şirketi 49; —sefaretî 110, 112; —sefiri 112; —sermayedarları 109, 122; —sermayesi 112, 145; —tekstil sanayii 44; —lar 43-45, 49, 145
- Almanya 41, 44, 45, 49, 110
- Alsancak, (Punta) istasyonu 29
- altın 87
- Altıntop İlyas Efendi (Şark Demiryolları Selânik Kısmı Komiser Muavini) 121
- Amanos dağı tünelleri 45

- ambar 74, 97, 98
Amerika 42, 189; —Birleşik Devletleri 96
Amerikan 193; —iç savaşı 47, 48; —pamuğu 47, 49; —pamuk tohumu 48
Amsterdam 82
Anadolu 41, 44, 45, 47, 49, 51, 55, 59, 106, 127, 137, 145, 148; —demiryolları 55; —Demiryolu Şirketi 49, 128, 137; —köylüsü 50; Millî Mahsulât Anonim Şirketi 147, 149, 150, 152, 154, 160, 167-169, 172; —tarımı 50; —tüccarı 147, 150
Andrew, M. William (Fırat Vadisi Demiryolu Projesi imtiyazını alan İngiliz yatırımcı) 42
Andriç, Ivo (*Drina Köprüsü*'nün yazarı) 51
Ankara hükümeti 193; —Konya hattı 147
anonim şirket 155, 162, 172, 174, 178, 184; —içtüzük nizamnamesi 163
antimuan 50
araba 62; —koşum takımı 180; —cılar 140
Arap lisanı 41
arazi fiyatları 25, 26, 62, 63, 145; —istimlakı 78; —sahipleri 63
Ârifi Paşa Konağı (İttihat ve Terakki Cemiyeti merkezi) 197, 150
arkeolojik kazı 45
arpa 74, 149
arsenik 50
Âsaf Paşa (Yıldız Sarayı'nda kurulan Komisyon-i Daimî-i Askerî üyesi) 113
asker 47, 107-109, 116, 123, 125-130, 132, 134, 135, 141, 145, 159, 180; —elbisesi 176; —emeklileri 184; —nakliyatı 123, 137; —ler 56, 102, 135-137, 140, 157
askerî birlikler 134; —erkân 27; —menfaatler 114; —mühendisler 108, 111; —mühimmat 116, 127, 128
Asyalı göçebeler 105
Asya-yı Osmanî 41
aşar geliri 115, 128
Aşıklar istasyonu 87
Âşir Efendi Hanı 83
at 62
ateşçi 144
Atina Antlaşması (1913'te Yunanistan'la imzalanan) 129, 146
atölye 69, 176
avans 128
Avlonya 111, 116
Avrupa 24, 43, 44, 46, 54, 55, 57, 78, 105, 108, 153, 179, 182, 185, 186; —borsaları 33; —demiryolu ağı 60; —devletleri 66, 96, 188, 193, 194; —dili 105; —ekonomileri 55; —malları 53; —pazarları 45; —seyahati 101; —şirket hukuku 157; —Türkiyesi Demiryolları İşletme Şirketi 103; —ölkeleri 66, 189
Avrupalı hayat tarzı 53
Avrupalı 53; —devletler 188; —kapitalistler 58; —sermayedarlar 46, 86; —şirketler 186
Avusturya 66, 96, 104; —Macaristan 190; —lı 43; —nın Kalas konsolosu 66
Ayasoluğ (Selçuk) 30, 32
Ayastefanos Antlaşması 104
Aydın 2, 4, 13, 15-17, 19, 20, 22, 24, 31, 33, 34, 37, 39, 43, 47, 52, 54, 56, 120, 132, 219, 221; —Dağları 23, 28; —demiryolu 36, 38, 39, 54, 62, 86, 99; —demiryolu işçi ve memurları 56; —Demiryolu Şirketi 48; —hattı 30. Ayrıca bkz. İzmir aydınlatma 142
Ayşe İzzet Hanım (Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı Şirketi'nin kurucularından) 176
Aziziye Caddesi (Köstence'de) 71
Aziziye Camii (Köstence'de) 69
Bâbîalî 30, 104, 191, 217; —Hukuk Müşavirleri 129; —hükümeti 75

Bağdat demiryolu 44-46, 58, 145;
—şirketi 49
baharat 16, 124
Bahri Bey (Millî Ekmekçi Şirketi tasfiye
muamelelerinde murakıp) 173
bakkaliye 74; —malzemeleri 150
balast 131
balık 124
Balkan devletleri 129; —malî
mesaleleri 146; —mesail-i maliye
komisyonu 146; —Savaşları 47,
128, 129, 145, 146; —ülkeleri 129;
—lar 49, 50, 105, 129, 145
balmumu 16
Baltacı (Banker) 22
Banice istasyonu 135, 138
banka 28, 122, 128, 150, 152, 157,
159, 166, 186, 192
Barkley, Trevor (Rusçuk-Varna
Demiryolu'nun vekili) 83, 101
barut 118
Baruthane-i Âmire 118
Basra Körfezi 42, 44, 45
Basri Bey (İttihat ve Terakki Cemiyeti
ileri gelenlerinden) 150, 151, 198,
200
bataklık 105
Batı Anadolu 15, 16, 41, 47-51, 53;
—bölgesi 47; —pamuşu 48
Batılı devletler 193; —emperyalistler
57; —sermayedarlar 43
battaniye 180
Bebek Karakolu 176
bedel-i'nakdî gelirleri 130
bekçi 136, 140
Bekir Bey (İttihat ve Terakki Cemiyeti
ileri gelenlerinden ve Millî
Kantariye Şirketi müdürü) 150,
151, 166, 198, 200
bekleme salonu 105
Belçika 79, 91, 96
belediye 99, 142, 149, 160
Belgrad 77, 104
berat 96, 153, 166
Berlin 82, 122; —Antlaşması 104
Bertram Efendi (Rüsumat Emaneti
Müsteşarı) 117

Betts (Rusçuk-Varna demiryolu
müteahhidi) 84
Beyoğlu 215
Beyrut 15; —Şam demiryolu 45
Beşşehir Gölü 49
Bilâl Efendi, Hacı (Millî Ekmekçi
Şirketi'nin kurucularından) 203
Bilecik 174
birahane 142
Birecik 42
Birinci Dünya Savaşı 46, 47, 129, 148,
160, 190, 193
Blake, Henry W. (Rusçuk-Varna
Demiryolu Şirketi hissedarlar genel
kurulu başkanı) 82, 85, 88
bluz 179
Boğazköy (Çernovada) 60, 68, 72, 73,
87
Bongarti (Mühendis, Rusçuk-Varna
arasında demiryolu yapmak isteyen
bir müteşebbis) 76
Bonnac, Marquis de (Fransa'nın
İstanbul elçisi) 188
Boroşnice köprüsü 138
borsa 122
Bosna 51
Bristol, Mark L. (Amerika Birleşik
Devletleri Büyükelçisi) 171
Brüksel 82, 122
Buca istasyon binası 28
buğday 44, 48, 49, 74, 99, 150, 161,
203; —değirmeni 97
buharlı gemi. bkz. vapur
Bulgar 103, 137, 139, 140; —bekçiler
137; —çeteleri 134; —eşkiyalar
133; —girişimciler 77; —hükümeti
104; —işçiler 138; —Kilisesi 139;
—komiteleri 136; —lar 103, 105,
133, 135-139, 141, 146; —meselesi
94
Bulgaristan emareti 104, 137
bulgur 149
Burhanettin Bey (Ticaret Nezareti
Hukuk Müşavir Muavini) 170
burjuva sınıfı 157
büyükelçi 17

cam 16
câmi 69, 74, 97, 98
Celâl Bey (İttihat ve Terakki Cemiyeti
ileri gelenlerinden) 150, 151, 198,
200
Cellatkahve 32
Cemil Bey (İttihat ve Terakki Cemiyeti
ileri gelenlerinden) 150, 151, 198,
200
Cenevizliler 61
cephane 97, 98
Ceza Mahkemesi 153, 168
Charnaud, Mösyo (Tüccar) 77
Chesney, Francis (İngiliz Albay) 42
Children, H. E. (İngiliz parlamenter,
Ruşçuk-Varna Demiryolu Şirketi
idare meclisi üyesi) 82
cibinlik 180
cinayet 69
coğrafyacı 44
Cooke, S. J. (İzmir-Aydın Demiryolu
Şirketi idarecilerinden) 34, 35
Crampton, T. R. (İzmir-Aydın ve
Ruşçuk-Varna demiryolları
müteahhidi) 28, 32, 84
çadır 180
çalışma saatleri 142
çarşaflik 179
Çernovada. bkz. Boğazköy
çete 138; —ler 136, 142
çeyiz eşyası 176
çırçır fabrikaları 50
çimento 74, 124
çivit 16
çizme 180
çorap 179, 180
çuval 148, 162
dahili vergiler 114
Dahiliye Nezareti 153
Damad Ferid Paşa kabinesi 153, 168,
171
danışman mühendis 28
darı 74
Davud Paşa (Tam adı Garabet Artin
Davud Paşa, Nafia Nazırı) 43, 94

debbaghane 74, 97, 98
Degiorgis, Ferik (Manastır Vilâyetleri
Jandarma Tensikat İdaresi
Reorganizatörü) 140
değirmen 74, 97, 98; —cilik 161
Deliorman 80, 84
demir 74, 76, 79, 102, 114
Demirkapı istasyonu 122
demiryolu 12, 13, 15, 17-20, 22, 24-
27, 30, 32-35, 37, 39, 42-47, 49,
50, 52-57, 60-70, 72-81, 84-105,
107-111, 114-118, 120, 121, 123-
128, 130, 132-142, 145, 146, 149;
—bekçileri 142; —görevlileri 141;
—güzergâhı 118; —hattı 134, 135,
146; —istasyonu 54, 98; —işçileri
103, 136, 137; —işletmesi 140;
—komiseri 125; —memurları 67;
—muhafızlığı 135; —nakliye ücret
tarifesi 24; —şirketleri 127, 130,
137; —trafiği 132
deri 16, 149
Dersaadet 17, 203, 204, 207, 213;
—Selânik İltisak Hattı 128
Derviş Paşa (Yıldız Sarayı'nda kurulan
Komisyon-i Daimî-i Askarî üyesi)
113
Deutsche Bank 116
Devaux, A. (İzmir-Aydın Demiryolu
Şirketi idarecilerinden) 34
deve 16, 37, 53-55; —ciler 16, 24, 54,
55, 57; —vergisi 55; —yükü 54
Develiköy 26
devlet arazileri 62; —eshamı 115;
—hazinesi 91, 94
Devlet-i Aliyye. bkz. Osmanlı Devleti
Devlet-i Osmaniyye. bkz. Osmanlı
Devleti
devletlerarası hukuk 190
Devne Gölü 76
dış ticaret 52, 148
dikiş işleri 176, 182
Dimço (Ruşçuk-Varna demiryolunu
yapmaya talip olan Osmanlı
uyruklu Bulgar girişimci) 77
dinamit 135
Divân-ı Hümâyûn 18, 79

- Dobruca Ovası 98
Doğu Akdeniz kıyıları 42
Doğu Anadolu 45
dokuma 175
Draç 108, 109, 111, 116
Drina Köprüsü (Ivo Andriç'in eseri) 51
Duyûn-i Umumiyye İdaresi 115, 43, 128
dügün elbisesi 179
dükkan 74, 97, 98
Düzce 168
- Ebubekir Hazım Paşa (Manastır Valisi) 138
Edhem Bey (İttihat ve Terakki Cemiyeti ileri gelenlerinden) 150, 151, 198, 200
Edhem Bey (Şûra-yı Devlet üyesi) 178
Edirne 100, 103, 130
Eflâk ticareti 81; —Boğdan 67
ekmekçi esnafı 148, 150, 160, 161, 162
Ekmekçiler Cemiyeti 162
Ekşisu 122; —istasyon karakolu 136; —köyü 136
el çantaları 179
elbiselik kumaş 179
el-Cezire 41
elçiler 194
elekhane 99
elektrik santralleri 45
Elkin, Jacob L. (Aydın Demiryolu Şirketi sekreteri) 27
emekli memurlar 177
Emin Bey (Millî Ekmekçi Şirketi tasfiye memuru) 172, 173, 203
Emin Efendi (Mühendis) 121
emlak fiyatları 64
emperyalizm 46
Enver Bey (Erkân-ı Harbiyye Kaymakamı) 116
Enver Efendi (tüccar, Millî Ekmekçi Şirketi kurucularından) 203
Enver Hanım (asker elbisesi dikmek amacıyla atölyeler kuran bir hanım girişimci) 176
Erkân-ı Harbiyye 116; —Dairesi 110
Ermeni 15, 94
esham sistemi 175
esnaf 53, 55, 157, 160, 165, 198; —cemiyeti 151, 159, 162, 165, 198
eşkıya 133, 141
eşraf 118, 119
Eşya-yı Askeriyye Anonim Şirketi 177, 180, 181, 182
Evkaf-ı Hümayun nazırı 154, 155, 168; —idaresi 157; —Kuyûd-ı Vakfiyye Müdüriyeti 199; —müfettişi 168; mütevellileri 202; —nezareti 153-156, 157, 165, 168-170
eyalet mal sandığı 25; —meclisi 25
eyer takımı 180
- fabrika 53, 55, 69, 98, 99, 124, 145, 174, 187
Fahri Bey (Evkaf Nezareti muhasebe müdür muavini) 170
Fahri Paşa (Manastır Valisi) 141
Faik Paşa (Manastır Valisi) 121
Falkenhosen, Martin (Ruşuk-Varna demiryolu imtiyaz sahibi B. J. Posno'nun adamı) 78
fanila 179, 180
Fatma Hasene Hanım (Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı Şirketi kurucularından) 176
Fatma Nefise Hanım (İş Yurdu'nun kurucusu hanım girişimci) 176
Fatma Nûzhet Hanım (Haymana Siyah Kehribar Madeni İşletme Şirket-i Milliyyesi kurucularından) 176
Fatma Zehra Hanım (Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı Şirketi kurucularından) 176
faytoncu 140
Fehmi Efendi (Millî Ekmekçi Şirketi kurucularından) 203, 204
Fehmi İsmail Bey (Şark Eşya Pazarı Türk Anonim Şirketi'nin idare meclisi başkanı) 184
Ferit Bey (İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin ileri gelenlerinden) 150, 151, 198, 200

- fes 115
 fetva 63
 Fırat havzası 42
 fırın 74, 97, 98; —cılar 169
 fidye 133
 Florina 118; —istasyonu 122, 136;
 —kazası 140; —mevki kumandanı
 138, 139; —müftüsü 138
 fotoğraf stüdyosu 176
 Frankfurt 49, 82
 Fransa 44, 45, 66, 96, 153, 188;
 —Bankası 153
 Fransız 67, 193; —sermayesi 45; —ca
 87; —lar 188
 Frenk gemileri 16
 Fritz, Lafayette de (Amerikan uyruklu
 yatırımcı) 108, 109

 Galan, Mösyo (Selânik-Manastır
 demiryolunun Vertekop-Manastır
 kısmını hükümet adına kabul eden
 komisyonun üyesi) 121
 Galata 83, 215; bankerleri 77
 Galip Bahtiyar Bey (Millî Ekmekçi
 Şirketi'nin kurucularından) 172,
 203
 Galip Bey (Millî Ekmekçi Şirketi'nin
 kurucularından) 203
 Galip Paşa (Selânik Valisi) 118
 Galloway Bey (İngiliz uyruklu
 yatırımcı) 42
 gayrimüslim cemaatler 118
 gaz 149
 Gazi Osman Paşa (Plevne kahramanı,
 Yıldız Sarayı'nda kurulan
 Komisyon-i Daimi-i Askerî'nin
 başkanı) 110, 113
 gazino 74, 97
 geçici hisse senedi 161, 163;
 —kanunlar 191
 gemi 65, 66; —trafiği 76
 Gevgili istasyonu 122
 Gilson, Charles (Ruşuk-Varna
 demiryolu idare meclisi üyesi) 82
 Gladston, William (Ruşuk-Varna
 Demiryolu Şirketi yöneticilerinden)
 81, 82, 88, 93
 Gordon, Albay (Meclis-i Maabir üyesi
 ve Demiryolu müfettişi) 89, 91
 göç 67
 göçebeler 105
 göçmenler 50, 67
 gömlek 180
 Gömnice istasyonu 122
 Grasko 108
 grev (ta'til-i eşgal) 56, 57, 92, 142,
 143, 144, 145
 Gutmann, Eugene (Dresden Bank'ın
 Müdürü) 117
 gümrük 18, 20, 65, 72, 74, 97, 98,
 115; —müdürü 65; —resmi 114,
 127; —vergesi 45, 76, 79, 126, 187
 gümüş 87, 102
 güven mektubu 189
 güvenlik güçleri 138, 139
 Güzelhisar-ı Aydın 17

 Hacıoğlu Pazarcığı 98
 Hahambaşı 71
 Hahamhane 71
 Halep 180
 hah 16, 175
 Halkapmar 26
 ham demir 124
 ham deri 124
 hamal 140, 143
 hamam 97, 98
 Hamidiye Türbesi 179; —Caddesi
 (İstanbul) 181
 hammadde 187
 han 74, 97, 98
 Hanımlar Fotoğrafçısı Naciye (Naciye
 Hanım'ın kurduğu fotoğraf
 stüdyosu) 176
 Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı
 Osmanlı Anonim Şirketi 175, 176,
 181-184
 Hanson, Henry James (İzmir-Aydın
 Demiryolu Şirketi'nin İstanbul'daki
 vekili) 21, 31, 83
 hapis cezası 144
 hapishane 68, 97, 98
 Harbiye Nezareti 56
 Hareket Ordusu 141

harem dairesi 68
Hariciye Nezareti 18, 88-90, 129
harita çantası 180
harman makinesi 98
Hasan Efendi (Meclis-i Maabir üyesi
ve Rusçuk-Varna demiryolu
komiseri) 84, 86
Hasan Fehmi Efendi (Millî Ekmekçi
Şirketi kurucularından) 203
Hasan Hüsnü Bey (İttihat ve Terakki
Cemiyeti ileri gelenlerinden) 200
Hasan Paşa (Selânik Valisi) 133, 134
Hasan Rıza Paşa (Eşya-yı Askeriyye
Anonim Şirketi idare meclisi
başkanı) 181, 182
hass-ı hümâyûn 72
hastahane 71, 97, 132
Haşim Bey (Seyyid, Burdur Mebusu)
163
havra 72, 74, 97, 98
Haydarpaşa-Izmit demiryolu 43
Haymana Siyah Kehribar Madeni
İşletme Şirket-i Milliyyesi 176
Hayrettin Bey (komiser) 172
Hayri Bey (Binbaşı, Rusçuk-Varna
demiryolu komiseri ve demiryollar
müdürü) 102, 120, 121
Hayri Paşa (Üçüncü Ordu Müşir
Vekili) 134
Hayrullah Efendi (Hekimbaşı
Abdülhak Molla'nın oğlu ve *Avrupa
Seyahatnamesi*'nin yazarı) 61, 72
Hâzım Bey (Şûra-yı Devlet üyesi) 161
Hazine-i Hassa nazırlığı 109
hediyelik eşya 179
hesap müfettişleri 155, 170
Heyet-i Mahsusa-i Ticariyye 149, 150,
152, 160, 162, 166, 173
Hezargrad 99, 100
hırdavat 124
Hıristiyan 70; —lar 105
Hırsova kazası 72
Hicaz demiryolu 46
hidrolik presleme tesisleri 50
Hilmi Bey (Millî Ekmekçi Şirketi
kurucularından) 203
Hindistan 42-44, 47, 51

Hirsch, Baron (Avusturya uyruklu
yatırımcı, Rumeli Demiryolu
Şirketi'nin kurucusu) 43, 46, 94,
103, 104, 111
hisse senedi 19, 21-24, 27, 30, 33, 81-
83, 86, 88-91, 93, 98, 99, 117, 150,
162-164, 170, 177-179, 182, 184,
204, 205, 207, 213
hissedarlar genel kurulu 28, 82, 85,
92, 103, 154, 165, 172, 173
Hollanda 96
hububat 49, 89, 95, 102, 123, 124
Hulûsi Efendi (Florina müftüsü) 139
hurç 180
hükmi şahsiyet 173
hükümet komiseri 85, 89, 90, 164;
—konağı 68, 74, 97, 98
Hükümet-i Seniyye. bkz. Osmanlı
hükümeti
Hürriyet ve İtilâf Fırkası 171
Hüseyin Efendi (Millî Ekmekçi Şirketi
kurucularından) 203
Hüseyin Hilmi Paşa (Rumeli vilâyâtı
umum müfettişi) 136, 138, 140
Hüseyin Hüsnü Bey (İttihat ve Terakki
Cemiyeti ileri gelenlerinden) 150,
151, 197, 201
Hüseyin Kâzım Bey (II. Abdülhamid'in
hususî kâtibi) 112, 113
Hüseyin Kâzım Bey (Ticaret ve Ziraat
Nazırı) 155
Hüseyin Rasim (Selânik-Manastır
Demiryolu komiseri) 140
Hüseyin Tevfik Paşa (Yıldız Sarayı'nda
kurulan Komisyon-i Daimî-i Askerî
üyesi) 113
Hüseyin Ulvi Bey (İttihat ve Terakki
Cemiyeti ileri gelenlerinden) 150,
151, 198, 200, 201
Hüseyin, Ağa-zâde (Tüccar) 203

Irak 41
ıslahane 97
Isparta 52

iaşe ekmeği imalatı 169; —nazırlığı
166; —sorunu 148, 149

İbrahim Bey (İttihat ve Terakki Cemiyeti ileri gelenlerinden) 151, 198
 İbrahim Bey, Pirizade (Adliye Nazırı) 190
 İbrahim Hakkı Paşa (Eşya-yı Askeriyye Anonim Şirketi idare meclisi başkan vekili) 182, 184
 İbrahim Paşa (Selânik valisi) 141
 İcra Vekilleri Heyeti 184
 iç çamaşırı 179
 iç istikraz tahvilleri 169
 İdare-i Mahsusa 142
 ihracat 15, 50, 73, 187
 İhsan Bey (Şûra-yı Devlet üyesi) 177, 162, 178
 ihtiyat (redif) askeri 136, 140
 ihtiyat akçesi 82, 117, 169, 212;
 —sermayesi 164
 ikili ticarî antlaşmalar 188, 191
 İkinci Meşrutiyet 56, 140, 142, 175;
 —dönemi 176; hükümetleri 190
 ikramiye 180
 iktisadî modernleşme 185;
 —bağımsızlık 187
 İlbasan 111
 imtiyazlı tahvil 34, 35
 İncekarasu havzası 111
 incir 50, 57
 İnebekçi istasyonu 87, 99
 İngiliz 24, 42, 60, 67, 73, 81, 82, 99, 192; —kamuoyu 81, 87;
 —konsolosları 28, 47;
 —müteahhitler 75;
 —sermayedarlar 42, 43;
 —sermayesi 15, 17, 60; —şirketi 105; —tekstil sanayicileri 47;
 —tüccarları 15; —yönetimi 75;
 —ce 17, 87; —ler 48, 105
 İngiltere 15, 17, 23, 26, 42, 44, 45, 48, 50, 53, 64, 66, 67, 73, 74, 82, 96
 ipek 16
 İpekçi İsmail Efendi (Eşya-yı Askeriyye Anonim Şirketi kurucularından) 180, 184
 iplik bükümcü 143
 İran 45

İrfan Efendi (Selânik-Manastır demiryolu komiser yardımcısı) 120
 İsa Efendi (Köstence demiryolu komiseri) 64, 70
 İskele Caddesi (Varna) 98
 iskele 18, 26, 72, 97; —ler 140
 İskenderiye-Kahire demiryolu 30, 42
 İskoç 193
 İskoviç istasyonu 135
 İslâm 61
 İsmail Bey (Millî Ekmekçi Şirketi kurucularından) 203
 İsmail Efendi (Millî Ekmekçi Şirketi kurucularından) 203
 İspanya 96
 ispirto 124
 İstanbul 15, 17, 21, 31, 46, 51, 76-78, 83, 86, 87, 93, 101, 104, 109, 110, 112, 113, 115, 117, 127, 130, 141-143, 148-150, 160, 161, 163-165, 172, 177, 180, 182, 188, 190, 191, 194, 197, 200, 215; —bakkalları 147, 150; —Bidayet Hukuk Mahkemesi 153, 168; —evkaf müdürü 153; —halkı 149;
 —hükümeti 193; —Konferansı 188; —Şehremaneti 149; —Ticaret Odası 161, 186, 215
 istasyon 18, 24, 26, 28, 29, 32, 35, 53, 72, 75, 85, 87-89, 97, 99, 100, 103, 105, 116, 118, 119, 121, 133, 140, 141; —binaları 35, 75, 85, 103
 İstatistik İdaresi 214
 İstefanaki Bey (Şûra-yı Devlet üyesi) 178
 istihkâm 72
 istimlak 25
 İsveç ve Norveç 66, 96
 İsviçre 193
 İş Yurdu (Fatma Nefise Hanım'ın kurduğu madencilikle uğraşan şirket) 176
 işçi 27, 56, 57, 64, 73, 92, 115, 120, 132, 136, 137, 143, 176; —bilinci 57; —çavuşu 135; —sınıfı 57;
 —temsilcileri 144; —ücretleri 108, 143; —başılar 137; —ücretleri 108,

143; —ler 135-138, 140-145, 180;
—lerin güvenliği 135
İşkodra 109
İtalya 66, 94, 96, 120, 190
İtalyan 67, 193; —işçiler 50, 120;
—konsolosluğu 120
ithalat 15, 20, 50, 73, 187
İttihat ve Terakki Cemiyeti 147, 148,
149, 150, 152, 159, 160, 162, 165,
166, 193, 197, 200; —fonları 171
İttihatçılar 149, 152, 153, 157, 158,
160, 162, 165, 166, 168, 171, 173-
175, 190, 191
İzmir 2, 4, 13, 15-17, 19, 20, 22-24,
26, 28, 29, 31, 32, 39, 43, 47, 50,
52, 54-57, 142, 158, 168, 171, 172,
219, 220; —konsolosları 32;
—limanı 16; —Meclisi 27;
—Suikastı 171; —valisi 27;
—vilâyeti 50; —Aydın demiryolu
23, 35, 43, 46, 50, 86, 94; —Kasaba
(Turgutlu) demiryolu 43. Ayrıca
bkz. Aydın
İzmit 103, 168; —Ankara hattı 145
İzzet Bey (Ekmekçiler Cemiyeti kâtibi
ve millî şirketlerin kurucularından)
149-151, 160, 162, 198, 200, 203
İzzet Bey (Evkaf Nazırı) 153, 167

Jackson, T. J. (İzmir-Aydın demiryolu
müteahhidi) 24
Jackson, William (İngiliz milletvekili,
İzmir-Aydın demiryolu imtiyaz
sahibi) 17, 23
jandarma 116, 134, 135, 140, 141;
—lar 136, 140
Jarye (Maabir Meclisi üyesi) 80

Kabail kaymakamlığı 67, 68
kabalak 180
kadın işçiler 175; —terzisi 179
kağıt 16, 175
kahve 16, 147, 150; —hane 64, 142
kalpak 180
Kâmil Efendi (Ekmekçi esnafından ve
Millî Ekmekçi Şirketi
kurucularından) 203

Kâmil Paşa Sokağı (Köstence'de) 71
kamuoyu 56, 82, 87, 93, 131, 142,
161, 169, 173
kantarcı 98
kapitalizm 46, 58
kapitülasyon 189, 190, 194; —lar
185-191, 193, 194; —ların
kaldırılması 191, 193
Kapsöhora istasyonu 122
kâr garantisi 21, 31, 33, 35, 54, 60,
76-78, 80, 89-91, 93, 95, 99, 110,
113; —teminatı 77, 86, 89, 90, 92-
94, 96, 110, 116, 118, 125
Karadeniz 74, 75, 105
Karaferiye 107, 110, 114, 122, 124,
132, 145
karakol 97, 98, 132, 138, 139, 141
karantina 65, 95; —müdür vekili 65
Karasu Yaz Panayırı 63
Karasulu istasyonu 122
kârgir ev 70
Kaspiçan istasyonu 87, 99-101
katar 66, 132, 133
katır 16, 37, 53, 54, 62
Katolik mahallesi 72; —ler 71, 72
Kaulla, Alfred (Alman yatırımcı) 109-
114, 116, 117, 145
kavun 124
kavvafiye 180
Kayalar 109
kayık 66; —çı 66, 140
kaymakam 68, 180
kaza 72, 102, 130-132, 138;
—müdürü 67
Kazaklar (Ruslar) 41
Kebece istasyonu 87
kefalet akçesi. bkz. teminat akçesi
Kemal Bey, Kara Kemal, Zülüflü Kemal
(İttihat ve Terakki'nin İstanbul
murahhası) 149-153, 157, 160,
162, 166, 168, 171, 173, 174, 198,
200, 201
Kemal Ömer (Tüccar) 184
kemer süngülük askı kayışı 180
Kemer 26
kereste 76, 78, 79, 80, 84, 100, 114,
124, 138, 175

kervan 54, 55; —taşımacılığı 50;
—yolları 51-53
keten tohumu 74
Kıbtîler 102
kılıç 180
Kınalı istasyonu 136
Kınalı köyü (Manastır) 134
Kırbulak istasyonu 122
Kırcılar istasyonu 122
Kırım 67, 69, 73; —muhacirleri 68;
—Savaşı (1853-56) 188; —Tatarları
73
Kırkkilise 100
kışla 97, 98
kıtık 185
Kızıldeniz 43
kibrit 175
Kida istasyonu 122
kilise 71, 72, 74, 97, 98
kilometre garantisi. bkz. kâr garantisi
kimya sanayii 175
kireç 124
kiremit 124; —fabrikaları 45
kitle zımkı 16
kolcu 98
kolera 95
kolonya 180
komisyonculuk 161, 180, 182
Komisyon-i Daimi-i Askerî (Yıldız
Sarayı'nda) 110, 113
konserve 175
konsolid 93
konsolos vekili 66, 96; —lar 27; —luk
189
Konya Ovası 47, 49; —m Sulama
Şirketi 49
kooperatifler 174
Kosova vilâyeti 130, 134, 140
Kostaki Bey (Osmanlı Devleti'nin
Londra sefiri) 27
Kostaki Vayanis Efendi (Ticaret ve
Ziraat Nazırı) 167
koyun 74, 149
Kozana 109, 111
Kozoka, (Selânik-Manastır
Demiryolu'nda şef olarak görev
Belçika uyruklu şahıs, kazaya

uğrayıp hayatını kaybetmesi) 132
Kozpınar 31, 32, 54
kökboya 16
kömür 74, 115, 124, 127; —madenleri
19, 20, 51; —ücreti 92; —vagonu
102
köprü 16, 28, 53, 60, 85, 100, 101,
103, 108, 116, 120, 122, 131-134,
136, 141; —ler 133, 134, 146
Köprülü 108
Köstence 43, 60-68, 72-74, 76, 99;
—bölgesi 67; —gümrüğü 65;
—limanı 65, 74; —ticareti 74
krom 50
kulvar 103
kum ocakları 45, 114
kuraklık 125
kurban 118
kurucu hisse senedi 162, 182
Küçük Menderes vadisi 53
Kühlmann, Otto von (Selânik-
Manastır Demiryolu Şirketi idare
meclisi üyesi) 117
Küme Dağı (Aydın Dağları) 31

Ladova istasyonu 122
lavanta 179, 180
Layard, Austen Henry (İngiliz
parlamentar, Rusçuk-Varna
demiryolu imtiyazını alması) 76, 77
liman 15, 51, 52, 55, 61, 65, 66, 74,
107, 142; —reisliği 66; —şehirleri
61
linyit 50
Liverpool 15; —Manchester
demiryolu 42
Lofça ihtiyat taburu 102
lokanta 64, 74, 97, 142
lokomotif 24, 66, 85, 88-90, 92, 94,
95, 102, 104, 129; —kirası 129
Londra 17, 23, 28, 82, 87, 186;
—Borsası 24, 30; —sefareti 23
Lozan Antlaşması 190, 193, 194

M'Candlish (Rusçuk-Varna Demiryolu
Başmühendisi) 85
Maarif Nezareti 165

- Mâbeyn 112, 113, 119
Macar şirketleri 193
maden 45, 50, 81, 115, 124, 142;
—kömürü 79, 114, 124; —sektörü
123; —cilik 50, 176; —ler 50
mağaza 66, 69, 74, 83, 97, 98, 142, 179
mahkeme 25, 74, 97, 98, 168, 187,
190; —ilâmı 167; —kararı 142
mahkûmlar 116
Mahmud Efendi, Hacı (Millî Ekmekçi
Şirketi kurucularından) 203
Mahmud Paşa (Ticaret ve Nafia
Nazırı) 127, 128
mahzar 198, 201
makasçı 144
Maksut Mikâil Efendi (Eski Venedik
başşehbenderi) 97
mal kâtibi 68; —sandığı 25
maliye hazinesi 93, 173; —komisyonu
129; nezareti 18, 91, 169
Manastır 97, 107-109, 111, 114-116,
119, 121, 122, 128, 130, 132, 134,
135, 140; —demiryolu işçileri 143;
—Demiryolu Şirketi 128, 137, 145;
—sancağı 115; —vilâyeti 108
Manchester Pamuk Tedarik Birliği 47
manda 102; —arabaları 16
manevra askı kemeri 180; —sandığı
180; —cı 144
manganez 50
Manisa 52
Mankaliye kazası 67
Margosyan Efendi (Selânik-Manastır
Demiryolu Komiseri) 120, 121
matara 180
mazi 16
McClidy, Henry (Ruşuk-Varna
Demiryolu Şirketi'nin
kurucularından) 82
Mecidiye kasabası 67, 68, 70
Mecidiye nişanı 84, 96
Meclis-i Âli-i Tanzimat. bkz. Meclis-i
Tanzimat
Meclis-i Âli-i Vükelâ. bkz. Meclis-i
Mahsus
Meclis-i Maabir 32, 35, 90, 92, 93, 100
Meclis-i Mahsus 17, 167
Meclis-i Tanzimat 17, 23, 25, 63, 64,
76, 77, 79; —mazbatası 62
Meclis-i Valâ 34, 86, 91
Meclis-i Vükelâ. bkz. Meclis-i Mahsus
medrese 74, 97, 98
Mehmed Cavid Bey (İttihat ve Terakki
Cemiyeti ileri gelenlerinden) 120
Mehmed Emin Bey (Millî Ekmekçi
Şirketi tasfiye memuru) 172
Mehmed Kabuli Paşa (Osmanlı devlet
adamı, komisyon üyesi) 43, 92
Mehmed Reşad (Osmanlı Padişahı)
143, 176, 179
Mehmed Rıfat Paşa (Rumeli Ordusu
Müşiri) 107
Mehmed Rüşdi Paşa, Esseyyid
(Sadrâzamlik da yapmış olan
Osmanlı devlet adamı) 92
Mehmed Vahideddin (Osmanlı
Padişahı) 182
Mehmet Esat Bey (Şark Eşya Pazarı
Türk Anonim Şirketi idare meclisi
üyeli) 184
Mehmet Hamdi Bey (Evkaf Nazırı)
153, 168, 169
Mehmet Neşet Paşa (Hanımlara
Mahsus Eşya Pazarı idare meclisi
başkan vekili) 181, 184
mektep 71
memalik-i Osmaniyye 204
Memduh Şevket Bey (İttihat ve
Terakki Cemiyeti'nin ileri
gelenlerinden) 150, 151, 197, 200,
201
memur 20, 25, 53, 68, 80, 92, 98, 135-
137, 140-142, 159, 167, 180, 209,
210, 213; —lar 32, 56, 98, 157,
167, 170, 173
Menderes vadisi 23
mendil 179, 180
Mengene Sokağı (Nuriosmaniye'de)
197, 200
menzilhane 69
mercimek 149
Meredith, Mösyö (İzmir-Aydın
demiryolunun haritalarını çizen
mühendis) 23

Mes'adet Han (Sirkeci'de) 167
 meyhan kökü 16
 meyhan 64, 65, 74, 97, 98
 Mezopotamya 45
 mısır mahsulü 125
 Mısır 42, 44
 mısır 74
 Midhat Bey (İttihat ve Terakki
 Cemiyeti ileri gelenlerinden) 150,
 151, 198, 200
 Midhat Paşa (Tuna valisi) 63, 88, 89,
 91, 92, 98-100
 Milli Ekmekçi Anonim Şirketi 149,
 150, 152, 154, 159-161, 166-169,
 172, 173, 203, 204, 215;
 —yazıhanesi 172
 Milli İktisad Bankası 152, 154, 155,
 157, 166, 168, 171
 milli iktisat politikası 152, 162, 166,
 175
 Milli İthalat Kantariye Anonim Şirketi
 147, 149, 150, 152, 154, 160, 167-
 169, 172
 Milli Mensucat Anonim Şirketi 152,
 154, 160, 167, 168, 172
 milli mücadele 171, 193, 194
 milli şirketler 147-150, 152-157, 165,
 166, 169-172; —tevlîyet
 komisyonu 165
 mimar 105
 miralay 176, 180
 mirî arazi 19, 63; —ormanlar 19, 76
 Mirofça istasyonu 122
 Moğollar 51
 Moskova Antlaşması 193
 muaccelât müdürü 25
 mubassır 98
 Mudanya-Bursa demiryolu 43
 mudârebe şirketi (bir taraf sermaye,
 diğer taraf emek koyarak
 oluşturulan şirket) 151, 198, 201
 Muğla 52
 muhacirler 67-70, 72
 muhafız 116
 muhbirler 140
 Muhsin Naim Bey (İstanbul Ticaret
 Mıntukası Müdürü) 172, 173

Muhtar Bey (İttihat ve Terakki
 Cemiyeti'nin ileri gelenlerinden)
 150, 151, 198, 200, 203
 muhura 189
 murakıp 172
 Mustafa Efendi (Erkân-ı Harbiyye
 Binbaşısı, mühendis, İzmir-Aydın
 demiryolu istimlak komisyonu
 üyesi) 25
 Mustafa Efendi (Meclis-i Tanzimat
 katibi) 25
 Mustafa Efendi (Millî Ekmekçi Şirketi
 kurucularından) 203
 Mustafa Efendi (Şûra-yı Devlet üyesi)
 178
 Mustafa Reşid Paşa (Maarif Nazırı)
 165
 mücevher 87
 müfettiş 154, 168-170
 müftü 27
 mühendis 23, 28, 29, 68, 70, 76, 80,
 90, 103, 105, 110, 111, 133
 mühimmat nakli 128
 mülk arazi sahipleri 63; —araziler 25,
 26, 100; —ormanlar 84;
 —topraklar 76
 mümtaz hisse senedi 122
 Münir Bey (Nafia Nezareti Tercüme
 Kalemi'nde memur) 97
 müsadere 22
 müskirat 124
 Müslüman 61, 62, 70, 72, 74, 136,
 137, 140; —işçiler 53, 137; —lar
 46, 50, 64, 136, 137, 141; —Türk
 unsuru 157
 müstemleke 41
 mütevellî 151, 198-202; heyeti 151,
 152; —ler 151-154, 167, 168, 198,
 199, 201
 müzayede 63, 100, 163
 Naciye Hanım (Hanımlar Fotoğrafçısı
 Naciye ünvanlı fotoğraf stüdyosunu
 kuran hanım müteşebbis) 176
 Nafia Nezareti 91, 110, 114, 115;
 —Tercüme Kalemi 97
 nakliyat-ı askeriyye avansı 128

Namık Bey (Millî Ekmekçi Şirketi kurucularından) 203
 Napolyon, Prens (Rusçuk-Varna demiryoluyla seyahati) 101
 Nazif Bey (Şûra-yı Devlet Maliye ve Nafia Dairesi Başkam) 178
 Nazmi Bey (Doktor, Dârülaceze Müdürü, İttihat ve Terakki ileri gelenlerinden) 151, 198, 200
 Nazmi Bey (Tüccar) 170
 Necati Bey (İstanbul Evkaf Müdürü) 167
 nehir yelkenlisi 74
 Nikiforof (Bulgar eşkıyası) 133
 Nikoli (Rusçuk-Varna demiryolu makinisti) 102
 Nişan, Hoca, Pişmişoğlu (İzmir'de arazi sahibi) 26
 Norveç 66, 193
 nota 191
 Nuri Efendi (Millî Ekmekçi Şirketi kurucularından) 203
 Nuriosmaniye 197, 200
 nüfus sicilleri 139
 nümâyîş 144
 odun 124, 133
 okul 71
 Ordu-Donanma Pazarı 180
 orman 20, 45, 51, 81, 83, 84, 124
 Orta Anadolu 53
 Ortadoğu 44
 Ortodoks 139; —Rumlar 71; —lar 71
 Osman Efendi (Millî Ekmekçi Şirketi'nin kurucularından) 203
 Osman Paşa (İzmir Valisi) 31
 Osman Rıfat Paşa (Evkaf-ı Hümayun Nazırı) 155, 170
 Osmaniye Caddesi (Köstence'de) 71
 Osmanlı 18, 21, 43, 45, 51, 55, 57, 66, 133, 184; —Avrupalı 60; —Bankası 48, 87, 128; —coğrafyası 44; —demiryolları 43, 47; —devlet adamları 22, 44, 47, 70, 86, 94, 185; —Devleti 12, 15, 18, 19, 21, 24, 27, 30, 32-34, 41, 42, 44, 46-49, 56-58, 60, 64, 75, 77, 79, 97, 103,

104, 106, 129, 146, 148, 153, 184, 188, 189, 193, 194, 204; —dönemi 184; —ekonomisi 55; —Erkân-ı Harbiyyesi 45; —hâkimiyeti 61, 72, 146; —hazinesi 19; —hükûmeti 17, 20, 30, 42, 48, 60, 103, 112, 129, 144, 212, 213; —iktisadî modernleşmesi 185, 188, 194; —kanun ve nizamları 192; —kanunları 20, 76, 115, 190-192; —klasik iktisadî zihniyeti 185; —kuvvetleri 104; —mahkemeleri 45, 115, 190; —makamları 189; —malîyesi 17, 43, 96; —nişanı 101; —ordusu 103; —padişahları 188; —sefaretî 23; —ticaret hayatı 186; —toplumu 175; —toprak bütünlüğü 44; —toprakları 190; —uyruklu Bulgarlar 137; —uyruklular 69, 77, 78, 115, 137, 138, 162, 191; —ülkesi 42-44, 83, 86, 104, 149, 177, 185, 189-192; —ürünleri 20; —varlığı 146; —vatandaşları 192, 193; —yöneticileri 20; —lar 57, 103; —lîlik düşüncesi 68; —hk kimliği 68; —hk zihniyeti 68; —Rus savaşları (1877-78) 60, 61, 72, 103, 111; —Yunan Savaşı (1897) 47, 125, 127, 130, 145
 otel 72, 98, 142; —şirketi 98
 oturma bankları 105
 Otuzbir Mart Hadisesi 140
 öküz 74, 102
 Ömer Nazım Bey (emekli miralay, Eşya-yı Askeriyye Anonim Şirketi kurucusu) 180

palamut 16; —ağaçları 26
 pamuk 16, 44, 48, 124; —tarımı 48, 49; —temizleme işleri 48; —lu lağım fitili 118
 Panayot Hacı Sava (Rusçuk ile Varna arasında bir demiryolu yapmak isteyen Osmanlı uyruklu Bulgar girişimci) 77

- pancar 99
 para cezası 144
 Paris 82, 87, 122, 129, 146, 186;
 —Antlaşması 188; —Kongresi 188;
 —Maliye Komisyonu 146
 pasaport memuru 68
 Paxton, Joseph (Aydın Demiryolu
 Şirketi kurucularından) 17, 23
 peron 105
 Petervaradin Savaşı (1716) 188
 Peto (Ruşçuk-Varna demiryolu
 müteahhitlerinden) 84
 petrol 44, 124
 peynir 74
 Phillip Holzmänn Firması (Konya
 Ovası'nı Sulama Şirketi
 kurucularından) 49
 pirinç 124, 147, 149, 150
 Pirlape 108, 109
 piyango 83
 platin 87
 polis 116, 140, 167
 pompa 103
 portatif filtre 180
 Portekiz 96
 Posno, Bernard Joseph (Belçika'nın
 Anvers şehrindeki Osmanlı
 şehbenderi) 77, 78, 81, 93
 Posno, Mourice Joseph (Ruşçuk-Varna
 Demiryolu Şirketi idare meclisi
 üyesi) 82
 posta memurları 16, 20, 115
 Prevadi 87, 105; —istasyonu 100
 protesto 153
 Prusya 66, 96, 153; —Bankası 153

 Raif Bey (Millî Ekmekçi Şirketi
 kurucularından) 203
 Rasch, Gustav (Alman seyyah) 104, 105
 Raşid Efendi (Millî Ekmekçi Şirketi
 kurucularından) 203
 Rauf Efendi (Millî Ekmekçi Şirketi
 kurucularından) 160, 203
 ray 85, 102, 103, 105, 130, 131, 133,
 135
 Rayser, Mösyö (Prusya'nın Varna'daki
 konsolos vekili) 96

 reaya 67
 redif. bkz. ihtiyat askeri
 Refik Bey (Millî Ekmekçi Şirketi
 kurucularından) 203
 Reji 142
 rekabet 39, 54, 55
 Reşad Bey (Erkân-ı Harbiye miralay) 25
 Revelaky, D. (Ruşçuk-Varna
 Demiryolu Şirketi'nin İstanbul
 temsalcisi) 83
 rıhtım 24, 29
 Rıza Bey (İttihat ve Terakki Cemiyeti
 ileri gelenlerinden) 150, 151, 198,
 200
 Rıza Paşa (İzmir Valisi) 32
 Rıza Paşa (Serasker) 113, 130, 134,
 136
 Ritter, C. (Meclis-i Maabir üyesi) 37,
 85
 Rixon, Augustus William (İzmir-Aydın
 Demiryolu Şirketi'nin
 kurucularından) 17, 23
 robdöşambr 179
 Robert Stevenson Şirketi 27
 Romanya 60
 Romen 73; —demiryolları 75
 Rosita nehri 100
 Rowland, Sir (İzmir-Aydın Demiryolu
 Şirketi'nde müteahhitlik şirket
 arasındaki anlaşmazlığı çözmek
 amacıyla oluşturulan uzlaşma
 komisyonunun başkanı) 29
 Rum 15, 67, 137, 139, 140; —cemaati
 71; —Patriği 71; —lar 71, 139, 141
 Rumeli Kumpanyası (Varna'da
 kurulan anonim şirket) 99
 Rumeli 59, 106, 127, 144;
 —demiryolları işletici kumpanyası
 104; —demiryolları 43, 46, 94,
 101, 111; —umum müfettişi 139;
 —vilayeti 108
 Rus 193; —lastiği 180; —malları 45;
 —topçuları 103; —lar 45, 61, 103,
 104
 Ruşçuk 63, 75, 76, 78, 79, 84, 85, 87,
 90, 95-98, 100-102, 104, 105;

—Varna demiryolu 43, 75, 76, 81,
102, 104, 106
Rusya 44, 45, 66, 96
Rûsumat İdaresi 97, 98
rüştiye mektebi 69, 74, 97
saat kulesi 97, 98
sabahlık 179
sabotaj 133, 141, 146
Sabri Bey (İttihat ve Terakki Cemiyeti
ileri gelenlerinden) 150, 151, 198,
200, 203
sabun 124, 149, 175
sadaret 31, 118, 157, 160, 164, 165,
167, 168, 169, 170
Sadettin Bey (Evkaf Nukud-i Mevkufe
Müdürü) 170
Sadettin Bey (İttihat ve Terakki
Cemiyeti ileri gelenlerinden) 150,
151, 198, 200
Sadık Efendi (Dârülaceze Müdürü Dr.
Nazmi Bey'in babası) 198, 201
Sadık Paşa (Osmanlı devlet adamı) 43
sadrazam 22, 108, 110, 132, 156, 188
Said Bey (İttihat ve Terakki Cemiyeti
ileri gelenlerinden ve Anadolu Millî
Mahsulat Şirketi Müdürü) 150,
151, 166, 198, 200
Said Halim Paşa, Prens (Sadrazam)
190; —hükümeti 193
Saka, Remzi (İstanbul Mıntıkası
Şirketler Komiseri) 172
Sakılova köprüsü 138
salgın hastalıklar 32
Salih Zeki (Üçüncü Ordu Erkân-ı
Harbiyye Miralay) 116
Saltanat-ı Seniyye 34, 79
sanayi 44, 50, 142, 145; —devrimi 57;
—şirketleri 174
sanayileşme 57
Sankey, F. (Varna konsolos yardımcısı)
67, 74
Sarayarkası Sokağı (Ayaspaşa'da) 176
sarraciye 180
savaş lojistiği 145
Schrader (Alman parlamenter) 117
sebze 124

sefaretler 189, 190, 191
sefirler 189
sel baskını 132
Selâhaddin Dağı 30
Selâhattin Bey (İttihat ve Terakki
Cemiyeti ileri gelenlerinden) 150,
151, 198, 200
Selânik 15, 107-109, 111, 114, 115,
118, 120-122, 130, 133, 134, 140-
144; —valisi 136; —sancağı 115;
—Dersaadet İltisak Hattı 127, 130,
146; —Manastır demiryolu 107,
111, 116, 121, 127, 129, 130, 141,
143, 145, 146; —Mitroviçe hattı
129; —Üsküp demiryolu 108, 130
sendika 142, 143, 160
seraskerlik 102, 109, 110, 128, 130,
136
Serfice 108-111
sermaye birikimi 194
Seroviç istasyonu 122
Serviçen Efendi (Şûra-yı Devlet üyesi)
162, 178
Serviçen Efendi (Ticaret ve Nafia
Nezaret-i Heyet-i Fenniyye
Sermüfettişi) 120
Sevr Antlaşması 193
Seydiköyü istasyonu 28
seyyar karyola 180
Seyyide Kemal Hanım (Şekerleme
imalathanesi sahibesi hanım
girişimci) 176
sıbyan mektebi 97, 98
Sırbistan 51, 104
sıtma hastalığı 29; —salgını 32
Siemens (Doktor, Berlin Deutsche
Bank Müdürü ve parlamenter) 117
sigorta bedelleri 192; —primi 186;
—şirketleri 185, 186, 190, 192,
193; —tazminatları 192
Silistre tapu memuru 62
sinagog 71
Sirkeci 167
Siroz 134
sivrisinek 29
siyasî bağımsızlık 187, 194
Slavlar 103

Sofya 98, 133; —sancağı idare meclisi 99
soğan 124
Sokullu Mehmed Paşa (Sadrazam) 51
Sovyet Rusya 193
Stephenson, MacDonald (İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi Müdürü) 34, 35
Stoyanoviç, Anastas (Osmanlı uyruklu Bulgar girişimci) 77
su geçirmez bot 180; —tankları 103; —yatakları 16; —yolları 85
subay aileleri 176, 177
sulama projeleri 47
Suphi Ziya Bey (Osmanlı İtibar-ı Milli Bankası Müdürü) 184
Suriye 41, 45
Süleyman Şevki Paşa (Selânik-Manastır demiryolu muhafızı) 135
sünger 16
süvari jandarma 132, 134
Süveydiye 42
Süveyş Kanalı 42, 43

Şadân Bey (Şûra-yı Devlet üyesi) 178
Şakir Efendi (Millî Ekmekçi Anonim Şirket kurucularından) 203
Şakir Paşa (Komisyon-ı Daimî-i Askerî üyesi) 113
Şam 180; —Birecik demiryolu 46; —Müzeyreb demiryolu 45
şantiye 103
şarap 16, 124
Şark Demiryolları Şirketi 121, 127, 129, 130, 138, 142, 143, 146
Şark Eşya Pazarı Osmanlı Anonim Ticaret Şirketi 182, 184
Şark Şimendüferleri Bankası 122
şehbender 79
Şehremaneti. bkz. belediye
şeker 16, 99, 124, 147, 149, 150, 175
şekerleme imalathanesi 176
şemsiye 179
Şerif, Hafız (Millî Ekmekçi Şirketi kurucularından) 203
şeyhülislâm 63
Şeytancık istasyonu 87
Şirket-i Hayriyye 142

şose 18, 20
Şumnu 76-79, 99, 101
Şûra-yı Devlet 43, 94, 102, 110, 127, 155, 156, 160, 161, 163, 170, 179, 182, 199, 214; —genel kurulu 131, 178; —Maliye ve Nafia Dairesi 177; —Tanzimat Dairesi 131

taban 83, 84
tabanca kılıfı 180
tabya 72, 98
tahıl 44, 48, 74, 149
tahrirat kâtibi 68
tahvil 30, 31, 33, 34, 81-83, 88, 89, 91, 117, 122, 164, 204, 212
Talat Paşa hükûmeti 170
Tanzimat 71, 175; —dönemi 188
Tanzimatçı Osmanlı bürokratları 185
tapu müdürü 25
tarım 15, 16, 26, 47-52, 73, 98, 107, 124, 145; —alanları 52; —teknikleri 145; —üretimi 52; —ürünleri 15
taş barutu 118; —ocakları 19, 20, 45, 51
taşkömürü 44
Tatar 67, 73
Ta'til-i Eşgal Cemiyetleri Hakkında Kanun-ı Muvakkat 57, 142
Ta'til-i Eşgal Kanunu 57, 143, 144
tazminat 102, 103, 129, 131, 132, 186
tedhiş 56; —hareketleri 133
teğmen 176, 180
tekeli 161
tekke 97, 98
Tekkeli istasyonu 122
Tekservi Sokağı (Beşiktaş Serencebey Yokuşu'nda) 176
tekstil sanayii 49
telgraf 18, 20, 24, 35, 56, 66, 119, 165, 215; —direkleri 135; —hatları 18, 35, 56, 133, 135, 146; —sistemi 24; —telleri 133, 135; —hane 66, 74, 97, 98
temettü 165, 166, 173
teminat 42; —akçesi 19, 23, 31, 79, 87, 88, 115; —hesabı 93

termos 180
 terör 135, 138; —ist saldırılar 133,
 135; —istler 133-136, 141
 tersane 97
 Tersane-i Âmire 84
 terzihane 180
 Testa (Almanya'nın İstanbul sefareti
 tercümanı) 112
 teşvik tedbirleri 20, 83, 187
 Tevfik Bey (İttihat ve Terakki Cemiyeti
 ileri gelenlerinden) 150, 151, 198,
 200
 Tevfik Paşa (Sadrazam) 153, 157;
 —hükümeti 166, 171
 Tırnova 100
 Ticaret ve Nafia Nezareti 118, 130,
 135, 136, 144
 Ticaret ve Ziraat Nazırı vekili 156;
 —Nezareti 153, 154, 164, 167, 168
 ticaret 16, 18, 24, 35, 47, 51, 59, 65-
 67, 73, 78, 92, 95-97, 107, 116,
 142, 145, 148, 154, 157, 160, 162,
 170, 178, 182, 190, 198, 201;
 —ahitnameleri 66; —gemileri 66;
 —mahkemesi 73, 153, 168;
 —müsteşarlığı 189; —nazırı 67;
 —nezareti 160, 170, 190, 192, 204,
 208, 214; —odaları 189; yolları 51
 ticarethane 152, 174
 ticarî kurumlar 64
 tiftik 16, 149
 Timoni, Mösyö (Rusçuk-Varna
 Demiryolu Şirketi'nin vekili) 95,
 102
 Tire 26, 29
 Topcan kalesi 135
 Topçu istasyonu 122
 Topçular mevkii 109, 130
 tophane 98; —tabyası 97
 Tophane-i Âmire 118
 topoğrafya kalemi 70
 toprak kayması 27, 28
 Torbalı 29, 31, 32
 Trabzon 15
 tramvay 142
 travers 85, 102, 116, 131
 tren 56, 101, 102, 105, 130-132

Triyande. bkz. Üçpınar
 tuğla 45, 124
 tuhafiyeler 180
 Tuna 105; —boğazı 76; —nehri 60,
 77; —valiliği 99; —vilayeti 91, 94;
 —vilayeti mal sandığı 101;
 —vilayeti salnameleri 72
 tuz 124
 tüccar 28, 51, 53, 55, 57, 63, 65, 66,
 73, 77, 88, 89, 96, 98, 99, 148, 160,
 170, 185, 186; —gemileri 66;
 —vekili 97
 tüketim ekonomisi 53
 tünel 19, 24, 26-28, 45, 78, 105, 120,
 122, 133, 134, 141, 146
 türbe 97, 98
 Türk 50, 67, 73, 105, 184; —heyeti
 193; —hükümeti 193; —işgücü 46;
 —ler 41, 73, 75, 105
 Türkçe 17, 87, 162, 193, 204;
 —kullanma zorunluluğu 193
 Türkiye 57; —Cumhuriyeti 184
 tütün 143, 168, 175
 ulemâ 27, 118
 un 124, 161, 162, 203; —ticareti 150;
 —ürünleri 150, 161
 Ustrova 122, 134, 140, 141
 Ustrumca 122
 Uzun Ali (Selânik-Manastır demiryolu
 kazazedesi) 132
 Üçpınar (Triyânde) 29, 31
 Üçüncü Ordu 133; —kumandanlığı
 136, 141; —müşir vekili 133, 134;
 —müşiri 136; —müşirliği 137
 Üsküp 130, 134; —demiryolu 108,
 130
 üzüm 16, 50
 vagon 24, 85, 88-90, 92, 94, 95, 101,
 102, 104, 105, 128, 129;
 —muhafızı 132
 Vahid Bey (Millî Ekmekçi Şirketi
 tasfiye muamelelerinde murakıp)
 172
 vakfiye 150-152, 165

- vakıf araziler 26; —hisseler 172;
—mütevellileri 151; —para 148,
151, 152, 154, 157, 165, 168, 169,
171; —sermaye 148, 155, 160, 170
- Valide Sultan vakfı 26
- vapur 15, 65, 74, 77
- Vardar köprüsü 130
- Varna 63, 75-79, 81, 84, 85, 87, 95-
102, 104, 105; —limanı 76;
—meclisleri 100; —tüccar vekilliği
97; —Tulca telgraf hattı 66
- Vasıf Efendi (Millî Ekmekçi Şirketi
kurucularından) 203
- Vehbi Bey (İttihat ve Terakki Cemiyeti
ileri gelenlerinden) 150, 151, 198,
200
- Vertekop 120-122; —istasyonu 132
- Vetova istasyonu 87
- viyadük 103, 122, 133, 134, 146
- Viyana 76, 186
- Vodina 107, 120, 122, 124, 134, 141,
145
- Wageman, Albay (Rusçuk-Varna
Demiryolu komiseri) 84, 100
- Walsh, Mösyo (Rusçuk-Varna
Demiryolu Şirketi'nin İstanbul'a
gönderdiği temsilci) 86, 91
- Whytes, George (İzmir-Aydın
Demiryolu Şirketi kurucularından)
17, 23
- Wilhelm, II. (Alman Kayzeri) 44
- Wilkin, Robert (Aydın Demiryolu
Şirketi'ni kuran grubun İstanbul
temsilcisi) 17, 21
- yabancı anonim şirketler 191, 192;
—devletler 46; —imtiyazlı şirketler
193; —sermaye 17, 18, 20, 94;
—sermayedarlar 46, 162; —sigorta
şirketleri 186, 192.; —şirketler
185-187, 189, 191-193; —tüccarlar
16, 17; —ülke sefirleri 190;
—yatırımcılar 187
- Yafa-Kudüs demiryolu 45
- yağ 147, 149, 150
- Yahudi 70, 71
- Yakup Efendi (Millî Ekmekçi Şirketi
kurucularından) 203
- yangın 135, 165
- Yantıra nehri 100
- Yanya vilâyeti 130
- yapağı 16, 149
- yastık 180
- yelpaze 179
- Yeni Postahane (İstanbul) 179
- Yeniköy çiftliği 26
- yerli şirketler 192
- Yıldız Sarayı 109, 113
- yorgan 180
- Yorgiyof (Bulgar eşkiya) 133
- yulaf 74
- Yunan demiryolları 109, 121; —sınırı
107, 108, 111, 113, 121, 146; —lı
50
- Yunanistan 66, 96, 123, 129, 146
- Yusuf Bey (Millî Ekmekçi Şirketi
kurucularından) 203
- yün 74, 149; —lû kumaşlar 16
- yüzbaşı 180
- zabıta memuru. bkz. zaptiye
- zahire 65, 66, 102, 148; —nakliyatı
66, 89; —sıkıntısı 148, 160;
—taşımacılığı 95; —tüccarları 95
- zanaatkâr 55, 186
- Zander (Selânik-Manastır demiryolu
idare meclisi başkan vekili) 135
- zaptiye 68, 115, 116, 134
- Zelinkova 136
- zeytin 16, 149; —yağı 16
- zımpara taşı 50
- Zihni Paşa (Ticaret ve Nafia Nazırı)
135
- Ziraat Bankası 48
- ziraat sendikaları 174



linizdeki kitap, Osmanlı Devleti'nin, son yüzyılında Avrupa karşısında gösterdiği direnişi, verdiği iktisadî var olma kavgasını ve bu süreçte uluslararası sermayenin oynadığı rolü, birinci elden kaynaklara dayanarak anlatıyor. Kitabın ağırlık noktasını, uluslararası sermayenin inşa ettiği demiryollarıyla bunların çevresinde meydana getirdiği sosyal ve iktisadî değişim oluşturuyor. Ayrıca, İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin 1914-1918 arasında uyguladığı iktisat politikalarının ürünü olan millî şirketlerin kuruluşu ve faaliyetleri, kitapta ele alınan en ilginç konulardan biri. Dünya savaşı koşullarının bütün olumsuzluklarına rağmen sürdürülen girişimlere ve özellikle Kara Kemal'in faaliyetlerine dair yeni ve çarpıcı bilgiler, İttihatçıların tarihimizdeki rolünün daha iyi değerlendirilebilmesi yolunda yepyeni ufuklar açıyor. Yine bu dönemde İttihatçıların kadınları sosyal ve iktisadî hayatın içine daha fazla çekme hedeflerinin bir tezahürü olarak ortaya çıkan Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı Osmanlı Anonim Şirketi özelinde kadının iktisadî ve sosyal hayattaki yeriyle ilgili yapılan ilginç fikhî tartışmalar üzerinde duruluyor. Nihayet, Osmanlı iktisadî reformlarının önündeki en büyük engellerden biri olan kapitülasyonlarla, bunlara dayanarak vergi vermeyen ve hiçbir denetimi kabul etmeyen yabancı şirketleri devletin kontrol altına alma çabaları inceleniyor. *Anka'nın Sonbaharı*, Ali Akyıldız'ın gerçek bir tarihçi titizliğiyle uzun yıllardır sürdürdüğü çalışmalarının semeresi. ■



İLETİŞİM 1092
ARAŞTIRMA
İNCELEME 185

ISBN 975-05-0338-4



9 789750 503382