

Erç  
Taran dı

163460



İSLÂM TARİH, SANAT VE KÜLTÜR ARAŞTIRMA MERKEZİ  
(IRCICA)

Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Araştırmaları Merkezi Kütüphanesi	
Dem. No:	163460
Tas. No:	949.6 BALİ

BALKANLAR'DA İSLÂM MEDENİYETİ  
II. MİLLETLERARASI SEMPOZYUMU TEBLİĞLERİ  
Tiran, Arnavutluk, 4-7 Aralık 2003

İstanbul, 2006

İslâm Medeniyeti Tarihi Kaynak ve İncelemeleri Dizisi; No. 14

ISBN 92-9063-152-X (Türkçe tebliğler)  
ISBN 92-9063-151-1 (İngilizce tebliğler)  
ISBN 92-9063-153-8 (Arnavutça tebliğler)  
ISBN 92-9063-154-6 (Takım)

İslâm Konferansı Teşkilâtı  
İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA)  
Barbaros Bulvarı, Yıldız Sarayı, Seyir Köşkü  
34349, Beşiktaş, İstanbul-Türkiye

Tel: +90 212 259 17 42  
Faks: +90 212 258 43 65  
E-posta: ircica@ircica.org  
Web sitesi: www.ircica.org

© 2006 IRCICA

Önsöz: Halit Eren

Yayına Hazırlayan: Ali Çaksu

Baskı: Birmat Matbaacılık Ltd. Şti, İstanbul

### IRCICA Kütüphanesi Katalog bilgileri

Balkanlar'da İslâm Medeniyeti Milletlerarası Sempozyumu (2.: 4-7  
Aralık 2003: Tiran)

Balkanlar'da İslâm medeniyeti II. milletlerarası sempozyumu  
tebliğleri / editör Ali Çaksu; önsöz Halit Eren.- İstanbul: İslâm Tarih,  
Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi, 2006.

xii, 541 s.: res. (çoğu rnk.), hrt., plan; 24 sm.- (İslâm medeniyeti  
tarihi kaynak ve incelemeleri dizisi; no.14)

Dipnot var.

ISBN 92-9063-152-X (Türkçe tebliğler) ISBN 92-9063-154-6  
(Takım)

1. Medeniyet, İslâm--Balkan Ülkeleri--Kongreler. 2. Medeniyet,  
Türk--Balkan Ülkeleri--Kongreler. I. Çaksu, Ali. II. Eren, Halit. III.  
k.a. IV. Seri.  
949--dos21

## ALMAN SERMAYESİNİN BALKANLAR'DAKİ UZANTISI: SELÂNİK-MANASTIR DEMİRYOLU

Ali AKYILDIZ\*

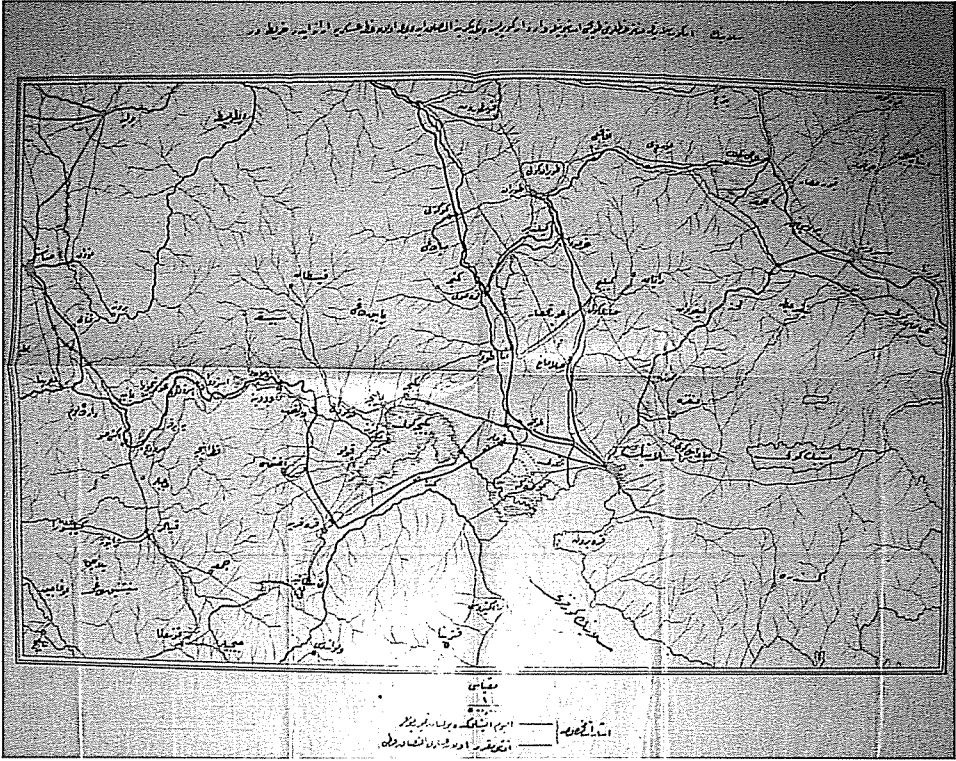
Bu makalede, Selânik'ten başlayarak Karaferye ve Vodina'dan geçerek Manastır'a kadar ulaşan 219 km uzunluğundaki Selânik-Manastır demiryolunun inşası, işletme sorunları ve demiryolunun bölgeye yaptığı etkiler ele alınacaktır. Ancak konunun izahına geçmeden önce, demiryolu inşa edilmeden evvel bölgede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

Bölgedeki yolları ve ulaşım sistemini iyileştirme çalışmaları 1850'li yılların sonlarına kadar iner. Nitekim 1858'de Rumeli Ordusu Müşiri Mehmed Rifat Paşa ve Rumeli Valisi Abdülkerim Nâdir Paşa'nın ortak girişimleriyle ve halkın yardımıyla mevcut yolun bozuk yerlerinin düzeltilmesine ve yol üzerindeki köprülerin tamirine başlandı. Köprülere gerekli olan kerestenin halkın yardımıyla kesilip nakledilmesi ve işçi ücretlerinin de Rumeli ve Selânik vilâyetlerinin gelirlerinden karşılanması tasarlanıyordu. Sadrazam, hükümeti memnun eden bu girişimin Manastır'dan sonra Drac'a doğru da sürdürülme-

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

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

sini istedi.<sup>2</sup> Bu teşebbüsle, mühendisler istihdam edilerek ve Avrupa'dan araçlar getirilerek yolun önemli bir bölümünün düzeltildiği anlaşılıyor. Yaklaşık sekiz yıl sonra, 1866'da konu tekrar gündeme getirildi ve geri kalan kısımlarla eyaletteki diğer bozuk yolların hazineye yük olmaksızın düzenlenmesi istendi.<sup>3</sup>



Selânik-Manastır Demiryolu haritası (BOA, Y.PRK. TNF., 5/46, lef 3)

<sup>2</sup> 6 Temmuz 1858 (24 ZA 1274), Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Sadaret Mektubî Kalemi, Mühimme (A. MKT. MHM.), 135/4. 300.000 kuruş tutacağı hesaplanan işçi ücretleri sözkonusu iki vilâyetin gelirlerinden karşılanacaktı (25 Ağustos 1858/15 Muharrem 1275, BOA, A. MKT. MHM., 138/89).

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

## İmtiyazın Verilmesi

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

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

<sup>4</sup> 16 Ocak 1889 (4 Kânunisânî 1304), BOA, İrade, Meclis-i Mahsus (İ. MM), nr. 4357; 27 Haziran 1306, nr. 4962, lef 3, 4. Hükümet padişahın uyarıları doğrultusunda hattın güzergâhı hu-

Lafayette imtiyazıyla ilgili çalışmalar sürerken hükümetin Alman sermayedarlarla ilişkiye girdiği anlaşılıyor. Bu imtiyaz, verilme şekli itibarıyla diğerlerinden biraz ayrılır. Nitekim normal şartlarda herhangi bir yörede demiryolu inşa etmek isteyen müteşebbisler projelerini hazırlayıp hükümete başvurur ve projeleri uygun ve inandırıcı bulunursa onaylanırdı. Oysa hükümet bu hattın inşası için Alman sermayedarlarını temsilen Alfred Kaulla'yı davet etmişti. Ocak 1889'da İstanbul'a gelen ve dört ay boyunca hükümetle görüşmeleri sürdüren, önerdiği ilk güzergâh haritası Yıldız Sarayı'nda faaliyetlerini yürüten Komisyon-i Daimî-i Askerî tarafından uygun bulunması üzerine Almanya'ya dönen Kaulla, gerekli keşifleri yapmak üzere aynı yılın sonbaharında mühendislerini bölgeye gönderdi. Bir yandan bu faaliyetler yürütülürken, diğer taraftan konunun ayrıntılarını görüşmek ve bazı pürüzleri halletmek için sadrazamın daveti üzerine 19 Mart 1890'da tekrar İstanbul'a gelerek Nâfia Nezareti'yle müzakerelere başladı. Bu arada mühendislerin yerinde yaptıkları incelemeler neticesinde hazırladığı güzergâh planı Seraskerlik ve Erkân-ı Harbiyye Dairesi'nce uygun bulundu.<sup>5</sup>

Şûrâ-yı Devlet, Kaulla'nın kilometre başına istediği senelik 15.000 franklık kâr teminatını aşırı buldu. Oysa Kaulla'ya göre bu oran fazla değildi; çünkü bunun 9.000 frankını kilometre başına yatırılan sermaye olarak tahmin edilen 150.000 franka ödenecek senelik %6 faiz, geri kalan 6000 frankını da güzergâhın zorluğundan dolayı artan işletme giderleri oluşturmaktaydı. Güzergâh diğer hatlara göre daha meyilliydi ve bu da işletme masraflarını arttırmaktaydı.<sup>6</sup> Kaulla, görüşmeler neticesinde kâr garantisini 14.000 franka indirmeyi kabul etti.<sup>7</sup> II. Abdülhamid, bu arada imtiyaz dosyasında yer alan bazı hususların tekrar görüşülmesini hükümetten istedi.<sup>8</sup>

Kaulla'nın, müzakereler sırasında hükümet ve Nâfia Nezareti'nden ziyade, sarayda Gazi Osman Paşa'nın başkanlığında görev yapan Komisyon-i Daimî-i Askerî ile sorun yaşadığı anlaşılıyor. Bu, aslında dolaylı olarak padişahla sorun yaşadığı anlamına gelir; çünkü biraz yakından bakınca, neticede komisyonun II. Abdülhamid'in fikir ve endişelerini dile getirdiği görülür. Kaulla

susundaki görüşlerini belirtmesi için konuyu Seraskerliğe havale etti (4 Kânunîsâni 1304, BOA, Meclis-i Vükelâ Mazbataları [MV], 39/27).

<sup>5</sup> BOA, Yıldız Perakende, Mâbeyn Başkitabeti (Y. PRK. BŞK.), 19/46, lef 4, Kaulla'nın Alman sefaretine yazmış olduğu mektubunun tercümesi.

<sup>6</sup> BOA, İ. MM, nr. 4962, lef 3, 4, 26.

<sup>7</sup> 10 Ağustos 1890 (29 Temmuz 1306), BOA, İ. MM, nr. 4962, lef 6.

<sup>8</sup> 8 Eylül 1890 (27 Ağustos 1306), BOA, İ. MM, nr. 4899.

aradaki görüş farklılıklarını gidermek üzere komisyona çağrıldı. Askerî gayeleri gözetken komisyon, ileride uygun bir zamanda demiryolu üzerinde bulunan Karaferye'den güneye, Serfice'ye bir şube yapılmasını istiyordu. Ancak daha sonra Serfice'den vazgeçip İncekarasu havzasının solundan başlayıp Kozana'dan geçerek Yunan sınırına yakın bir noktaya kadar bir şube yapılmasını önerdiyse de Kaulla bunu reddetti. İleri sürdüğü gerekçe mühendislerinin bu bölgeden demiryolu geçirilmesini mümkün görmemeleriydi; oysa askerî mühendisler tam tersini düşünmekteydi. Bu durum kendisine hatırlatılınca bölgede yeniden keşif yaptırmayı kabul etti.<sup>9</sup> Ana hat için de Selânik-Manastır kısmını yeterli bulmayan komisyon, hattan gereği gibi yararlanılabilmesi için Manastır'dan İlbasan üzerinden Avlonya'ya veya Manastır'dan Drac'a ulaştırılmasını ve denizle bağlantı kurulmasını istiyordu.<sup>10</sup> Yukarıda da belirtildiği gibi, aslında bunlar komisyondan ziyade, II. Abdülhamid'in istekleriydi. Demiryolunun güzergâhının çok önemli olduğunu belirten Padişah, bu konuda Baron Hirsch'in yapmış olduğu Rumeli Demiryolları'nı kötü bir örnek olarak zikreder ve vaktiyle güzergâhı iyi planlanmadığından bu demiryolunun 1877-78 Osmanlı-Rus savaşında fazla bir yararının olmadığını belirtir.<sup>11</sup> Konunun muhatabı olan Kaulla, bu alternatif hatların keşiflerini yaptırmayı kabul etmekle beraber, bunu Selânik-Manastır demiryolu imtiyazının kendisine verilmesi şartına bağladı; ayrıca hükümet ister ve keşif neticesinde Selânik-Manastır hattından daha pahalıya gelmeyeceği anlaşılırsa, demiryolunu Manastır'dan Avlonya'ya veya Drac'a kadar uzatmayı da taahhüt etti.<sup>12</sup>

Kaulla, hükümetin ve sarayın işi yokuşa sürmesinden ve kendisini oyalamasından; hükümet veya saray da, ileri sürdükleri istekleri kabul etmek istemeyen Kaulla'nın işin geciktirilmesini bahane ederek ikide bir görüşmelere son verip ülkesine geri dönme tehdidinden bıkmıştı. Aslında hükümetin bu suçlamasını Kaulla da itiraf etmekteydi. II. Abdülhamid ise her zamanki oyalama

<sup>9</sup> 14 Eylül 1890 (2 Eylül 1306), BOA, İ. MM, nr. 4962, lef 14. Yunan sınırına doğru yapılması düşünülen hattan vazgeçilmesi ve sözleşmenin kabul edilmesi şartlarıyla demiryolunu inşaya hazır olduğunu ifade eden (BOA, İ. MM, nr. 4962, lef 11) Kaulla'nın isteği doğrultusunda Serfice şubesinden vazgeçildi (lef 13).

<sup>10</sup> 30 Eylül 1890 (18 Eylül 1306), BOA, İ. MM, nr. 4962, lef 8.

<sup>11</sup> "...vaktiyle Hirsch tarafından yapılmış ve esna-yı muharebede matlup vechile istifade olunamamış olan Rumeli Timuryolları gibi bu defa yapılacak hattın dahi lüzumsuz bir takım mevaki'den dolaştırılarak bazı lüzumlu yerlerden geçirilmemesi hâlinde ne memleketin düşmana karşı hüsn-i müdafaası maddesince ne de hususat-ı sâirece maksat tamamen hâsıl olduğundan..." (16 Eylül 1890/4 Eylül 1306, BOA, İrade, Dahiliye, [İ. Dah.], nr. 93668)

<sup>12</sup> 18 Eylül 1890, BOA, İ. MM, nr. 4962, lef 12.

ve zaman kazanma siyasetiyle iki kere Ali Efendi'yi ve birinde de Agop Paşa'yı göndererek kendisine güvendiğini ve imtiyazı ona vereceğini söyleyip birkaç gün daha sabretmesini istedi. Sarayın altı buçuk ay süren bu oyalamaları zarfında Kaulla İstanbul'dan ayrılmadı. Bıçak kemiğe dayanınca son bir hamle daha yaptı ve oyalamalar yüzünden uzun bir süre kaybettiğini ve ciddî paralar harcadığını belirterek ülkesine dönme kararı aldı. İddiasına göre aldığı bu kararda, komisyonun, eğer teklifleri kabul etmezse imtiyazın başkasına verilmesini padişaha önermesi de etkili olmuştu. Ona göre, bütün çabaları boşunaydı, çünkü yapılacak her türlü müzakerenin başarısız kalmasına daha işin başında karar verilmişti. Suçlamalarına, bütün bunları adlarına hareket ettiği sermayedarlara bildireceğini söyleyerek hükümeti tehdit etmeyi eklemeyi de unutmadı. Bu görüş ve eleştirilerini içeren mektubu Osmanlı hükümetine vermesi için Alman sefirine gönderdi (2 Ekim 1890).<sup>13</sup>

Yatırımın şekillenmesinde ve Alman sermayesinin ülkeye çağrılmasında aracı rol oynayan sefir, sermayedarlarla padişah arasında sorumlu bir mevkide kalmıştı; çünkü padişahın isteği üzerine sermayedarları davet ettiği gibi, müzakerelerde de arabulucu ve uzlaştırıcı bir rol üstlenmişti. Kaulla'nın eleştirilerine katıldığını ve kendisini kararından vazgeçirmek için elinde ikna edici bir delil kalmadığını belirttiği ve konunun gizlice padişaha bildirilmesini istediği<sup>14</sup> mektubunu sefaret tercümanı Testa vasıtasıyla Mâbeyn'e gönderdi. II. Abdülhamid, bu gizli yazıya hususî kâtibi Hüseyin Kâzım vasıtasıyla verdiği mahiyetini bilemediğimiz, ancak sefirin açıklamalarından bir kısmını çıkarabildiğimiz cevaptan, Kaulla ile padişahın göndereceği bir adamının 8 Ekim'de Alman sefaretinde buluşacağı anlaşılmaktadır. Bu arada, Yıldız Sarayı'nın da yakından takip ettiği Alman basını devreye sokularak işin uzamasından dolayı aleyhte yazılar yazdırılmaya başlanmıştı bile. Hüseyin Kâzım sarayın bu konudaki rahatsızlığını iletince, sefir gazetelerin isimleri verilirse hemen gerekli tedbirleri alacağını bildirdi.<sup>15</sup>

Kaulla'nın iddialarına ithamların odağındaki kurumdan, yani Gazi Osman Paşa'nın başkanlığında, Derviş Paşa, Şâkir Paşa, Âsaf Paşa, Rıza Paşa ve Hüseyin Tevfik Paşa'dan oluşan Komisyon-i Daimî-i Askerî'den ciddî bir cevap ve eleştiri geldi. Komisyon, Kaulla'nın mektubunun Mâbeyn'e ulaştığı gün, padişahın isteği üzerine geniş bir mazbata hazırladı. Komisyon Kaulla'yı işine

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

<sup>14</sup> BOA, Y. PRK. BŞK., 19/46, lef 3, Sefirin mektubu.

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



gelmeyen konuları es geçmekle ve işine gelenlerde ise lüzumsuz ayrıntıya girmekle suçlar; başlangıçta kabul edilen güzergâh üzerinde değişiklik yapmanın devletin doğal hakkı olduğunu, İstanbul'a davet edilmesinin iki tarafın müşterek menfaatlerini gözetmekten başka bir anlamının olmadığını, bazı devlet dairelerinin güzergâhı olumlu bulmalarının diğerlerinin itiraz hakkını ellerinden almayacağını, ayrıca padişah onaylamadıkça hükümetle varılan anlaşmanın resmiyet kazanamayacağını, komisyonun varlık nedeninin Kaulla'nın iddia ettiği gibi hükümetle haberleşmek veya imtiyaz almaya çalışan Kaulla ile görüşmek değil, konuyu inceleyip mütalaalarını padişah sunmak olduğunu belirtir; ayrıca Kaulla'nın ifadelerinin aksine, hattın Yunan sınırına doğru uzatılmasına karşı çıkmadıklarını, sadece Adriyatik kıyılarına ulaştırılmayan bir hattın askerlik nokta-i nazarından hiçbir yararının olmayacağını ve hasılatının da kilometre başına verilmiş olan kâr garantisine bile yetişemeyeceği fikrinde olduklarını bildirir. Hattı eksiltme yoluyla ihale etmek gibi bir fikri telaffuz etmediklerini, ancak proje hakkında ufak tadilat taleplerini bile kabul etmek istemeyen Kaulla'nın ikide bir görüşmeleri kesip ülkesine dönme tehdidine karşı kendilerinin sadece, böyle önemli bir hattın onun geri dönmesiyle kesintiye uğramayacağını ve ihale edilebileceğini söylediklerini; çünkü daha önce verilen diğer imtiyazların hemen tamamının onun sunduğu şartlardan daha uygun olduğunu ifade eder. İlginç olan yön ise komisyonun, padişahın Kaulla ile yapmış olduğu dolaylı görüşmelerin sınırlı bir kısmından haberdar olmasıydı<sup>16</sup> ki bu, II. Abdülhamid'in siyasetine uygun düşmektedir.

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

<sup>16</sup> BOA, Yıldız. Mütenevvi (Y. MTV), 45/100.

<sup>17</sup> BOA, İ. MM, nr. 4962, lef 7; BOA, *Mukavelât Def.*, nr. 5, s. 22-24. Matbu bir sureti için bkz. BOA, Ticaret ve Nafia Nezareti Dosya Usulü Evrakı (T.) 40/2.

İmtiyaz sahibinin, Selânik-Karaferye ve Karaferye-Manastır olmak üzere iki ana kısımdan oluşan ve imtiyaz süresi 99 sene olan hattın haritalarını belirli bir süre içinde hazırlayıp hükümetin tasdikine sunması; demiryolu inşaatının sözleşme ve şartnameye uygun yapıp yapılmadığının ve idare ve işletme şeklinin Nafia Nezareti tarafından atanacak bir komiser vasıtasıyla denetlenmesi, buna karşılık şirketin de senelik denetleme masrafı olarak kilometre başına toplam 300 kuruşu imtiyaz süresinin sonuna kadar aylık olarak nezarete vermesi gerekiyordu.

Hükümet, imtiyaz sahibine hayli cazip teşvikler tanımıştı. Devlete ait boş arazilerin parasız olarak şirketin kullanımına verilmesi; hattın her iki yanında 5 km'lik alanda bulunan bu tür arazilerde taş ve kum ocakları açıp kullanabilmesi; demiryolu inşaatı için ülke içinden ve dışından satın alınan kereste, demir, maden kömürü, makine ve her türlü âlet ve edevatın dahilî vergilerden ve gümrük resminden muaf tutulması; kilometre başına yıllık gayrisafi hasılat 15.000 franka ulaşınca kadar hattın işletilmesi için dışarıdan getirtilecek kömürden vergi alınmaması; demiryolu için gerekli olan keresteleri kanuna uygun olarak civar ormanlardan kesebilmesi ve demiryolunun her iki yanında 20'şer km'lik mesafede keşfedeceği madenleri işletebilmesi, bunlardan birkaçıdır. En önemli teşvik ise, hükümetin, kilometre başına senelik 14.300 frank gayrisafi hasılatı şirkete garanti etmesiydi. Yani şirketin kilometre başına yıllık kârı bu rakamın altına düşerse, eksik kısım hükümet tarafından tamamlanacaktı. Bu teminata, Duyûn-ı Umumiyye İdaresi vasıtasıyla toplanmak kaydıyla Selânik ve Manastır sancaklarının âşar gelirleri karşılık gösterildi.<sup>18</sup> Eğer kilometre başına yıllık hasılat 15.000 frankın üzerine çıkarsa, fazlının %25'i hükümete aitti.

Buna karşılık imtiyaz sahibi de mevcut ve ileride yapılabilecek Osmanlı kanunlarına uygun davranmaya mecbur olduğu gibi, kendisinin İstanbul'daki bir bankaya nakit veya devlet eshamı olarak 20.000 lira teminat yatırması gerekiyordu; bu parayı ödemedikçe imtiyaz fermanını alamazdı. Teminat, hat tamamen işletmeye açıldıktan sonra iade edilecekti. Hükümetin belirleyeceği kıyafetleri ve fesi giymeye mecbur olan şirketin işçi ve memurlarının mümkün mertebe Osmanlı uyruklular arasından seçilmesi gerekiyordu. İmtiyaz

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

sahibi demiryolunun hasılat defterlerini aylık olarak Nafia Nezareti'ne sunmak zorundaydı. Ayrıca belirlenen süre içinde yükümlülüklerini yerine getiremez veya inşaatı tamamlayamazsa, hükümetin hatta el koyup işletme veya başkasına satma hakkı vardı; bu durumda teminat akçesi de devlette kalıyordu. İmtiyaz sahibi devletin atayacağı komiser, gümrük, posta ve zabıta memurları için ücretsiz yer tahsis etmeye mecburdu; ayrıca şirketle hükümet veya şahıslar arasında ortaya çıkabilecek davalar için yetkili merci Osmanlı mahkemeleriydi. İmtiyaz sahibi ferman tarihinden itibaren altı ay içinde Manastır'dan Avlonya'ya ve Drac'a kadar iki hattın ilk keşiflerini yapıp hükümete sunmak ve bunlardan hükümetin seçtiği birini daha sonra inşa etmek zorundaydı. Ancak bu hattın inşa maliyetinin kilometre başına 150.000 frankın üzerine çıkması durumunda, kilometre başına verilen yıllık kâr teminatının da arttırılması gerekiyordu.<sup>19</sup>

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

### Şirketin Kurulması

Yukarıda da belirtildiği gibi, hattı inşa etme imtiyazının 9 Ekim 1890 tarihli iradeyle Kaulla'ya verilmesine rağmen, imtiyaz fermanı 27 Ekim 1890 tarihlidir. Deutsche Bank adına hareket eden Kaulla, imtiyazdan kaynaklanan bü-

<sup>19</sup> BOA, *Mukavelât Def.*, nr. 5, s. 7-12. Mukavelenamenin yayımlanmış şekli için bkz. *Dustûr*, I. Tertib, Ankara 1939, VI, 760-767; BOA, T. 40/2. Şirket, 1895'te Erkân-ı Harbiyye Kaymakamı Enver Bey'in de katıldığı bir heyetle söz konusu iki hattın ilk keşiflerini yaptırıp hükümete sundu. Erkân-ı Harbiyye askerlik nokta-i nazarından Drac hattını tercih etmesine ve durum bildirilmesine rağmen, şirket işi sürüncemede bıraktı (1 Haziran 1895/20 Mayıs 1311, BOA, Ticaret ve Nafia Nezareti Defterleri, [T. Defter], nr. 194, sayfa numarası yok).

Bölgede 25 sene görev yapmış olan Üçüncü Ordu Erkân-ı Harbiyye Miralaylarından Salih Zeki'nin demiryolunun Adriyatik'e uzatılması için verdiği lâyhada hattın Manastır'da kalması durumunda sadece demiryolu üzerinde arazisi olanların mülklerinin değerleneceği ve askerlik ve ticaretçe devletin bir menfaatinin olmayacağı söz konusu edilmekteydi (13 Ekim 1893/1 Teşrinievvel 1309, BOA, Yıldız Perakende, Askerî Maruzat [Y. PRK. ASK.], 95/7).

<sup>20</sup> BOA, *Mukavelât Def.*, nr. 5, s. 12-22. Şartnamenin yayımlanmış şekli için bkz. *Dustûr*, I. Tertib, Ankara 1939, VI, 768-783.

tün hukuku ve belgeleri yeni kurulan *Selânik-Manastır Osmanlı Demiryolu Şirketi*'ne devretti. İctüzüğü 19 Ocak 1891 (7 Kânunîsânî 1306) tarihli ve merkezi İstanbul olan şirketin sermayesi 20 milyon franktı. Bu sermaye her biri 500 frank değerinde 20.000'i mümtaz ve 20.000'i de normal olmak üzere 40.000 hisseye bölünmüştü. Genel kurulun sermayeyi %50 arttırma ve demiryolunun inşa giderlerine göre tahvil çıkarma yetkisi vardı. Hisse senetleri, bedellerinin yarısı ödeninceye kadar isme yazılı olup %10'u ödenmeden satılamazdı. Şirket, taksidini zamanında ödemeyen hisse sahiplerinden senelik %6 faiz almaya, bunları dava etmeye veya hisselerini satmaya yetkiliydi.

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

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

### Demiryolunun İnşası

Şirket gerekli çalışmaları yaptıktan sonra 14 Mayıs 1891'de (2 Mayıs 1307) Selânik Valisi Galip Paşa, askerî ve mülkî erkân, yerel ulemâ ve şeyhler, gay-

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



Demiryolunun geçeceği yerleri belirlemek amacıyla kazıklar çakılmaya başlanınca işin mahiyetinin farkına varan yöre halkı arazilerinin değerini birkaç misli arttırdı; ayrıca bu durumu değerlendirmek isteyen bazı sahtekârlar kendilerini demiryolu görevlisi olarak gösterip halktan para topladı; daha sonra durumun anlaşılması üzerine köylüler tarafından yakalanarak Selânik'te yetkili mercilere teslim edildi.<sup>24</sup>

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

Özellikle mahallî ileri gelenler ve eşraf bundan rahatsızdı. Onların beklediği, güzergâhın kendi arazilerinin yakınlarından geçmesi ve istasyonların da arazilerinin değerini arttıracak yerlerde kurulmasıydı. Şikâyetlerini Mâbeyn'e kadar duyurdular. Nitekim 6 Ağustos 1893 (25 Temmuz 1309) tarihli ve kim tarafından kaleme alındığı belli olmayan bir belgede geçen şu ifadeler çok ilginçtir: "...Bu inşaattan maksad-ı aslî devlet ve memleketin istifadesini temin etmek maddesi olup gerçi şimendüfer hattının geçeceği mahallerden bilumum ahali istifade ile memleketin servet ve mâmuriyeti tezâyüd edeceğinde şüphe yok ise de şimdiye kadar şimendüfer hattının mürûr eylediği mahallerin ekserisinde ve bâ-husus mevkif ittihaz olunan yerlerde mu'teberân-ı ahalinin nazar-ı itibara alınmadığı ve bu yüzden bazı mütehayyızâna gadr-i sarîh edildiği müracaat-ı vâkıa delâletıyla müsbit ise de şimdiye kadar olan olmuş bari bundan böyle yani Manastır'dan öteye yapılacak yollardan ve istasyonlardan oralarda çiftlikât ve emlâki bulunan mütehayyızânın istifadesi vesailini şimdiden taht-ı temine alınsa pek münaşip olurdu. Çünkü menafi-i memleketin husûlü hükümetin irae-i tarik etme-

<sup>24</sup> Köylüler paralarını geri almışlardı (Salim Aydın, "Selânik-Manastır Demiryolu", M. Ü. Türkiye Araştırmaları Enstitüsü, basılmamış yüksek lisans tezi, İstanbul 1999, s. 25-26).

<sup>25</sup> Padişahın iradesi üzerine Sadaret konuyu Ticaret ve Nafia Nezaretine havale etti. Nezaret, demiryolunun halkın istediği gibi kasabanın yakınından geçmesi halinde yolun yaklaşık 5 km daha uzayacağını, bunun da hazinenin şirkete ödeyeceği kâr teminatının artması demek olacağını ve şirketin işine geleceğini belirtmekteydi. Mütalaalarına Florina'da yapılacak değişikliği gösteren bir haritayı da eklemişti (9 Aralık 1891/27 Teşrinisânî 1307, BOA, Yıldız Perakende, Ticaret ve Nafia [Y. PRK. TNF.], 3/27).

sine mütevakkıf olduğundan ana göre icab edenlere mâlûmat verilmek ve hükümetçe lâzım gelen teshilât irae olunmak pek muktezidir, zannedirim. ...*Velhâsil mütehayyızânın menâfinin istihsali esbâbına teşebbüs kılınmasını hassaten ve hâlisâne ihtar ve rica eylerim*".<sup>26</sup>

Bu istisnâî yorum ve beklenti bir yana bırakılacak olursa, güzergâhın iyi se-çilmediği açıktır. Bu konudaki diğer bir örnek de güzergâh üzerindeki en önemli yerleşim yerlerinden birisi olan 4500 nüfuslu<sup>27</sup> Ağustos kasabasıdır. Demiryolunun kasabanın hayli uzağından geçeceği ortaya çıkınca halk telgraflarla sesini saraya kadar ulaştırdı. II. Abdülhamid konunun araştırılmasını ve halkın şikâyeti doğruysa güzergâhın kasabanın yakınından geçecek şekilde düzeltilmesini istedi.<sup>28</sup> Ancak dönemin müşahidi ve konuyla yakından alakalı olan Mehmed Cavid Bey'in verdiği bilgilerden, padişahın bu emrinin icra edilmediği ve hattın eski güzergâhına uygun olarak inşa edildiği anlaşılmaktadır. Cavid Bey, hattın bu zengin ve önemli kasabanın uzağından geçtiğini ve bunun da insan ve yolcu taşımacılığını olumsuz yönde etkilediğini belirtmektedir.<sup>29</sup>

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

<sup>26</sup> BOA, Yıldız Perakende, Maiyyet-i Seniyye ve Yâverân Dairesi Maruzatı (Y. PRK. MYD.), 13/39.

<sup>27</sup> 19 Eylül 1890, BOA, İ. MM., 4962, lef 11.

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

<sup>29</sup> M. Cavid, *aym mak.*, s. 363.

<sup>30</sup> 28 Mart 1892 tarihi itibarıyla 255 İtalyan işçi bölgeye gelmişti (S. Aydın, *aym tez*, s. 26-27).

Selânik-Vertekop bölümü (97 km), inşasında karşılaşılan güçlüklerle, tüneller ve köprülere rağmen geçici kabulü yapılarak<sup>31</sup> 9 Aralık 1892'de işletmeye açıldı. Hattın işletilmesi, inşa masraflarının dışında bir de genel giderler başlığı altında %15 daha verilmek şartıyla geçici olarak Şark Demiryolları Şirketi'ne ihale edildi. 31 Aralık 1900 tarihinde sona erecek olan anlaşma, taraflardan birisi itiraz etmezse kendiliğinden uzatılmış olacaktı.<sup>32</sup> Manastır Valisi Faik Paşa'nın çektiği telgrafla bildirdiğine göre, demiryolu 10 Mayıs 1894 (28 Nisan 1310) tarihinde Manastır'a ulaştı.<sup>33</sup> Böylece Vertekop-Manastır arasını oluşturan ikinci bölüm, hükümetin kurdurmuş olduğu komisyon tarafından<sup>34</sup> geçici olarak kabul edildikten ve eksikleri tamamlandıktan sonra, 13 Haziran 1894'te işletmeye açıldı. Şark Demiryolları Şirketiyle anlaşarak Selânik'te istasyon yapmak külfetinden ve bunun tahmini bedeli olan yaklaşık 500.000 franklık bir maddî yükten kurtulundu.<sup>35</sup> Demiryolunun tamamı işletmeye açılmıştı, ama hükümet inşaatın şartname ve sözleşmeye uygun yapıлып yapılmadığını kontrol ettirmek üzere bir komisyon kurdurdu.<sup>36</sup> Hattın devletçe kesin kabulü bu komisyonun incelemesinden sonra yapıldı.

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

<sup>31</sup> Hattı kontrol ve geçici olarak kabul etmesi için Demiryollar Müdürü Hayri Bey'in başkanlığında bir komisyon oluşturuldu (3 Eylül 1892/22 Ağustos 1308, BOA, İrade, Hususi, [İ. Hus.], 70/S 1310; BOA, Yıldız, Sadaret, Hususî [Y. A. Hus.], 264/67). Demiryolunun kesin kabulü çalışmalarına ise, bundan yaklaşık bir buçuk sene sonra başlandı. Hattın kesin kabul muamelelerini yürütecek olan komisyon, Hayri Bey'in başkanlığında ve Manastır Demiryolu Komiseri Margosyan, Ticaret ve Nafia Nezareti Heyet-i Fenniye Sermüfettişi Servişen ve Komiser yardımcısı İrfan Efendiden oluşmaktaydı (BOA, İ. Hus., 69/B 1311).

<sup>32</sup> M. Cavid, *aynı mak.*, s. 345.

<sup>33</sup> BOA, Y. A. Hus., 296/59.

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

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

<sup>36</sup> Demiryollar Müdürü Hayri Bey'in başkanlığındaki komisyon, Demiryollar Müdür Muavini Margosyan, Selânik-Manastır Demiryolu komiser muavini Ahmed Fehmi ile Şark Demiryolları Selânik kısmı komiser muavini Altıntop İlyas Efendiden oluşmaktaydı (1 Temmuz 1895/19 Haziran 1311, BOA, İrade, Ticaret ve Nafia [İ. TNF], 1/M 1313).

<sup>37</sup> Bu girişimler için bkz. S. Aydın, *aynı tez*, s. 43-49.



1909 senesi itibarıyla şirketin sermayesini oluşturan 20 milyon franklık (880.000 lira) hisse senedinin yarısı ödenmişti. Ancak şunu da belirtmek gerekir ki, hisse senetleri piyasaya sürülmedi ve hiçbir borsaya arzedilmedi; tamamına yakını Alman sermayedarlarının kontrolündeki Şark Şimendüferleri Bankası'nın elindeydi. Şirket inşaat için gerekli olan sermayeyi içtüzüğünün kendisine verdiği yetkiye dayanarak ve tahvil çıkartarak elde etti.<sup>38</sup> Nitekim 8 Şubat 1893 tarihli genel kurul kararına istinaden 60 milyon frank nominal değeri olan tahvil çıkardı.<sup>39</sup> Tahvillerin 32 milyon franklık kısmı 4 Mart 1893'te Berlin'de; geri kalan 28 milyon franklık bölümü ise daha sonra Paris ve Brüksel'de piyasaya sürüldü.<sup>40</sup>

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

### Şirketin Faaliyetleri ve Teminat Hesapları

Demiryolunun ilk bölümünün faaliyete geçtiği 1892 yılından itibaren eşya ve yolcu naklinde genel bir artış eğilimi gözlenir. Tablo I'de yer alan rakamlara bakıldığında 1897 yılında büyük bir artış dikkati çeker ki, bu, bu tarihte Yunanistan'la yapılan savaş yüzünden çoğalan asker ve mühimmat nakliyle ilgilidir. Asker nakliyatının ve savaş sonrası asker geri dönüşlerinin sürdüğü bir

<sup>38</sup> Banka toplamı 20.000 olan mümtaz hisse senedinin 19.290'ına ve 20.000 normal hisse senedinin de 19.270'ine sahipti (M. Cavid, *aynı mak.*, s. 357-358).

<sup>39</sup> Senelik %3 faiz veren bu tahvillerin 12.000 adedi 500, 15.000'i 2500 ve 3300'ü 5000 frank değerindeydi (Ali Akyıldız, *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, İstanbul 2001, s. 124-125, 484-485).

<sup>40</sup> M. Cavid, *aynı mak.*, s. 345.

<sup>41</sup> BOA, Y. PRK. TNF., 5/45, lef 3; Mehmed Hikmet, *Coğrafya-yı Ümrânî, Memâlik-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye*, İstanbul 1312, I, 160.

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

<sup>43</sup> 14 Mayıs 1906 (1 Mayıs 1322), BOA, Rumeli Müfettişliği, Müteferrik Evrakı (TFR.1.M.), 10/910, lef 1.

<sup>44</sup> 28 Mayıs 1906 (15 Mayıs 1322), BOA, Rumeli Müfettişliği, Selânik Evrakı (TFR.1.SL.), 108/10707.

sonraki yılın verileri de aynı bağlamda değerlendirilebilir. Dolayısıyla bu dönemde olağanüstü bir durum yaşandığından, bu veriler genel değerlendirmeyi etkilemez. Ancak bu tedricî artış bile demiryolundan olan beklentileri karşılamaktan uzaktı; nitekim hattın yıllara göre gayrisafi gelirleriyle hükümetin ödemek zorunda olduğu kilometre başına yıllık teminat miktarına bakıldığında da bu husus açık bir şekilde görülür.

Tablo I. Demiryoluyla taşınan eşya ve yolcu miktarının yıllara göre dağılımı <sup>45</sup>

Sene	Yolcu Sayısı	Eşya (Ton)
1893	43.555	21.847
1894	62.662	34.724
1895	82.125	47.520
1896	91.197	51.866
1897	243.923	121.697
1898	135.480	73.989
1899	96.210	57.605
1900	112.309	63.369
1901	112.306	63.148
1902	121.328	68.028
1903	183.623	75.117
1904	152.189	87.482
1905	161.393	84.670
1906	216.779	91.314
1907	207.821	103.984

Tablo II, demiryolunun tamamının işletmeye açıldığı 1894 yılından 1907'ye kadar demiryoluyla nakledilen hububat ve eşyanın miktarlarını ve on üç yıl içerisinde bu nakliyatla gerçekleşen artışı gösterir ve bu verilere hem ihraç, hem de ithal edilen eşya ve emtia dahildir. Tablo incelendiğinde maden sektörünün dışındaki bütün eşya ve emtianın miktarında ciddi bir artışın sözü konusu olduğu görülür; ham deri ve kereste ürünleri hemen hemen yerinde sayarken, en yüksek artış oranı nakliye imkânlarının artması ve ormanların işletilmesiyle odun üretiminde müşahade edilir. Nitekim bu sektörde nakliyat 572 kat artmıştı. Ayrıca demiryolunun gelmesiyle beraber ürününü pazarlara sevk imkânına kavuşan çiftçilerin tarımsal üretimi az da olsa arttırdığı tablodaki verilerden izlenebilmektedir. Öte yandan demiryolunun geçtiği yörelerde kullanılan tarım teknikleri de olumlu yönde bir değişme gösterdiği gibi,

<sup>45</sup> M. Cavid, *aynı mak.*, s. 352; E. Pech, *Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie*, Paris 1906, s. 78.

Karaferye, Vodina ve Ağustos kasabalarında da suyla çalışan bazı fabrikalar kuruldu.

Tablo II. Demiryoluyla Taşınan Eşyanın Ayrıntıları<sup>46</sup>

Eşyanın cinsi	1894 (ton)	1907 (ton)
Hububat	9.419	17.717
Kömür	3.106	6.558
Kereste	2.274	2.973
Şarap	597	1.695
Petrol	1.579	3.740
Un	1.002	7.974
Maden	1.309	146
Tuz	1.707	6.656
Şeker	1.564	5.483
Pirinç	961	1.721
Mamul eşya	886	4.551
Pamuk	646	3.057
Baharat	1.133	6.237
Ot ve Saman	320	1.266
Ham Demir ve Hırdavat	402	2.224
Sabun	721	1.439
Ham Deri	566	576
Maden Kömürü	148	520
Yemiş	738	1.853
Kireç ve Çimento	86	2.308
Hububat-ı Zeytiyye	64	775
Odun	11	6.298
Taze Sebze ve Soğan	104	858
Balık, Et ve Ehil Kuş	131	548
Kavun	27	1.555
İspirto ve Müskirat	103	1.190
Kiremit ve Tuğla	239	2.390

Demiryoluyla nakledilen eşya ve yolcu miktarından sonra, şimdi de bu nakliyattan elde edilen kâr oranının yıllara göre dağılımını ve şirkete ödenen kilometre teminatını inceleyelim. Zikredildiği gibi, hükümet kilometre başına yıllık 14.300 frank kârı şirkete garanti etmişti. Bu ise 219 km uzunluğundaki hat için yıllık toplam 3.131.700 frank anlamına gelmekteydi; şirketin yıllık kârı bu oranın altına düşerse, üst tarafı hükümetçe tamamlanacaktı. Tablo III incelendiğinde demiryolunun 1908 yılına kadar bu kâr oranına ulaşamadığı ve her seferinde hükümetin ciddi bir meblağı şirkete ödemek zorunda kaldığı görülür. Hattın ilk bölümünün işletmeye açıldığı 1892'de 97 km'lik kısmın

<sup>46</sup> Tablo ve veriler M. Cavid Bey'in makalesinden (s. 356-359) derlenmiştir.

hasılatı 23.454 frank olur ve hükümet şirkete 2808 lira öder. 1893 senesi de aslında bu konuda bir fikir vermez; çünkü hattın tamamı bu tarihte de işletmeye açık değildi. Hattın bütününün açıldığı 1894 yılından sonraki senenin rakamları, yani 1895 yılı ve sonrası demiryolunun gerçek nakliye ve gelirleri hakkında bir fikir verir. 1897'de görülen ve bir sonraki yıl da devam eden büyük artış ise, yukarıda izah edildiği üzere 1897 Yunan harbiyle ilgili ârızî bir artışı.

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

Tablo III. Demiryolunun Gayrisafî Hasılatıyla Hükümetin Şirkete Ödediği Yıllık Teminatın Miktarı <sup>47</sup>

Sene	Gayrisafî Hasılat (Frank)	Ödenen Teminat Akçesi (Frank)
1893	449.581	40.963 (lira)
1894	1.012.040	1.311.218
1895	1.382.960	1.742.505
1896	1.404.314	1.730.079
1897	2.606.217	516.594
1898	1.972.128	1.158.257
1899	1.469.698	1.657.733
1900	1.510.497	1.610.303
1901	1.033.070	1.594.432
1902	1.586.469	1.533.414
1903	1.842.022	1.270.875
1904	2.034.468	1.077.883
1905	2.068.073	1.044.054
1906	2.671.081	434.713
1907	2.733.299	371.194

Hükümetin şirket nezdindeki temsilcisi olan demiryolu komiseri, ödenen teminat miktarını azaltmak için olsa gerek, demiryolunun hasılatını arttırma-

<sup>47</sup> Tablo ve veriler M. Cavid Bey'in makalesinden (s. 348-350) derlenmiştir.

ya yönelik tedbirlere dair bir lâyiha hazırlayarak Demiryolları İdaresi'ne sundu.<sup>48</sup> Lâyihanın ayrıntılarına vâkıf değiliz, ancak bu girişim hükümetin teminat ödemelerinden olan rahatsızlığının bir işareti olarak değerlendirilebilir. Çünkü hasılat arttıkça, hükümetin şirkete senelik kâr kapsamında ödeyeceği miktar da azalacaktı.

Demiryolu nakliyatı ve gelirleri istikrarlı bir şekilde çoğaldı ve nihayet 1908, 1909 ve 1910 senelerinde gayrisafi gelirler giderlerden fazla olduğu için hükümet şirkete teminat ödemekten kurtuldu. Bununla da kalmadı, 1908 ve 1910'da kilometre başına hasılat 15.000 frankın üzerine çıktı; sözleşmeye göre bu miktarın üzerindeki kısmın %25'i hükümete ve 75'i de şirkete aitti. Ancak hasılat fazlalığı da şirketle hükümet arasında sorun oldu; sözleşmenin 8. maddesine göre şirketin dışarıdan getireceği kömür, demiryolunun kilometre başına yıllık gayrisafi hasılatı 15.000 franka çıkıncaya kadar gümrük vergisinden muaf tutulacaktı. Hükümetin yorumuna göre 1908'de hasılat 15.000 frankın üzerine çıkınca muafiyet de kendiliğinden ortadan kalkmıştı; şirket ise söz konusu artışın, asker naklinden dolayı şirketin önceki yıllardan olan alacağının hükümet tarafından 1908'de ödenmesinden kaynaklandığını ve dolayısıyla muafiyetin devam etmesi gerektiğini savunuyordu. Konunun havale edildiği Şûrâ-yı Devlet, ilgili maddede geçen "hâriçten celbedilecek kömürden demiryolun hasılat-ı gayrisâfiyyesi kilometre başına on beş bin franka bâliğ oluncaya değin gümrük resmi alınmayacağı" ibaresindeki "bâliğ oluncaya değin" kaydını, ilk dönemlerinde hükümetin şirkete tanıdığı bir ayrıcalık şeklinde yorumlayarak muafiyetin kaldırılmasına karar verdi.<sup>49</sup>

## Savaş ve Demiryolu

Zaman zaman tekrarlandığı gibi, demiryolları 1897 Türk-Yunan savaşında asker ve mühimmat sevkinde önemli bir rol üstlenmişti. Bölgede savaş veya iç gerginliklerden dolayı güvenliğin artırılması, Tablo I ve III'teki verilerin de gösterdiği gibi, aynı zamanda şirketin nakliyatının ve dolayısıyla da kârının artması anlamına geliyordu. Hükümet savaş başlayınca Rumeli'deki orduyu Anadolu'daki birliklerle takviye kararı aldı; ancak demiryollarının mevcudiyetine rağmen, birliklerin ve askerî mühimmatın kısa sürede bölgeye sevki hâlâ önemli bir sorundu; çünkü Şark Demiryolları, Selânik-Dersaadet İltisak Hattı ve Selânik-Manastır Demiryolu Şirketlerinin bu iş için organize bir şe-

<sup>48</sup> 9 Ağustos 1898 (28 Temmuz 1314), BOA, *T. Defter*, nr. 195, sayfa numarası yok.

<sup>49</sup> BOA, Şûrâ-yı Devlet (ŞD), 1232/19.

kilde çalışmaları gerekiyordu. Demiryolu şirketlerinin idarî açıdan bağlı olduğu Ticaret ve Nafia Nazırı Mahmud Paşa, bu yüzden İstanbul'da şirketlerin temsilcileriyle hükümetin atayacağı bazı görevlilerden oluşan bir komisyon kurularak hatlar arasında koordinasyonun sağlanmasını istedi; ancak Şark Demiryolları Şirketi direktörü, hükümetin şirket üzerinde bir nevi kontrolü diye algıladığı böyle bir komisyona sıcak bakmıyordu. Paşa, hükümet böyle bir karar alır ve diğer iki şirket buna katılırsa, Şark Demiryolları'nın böyle bir mutabakatın dışında kalmak istemeyeceği fikrindeydi. Öte yandan Şark Demiryolları Şirketi, sevkiyatın aksamaması için bu esnada henüz inşası tamamlanmamış olan İltisak Şirketi'ne bazı makine ve ekipmanları kiraya vermekten de geri durmaz. Asker ve mühimmat, demiryollarıyla aktarmalı olarak Manastır'a ulaştırılmaktaydı.<sup>50</sup>

29 Aralık 1897 (17 Kânunievvel 1313) tarihi itibarıyla asker ve mühimmat naklinden dolayı Dersaadet-Selânik İltisak Hattı, Anadolu ve Manastır Demiryolu Şirketleri'nin hükümetten alacağı 275.000 liraya ulaşmıştı. Şirketlerin paranın ödenmemesi durumunda artık peşin parayla taşıma yapmak zorunda kalabileceklerini bildirmeleri üzerine hükümet, savaş şartlarının daha da ağırlaştırdığı ödeme güçlüğü içindeki hazinenin bu yüklü ödemeyi yapabilmesi için bir formül buldu: Değişik demiryollarının teminatlarına karşılık gösterilen ve Duyûn-ı Umumiyye İdaresi tarafından toplanan âşar gelirleri fazlası karşılık gösterilerek Osmanlı Bankası'ndan bir avans alınıp bir sonraki seneye intikal etmeksizin şirketlerin alacakları ödenecekti.<sup>51</sup> Hükümet bu formülü hayata geçirerek bankayla senelik faizi %6 olan bir avans anlaşması imzaladı. Kredinin adı "nakliyat-ı askeriyye avansı"ydı.<sup>52</sup> Buna rağmen şirketlerin alacak ve faiz talepleri devam etti. Ancak hükümet, şirketlerle yapılan sözleşmelerde gecikme faizi hususunda bir açıklık olmadığını ileri sürerek faiz ödemeye yanaşmıyordu.<sup>53</sup> Öte yandan Seraskerlik, bazı askerî mühimmatın konduğu vagonlardan şirketin tam taşıma ücreti aldığını ve bu yüzden şirkete yaklaşık 4440 lira fazladan ödeme yapıldığını belirterek bu paranın geri alınmasını istedi. Ancak inceleme neticesinde, patlayıcı ve yanıcı mü-

<sup>50</sup> Mahmud Paşa'nın önerdiği komisyonun kurulup kurulmadığını tespit edemedik; ancak bahsedilen sevkiyatın gerçekleştirildiğini biliyoruz (30 Nisan 1897/18 Nisan 1313, BOA, Y. PRK. TNF., 5/25).

<sup>51</sup> 29 Aralık 1897 (17 Kânunievvel 1313), BOA, Yıldız Esas Evrakı (YEE), 2/1.

<sup>52</sup> 29 Aralık 1897 (17 Kânunievvel 1313), BOA, İrade, Maliye, 23/Şaban 1315.

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

himmatin bulunduğu vagonlara güvenlik gerekçesiyle başka eşya konmadığı, bu yüzden hükümetten tam ücret aldığı ve şirketin haklı olduğu ortaya çıktı.<sup>54</sup>

Demiryolları Balkan Savaşları'nda da önemli fonksiyonlar icra etti. Şark Demiryolu Şirketi, 1912'de Selânik-Mitroviçe ve Selânik-Manastır hatlarıyla taşınan asker ve mühimmat nakliye ücreti olarak hükümetten 20.088 lira istedi. Bu işi incelemek amacıyla oluşturulan komisyon, şirketin iddia ettiği meblağın neredeyse yarısından fazlasının hükümet ve ordu kaynaklarınca - evraklar savaş şartlarında kaybolduğu için- doğrulanamadığını belirledi.<sup>55</sup> Konuyu görüşen hükümet, şirketin muhtemelen bu meblağda indirim gidebileceğini söyleyerek şirket direktörüyle görüşülüp bir rakam belirlenmesini istedi.<sup>56</sup> Bu arada Balkan Savaşları sonrasında 1913'te Yunanistan'la imzalanan Atina Anlaşması'yla, Osmanlı Devleti'nin şirkete karşı olan yükümlülükleri Yunanistan tarafından üstlenilmiş ve Balkanlar'la ilgili malî sorunlar da Paris'teki Uluslararası Maliye Komisyonu'na havale edilmişti. Şirket, hesaplar komisyonunda incelenirken Osmanlı hükümetine bir yazı göndererek eğer maliye komisyonundan istediği sonucu alamaz ve diğer Balkan ülkeleri istenilen tazminatı ödemezlerse, bunu da Osmanlı hükümetinden tahsil etme hakkını saklı tuttuğunu bildirdi. Savaşta hasar gören lokomotif ve diğer makine aksamının yanında, nakliye, vagon ve lokomotif kirası vesaireden dolayı şirketin Osmanlı hükümetinden olan alacağını 25.845 liraya çıkardığını görüyoruz. Şirket ayrıca diğer hükümetlerden olan taleplerinin ayrıntılı cetvellerini de hükümete iletti. Konuyu Bâbîâlî Hukuk Müşavirlerine inceleyen Hariciye Nezareti şirketin bu taleplerini gülünç bulur; çünkü bu konuda Yunanistan'la anlaşma yapıldığı gibi, Balkan devletlerinin demiryoluna vermiş oldukları zararları Osmanlı hükümetinden istemenin hiç bir hukukî dayanağı yoktu.<sup>57</sup> Birinci Dünya Savaşı yüzünden bir süre daha sürüncemede kaldığı anlaşılan bu konu 9 Aralık 1917 (9 Kânunievvel 1333) tarihli bir hükümet kararıyla, şirketin evrak ve defterlerinden nakledilen yolcu ve eşya miktarının çıkarılmasından sonra şirkete ödeme yapılması yönünde şekillendi.<sup>58</sup>

1897 Türk-Yunan Savaşı'nda demiryolunun yararlı hizmetler görüyor olması, bölgede değişik sermaye grupları tarafından yapılmış olan demiryolu hatlarının nasıl daha fonksiyonel ve organize bir biçimde kullanılabileceği sorusu-

<sup>54</sup> 8 Mayıs 1898 (26 Nisan 1315), BOA, *T. Defter*, nr. 197, sayfa numarası yok.

<sup>55</sup> BOA, MV., 210/92.

<sup>56</sup> 29 Ekim 1913 (16 Teşrinievvel 1329), BOA, MV., 181/30.

<sup>57</sup> 2 Şubat 1914 (20 Kânunısâni 1329), BOA, Bâbîâlî Evrak Odası (BEO), nr. 319142.

<sup>58</sup> BOA, MV., 210/92.

nu gündeme getirdi. Çünkü son varış noktaları Selânik olan üç hat bölgede faaliyet hâlindeydi. Bunlar Selânik-Manastır, Selânik-Dersaadet İltisak ve Selânik-Üsküp hatlarıydı. Dolayısıyla İstanbul'dan gelen askerleri İltisak hattıyla Manastır'a nakledebilmek için ya İltisak veya Üsküp hattıyla Selânik'e indirmek ve oradan da Manastır'a nakletmek zorunluydu. Öte yandan demiryollarını sahiliden gelebilecek tehlikelere karşı koruyabilmek, yani bağlantılarını içeride temin etmek stratejik açıdan önemli ve gerekliydi. Ticaret ve Nafia Nezareti, bu soruna çözüm bulmak için Şark Demiryolları Şirketi'nin işlettiği Selânik-Üsküp hattının Topçular mevkiinden Manastır hattının Vardar köprüsü yakınlarına 3750 metrelik bir hat inşa edilerek iki hattın birbirine bağlanmasını ve böylece mesafenin kısaltılmasını hükümete önerdi. Bu bağlantı hattının inşa masrafı olarak tahmin edilen 10.000 liranın Edirne, Selânik, Kosova, Manastır ve Yanya vilâyetlerinin bedel-i nakdî gelirlerinden temini öngörülüyordu. Projenin gerçekleşmesi durumunda Üsküp-Manastır arası 41 km kısalacaktı. Konu askerî açıdan incelenmesi için Seraskerliğe gönderildi. Serasker Rıza Paşa, mesafenin 41 km kısalmasını olumlu bulmakla beraber, demiryolu şirketlerinin anlaşarak hükümete kolaylık göstermelerinin bundan daha âcil ve önemli olduğu yönünde görüş bildirdi.<sup>59</sup> Bu uyarıların hükümeti ikna ettiği ve daha sonraki gelişmelerden bu tasarının gerçekleştirilemediği anlaşılıyor.

### Demiryolunda Meydana Gelen Kazalar

Demiryolunda zaman zaman meydana gelen kazaların bazıları büyük ve ölümlü sonuçlanan kazalardı. Demiryolunun kısmen işletildiği 1893'te asker taşıyan bir trenin raylardan çıkması neticesinde meydana gelen kazada 35 asker ölmüş, 41'i de yaralanmıştı. II. Abdülhamid'in talimatı üzerine şirket görevlilerinin de içinde bulunduğu bir komisyon kurularak olay araştırıldı; hazırlanan raporda, kazanın şirketin dikkatsizliği yüzünden meydana geldiği, aşırı yağışlar sonucu suların köprü'nün altından geçememesi yüzünden köprü'nün üzerindeki travers, balast ve rayların tahrip olduğu ve trenin bu yüzden raydan çıktığı anlaşıldı. Bir hatası da, köprüyü genişletme ve tamir çalışmaları devam ederken gerekli tedbirleri almamasıydı. Şirket ise, yağışların âniden bastırıldığını ve müdahaleye zamanları olmadığını ifade ederek kendini savunmakla beraber, ölen ve yaralanan askerlerin ailelerine dağıtılmak üzere

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



1000 lira tazminat ödemeyi kabul etti. Şûrâ-yı Devlet Tanzimat Dairesi paranın kabul edilmemesini ve şirket aleyhinde dava açılmasını; ancak Şûrâ-yı Devlet genel kurulu tazminatın 1500 liraya çıkarılmasını ve dava açılmayıp sorunun sulhen çözülmesini istedi.

Baştan beri bu işin takipçisi olan Padişah, sorunun bu kadar basite alınmasını kabul edemediğinden kamuoyunu teskin edecek bir kararın alınıp tekrar arz edilmesini istedi. Aslında II. Abdülhamid'in konuya bakışını gösteren şu çarpıcı cümleler hayli anlamlıdır: "bunca nüfusun telefine bâdi olan mezkûr kumpanyadan bu miktar para ahziyle iktifa olunması câiz olmayıp kumpanyanın işbu parayı vermek istemesi de hudûs-i vak'aya kendisinin sebebiyet vermiş olduğunun tahakkuk ettiğini göstermekte olduğundan ve *memâlik-i sairede bu misillü ahvâl vukuunda belki ahali kumpanya üzerine hücum bile edeceğinden* memâlik-i şâhânedede böyle şeylerin adem-i vukuu ve ahalinin sükûnet ve mutavaatı suiistimal edilmemek ve bunların vekil-i manevisi demek olan hükümet tarafından hukuku vikaye edilmek lâzimededen olmasına ve hususiyle telef olanlar asâkir-i şâhânededen olup bunlar meydan-ı muharebede namuslarıyla fedâ-yı cânı bir şeref addederler ise de bu yolda ziyâ'ları bâdi-i esef ve teessür olduğundan halka karşı bu bâbda hüsn-i tesir hâsıl edecek bir karar verilmesi lüzumu bedihi ve hiç olmaz ise kumpanyadan vefat edenlerin ailelerinin temin-i maişetlerine medar olacak raddede bir meblağ alınması muktezi olmasına mebni yeniden teemmül-i keyfiyetle verilecek kararın arzı..."<sup>60</sup>

Padişahın arzusu doğrultusunda konu tekrar ele alınarak yapılan görüşmeler neticesinde şirket 1500 lira tazminat ödemeyi kabul etmiş, hükümetin bu miktarı arttırmak için yaptığı girişimler başarısız olmuş ve neticede padişah da ısrarını daha fazla sürdürmeyerek konuyu kabul etmek zorunda kalmıştı.<sup>61</sup> Padişahın konuyu kabul etmekte çok zorlandığı, sadrazamın takdim ettiği dosyayı yaklaşık 20 gün belettikten sonra imzalamış olmasından anlaşılmaktadır.

<sup>60</sup> 31 Temmuz 1894 (19 Temmuz 1310), BOA, İ. TNF., 4/M 1312. 4 Ocak 1895'te yağmurların neden olduğu sellerde demiryolunun 55. kilometresindeki 2 metrelik köprü yıkılmış, Manastır yönünden gelmekte olan tren Karaferye'de bekletilmiş ve daha sonra geçici bir köprü kurularak yolcu ve eşya nakline başlanılmıştı (9 Ocak 1895/28 Kânunıevvel 1310, BOA, Y. A. Hus., 316/113). Yine Nisan 1907'de meydana gelen bir sel baskınında demiryolunun kapalı olmasından dolayı erzak taşıyan katarlar uzun süre yerlerine ulaşamamıştı (S. Aydın, *aynı tez*, s. 35).

<sup>61</sup> BOA, İ. Hus., 20/S 1324.

Bunun dışında zaman zaman trenin altında kalma veya trenden düşme gibi bazı münferit kazalar da meydana gelmişti.<sup>62</sup>

### **Bulgarların Demiryoluna Terörist Saldırıları**

Demiryolunu inşa çalışmaları devam ederken, bir yandan da hattın güvenliğini sağlamak üzere yol boyunca karakolların yapılması ve bu karakollarda süvari jandarmaların istihdamı kararlaştırılmıştı.<sup>63</sup> Bunun nedeni, inşa edilen bölümde çalışan ve Selânik'e gitmekte olan bir katarı yoldan çıkarmak amacıyla birilerinin rayların üzerine odun koyması ve haberleşmeyi aksatmak amacıyla da telgraf tellerini birbirine dolmasıydı.<sup>64</sup> Öte yandan Bulgar eşkıyalar demiryolu şirketinin bir mühendisini kaçırmak için 3000 lira fidye koparmış; ancak daha sonra Sofya'da yakalanan ve olaya karıştığı anlaşılan iki eşkiyanın üzerinden 1300 lira çıkmıştı.<sup>65</sup>

Bu gibi münferit olayların yanında esas sorun, bölgedeki Osmanlı varlığına ve bu varlığın en önemli maddî göstergelerinden biri olan demiryoluna karşı düzenlenen sabotaj hareketleridir. Nitekim ayrılıkçı taleplerini artık açıktan açığa dillendirip bunu eyleme dökmeye başlayan Bulgarların bölgedeki önemli kurumlara karşı sabotaj ve tedhiş hareketlerine giriştikleri görülür; bunun için seçilen en gözde hedefler demiryolları, tüneller, köprüler, viyadükler ve demiryolu boyunca döşenmiş olan ve artık idarî sistemde vazgeçilmez bir konum kazanmış olan telgraf hatlarıydı. Teröristlerin bu hedeflere karşı olan tehditleri 1899 senesi Mart'ına kadar iner. Hükümetin, muhtemel saldırılara karşı uyanık olunması ve demiryolunun korunması için bölgedeki Üçüncü Ordunun önlem almasını istemesi üzerine bazı birlikler bölgenin özellikle Bulgarların yoğunlukla yaşadığı kısımlarına kaydırıldı.<sup>66</sup>

1900'lü yılların başlarından itibaren bölge ciddi anlamda karışmaya başladı. Bulgarların bölgedeki demiryollarının köprü, tünel ve istasyonlarına karşı terörist saldırılara girişeceği istihbaratını alan Selânik Valisi Hasan Paşa,

<sup>62</sup> Böyle bir olayda, Vertekop istasyonunda bir asker trenin altında kalarak; yine bir başka kazada demiryolunda şef olarak görev yapan ve trenin üstünden geçmesi sonucu sol koluyla sol ayağı kopan Belçikalı Kozoka hayatını kaybetti; ayrıca Uzun Ali isimli bir vagon muhafızı trenden düştü ve hastahaneye götürülürken yolda öldü (S. Aydın, *aynı tez*, s. 35).

<sup>63</sup> 15 Mayıs 1892 (3 Mayıs 1308), BOA, İ. MM, nr. 5562; 12 Teşrinievvel 1309, BOA, İrade. Askerî, 13/R 1311.

<sup>64</sup> 15 Mayıs 1892 (3 Mayıs 1308), BOA, İ. MM, nr. 5562.

<sup>65</sup> Yakalanan iki eşkiyadan birisinin ismi Nikiforof, diğerininki ise Yorgiyofu (4 Temmuz 1895/22 Haziran 1311, *Servet-i Fünûn*, IX/225, ek kısmı, s. 5).

<sup>66</sup> S. Aydın, *aynı tez*, s. 53-54.

elindeki imkânlar ölçüsünde bu tür eylemlere karşı bir takım önlemler aldı ve Üçüncü Ordu müşir vekiliyle irtibata geçerek söz konusu üç hat boyunca koruma görevini yapmak üzere 220 piyade ve 94 süvari jandarmayı görevlendirdi. Ancak geniş bir alana yayılan demiryolu hatlarının böyle cüz'i bir kuvvetle muhafazası doğal olarak mümkün olmadığı gibi, öte yandan bölgeye gönderilen 150 kişilik takviye kuvvet Bulgar çetelerini takiple görevlendirilmişti. Hasan Paşa bunun üzerine Üçüncü Ordu müşir vekilinden jandarmaya yardımcı olmaları için hatlar boyunca asker istihdamını istedi.<sup>67</sup> Bütün bu tedbirler sarayla irtibatlı olarak alınmakta ve saray sürekli olarak bilgilendirilmekteydi.

Konu askere intikal edince devreye Serasker Rıza Paşa girdi. Gerekli tedbirleri alması için emir verdiği müşir vekili, dağınık bir vaziyette bulunan bölgedeki birliklerin takviyesinin gerektiğini ve demiryollarının muhafaza edilebilmesi için Siroz'dan bir taburun Selânik'e intikalinden başka yapılacak bir şeyin olmadığını bildirdi. Bu teklifi beğenmeyen Rıza Paşa, demiryollarının bölgede (Selânik, Siroz, Üsküp ve Manastır) mevcut askerî birliklerce korunmasını istedi.<sup>68</sup> Müşir Vekili Hayri Paşa bunun üzerine Manastır sınırları dahilinde kalan demiryolu hattında muhafız olarak istihdam edilen 65 civarındaki jandarmaya yardımcı olmak amacıyla, Kınalı ve Ustrova isimli köylerde ikamet edip hat boyunca devriye gezmek üzere iki süvari takımını görevlendirdi. İleride Manastır'daki asker sayısı artırıldığında buradaki kuvvetlerin de takviyesi düşünülmekteydi.<sup>69</sup>

Alınacak tedbirlerle ilgili bu tartışmalar süredursun, bu esnada Vodina dağlarında askerlerle çeteler arasında meydana gelen çatışmalarda teröristlerin demiryollarıyla köprüleri tahribe yönelik bazı planları ele geçirildi. Bunun üzerine Selânik, Manastır ve Kosova vilâyetlerinde bulunan zaptiye ve jandarmalardan müfrezeler tertip edilerek demiryolları, köprü, tünel, viyadük gibi tesislerin korunması ve ayrıca demiryollarının iki yanında bulunan köylerin halkından demiryollarının kendi köy sınırları dahilinde kalan kısımları için güvence alınması istendi.<sup>70</sup> Bu önlemler çerçevesinde köylüler kefile bağlandı<sup>71</sup> ve Süleyman Şevki Paşa demiryolu muhafızlığına atandı. Hükümete takdim ettiği rapordan anlaşıldığına göre hat boyunca toplam 886 asker ve 76

<sup>67</sup> 9 Mart 1901 (24 Şubat 1316), BOA, Y. PRK. UM., 53/54.

<sup>68</sup> 30 Mart 1901 (17 Mart 1317), BOA, Y. PRK. ASK., 168/38.

<sup>69</sup> 7 Mart 1902 (22 Şubat 1317), BOA, Y. PRK. ASK., 179/84.

<sup>70</sup> 14 Eylül 1902 (1 Eylül 1318), BOA, İ. Hus., 31/C 1320.

<sup>71</sup> 19 Nisan 1903 (6 Nisan 1319), BOA, BEO, nr. 153478.

jandarma görev yapmaktaydı.<sup>72</sup> Görüldüğü gibi öncesiyle kıyaslanamayacak derecede sıkı tedbirler alınmıştı.

Bütün bunlar yeterli gelmedi; 4 Ağustos 1903'te beklenen oldu ve Bulgarlar saldırıya geçerek bazı noktalarda demiryolunu dinamitle havaya uçurdu; Banice istasyonundaki depoyu ateşe verdi; telgraf direklerini ve rayları yerlerinden söktü; telgraf tellerini üç yerden keserek Manastır'la irtibatı kopardı. Ayrıca İskoviç istasyonunu geceleyin dinamitletti; Manastır ile İskoviç arasındaki telgraf hattını tahrip etti; Topcan kalesinde çıkarılan büyük bir yangında birçok asker ağır yaralandı.<sup>73</sup>

Terörist saldırılar aralıksız devam etti. 7 Ağustos 1903 (25 Temmuz 1319) günü demiryolunun 169,5. kilometresinde bulunan baraka yakıldı ve telgraf hattı tekrar kesildi. Tahrip edilen yerleri onarmamaları hususunda tehdit aldıkları için işçiler görev yapmaktan çekiniyordu. Çekinmekte de haklıydılar; çünkü teröristler tamirata girişen bir işçi çavuşunu yaraladı ve can güvenliği kalmadığını gören işçiler yerlerini terk etmeye başladı. Öte yandan bölgedeki saldırılar ve eylemler üzerine şirketin memur ve işçilerini korumakla görevli askerler de âsilerle mücadele için geri çağırıldı. Bu ise en önemli hedeflerden birisi olan demiryollarını savunmasız bırakmak ve terörün açık ve doğrudan hedefi haline getirmek demektir. Şirket, bu durumda hattı işletecek eleman bulamayacağı için seyrüseferleri tatil etmek zorunda kalabileceğini; ayrıca, demiryolu hattı sıkı bir şekilde, her işçi takımı en az onar askerle korunmaz ve memur ve işçilerin güvenliği sağlanmazsa hattın işletilmesiyle ilgili hiçbir sorumluluğu kabul etmeyeceğini bildirdi. Bu da yetmedi, şirketin idare meclisi başkan vekili Zander, Ticaret ve Nafia Nezaretine giderek durumun nezaketini Zihni Paşa'ya anlattı. Bunun üzerine demiryolunu koruyan asker ve jandarmaların geri çağırılmaması için Üçüncü Ordu müşirine emir verildi; ayrıca silâh altına çağırma emrinin ihtiyat askerlerinden (redif) olup demiryolunda çalışan memur ve bekçileri kapsamadığı Selânik valisine bildirildi.<sup>74</sup>

Bu tedbirler de saldırıları durdurmaya yetmedi. 13 Ağustos 1903 (31 Temmuz 1319)'te demiryolunun Florina ile Kınalı istasyonları arasında bulunan bir

<sup>72</sup> 1 Mayıs 1903 (18 Nisan 1319), BOA, Rumeli Müfettişliği, Jandarma Müşiriyet ve Kumandanlık Evrakı (TFR.1.AS.), 3/243.

<sup>73</sup> BOA, Yıldız Perakende, Tahrirat-ı Ecnebiyye ve Mâbeyn Mütcerimliği (Y. PRK. TKM.), 47/9.

<sup>74</sup> Rıza Paşa, demiryollarındaki güvenlik birimlerinin değil, redif ve ikinci sınıf redif taburlarının silâh altına alınması gerektiğini bildirdi (BOA, BEO, nr. 160195).

köprü tahrip edildi.<sup>75</sup> Ertesi gece ise hedef Eksisu istasyon karakoluydu. Püskürtülen teröristlerin izlerini takip eden güvenlik güçleri bunların Eksisu köyünden oldukları bilgisine ulaştı.<sup>76</sup> Öte yandan hükümetin kararına rağmen, bazı yerlerdeki demiryolunun Müslüman işçi ve memurları ihtiyat askeri olarak silâh altına alınıyor olmalıydı ki, Rumeli Vilâyetleri Başmüfettişi Hüseyin Hilmi Paşa, bu konuda ordu komutanına tekrar emir yazılması için seraskerliği uyardı; endişesinin nedeni, askere alınan memur ve işçilerin yerine şirketin Bulgarları istihdam etmek zorunda kalma ve bunun da emniyeti daha da bozma ihtimaliydi.<sup>77</sup>

24 Ağustos 1903 tarihiyle Sadaret'ten Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilen bir yazıda, alınan bütün tedbirlere rağmen demiryoluna yapılan saldırıların durdurulmadığı ve Zelinkova'da meydana gelen çatışmada demiryolu işçilerinin Bulgar komitelerinin yanında yer aldığı belirtilmektedir. Burada ilginç olan nokta, şirketin Bulgarları işten çıkarıp yerlerine civar köylerdeki Müslümanlardan işçi almak istemesine rağmen, bölge halkının buna sıcak bakmamasıydı. Şirket de bunun üzerine sadece Bulgar bekçileri işten çıkarmış, fakat işçileri istihdam etmek zorunda kalmıştı. İşte askerlere karşı Bulgarların safında çarpışanlar bu işçilerdi.<sup>78</sup> Şirketler Müslüman işçilerin yerine gayrimüslimleri istihdam ve tercih etmekte kendi açılarından haklıydı; çünkü hükümet güvenlik açısından biraz sıkıştıkça hemen Müslüman işçi ve memurları silâh altına çağırmakta, bu da işleri aksatıp şirketi zor durumda bırakmaktaydı. Dolayısıyla demiryolu işçi ve memurları askerlikten muaf tutulursa, Müslümanlar da bu iş koluna rağbet gösterebilir ve şirketin ihtiyacı olan güvenilir elemanlar da bu yöntemle karşılanabilirdi.<sup>79</sup> Ancak hükümet açısından bakıldığında, bölgedeki mücadelenin bir varolmak kavgası ve hükümetin de bu kavgayı verecek insanlara ihtiyacı olduğu görülür. Hal böyle olunca Üçüncü Ordu müşirliği, radikal bir çözüm olmak üzere Bulgarların

<sup>75</sup> BOA, Y. PRK. ASK., 200/20. Tahrip edilen köprü 15 m uzunluğunda önemli bir köprüydü. Rumeli Vilâyetleri Müfettiş-i Umumîsi Hüseyin Hilmi Paşa, köprüyü korumakla görevli olan askerlerin niçin geri çekildiğini Üçüncü Ordu Kumandanlığı'ndan sordu. Verilen cevapta, halkı tamamen Bulgarlardan müteşekkil olan demiryolunun yaklaşık 30 km'lik bir kısmının sadece 230 kişilik güvenlik kuvvetiyle korunduğuna, Bulgarlar kalabalık çetelerle saldırdığı için bunun yeterli olmadığına ve asker sayısının iki katına çıkarılmasının gerekliliğine vurgu yapıyordu. Ayrıca iş işten geçtikten sonra köprüde gerekli önlemlerin alınmış olduğu bildiriliyordu (15 Ağustos 1903/2 Ağustos 1319, BOA, TFR.1.AS., 6/527).

<sup>76</sup> BOA, Rumeli Müfettişliği, Sadaret Evrakı (TFR.1.A.), 11/1030.

<sup>77</sup> 26 Ağustos 1903 (13 Ağustos 1319), BOA, BEO, nr. 161416.

<sup>78</sup> BOA, BEO, nr. 161275.

<sup>79</sup> 18 Nisan 1903 (5 Nisan 1319), BOA, TFR.1.SL., 9/818.

yerine Anadolu'dan daimî işçiler getirilerek istihdam edilmesini istedi.<sup>80</sup> Bu esnada demiryolunda çalışan işçilerin yaklaşık %30'u Bulgar, geri kalanıysa Müslüman ve Rum'du.<sup>81</sup>

Hükümet bunun üzerine 5 Eylül 1903 (23 Ağustos 1319) tarihli demiryolu şirketlerine gönderdiği bir yazıyla, güvenlik nedeniyle Bulgarların işten çıkarılmasını istedi. Şirketler, "Bulgar" kelimesiyle ne kastedildiğinin pek anlamadığını ve Osmanlı uyruklu Bulgarları da kapsayıp kapsamadığını sordu; Bulgar'dan kasıt, Bulgaristan Emareti uyruklularsa, zaten bunlar mümkün mertebeye işten çıkarılmış ve yerlerine Müslümanlar yerleştirilmişti; eğer kastedilen Osmanlı uyruklularsa, eğitilmiş ve demiryolu için gerekli olan bu işçi ve işçibaşların işten çıkarılmaları durumunda yerlerine kısa süre içinde yenileri istihdam edilemeyeceği için seferler ve asker nakliyatı aksayabilirdi. Manastır Demiryolu Şirketi, Anadolu'dan işçi getirilip istihdam edilmesi için Anadolu Demiryolu Şirketi'ne âcil olarak başvurduğunu, ancak daha fazla maaş teklif ettikleri halde sadece on beş işçinin teklifi kabul ettiğini ve bu sayının şirketin işini görmekten uzak olduğunu bildirdi.

Şark Demiryolu Şirketi ise, hemen hemen aynı hususlara dikkat çektikten sonra can alıcı bir noktaya işaret ediyordu: eğer Osmanlı uyruklu Bulgarlar işten çıkarılacak olursa demiryolunun emniyeti ve terör olayları daha da artabilirdi; zira şimdi sâdik bir şekilde çalışan ve ailelerinin geçimini sağlayan bu işçiler işten çıkarılmaları durumunda çetelere katılabilir ve demiryolunun ve şirketin sınırlarına vâkıf olmaları sebebiyle de daha tehlikeli olabiliyorlardı. Bunun yerine, güvenlik güçlerinin denetiminde görev yapmaları daha doğru, hatta zarurîydi. Bölgede faaliyette bulunan şirketlerin tamamının Osmanlı uyruklu Bulgar işçileri istihdam etmek zorunda olduklarını bildirmeleri üzerine, hükümet konuyu yeniden ele aldı ve demiryollarında istenmeyen bir olayın meydana gelmesi durumunda bunun sorumluluğunun tamamıyla şirketlere ait olacağını belirterek sorunu çözüme bağladı; ayrıca taşıyacakları mal ve emtiayı sıkı bir şekilde kontrol edip bir kaza ve sorunun meydana gelmemesi için şirketleri uyardı.<sup>82</sup>

Bu arada kışın yaklaşıyor olması, demiryolu boyunca görevlendirilmiş olan güvenlik güçlerinin ağır kış şartlarından korunabilmesi için bazı tedbirlerin alınmasını gerektiriyordu. Bu amaçla kış başlamadan önce Saklıova,

<sup>80</sup> BOA, BEO, nr. 161275.

<sup>81</sup> 31 Ağustos 1903 (18 Ağustos 1319), BOA, TFR.1.SL., 17/1682-2.

<sup>82</sup> 30 Eylül 1903 (8 Receb 1321), BOA, BEO, nr. 164012.

Boroşnice, Banice köprüleriyle Cerova tüneli ve Ekşisu viyadüğünde birer karakol inşası gündeme geldi. Manastır Valisi Ebubekir Hazım Paşa, gerekli kerestenin halkın yardımıyla temin edilebileceğini ve inşaatta da askerlerin kullanılabilceğini belirterek bütün bu işlerin kış başlamadan önce bitirilmesini Florina mevki kumandanından istedi. Halkın yardımı talep edilirken zorlama ve baskı yapılmamasına özellikle vurgu yapmasına rağmen, Florina Kaymakamı Ahmed Celâleddin konuyu zorunlu yardıma dönüştürerek bütün köylülerden iane toplamaya başladı. Kaymakamın girişimini doğru bulmayan Florina müftüsünün konuyu aktarması üzerine Hüseyin Hilmi Paşa, bu girişimin hemen durdurulmasını istedi. Çünkü karakolların keşfi daha önce yapılmış ve tahsisatı bile çıkarılmıştı. Paşa, kendi yetkilerini aşarak halka mükellefiyet yükleyen kaymakama çok sert bir mektup yazarak, bu hatasının aslında görevden alınmasını gerektirdiğini belirtti ve “hiç bir kimseden bir taş ve bir parça ağaç bile talep” etmemesini istedi. Kaymakamın bunun üzerine - muhtemelen bir tepki eseri olarak- kendi rızasıyla yardım etmiş olan köylülerin de parasını geri vermek istemesi, başka bir emirle önlendi; ayrıca keşif gereği harcanma emri çıkan 14.806 kuruş hemen bölgeye sevk edildi.<sup>83</sup>

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

<sup>83</sup> 4 Ekim 1903 (21 Eylül 1319), BOA, İ. Askeri, 15/B 1321; BOA, Rumeli Müfettişliği, Manastır Evrakı (TFR.1.MN), 25/2500; 25/2469. Müftü Hulûsi Efendi “Allah aşkına melfuf istidadaki kaymakam beyefendinin havalesini mütalaa-i devletlerinden geçir de ne yolda hareketimiz lâzım gelir ise ferman buyurunuz paşam” diye şaşkınlığını dile getirmekteydi (11 Kasım 1903/29 Teşrinievvel 1319, BOA, TFR.1.MN, 25/2469, lef 2). Rumeli Umum Müfettişi'ne geniş bir rapor yazan Florina mevki kumandanı ise bu işte hata ve dirayetsizliği ortaya çıkan kaymakamın görevinden alınarak yerine daha muktedir birisinin getirilmesini istedi (15 Kasım 1903/2 Teşrinisâni 1319, BOA, TFR.1.AS., 9/883).

kısmı 1870'te kurulan Bulgar Kilisesi'ne bağlanmak için müracaat etmiş, bir kısmı da yavaş yavaş o yöne doğru meyletmeye başlamıştı. Dolayısıyla Bulgar veya Rum sınıflamasıyla verilen rakamlar yanıltıcı olabilirdi. Mahallî yetkililer verileri gönderirken haklı olarak bu konuda merkezî hükümeti uyardılar.<sup>84</sup>

Bölgede âsaişin bir türlü temin edilemeyişi, zaman zaman ihtiyat (redif) askerlerinin silâh altına çağırılmasını zorunlu hâle getiriyor; redif istisnaları arasında demiryolu memur, bekçi ve işçilerinin bulunmaması ise her redif çağrısında demiryolu işletmesinde sorun yaratıyordu.<sup>85</sup> Öte yandan demiryolunda ve istasyonlarda güvenliğin askerlerle sağlanması, özellikle istasyonlarda halkla askerler arasında bazı meselelerin yaşanmasına neden oluyordu. Bu yüzden istasyonların genel muhafazasının askerlerle, giriş ve çıkışların ise jandarma ve polisle yapılması kararlaştırıldı.<sup>86</sup> Ayrıca II. Meşrutiyet'in hemen öncesinde yapılan jandarma tensikat ve reorganizasyonu beraber istasyonlarda görevlendirilen jandarmaların görev ve yetkileri de bu bağlamda belirlendi.<sup>87</sup> İstasyonlarda ayrıca muhtemel olumsuz gelişmeleri önceden haber vermek üzere muhbirler de görevlendirilmişti.<sup>88</sup>

II. Meşrutiyet'ten sonra bölgenin tekrar yavaş yavaş karışmaya başlaması yetmiyormuş gibi, 31 Mart Hadisesi'nin çıkması üzerine Selânik'ten İstanbul'a gönderilen Hareket Ordusu yüzünden bölgedeki asker sayısı da azalmıştı. Bundan dolayı Selânik-Manastır Demiryolu'nu korumakla görevli karakollarındaki askerleri merkezlere çekme kararı alındı. Bu durumda demiryolunun güvenliği ciddî anlamda bir tehdit altına giriyor ve doğacak olan güvenlik

<sup>84</sup> Belgeden anlaşıldığına göre demiryolunun Manastır'la Ustrova arasındaki kısmında 683 muhafız vardı. Florina kazasıyla demiryolu boyunca sıralanan köylerde bulunan toplam 14.604 nüfusun 10.779'u Bulgar, 1163'ü Rum ve 2.662'si de Müslümandı (14 Eylül 1904/1 Eylül 1320, BOA, TFR.1.MN., 48/4732).

<sup>85</sup> Selânik-Manastır Demiryolu Komiseri Hüseyin Rasim sorunu Hüseyin Hilmi Paşa'ya ileterek bunların yedek askerlik yükümlülüğünden muaf tutulmalarını istedi. Paşa bunun üzerine demiryollarında bu kapsama giren kaç kişi bulunduğunu sordu (4 Temmuz 1905/21 Haziran 1321, BOA, TFR.1.M., 25/2453). Bundan sonra ne gibi bir muamele yapıldığını bilemiyoruz.

<sup>86</sup> 24 Haziran 1905 (11 Haziran 1321), BOA, TFR.1.SL., 76/7510.

<sup>87</sup> Selânik, Kosova, Manastır Vilâyetleri Jandarma Tensikat İdaresi Reorganizatörü Ferik Degiorgis imzasıyla yayımlanan 4 Nisan 1907 tarihli genelgeye göre, istasyon ve iskelelerde görevli jandarmalar normal görevlerine ek olarak yolcuların güvenli bir şekilde gelip gitmelerini sağlamak, hamal, kaykçı, faytoncu ve arabacılar tarafından kandırılmalarını önlemek ve sorulara nezaket dairesinde cevap vermek, şüpheli hareketleri görülen yolcuları takip etmek, simsarlarla eşya taşıyıcıların hareketlerini gözetlemek ve genel âsâyişi korumakla da görevliyidiler (BOA, TFR.1.AS., 45/4410).

<sup>88</sup> Ancak bunların yaptığı ihbarlar bazen asılsız çıkabiliyordu (21 Mart 1907/8 Mart 1323, BOA, TFR.1.MN., 119/11810).



boşluğunun jandarmayla doldurulması planlanıyordu. Oysa Hareket Ordusu'nu desteklemek amacıyla daha sonra hayli jandarma eri İstanbul'a gönderildiği için bölgedeki jandarma sayısı normal güvenliği sağlamak için bile yeterli değildi.

Hâl böyle olunca gözler tekrar Üçüncü Ordu Komutanlığı'na çevrildi. Ordu komutanı güvenliğin sağlandığını ve artık demiryolunu muhafazaya gerek olmadığını bildirdi. Oysa Selânik Valisi Ali Dâniş Bey, Ustrova civarında yirmi kişilik bir eşkıya çetesinin bulunduğunu, Vodina civarında üç kişinin öldürüldüğünü, bu yüzden demiryolu görevlilerinin hattı denetlemek istemediklerini belirterek, hiç olmazsa köprü ve tünel gibi teröristlerin saldırması muhtemel stratejik mevkilerin mutlaka korunması gerektiğini bildirdi. Konunun diğer muhatabı olan Manastır Valisi Fahri Paşa da, Rumların Müslümanlarla Bulgarların arasını daha da gerginleştirmek için köprü ve tünel gibi yerlere sabotajlar düzenleyebileceklerine dikkat çekerek stratejik hedeflerin korunmasını istedi.<sup>89</sup> Bütün bu uyarılara rağmen dört ay sonraya ait bir belgeden, soruna hâlâ bir çözümün bulunamadığı anlaşılıyor.<sup>90</sup>

Selânik Valisi İbrahim Paşa, demiryolunun Selânik'ten Vodina'ya kadar olan istasyonlarında görevli memur ve işçilerin güvenilir olmadığını belirterek şirketin bunları stratejik olmayan bölgelere kaydırmasını ve yerlerine güvenilir olanları istihdam etmesini istedi. Ancak her hangi bir suç isnat etmeksizin görevlerinden alınamayacakları için elinde ne gibi deliller olduğu validen soruldu. Vali, bu memurları suçlayacak delile ve mahkeme kararına sahip olmadığını; ancak maddî delilin bulunmamasının bunların suçsuz oldukları anlamına gelmediğini; çünkü bunların mahallî güvenliği bozacak şekilde propaganda yaptıklarını ve çeteler arasında haberleşmeyi sağladıklarını belirterek ısrarla yerlerinin değiştirilmesini istedi. Ancak hükümetin bu konudaki fikri değişmedi ve aynı mütalaalarını tekrarlayarak konuyu karara bağladı (25 Mayıs 1911/12 Mayıs 1327).<sup>91</sup>

Bu bağlamda değerlendirilmesi gereken bir gelişme de, demiryolu bekçilerinin silâh taşımalarına izin verilmesiydi. Çünkü gece ve gündüz seyrüsefer yapan demiryolunda güvenliğin sağlanması güç, fakat önemli bir işti. Bu yüzden demiryolunu işleten Şark Demiryolları Şirketi'nin, hat bekçilerinin kendilerini ve hattı korumak üzere silâh taşımalarına izin verilmesi isteği, hattın

<sup>89</sup> 5 Mayıs 1909 (22 Nisan 1325), BOA, TFR.1.SL., 210/20965.

<sup>90</sup> 7 Eylül 1909 (25 Ağustos 1325), BOA, TFR.1.SL., 218/21774.

<sup>91</sup> BOA, Dahiliye Nezareti Evrakı, İdare Kısmı (DH. İD.), 112-1/10, lef 2, 3.

güvenliğine katkı yapacağı gerekçesiyle hükümet tarafından olumlu bulundu (14 Ağustos 1911).<sup>92</sup>

## Demiryolu İşçilerinin Grevi

II. Meşrutiyet'in ilânının hemen ardından, Ağustos ve Eylül 1908'de yaşanan kargaşa ve yönetim boşluğu ortamında İstanbul, Selânik ve İzmir gibi önemli ticaret ve sanayi merkezlerinde başlayıp dalga dalga ülkenin diğer yörelerine de yayılan yüzlerce grev meydana geldi. Tramvay, demiryolu, liman, aydınlatma, maden, Reji, birahane, otel, kahvehane, lokanta, belediye, mağaza, Şirket-i Hayriyye, İdare-i Mahsusa gibi değişik iş kollarında çalışan memur ve işçiler, ücretlerinin arttırılıp çalışma saatlerinin kısaltılması gibi taleplerle greve gittiler. Grevlere hazırlıksız bir şekilde yakalanan devletin, grev ve sendika gibi kamuoyu için yeni sayılan olgulara karşı mevzuat yönünden herhangi bir hazırlığı yoktu. Açığın kapanması için, önce 8 Ekim 1908'de *Tatil-i Eşgal Cemiyetleri Hakkında Kanun-ı Muvakkati*, ardından da 9 Ağustos 1909'da, söz konusu geçici kanunun ufak tefek değişiklikler yapılmış şekli olan *Tatil-i Eşgal Kanunu* yayımlandı.<sup>93</sup>

Bu dönemde greve giden işçi gruplarından birisi de Selânik-Manastır Demiryolu'nun Selânik'teki işçileri olup ücretlerine zam ve çalışma şartlarında bazı iyileştirme talepleriyle 2 Eylül 1908'de greve gittiler. İsteklerinin bir kısmı karşılanıp şirketle anlaşma sağlanması üzerine iki gün sonra, yani 4 Eylül'de tekrar işbaşı yaptılar.<sup>94</sup> Hükümetin aldığı tedbirler sayesinde kısa sürede bastırılmış olmasına rağmen, grevler işçiler açısından başarılı oldu. Nitekim grevler neticesinde işçi ücretlerinde ciddi bir iyileştirmenin yapıldığı ifade edilebilir. Grev gibi yeni bir olguyu ve bunun çalışma ilişkilerindeki önemini keşfeden işçiler, isteklerini daha güçlü bir şekilde dile getirmeye başladılar. Manastır Demiryolu işçileri Selânik'te sendikal örgütlenmeye öncülük eden birkaç işçi grubundan biriydi. Nitekim 1910'da Selânik'teki önemli sendikaları hamal, iplik bükücü, tütün ve Manastır demiryolu işçilerinin kurduğunu görüyoruz.<sup>95</sup>

<sup>92</sup> BOA, MV., 155/41. Silâhlar şirket tarafından karşılanacaktı (27 Eylül 1911/14 Eylül 1327, BOA, BEO, nr. 295721).

<sup>93</sup> Bu konuda geniş bilgi için bkz. A. Akyıldız, *a.g.e.*, s. 80.

<sup>94</sup> Charles Issawi, *The Economic History of Turkey, 1800-1914*, Chicago 1980, s. 51-52.

<sup>95</sup> Donald Quataert, "Selânik'teki İşçiler, 1850-1912", *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler, 1839-1950* (der. D. Quataert, E. J. Zürcher), İstanbul 1998, s. 118-119.

İşçiler bunlarla da yetinmedi; Selânik'teki Şark Demiryolları Şirketi ve Manastr Demiryolu işçileri 18 Mayıs 1911'de (5 Mayıs 1327) ücretlerine zam yapılması ve durumlarının düzeltilmesi taleplerini şirket yönetimine iletiler; ayrıca on beş gün içerisinde isteklerine olumlu cevap alamamaları durumunda işi bırakarak greve gideceklerini de isteklerine ilave etmeyi unutmadılar. Selânik'teki şirket direktörü bu talepleri İstanbul'daki yönetime bildirmesine ve aradan bir hafta geçmesine rağmen her hangi bir cevap alamamıştı. İşçilerin zamanlaması yerindeydi; çünkü bu iş Sultan Mehmed Reşad'ın bölgeye yapmayı düşündüğü seyahat öncesine denk getirilmişti. Hâl böyle olunca merkez ve taşra yöneticilerini bir telâştır aldı.

İşçilerin isteklerinin bir kısmını kabul edilemez bulan hükümet, zamanlamalarını da padişahın Rumeli'ye yapacağı seyahate denk getirmelerini dışarıdan telkinler sonucu yapılan kasıtlı bir hareket olarak değerlendirir. Öte yandan Tatil-i Eşgal Kanunu'na göre, böyle umuma ait bir iş kolundaki işçiler gerekli hukukî aşamalar tüketilmeden greve gidemezlerdi; öncelikle yapmaları gereken, şirketin cevabını beklemektir. Eğer isteklerine olumlu cevap alamazlarsa, o zaman şirketle aralarındaki anlaşmazlığın çözümü için üç temsilci seçerek bunlar vasıtasıyla Ticaret ve Nafia Nezareti'ne başvurabilirlerdi. Nezaret işçilerin taleplerini ve anlaşmazlığın mahiyetini üç gün içinde şirkete ileticek; şirket bir hafta içinde kendisini temsil edecek üç kişiyi nezarete bildirmezse işçilerin isteği kabul edilmiş sayılacaktı. İşçiler ancak, şirket ve işçi temsilcileri aralarındaki sorunu çözemezse greve gidebilirlerdi. Bunu yapmayıp doğrudan greve gitmeleri durumunda, hükümetin grev ve gösteri yapan işçilere karşı güç kullanma (10. madde) ve umuma ait bir hizmeti aksatan işçilere hapis ve para cezası verme (9. madde) hakkı vardı.<sup>96</sup>

Hükümet her ihtimale karşı gerekli tedbirleri almayı ve işçilerin greve gitmesi durumunda hizmetlerin aksamaması için ateşçi, manevracı ve makasçı gibi görevlileri gerektiğinde Selânik'e gönderilmek üzere hazır bulundurmaya ihmal etmedi. Ayrıca hukukî süreç tamamlanmaksızın işçilerin grev veya nümayiş yapmamaları için lâzım gelen inzibatî tedbirleri de aldı. Bu, hem bir

<sup>96</sup> Tatil-i Eşgal Kanununun 9. maddesi: "İşbu kanun dairesinde müracaat ve neticeye intizar etmeksizin veya beşinci madde mucibince bir suret-i itilâfiye kararlaştırılmış iken umuma müteallik bir hizmetin ta'tiline iştirak edecek olan kimseler yirmi dört saatten bir haftaya kadar hapis ve yirmi beş kuruştan yüz kuruşa kadar ceza-yı nakdî ahzile mücazat olacaklardır.

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

greve bölgenin istikrarının bozulmaması ve hem de padişahın Selânik'e yapaçağı seyahatin güvenliği için gerekiyordu. Alınan bu tedbirler ve işçilerle yapılan görüşmeler etkisini gösterdi. Şirket gerekli incelemeleri yaptıktan sonra işçilere zamanında cevap vermeye ve işçiler de padişahın seyahati boyunca greve gitmemeye söz verdi.<sup>97</sup>

## Değerlendirme ve Sonuç

Balkanlar'da Alman sermayesi tarafından inşa edilen yegâne demiryolu olan Selânik-Manastır hattının inşa imtiyazının verilmesiyle II. Abdülhamid döneminde Almanlarla geliştirilen siyasî ve iktisadî yakınlaşmanın yakın bir ilgisinin olduğu düşünülebilir; imtiyazın verilmiş tarzı, yani Kaulla'nın hükümetçe davet edilmesi de bunu göstermektedir. Öte yandan şunu da belirtmekte yarar vardır ki, Alfred Kaulla, Bağdat demiryolu gibi büyük bir yatırımı gerçekleştirebileceğini göstermek ve bu imtiyazı alabilmek için, daha önce inşa ettiği Selânik-Manastır ve İzmit-Ankara hatlarını somut birer örnek ve güvenilirlik unsuru olarak hükümeti ikna maksadıyla kullanmıştır.<sup>98</sup>

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

Bu madalyonun bir yüzüdür; diğer yüzüne bakıldığında, bölgedeki Osmanlı varlığına karşı artık açık ve fiilî bir mücadele başlatan Bulgarların en önemli hedefinin, bu varlığın en somut ve önemli göstergelerinden biri olan demiryolları olduğu görülür. Nitekim Bulgarlar, demiryolları, tüneller, köprüler,

<sup>97</sup> BOA, DH. İD., 112-1/10.

<sup>98</sup> Nitekim Kaulla, 1.000 km uzunluğundaki bu iki hattı dört yıl gibi kısa bir süre zarfında gerçekleştirmelerini ön plana çıkarmakta ve "bin kilometre mesafesi bulunan Ankara ve Manastır hatlarını inşa etmiş olduğu nazar-ı mütalaaya alındığı takdirde dahi hakikaten ciddi olan yalnız bu şirketin Bağdat'a kadar hattın temdidine muvaffak olacağı tasdik olunmak lâbûd görünür" demekteydi (BOA, Y. PRK. TNF., 2/56).

viyadükler ve demiryolu boyunca döşenmiş olan ve artık idarî sistemde vazgeçilmez bir konum kazanmış olan telgraf hatlarına karşı Mart 1899'dan itibaren sistemli sabotajlar düzenledi. Demiryolu, bu sürecin bir neticesi olan Balkan Savaşları'nın ardından Osmanlı hâkimiyetinden çıktı. Savaştan sonra 14 Kasım 1913'te Yunanistan'la imzalanan Atina Barış Antlaşması gereğince demiryolunun Yunanistan sınırları dahilinde kalan kısımları için Osmanlı Devleti'nin şirkete karşı olan yükümlülüklerini Yunanistan üstlendi; ayrıntılar ise Balkan mâlî meselelerini görüşen Paris Maliye Komisyonu'na havale edildi.<sup>99</sup> Böylece 1908'den sonra devletin teminat ödemekten kurtulduğu ve hatta kâra geçmeye başladığı bir sırada bölge topraklarıyla beraber demiryolu hattı da Osmanlı Devleti'nin elinden çıkmış oldu.

---

<sup>99</sup> “Madde 14: Hükûmet-i Yunaniye Selânik-Manastır şimendüferile Şark şimendüferlerinin ve Selânik-Dedeâğaç iltisak şimendüferinin Yunanistan'a terk olunan arazi dahilindeki aksamı için mezkûr şimendüfer kumpanyalarına karşı mevcut hukuk ve tekâlif ve taahhüdâtçe hükûmet-i Osmaniye makamına kaim olmuş olduğundan bunlara müteferri mesailin kâffesi Paris'teki Balkan mesail-i maliye komisyonuna havale olunacaktır” (Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, Ankara 1953, s. 483).