

OSMANLI'DA ULAŞIM

Kara - Deniz - Demiryolu

Editörler

Pof. Dr. Vahdettin Engin
Ahmet Uçar - Osman Doğan

GAMLICA

Çamlıca Basım Yayın / 101

OSMANLI'DA ULAŞIM

Kara - Deniz - Demiryolu

Editörler

Prof. Dr. Vahdettin ENGİN

Ahmet UÇAR - Osman DOĞAN

Genel Yayın Yönetmeni
Ömer Faruk YILMAZ

Sanat Yönetmeni
Osman TURHAN

Tashih
Kemal ERKAN

Grafik Tasarım
Adnan APAYDIN

Kapak Tasarımı
Sedat YAZILITAŞ

1.Baskı: İstanbul 2012

Baskı ve Cilt
Fazilet Neşriyat ve Tic. A.Ş.
Bağlar Mah. Mimar Sinan Cad.
No: 52 Güneşli - Bağcılar / İstanbul
Tel: 0212 657 88 00 (pbx)

ISBN: 978-605-5331-08-5



İnciliçavuş Sok. No: 27 Kat: 1 Sultanahmet - İSTANBUL
Tel-Faks: (0212) 512 41 01
www.sarayburnu.com.tr / www.camlicabasim.com
bilgi@camlicabasim.com

T.C. Kültür Bakanlığı Yayıncılık
Sertifika No: 15702

© Bu eserin bütün yayın hakları Çamlıca Basım Yayın ve Tic. A.Ş.'ne aittir.
İzinsiz yayımlanamaz. Kaynak gösterilerek iktibas edilebilir.

RUMELİ DEMİRYOLLARI

Vahdettin ENGİN*

Demiryolu 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren insanların hizmetine girmiş ve ulaşım getirdiği olağanüstü kolaylık ve sürat dolayısı ile kısa sürede benimsenerek yaygınlaşmaya başlamıştır. Avrupa ülkelerinde başlayan bu gelişmeler diğer dünya devletlerinin de ilgisini çekmiş, bu çerçevede Osmanlı Devleti de konu ile yakından ilgilenmeye başlamıştır.

Rumeli'ye Demiryolu Yapma Teşebbüsleri

Osmanlı idarecileri, demiryolunun ehemmiyetini çok iyi kavramışlar, askerî ve ekonomik avantajlarını göz önünde bulundurarak İstanbul'u Balkanların belli başlı büyük şehirlerine ve Avrupa ülkelerine bağlayacak bir demiryolu hattının yapımını gündeme getirmişlerdir. İşin bu kısmında iki önemli handikap karşılına çıkmıştır. Öncelikle, ülkede demiryolu inşaatını gerçekleştirecek teknik elemanlara ihtiyaç vardı. İkinci olarak, büyük çaplı bir yatırım olan bu iş için gerekli sermaye birikimi yetersiz kalıyordu.

Rumeli demiryolları adı verilen projeye çok önem verildiğinden ve mutlaka gerçekleşmesi istendiğinden Avrupalı sermayedarlara imtiyaz verme arayışı içine girilmiştir. Nitekim Kırım Savaşı'nın (1853-1856) sonlarına doğru Avrupa basınında sermaye çevrelerine yönelik ilânların yer aldığı gözlenmektedir. Bu ilânlarda, İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak büyük çaplı bir demiryolu yapılmasının düşünüldüğü, bu amaçla Avrupa'nın tecrübe ve sermayesine ihtiyaç duyulduğu, ilgileneceklere gerekli kolaylıkların gösterileceği vurgulanmıştır¹. Bu çağrı kısa sürede cevap bulmuş ve İngiliz parlamenter Labro, Rumeli demiryollarının yapımına talip olmuştur. Bu çerçevede-

* Prof. Dr. Vahdettin Engin, Marmara Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü.

1 *Journal de Constantinople*, 1 Novembre 1855.

de kendisi ile 23 Ocak 1857 tarihinde bir imtiyaz mukavelesi imzalanmıştır. Fakat Labro bu denli büyük çaplı bir yatırımı gerçekleştirecek sermayeye sahip olmadığı için gerekli teminat akçesini dahi yatıramadığından imtiyazı feshedilmiştir².

Bu ilk teşebbüsün başarısızlığına rağmen Rumeli demiryollarının yapımından vazgeçilmemiştir. Bu defa 13 Nisan 1860'ta dört İngiliz'in oluşturduğu bir gruba imtiyaz verilmişse de akıbet yine aynı olmuş, grup işin üstesinden gelecek mali gücü ortaya koyamamıştır³. Bütün bu aksiliklere rağmen girişimler devam etmiştir. Tanzimat devri hükümetleri meseleyi devletin geleceği olarak görmekte ve Avrupa ile bir demiryolu bağlantısı kurulması gereğine kesinlikle inanmaktadırlar. Dolayısıyla, Rumeli demiryollarının yapımı için üçüncü mukavele 31 Mart 1867'de Belçikalı Van der Elst kardeşlerin şirketi ile imzalanmıştır. Bu şirket öncekilerden biraz daha gayretli çıkmış ve en azından inşaat çalışmalarına başlanabilmiştir. Bununla beraber çalışmalar fazla uzun süreli olmamıştır. Van der Elst kardeşlerin şirketi de imtiyazını terk etmek zorunda kalmıştır⁴.

Rumeli Demiryollarının Yapılması

Bütün bu başarısız teşebbüslerin devlet adamları üzerinde menfi bir tesir yapması tabii idi. Diğer taraftan her ne pahasına olursa olsun bu eserin gerçekleşmesi arzusu şiddetle devam etmekteydi. Bu arzu sebebiyledir ki yeniden harekete geçilip Rumeli demiryollarını yapacak uygun bir müteahhit arayışına devam edilmiştir. Bu amaçla Nafia Nazırı (Bayındırlık Bakanı) Davut Paşa Avrupa'ya gönderilmiştir. Davut Paşa Paris'e giderek Macar kökenli bir Yahudi olup Belçika'da bankerlik yapan Baron Maurice de Hirsch ile irtibat kurmuştur. Bu andan itibaren de 19. yüzyılda gerçekleşen dünya çapında bir ihale yolsuzluğu ve vurgununun çarkları işlemeye başlamıştır.

Bu vurgunun aktörleri olan iki kişi hadisenin cereyanında önemli rol oynamışlardır. Osmanlı Devleti adına hareket eden Nafia Nazırı Garabet Artin Davut Paşa adından da anlaşılacağı üzere Ermeni kökenli bir zattır. Rumeli demiryollarını yapmayı taahhüt eden Baron Hirsch ise bu sırada hiç bir sermayesi olmayan bir banker konumundadır.

2 Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *İ.MM*, 353.

3 BOA, Mukavelename defteri, no.1, s.138-140; BOA, *İ.MM*,1031.

4 BOA, *İ.MM*, 1459; *İmtiyazat ve Mukavelat Mecmuası*, c.I, s. 424-434.

Karşılıklı görüşmeler neticesi Baron Hirsch 2000 kilometre olarak öngörülen demiryolunu sermayesini de kendisi tedarik etmek suretiyle yapmayı taahhüt etmiştir. Bu çerçevede taraflar aralarında bir mukavele hazırlamışlardır. Yalnız bunun yürürlüğe girebilmesi için Osmanlı Devleti tarafından onaylanması gerekmektedir.

17 Nisan 1869 tarihli bu mukavele oldukça girift bir tarzda hazırlanmıştır. Daha sonraki gelişmelerden özellikle bu şeklin tercih edildiği anlaşılacaktır. Mukavele hükümlerinden belli başlıları ana hatları ile şu şekildedir:

– Osmanlı Devleti aşağıda tarif ve tayin olduğu gibi Rumeli’de bir demiryolu inşa ve işletme imtiyazını 1876 Temmuz ayı başlangıcından itibaren 99 sene süre ile Baron Hirsch’e vermiştir. Mezkûr hattın işletilmesi konusunda ayrıca bir mukavele yapılacaktır. Bu demiryolu İstanbul’dan başlayarak Bosna’dan geçip ya doğrudan doğruya ya da şubeler ile Edirne, Filibe, Dedeağaç, Burgaz ve Selanik’e uğrayarak Sava nehri hududuna kadar uzanacaktır. Bu hat daha sonra Sırbistan hatları ile birleştirilecektir.

– İmtiyaz sahibi işbu yolu, zarar ve ziyamı kendilerine ait olmak üzere, mukaveleye ekli şartnamenin bütün hükümlerine uygun olarak inşa etmeyi taahhüt etmektedir.

– Toplam 2000 kilometre uzunluğunda olacak bu yol imtiyaz fermanı tarihinden itibaren yedi sene müddette bitirilecektir. İstanbul-Filibe ve Edirne-Dedeağaç arasının bitim süresi dört yıldır.

– İmtiyaz sahibi bu demiryollarının bütün imtiyaz süresi içinde işletilmesi hususunu Avusturya Güney Demiryolları Şirketi’ne ihale etmektedir.

– İmtiyaz sahibi tarafından yapılan taahhütlere mukabil Osmanlı Devleti her sene iki eşit taksit halinde kilometre başına 14.000 Franktan ibaret bir meblağ ödemesi yapacaktır. Devlet bu ödemeyi 99 yıl boyunca yapacaktır. İşletme şirketi de kilometre başına yıllık 8000 Frank tutarında bir ödemede bulunacaktır.

– İmtiyaz sahibi, imtiyaz fermanı tarihinden itibaren iki ay içinde bir anonim şirket teşkil edecektir. Şirketin merkezi İstanbul olacak ve devletin nizam ve kanunlarına tâbi olarak Paris ve Viyana’da şubeler açacaktır.

– Anonim şirket, devletin ödeyeceği 14.000 Frank karşılık tutularak elde edilmesi gereken sermayenin tamamı veya bir miktarını kendi menfaatine en uygun gelecek surette tedarik edebilecektir. Fakat imtiyaz sahibi bu hususta izleyeceği yolu devlete bildirmek zorundadır.

Görüldüğü üzere, Rumeli demiryollarını inşa etmek üzere Baron Hirsch'e 99 yıl süre ile imtiyaz verilmektedir. İmtiyaz sahibinin yapacağı inşaata mukabil Osmanlı Devleti 99 yıl boyunca devam edecek tarzda senede kilometre başına 14 bin Frank ödeyecektir. Bu mali yükün senelik portresi 2000 kilometre demiryolu için 28 milyon Frank tutmaktadır. Bu miktar 99 yıl boyunca ödeneceğine göre inşaat için devletin üstlendiği mali yük $28.000.000 \times 99 = 2.772.000.000$ (İki milyar yedi yüz yetmiş iki milyon) Frankı bulmaktadır⁵. İnşaatı yapacak firma işletmeyi başka şirkete devredebilecektir. Nitekim bu yapılmış ve Baron Hirsch işletme için Yahudi kökenli zengin bir aile olan Rothschild'lerle anlaşmıştır. Bu çerçevede Rothschild'lere ait Avusturya Güney Demiryolları Şirketi ile yapılan ayrı bir mukavele ile bu şirket işletme işini üstlenmiştir. Mali gücü yüksek bir firma olması hasebiyle Avusturya Güney demiryolları şirketinin işin içinde olması güven verici bir unsur olarak değerlendirilmiştir. Söz konusu şirket yapacağı işletme neticesi elde edeceği gelirin kilometre başına 8000 Frankını Baron Hirsch'in sahibi olduğu inşaat şirketine ödeyecektir. Böylece Baron Hirsch kilometre başına 14 bin Frankı devletten 8000 Frankı da işletme şirketinden olmak üzere 22 bin Franklık bir rant temin etmiş olmaktadır⁶. Mukavelelerin bir başka hükmüne göre ise devletin ödemesi gereken miktarı karşılık göstermek sureti ile Baron Hirsch sermaye tedariki için mali operasyon yapabilecektir. Aynı mukaveleye bağlı olarak bir de şartname hazırlanmıştır. Daha çok teknik konulara ağırlık verilen şartnamenin 80.maddesi ise ilginç bir özellik taşımaktadır. Bu madde bir dönem hayli tartışmaya vesile olan 'uluslararası tahkim' konusunu içermektedir. Buna göre, şartnamenin kapsadığı hususların icrasından dolayı Osmanlı Devleti ile şirket arasında ihtilâf meydana geldiği takdirde her iki taraftan atanacak ikişer hakem meseleyi görüşüp karara bağlayacaktır. Hakem heyetinin kararı bağlayıcı olacaktır.

5 Bu miktar muazzam bir meblağdır. O devirde 23 Frankın bir Osmanlı lirası ettiği göz önüne alındığında, Rumeli demiryollarının yaklaşık maliyeti 120.000.000 Osmanlı lirasını bulmaktadır. Burada bir mukayese yapacak olursak, aynı devirlerde bu miktarda bir maliyet ile Fransa'da 3220 kilometre demiryolu yapılabilmıştır. Üstelik Fransız demiryolları çift hat olarak ve mükemmel bir surette inşa edilmişlerdir. Bunun için bk. Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*. İstanbul 1993, s. 125-126.

6 Mukavele hükümleri daha ileriki bir zamanda kamuoyu tarafından öğrenilince Osmanlı başınında söz konusu 22.000 Frankın temini konusunda bir tartışma doğmuştur. Burada oluşan genel kanaat Rumeli demiryollarında işletme geliri olarak kilometre başına 22.000 Frankın elde edilemeyeceği şeklinde oluşmuştur. Dolayısı ile gazeteler böyle bir yükün altına girilmesini tenkit etmişlerdir.

Hakem heyetinin karar veremediği durumlarda ise her iki tarafın da tasdik edeceği tarafsız bir şahsa beşinci hakem olarak yetki verilecektir. Beşinci hakemin kararına taraflar uymak zorundadırlar⁷.

Sadece ana hatlarını verdiğimiz bu mukavele ve şartnameyi alan Nafia Nazırı Davut Paşa tasdik ettirmek için İstanbul'a gelmiştir. Prosedür gereği bütün bunların öncelikle konu ile ilgili uzmanların yer aldığı Şura-yı Devlet (Danıştay) tarafından değerlendirilip ona göre karar verilmesi gerekmektedir. Şura-yı Devlet'te yapılacak titiz bir inceleme sonucu ise muhtemelen mukavele hükümlerinde değişikliğe gidilmesi istenecektir. Fakat Sadrazam Âli Paşa daha önceki başarısız teşebbüslerden dolayı Rumeli demiryollarının yapımının sürekli gecikmesinden rahatsızdır. Dolayısı ile konu Şura-yı Devlet'e intikal ettirilmeden alelacele oluşturulan üç kişilik bir komisyona havale edilmiştir. Komisyon her ne kadar süreci çabuklaştırmak için kurulmuş olsa da, teknik konulara bazı itirazlar getirmekten geri kalmamıştır. Esas olarak da ihtilâf halinde meselenin hakemler tarafından çözülmesi yerine Şura-yı Devlet'in yetkili olması gereği üzerinde durmuştur⁸. Konu bilâhare Meclis-i Vükelâ (Bakanlar Kurulu) önüne geldiğinde de bazı vekillerin şiddetli itirazıyla karşılaşmıştır. Bunun üzerine mukaveleyi yapan Nafia Nazırı Davut Paşa'dan izahat istenmiştir. Bu safhada kendisinin mukavele hükümlerinden tam haberdar olmadığı ve mukaveleyi de Parisli bir avukata hazırlattığı anlaşılmıştır⁹. Dolayısı ile hükümlerde düzenlemeler yapmak üzere Paris'e geri gönderilmiştir. Davut Paşa düzenleme yapmada pek başarılı olamadığı gibi işletme şirketine birtakım tavizler vermek zorun-

7 Mukavele metinleri için bk. Vahdettin Engin, *a.g.e.*, s. 51-55.

8 Bu tür ihalelerde ihtilâf durumunda konuyu çözecek merciin Şura-yı Devlet olması veya meselenin uluslararası bir hakeme bırakılması arasında oldukça önemli bir fark bulunmaktadır. Şura-yı Devlet tabii olarak devlet menfaatlerini zedelemeyecek tarzda hareket etmektedir. Yabancı hakemin ise ne tür bir karar vereceğini önceden kestirebilmek mümkün olmamaktadır. Bu konuda bir örnek vermek gerekirse, Rumeli demiryolları imtiyazının verildiği 1869'da İstanbul Tünel'i imtiyazı da bir Fransız mühendis olan Henri Gavand'a verilmiştir. Gavand ile yapılan mukavelede ihtilaf durumunda yetkili merci Şura-yı Devlet olarak tespit edilmiştir. Dolayısı ile Tünel şirketi ihtilâfları hakeme götürmekten kaçınmıştır. Buna karşılık Rumeli demiryolları sürekli ihtilâflı bir konumda kalmıştır.

9 Meclis-i Vükelâ'nın bu toplantısını hükümet üyeleri arasında yer alan ünlü tarihçi Ahmed Cevdet Paşa *Marûzât* adlı eserinde anlatmaktadır. Buna göre Sadrazam Âli Paşa, bu demiryolunun Rumeli için hayati bir mesele olduğunu, ertelenmesinin caiz olmayacağını, eğer bu mukavele de elden çıkarsa başka bir müteahhit bulmanın zor olacağını söylemiştir. Ahmed Cevdet Paşa ise bu konunun hayati bir mesele olmakla beraber, sakıncalı bir mukavele yapılması durumunda büyük zararlara girileceğini ileri sürerek itirazını beyan etmiştir. Bunun üzerine Davut Paşa'dan izahat istenmiştir. Bk. Ahmed Cevdet Paşa, *Marûzât*, haz. Yusuf Halaçoğlu, İstanbul 1980, s. 202-203.

da dahi kalmıştır. İşletmeyi yürütecek Avusturya şirketi, işletmeden elde edilecek geliri tahmin edemedikleri için bir risk aldıklarını, bu sebeple işletme şirketinin Baron Hirsch'e ödeyeceği yıllık kilometre başına 8000 Frankın 20 yıllık geçici bir zaman için Osmanlı Devleti tarafından ödenmesini istemiştir. Davut Paşa devlete ağır yük getiren diğer hükümleri değiştiremediği gibi bu en son teklifi de kabul ederek 16 Ağustos 1869 tarihinde bu hususları içeren bir dizi mukavele imzalamıştır.

Burada yeni tavizler koparan Rothschild'lere ait işletme şirketinin adeta Baron Hirsch adına hareket ettiği anlaşılmaktadır. Çünkü şirket yönetim kurulu 12 Ağustos 1869 tarihli toplantısında Rumeli demiryolları işletmeciliğinden çekilme kararı alınmıştı. Bu karara rağmen dört gün sonra sanki işletmeciliğe devam edilecekmiş gibi mukavele imzalaması şirketin art niyetini ve işletme işini de Baron Hirsch'e devretme amacını gayet açıklıkla ortaya koymaktadır. Çekilme kararından sonra işin gerçekleşme şansı azalmış gibi görünmektedir. Fakat danışıklı bir dövüş olduğu belli olan bu gelişme sonrasında Baron Hirsch devreye girmiş ve işletmeyi de kendisinin üstlenebileceğini Osmanlı hükümetine duyurmuştur. Zor durumda kalan hükümet, işin âciliyetini ve başka bir müteahhit bulmanın güçlüğüne göz önünde bulundurarak Hirsch'in teklifini kabul etmiştir. Bu durumda Hirsch sermaye temini için devletin 99 yıl boyunca ödeyeceği yıllık 28 milyon Frankı teminat olarak gösterebileceği gibi işletmede de 20 yıl boyunca hiç bir riske girmeden hareket etme avantajına sahip oluyordu. İşin bu şekilde neticelenmesinde Hirsch'in gerek Davut Paşa'ya gerekse diğer bazı devlet adamlarına dağıttığı rüşvetlerin önemli payı olmuştu¹⁰.

Bu safhadan sonra Hirsch 1870 yılı Ocak ayında her ikisi de kendi kontrolünde olan inşaat ve işletme şirketlerini kurmuştur. Sıra inşaatın yapımında kullanılacak sermayenin tedariki için piyasaya tahvil çıkarılmasına gelmiştir. Hirsch burada da ilginç bir usul uygulayarak satış şanslarını arttırmak için tahvilleri ikramiyeli olarak düzenlemiştir. Bu çerçevede beheri 400 Frank değerinde 1.980.000 adet tahvilin piyasaya sürülmesi kararlaştırılmıştır. Baron Hirsch bu tahvilleri devletten adedini 128,5 Franktan satın almış ve hemen akabinde bir bankalar grubuna tanesini 150 Franktan satmıştır.

10 Ahmed Cevdet Paşa'ya göre, Baron Hirsch, Davut Paşa'ya yüklü bir miktar rüşvet verdiği gibi, Avusturya Başvekili Beust'a, Avusturya prenslerine, Fransız sefaret baş tercümanı ile Ali ve Kabuli paşaların efradına ve Mabeyn-i Hümayun başkâtipliğine bir hayli rüşvet dağıtmıştır. Öyle ki bu tür ihalelerde bazı yetkililere para verme işi ilk defa olarak Baron Hirsch tarafından başlatılmıştır. Bkz. Ahmed Cevdet Paşa, *a.g. e.* s. 203.

Böylece daha işin başında hiç bir emek sarf etmeden 42.570.000 Frank kazanmış olmaktadır. Ayrıca bankalar grubunun piyasaya süreceği tahvillerden de pay alacaktır. Nitekim bu paylarla kazancının 56.600.000 Franka ulaştığı görülmektedir. Bu gelişme daha demiryolu inşaatı başlamadan olmakta ve Hirsch sadece tahvil oyunu sayesinde bu kadar yüklü bir miktar kazanmaktadır. Aslında bu safhada kendisine geniş bir hoşgörü gösterildiği anlaşılmaktadır. Yoksa üzeri fiyatı 400 Frank olan bir tahvili üçte biri değeriyile satmayı hükümet de başarabilirdi.

Tahvillerin değerinden çok ucuza satılmış olmasına rağmen netice itibariyle ele geçen sermaye ile 1870 yılı içinde inşaat çalışmaları başlamıştır. Baron Hirsch 2000 kilometre olarak öngörülen demiryollarının büyük bir kısmının yapımını taşeron firmalara havale etmiştir. Tabii burada da kendisine önemli bir kazanç payı ayırmak suretiyle. Nitekim inşaat şirketi olarak kilometresini 200.000 Franktan inşa edeceği hatlar için taşeron firmalara kilometre başına 100.000 Frank ödeme yapmaktadır. Bu durum da son derece kalitesiz bir demiryolu hattının ortaya çıkmasına sebep olmuştur.

Hirsch'in sahibi olduğu inşaat şirketi öncelikle İstanbul-Edirne-Belova; Edirne-Dedeoğaç ve Selanik-Üsküp gibi arazi itibariyle daha kolaylık arz eden hatların inşaatına girişmiştir. Bu müddet içinde, yapımına 4 Haziran 1870'de başlanmış olan 15 kilometrelik Yedikule-Küçükçekmece hattı öncelikle tamamlanmış ve 4 Ocak 1871'de kalabalık bir merasimle açılmıştır¹¹.

Resmi açılıştan hemen sonra, 5 Ocak 1871'den itibaren yolcu taşımacılığı başlamıştır. Tarifeye göre günde karşılıklı beş sefer yapılmaktadır. İstasyonlar sırasıyla Yedikule-Bakırköy-Yeşilköy-Küçükçekmece şeklindedir. İstanbul halkı ilk defa gördüğü ve binme fırsatı bulduğu trene büyük ilgi göstermiştir¹². Fakat bir süre sonra birtakım şikâyetler ortaya çıkmıştır ki

11 BOA, *İ.DH*, 43369; *Terakki*, 12 Şevval 1287. Açılış merasimi dolayısı ile Yedikule istasyonu civarı bayraklar ve defne yaprakları ile süslenmişti. Bir tarafa vükelânın istirahatı için iki süslü çadır kurulmuş, diğer tarafa kadınların oturabilmesi için banklar getirilmişti. Hava yağmurlu olmasına rağmen etraf çamurdan temizlenmişti. Sabahtan itibaren ahali akın akın merasim yerine gelmeye başlamıştı. Vükelânın ve sadrazamın gelmesinden sonra dualar edilmiş, kurbanlar kesilmişti. Tören için hazırlanmış trene binilerek Küçükçekmece'ye gidildi. Burası da süslenmişti. Davetlilere verilen yemekten sonra geri dönüldü.

12 Bu hattın açılışından sonra sosyal hayatta yeni bir kültür ögesinin oluştuğu gözlenmektedir. Marmara Denizi kıyısında ev alan insanlar sabah evden trenle işe gitme ve aynı şekilde işten eve dönme tarzını tercih etmeye başlamışlardır. Böylece yeni hayat usulleri ve tüketim kalıpları ortaya çıkmıştır. Bk. Donald Quataert, "19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, c.VI, İstanbul 1985, s.1630.

bunlardan en önemlisi ilk istasyon olan Yedikule'nin şehir merkezine olan uzaklığıdır. Bu mesafeyi yürümek zorunda kalan yolcular hoşnutsuzluklarını belirterek hattın Sirkeci'ye kadar uzatılmasını talep etmişlerdir¹³.

Yolcuların bu talebi üzerine hattın Sirkeci'ye kadar uzaması gündeme gelmiştir. Bu andan itibaren ise ilginç bir tartışma ortamına girildiği görülmektedir. Hattın Sirkeci'ye ulaşması için demiryolunun Topkapı Sarayı'nın bahçesi içinden geçmesi gerekmektedir. Bu konunun kamuoyunca duyulması üzerine başını eski serasker Rıza Paşa'nın çektiği bir grup, yabancı bir şirketin saray bahçesine girmesinin doğru olmayacağı gerekçesi ile hattın uzamasına karşı çıkmıştır. Meseleye çevre temizliği açısından yaklaşan bir başka gruba göre ise Sarayburnu gibi eşi bulunmaz bir yerin güzelliğini bozmak ve buraları dumana boğmak doğru değildir. Bunların yanında, aynı devirde Eminönü-Topkapı arasında Tramvay inşaatını sürdürmekte olan Tramvay Şirketi de gelirlerini düşüreceği endişesiyle hattın Sirkeci'ye uzamasına muhalefet etmektedir¹⁴.

Bütün bu tartışmalar Sultan Abdülaziz'in (1861–1876) müspet kararı ile sona ermiştir. Sultan Abdülaziz demiryolunun saray bahçesinden geçmesine izin vermenin ötesinde *“memleketime demiryolu yapılsın da isterse sırtımdan geçsin, razıyım”* demek suretiyle bu konuya verdiği ehemmiyeti göstermiştir¹⁵. Bu şekilde yapımına başlanan Sirkeci-Yedikule hattı 21 Temmuz 1872'de hizmete girmiştir.

Daha önce de değinildiği üzere Baron Hirsch ilk plânda, düz araziden geçen ve yapımı kolaylık arz eden hatların yapımı ile işe başlamıştı. Dolayısı ile bu safhada masrafı daha az olmuştur. İnşaat ilerleyip de Balkan dağlarının aşılmasını gerektiren hatlara sıra gelince buralardaki masraflarının çoğalacağını düşünen Hirsch birtakım problemler çıkarmaya başlamış ve böylece Osmanlı hükümeti ile inşaat şirketi arasında ihtilâflar ortaya çıktığı bir devre girilmiştir. Bu sırada Osmanlı hükümetinde gerçekleşen bir iktidar değişikliği de Hirsch'e yardımcı olmuştur. Öteden beri Avrupa ile entegrasyona, dolayısı ile Rumeli demiryollarına şiddetle taraftar olan Sadrazam Âli Paşa 7 Eylül 1871 tarihinde hayatını kaybetmiştir. Onun yerine sadaret makamına geçen Mahmud Nedim Paşa eski devrin icraatlarının sor-

13 *La Turquie*, 30 Janvier 1871.

14 *La Turquie*, 3 Février 1871.

15 Mehmed Zeki Pakalın, *Son Sadrazamlar ve Başvekiller*, C. III, İstanbul 1940, s.71; Servet Zengin, *Türk Demiryolları*, Ankara 1959, s.15.

gülandığı bir merhale başlatmıştır. İşte bu zaman içinde Rumeli demiryolları mukaveleleri de yeniden değerlendirilmiştir. Aslında Hirsch'in istediği de budur. Taraflar yaptıkları müzakereler sonucu 18 Mayıs 1872'de yeni bir dizi mukavele ve şartnameye imza atmışlardır. Kısaca değinecek olursak:

Hirsch başlamış olduğu hatların inşaatını sürdürecektir, kalan hatlar devlet tarafından yapılacaktır. Bu hatlar şunlardır:

Hirsch'in yapacağı hatlar:

İstanbul-Edirne	319 km.
Dedeğaç-Edirne	149 km
Edirne – Sarımbey.....	243 km.
Selanik –Mitroviçe	361 km.
Tırnova-Yanbolu-.....	105 km.
Banaluka –Avusturya hududu	102 km.
Toplam.....	1279 km.

Bu hatların dışında olup Sarımbey'den Sofya ve Mitroviçe'ye, Yenipazar ve Saraybosna'dan Banaluka'ya ve Yanbolu'dan Şumnu'ya gidecek hatların yapımını devlet üstlenmiştir.

Hirsch hatların imtiyazını devlete iade edecek, işletme işini ise kendisi yürütecek; inşaat şirketinin işletme şirketine ödemeyi taahhüt ettiği kilometre başına 8000 Franktan vazgeçilecek, buna karşılık hükümetin taahhüdü olan 14.000 Frank ödenmeye devam edilecektir.

Hirsch'in imtiyazdan vazgeçmesine karşılık, kendisine inşa edeceği hatlar için fazladan kilometre başına 72.727 Frank verilecektir¹⁶. Bu ödeme hemen yapılmış ve Hirsch'e yapımına devam ettiği 1279 kilometre hat için 93.017.833 Frank ilâve olarak verilmiştir.

Baron Hirsch yapımını üstlendiği hatları 1875 yılı sonlarında tamamlayabilmiştir. Devlet ise birçok masraf yapmasına rağmen inşa etmesi gereken hatların yapımını bitirememiştir. Bunların yarım kalmasından dolayı bir hayli zarara girdiği de bir vakıdır. Üstelik Avrupa ile irtibat da sağlanamamıştır. Bu arada 1878'de işletme şirketi tabiiyet değiştirip Avusturya uyruğuna girmiştir. Şirket bundan sonra Şark demiryolları unvanını kullanmaya başlamıştır.

16 Mukavele ve şartname metinleri için bkz. Vahdettin Engin, *a.g.e.*, s. 83-91.

Sultan İkinci Abdülhamîd Devrinde Demiryolu Politikası

1875'te baş gösteren mali buhran ve akabinde çıkan Osmanlı-Rus Savaşı, demiryolları yatırımlarını bir süre geri plana itmişti. 1881'e gelindiğinde, borçlarını ödeyemeyeceğini ilan etmiş olan Osmanlı Devleti'nden alacaklarını koparmak maksadıyla yabancı devletler temsilcilerinden oluşan Duyun-ı Umumiye İdaresi kurulmuştur. Bu adım atılırken, Osmanlı borçlarının yarısından çoğu silinmiştir ama, kalan borçların ödenmesi için, devlet gelirlerinden önemli bir kısmının kontrolü Duyun-ı Umumiye İdaresi'ne bırakılmıştır¹⁷.

Duyun-ı Umumiye'nin faaliyete geçmesinden sonra, yabancı şirketler Osmanlı demiryolları ile tekrar ilgilenmeye ve çeşitli imtiyaz talepleri ile ortaya çıkmaya başlamışlardır. Bu devirde, Osmanlı Devleti'nin başında, 1876'da tahta çıkmış bulunan Sultan İkinci Abdülhamîd vardır. İkinci Abdülhamîd Han kendisinden önceki padişahlar gibi demiryolu yatırımlarına büyük önem vermektedir. Ona göre: *"Demiryoluna gerçekten çok ihtiyaç vardır. Yeni hatlar yapılmakla, halkın refah seviyesi artacaktır. Ayrıca demiryollarının askerî birliklerin çabuk hareketini temin bakımından stratejik önemi vardır. Fakat, sınır bölgelerine yapılacak demiryollarının, düşmanın ülkemizi istila etmesini kolaylaştıracağına da göz önünde bulundurmak ve bu konuda ihtiyatlı olmak lazımdır"*¹⁸.

Benzer düşünceye sahip olarak Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa da, 1880'de hazırlamış olduğu teferruatlı bir raporda, demiryollarına olan ihtiyacı vurgulamış ve bunun için Avrupa sermayesine gerek duyulduğunu belirtmiştir¹⁹.

Avrupalı yatırımcıların yeni demiryolları yapma teklifleri değerlendirilmeye alınırken, geçmişin kötü izleri hafızalardan tam olarak silinmemiştir. Fakat devletin imkânları yetersiz olduğundan, tekrar yabancı sermayedarlara imtiyaz verilmesi mecburiyeti doğmuştur. Yeni imtiyazlarda çoğunlukla kilometre garantisi sistemi uygulanmıştır. Buna göre, Osmanlı

17 Adib Roumani, *Essai Historique et Technique sur la Dette Publique Ottoman*, Paris 1927, s. 65-66; Benoit Brunswik, *La Banqueroute Turque*, Paris 1875.

18 Ali Vehbi Bey, *Pensées et Souvenirs de l'Ex-Sultan Abdülhamîd*, Paris bty, s.111. Sultan İkinci Abdülhamîd'in bu sözlerinden yabancıların Osmanlı Devleti'ni istila teşebbüslerini kolaylaştıracak demiryolu hatlarına sıcak bakmadığını anlıyoruz. Nitekim bu düşüncenin bir tezahürü olarak, 1891'de Samsun-İskenderun arasında demiryolu yapmak isteyen yabancı bir şirketin teklifini, Rusların Anadolu içlerine saldırı tehlikesini arttırabileceği düşüncesiyle reddetmiştir.

19 Celal Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha", *TTK Belgeler*, S. 9-12'den ayrı basım, Ankara 1972.

Devleti demiryolunu yapacak şirkete kilometre başına belirli bir geliri garanti ediyordu. Eğer işletme sonucu o miktara ulaşamazsa aradaki farkı devlet ödeyecekti. Demiryolu imtiyazları çoğunlukla 99 yılı kapsayacak bir süre için verilmekteydi.

Bu çerçeve içinde gerçekleştirilen hamlelerle, İkinci Abdülhamîd devrinde demiryolu yapımının hız kazandığı görülmektedir. Verilen imtiyazlarda, Suriye ve Ege bölgesindeki bazı hatlar dışında, Almanların ağırlığı hissedilmektedir. Çünkü Osmanlı Devleti'ndeki siyasi konjonktürün ibresi Almanya'ya dönmüş bulunmaktadır. Sultan İkinci Abdülhamîd, uygulamış olduğu politika gereği, ülkede Müslümanların yaşadıkları bölgeleri elinde tutmaya gayret ediyordu. Buna karşılık İngiltere, Fransa, Avusturya, Rusya ve İtalya gibi büyük devletlerin çeşitli şekillerde aynı bölgeleri hedef almaları yüzünden, mezkûr devletlere karşı büyük bir güvensizlik oluşmuştu. Osmanlı toprakları üzerinde herhangi bir talebi olmayan tek büyük ülke Almanya gibi görünüyordu²⁰.

Sultan İkinci Abdülhamîd de o kanaattedir. Dolayısı ile demiryolu için verilen imtiyazlarda genellikle Almanlar avantajlı çıkmışlardır. Bununla beraber Hasan Fehmi Paşa'nın layihasında belirttiği gibi, tek bir yabancı ülkeye bağımlı kalmamak için, İngiltere ve Fransa da demiryolu imtiyazlarından pay almışlardır. Bu ülkeler, demiryolu yapımı için imtiyaz talep ederken, kendilerine has birtakım gerekçelerle hareket etmişlerdir. Bu çerçevede İngiltere, Hindistan yolunu kısaltacak teşebbüsler üzerinde durmuş, Fransa mali spekülasyonlara ve kazanç temin etmeye yönelmiş, Almanya ise yeni kıtalara yayılma politikasını destekleyecek yatırımlara ağırlık vermiştir²¹.

İkinci Abdülhamîd Han devri ve hemen akabinde İkinci Meşrutiyet'in ilk yıllarında Rumeli'de inşa edilen demiryollarını şu şekilde sıralayabiliriz.

Selanik-Manastır demiryolu: 219 kilometre olarak 1890–1894 yılları arasında inşa edilmiştir²².

Babaeski-Kırklareli demiryolu: 46 kilometre, 1911–1913 yılları arasında yapılmıştır.

20 İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul 1983, s.38-39.

21 Muhteşem Kaynak, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", *Yapıt*, S. 5, Y. 1984, s. 82.

22 Salim Aydın, *Selanik-Manastır Demiryolu*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999.

Dersaadet-Selanik İltisak hattı:508 kilometre olarak 1892–1896 yılları arasında yapılmıştır²³.

Sultan İkinci Abdülhamîd Devrinde

Rumeli Demiryolları İhtilâfının Çözülmesi

1875'te Rumeli demiryolları hatlarının bir kısmının yapımının tamamlanmasından sonra gündeme kati kabul meselesi gelmişti. Devletin oluşturduğu ve üç yabancı teknik adamdan oluşan bir komisyon yaptığı incelemede hatların bu şekilde teslim alınamayacağına karar vermişti. Bunun üzerine Hirsch de bir komisyon oluşturmuş ve bu komisyonun raporu tahmin edileceği üzere hatların son derece mükemmel inşa edildiği şeklinde olmuştu. Bu arada Selanik-Üsküb hattını bir İtalyan taşeron firması gerçekleştirdiğinden bu hattın incelemesini de bir İtalyan komisyonu gerçekleştirmişti. Söz konusu komisyon, hattaki birçok noksanın varlığını kabul etmekle beraber Hirsch'in firmaya ödediği para ile ancak bu kadarının mümkün olabileceğini ileri sürdü.

Taraflar bir mutabakata varamayınca bu defa tarafsız bir komisyonun oluşturulmasına karar verilmiş ve İngiltere'den uzman mühendisler istenmiştir.

Gerekli incelemeyi yapan İngiliz mühendisler verdikleri raporda hattın bu şekliyle kabul edilemeyeceğini ve kilometre başına en az 27.000 Franklık yeni harcamalara ihtiyaç bulunduğunu beyan etmişlerdir²⁴. Buna rağmen Hirsch üzerine düşeni yapmamış ve hatlar kat'i teslimi yapılmadan geçici kabul usulleriyle yıllar boyu Hirsch'in işletme şirketi tarafından işletilmişlerdir.

Mevcut durum devam ederken 1888'de Rumeli demiryollarının Avrupa ile bağlantısını sağlayacak olan hatlar yapılmıştır. Bunlardan Belova-Vakarel hattı Bulgaristan demiryolları ile bağlantıya girdiği gibi Üsküb-İvronya hattı ile de Sırbistan demiryolları ile bağlantı kurulmuştur. Baron Hirsch bu hatların inşasını da gerçekleştirmek istemişse de ihale kendisine verilmemiştir. Bağlantı hatlarını Osmanlı Bankası'nın oluşturduğu bir grup yapmıştır. Bu şekilde 1855'ten beri hayali kurulan bir düş gerçekleşmiş ve Avrupa ile direkt demiryolu bağlantısı 33 yıl sonra da olsa kurulabilmiştir. Bu çerçe-

23 Arzu Nurdoğan, *Dersaadet- Selanik İltisak Demiryolu*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999.

24 Vahdettin Engin, *a.g.e.*, s.169-177.

de doğrudan İstanbul'dan Viyana'ya giden ilk tren, ünlü *Şark Ekspresi* 12 Ağustos 1888'de Sirkeci'den hareket etmiştir.

Bu arada taraflar arasında ihtilâf ve karşılıklı davalı olma hali devam etmiştir. İhtilâf ancak 1889'da Alman hakem Gneist'in, Hirsch'i Osmanlı Devleti'ne 27 milyon Frank ödemeye mahkûm etmesiyle sona ermiştir. Hirsch, bu tarihten sonra Rumeli demiryolları imtiyazını Almanlara devretmiştir²⁵.

Baron Hirsch'ten Sonraki Gelişmeler

Şark Demiryolları Şirketi 1910'da bir Osmanlı Anonim Şirketi haline gelmiştir. 1910-1912 yılları arasında Sirkeci-Yeşilköy arasındaki 18 kilometrelik kısım çift hat yapılmış ve aynı devirde 46 kilometrelik Babaeski-Kırklareli hattı inşa edilmiştir. 1912'den 1918 yılına kadar cereyan eden Balkan ve Birinci Dünya savaşları sonucu Osmanlı Devleti'nin Avrupa topraklarındaki demiryolları 337 kilometreye inmiştir. Milli Mücadele'den sonra tespit edilen sınırlar çerçevesinde İstanbul-Edirne hattının 33 kilometrelik kısmı Yunanistan'ın arazisinde kalmıştır. Bundan dolayı İstanbul'dan Edirne'ye gidecek trenler ilk önce Yunan toprağına girmek, bilâhare Türk sınırından geçip Edirne'ye ulaşmak durumundaydılar. Bu husus Lozan Andlaşması'nın 107.maddesinde ele alınmış ve şu hükme varılmıştır: "*Geldiği ya da gittiği yer Türkiye ya da Yunanistan olup, Yunan-Bulgar sınırı ile Kuleliburgaz yakınına düşen Türk-Yunan sınırı arasındaki Şark demiryollarının üç kesiminden transit olarak yararlanan yolcular ve ticaret eşyasından, işbu transit nedeniyle hiçbir resim ya da harç alınmayacak ve hiçbir pasaport ya da gümrük kontrol işlemi yapılmayacaktır. Türkiye daha sonra Edirne'yi Kuleliburgaz ile İstanbul arasındaki demiryoluna bağlayan bir hat yaparsa işbu maddenin iki yönlü transit geçişe ilişkin hükümleri geçersiz olacaktır*"²⁶.

Cumhuriyet devrinde Şark demiryollarının Türkiye sınırları içinde kalan kısmı Lozan Andlaşması'nda belirlenen esaslar dairesinde işletilmeye devam edilmiştir. Şark demiryolları 25.12.1936 tarihli bir mukavele ile satın alınmış ve milli demiryollar arasına katılmıştır. Satın alma işlemi 6.000.000 lira karşılığı gerçekleştirilmiş ve bu miktarın % 5 faizle 20 senede ödenmesi hükme bağlanmıştır²⁷.

25 Vahdettin Engin, *a.g.e.*, s.194-197.

26 İsmail Soysal, *Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları*, C. I, Ankara 1983, s.127-128

27 "Şark Demiryolları Nasıl Satın Alındı?", *Demiryollar*, S. 147, Y.1937, s.85-90.

4 Ekim 1971'de işletmeye açılan 67 kilometrelik Pehlivanköy-Edirne hattı ile İstanbul-Edirne arasındaki bağlantı doğrudan Türk topraklarından geçecek şekilde düzenlenmiştir. Yeni hattın açılmasıyla Yunan topraklarındaki 33 kilometrelik kısım kaldırılmıştır. Halen İstanbul-Edirne demiryolu 229 kilometredir. Edirne'den 20 kilometre mesafede bulunan Kapıkule'den Bulgaristan yolu ile Avrupa hatlarına bağlanılmaktadır.

Dünden Bugüne Birkaç Mukayese

Osmanlı Devleti demiryoluna büyük önem vermekle birlikte, sermayesizlik ve teknik yetersizlik gibi bazı unsurları çözümede yetersiz kalmıştır. Bu yüzden yabancı şirketler kâr hırslarını ve kilometre garantisini arttırmak için demiryolu güzergâhında uzun kıvrımlar çizdirerek devleti zarara uğratmaya çalışmışlardır. Ancak, Osmanlı Devleti'nin demiryolu politikasını bir bütün içinde değerlendirdiğimizde, artılarının eksilerinden fazla olduğunu görürüz. Her şeyden önce çağın teknolojik gelişmelerinden geri kalmamak için olağanüstü gayret ve fedakârlık gösterilmiştir. Yabancı şirketlere birçok taviz verildiği doğrudur. Ama netice itibarıyla ülkede demiryolu yapılmış olmaktadır ve devlet de bundan kazançlı çıkmaktadır.

Bir örnek vermek gerekirse, 1889–1911 yılları arasında, yabancı şirketlere 194 milyon kuruş kilometre garantisi ödendiği halde, aynı devrede aşar tahsilâtının 254 milyon kuruşa yükselmesi sebebiyle, devletin 60 milyon kuruşluk bir menfaat sağladığı görülmektedir. Yine benzer şekilde, demiryolunun geçtiği bölgelerde zirai üretim iki misli civarında artmıştır²⁸. Şu hususu da vurgulamak gerekir ki, mecbur kalındığı için şirketlere tanınan birtakım ekonomik imtiyazlar dışında, yabancıların müstemlekeci tutumları söz konusu olduğundan büyük bir hassasiyetle meselenin üzerine gidildiği anlaşılmaktadır. Bu hususu teyit edici bir örnek olarak, Sultan İkinci Abdülhamîd'in, ecnebi şirketlerin demiryolu güzergâhı üzerinde lüzumundan fazla arazi istimlak ettikleri hususunda hükümete yapmış olduğu uyarıyı gösterebiliriz. Padişah, söz konusu arazilere yabancıların yerleştirilmelerinin ihtimal dâhilinde bulunduğunu bu gelişmenin önlenmesi gerektiğini hükümete bildirmiş ve lüzumlu tedbirleri aldırmıştır. Yine İkinci Abdülhamîd Han, Bağdat demiryolu sözleşmesine eklettiği gizli bir madde ile, yabancı devlet vatandaşlarının demiryolu boyunca iskana teşvik edilmelerini yasak-

²⁸ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara 1970, s.153.

lamıştır²⁹. Padişah bu arazileri yabancılara yasaklarken bir başka uygulama daha yapıyor ve Balkanlardan göçmen olarak gelen Müslümanları buralara yerleştirme politikasını hayata geçiriyordu³⁰.

Görüldüğü üzere Osmanlı Devleti, hatasıyla savabıyla bir demiryolu politikasına sahip olmuş ve bunu uygulamıştır. Aynı politikanın bugünün Türkiye'si için geçerli olduğunu söyleyebilmek mümkün değildir. Gerçekten de, Cumhuriyetin ilk yılları hariç, Türkiye demiryollarını her zaman ihmal etmiş ve adeta görmezlikten gelmiştir. Bu konuyu teyit için birkaç rakam vermek yeterli olacaktır.

Osmanlı Devleti'nden, bugünkü sınırlarımız içinde, Türkiye Cumhuriyeti'ne 4138 kilometre demiryolu kalmıştır. Bu rakam 1940'da 7381 kilometreyi, 1950'de 7671 kilometreyi bulmuştur. Günümüzde ise mevcut demiryolu ağının uzunluğu 8430 kilometredir³¹. Bu rakamlar arasında bir mukayese yapacak olursak, Osmanlı döneminin bütününde 8334 kilometre demiryolu yapıldığına göre, beher yılbaşına 147 kilometre düşmektedir. Sadece Sultan İkinci Abdülhamid devri temel alındığında, yılda 175 kilometre demiryolu yapıldığı görülür. Cumhuriyet devrinin ilk yıllarında ülke genelini demir ağlarla örmeye yönelik bir politika uygulandığını biliyoruz. Bu çerçevede 1923'den 1940'a, 17 yıllık bir süre içinde, eski hatlara ilave olarak 3243 kilometre yeni demiryolu inşa edilmiştir ki bunun anlamı, yılda ortalama 190 kilometre demiryolu yapıldığıdır. 1940'lı yıllardan sonra ise ülkemizde demiryolları tam manasıyla ihmale uğramıştır. Günümüzde de bu ihmal devam etmektedir. Cumhuriyet devrinin bütünü ele alınarak yapılacak bir hesaplamada, beher yıl başına inşa edilen demiryolu hatlarının ortalama 50 kilometrede kaldığı görülür. Bu rakam, 147 kilometre olan Osmanlı devri ortalamasının bir hayli gerisindedir ve 1940 sonrasının ihmale uğramışlığını açık bir şekilde gözler önüne sermektedir.

SONUÇ

Osmanlı Devleti gerek Avrupa ile entegrasyona girmek gibi siyasi ve gerekse diğer askerî ve ticari gayelerle Rumeli demiryollarını yapmak gibi büyük çaplı bir çalışma yapmışsa da beklentilerine ulaşamamıştır. Bundaki en önemli sebep muhakkak ki müteahhit Baron Hirsch'in kötü niyeti olmuştur. Ama bunun yanında devletin bu işlerdeki tecrübesizliği de önemli bir faktör-

29 Murat Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul 1988, s.195.

30 BOA, *İ.HUS*,1318.B_12; *İ.HUS*, 1318.B_92.

31 Vahdettin Engin, *a.g.e.*, s.222.

dür. Nitekim bu hadiseden alınan ders çerçevesinde bir süre demiryollarının devlet tarafından yapılması gündeme gelmiştir. Fakat ne sermaye, ne teknik eleman ve ne de işletmecilik açısından yeterli birikime sahip olunmadığından yine yabancı şirketlere imtiyazlar verilmiştir. Yalnız bu defa mukavele hükümlerinde daha titiz davranıldığı görülmektedir. Diğer taraftan Rumeli demiryolları imtiyazını aldığında hiç bir sermayesi olmayan iffâs etmiş bir banker konumunda olan Hirsch, bu işten meşru ve gayri meşru olarak kazandığı 350 milyon Frank gibi muazzam bir meblağ ile bir anda Avrupa'nın sayılı zenginleri arasına girmiştir. Bu hadise ticari çevrelerde 19. asrın vurgunu olarak değerlendirilmiştir. Ünlü tarihçimiz Ahmed Cevdet Paşa'ya göre ise Baron Hirsch'in icraatları ülkemizde bu tür ihalelerde rüşvet ve yolsuzluk kapılarının aralanmasının ilk adımını teşkil etmiştir.

Hirsch öldüğünde arkasında 800 milyon Franklık bir miras bırakmıştır. Hirsch'in bu kazancına karşılık çok iyi niyetle işe başlayan Osmanlı Devleti, hazinesine ağır bir yük getiren önemli bir borcun altına girmiştir. Rumeli demiryollarının Osmanlı Devleti'ne toplam maliyeti 2 milyar 800 milyon Frank olmuş ve devlet yıllar boyunca bu borcu ödemeye devam etmiştir. Hatta 1954'te en son taksiti ödenen birleştirilmiş Osmanlı borçlarının arasında Rumeli demiryolları borcunun da bulunduğunu biliyoruz. Netice itibarıyla Rumeli demiryolları, oldukça pahalıya patlayan ama önemli dersler de içeren bir tecrübe olarak tarihimizdeki yerini almıştır.

*Rumeli Demiryolu'nun ilk istasyonu
Sirkeci Garı.*

