

BALKANLAR'DA İSLÂM MEDENİYETİ MİLLETLERARASI SEMPOZYUMU TEBLİĞLERİ

Sofya
21-23 Nisan 2000

Editor
Ali Çaksu

Önsöz
Ekmeleddin İhsanoğlu



PC/1 – 2002/1

İslâm Medeniyeti Tarihi Kaynak ve İncelemeleri Dizisi
Seri No:8

ISBN= 92-9063-108-2 (Türkçe edisyon için)
ISBN= 92-9063-109-0 (Yabancı dil edisyon için)
ISBN= 92-9063-110-4 (Set)

İslâm Konferansı Teşkilâtı (İKT)
İslâm Tarih, Satiat ve Kültür
Araştırma Merkezi (İRCİCA)

Adres:
Barbaros Bulvarı
Yıldız Sarayı, Seyir Köşkü
Beşiktaş

Posta Adresi:
P.K. 24, 80692 Beşiktaş İstanbul – Türkiye

Tel: 0212 259 17 42
Faks: 0212 258 43 65
E-posta: ircica@superonline.com
Vcb-sitesi: <http://i/ircica.org>

Sayfa Düzeni ve Dizgi: Acar Taşlak
Kapak: Hatice Polat
Basıldığı yer: Yıldız Matbaacılık, Yayıncılık ve Ticaret A.Ş., 2002, İstanbul

İRCİCA KÜTÜPHANESİ KATALOG FİŞİ

Balkanlar' da İslâm Medeniyeti Milletlerarası Sempozyumu
(21- 23 Nisan 2000: Sofya)
Balkanlar' da İslâm Medeniyeti Milletlerarası Sempozyumu
Tebliğleri ! editor Ali Çaksu; önsöz Ekmeleddin İhsanoğlu.-
İstanbul: İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merckzi, 2002.

X, 447s.: res., hrt.; 24sım.- (İslâm Medeniyeti Tarihi Kaynak
ve İncelemeleri Dizisi Seri No:8)

ISBN: 92-9063-109-0
1. Medeniyet, İslâm - Balkan Ülkeleri 2. Medeniyet, Türk -
Balkan Ülkeleri, I. K.a. II. Çaksu, Ali (ed.) III. İhsanoğlu,
Ekmeleddin (önsöz) IV. (Seri)

949

BALKANLAR'A OSMANLILARDAN MİRAS BİR ÇAĞDAŞ MEDENİYET ÜRÜNÜ: RUSÇUK-VARNA DEMİRYOLU

Ali Akyıldız

Tespit edebildiğimiz kadarıyla Rusçuk ile Varna'yı bir demiryolu ile birbirine bağlama fikri ilk olarak, Osmanlı Devleti hizmetinde bulunan ve bir iş için Varna ile Köstence civarına giden mühendis Bongarti'den geldi. Bongarti, böyle bir demiryolu inşasının ve Devne gölüne 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 hükümete bildirir. Hükümet bunun üzerine bir şartname hazırlaması için Meclis-i Tanzimat'ı görevlendirir. Bu proje ile İstanbul-Viyana arasının günün şartlarına göre yaklaşık yüz saat kısaltılması ve gemi trafiğine pek müsait olmayan Tuna boğazlarında çekilen güçlüklerin de ortadan kaldırılması planlanmaktaydı.

Meclis, yaptığı çalışmalar neticesinde devletin şartlarını ve yatırımcılara sağlayacağı kolaylıkları tespit etti. Şöyle ki, devlet, şirketlere inşa masraflarının %5'inin senelik kâr olarak garanti edilmesi, Varna ve Şumnu civarındaki devlete ait (mirî) ormanlardan demiryolu için bedava kereste kullanılması, demiryolunun geçeceği mirî toprakların bedava şirkete kiralanması ve dışarıdan getirilecek demir ve makinelerin gümrük vergisinden muaf tutulması gibi teşvikler sağlamaktaydı. Buna mukabil şirketler de, demiryolu işletmesinin Osmanlı kanunlarına tabi olması; hattın geçeceği mülk toprak bedellerinin sahiplerine verilmesi; Devne gölünün Varna limanı ile birleştirilerek büyük bir liman oluşturulması; şirketin, sermayesinin %2'si tutarındaki bir meblağı kefalet olarak hükümete vermesi; şirketin yıllık net kârı %5'i geçerse, fazlasının, devletin temin ettiği kâr garantisi geri alındıktan sonra şirket ile devlet arasında yarı yarıya bölüşülmesi; imtiyazın, en uygun teklifi sunacak şirkete verilmesi ve imtiyaz süresi sonunda âlet ve makine bedelini ödeyerek devletin hattı ücretsiz olarak geri alması gibi şartları kabul edecekti.¹

Demiryolunu inşa imtiyazı ilk olarak Mösyö Layard'a verildi. Bunun ardından Şumnu'da oturan Dimço ve Anastas Stoyanoviç ile Panayot Hacı Sava isimli Osmanlı uyruklu Bulgar girişimciler, Layard'ın gerçekleştirememesi

¹ 6 Ekim 1856 (5 Safer 1273), Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İrade, Meclis-i Mahsus (I. MM), nr. 313.

durumunda imtiyazın kendilerine verilmesini talep ettiler. Ayrıca buna ilâve olarak İstanbul ile Varna arasında ve Tuna nehri üzerinden Belgrad'a kadar işleyecek bir vapur şirketi kurma imtiyazını da istediler ve bu projeleri gerçekleştirecek sermayeye sahip olduklarını hükümete bildirdiler. Hükümet kendi tebaasından gelen bu talepleri sevinçle karşıladı. Neticede çıkan padişah iradesinde Mösyö Layard söz konusu edilmeksizin, zikredilen iki imtiyaz talebinin ayrıntıları için girişimcilerle müzakerelerde bulunmakla Meclis-i Tanzimat görevlendirildi.² Basına da yansımış olmasına³ rağmen, bu girişimin niçin başarısız olduğuna dair başka bir bilgiye sahip değiliz.

Üçüncü girişim Osmanlı Devletinin Anvers (Belçika) şehbenderi Bernard Joseph Posno tarafından yapıldı. Posno, yeğenini ve tüccar Mösyö Charnaud'u demiryolu hususunda kendi adına imza da dahil, her türlü görüşmeye yetkili olmak üzere İstanbul'a gönderdi. Meclis-i Tanzimat, Posno'nun vekillerinin de katılımıyla bir sözleşme müsveddesi hazırladı. Sözleşme ile devletin şirkete garanti ettiği kâr oranı %5'ten %6'ya çıkarıldı. Kâr garantisine önceleri meclis üyeleri karşı çıktılarsa da, kâr garantisi olmayan böyle bir hat için sermaye toplamanın güçlüğüne ileri süren Posno'nun vekilleri tarafından ikna edildiler. Hattın inşası için gerekli olan sermaye en çok 50 milyon frank olarak hesaplanmaktaydı. 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.⁴

Sözleşme ve şartname 13 Şubat 1859 (9 Receb 1275) tarihinde imzalandı. Her türlü zarar ve ziyanı kendisine ait olmak üzere demiryolunu inşa ve işletme imtiyazı şirkete verildi. Şirket geçici kefalet olarak belirlenen 200 bin frankı hazineye yatırıp, şartname ve sözleşmeyi onaylayan bir imtiyaz fermanını alacak ve bu miktar daha sonra 1 milyon franka tamamlanacaktı. İmtiyaz fermanı alınmazsa sözleşme kendiliğinden geçersiz duruma düşecekti. Fermanı aldıktan sonra şirketin iç tüzüğünü hazırlayıp hükümete sunması şarttı. Demiryolu, Varna-Şumnu ve Şumnu-Ruşçuk olmak üzere iki kısım itibar olundu. Senelik kâr garantisi bu kısımların uzunluğuna göre uygulanacak ve her 1.000 zira için en fazla 12.500 frank ödenecekti. Şirketin senelik kârı %7'yi geçerse, fazlası devletin ödeyeceği senelik kâr garantisine tahsis edilecek ve çıkarılacak hisse senetlerinin % 20'si Osmanlı uyruklular için ayrılacaktı. Ancak, belirlenen süre

² 8 Nisan 1857 (13 Şaban 1273), BOA, İ. MM., nr. 392.

³ *Ceride-i Havadis*, nr. 837, 23 Mayıs 1857 (29 N 1273), s. 1.

⁴ B. J. Posno, yeğeni Avrupa'ya döndüğü için sözleşmeyi imzalama yetkisini Martin Falkenhosen'e verdi (31 Aralık 1858/24 CA 1275, İ. MM., nr. 578).

zarfında satılmamaları durumunda şirketin istediği bir ülkede bunları piyasaya sürme hakkı vardı. İmtiyazdan kaynaklanan haklarını başka bir şirkete devredebilmesi için öncelikle hükümetten izin alması gerekiyordu.⁵

Sözleşmeyle beraber demiryolunun hat genişliği (144 cm), yokuş meyli, tünellerin ve kullanılacak kerestenin özellikleri, arazi istisnâki, hattın bakımı, imtiyaz süresi, kefalet parası, teminat, yolcu ve eşya naklinden alınacak ücret ve saireyi ihtiva eden şartname ve yolun güzergâh haritası da imzalandı. Ülke içinden temin edilecek olan taş, kereste, demir, maden kömürü ve makine gibi malzemeler imtiyaz süresinin sonuna kadar her türlü vergiden, dışarıdan getirilecek âlet, edevat ve makineler de demiryolu trafiğe açılıncaya kadar gümrük vergisinden muafı. Hat işlemeye açıldıktan sonra dışarıdan getirilecek malzeme ve makineler ise gümrük vergisine tâbiydi. Demiryolunu tamamlayıp işletmeye açmak için şirkete beş sene süre verildi.⁶

Şirketin Kuruluşu, Amacı, Sermayesi ve İdaresi

Sözleşme ve şartnamenin imzalanmasına rağmen, imtiyaz sahipleri yükümlülüklerini yerine getiremediğinden demiryolu için yaklaşık üç yıl her hangi bir faaliyet yapılmadı. Öte yandan imtiyaz sahipleri bu süre zarfında gerekli kefaleti ödemedikleri için imtiyaz fermanını alamadılar.⁷ Daha sonra parayı yatırmaları⁸ üzerine Receb 1275 (Şubat 1859) olarak hazırlanan fermanın tarihi Evâhir-i Safer 1278 (27 Ağustos-6 Eylül 1861) olarak düzeltilip kendilerine verildi.⁹ Bunun üzerine kurulacak şirket adına hareket eden bir yetkili, yanına

⁵ Sözleşmenin orijinali için bkz. BOA, A. DVN. MKL., 2/4, vr. 1b-2b. Birer sureti için bkz. BOA, *Mukavelename Def.*, nr. I, s. 86-88; *İmtiyâzât ve Mukavelât Mecmuası*, İstanbul 1302, I, 102-106.

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

⁷ *Ceride-i Havadis*, nr. 1054, 25 Ağustos 1861 (18 Safer 1278), s. 1.

⁸ İmtiyaz sahipleri teminat akçesi olarak 8.000 lira yatırdılar (*Ceride-i Havadis*, nr. 1058, 23 Eylül 1861/17 RA 1278, s. 1; A. Lütfi Efendi, *Tarih*, Ankara 1988, X, 79).

⁹ "Belçika'da Devlet-i Aliyyem şebhenderi olan Pozno'nun teşkil edeceği kumpanya vasıtasıyla Varna'dan Şumnu ve oradan Rusçuğa kadar bir timuryolu inşa etmek için şerâyit-i laziminin müzâkeresine ve yapılacak mukavelenâmenin imzasına bu tarafta bulunan Şarno ile Martin Falknhozin'i bi't-tevkil ol-bâbda mezuniyeti havi bir kıta ruhsatname dahi i'ta eylemiş olmasıyla keyfiyet Meclis-i Âlf-i Tanzimat'a lede'l-havale mûmâileyhüma celb ile bi'd-defaat müzâkere olunarak seksen yedi bendi şâmil tanzim olunan şartname ile on bend bir kıta mukavelename taraf-ı hümâyûnuma 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 kavânin-i umumiyyesi ve nezareti tahtında bulunmak üzere ve bu tarihten itibaren doksan dokuz sene müddet-i imtiyaziyye ile teessüs ve teşekkülüne taraf-ı şâhânemizden ruhsat verilmiş ve zikrolunan şartname ile mukavelename ikişer nüsha olarak tahrir ve Devlet-i Aliyyemizin Hariciye ve Maliye ve Ticaret nezaret-i celfileleri ile vekilân-ı mûmâileyhüma taraflarından imza ve temhir olunarak teatî olunmuş

aldığı birkaç mühendisle beraber yol güzergâhını kontrol etmek ve haritasını çıkarmak amacıyla bölgeye gitti.¹⁰ Heyet yolun güzergâhını belirleyip, işaret için kazıklar çakma işine başladı. Ayrıca gerekli keresteleri sağlamak amacıyla Deliorman'a birkaç memur gönderdi.¹¹

Bir yandan bu çalışmalar devam ederken, bir yandan da şirketi kurma ve sermaye toplamada güçlük çeken imtiyaz sahipleri, imtiyaz şartlarını cazip hale getirmesi için hükümete başvurular. Öncelikle devletin demiryolunu satın almaya hak kazanma süresi olan 30 sene, diğer şirketlerde olduğu gibi 50 yıla çıkarıldı.¹² Bunun ardından senelik kâr garantisi oranlarının değiştirilmesini istediler. Bunun üzerine çıkan 1 Mart 1863 (11 N 1279) tarihli irade ile kâr garantisi oranları yeniden düzenlendi. 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 etti. Kâr garantisi, demiryolunun tamamen trafiğe açılmasından sonra işlemeye başlayacak ve şirket bu paranın bir bölümünü sermayenin geri ödenmesine tahsis edecekti. Böylece imtiyaz süresinin sonuna kadar sermaye tamamen geri ödenmiş olacaktı.¹³

Bütün bu gelişmeler yüzünden şirketin kuruluşu ve iç tüzüğünün onaylanması 31 Aralık 1863 (20 Receb 1280) tarihini buldu. 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 vesaireye tasarruf edip işletmekti. B. J. Posno, imtiyazdan kaynaklanan bütün hukukunu, bunlara ait belgeleri ve çizdirilmiş olan demiryolu haritalarını şirkete devretti. Buna mukabil şirket de, imtiyaz sahibinin

olmağla zikrolunan şartname ve mukavelenameye tatbikan işbu kumpanyanın teessüsüne ve mezkûr timuryolun inşasına ruhsatı havî Divân-ı Hümâyûnumdan işbu ferman-ı âlişânım isdâr ve hükmü sâlifî' z-zikr şartname ve mukavelename şurûtinun tamâmı-i icrasına muallak olmak üzere kumpanya cânibine i'ta olundu. Tahîrten fî evâhir-i şehri Saferü'l-hayr sene semâne ["şehr-i Recebü'l-müreceb sene hamse" ibaresinin üstü çizilerek bu tarih yazılmış] ve seb'in ve mieteyn ve elf.

Bi-makam-ı Konstantîniyye"

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

¹⁰ *Tercümân-ı Ahvâl*, nr. 75, 5 Eylül 1861 (29 Safer 1278), s. 2. Gönderilen heyetin içinde devleti temsilen Maabir Meclisi üyesi Mösyö Jarye de vardı (*Ceride-i Havadis*, nr. 1058, 23 Eylül 1861/17 RA 1278, s. 1).

¹¹ *Tercümân-ı Ahvâl*, nr. 98, 29 Ekim 1861 (24 R 1278), s. 2; *Ceride-i Havadis*, nr. 1063, 22 R 1278, s. 1; nr. 1065, 7 CA 1278, s. 1.

¹² 31 Ocak 1862 (29 B 1278), BOA, İrade, Hariciye (İ. Har.), nr. 10652.

¹³ BOA, İ. MM., nr. 1148, lef 2, 6, 8; BOA, A. DVN. MKL., 4/9; *İmtiyazât ve Mukavelât Mecmuası*, I, 106.

devlete karşı olan yükümlülüklerini aynen üstlendi.¹⁴ Şirketi kuran İngiliz grubun başında William Gladston vardı.¹⁵ Bu gelişmelere paralel olarak şirketin daha önce onaylanmış olan iç tüzüğünde de bazı değişiklikler yapıldı¹⁶ ve kefalet olarak yatırdığı 8.900 lira B. J. Posno'ya iade edildi.¹⁷ Bir yandan bu gelişmeler olurken, öte yandan da İngiliz kamuoyu böyle bir yatırım için hazırlanmaktaydı. Nitekim, zengin ve meskûn bir bölgede yapılacak böyle bir demiryolunun Eflâk ticaretini kendisine çekeceği ve Doğu ile iletişimi kolaylaştıracağı haberleri basında yer almaya başladı.¹⁸

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 adet tahvilden ibaretti. Tahvillerin ihraç fiyatı 8 sterlindi. Dolayısıyla şirketin hisse senedi sermayesi 900.000 ve tahvil sermayesi 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 parası ayrılacak, sonra sırasıyla tahvil ve hisse senedi faizleri tediye edilecekti. 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. Diğer bir yönetim organı da, Mart ve Eylül aylarında, senede iki kere Londra'da veya idare meclisinin tespit edeceği başka bir yerde toplanan hissedarlar genel kuruluydu.¹⁹ İmtiyazın İngiliz gruba verilmesinden sonra idare meclisine üye olabilmek için gerekli olan hisse senedi sayısı elliden yüze çıkarıldı. İlk idare meclisi Henry W. Blake, İngiltere

¹⁴ BOA, A. DVN. MKL., 5/3; BOA, İrade, Meclis-i Vâlâ (İ. MV), nr. 22614, lef 2; *İmtiyâzât ve Mukavelât Mecmuası*, İstanbul 1302, I, 332-334.

¹⁵ *Ceride-i Havadis*, nr. 1163, 19 Ekim 1863 (5 CA 1280), s. 3; nr. 1165, 19 CA 1280, s. 4.

¹⁶ 16 Aralık 1863 (5 Receb 1280), BOA, İ. MV., nr. 22614.

¹⁷ 26 Mayıs 1864 (20 Z 1280), İ. MV., nr. 22948.

¹⁸ *The Times*, 23 Haziran 1862, s. 6.

¹⁹ Şirketin iç tüzüğünün aslı için bkz. BOA, A. DVN. MKL., 5/3. Birer sureti için bkz. BOA, İ. MV., nr. 22614, lef 2; *İmtiyâzât ve Mukavelât Mecmuası*, I, 332-356.

parlamentosu üyesi H. E. Children, Charles Gilson, William Gladston, Henry McClidy, Mourice Josef Posno ve bunların seçeceği üç kişiden oluşuyordu.²⁰

Şirket, hisse senetlerinden satın alabilmek için gerekli olan şartları Paris, Londra, Berlin, Amsterdam, Brüksel ve Frankfurt'ta kamuoyuna ilân etti.²¹ Senetlerin peşinatı 5, altı aylık periyotlar halinde ödenecek olan taksitlerin her biri ise 2,5 sterlindi. Sözleşme gereği 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. Söz konusu hisselerin 7.000'i bedeli üzerinden satılacak, geri kalan 2.000'i de bu hisseleri satın alanlara piyango çekilerek dağıtılacaktı. Esas hisselerin faizi bedellerinin ödendiği günden, piyango ile dağıtılan hisselerin faizi ise yolun trafiğe açılmasından sonra işlemeye başlayacaktı. Senetler, şirketin İstanbul'daki bankeri Henry James Hanson'un Galata'daki mağazasında ve D. Revelaky'nin Âşir Efendi Hanındaki (İstanbul) bürosunda satışa sunuldu. Faiz ödemeleri ise Hanson'un mağazasında yapılacaktı.²²

Nominal değeri 20 sterlin (500 frank) olan hisse senetleri 19,16 sterlin ihraç fiyatıyla piyasaya sürüldü.²³ Ancak bunların değer kaybı daha sonra da devam ederek 500 franklık senet 250, hatta 200 franka kadar düştü. Dolayısıyla şirketin eline geçen para nominal değerinin epey altında kaldığı gibi, 2.000 hisse de uzun süre satılamadı.²⁴ Bu durum, aşağıda izah edileceği gibi, şirketin bazı faaliyet ve yükümlülüklerini yerine getirmesine engel oldu. Şirket 1870 senesinde toplam değeri 213.096 sterline ulaşan 17.758 adet tahvil daha çıkardı. Her biri 12 sterlin kıymetinde olan ve senelik %6 faiz veren tahviller nominal değerleri üzerinden piyasaya sürüldü.²⁵

Taban denilen ve rayların altına döşenen kerestenin devlete ait ormanlardan temin edilebilmesi için şirketin İstanbul temsilcisi Revelaky

²⁰ 16 Aralık 1863 (5 Receb 1280), BOA, İ. MV., nr. 22614. *The Times*'da çıkan bir yazıda tahvillerin %7,5 faiz verdiği zikredilmektedir (23 Şubat 1865, s. 7).

²¹ *Ceride-i Havadis*, nr. 1149, 13 Temmuz 1863 (26 M 1280), s. 1-2; nr. 1150, 3 Safer 1280, s. 1.

²² *Ceride-i Havadis*, nr. 1163, 19 Ekim 1863 (5 CA 1280), 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 getirmiş ve o sırada her biri 100 sterlin değerinde düşünülen hisselerden padişahın yüz adet alması kararlaştırılmıştı (13 Eylül 1857 (24 M 1274), BOA, İ. Dah., nr. 25485). Yukarıda da belirtildiği gibi daha sonra hisse senetleri 20 sterlin değerinde çıkarıldı. Bunun padişahın alacağı hisse sayısında ne gibi bir değişiklik yaptığı hususunda başka bir bilgiye sahip değiliz.

²³ Charles Morawitz, *Türkiye Maliyesi*, Ankara 1978, s. 307.

²⁴ BOA, İ. MV., nr. 25516, lef 15.

²⁵ C. Morawitz, *aym eser*, s. 307.

hükümete başvurdu. Yukarıda zikredilen ve imtiyaz verilmeden önce devletin istediği şartları ihtiva eden belgede, her ne kadar devlete ait ormanlardan şirketlere bedava kereste verileceği belirtilmekteyse de, daha sonra yapılan sözleşme ve şartnamede devlet adına verilmiş böyle bir yükümlülük yer almamaktadır. Söz konusu başvuru üzerine yapılan çalışmalar neticesinde bir ruhsatname hazırlandı. 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 500 kuruş vergi vermesi hususları karara bağlandı. Şirketin keseceği tabanların miktarı ne olursa olsun devletin alacağı söz konusu vergi asgarî yüz bin kuruşun altına düşmeyecekti. Mülk ormanlardan ağaç kesilebilmesi için ise, sahibinin ikna ve razı edilmesi şarttı.²⁶

Demiryolunun İnşası

1864 senesi ilkbaharında başlanması tasarlanan²⁷ demiryolu inşaatı, Peto, Betts ve Crampton isimli müteahhitlere ihale edildi.²⁸ Yolun şartname ve sözleşmeye uygun yapılıp yapılmadığını kontrol ve eksiklerinin tamamlanmasına nezaret etmek üzere hükümet tarafından da bir komiser görevlendirildi. Bu göreve önce Albay Wageman,²⁹ daha sonra da Maabir Meclisi üyesi Hasan Efendi atandı.³⁰

Çalışmalara Rusçuk ve Varna'dan, iki koldan hızla başlandı.³¹ Bu durum, hattın planlanandan önce tamamlanması hususunda gayet iyimser bir hava oluşturdu. Nitekim şirket yetkilileri ve hükümet komiseri 1866 sonbaharına kadar bitirileceğini ve trafiğe açılacağını tahmin etmekteydi.³² Öte yandan Başmühendis M'Candlish'in raporunda da, çalışmaların iyi gittiği ve 145 km.lik bir kısmın yüzey tesviyesinin tamamlanıp travers ve ray döşenecek duruma geldiği belirtilmekteydi. Rusçuk ile Varna arasında kalan yaklaşık 80 km.lik bölümün yüzey tesviyesinin birkaç ay içinde bitirilmesi planlanıyordu. Raporda ayrıca

²⁶ Şirket ormandan istediği ağacı kesemezdi. Özellikle Orman ve Tersane-i Âmire idarelerine gerekli olan ağaçların kesilmesi yasaktı. Bunların bir defteri hazırlanıp şirkete verilecekti. Ruhsatnameyi onaylayan irade 7 Mayıs 1864 (1 Z 1280) tarihli olmasına rağmen (BOA, İ. MV., nr. 22909), orijinal ruhsatnamenin tarihi 12 Mayıs 1864'tür (6 Z 1280) (BOA, A. DVN. MKL., 5/4). Ruhsatnamenin bir sureti için bkz. *İmtiyâzât ve Mukavelât Mecmuası*, I, 356-357.

²⁷ BOA, İ. MV., nr. 22909, lef 2. Meclis-i Valâ mazbatası.

²⁸ *The Times*, 23 Şubat 1865, s. 7.

²⁹ *The Times*, 1 Ağustos 1865, s. 5.

³⁰ 10 Ocak 1867 (4 N 1283), BOA, İ. MV., nr. 25433. Hasan Efendiye daha sonra üçüncü rütbeden Mecidiye nişanı verildi (29 Ağustos 1867/28 R 1284, BOA, İ. Dah., nr. 39377).

³¹ *The Times*, 7 Eylül 1865, s. 5.

³² *The Times*, 23 Şubat 1865, s. 7; 1 Ağustos 1865, s. 5.

duvarların inşasının iyi gittiği, köprü ve su yollarının yakında tamamlanacağı, istasyon binalarının önemli bir kısmının inşa edildiği, kıştan önce muhtemelen hepsinin çatılarının kapatılacağı, yolun her iki yanında 33'er olmak üzere toplam 66 km.lik kısmın raylarının döşendiği ve bunun kıştan önce 132 km.ye ulaşacağı ifade edilmekteydi. M^cCandlish geri kalan kısmın da 1866 kışından önce tamamlanıp trafiğe açılacağını belirtmekteydi.³³

Bununla birlikte H. W. Blake başkanlığında toplanan ikinci hissedarlar genel kuruluna sunulan raporda hattın daha da önce, 1 Ekim 1866'da trafiğe açılabileceği söz konusu edilmekteydi.³⁴ Fakat daha sonra basına yansıyan bilgilerden, sadece 9,5 km.lik bir ray döşeme işi kalmasına ve istasyon binalarının bitmeye yüz tutmasına rağmen, demiryolunun bu tarihte trafiğe açılmasının mümkün olmadığı anlaşılıyor. Öte yandan lokomotif ve vagonların tesliminde bir gecikme oldu. Şirket yöneticilerinin basına sızdırdığı haberlere göre, demiryolunu ya padişah veya onu temsil eden yüksek rütbeli bir görevli trafiğe açacaktı.³⁵

Şirket, eksik lokomotif ve vagon aksamına rağmen, inşaatın tamamlandığını belirterek resmî kabulünün yapılması için hükümete başvurdu. Bunun üzerine hükümet, Meclis-i Maabir üyesi C. Ritter'i inşaatı kontrolle görevlendirdi. Ritter yaptığı incelemeler neticesinde on beş kalem eksik tespit etti ve demiryolunun bu haliyle kabulünün ve trafiğe açılmasının mümkün olmadığını bildirdi. Eksikleri tamamlaması için şirket uyarıldı. Bunlardan bazı âcil olanlarını tamamlayan şirket, hiç olmazsa gayri resmî olarak yolcu ve eşya nakline izin verilmesini talep etti. Komiser Hasan Efendi aracılığıyla yapılan ikinci kontrolde yolcu emniyetini sağlayacak eksikliklerin tamamlandığı görüldü. Bunun üzerine resmî kabul ve kâr teminatının işlemeye başlaması diğer eksiklerin tamamlanması şartına bağlanarak demiryolunun geçici olarak hizmete açılmasına izin verildi. Ancak şirketin istekleri bununla sınırlı kalmadı. Nitekim yeni bazı taleplerde bulunmak üzere Mösyö Walsh isimli özel temsilcisini İstanbul'a gönderdi. 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 bildirdi. Ayrıca söz konusu teminata mahsuben belirli bir paranın peşin olarak şirkete verilmesini talep etti. Eğer bu para bulunamaz ve kâr teminatı işlemeye başlamazsa borçlarını ödeyemeyen şirketin faaliyetlerini durdurmak

³³ *The Times*, 7 Eylül 1865, s. 5.

³⁴ *The Times*, 31 Mart 1866, s. 7.

³⁵ *The Times*, 13 Eylül 1866, s. 5.

zorunda kalacağını da bu isteklere ilâve etti. Walsh'ın en önemli argümanı şirketin faaliyetlerini durdurmasının, Osmanlı ülkesinde yatırım yapmak isteyen Avrupalı sermayedarları korkutacağı ve bunun uzun vadede devletin zararına olacağıydı. 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 belirtti. Hazırlanan geçici sözleşme ile, dört ay içinde bütün eksiklerini tamamlamak kaydıyla 1 Mart 1867'den itibaren kâr teminatının işlemeye başlamasına izin verildi. Bu süre zarfında eksikler giderilmezse teminatın işlemesine son verilecekti. Hükümet ayrıca teminat akçesinden mahsup edilmek üzere Osmanlı Bankası'ndan şirkete 40.000 sterlinlik bir havale yapacaktı. Şirket bu para ile eksikleri tamamlayacak ve piyasaya olan borçlarını ödeyecekti. Bu hususlar 8 Mart 1867 (1 ZA 1283) tarihli irade ile onaylandı.³⁶

Demiryolu bu görüşmeler sonuçlanmadan önce, 8 Kasım 1866'da trafiğe açıldı.³⁷ İstanbul-Paris arasını dört buçuk ve İstanbul-Londra arasını da beş güne indiren³⁸ demiryolu üzerinde dokuz istasyon mevcuttu.³⁹ Daha sonra istasyon sayısı ona çıktı. Bunlar Rusçuk, Çernovada, Vetova, İnebekçi, Âşıklar, Şeytancık, Kaspiçan, Prevadi, Kebece ve Varna'ydı.⁴⁰ Şirket aynı tarihte demiryolunda uyulacak kural ve düzenlemelere dair Londra'da İngilizce bir kitapçık bastırdı.⁴¹ Ayrıca şartnamenin elli altıncı maddesi uyarınca altın, gümüş, mücevher, platin vs. kıymetli eşyanın naklinden alınacak ücretleri gösteren tarifeyi de hazırlayarak hükümete sundu ve hükümet söz konusu tarifeyi kabul etti.⁴² Hattın trafiğe açıldığı ilk zamanlarda İngiliz kamuoyunun şirketin gelir gider hesaplarıyla yakından ilgilendiği anlaşılıyor. Nitekim, demiryolu trafiğe açıldıktan itibaren haftalık gelirleri gazetelerle kamuoyuna duyuruldu.⁴³ Bu ilk

³⁶ BOA, İ. MV., 25516, lef 2, 9, 20. 16 Mart 1867 (4 Mart 1283) tarihli Fransızca-Türkçe orijinal sözleşme için bkz. BOA, 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 (*The Times*, 22 Mart 1867, s. 10).

³⁷ *The Times*, 9 Kasım 1866, s. 6.

³⁸ A. Lütfi Efendi, *Tarih*, Ankara 1989, XI, 22. *The Times*'da çıkan bir yazıda bu mesafenin 4,5 güne ineceği belirtilmekteydi (23 Haziran 1862, s. 6).

³⁹ 18 Mayıs 1867 (14 M 1284), BOA, İ. MV., nr. 25814, lef 2.

⁴⁰ *Sâlnâme-i Tuna*, Sene 1288, Defa 4, Matbaa-i Vilâyet-i Tuna, s. 37.

⁴¹ Kitapçığın orijinal adı *Varna Railway Company. Rules and Regulations*'tı (BOA, İ. MV., nr. 25570, lef 12).

⁴² 14 Mart 1868 (19 ZA 1284), BOA, İ. MV., nr. 25570.

⁴³ *The Times*, 9 Mayıs 1868, 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.

heyecan geçtikten sonra hesaplar haftalık değil, altı aylık periyotlar hâlinde, önceki yılın aynı dönemiyle mukayeseli bir şekilde verilmeye başlandı.⁴⁴

Şirketin Malî Sıkıntıları

Gladston ve Blake'in Hariciye Nezaretine 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 şirket, malî konularda yardımcı olması için tekrar hükümete başvurdu. 120.000'i söz konusu faizlere ve 70.000'i de vagon ve lokomotif satın alımına olmak üzere, şirketin 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 tahvil çıkarılacaktı.⁴⁵

Tuna Valisi Midhat Paşa, 26 Ekim 1867 tarihli yazısında şirketin hâlâ eksiklerini gideremediğini belirtir. Şöyle ki, demiryolunda çalışan lokomotif sayısı asgarî 14 olması gerekirken 8 ve yük vagonu sayısı da 260 olması gerekirken 120 idi. Bu yüzden tüccarın istasyonlara indirdiği malların ancak %1'i taşınabiliyordu. Bu ise hem tüccarın, hem de şirketin zarara uğraması demektir. Esasen 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 her hangi bir kaybı yoktu. Paşaya göre demiryolu lokomotif ve vagon yönünden tam kapasite ile çalışsa, senede sadece zahire naklinden 200.000 sterlin kâr etmesi işten bile değildi. Diğer önemli bir sorun da, şirket bir yandan kâr teminatına mahsuben devletten sürekli para isterken, diğer yandan kâr teminatının hesap edileceği gelir-gider hesaplarını hükümet komiserine vermekten kaçınmasıydı. Bu ise sözleşmenin açıkça ihlâli demektir. Midhat Paşa bütün bu hususları aktararak teminat hususunda şirket yetkililerinin oyununa gelmemeleri için hükümeti uyardı. Paşaya göre "devletin yüz kırk bin lira değil, yüz kırk lira vermesi" bile câiz değildi.⁴⁶

⁴⁴ *The Times*, 29 Eylül 1868; 1 Nisan 1869, s. 7; 1 Ekim 1869, s. 5; 3 Nisan 1871, s. 7; 30 Eylül 1871, s. 6.

⁴⁵ BOA, İ. MV., nr. 25516, lef 11.

⁴⁶ BOA, İ. MV., nr. 25516, lef 7.

Esasen Midhat Paşa'nın belirttiği hususlar şirket yetkililerince de itiraf edilmekteydi. Şirket sekreteri, Hariciye Nezaretine gönderdiği 26 Ekim 1867 tarihli mektupta demiryolunun tam kapasite ile çalışmamasının ortaya çıkardığı malî tabloya işaret ediyordu. Yazıda, mahsulün bol olduğu, tam kapasite ile çalışabilse günde 800 sterlin kazanabilecekken, eksikler yüzünden ayda 4.500 sterlin elde edildiği ve bunun da hattın işletme giderlerini karşıladığı söz konusu edilmekteydi. Ayrıca Mart 1868'de ödenmesi gereken 140.000 sterlinlik senelik kâr garantisinin, eksikliklerini karşılamak üzere altı ay vadeli poliçeler hâlinde önceden şirkete verilmesi istendi.⁴⁷

Şirket parasızlık yüzünden tahvil ve hisse senedi sahiplerinin toplam 82.500 sterlin tutan iki faiz taksitini ödeyemedi. Hissedarların bu durumda iç tüzüğe dayanarak şirkete el koyma hakları vardı. Öte yandan eksikliklerine rağmen seferlerine izin verilen demiryolu hakkında halktan da bazı şikâyetler gelmeye başladı. Konuyu incelemekle görevlendirilen Maabir Meclisi üyesi Albay Gordon, teftiş neticesinde verdiği raporda lokomotif ve vagon sayısının artırılmasını teklif etti. Senelik kâr garantisinin işlemesi bu şarta bağlı olmasına rağmen şirket sorunu çözemedi. Bu da ticaretin aksamasına neden oldu. Hükümet komiserinin belirttiğine göre, demiryolu bu kapasite ile çalıştığı sürece tüccarın istasyonlara yığıldığı hububat ancak birkaç senede taşınabilirdi. Komiser, tam kapasite ile çalışması durumunda hattın yıllık kârını 254.000 sterlin olarak tahmin etmekteydi.

Bu durumda devletin hatta el koyup başka bir şirkete ihale etme hakkı vardı. Ancak konuyu ele alan Maabir Meclisi, devletin malî itibarına zarar verebilecek böyle bir hareketin ileride benzer yatırımları düşünen sermayedarları korkutabileceği gerekçesiyle bu yolu tercih etmedi. Meclis hattın devletçe işletilmesi ihtimalini 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 Nezaretine bildirdi. Çünkü şirket, o ana kadar bir çok kereler istenmesine rağmen gelir-gider hesaplarını hükümet yetkililerine vermediği gibi, ehliyetsiz eleman kullanması neticesinde demiryolunda bazı kazalar meydana geldi. Hatta bunlardan birinde iki kişi hayatını kaybetti. Öte yandan Rusçuk'taki şirket müdürü, hükümet komiseri ile diğer memurlara son derece kaba davranmaktaydı. Onların isteklerini reddettiği gibi, maaşlarını da vermiyor, yolcu katarlarının hareketini düzenleyemiyor ve bu yüzden katarlar yollarda kalıyordu.

⁴⁷ BOA, İ. MV., nr. 25516, lef 19.

Maabir Meclisi çözüm olarak, istediği borç miktarının şartlı olarak şirkete verilmesini teklif etti. Şirketin, vagon ve lokomotif sayısını arttırmak için 70.000 ve faiz ödemeleri için de 82.500 sterline âcil 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, borç karşılığında şu şartları ileri sürdü: Söz konusu 70.000 sterlinle demiryolunun vagon ve lokomotif eksikliği tamamlanacak, bu para ve daha önce verilen 40.000 sterlin için hükümete senelik %7 faiz ödenecek, devletin hat için istediği ıslahatlar geciktirilmeksizin yerine getirilecek, yolun gelir-gider defterleri hükümete verilecek, Mart 1867'de işlemeye başlayan ve Ekim 1867'den itibaren kesilen kâr garantisi demiryolu tamamlanmıncaya kadar talep edilmeyecek.⁴⁸ Nafia Nezareti, meclisin borç verme dışındaki söz konusu görüşlerini bir yazı ile şirket vekili Mösyo Walsh'e bildirdi. Ayrıca eksikler giderilmez ve gelir-gider defterleri hükümete verilmezse kâr garantisinin işlemeyeceği, müdürün devlet görevlilerine karşı daha saygılı davranması ve memurlarının kaza ve görevi kötüye kullanma gibi davranışlara meydan vermemeleri hususunda şirketi uyardı. Bu şartlar yerine getirilmediği takdirde şirketin imtiyazdan mahrum edileceği açık bir dille Mösyo Walsh'e ifade edildi.⁴⁹

Sorunla doğrudan muhatap olan Tuna Valisi Midhat Paşa ise artık şirketten ümidini kesmişti. Öte yandan, bu sırada şirketin demiryolunu düzeltemeyeceği hissine kapılan bazı şirketler de hattı satın almak için girişimlerde bulundu. Midhat Paşa, "kârı onlara ve müşkilâtı bize kalmasından ise" yolun devletçe satın alınmasını önerdi. Bu konuda bir de maliyet araştırması yaptırdı: Şirketin demiryolu için 500.000 sterlini hisse senetleri ve 1.100.000 sterlini de Belçika'dan borçlanılmak suretiyle toplam 1.600.000 sterlin harcadığını belirledi. İleri sürdüğü çözüm önerisi ise şöyleydi: Hissedarlar şirketten ümidini kesmiş oldukları için ellerindeki hisse senetleri yarı fiyatına toplanabilirdi. Hesabına göre demiryolunun eksiklerini tamamlamak ve söz konusu hisseleri satın almak için 350.000 sterlin yeterdi. Bunun 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 satacaklar, ya da şirketin yeni sahibinin vereceği faizle borcu rutin geri ödeme sürecine tabi olmak şıklarından birini tercih edeceklerdi. Her iki halde de devlet bu yükün altından kalkabilirdi.⁵⁰ Bu öneri,

⁴⁸ BOA, İ. MV., nr. 25516, lef 15. Albay Gordon'un demiryolunu teftiş masrafı 20 lira tuttu (16 Eylül 1867/17 CA 1284, BOA, İ. Dah., nr. 39442).

⁴⁹ BOA, İ. MV., nr. 25516, lef 17.

⁵⁰ BOA, İ. MV., nr. 25516, lef 8.

Maliye Nezareti ve Meclis-i Vâlâ tarafından da uygun bulunmasına⁵¹ rağmen hayata geçirilemedi. Ancak bu olay hükümetin de şirketten ümidini kestiğini göstermesi açısından anlamlıdır.

Hükümet eksiklerini giderebilmesi için şirkete borç olarak 20.000 sterlin vermeyi kabul etti. Ancak Maabir Meclisi şirketin ihtiyacını karşılayamayacağını belirterek bu meblağın 50.000 sterline çıkarılmasını önerdi. Bunun üzerine konu Mehmed Kabulî, Ahmed Cevdet, Midhat ve Esseyyid Mehmed Rüşdi Paşalardan oluşan bir komisyona havale edildi. Komisyon, gelir-gider defterlerini devlete vermeyen ve vagon ve lokomotif eksiklerini tamamlayamayan şirketin senelik kâr teminatını isteme hakkı olmadığını, ancak yine de demiryolunun “böyle noksan edevat ile bir şey kazanamayarak tabii ve zarurî sektelenip memleketin teshil-i muâmelâtına henüz açılmış olan bir tarik kapanmasıyla halkça ve ticaretçe dâ’î-i mazarrat olacağından hazır şu dereceye getirilmiş olan böyle bir madde-i nâfia ve hayriyyenin halel ve sekteden muhafaza” edilmesi için mevcut edevatı karşılık tutularak zikredilen 50.000 sterlinin şirkete tediyesine karar verdi. Para eksikler tamamlandıktan sonra ödenecekti.⁵²

Bu meblağ kararlaştırıldığı gibi şirkete ödendi ve demiryolu işlemeye başladı. Ancak kömür ücreti ile işçi ve memur maaşlarına para kalmadı. Şirket vekili ücretlerini alamayan işçi ve memurların kendilerini işi bırakmakla tehdit ettiklerini hükümete bildirdi. Diğer bir yazısında söz konusu grev tehdidinden bahsetmeksizin kâr teminatına mahsuben hükümetten 40.000 sterlin daha istedi. Hükümet ise demiryolunu tatil etmemek için şirkete 10.000 sterlin verilmesini kabul etti.⁵³

Şirketin para taleplerini sürdürmesi üzerine Maabir Meclisi eldeki verileri kullanarak kaba bir bilanço çıkardı. 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 üzerinden hesaplayarak toplam 90.000 sterlin olarak belirledi. Ayrıntılı hesaplar şirket tarafından hükümete verilmediği takdirde kâr garantisi bu meblağ üzerinden ödenecekti. Bu hesapça devletin şirkete olan kâr teminatı borcu 127.500 sterlindi. 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

⁵¹ BOA, İ. MV., nr. 25516, lef 1.

⁵² 9 Eylül 1868 (21 CA 1285), BOA, İ. MM., nr. 1482.

⁵³ 16 Mart 1869 (2 Z 1285), BOA, İ. MM., nr. 1518.

alternatif kalıyordu: Hakem komisyonu. Bu hususların bir yazı ile şirkete ve hissedarların gelişmelerden haberdar edilebilmesi için de gazetelerle kamuoyuna bildirilmesi kararlaştırıldı.⁵⁴

Hükümetin bu kesin tavrı üzerine idare meclisi başkanı W. Gladston İstanbul'a gelerek ayrıntılı masraf defterlerini hükümete sundu. Defterlere göre 1 Ekim 1868 tarihi itibarıyla toplam gider 2.399.417 sterlindi. Hesaplar Maabir Meclisi'nde incelendi ve bir kısmına itiraz edildi. 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 değeri ile piyasa değerleri arasındaki farktan doğan 264.210 ve sözleşmeye göre azamî 1.372.000 sterlin olması gereken inşaa masrafından fazla olan 55.000, ki toplam 326.714 sterlinlik dört harcama kalemi meclisçe kabul edilmedi. 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 indi. 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 çıkardı. 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 gerekiyordu. Bu arada ilginç bir durum meydana geldi: Teminat alacaklarının zaman zaman hükümetçe geciktirildiği ve Bulgar meselesinde devlete yardımcı olduğu gerekçesiyle şirkete bir jest olmak üzere, 1.952.003 sterlinlik meblağ 2 milyon olarak kabul edildi ve sonraki senelerin kâr teminatının bu rakama göre hesaplanması kararlaştırıldı.⁵⁵ Hakikaten de bir sonraki senenin kâr teminatı bu hesap üzerinden 140.000 sterlin olarak ödendi.⁵⁶ Ancak Davud Paşanın Nafia Nazırlığı'nda bulunduğu dönemde gerçekleştirilen hesabı 2 milyona tamamlama operasyonu, daha sonra dönemin Osmanlı devlet adamları tarafından da şiddetle eleştirildi. Çünkü, demiryolu kontrol edilmeden şirketin beyanı üzerine alınan bu kararlar, hiçbir yükümlülüğünü yerine getirmeyen şirkete yaklaşık 48.000 sterlin aktarıldı.⁵⁷

⁵⁴ BOA, İ. MM., nr. 1563, lef 1, 2, 5.

⁵⁵ 17 Aralık 1869 (14 N 1286), BOA, İ. MM., nr. 1572.

⁵⁶ 13 Ağustos 1871 (27 CA 1288), BOA, İ. Dah., nr. 44277.

⁵⁷ 11 Kasım 1872 (10 Ramazan 1289), BOA, İ. MM., nr. 1880, lef 3. İlginçtir ki, Ermeni asıllı olan Nafia Nazırı Davud Paşa (Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993, s. 50) benzer demiryolu ihalelerinde devletin menfaatini düşüneneceği 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 Şûrâ-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 suistimal ettiği anlaşılınca 20 Haziran 1871'de azledilir ve gittiği İtalya'da iki sene sonra ötür (s. 201). Böyle şaibeli bir adamın Nafia nazırlığı döneminde

Şirket, devletin demiryolunu tamamlamak ve ülkede yatırım yapmak isteyen yabancı sermayeyi ülkütmemek yönündeki iyimser siyasetini iyi değerlendirdi ve her seferinde istediğini elde etti. Buna mukabil yükümlülüklerini yerine getirmedi. Nitekim, vagon ve lokomotif eksiğinin dışında, halkın güvenliği için çok gerekli olan demiryolunun etrafındaki parmaklıkları bile uzun süre yapmadı. Tuna vilâyeti yöneticilerinin merkezî hükümeti sık sık uyarılarına rağmen, bu konuda uzun süre bir ilerleme kaydedilemedi.⁵⁸

Yukarıda zikredilen 1867-1869 tarihleri arasındaki gelir-gider hesapları ile 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 kaynaklanmaktaydı. Yani, demiryolu mevcut makinelerle tam kapasite ile 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 6.277.865, gideri de 6.620.335 kuruştur. Hükümet, bu masrafların, hissedarların şirket aleyhine açtığı davalar için ödenen paralarla şirket memurlarına verilen harcırahlardan oluşan toplam 364.602 kuruşluk kısmını kabul etmedi. Gelirlerin düşük olmasının bir nedeni de, şirketin, nakledeceği hububat oranına göre zahire tüccarlarına %20'lere varan indirim uygulamasıydı.⁵⁹

Şirketin 1 Temmuz 1871-30 Haziran 1872 tarihleri arasındaki yıllık hasılatı 6.695.039, gideri ise 8.469.022 kuruştur. Görüldüğü gibi gelirlerle giderler arasındaki fark 1.773.982 kuruşa çıktı ve daha da büyüdü.⁶⁰ 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 etkiledi⁶¹ ve ticaret alternatif güzergâhlara kaydı.⁶² Hükümet şirketin gider gösterdiği 1.739.676 kuruşluk meblağa itiraz etti. Ancak

devlet hazinesinden gereksiz bir şekilde yapılan yaklaşık 48.000 sterlinlik fazla ödeme, ister istemez akla bazı soru işaretleri ve şüpheleri getirmektedir.

⁵⁸ 25 Mart 1871 (4 Muharrem 1288), BOA, Şûrâ-yı Devlet (ŞD.), 496/23.

⁵⁹ Şartnamenin altıncı 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], BOA, İ. MM., nr. 1880). *The Times*'da çıkan bir yazıda 1871 yılı için devletin şirkete ödeyeceği kâr oranı 140.000 sterlin olarak verilmektedir (28 Eylül 1872, s. 6).

⁶⁰ BOA, ŞD., 499/20.

⁶¹ *The Times*, 25 Mart 1872, s. 6.

⁶² *The Times*, 29 Eylül 1873, s. 7.

gene de gelirler giderleri karşılayamadığından şirkete garanti edilen parayı vermekten kurtulamadı.⁶³

Bir sene sonranın yıllık hesaplarında gelirler ile giderler arasındaki fark biraz daha açılır: Gelir 6.808.554 ve gider de 9.798.473 kuruştur. Hükümet, gider olarak gösterilen miktarın 1.652.601 kuruşunu kabul etmez, ancak işletme hesapları yine de açık verir. Bunun üzerine senelik kâr teminatının tamamı şirkete ödenir.⁶⁴ Ancak Osmanlı Devleti, içinde bulunduğu mâlî kriz yüzünden 1874'ten sonra şirkete yaptığı senelik kâr teminatı ödemelerini aksatmaya başlar.⁶⁵

Demiryolunun Bölgeye Etkisi

Demiryolunun trafiğe açılmasıyla beraber bölgede önemli değişiklikler yaşanmaya başlar. Yeni ulaşım sisteminin yarattığı en önemli sonuçlardan birisi ticaretin artması ve tüccar gemilerinin daha sık olarak bölgeye uğramasıydı. Bu ise, uluslararası ticaret bürokrasisinin bölgede teşekkülü sonucunu getirir. Nitekim, ticaret yapmak üzere bölgeye gelen tüccarlarının iş ve sorunlarıyla ilgilenmek üzere Avrupa devletleri Rusçuk ve Varna'da konsolosluklar açmaya başladılar. İlk önce Fransa Rusçuğa konsolos atadı.⁶⁶ Ardından Belçika⁶⁷ ve Yunanistan⁶⁸ konsolosluk, yaklaşık üç buçuk sene sonra da Amerika Birleşik Devletleri konsolos vekilliği⁶⁹ açtı. Aynı gelişmeler Varna için de söz konusudur. Demiryolundan önce Prusya'nın burada konsolos vekili mevcuttu.⁷⁰ Hattın inşasından sonra, Belçika ve Yunanistan konsolos, Rusya, İngiltere, Avusturya, Fransa, İspanya, Hollanda, İtalya, İsveç ve Norveç de konsolos vekilliği ile temsil edilmeye başlandı.⁷¹ Portekiz ise konsolos vekâletini ancak 1871 yılında açabildi.⁷² Bölgenin ve demiryolunun elinden çıkmasından sonra Osmanlı Devleti de, Varna ve Rusçuğa tüccar vekili atadı.⁷³

⁶³ BOA, ŞD., 499/20.

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

⁶⁵ C. Morawitz, *Aynı eser*, s. 308.

⁶⁶ Bu atamayı ve söz konusu konsolosa berat ile zabıt emri verilmesini onaylayan irade 28 Nisan 1867 (23 Z 1283) tarihli (BOA, İ. Har., nr. 13147).

⁶⁷ 18 Ağustos 1867 (17 R 1284), BOA, İ. Har., nr. 13249.

⁶⁸ 23 Şubat 1868 (29 L 1284), BOA, İ. Har., nr. 13496.

⁶⁹ 3 Mayıs 1870 (2 Safer 1287), BOA, İ. Har., nr. 14447.

⁷⁰ On dört seneden beri Varna'da konsolos vekilliği yapan Mösyo Rayser'e dördüncü rütbeden bir Mecidiye nişanı verildi (BOA, İ. Har., nr. 14013).

⁷¹ *Sâlnâme-i Vilâyet-i Tuna*, Sene 1286, Defa 2, Tuna Vilâyeti Matbaası, s. 94.

⁷² *Sâlnâme-i Tuna*, Sene 1288, Defa 4, Matbaa-i Vilâyet-i Tuna, s. 85.

⁷³ Eski Venedik başşehbenderi Maksut Mikâil Efendi Rusçuk ve Nafta Nezareti Tercüme kaleminde görevli Münir Bey de Varna tüccar vekilliğine atandı (12 Mayıs 1880/3 C 1297, BOA, İ. Har., nr. 17421).

Demiryoluyla beraber hattın her iki ucunda bulunan şehirlerin fizikî yapısı ve görüntüsü de değişti. Nitekim demiryolunun trafiğe açılmasından yaklaşık bir yıl sonra, Rusçuk'ta, artması kuvvetle muhtemel ticaret, nüfus ve ilişkiler yoğunluğunu kaldırabilecek yapıda birer hükümet konağı, hapishane ve karakol yapıldı.⁷⁴ Karakol, yoldan geçecek şahısların güvenliğini sağlamak amacıyla kasabayı kuşatan kaleden on beş dakika uzakta olan istasyon ile şehir arasında bir yerde kuruldu.⁷⁵ Ayrıca artan ticarete paralel olarak iskeleye yakın bir arsanın üzerindeki binalar Rusumat İdaresi olmak üzere kiralandı. Ancak mülk sahibinin beş yıllık kirayı peşin istemesi ve civarda bu iş için daha uygun bir yerin olmaması yüzünden buranın satın alınması kararlaştırıldı.⁷⁶ Bir süre sonra Rusumat İdaresi ambarlarının yeterli gelmemesi üzerine İdareye yakın bir arsada yeni ve daha büyük bir ambarın yapılmasına karar verildi.⁷⁷ Ambar bazı ilâve binalarla beraber yaklaşık iki sene içerisinde tamamlandı.⁷⁸ Ayrıca buralarda görev yapacak ve demiryoluyla taşınacak eşyanın gümrük muameleleriyle ilgilenecek memurlar da belirlenip atandı.⁷⁹

Benzer fizikî gelişmeler Varna için de söz konusuydu. Nitekim, Rusçuk'ta yapılmasından yaklaşık iki sene sonra Varna'da da yeni bir hapishanenin yapılması kararı alındı.⁸⁰ Öte yandan bölgedeki canlanmayla doğru orantılı olarak Varna'ya gelip gidenler de gündün güne arttı. Oysa burada söz konusu talebi karşılayacak ve gelen yolcu ve misafirleri barındıracak bir yer yoktu. Bunun üzerine Tuna Valisi Midhat Paşa'nın da çabalarıyla hisse senetlerinden teşekkül

⁷⁴ 567.000 kuruş masrafla yapılacak hesaplanan binalar, ancak 638.000 kuruşa inşa edilebildi (9 Eylül 1867/10 CA 1284, BOA, İ. MV., nr. 25887).

1869 itibarıyla Rusçuk'ta 30 câmi, 1 rüştiye mektebi, 4.306 ev, 1541 dükkân, 143 mağaza, 22 han, 2 hamam, 7 değirmen, 40 fırın, 15 debbağhane, 90 meyhane, 8 karakol, 15 tophane tabyası, 7 cephane, 1 islahhane, 1 telgrafhane, 3 hastahane, 2 kışla, 1 tersane, 8 ambar, 2 hükümet konağı, 1 mahkeme, 1 gümrük, 1 saat kulesi, 6 medrese, 9 sibyan mektebi, 7 tekke ve türbe, 4 kilise, havra ve manastır, 4 gazino ve lokanta ve 2 buğday değirmeni vardı (*Sâlnâme-i Vilâyet-i Tuna*, Sene 1286, Defâ 2, Tuna Vilâyet Matbaası, s. 108).

⁷⁵ 20 Eylül 1867 (21 CA 1284), BOA, İ. Dah., nr. 39454.

⁷⁶ Bu yerin aylık kirası 650 kuruştur. Mahallî meclisin 53.500 kuruş fiyat biçtiği arsanın devletçe satın alınması kararlaştırıldı. Üzerinde mevcut binaların onarımı için ise 2.500 kuruşluk bir masraf gerekiyordu (11 Mart 1867/4 ZA 1283, BOA, İ. MV., nr. 25520).

⁷⁷ 5 Şubat 1868 (11 L 1284), BOA, İ. MV., nr. 26227.

⁷⁸ 17 Aralık 1869 (14 N 1286), BOA, İ. Dah., nr. 42077.

⁷⁹ Varna ve Rusçuk'ta birer memur, birer kâtip, birer kantarcı, birer mubassır ve dörder kolcu görevlendirildi. Bunların toplam 4.600 kuruş tutan maaşları Rusumat İdaresi tertibinden ödenecekti (9 Mayıs 1867/5 M 1284, BOA, İ. MV., nr. 25702).

⁸⁰ Hapishanenin 81.500 kuruşa tamamlanması planlanmaktaydı (19 Haziran 1869/9 RA 1286, BOA, İ. ŞD., nr. 663).

eden bir şirket kurularak Varna'da bir otel yapılmasına karar verildi. Otel yapacak olan şirketin hisse sayısı dört yüz ve sermayesi de 4.000 liraydı.⁸¹

Demiryolu bolgedeki ticarî ve iktisadî zihniyet ile ilişkileri de olumlu yönde etkiledi. Otel şirketi örneğinde olduğu gibi bölgedeki tüccar ve müteşebbisler daha büyük ticarî ve ziraf atılımları gerçekleştirebilmek için güç ve sermayelerini bir araya getirmeye başladılar. Bu canlılıkta demiryolu kadar, vali Midhat Paşa'nın da rolü vardı. Böyle bir şirket girişimi de Hacıoğlu Pazarcığı'ndan geldi. Başlangıç olarak bir sürgü, bir orak ve bir de harman makinesi getirmek ve verimli Dobruca ovasında makinelerle tarım yapmak amacıyla bir şirketin kurulması kararlaştırıldı. Şirketin hisse sayısı dört yüz ve her bir hissennin değeri de 250 kuruştı. Bu hesapça şirketin toplam sermayesi 1.000 liraydı. Tarım alanında diğcr bir girket kurma teklifi de Sofya'dan geldi. Sofya sancağı idare meclisi, bolgede bolca yetişen pancardan gekei üretmek üzere bir fabrikanın kurulması amacıyla her biri 3.000 kuruş değcrinde 100 hisseli bir şirketin tesisi için izin istedi. Ancak hükümet hisse senedi değcrinin çok yüksek tutulduğunu ve değcrinin düşürülerek daha fazla katılımın sağlanması gerektiğini belirterek hisse adedini 600'e çıkardı. Böylece her bir hissennin değcrini 500 kuruşa düşürdü.⁸² Öte yandan Varna'daki bazı tüccarlar *Rumeli Kumpanyası* adıyla bir anonim şirket kurmak amacıyla Tuna valiliğine başvurdu.⁸³ Bölge halkının iktisadî faaliyetlere katılmak için gösterdiği istek ve Midhat Paşa'nın çabaları merkezî hükümet tarafından büyük bir memnuniyetle karşılandığından gerekli izinler bekletilmeksizin verildi.

Bolgedeki diğcr 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 neticede bundan vazgeçilerek elekhanenin inşası bir İngiliz miitegebbise ihale edildi. Hükümet, gelirin demiryolu varidatına eklcnerek odayecegi kâr garantisinin azalacağı düşüncesiyle ve belli bir maliyeti

⁸¹ "...Varna kasabası gündcn güne keşb-i ma'müriyyet etmekte olduğu halde gelip gepen misâfirinin ikamesine mahsus mahal olmadığı..." (10 Aralık 1867/14 § 1284, BOA, I. MV., nr. 26134). Otel demiryolu istasyonu ile İskele Caddesi civarında yapılacaktı.

1869 itibarıyla Varna'da 19 cami, 2.714 ev, 730 dükkân, 246 mağaza, 14 han, 3 hamam, 4 değirmen, 53 fırın, 13 debbağhane, 53 meyhane, 3 karakol, 12 tophane ve tahya, 1 cephane, 1 telgrafhane, 1 fabrika, 1 kışla, 5 ambar, 1 hükümet konağı, 1 mahkeme, 1 gümrük, 1 saat kulesi, 11 medrese, 12 sıbyan mektebi, 1 tekke ve türbe, 12 kilise ve havra vardı (*Sâlnâme-i Vilâyet-i Tuna*, Sene 1286, Defa 2, Tuna Vilâyet Matbaast, s. 114).

⁸² 10 Aralık 1867/14 § 1284, BOA, I. MV., nr. 26134.

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

aşmamak kaydıyla, elekhanenin yapılmasına izin verdi.⁸⁴ Elekhane yaklaşık bir yıl içerisinde tamamlanarak faaliyete geçti.⁸⁵

Demiryolunun bölgeye bir etkisi de iskân mahallerini değiştirmesiydi. Hattın trafiğe açılmasıyla beraber özellikle geçiş ve kesişme noktalarında bulunan istasyonlar çevresinde hemen derme çatma da olsa iskân hareketleri başladı. Nitekim Hezargrad ve Şumnu kazalarına giden yol üzerinde bulunan İnebekçi ve Kaspıçan istasyonları etrafında kulübeler inşa edildi. Doğal olarak bu kulübeler 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 uyardı. Kaspıçan istasyonu etrafında bina yapılacak arazinin büyük bir kısmı mülktü. Paşa mülk arazilerin belli bir vergi karşılığında, devlete ait arazilerin de şahıslarca el konulmadan müzayede ile ücreti mukabilinde iskâna açılmasını teklif etti. Öte yandan Prevadi istasyonu civarındaki arazileri satın almak ve üzerinde bina yapmak için de büyük bir talep mevcuttu. Burada da aynı şekilde âcil ihtiyacı karşılamak üzere geçici iskân yerleri ve kulübeler yapılmaktaydı. Neticede söz konusu arazileri müzayede ile satma yetkisi Rusçuk ve Varna meclislerine verildi.⁸⁶

Demiryolu, sadece Rusçuk ile Varna arasında değil, bu merkezlerle çevresini de birbirine bağladı ve buralarla irtibatın kurulmasına vesile oldu. Şöyle ki, hükümet, daha işlemeye başlamadan önce demiryolunu Varna üzerinden Kırk Kilise ve Edirne’ye uzatma imkânlarını araştırmaya başladı. Bu amaçla gerekli keşif ve incelemeleri yapmak ve demiryoluna bir geçiş noktası bulmak üzere demiryolu komiseri Albay Wageman’ı görevlendirdi. Wageman üç aylık inceleme neticesinde bir harita hazırlayıp hükümete sundu. Harita Maabir Meclisi’nde ele alındıysa da,⁸⁷ söz konusu proje gerçekleştirme imkânı bulamadı. Ancak demiryoluyla irtibatı sağlayacak alt yapı çalışmaları devam etti. Nitekim bir yandan demiryolu inşa edilirken, bir yandan da Rusçuk gibi içte bulunan merkezlerle iletişim ve bağlantıyı sağlayan yol ve köprülerin inşa ve onarımına

⁸⁴ Elekhanenin maliyeti 2.750 lirayı geçmeyecekti (23 Ağustos 1871/7 C 1288, BOA, İ. ŞD., nr. 919). Aynı şahıs daha önce Köstence’de bir elekhane inşa etmişti (BOA, ŞD., 496/33).

⁸⁵ BOA, ŞD., 499/20, lef 17.

⁸⁶ 17 Haziran 1867 (14 Safer 1284), BOA, İ. MV., nr. 25814.

⁸⁷ Wageman bu süre içerisinde 250 lira harcama yaptı (17 Nisan 1865/21 ZA 1281, BOA, İ. MV., nr. 23743).

başlandı.⁸⁸ Hükümet, hattın işlemeye açılmasından yaklaşık beş yıl sonra kendi imkânlarıyla Kaspiçan istasyonundan Şumnu'ya bir demiryolu yapmak için girişimde bulundu. Arazinin müsait olduğu yerlerde toprak tesviyesi çalışmaları tamamlandı; güzergâh üzerinde bulunan dokuz metre yüksekliğindeki bir köprünün yapımına başlandı ve yokuşların tesviyesi için gerekli makineler satın alındı. Hükümetin düşüncesi söz konusu köprü tamamlandıktan sonra hattın işletmesini bir şirkete ihale etmektir.⁸⁹ Ayrıca bu şube Şumnu'dan ileriye götürülerek Rumeli demiryoluna bağlanacaktı.⁹⁰

Demiryoluyla çeşitli devlet adamlarının yanında çok hatırlı yolcular da seyahat etti. Bunlar arasında Sultan Abdülaziz en başta gelir. Yukarıda da zikredildiği gibi, niyetlenilmesine rağmen padişah demiryolunu trafiğe açma merasimine katılmadı; 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 dokuz vagonlu özel hazırlanmış bir trenle buradan ayrıldı. Üzeri kırmızı ay yıldızla süslü, beyaz boyalı vagonlarla yapılan seyahat yedi saat sürdü. Padişahın 700 kişilik maiyeti, bagajı ve atları dokuz özel trenle Varna'ya taşındı. Söz konusu seyahat ve taşıma işlemleri esnasında herhangi bir olumsuzluk meydana gelmedi.⁹¹ 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 hazırlanmıştı.⁹²

Çevresine olan söz konusu olumlu etkilerinin yanında, demiryolunda özellikle memurların ehliyetsizliğinden kaynaklanan bazı kazalar da vuku bulur. Nitekim demiryolu trafiğe açıldıktan sonra meydana gelen böyle bir olayda iki kişi öldü.⁹³ Asıl büyük kaza ise Aralık 1870 (Ramazan 1287)'te oldu. 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 toprağa

⁸⁸ Halkın da yardımıyla Rusçuğu Tırnova'ya bağlayan yolun tesadüf ettiği Yantra ve Rosita nehirleri üzerinde yapılması gereken iki köprünün inşasına girişildi. Tırnova ve Hezargrad ahalisi inşaata gerekli olan kereste ve taşların karşılanmasını taahhüt etti (28 Temmuz 1865/6 RA 1282, BOA, İ. MV., nr. 24071).

⁸⁹ Satın alınan alet ve edevatın tutarı 600 liraydı (12 Eylül 1871/27 C 1288, BOA, İ. ŞD., nr. 934)

⁹⁰ *Sâlnâme-i Vilâyet-i Tuna*, Sene 1293, Defa 9, Matbaa-i Vilâyet-i Tuna, s. 135.

⁹¹ Padişah bu seyahatteki başarılı hizmetlerinden dolayı Trevor Barkley'e bir Osmanlı nişanı ihsan etti (*The Times*, 27 Ağustos 1867, s. 9).

⁹² Hazırlanan trenin ücreti olan 100 lira Tuna vilâyeti mal sandığına karşılandı (19 Temmuz 1868/28 RA 1285, BOA, İ. Dah., nr. 40269).

⁹³ 7 Aralık 1867 (11 Şaban 1284), BOA, İ. MV., nr. 25516, lef 15.

saplanır. Arkadan gelen vagonlar da buna çarparak büyük bir kaza meydana gelir. Kazada askerlerden altısı vefat eder ve sekizi ağır olmak üzere otuz kadarı da yaralanır. Seraskerlik, askerler görevde iken mağdur oldukları gerekçesiyle şirket aleyhinde tazminat davası açar. Şûrâ-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 diyet ödemeye mahkûm edilir. Ayrıca iş göremez hale gelen yaralılara da durumlarına göre tazminat ödenmesi kararlaştırılır.⁹⁴ Bu kazaların dışında, öküç ve mandalara tren çarpması gibi olaylar ise vaka-yı âdiyyedendi.⁹⁵

Yapılış macerası, faaliyetleri ve bölgeye yaptığı etkiler hakkında bilgi verdiğimiz Rusçuk-Varna demiryolunda 1870'li yıllarda önemli gelişmeler olur. Bu gelişmelerden birincisi, 23 Ağustos 1872'de toplanan hissedarlar genel kurulunun, oy birliği ile demiryolunun 50 seneliğine Baron Hirsch'in *Avrupa Türkiyesi Demiryolları İşletme Şirketi*'ne kiralanması kararını almasıydı.⁹⁶ Yapılan anlaşmaya göre, 62.000 sterlinin üzerindeki yıllık brüt gelirin % 55'i demiryolu şirketine ve %45'i de Baron Hirsch'in şirketine aitti.⁹⁷ Genel kurulun söz konusu kararı 1 Temmuz 1873 tarihinde yürürlüğe girdi.⁹⁸

Diğer önemli gelişme de, 1877-78 Osmanlı-Rus savaşında, önce demiryolunun tahrip edilmesi ve ardından da savaş sonucunda hattın Osmanlı Devleti'nin elinden çıkmasıdır. Savaş başlayınca Osmanlı hükûmeti demiryoluyla ilgili bazı tedbirler alır. Bunların başında demiryolunda istihdam edilen Bulgar ve Slavların görevden el çektilerine yerlerine Edirne ve İzmit

⁹⁴ Demiryolu komiseri binbaşı Hayri Bey çürüten 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 Kıbtilerin raylar arasına soktuğu bir demir parçasını yoğun kardan dolayı görememesi yüzünden meydana gelmişti. Şirket iddiasını ispat edemediği gibi, yapılan araştırmada kış aylarında bölgede Kıbtilerin 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 lokomotifinin raydan çıkmasıydı (2 Kasım 1871/19 Şaban 1288, BOA, İ. ŞD., nr. 957).

⁹⁵ BOA, İ. ŞD., nr. 957.

⁹⁶ *The Times*, 24 Ağustos 1872, s. 7; 27 Eylül 1872, s. 5; 27 Mart 1873, s. 10; 29 Eylül 1873, s. 7; 26 Mart 1874, s. 7.

⁹⁷ *The Times*, 26 Mart 1874, s. 7.

⁹⁸ *The Times*, 29 Eylül 1873, s. 7.

demiryollarından eleman atanması gelir.⁹⁹ Savaş esnasında demiryolunun bazı yerleri ve köprüler zarar gördü. Şirket saldırılarda tahrip olan yerler için Ruslardan tazminat istedi. Aslında demiryolu sadece Ruslar tarafından değil, Bulgarlar ve Osmanlılar tarafından da zarara uğratıldı. Nitekim Ruslar raylar ve yoldan ziyade su tankları ile 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. Demiryolu üzerinde yapılan 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.¹⁰⁰ Öte yandan saldırı esnasında Rusların demiryolundan yararlanamamaları için bütün lokomotif ve vagonlar Osmanlı kuvvetlerince Varna'ya çekilmişti.¹⁰¹ Savaş neticesinde imzalanan Ayastefanos Antlaşması'nın dokuzuncu maddesine göre demiryolu sorunu, teşekkül edecek Bulgar hükümeti, Osmanlı Devleti ve şirket arasında çözümlenecekti.¹⁰² 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.¹⁰³ Böylece Osmanlı Devleti'nin elinden çıkan demiryolu, yaklaşık altı ay kadar kapalı kaldıktan sonra tamir edilerek tekrar trafiğe açıldı.¹⁰⁴ Baron Hirsch 1888'de demiryolunun işletmesini şirkete iade etti ve yapılan görüşmeler neticesinde şirket de hattı 44,5 milyar frank karşılığında Bulgar hükümetine devretti.¹⁰⁵

⁹⁹ Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı (ATASE) Arşivi, Kutu-Defter No 1-7, Belge No 865 ve 1275.

¹⁰⁰ *The Times*, 6 Haziran 1878, s. 5.

¹⁰¹ BEO, A. AMD. MV., 18/1.

¹⁰² Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, Ankara 1953, I, 393; *The Times*, 1 Ekim 1878, s. 5.

¹⁰³ Berlin Antlaşması'nın onuncu maddesi: "Bulgaristan işbu muahede tasdiknamelerinin mübadelesi tarihinden itibaren Varna ve Rusçuk demiryolu kumpanyasına karşı olan tekâlif ve taahhüdâtınca Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye makamına kaim olacaktır. Evvelki hesapların tesviyesi Bâbülf ile emaret ve kumpanya idaresi beyninde bi'l-ittifak verilecek karara talik olunmuştur. Bulgaristan emareti kezalik kendi toprağı üzerinde bulunan demiryolu hatlarının ikmal ve ilsak ve işletilmesi maddelerine dair Bâbülf'nin gerek Avusturya devletine ve gerek Rumeli demiryolları işletici kumpanyasına karşı akdeylemiş olduğu taahhüdatı deruhde edecektir. Bu meselelerin tesviyesi için lâzım gelen gelen mukavelat akd-i musalehayı müteakip Avusturya ile Bâbülf ve Sırbistan ve Bulgaristan emaretleri beyninde akd olunacaktır" (N. Erim, *aynı eser*, I, 408-409).

¹⁰⁴ *The Times*, 31 Mart 1879, s. 7.

¹⁰⁵ C. Morawitz, *aynı eser*, s. 308.

2 milyon sterlinlik çok büyük bir yatırım olan Rusçuk-Varna demiryolu, Osmanlı Devleti'nin Rumeli'de işlerinin iyi gitmediği bir dönemde inşa edildi. Nitekim inşa edilmesinden yaklaşık 11 yıl sonra da elden çıktı. Osmanlı devlet adamları, pek çok olumsuz göstergenin olduğu böyle bir nâzik durumda bile Rumeli'de yatırım yapmayı XIX. yüzyılın ikinci yarısında da sürdürdüler. Hem de yükümlülüklerini yerine getirmediği halde, yeni imtiyazlar talep eden şirketi her seferinde inatla destekleyerek. Yukarıda da belirtildiği gibi, bu inadın temelinde, ülkede yatırım yapacak diğer sermayedarları korkutmamak endişesi yatar. Böyle olumsuz bir durumda bile Rumeli'de yatırımlar yapmaya devam etmesi keyfiyeti, Osmanlı devlet adamlarının buraya bakış açılarından kaynaklanır. Zira Anadolu da, Rumeli de onlar için aynıydı, yani *vatandı*.