ANADOLU'DA İŞLETMEYE AÇILAN
İLK DEMİRYOLU
İZMİR-KASABA HATTI VE UZANTILARI
(1863-1897)

Arif KOLAY



TÜRK TARİH KURUMU

ANADOLU'DA İŞLETMEYE AÇILAN İLK DEMİRYOLU
İZMİR-KASABA HATTI VE UZANTILARI (1863-1897)
Arif KOLAY

Bu çalışma Annem Meryem Kolay ve
Babam Mahmut Kolay'a ithaf olunmuştur.

ANADOLU'DA İŞLETMEYE AÇILAN İLK DEMİRYOLU: İZMİR-KASABA (TURGUTLU) HATTI VE UZANTILARI

ATATÜRK KÜLTÜR, DİL VE TARİH YÜKSEK KURUMU
TÜRK TARİH KURUMU YAYINLARI
IV/A-2-2.12. Dizi-Sayı: 24

ANADOLU'DA İŞLETMEYE AÇILAN İLK DEMİRYOLU: İZMİR-KASABA (TURGUTLU) HATTI VE UZANTILARI

Arif KOLAY

ANKARA, 2019

Kolay, Arif, 1973-

Anadolu'da işletmeye açılan ilk demiryolu : İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattı ve uzantıları / Arif Kolay. — Ankara : Türk Tarih Kurumu, 2019.

xxii, 287 s. : resim (çoğu renkli), harita, tıpkıbasım, tablo ; 24 cm. — (AKDTYK Türk Tarih Kurumu yayınları ; IV/A-2-2.12. Dizi-Sayı: 24)

Bibliyografya ve indeks var.
ISBN 978 - 975 - 17 - 4358 - 9

1. Demiryolları _ Türkiye _ Tarih. I. E.a. II. Dizi.
385. 09561

Atatürk, Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yönetim Kurulu'nun 06.07.2018 tarih ve 759/25 sayılı kararı gereği 1000 adet basılmıştır.

ISBN: 978-975-17-4358-9

İnceleyiciler: Prof. Dr. Mehmet Akif ERDOĞRU
Doç. Dr. Nevzat ARTUÇ
Doç. Dr. Şennur ŞENEL

Kapak Tasarım: Emine ÇAKIR

Baskı

SALMAT BASIM YAYINCILIK AMBALAJ SAN. ve TİC. LTD. ŞTİ.
Sebze Bahçeleri Caddesi (Büyük Sanayi 1 Cad.)
Arpacıoğlu İş Hanı No:95/1 İskitler/ANKARA
Tel: (0312) 341 10 24 • Faks: (0312) 341 30 50
www.salmatbasim.com.tr • email: salmatbasim@gmail.com

İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ XI

KISALTMALAR XIX

TABLO LİSTESİ XXIII

GİRİŞ 1

BİRİNCİ BÖLÜM

ANADOLU'DA AÇILAN İLK HAT OLAN İZMİR-KASABA DEMİRYOLU'NUN YAPILIŞI

A. Batı Anadolu'da Demiryoluna Duyulan İhtiyaç 19

B. İzmir-Kasaba (Turgutlu) Demiryolu İçin Verilen İlk Teklifler 24

C. İmtiyazın Edward Price'a Verilmesi 25

1. İzmir-Kasaba Demiryolu İçin İmzalanan Mukavelename ve Şartname ... 26

2. Şirketin Kurulması ve Sermayesinin Teşekkülü 32

3. Birunabad (Bornova) Şubesi İmtiyazının Verilmesi 33

D. Demiryolunun Yapılışına Tepkiler ve İnşası İçin Yürütülen İlk Faaliyetler .. 34

1. Demiryolu İnşaatının Başlaması 37

2. İzmir-Menemen, İzmir-Bornova ve Menemen-Manisa Hatlarının Açılışı 41

3. Hattın Kasaba (Turgutlu)'ya Ulaşması 42

E. Demiryolu İnşaatı Süreci ve Sonrası Gelişmeler 43

1. Arazi Meseleleri 43

2. Doğal Afetler, Kazalar, Aksaklıklar 44

3. Tarife Meselesi 44

4. Komisyonların Oluşturulması ve Komiser Tayini 45

5. Yurtdışına Eleman Gönderilmesi 46

6. Turizme Yönelik Çalışmalar 46

7. Temin Faizinin Ödenmesi Meselesi 47

F. Hattın İşletilmesi ve 1866-1873 Yılları Arası Şirketin Gelir-Gider Hesapları ..50

İKİNCİ BÖLÜM

KASABA DEMİRYOLU HATTININ ALAŞEHİR'E UZATILMASI

A. Hattı Uzatma Girişimleri 57
B. Kasaba-Alaşehir Hattı İnşaatının Başlaması 59
1. İnşaatın Durması ve Şirketin Ek Mukavele Talepleri 59
2. Kasaba-Alaşehir Demiryolu İle İlgili Yeni Teklifler 63
C. İmtiyazın Verilmesi ve Mukavelenin İmzalanması 66
D. Kasaba-Alaşehir Demiryolu Hattı İnşasının Tekrar Başlaması 69
1. Kasaba-Alaşehir Demiryolu Güzergâhında Yapılan Değişiklikler 70
2. Bayliss'in İstifası ve Yerine Mösyö Havden'in Geçmesi. 71
3. Alaşehir Hattının Bitirilmesi 71
4. Alaşehir Hattının Açılışı ve Kasaba Demiryolu Şirketi'ne Devri ile İlgili Komisyon Teşkili 72
E. İnşaat Sırasında Meydana Gelen Diğer Olaylar 74
1. İnşaat Masrafları 74
2. Basmane Garı'nın İnşası 75
3. Demiryolu İnşaatı Sırasında Bulunan Tarihi Eserler ve Arama Çalışmaları . 76
4. Manisa-Alaşehir Arasına Telgraf Hattı Yapımı 77
5. Padişaha Hediye Edilmek Üzere Özel Vagon Yapılması 77
6. Demiryollar İdaresi'nin Kurulması 77
7. Kasaba Demiryolu'nun Güzergâhı, 1875-1885 Arası İşletme Durumu ve Yönetimi 78
F. Hükümetin Kasaba Demiryolu Şirketi'nden Borç Alması 82

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

MANİSA-SOMA HATTININ YAPILMASI

A. İmtiyazın Verilmesi ve Mukavelenin İmzalanması 87
B. Manisa-Soma Arası Demiryolu Hattının İnşa Süreci 95
1. İstimlâk Komisyonunun Teşkili ve İnşaatın Başlaması 96
2. Manisa-Akhisar Arasındaki Hattın Tamamlanması 98
3. Manisa-Soma Hattının Geçici Kabulünün Yapılarak İşletmeye Açılması 102

C. Manisa-Soma Demiryolu'nun İnşa Süreci ve Sonrasındaki Diğer Gelişmeler 103
1. Arazi Meseleleri ... 103
2. Kazalar ve Doğal Afetler ... 105
3. Komiserliklerin Ayrılması ... 107
4. Bilet Tarifeleri ve İstasyon Tabelalarının Düzenlenmesi ... 108
5. Posta ve Telgraf Nezareti ile Kasaba Demiryolu Şirketi Arasında Yapılan Anlaşma ... 109

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KASABA DEMİRYOLU İMTİYAZININ FRANSIZLARIN ELİNE GEÇMESİ VE HATTIN ALAŞEHİR'DEN AFYONKARAHİSAR'A UZATILMASI

A. Alaşehir Hattını Uzatmak Amacıyla Yapılan Girişimler ... 111
1. Alaşehir-Afyon Hattının Yapımı Öncesinde Osmanlı Demiryollarının Durumu ... 112
2. Bandırma-Konya Hattı İmtiyazının Nagelmackers'e Verilmesi ... 115
B. Alaşehir-Afyon Hattı İçin Sunulan Teklif ve Raporlar ... 116
1. Nagelmackers'in Kasaba Hattı İle İlgili İlk Teklifi ... 116
2. Fen Müşaviri Mösyö Gallani'nin Raporu ... 117
3. Erkan-ı Harbiye Feriki Mehmed İbn Mehmed Şakir'in Raporu ... 117
4. Şakir Paşa'nın Raporu ... 118
5. Kasaba Demiryolu Şirketi'nin İmtiyaz Müddetinin Sona Ermesi ... 121
6. Nagelmackers'in Kasaba Demiryolu Şirketi ile Hükümet Arasındaki İhtilafa Dair Yeni Teklifi ... 124
C. Demiryolunu Uzatma İmtiyazının Nagelmackers'e Verilmesi ... 125
D. İmtiyaz Sonrası Yapılan Çalışmalar ... 134
1. Fen Heyetinin Teşkili ve Çalışmaları ... 134
2. Şirketin Kurulması ve Sermaye Tedariki ... 135
3. İmtiyazın El Değiştirmesine İngilizlerin Tepkisi ... 136
4. Mevcut Hatların Yeni Şirkete Devir ve Teslimi ... 138
E. İnşaata Başlanması İçin Yapılan Ön Çalışmalar ... 141
1. İnşaatın Başlaması ... 143

2. Alaşehir-Afyonkarahisar Hattı İnşası İçin Yeni Memur Tayinleri..... 144
3. Arazi İstimlakı Çalışmaları ve Bazı Gümrük Muafiyetleri..... 145
4. İnşaatın Durumu Hakkında Raporlar..... 147
F. İnşaatın Tamamlanarak Alaşehir-Afyon Arasındaki Hatların Açılması..... 150
1. Hattın Muayenesi ve Geçici Kabul için Komisyon Teşkili..... 150
2. Alaşehir-Elvanlar ve Elvanlar-Uşak Arasının Açılışı..... 151
3. Uşak-Dumlupınar Arasının Resmi Açılışının Yapılması..... 154
4. Alaşehir-Afyon Hattının Tamamlanması ve İlk Lokomotifin Afyonkarahisar'a Ulaşması..... 154
G. Alaşehir-Afyon Hattı İnşaatının Tamamlanmasından Sonraki Gelişmeler..... 155
1. İtalyan Konsolosunun Görevine Son Verilmesi..... 155
2. Müfrezeye İhtiyaç Kalmaması..... 155
3. Bazı Görevlilere Nişan Verilmesi..... 155
4. Hatların Kesin Kabulü..... 157

BEŞİNCİ BÖLÜM

İNŞA SIRASINDA VE SONRASINDA YAŞANAN DİĞER GELİŞMELER

A. Eski Hatların Yenilenmesi, Tamir, Bakım ve Onarım Faaliyetleri..... 161
B. Kasaba Hattı Üzerinde Bulunan Şose Yolların ve Köprülerin Tamiri..... 165
C. Kazalar, Doğal Afetler ve İnşaatın Durması Gibi Aksaklıklar..... 166
D. Alaşehir-Afyon Hattı Üzerinde Arazi İstimlakı Meseleleri..... 172
E. Alaşehir-Afyon Demiryolu Hattının İnşası Sırasında Meydana Gelen Asayiş Olayları..... 178
F. Yabancı Uyruklu Çalışanlar İçin Okul ve Kabristan Yapılması..... 195
G. Memurlara ve Hayvanlarına Paso Verilmesi Meselesi..... 196
H. Demiryolu Memur ve İşçilerinin Askerlikten Muaf Tutulması..... 196
I. Hızlı Tren Uygulaması..... 197
J. Geleneksel Taşımacılık Sistemleri ve Diğer Demiryolu Şirketleri İle Kasaba Demiryolu Şirketi Arasındaki Rekabet..... 198
K. Nagelmackers'in Aydın Demiryolunu Alma Girişimi..... 205

L. Soma-Bandırma Hattının Yapılması 206
M. Hatların İşletilmesi 208
1. Ücret Tarifelerinde İndirim 215
2. Özel Ücret Tarifeleri Uygulamaları 217
N. Kasaba Demiryolunun Bölgeye Etkileri 217
O. Kasaba Demiryolu Hatlarının Millileştirilmesi 233
SONUÇ 235
KAYNAKÇA 241
DİZİN 255
EKLER 269

ÖN SÖZ

İnsanoğlunun kaderini etkileyen en önemli buluşlardan birisi demiryollarıdır. Gerçekten de demiryolları, toplumların siyasi, sosyal, iktisadi ve fikrî yapılarında köklü değişikliklere neden olmuş, iktisadi hayata getirdiği canlılık ve ticaret hacminde yarattığı muazzam genişleme bir yana insanların seyahat algısı, zaman anlayışı, gündelik yaşamın ritmi ve konforu gibi hususlarda önceki dönemlerle mukayese olunmayacak değişimler yaşanmıştır. Batıda demiryolları ile ilgili çok sayıda ilmi çalışma yapılmasına karşın ülkemizde uzun yıllar bu konular üzerinde durulmamış, ancak son yirmi yıl içinde ele alınmaya ve akademik düzeyde çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. Ali Akyıldız'ın yüksek lisans tezi "İzmir-Aydın Demiryolu", Cemil Öztürk'ün yüksek lisans tezi "Haydarpaşa-İzmit Hattı", Vahdettin Engin'in doktora tezi "Rumeli Demiryolları", Ufuk Gülsoy'un doktora tezi "Hicaz Demiryolu", Salim Aydın'ın yüksek lisans tezi "Selanik-Manastır Demiryolu" ve Murat Özyüksel'in "Hicaz Demiryolu" ile "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları" başlıklı çalışmaları bu alanda ilk çalışmalar olarak zikredilebilir.

Ali Akyıldız tarafından hazırlanan "İzmir-Aydın Demiryolu" başlıklı yüksek lisan tezi giriş ve üç bölümden oluşmaktadır. Tezin giriş kısmında daha çok mevcut literatürden istifade edilerek, dünyada demiryollarının ortaya çıkışı ve Osmanlı'da yapılan demiryolları (Köstence-Çernovada, Rusçuk-Varna, İzmir-Kasaba, Mudanya-Bursa, Rumeli Demiryolları, Mersin-Tarsus-Adana, Selanik-İstanbul, Anadolu Demiryolları, Suriye Demiryolları, Hicaz Demiryolu vb) hakkında genel bilgiler verilmiştir. Birinci ve ikinci bölümde tezin esasını oluşturan Aydın Demiryolu hattının yapılışı ve uzatılışı önemli ölçüde arşiv vesikaları, defterler ve gazetelere dayanılarak yazılmıştır. Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde çalışmanın yapıldığı yıllarda bazı fonların hizmete açılamamış olması sebebiyle inşaatın ilk yılları ile ilgili arşiv belgesi eksikliği görülmektedir. Bu eksiklik "Ceride-i Havadis" ve Ruzname-i Ceride-i Havadis" gibi dönemin gazetelerinden giderilmeye çalışılmıştır. Üçüncü bölüm ise İzmir-Aydın demiryolunun Batı Anadolu'ya yaptığı tesirler hakkındadır.

Vahdettin Engin'in "Rumeli Demiryolları" isimli çalışmasında ise başta dünyada demiryollarının ortaya çıkış süreci ve Osmanlı'da ilk demiryolları hakkında genel bilgiden sonra Rumeli demiryollarının yapılış süreci arşiv vesikaları ve Basiret, Hakayık'ül-Vekayi, Milliyet, Osmanlı, Peyam-ı Sabah, Rumeli, Tarik,

Terakki, Tercüman, Tercüman-ı Hakikat, Journal de Constantinople, La Turquie, Le Moniteur Oriental, The Levant Herald gibi dönemin gazetelerinden faydalanılarak hazırlanmış ve 1993 yılında kitap olarak yayımlanmıştır.

Ufuk Gülsoy'un "Hicaz Demiryolu" adlı çalışması büyük ölçüde Başbakanlık Osmanlı Arşivi vesikaları ve defterler, kısmen de İstanbul Müftülüğü Meşihat Arşivi ve Public Record Office vesikaları ile dönemin Osmanlı gazeteleri ve salnamelerden istifade edilerek hazırlanmış ve 1994 yılında yayımlanmıştır. Murat Özyüksel'in aynı ismi taşıyan ve 2000 yılında yayımlanan çalışması ise daha çok Alman ve Avusturya arşiv belgeleri ile Almanya'da ve Avusturya'da yayımlanmış olan kitap, broşür, gazete ve dergilerden istifade edilerek hazırlanmıştır. Çok az da olsa Başbakanlık Osmanlı Arşivi vesikası kullanılmıştır. Bunlar da sadece Yıldız Tasnifi'nden elde edilen belgelerdir.

Yine Murat Özyüksel'in 1988 yılında yayımlanan "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları" adlı diğer çalışmasının temel kaynaklarını Osmanlı, Alman, İngiliz, Avusturya, Amerikan ve İngilizceyle Almancaya çevrildiği kadarıyla Rus belgeleri oluşturmaktadır. Yabancı belgeler arasında konsolosluk raporları ön plana çıkmaktadır. Aynı olaylar hakkında çoğu zaman İngiliz, Alman ve Osmanlı belgelerindeki görüşler çapraz olarak karşılaştırılabilmiş ve bilgilerin doğruluğu teyit edilmiştir. Yine aynı dönemde her görüşten bilim insanı, politikacı, gazeteci ve derneğin yayınladıkları çeşitli makale, broşür ve kitaplardan da istifade edilmiştir.

Cemil Öztürk'ün "Haydarpaşa-İzmit Hattı" ve Salim Aydın'ın "Selanik-Manastır Demiryolu" başlıklı yüksek lisans tezlerinin temel kaynaklarını ağırlıklı olarak Başbakanlık Osmanlı arşivi belgeleri ve Osmanlı gazeteleri oluşturmaktadır.

Yukarıda künyeleri zikredilen çalışmaların yapıldığı dönemlerde Başbakanlık Osmanlı Arşivi'ndeki bazı fonların araştırmacılara kapalı olmasından dolayı istifade edilemediği görülmüştür. Bunlardan en önemlisi özellikle demiryolu inşaat işleriyle ilgili çok sayıda belgenin bulunduğu Nafia Nezareti Fonu'dur. Aynı şekilde Ticaret, Nafıa, Ziraat, Orman ve Maadin Nezaretleri Dosya Usulü Evrakı'ndan da yine araştırmaya açık olmadığından dolayı istifade edilememiştir.

Arşivde kapalı olan ve istifade edilemeyen bazı fonlara rağmen yapılan bu çalışmalar demiryollarına olan ilgiyi artırmış, müteakip çalışmalar için sağlam bir zemin oluşturmuştur. Nitekim bu çalışmalardan sonra gerek yüksek lisans gerekse doktora düzeyinde demiryolları ile ilgili birçok çalışma yapılmış ve yapılmaya da devam edilmektedir.

Demiryolları ile ilgili özellikle Osmanlı demiryolları hakkında Türkiye dışında yapılan araştırmaların, Türkiye'dekilere nispetle oldukça fazla olduğu bilinmektedir. Türkiye dışında Osmanlı demiryolları ve bilhassa Bağdat Demiryolu, Hicaz Demiryolu ve Aydın Demiryolu hakkında bazı çalışmalar yapılmıştır. Bunlara örnek olarak Yaqub Nasif Karkar, "Railway Development in the Ottoman Empire"; Doktora Tezi, Indiana University 1963; Shereen Khairallah Khairallah, "Railways in the Middle East: 1856-1948: Political And Economic Background", Lübnan 1991; J. F. Woods, "British Railway İnvestment in Turkey, With Special Reference to the İmperial ottoman Railway from Smyrna to Aidin, 1856-1935", Yüksek Lisans tezi; Seyyid Ahmed el-Münir el-Hüseyin el-Dımeşki Muhammed Arif, "The Hejaz Railway and the Muslim Pilgrimage: A Case of Ottoman Political Propaganda", Wayne State University yayını 1971; William Ochsenwald, "The Hijaz railroad", The University of Virginia 1980, gibi çalışmalar zikredilebilir.

Bizim çalışmamız ise Osmanlı döneminde yapılan ilk demiryollarından biri olan İzmir-Kasaba hattıdır. İzmir-Kasaba hattı ile ilgili gerek yurt içinde gerekse yurt dışında bugüne kadar müstakil bir çalışma ise yapılmamıştır. Bu konu ile ilgili sınırlı sayıda ve birkaç sayfayı geçmeyen bilgiler, Ahmet Onur'un "Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)", A. du Velay'ın "Türkiye Maliye Tarihi", Charles Morawitz'in "Türkiye Maliyesi", Mustafa Işıksaçan'ın "Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar", Bülent Varlık'ın "19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması" ve Sir P. Currie tarafından hazırlanan "Report by Major Law on Railways in Asiatic Turkey" gibi eserlerde bulunmaktaydı. Bu çalışmalarda metodolojik sorunlar gözlemlendiği gibi, verilen bilgilerde de tutarsızlıklar ve bir takım yanlışlıklar görülmektedir.

Yukarıdaki çalışmalardan başka İzmir-Kasaba hattını biraz daha yakından ilgilendiren üç çalışma daha yapılmıştır. Bunlardan ilki Cemal Nadir tarafından 1927 yılında hazırlanan "Kasaba Şimendiferleri Güzergâh Rehberi"dir. Burada demiryolunun inşa süreci ile ilgili bilgi bulunmayıp sadece 1920'li yılların sonlarında Kasaba hattı üzerindeki Turgutlu, Salihli, Menemen, Soma, Akhisar, Balıkesir gibi bazı yerleşim yerlerinin durumu hakkında genel bilgiler verilmiştir. İkinci çalışma, Gülçin Uzuntepe tarafından 2000 yılında hazırlanan "Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) (1856-1897)" isimli yüksek lisans tezidir. Bu çalışmada arşiv kaynaklarına başvurulmadığı gibi daha tezin başlığında iki önemli hata yapıldığı görülmektedir. Bir kere, Osmanlı Devleti'inde yapılan ilk demiryolu, İzmir bölgesindeki hatlar değil "İskenderiye-Kahire" hattıydı. İkinci olarak, İzmir-Aydın-Kasaba adını taşıyan müstakil bir hat olmayıp, İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba olarak iki bağımsız hat vardır. Bunlar-

la birlikte hatların inşa süreci de tam olarak anlatılabilmiş değildir. Diğer çalışma da, 2002 yılında A. Nedim Atilla'nın "İzmir Demiryolları" isimli eseridir. Hem İzmir-Aydın hem de İzmir-Kasaba hattı hakkında bilgiler bulunan bu çalışmada da arşiv kaynaklarına başvurulmamıştır.

Demiryolları, milletlerin siyasi, sosyal, iktisadi ve fikrî yapılarında köklü değişikliklere neden olması bakımından insanoğlunun kaderini etkileyen en önemli buluşlardan birisi olarak değerlendirilmektedir. Özellikle XIX. Yüzyılda dünyada baş döndürücü gelişmelerin yaşanmasında sürecin önemli dinamiklerinden biri, demiryolları sayesinde intikal ve ulaşım imkânlarında görülen muazzam gelişmedir. Demiryolları bir taraftan kırsal bölgeleri üretim zincirine dâhil etmiş, keza limanlara bağlayarak üretim ve ticaret hacmini artırmıştır. Öte yandan sanayinin ihtiyacı olan işgücü, hammadde ve pazar sorunlarının çözümüne de önemli bir katkı sağlamıştır. XI. yüzyıl ortalarında başlayan demiryolu maceramız Osmanlı sosyo-iktisadi tarihi açısından önemli gelişmelere sahne olmuştur. Konuyla ilgili çalışma yapanların bir kısmı demiryollarını emperyalizmin ülkemize giriş vasıtası olarak değerlendirmiştir. Bu düşünce ne kadar doğrudur? Osmanlı Devleti idarecileri bu süreçte ülkeye demiryolu getirme konusunda çaba sarfetmişler midir? İyi niyet ya da art niyet var mıdır? gibi sorulara cevap aramanın yanında İzmir-Kasaba demiryolu ve Afyon'a kadar uzatılması süreci hakkındaki çalışmaların yetersizliği bizi, bu konuda, daha kapsamlı bir araştırma yapmaya sevketti. Bu düşünceyle hazırladığımız çalışmanın giriş kısmında mevcut makale, kitap ve tez gibi çalışmalardan faydalanıldı ve sistem olarak demiryolları ile ilgili yukarıda zikredilen çalışmalar örnek alındı. Çalışmanın esas kaynağını Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nin değişik fonlarında bulunan belge ve defterler oluşturdu. Bu bağlamda Bâbıâli Evrak Odası Sadaret Evrakından Sadaret Amedi Kalemi Evrakı, Divan-ı Hümayun Kalemi, Divan-ı Hümayun Kalemi, Mukavele, Divan-ı Hümayun Kalemi, Sadaret Mektubi Kalemi, Nezaret ve Devâir ve Mektubi Kalemi belgeleri; İradeler Tasnifinden İrade Askeriye, İrade Dâhiliye, İrade Hususi, İrade Meclis-i Umumi, İrade Mesâil-i Mühimme, İrade Meclis-i Vâlâ, İrade Şura-yı Devlet, İrade Taltifat, İrade Ticaret ve Nafıa belgeleri; Yıldız Tasnifinden Yıldız Elçilik, Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik, Yıldız Esas Evrakı, Yıldız Hususi Maruzat Evrakı, Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı, Yıldız Perakende, Askeri Maruzat, Yıldız Perakende, Mabeyn Başkitabeti, Yıldız Perakende, Tahrirat-ı Ecnebiyye ve Mâbeyn Mütercimliği, Yıldız Perakende, Ticaret ve Nafıa, Yıldız Resmi Maruzat Evrakı, Yıldız Sadaret belgeleri; Dâhiliye Nezareti Evrakından Dâhiliye Mektubi Kalemi - Dâhiliye Nezareti Evrakı, İdare Kısmı belgeleri; Hariciye Nezareti Evrakından Hariciye İstişare Odası, Hariciye Tercüme Odası, Hariciye Siyasi belgeleri; Maarif Nezareti Evrakından Maarif Nezareti, Mektubi Kalemi belgeleri;

Meclis-i Vükela Mazbataları; Şura-yı Devlet Evrakından Şura-yı Devlet, ŞD. (Aydın II), Şura-yı Devlet Nafıa belgeleri; Özellikle demiryolları ile ilgili çok sayıda belgesi bulunan Ticaret Nafıa ve Demiryolları İdaresi fonlarının bulunduğu Ticaret, Nafıa, Ziraat, Orman ve Maadin Nezaretleri Dosya Usulü Evrakı; Zabtiye Nezareti Evrakı ve Meclis-i Vâlâ Evrakı belgelerinden istifade edildi.

Sonradan araştırmacıya açılmış olan Nafıa Nezareti Fonu ile Ticaret, Nafıa, Ziraat, Orman ve Maadin Nezaretleri Dosya Usulü Evrakı'ndan istifade edilmiş olunması araştırmamızı zenginleştirmiştir. Zira bu fonlar doğrudan demiryolları ile ilgilidir. Osmanlı döneminde yapılan bütün demiryolları ile inşaat sürecinden işletmesine, işletme sürecinde beher seferde ne kadar insan ve yük taşındığına dair en ayrıntılı bilgiler bu fonlarda bulunmaktadır.

Yine arşivden faydalandığımız diğer kaynak türü de defterlerdir. Bunları da Babıali Evrak Odası (Ayniyat Defterleri, Nezaret Gelen-Giden Defterleri, Nafıa Gelen Defteri, Nezaret Gelen-Giden Defterleri, Nafıa Giden Defteri, Sadaret Defterleri; Demiryolları İdaresi Defterleri; Hazine-i Hassa Defteri; Mukavelat Defterleri; Mukavelename Defterleri; Şura-yı Devlet Evrakı Hülasa Kayıt Defterleri, Nafıa I-II; Vilayât Gelen-Giden Defteri; Vilayât Gelen-Giden Defterleri, Aydın Gelen Defteri gibi defterler oluşturmuştur.

Başbakanlık Osmanlı Arşivinden başka İstanbul Deniz Müzesi Arşivi ile İzmir Kent Müzesi Arşivi belgelerinden de faydalanılmıştır.

Çalışmada basın ayağı da ihmal edilmemiş, Ahenk, Anadolu, Basiret, Dersaâdet Ticaret Odası Gazetesi, Düstur, Hizmet, Hüdâvendigâr Gazetesi, İmtiyâzât ve Mukâvelât Mecmuası, İzmir, Mecmûa-i Umûr-ı Nâfıa, Mukâvelât Mecmuası, Ruznâme-i Ceride-i Havâdis, Sabah, Servet-i Fünûn, Takvim-i Vekâyi, Tasvir-i Efkâr, Umûr-ı Nâfıa ve Ziraat Mecmuası gibi yerel gazete ve mecmualar ile Journal of the Society of Arts, La Turquia, The Railway Magazine, The Times gibi yabancı gazetelerden istifade edilmiştir.

Arşiv belgelerinden elde edilen bilgiler her ne kadar doğru, güvenilir ve tafsilatlı olsa da bazı detaylar bulunmamaktadır. Demiryolları ile ilgili belgelerde söz konusu hattın ne zaman açıldığı ve yapılan merasime kimlerin katıldığı vs. konuların dışındaki bilgiler birkaç cümleyi geçmemektedir. Oysa aynı konu ile ilgili gazetelerde günlerce yazı dizisi yayımlanmıştır. Bu konudaki eksiklikler ve arşiv belgelerinin boş bıraktığı konular gazete ve mecmualardan elde edilen bilgilerle tamamlanmıştır.

Çalışmada, dönemin bazı gazete ve dergileri yanında salnamelerden de istifade edildi. Salnamelerden hatların açılış tarihleri, demiryolu şirketinin bi-

lançoları ve şirkette çalışan memurların isimleri hakkında bilgiler elde edildi. Salnamelerden alınan bilgiler ile diğer kaynaklardan temin edilen bilgilerin karşılaştırılması imkânı doğdu. Tesadüf edilen bazı yanlış ya da eksik bilgiler dipnotlarda ayrıca izah edildi. Bunların haricinde yukarıda bahsetmiş olduğumuz çalışmalardan, özellikle İzmir-Kasaba hattı ile aynı dönemlerde yapılmış olan İzmir-Aydın demiryolu ile ilgili Ali Akyıldız'ın yüksek lisans tezi ve demiryolları ile ilgili diğer yayınları, aynı şekilde Vahdettin Engin ve Ufuk Gülsoy'un çalışmaları da yol gösterici oldu.

Çalışmamız giriş ve beş bölümden oluşmuştur. Giriş kısmında, dünyada demiryollarının ortaya çıkışı ve Osmanlı Devleti'inde yapılan ilk demiryolları hakkında mevcut yapılmış olan çalışmalardan faydalanılarak genel bilgiler verildi. Giriş kısmından sonraki bölümlerde ağırlıklı olarak arşiv belgeleri ve gazetelerden istifade edildi. Bu bağlamda Birinci bölümde, Batı Anadolu'da demiryoluna duyulan ihtiyaçtan bahsedilerek, İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattının inşa süreci ve işletilmesi hakkında bilgi verildi. İkinci bölümde, hattın Turgutlu'dan Alaşehir'e uzatılması ve inşaat sürecinde yaşanan diğer olaylar ele alındı. Üçüncü bölüm ise Manisa-Soma arasında yapılan hatta ayrıldı. Dördüncü bölümün konusunu da İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi'nin el değiştirmesi ve Alaşehir-Afyonkarahisar arasında yapılan demiryolu hattının inşa ve işletme süreci oluşturdu. Aslında çalışma dört bölüm olarak tasarlanmıştı. Ancak dördüncü bölüm elde edilen bilgiler dolayısıyla hacim olarak diğer bölümlerden oldukça fazla oldu ve bölümler arasında sayfa sayısı bakımından dengesiz bir durum ortaya çıktı. Bu yüzden dördüncü bölümü ikiye bölüp bir bölüm daha ilave edilmiş oldu. Beşinci Bölümde de inşaat sırası ve sonrasında yaşanan eski hatların bakım ve onarımları, arazi meseleleri, asayiş olayları, demiryolu kazaları gibi konular hakkında ayrıntılı bilgiler verildi. Ayrıca demiryolu hattının bölgeye etkileri de beşinci bölüm içinde ayrı bir başlık altında ele alındı.

Sıra işin en zevkli kısmına geldi. Çalışma sırasında pek çok kişinin katkısı oldu. Hepsine teşekkür etmek istiyorum. Başta hocam Prof.Dr. Vahdettin Engin'in desteği ve önemli katkıları oldu. Konunun belirlenmesinden başlayarak daha sonraki çalışma ve yazma aşamalarında tavsiye, destek ve yardımlarını eksik etmeyen hocama özellikle teşekkür ederim. Yine gerek çalışma konusunun ve sınırlarının belirlenmesi gerekse çalışma sırasında sürekli destek olan, yol gösteren Prof.Dr. Ali Akyıldız, Prof.Dr. Zekeriya Kurşun, Prof.Dr. Erhan Afyoncu, Prof.Dr. Ufuk Gülsoy, Prof. Dr. Ali Fuat Örenç, Prof.Dr. Bayram Nazır, Prof.Dr. Yüksel Çelik, Doç.Dr. Ali Satan, Doç.Dr. Davut Hut, Doç. Dr. Uğur Demir, Dr.

Salim Aydın, Dr. Muhammet Şen, Dr. Engin Kırlı, Dr. Nursel Manav, Dr.Kürşad Karacagil'e ayrı ayrı teşekkür ederim.

İzmir'deki çalışmalarım sırasında da pek çok kişinin yardım ve katkısı oldu. Bunlardan başta arkadaşım Basmane Garı Müdürü Necati Tümer, Demiryolları III. Bölge Müdürü Sabahattin Eriş, İzmir Alsancak Garı personelinden Ramazan Kazanır, Vedat Yılmaz, Baki Taşkın, İzmir Kent Müzesi Arşivi personelinden Mehmet Baran, Doç.Dr. Zafer Atar ve İzmir Fransız Kültür Merkezi'nden Agnes Meriç'e, Mehmet ve Rukiye Onglu'ya teşekkür ederim. Bunlardan başka maddi manevi katkılarından dolayı İlim yayma Cemiyeti'ne, Atatürk Kitaplığı, İSAM, Kütüphanesi, İTO Kütüphanesi, Beyazıt Devlet ve Ali Emiri Kütüphanesi çalışanlarına ve özellikle Başbakanlık Osmanlı Arşivi personeline gönülden teşekkür ederim.

Son olarak bu çalışmada en büyük fedakârlığı doğal olarak ailem üstlendi. Bundan dolayı her zaman destek olan aileme de çalışma süresince bana katlandıkları için teşekkür etmeyi zevkli bir görev addederim.

Arif KOLAY

KISALTMALAR

A.AMD.	Sadaret Amedi Kalemi Evrakı
A.AMD.d.	Sadaret Amedi Kalemi Evrakı Defterleri
A.DVN.	Divan-ı Hümayun Kalemi
A.DVN.MKL	Divan-ı Hümayun Kalemi, Mukavele
A.DVN.NMH.	Divan-ı Hümayun Kalemi
A.DVNS.MKL.d.	Mukavelename Defteri
A.DVNS.MKLT.d.	Mukavelat Defteri
a.g.e.	Adı geçen eser
a.g.m.	Adı geçen makale
a.g.t.	Adı geçen tez
A.MKT.MHM.	Sadaret Mektubi Kalemi
A.MKT.NZD.	Mektûbi Kalemi, Nezaret ve Devâir
ATAM	Atatürk Araştırma Merkezi
AYN.d.	Ayniyat Defteri
B	Receb
BEO	Babıali Evrak Odası
Bkz.	Bakınız
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C	Cemaziyelahir
c.	Cilt
Ca	Cemaziyelevvel
Çev.	Çeviren
DH. MKT.	Dahiliye Mektubi Kalemi

DH.	Dahiliye
DH.İD.	Dahiliye Nezareti Evrakı, İdare Kısmı
DİA	Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
DMİ.	Demiryollar İdaresi
Hariciye	HR.
HH.d.	Hazine-i Hassa Defteri
HR.HMŞ.İŞO.	Hariciye İstişare Odası
HR.TO.	Hariciye Tercüme Odası
İDMA	İstanbul Deniz Müzesi Arşivi
İ.AS.	İrade Askeriye
İ.DH.	İrade Dâhiliye
İ.HUS.	İrade Hususi
İ.MLU.	İrade Meclis-i Umumi
İ.MMS.	İrade Mesâil-i Mühimme
İ.MVL.	İrade Meclis-i Vâlâ
İ.ŞD.	İrade Şura-yı Devlet
İ.TAL.	İrade Taltifat
İ.TNF.	İrade Ticaret ve Nafıa
L	Şevval
M	Muharrem
MF.	Maarif Nezareti Evrakı
MF.MKT.	Maarif Nezareti, Mektubi Kalemi
MV.	Meclis-i Vükela
MVL.	Meclis-i Vâlâ Evrakı
N	Ramazan
Nr.	Numara
ODTÜ	Ortadoğu Teknik Üniversitesi

OTAM	A.Ü. Osmanlı Tarihi Araştırma Merkezi Dergisi
R	Rebiulahir
Ra	Rebiulevvel
S	Safer
s.	sayfa
Ş	Şaban
ŞD.	Şura-yı Devlet
ŞD.NF.	Şura-yı Devlet Nafıa
T.	Ticaret, Nafıa, Ziraat, Orman ve Maadin Nezaretleri Dosya Usulü Evrakı
vd.	ve diğerleri
Y.A.HUS.	Yıldız Hususi Maruzat Evrakı
Y.A.RES.	Yıldız Resmi Maruzat Evrakı
Y.EE.	Yıldız Esas Evrakı
Y.MTV.	Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı
Y.PRK.A.	Yıldız Sadaret
Y.PRK.ASK.	Yıldız Perakende, Askeri Maruzat
Y.PRK.BŞK.	Yıldız Perakende, Mabeyn Başkitabeti
Y.PRK.EŞA.	Yıldız Elçilik, Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik
Y.PRK.TKM.	Yıldız Perakende, Tahrirat-ı Ecnebiyye ve Mâbeyn Mütercimliği
Y.PRK.TNF.	Yıldız Perakende, Ticaret ve Nafıa
Z	Zilhicce
Za	Zilkade
ZB.	Zabtiye Nezareti Evrakı

TABLO LİSTESİ

Tablo 1.1. Diğer Demiryollarında Görevlendirilen Memur Sayıları ve Maaşları 46
Tablo 2.1.Şirketin 1875-1885 Arası Bilançoları 80
Tablo 2.2. Kasaba Demiryolunda Trenlerin Hareket Saatleri ve Bilet Ücretleri 82
Tablo 3.1. Kilometre Başına Alınacak Ücretler 94
Tablo 3.2. Soma Şubesinde Uygulanacak Fiyat Tarifesi 109
Tablo 4.1. Şirket ile Hükümet Arasında Ortaya Çıkan İhtilafın Halledilmesi 120
Tablo 4.2. İyi Hizmetleri Görülenlere Verilen Nişanlar 156
Tablo 5.1. 1895-1907 Arası Eski Hattın Trafik Durumu (İzmir-Kasaba-Alaşehir)211
Tablo 5.2. 1898-1907 Arası Yeni Hattın Trafik Durumu (Alaşehir-Afyon) 212
Tablo 5.3. 1895-1907 Arası Devletin Ödediği Kilometre Garantisi 212
Tablo 5.4. 1894-1907 Arası Eski ve Yeni Hatların Gelir-Gider Hesapları 213
Tablo 5.5. 1894-1907 Arası Net Kâr ve Dağılımı 213
Tablo 5.6. Yolcu Fiyat Tarifesi 214
Tablo 5.7. 1898 Yılı Yolcu Tarifesi 215
Tablo 5.8. 1839-1900 Yılları Arasında İzmir Limanı'ndaki Ticaret Hacmi 219
Tablo 5.9. İzmir'den İhraç Edilen Pamuk Miktarı 229

GİRİŞ

A. Dünyada Demiryollarının Ortaya Çıkışı

Ulaştırma, çağdaş uygarlığın çoktan çözümlemiş olduğu bir sorundur. Günümüzde kara, deniz ve hava ulaştırması, durmadan gelişen ve tekniğin en son verilerinden yararlanmaya çalışan bir niteliğe sahiptir. Ulaştırma sistemleri içinde kabul edilen en önemli icat ise tekerlektir. Tekerlek, günümüzde de önemli bir rol oynamaya devam etmektedir. Tekerleğin bulunması uygarlık tarihinin en önemli aşamalarından biri olarak kabul edilmektedir[1]. Tekerleğin bulunmasıyla hayvanlar artık çekici vasıta olarak daha ağır yükleri, daha çok insanı taşır olmuşlardır.

Ulaşım sistemlerindeki en önemli gelişmeler, sanayi ile ilgili gelişmelere paralel olarak, XIX. yüzyıl başlarından itibaren ortaya çıkmaya başlamıştır. Çünkü sanayi ile ulaştırma arasında doğrudan bir ilişki vardır[2].

Günümüzde kullanılan modern ulaşım araçlarından biri de demiryoludur. XIX. yüzyılın ilk yarısından itibaren özellikle buhar makinesinin icadından sonra, bugünkü modern anlamıyla kullanılmaya başlanmıştır[3]. Buhar makinesinin icadından önce demiryolunun bulunuşuna zemin hazırlayacak bazı gelişmeler de olmuştur. Örneğin, Romalılar zamanında tahtadan yapılmış ya da taş yarılarak araba tekerleği izlerine benzeyen oluklar üzerinde insan ya da hayvanlara çektirilen ağaçlar ile taşıma işlemi yapılmıştır[4]. Aynı şekilde, 1550'li yıllarda Avrupa'daki bazı maden ocaklarında, tahtadan yapılan ilkel vagon yollarının kullanıldığı bilinmektedir[5]. Maden ocağından çıkartılan hammadde, ray üzerinde hareket eden küçük vagonlarla yükleneceği taşıtlara ulaştırılıyordu[6]. Vagonlar ilk olarak bu şekilde XVI. yüzyıl ortalarında Fransa'daki Alsace Leberthal maden ocaklarında kullanılmaya başlanmıştı[7]. Bu uygulamalar, XVII. yüzyılın başlarından itibaren Almanya'ya, oradan da İngiltere'ye geçmiştir[8].

J. K. Bridges, *Kara Ulaştırma Tarihi*, İstanbul 1968, s. 1.

Erol Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul 1976, 76-77.

Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993, s. 15.

Tümertekin, *a.g.e.*, s.185.

Ali Akyıldız, *İzmir-Aydın Demiryolu*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1987, s. 1.

[6] Engin, *Rumeli Demiryolları*, s. 16; Bridges, *a.g.e.*, s. 69-70.

"Demiryolu", *Ana Britanica*, cilt IX, İstanbul 1994, s. 422; Engin, *Rumeli Demiryolları*, s. 16. Akyıldız, *a.g.t.*, s. 1.

Buhar gücünün ulaşıma uygulanması girişimleri, 1769 yılında, raydan önce karayolu araçlarında başladı. İlk önce bu uygulamayı Fransız askeri mühendis Nicholas Cugnot başlatmış[9] ve 1784 yılında da İngiltere'de William Murdock devam ettirmişti[10]. Demiryolları üzerinde uygulama girişimi de XIX. yüzyıl başlarında İngiltere'de olmuştu. İngiliz mühendis Richard Trevitchich tarafından bir lokomotif yapıldı[11]. Ancak saatte 8 kilometre hız yapabilen bu lokomotiflerin kullanımları, iktisadi olmadığı gerekçesiyle devam etmedi[12]. 1811'de Blenkinsod ve 1813'te Brunton tarafından aynı türden denemeler yapılmışsa da olumlu bir netice alınamamıştı[13].

Bu konudaki asıl gelişme George Stephenson[14] tarafından gerçekleştirilmiştir. Önceki yaptığı denemelerden sonra kendini geliştiren Stephenson, eskisine göre daha sağlam ray ve lokomotif yapmayı başarmıştır. Stephenson'a Edward Pease adındaki bir işadamı da destek olmuştur. Stephenson, işadamı Edward Pease'nin

Binbaşı Behiç, *Demiryollarının Askerlik Nokta-i Nazarından Tarihi, İsti'mali, Teşkilatı*, İstanbul 1930, s. 4.

[10] Tümertekin, *a.g.e.*, s.185.

Mehmet Bozkurt, *Demiryol I*, İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası, İstanbul 1980, s. 2-3.

[12] T. İybar, "Demiryolu Tarihinine Bir Bakış", *Demiryollar Dergisi*, Sayı 164-165 (29 Ekim 1938), s. 844; Heaton, Trevitchich'in yaptığı raylar üzerinde vagonları çeken tek motorun raydan çıkarak arızalanması ve tamir için gerekli paranın bulunamaması sonucu Peru'ya göç ettiğini ve bu konuda öncülüğün Stephenson'a düştüğünü ifade etmektedir. Herbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi II* (Çev. M. Ali Kılıçbay), Ankara 1985, s. 138.

[13] Engin, *Rumeli Demiryolları*, s. 16.

[14] George Stephenson, 1781 yılında İngiltere'nin Newcastle şehrinde doğdu. Babası maden ocağında çalışan fakir bir işçiydi. 14 yaşında babasının yanında ateşçi çırağı olarak çalışmaya başladı. Ailesinin durumu yüzünden okula gidemeyen Stephenson, 18 yaşına geldiğinde akşam derslerini takip ederek okuma yazma öğrendi ve kendisini geliştirdi. Makineler özellikle de buhar makineleri üzerinde çalışmalar yapmaya başladı. Maden ocağından aldığı para yetmediğinden başka ek işler de yaptı. Çok geçmeden Stephenson'un teknik konulardaki yetenekleri küçük bir olay neticesinde ortaya çıkacaktı. Maden ocağında bulunan bir tulumbanın bozulması onun demiryolu tarihine adının altın harflerle yazdırılmasını sağlayacaktı. Mühendisler uzun süre uğraştukları halde tulumbadaki arızayı gidererememişlerdi. Maden sahibi son olarak tulumbayı Stephaenson'a gösterdi. Stephenson birkaç gün içinde tulumbayı tamir etmiş ve çalışır hale getirmişti. Bu olaydan sonra onun ünü gittikçe arttı. 27 yaşında Killigworth maden ocağında mühendislik yaptı. Kendisini maddi bakımdan destekleyen Lord Rawenswort'un yardımıyla 1814 yılında ilk buharlı lokomotifi yapmayı başardı. Bluncher adını taşıyan bu lokomotif 6 ton ağırlığındaydı ve 30 ton komürü saatte 6 kilometre hızla taşıyabiliyordu. Bundan sonra Stephenson daha büyük projeler düşünmeye başladı. Osman Nihat Akın, "George Stephenson'un Kısa Hayatı", *Demiryollar Dergisi*, Sayı 265, Kasım 1947, s. 41; Mehmet Ferit, "İktisadi Varlığımızın Başlıca Unsurlarından Demiryollarımız", *Demiryollar Mecmuası*, Sayı 104-105, (29.10.1933), s. 535; A. Nedim Atilla, *İzmir Demiryolları*, İzmir 2002, s. 18; Erdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, İzmir 2006, s. 11.

katkı ve teşvikleriyle 1825 yılında, Darlington maden ocağı ile Stockholm limanı arasında bir demiryolu hattı inşa etmiştir. Stephenson'un kendi icat ettiği lokomotif, 27 Eylül 1825 tarihindeki ilk seferinde saatte 20 kilometre hız yaparak yolculuğunu tamamlamıştır[15].

Modern demiryolu ulaşımı ise, 15 Eylül 1830'da Liverpool-Manchester hattının açılışı ile başlamıştır[16]. Bu hattın açılışından önce 1829 yılında lokomotif üzerine, 500 sterlin ödüllü bir yarışma düzenlenmişti. George Stephenson "Rocket" isimli lokomotifiyle yarışmayı kazandı. Bu lokomotif saatte 32 km. hız yapmıştı[17].

Bu bağlamda ilk demiryolu hatları eşya nakli için yapılmış olup daha sonraları yolcu nakli için geliştirilmiştir[18]. Liverpool-Manchester hattı esas itibariyle pamuk sevketmek üzere tasarlanmıştı[19]. Fakat bu hat hem yük hem de yolcuyu lokomotifle taşıyan ilk hattır[20].

Devam eden yıllarda yapılan çalışmalarla demiryolları diğer ülkelere de yayılmıştır. Fransa'da ilk düzenli demiryolu olan St. Etienne ile Roann arasındaki hat, 1832'de maden kömürü ve demir cevheri taşımak için yapıldı[21]. Demiryolları daha sonra çok nüfuslu merkezleri birbirine bağlamaya yöneldi[22]. 1835'te Belçika ve Almanya'da, 1838'de Avusturya'da, 1839'da da İtalya'da demiryolları yapılarak işlemeye başladılar. Kıta olarak ise 1829'da Amerika'da, 1853'te Asya'da ve Avustralya'da 1856'da da Afrika'da demiryolu işletmesine başlanmıştır. Avrupa'da toprakları bulunan devletlerden Osmanlı İmparatorluğu, Rusya ve İtalya ise demiryolunda sona kalan ülkeler olmuşlardır. Rusya'da ilk demiryolu 1848'de açılmıştır[23]. Milletlerarası ilk demiryolu ise 1843 yılında, Almanya'nın Köln ile Belçika'nın Liege şehirleri arasında hizmete girmiştir[24].

Engin, *Rumeli Demiryolları*, s. 16; İybar, *a.g.m.*, s. 844.

[16] Liverpool-Manchester hattının açılışı sırasında, her biri bayraklarla süslenmiş altı vagon, bir bandonun müzik nağmeleri arasında hareket etmişti. Yakup Kalgay, "Dünkü ve Bugünkü Trenler Arasında Küçük Bir Mukayese", *Demiryollar Dergisi*, Sayı 260, Haziran 1947, s. 9.

[17] Akyıldız, *a.g.t.*, s. 2; Yarışmaya katılan diğer makineler de şunlardı: The Novelty, Sans Pareil, The Cycloped ve Perseverdance. Aybar, *a.g.m.*, s. 844.

[18] *Servet-i Fünun*, nr. 223 (8 Haziran 1311/10 Temmuz 1895), s. 240.

W. Hotlton, "Demiryollarının Doğduğu Yer Liverpool", *Demiryollar Dergisi*, Sayı 266, Aralık 1947, s. 73.

[20] Tümertekin, *a.g.e.*, s. 186.

[21] Ahmed İhsan, St. Etienne ile Roann arasındaki hattın yapılış tarihini 1823 olarak belirtmektedir. Ahmed İhsan, *Demiryolları*, İstanbul 1308, s. 1.

[22] Tümertekin, *a.g.e.*, s. 186.

[23] Ahmet Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi*, İstanbul 1953, s. 6-7.

[24] Engin, *Rumeli Demiryolları.*, s. 17.

Demiryollarının yapılmaya başladığı ilk 20 yıl incelendiğinde her yerde aynı hız ve ölçüde yapılmadığı görülür. Kendi ekonomilerinin iç dinamiği ile demiryolu yapımına başlayan sanayileşme sürecindeki ülkelerdeki demiryolu faaliyetleri oldukça süratli gelişmiştir. Dahası demiryolu, sanayileşmeye yepyeni bir ivme de kazandırmıştır. Nitekim demiryollarının yapıldığı ilk yirmi yılda, İngiltere'de demir ve kömür üretimi normalin üç katına çıkmıştır[25].

Sanayileşmemiş ya da sömürge durumunda olan ülkeler doğal olarak demiryoluyla daha geç tanışmışlardır. Çünkü demiryolu yapım maliyetleri oldukça yüksekti ve yetişmiş teknik elemana ihtiyaç vardı. Bununla beraber, sanayileşmemiş ve gelişmemiş olan Hindistan gibi sömürge durumundaki bazı ülkelerde oldukça erken sayılabilecek bir dönemde ve hızlı bir şekilde demiryolu yapılmıştır. Özellikle İngilizler tarafından yapılan bu hatlar sayesinde İngiliz sermayesi, Hindistan'ın en ücra köşelerine kadar nüfuz edebilmiştir[26]. Sömürü niyetlerine rağmen demiryolları başlangıçta Hindistan'ın gelişmesinde etkili olmaya başlayınca, İngilizler tedbir almakta gecikmemişlerdir[27]. Osmanlı Devleti'nde ise demiryolu teşebbüsleri 1830'lu yıllarda başlamasına rağmen ancak 1850'li yıllardan sonra hayata geçebilmiştir.

Demiryollarının, deniz yollarına rakip olarak, dünya üzerinde yaygınlaşması, iktisadi, siyasi, askeri, sosyal alanlarda daha doğrusu hayatın her alanında yepyeni bir dönemin açılmasına da neden olmuştur. Demiryolları ortaya çıkıncaya kadar uzak bölgelere yapılan nakliyatın büyük bir kısmı nehir ve denizyoluyla yapılıyordu. Dolayısıyla su ile bağlantısı olan yerlerde daha fazla gelişim vardı. Bu açıdan bakıldığında demiryolları, uygarlığı sudan uzak bölgelere taşıdı. İç bölgeler ya da sudan uzak yerlere dinamizm geldi. Mal sevkiyatının yanında birçok coğrafya demiryoluyla birleşti. Demiryolu, dünyanın her tarafında mal ve hizmet arzını o zamana kadar görülmedik bir şekilde arttırdı ve hızlandırdı[28].

Murat Özyüksel, *Hicaz Demir yolu*, İstanbul 2000, s. 3.

[26] Engin, *Rumeli Demiryolları*, s. 17.

[27] Hindistan'daki olumlu gelişmeleri önlemek için yapılan girişimlerden en önemlilerinden birisi farklı tarife uygulaması olmuştur. Limanlar ile üretim merkezleri arasında nakledilen mallardan düşük ücret alınırken, Hindistan dâhilindeki merkezleri birbirine bağlayan hatlarda yüksek tarifeler uygulamaya konulmuştur. Bu o kadar belirgindi ki, mesela, zengin kömür yataklarına sahip Raniganj'dan Hindistan içindeki diğer şehirlere kömür götürmek, İngiltere'den kömür ithal etmekten daha pahalıya mal oluyordu. Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s. 3.

[28] Zafer Toprak, "Demiryolu, Devlet ve Modernite", *Demiryol Tren Çağı* (Edt. S. Özpalabıyıklar), İstanbul 2003, s. 10-11.

B. Demiryolunun Osmanlı Devletine Girişi ve İlk Demiryolu Hatları

Demiryolunun Avrupa'da yapılmaya başlandığı ilk yıllardan hemen birkaç yıl sonra Osmanlı Devleti'nde de demiryolu yapımı gündeme gelmiştir. İngiliz kaynaklı olan teşebbüsün altında, sömürgesi olan Hindistan'a daha kısa yoldan ulaşma ve Rusya'ya[29] karşı Hindistan'ın güvenliğini sağlama düşüncesi vardı[30]. Bu amaçla bir İngiliz subayı olan Albay Chesney başkanlığında bir heyet keşif yapmak üzere Fırat havzasına gönderildi[31]. 1830 yılı Haziran ayında bölgeye gelen Chesney bir yıl kadar incelemelerde bulundu[32]. Fırat Nehri yolu ile Basra Körfezi'ni tetkik etti ve burada buharlı gemi işleyebileceğini iddia etti. Basra ile Birecik arasında bu nehir için inşa edilen gemilerle yapılacak olan nakliyatın, Birecik-İskenderun arasında inşa edilecek bir demiryolu ile Akdeniz'e ulaştırılması hedefleniyordu. Hatta 1834 yılında bu iddiasını ispat etmek için iki gemi ile deneme seferleri bile yaptı[33]. Ancak Fırat ulaşım için elverişli değildi. Nitekim deneme seferi yapan gemilerden biri 1836 yılında batmıştı[34].

Bölgedeki şehirlerin ve limanların ticari potansiyelleri sayısal verilerle hesaplanarak, pahalı yatırım gerektiren demiryolu taşımacılığının sağlayacağı kâr-maliyet hesapları, zaman kazancı hesaplandıktan sonra, İskenderun-Birecik arasında bir demiryolu inşasına izin verilmesi için girişimde bulunuldu[35]. Ancak, Fırat'ın ulaşıma elverişli olmaması, Osmanlı Devleti'nin projeye iltifat etmemesi ve 1842 yılında İngiltere'den Mısır'a ve Süveyş'i karadan geçtikten sonra denizyoluyla Hindistan'a posta seferleri yapacak bir vapur şirketinin kurulmasıyla Albay Chesney'in bu demiryolu girişiminden netice alınamadı[36]. Ancak Chesney pes etmeyecekti. Başarısız girişimlerden sonra bu defa 1851 yılında M. William Andrew ile beraber tekrar Hükümete başvurdu. İmtiyaz almalarına rağmen gerekli

Nazım Teoman, "Türk Demiryolları Tarihi ve Baron Hirş", *Demiryollar Dergisi*, Sayı 135-136, s. 116.

30 Vahdettin Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", *Türkler XIV* (Editörler: Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca), Ankara 2002, s. 462.

31 Ali Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, İstanbul 2005, s. 42.

Albay Chesney başkanlığında Fırat vadisine gönderilen grup burada yapılması düşünülen demiryolu projesi için incelemelerde bulundu. Böyle bir proje, o zaman için öyle görkemliydi ki, insanı hayrete düşürüyordu. A. D. Noviçev, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi* (Çev. Nabi Dinçer), Ankara 1979, s. 15.

33 Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *Tarih Dergisi*, cilt XIII, sayı: 17-18, İstanbul 1963, s.100-101.

34 Engin, *Rumeli Demiryolları*, s. 35.

Ünsal Yavuz, *19. Yüzyılda Anadolu ve Ortadoğu'da Demiryolu Projeleri* (X. Türk Tarih Kongresi'nden Ayrıbasım), Ankara 1993, s. 1703.

36 Suavi Aydın, "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış", *Kebikeç*, Sayı 11, Yıl:2001, s.50; Akyıldız, *a.g.t.*, s. 3.

teminatı gösteremedikleri için bu teşebbüsleri de başarısız oldu[37]. İskenderun körfezini demiryoluyla Basra'ya bağlama düşüncesi, daha sonra farklı bir şekil alarak, Bağdat Demiryolu adıyla Almanlar tarafından gerçekleştirilecekti[38].

Osmanlı padişahları ve devlet adamları da demiryoluna çok büyük ilgi gösterdiler. Sultan Abdülmecid (1839-1861) en büyük arzusunun ülkeye tren getirmek olduğunu söylemişti. Ona göre ülkeyi kalkındırmanın en önemli yollarından birisi ülkeye demiryolu yapmaktı[39]. Sultan Abdülaziz de (1861-1876) aynı şekilde demiryoluna önem veriyordu. Hatta tren yolu hattının saray bahçesinden geçmesi söz konusu olduğunda önemli bir söz söylemişti. "*Memleketime demiryolu yapılsın da isterse sırtımdan geçsin*". Demiryolu hakkındaki bu tür olumlu görüşler sadece padişahlarla sınırlı değildi. Dönemin, Fuad Paşa, Âli Paşa ve Sadık Rıfat Paşa[40] gibi önemli devlet adamları da aynı görüşleri dile getiriyorlardı. Böyle bir ortamda Mısır'daki demiryolu girişimleri sonuç verdi ve İskenderiye-Kahire hattı 1851-1856 yılları arasında yapıldı[41].

XIX. yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapmak için peş peşe müracaatlar olmaya başladı. Bunun en önemli sebeplerinden birisi, Rusya'ya karşı yapılan Kırım Savaşı'nda oluşan Osmanlı-İngiliz-Fransız ittifakı idi[42]. Hem devlet idarecileri hem de kamuoyu bu ittifaktan olumlu yönde etkilenmişti[43]. 1855 Ekim'inde Osmanlı Hükümeti basın aracılığıyla Avrupalı sermayedarlara bir çağrıda bulunmuş ve İstanbul-Belgrad arasında yapılması düşünülen demiryolu için Avrupa'nın tecrübe ve sermayesine ihtiyaç duyulduğu,

Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, s. 42.

Engin, *Rumeli Demiryolları*, s. 36.

Sultan Abdülmecid, 30 Haziran 1855'te vükelaya hitaben yaptığı bir konuşmada, ülkenin imar ve ekonomik gelişmesi açısından demiryollarının önemine değiniyor ve bir an önce kumpanyalar teşkil edilerek işe başlanmasını istiyordu. Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demir yolu*, İstanbul 1994, s. 21.

[40] Viyana'da sefirlik yaptığı sırada Avrupa'da yapılan demiryolları hakkında bilgi sahibi olan Sadık Rıfat Paşa, (1807-1857), 1847'de Osmanlı Hükümeti'ne takdim ettiği bir raporda, tarımın geliştirilmesi ve ürünlerin pazarlara kolayca nakledilmesi için, Avrupa'da yapılan demiryollarının benzerlerinin de Osmanlı topraklarında yapılması gerektiğini ifade etmişti. Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s. 21

[41] Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", s. 463.

[42] Demiryolları ile ilgili proje ve teklifler 1850'li yıllarda devam etmesine rağmen Kırım Savaşı'na (1856) kadar müspet bir netice alınamamıştı. Kırım Savaşı'na kadar demiryolları inşaat devresi bir hazırlık devresi mahiyetinden ileri geçememişti. Kırım Savaşı'ndan sonra İngiltere ile Fransa, Avrupa devletleri arasında bir mevki kazanmış olan Osmanlı Devleti'nde ticaret mevkilerini ellerine aldılar ve sermayelerini, tercihen kendi kârlarını artırmak gayesiyle demiryolu inşaatında kullanmaya başladılar. Bkz. "Türkiye'de Demiryollar İnşaat Tarihinin Geçirdiği Devreler", *Demiryollar Dergisi*, Sayı 164-165, s. 902-903; Avni Zarakolu, "Memleketimizde Demiryolu Politikası", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, **cilt 7, sayı 3-4**, Ankara 1950, s. 574.

[43] Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s. 20.

ilgileneceklere de her türlü kolaylığın gösterileceği ifade edilmişti[44]. Bunların yanında 18 Şubat 1856'da ilan edilen Islahat Fermanı da demiryolu müracaatlarında etkili olmuştu. Osmanlı Devleti bu fermanla, bayındırlık konularında Avrupa'nın bilgi, teknik ve sermayesinden faydalanacağını resmen taahhüt etmişti. Ayrıca Islahat fermanı yabancılar lehine pek çok başka düzenlemeyi de içeriyordu[45]. Sermayedarlar, özellikle de İngiliz sermaye sahipleri, ıslahat fermanı programı ile yakından alakadar oldular[46].

Devlet adamları sadece iktisadi yönden fayda sağlayacak diye demiryolu yapmayı düşünmüyordu. Bu dönemde ülkenin bazı bölgelerinde emniyet ve asayiş olaylarında artışlar olmuştu. Buna benzer olayların bastırılmasında süratli asker nakli vesair konularda demiryolunun sağlayacağı avantajlar da göz önünde tutulmuştur. Ayrıca herhangi bir savaş sırasında da gerekli yerlere en kısa sürede birlikler sevkedilebilecekti. Bu gelişmeler ve devlet idarecilerinin bu konudaki kararlı tutumları Avrupa sermaye çevrelerinin harekete geçmesine sebep olmuş ve Osmanlı'da demiryolu yapımının önünü açmıştır. Öncelikle, İngiliz sermayedarlarının Batı Anadolu ve Balkanlar'ın tarım ve ticarete uygun yerlerinde demiryolu yapmak için imtiyaz taleplerine olumlu cevap verilmiştir[47].

Osmanlı Devleti'nde yapılan demiryollarını beş safhada değerlendirebiliriz. Bunlar, İngiliz sermayesi ile yapılan inşaat dönemi (1854-1867), Hükümetin inşaat tecrübesi devri yani demiryollarında devletçilik dönemi (1867-1875), Duraklama dönemi (1876-1888), Yabancı şirketlerin ikinci inşaat dönemi (1889-1898) ve Hükümetin yabancı şirketlerle birlikte çalışma dönemi (1900-1914)[48].

Yukarıda da belirtildiği gibi 1854-1867 yılları arasında Osmanlı Devleti topraklarındaki ilk beş demiryolu hattı İngilizler tarafından inşa edilmiştir. Bu hatlar şunlardır:

[44] Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", s. 463.
Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s. 2

[46] "Türkiye'de Demiryollar İnşaat Tarihinin Geçirdiği Devreler", s. 902-903.
Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", s. 463; Avrupalı sermayedarların Anadolu hakkında fazla bilgiye sahip olmaması ve Rumeli bölgesinin de daha mamur ve ticarete elverişli olduğunu düşünmelerinden dolayı genellikle bu bölgede yatırımlara girişmişler ve başlangıçta Anadolu'ya pek heves etmemişlerdir. Meclis-i Tanzimat'ta yapılan değerlendirmelerde bu konulara da değinilmiş ve Anadolu'nun devlet için önemi vurgulanmıştır. Burada yapılacak demiryolları Anadolu'yu canlandıracak, kalkındıracak bir damar olarak telakki edilmektedir. Bu amaçla Rumeli bölgesindeki demiryollar için yapılan mukavele ve şartlardan farklı olarak, sermaye sahiplerini teşvik edici ve daha cazip şartlar sunulmuştur. Örneğin, Varna ve diğer demiryolları için % 6 faiz temin ve şirket yolu tamamlayamazsa devlet el koyacak iken burada %7 faiz temin olunmuş ve el koyma şartından vazgeçilerek daha kolay şartlar sağlanmıştır. *BOA., İ.MMS.* 14/597.

[48] Ahmet Onur, *a.g.e.*, s. 11.

B.1. İskenderiye-Kahire Hattı

İskenderiye-Kahire hattı, Osmanlı topraklarında inşa edilen ilk demiryoludur. İskenderun-Birecik arasında yapılması düşünülen demiryolu için yapılan girişimlerin sonuçsuz kalmasından sonra, İngilizler başka bir coğrafyada başka bir Osmanlı toprağında, Mısır'da, demiryolu yapma girişiminde bulundular. Amaç yine Fırat vadisi projesinde olduğu gibi Hindistan yolunu kısaltmaktı. Bu amaçla İskenderiye-Kahire arasında bir demiryolu inşa etmek için Mısır Valisi Abbas Hilmi Paşa'dan[49] imtiyaz aldılar. Ancak, valinin Osmanlı hükümetine haber vermeden böyle bir imtiyaz vermeye kalkışması hükümetin tepkisine neden olmuştu[50]. Hatta bu mesele İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında siyasi bir krize bile dönüştü[51]. Böyle bir imtiyaz için Padişah'ın onayı gerektiği, aksi halde izin verilmeyeceği açık bir şekilde ifade edilmişti. Hükümetin bu kararlı tutumu karşısında, İngiliz elçisi Canning'in de araya girmesiyle vali geri adım atmak zorunda kalmıştır. Sonuçta izin için Hükümete başvurulmuş ve inşaat sırasında çalışanların ücretlerinin ödenmesi, demiryolu için ekstra vergi konulmaması ve borç alınmaması gibi şartlarla İskenderiye-Kahire arasında bir demiryolu hattı yapılmasına izin verilmiştir[52]. 1851 yılında imtiyazın verilmesinden sonra

1813'te Cidde'de doğan Abbas Hilmi Paşa (MEB İslam Ansiklopedisi'nde doğum tarihi 1816 olarak belirtilmiştir), Mısır Valisi Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın torunu ve Ahmed Tosun Paşa'nın oğludur. Amcası İbrahim Paşa'nın 1848'de ölümünden sonra Mısır valisi oldu ve bu görevi 1854 yılına kadar devam ettirdi. Genç yaşta vali olan Abbas Hilmi Paşa, valiliğinin ilk yıllarında Avrupa'nın tesiriyle yapılmaya başlanan reformlara karşı çıktı ve özellikle Mehmed Ali Paşa zamanında Batıdan örnek alınarak açılan bazı müesseseleri kapattı. Devlet harcamalarında masrafları büyük ölçüde kısarak vergilerde indirim yaptığından halkın iktisadî durumunda gözle görülür bir düzelme oldu. Mısır'daki Lübnanlı ve Suriyeli tüccarların durumu oldukça iyi bir seviyeye geldi. Valiliği sırasında İngiltere'ye karşı dostça bir politika takip etti ve Tanzimat'ın Mısır'da uygulanması konusunda Osmanlı Devleti'ne karşı yaptığı mücadelede İngilizlerin desteğini sağladı. İngiltere ise bu destek karşılığında 18 Haziran 1851'de Nil ile Süveyş arasında demiryolu inşa etme imtiyazını aldı. Böylece, Hindistan'a kısa yoldan ulaşmak için önemli bir adım atmış oldu. Abbas Hilmi Paşa, kendisinden önceki dönemlerde görev yapmış olan bazı devlet adamlarına ve dedesi Mehmed Ali Paşa hanedanına mensup kimselere karşı iyi davranmadığından, Mısır ümerâsı tarafından sık sık Osmanlı hükümetine şikâyet edildi. Tanzimat'ın Mısır'da uygulanması konusunda Osmanlı Devleti ile ortaya çıkan meseleleri çözmek için Fuad Efendi Mısır'a gönderildi. Fuad Efendi bu hususta bazı düzenlemeler yaptı ve şikâyet konusu meseleleri hallettikten sonra, Abbas Paşa'nın gayretlerinden memnun olarak İstanbul'a döndü. Bundan sonra Osmanlı Devleti'ne sadık kalan Abbas Hilmi Paşa Benhâ'da ansızın öldü. Ölümünden sonra yerine amcası Mehmed Said Paşa geçti. İbrahim İlhâmî adındaki oğlu ise Sultan Abdülmecid'in kızı Münîre Sultan ile evlendi. "Abbas Hilmi I", *DİA*, cilt I; J. Oestrup, "Abbas I", *İA*, cilt I, s. 10-11.

[50] Engin, *Rumeli Demiryolları*, s. 36.
Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, s. 42.
Engin, *Rumeli Demiryolları*, s. 37.

çalışmalara başlanılmış ve 1856 yılında hat işletmeye açılmıştır[53]. İnşa edildiği tarihlerde hem iktisadi hem de stratejik açıdan çok önemli olan bu hat, 1869'da Süveyş kanalının açılmasından sonra önemini kaybetmiştir[54].

B.2. Köstence-Çernovada (Boğazköy) Hattı

İmtiyazı Ağustos 1856'da Trevar Barkley isimli bir İngiliz'e 99 sene müddet ve teminatsız olarak verilen ve 66 kilometre uzunluğunda olan bu hat, aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin Avrupa topraklarında inşa edilen ilk demiryoludur. İnşası Eylül 1860'ta tamamlanan hat 4 Ekim 1860 tarihinde işletmeye açılmıştır. 22 yıl boyunca Osmanlı Devleti'ne hizmet veren hat, 1 Aralık 1882 tarihinde Romanya tarafından 1.650.000 Frank karşılığında satın alınmıştır[55]. Daha sonraki yıllarda ise, Tuna üzerinde kurulan bir köprü vasıtasıyla Avrupa demiryolları şebekesine bağlanmış ve Budapeşte-Bükreş-Köstence hattının son durağı olmuştur[56].

Demiryolunun gelmesi bölgede sosyo-kültürel anlamda pek çok değişime de neden oldu. Köy kültüründen şehir kültürüne hızlı bir geçiş yaşandı. Tamamen Müslümanlardan müteşekkil olan yerleşim yerleri, yurtdışından getirilen işçi ve mühendislerle karmaşık hale geldi. Gerek yerleşim yerlerinde gerek yol inşaatı boyunca lokanta, kahvehane ve meyhaneler açılmaya başladı. Avrupa devletleri buralara konsolosluklar açtı ve telgraf hatları döşendi. Bazı yerleşim yerlerinin idari yapısında düzenlemeler yapıldı. Mesela Köstence kaza iken kaymakamlık haline getirildi. Boğazköy ve çevresi de gelişmeye başladı. Buralara yerleşen gayrimüslimler için mabed, hastane ve okullar yapıldı. Buralardaki nüfus ve ticaret hacminin artması neticesinde, bölgede iktisadi ilişkiler de gelişti. Üretilen ürünler için haftanın belirli günlerinde sabit pazarlar kuruldu. Yine bölgede tarım ve ticaretin gelişmesiyle, gerek tüccarla halk ve gerekse tüccarların kendi aralarında meydana gelen anlaşmazlıkları çözmek üzere ticaret mahkemeleri kuruldu. Başlangıçta küçük bir Müslüman köyü olan Köstence, demiryolu sayesinde planlı, düzenli ve kozmopolit bir şehir haline geldi [57].

Leyla Şen, "Merkez-Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğunda Ulaştırma Sistemleri, *Kebikeç*, Sayı 11, Yıl:2001, s. 98.

[54] Engin, *Rumeli Demiryolları*, s. 37.

Mehmed Cavid, "Müessesât-ı Nâfiamız: Rumeli Şimendüferleri", *Ulûm-ı İktisâdiye ve İctimâiye Mecmuası*, nr. 1-6 (1324-1325), s. 76.

[56] Akyıldız, *a.g.t.*, s. 3; Engin, *Rumeli Demiryolları*, s. 40; Ahmed Midhat, *Üss-i İnkılab*, İstanbul 1294, s.109; Ahmet Onur, *a.g.e.*, İstanbul 1953, 12; Mustafa Işıksaçan, *Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar*, 1963, s.9.

[57] Başlangıçta küçük bir Müslüman köyü olan Köstence'de 1872 yılına gelindiğinde, dört cami, bir kilise, bir havra, 331 ev, 162 dükkân, 131 mağaza, 11 fırın, bir debbağhane, beş han, bir değirmen, on meyhane, iki ambar, iki medrese, bir rüşdiye, sekiz gazino ve lokanta, telgrafhane, hü-

B.3. İzmir-Aydın Hattı

İzmir'deki ticari faaliyetlerin gelişmesine paralel olarak, XIX. yüzyıl ortalarında şehirde yirmi değişik ülkeden tüccarlar büyük ticarethaneler kurmuş ve ülkelerin büyük çoğunluğu İzmir'de konsolosluklar da açmıştı. Bu dönemde İngiliz tüccarlarının sayısı oldukça arttı ve İzmir İngilizler için önemli bir ticaret merkezi durumuna geldi[58]. İngiliz tüccarların neredeyse tamamı ithalat ve ihracat ile uğraşıyordu. Ülkelerinden getirdikleri malları İzmir'deki kendi ticaretevleri vasıtasıyla Rum ve Ermeni komisyonculara devrediyorlar ve bu komisyoncular vasıtasıyla da ihraç edecekleri tarım ürünlerini satın alarak İzmir-Liverpool arasında düzenli seferler yapan vapurlarla İngiltere'ye aktarıyorlardı[59].

Batı Anadolu ticaret için önemli bir yerdi. Başta arazisi verimliydi. Yer altı ve yerüstü kaynakları bakımından da zengindi. Ancak iç bölgelere yapılan taşımacılıkta geleneksel sistemler kullanılıyordu. Bu da çeşitli sıkıntılara neden oluyordu. Ulaşım konusundaki aksaklıkların, kaynak yönünden zengin ve ticarete elverişli olan bölgede ticaret ve tarımın gelişmesini engellendiğini gören İngiliz tüccarlar, bir demiryolu yapılmasının gerekli olduğunu düşünüyorlardı. İngiliz elçisinden destek alınarak yapılan girişimler sonuç verdi ve bölgenin en önemli iki şehri olan Aydın ve İzmir arasında bir demiryolu inşası imtiyazı 23 Eylül 1856 tarihinde bir İngiliz şirketine verildi[60].

Nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu ve verimli topraklardan geçen hattın güzergâhı çok iyi seçilmişti[61]. Demiryolunun inşası için gerekli hazırlıklar tamamlandıktan sonra 22 Eylül 1857'de, yani imtiyazın verilmesinden tam bir yıl sonra inşaata başlandı. Çalışmalar gayet süratli bir şekilde başladığı için hattın 1858 yılı sonlarına doğru bitirileceği düşünülmüştü. Ancak, çıkan aksilikler bu düşüncenin gerçekleşmesine imkân vermedi. İnşaat birkaç kez durduruldu. Bu süreçte devlet her türlü fedakârlığı gösterdi[62]. Mukavelede belirtilen tamamlama

kümet konağı, mahkeme ve gümrük mevcuttu. Konu ile ilgili daha geniş bilgi için bkz., Ali Akyıldız, "Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği", *Osmanlı Araştırmaları*, İstanbul 2000, XX, s. 313-327; Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, s. 59-64.

[58] Örneğin 1849 yılında 202 olan İngiliz tüccarı sayısı 1855'te 919 ve 1856'da 1.061'e çıkmıştı. Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Ankara 1982, s. 37.

[59] Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, s. 15.

[60] Demiryolunu inşa etmek için başvuruyu, Joseph Paxton, George Whytes, Augustus William Rixon ve William Jackson adına Robert Wilkin yapmıştı. Ali Akyıldız, "Osmanlı Anadolusunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)" *Çağını Yakalayan Osmanlı!: Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, Edt.: E. İhsanoğlu, İstanbul 1995, s. 250-251; Köşgeroğlu, *a.g.t.*, s. 44; Abdullah Martal, *Değişim Sürecinde İzmir'de Sanayileşme*, İzmir 1999, s. 54.

[61] Necla Geyikdağı, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914*, İstanbul 2008, s. 136.

[62] Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, s. 26-37.

süresi defalarca uzatıldı. Bu fedakârlıklar işe yaradı ve yapım işinin hızlanmasını sağladı. Önce İzmir-Triyande kısmı 26 Aralık 1860, daha sonra İzmir-Torbalı arası 3 Mayıs 1861 tarihinde işletmeye açıldı[63]. 11 kilometrelik Torbalı-Cellatkahve kısmı ise 9 Eylül 1861'de tamamlandı. Sıtma salgını sebebiyle inşaat bir süre daha durduysa da Kozpınar'a kadar olan 70 kilometrelik kısmın resmi açılışı 14 Kasım 1861'de ve Kozpınar-Ayasolug (Selçuk) arası 17 Eylül 1862'de gerçekleştirildi. Bundan sonra yapılan çalışmalarla, 133 kilometrelik İzmir-Aydın arasındaki demiryolu hattı tamamen bitirilerek 1 Temmuz 1866'da işletmeye açıldı.

İzmir-Aydın Demiryolu daha sonra alınan çeşitli imtiyazlarla uzatıldı ve muhtelif kollara ayrıldı. Hat 1879 tarihinde alınan imtiyazla Sarayköy'e kadar uzatıldı ve Torbalı'dan Tire'ye kadar bir şube inşa edildi. Haziran 1882'de Sarayköy kısmı Eylül 1883'te Tire şubesi işletmeye açıldı[64]. Çatal'dan Ödemiş'e kadar olan şube Aralık 1888, Sarayköy'den Dinar'a kadar olan kısım Ekim 1889, Sütlaç'tan Çivril'e kadar olan kısım Aralık 1889, Söke şubesi Ocak 1891 ve Goncalı-Denizli arası da Mart 1892'de hizmete açıldı[65].

Devletten hiçbir mali yardım almadan yapılan Aydın hattı aynı zamanda Anadolu toraklarında yapımına başlanan ilk demiryolu hattı unvanını elinde bulundurmaktadır. Aydın Demiryolu, işletmeye geçmesiyle birlikte Batı Anadolu bölgesinde eksi ve artılarıyla pek çok değişim ve gelişime sebep olmuştur[66].

B.4. Rusçuk-Varna Hattı

Köstence-Çernavoda hattından sonra, Karadeniz kıyısındaki Varna limanı ile Tuna üzerindeki Rusçuk şehri arasında bir demiryolunun imtiyazı yine İngiliz girişimcilere verilmişti. İngilizlerin gerek Batı Anadolu, gerekse Balkanların bu bölgelerinde demiryolu yapımına ağırlık vermesi, buralardaki tarımsal potansiyelin değerlendirilmeye müsait olmasındandı. Bu yollar sayesinde İngiltere'ye yapılacak

Akyıldız, *a.g.t.*, s. 57, 60; Orhan Kurmuş'un eserinde Torbalı kısmının açılış tarihi 24 Aralık 1860 olarak verilmiştir. Doğrusu Ali Akyıldız'ın belirttiği tarih olan 3 Mayıs 1861 olacaktır. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 46.

[64] Akyıldız, *a.g.t.*, s. 63-95.

Salnâme-i Vilâyet-i Aydın, sene 1312, s. 135.

Demiryolunun bölgeye sağladığı fayda ve zararlarla ilgili tartışmalar için bkz. Akyıldız, *a.g.t.*; Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, s. 15-74; Kurmuş, *a.g.e.*; Atilla, *a.g.e.*, s. 138-157; Aydın Demiryolu ile ilgili yapılan diğer çalışmalar için bkz. Gülçin Uzuntepe, *Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu)*, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir 2000; Fahrettin Emrah Köşgeroğlu, *An Approach For Conservation Of Railway Heritage; Assessing And Experiencing The İzmir-Aydın Railway Line*, ODTÜ Mimarlık Bölümü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2005

tarım ürünleri sevkiyatı daha ucuza gelecektir. Osmanlı Devleti ise Rusçuk-Varna demiryolu sayesinde İstanbul-Avrupa ticaretinin gelişeceğini ümit etmekteydi[67].

Uzunluğu 224 kilometre olan hattın imtiyazı 1861'de verildi. Ancak şirket kurma ve sermaye tedariki gibi konularda sıkıntı çıkınca inşaat çok geç başladı. Şirketin sermayesi 20'şer sterlinlik 45 bin hisseden müteşekkil olup imtiyaz süresi de 99 yıldı[68].

Rusçuk-Varna hattı 7 Kasım 1866 tarihinde işletmeye açılmıştır. İşletici şirket 1873 yılında hattı Rumeli Demiryolları Şirketi'ne kiralamıştır. Daha sonra da Berlin Antlaşması maddeleri gereğince hat Bulgaristan toprakları içinde kalmış ve Osmanlı Devleti'nin bu hattan dolayı olan borçlarını Bulgaristan kendi üzerine almıştır. Rusçuk-Varna demiryolu genellikle Avrupa'dan İstanbul'a gelip Akdeniz yolunu tercih etmeyen yolcular tarafından kullanılmıştır. Viyana'ya kadar gelenler buradan vapurla İstanbul'a geçerlerdi. 1888 yılında Avrupa hatları ile Osmanlı hatları arasında İstanbul-Edirne-Belgrad istikametinde bağlantı kurulduktan sonra bu hattın önemi azalmıştır[69].

C. İlk İnşa Dönemi Sonrasında Yapılan Hatlar

Osmanlı Devleti başlangıçta küçük çaplı hatlar yaptıktan sonra, giderek daha büyük çapta ve yüksek maliyetli hatların yapımına girişmiştir. Bu süreci çeşitli safhalara ayırmak mümkündür.

Hükümetin inşaat tecrübesi devri yani demiryollarında devletçilik dönemi (1867-1875): Osmanlı Devleti bu dönemde bizzat kendi insiyatifi ile demiryolu inşa etmek istemiştir. Sekiz yıllık bu dönem belli başlı iki büyük demiryolu hadisesini ihtiva eder. Bunlar da Rumeli demiryolları ile Anadolu-Bağdat demiryollarıdır. Her iki hat da siyasi, askeri ve iktisadi açılardan pek çok fayda umularak inşa edilmeye başlamıştır. Ancak ümit edildiği gibi olmamış ve Rumeli demiryolları mali açıdan, Anadolu demiryolları da siyasi açıdan devleti zor durumda bırakmıştır[70].

Osmanlı Hükümeti, Batı ile en çok münasebette bulunan topraklarında yani Rumeli'de demiryolları inşasının faydalı ve gerekli olacağını düşünüyordu. Bunu gerçekleştirmek maksadıyla sermaye tedariki için Nafıa Nazırı Davut Paşa'yı 1869'da Avrupa'ya gönderdi. Davut Paşa Viyana, Paris gibi çeşitli yerlerde görüşmeler yaptı[71]. Bu temaslar neticesinde Osmanlı Devleti'nin kendi

Engin, *Rumeli Demiryolları*, s. 40.
Charles Morawitz, *Türkiye Maliyesi* (Terc. Maliye Tetkik Kurulu), Ankara 1979, s. 307.
Engin, *Rumeli Demiryolları*, s. 41.
Ahmet Onur, *a.g.e.*, İstanbul 1953, s. 12.
"Türkiye'de Demiryollar İnşaat Tarihinin Geçirdiği Devreler", s. 905-907

insiyatifi ile gerçekleştirdiği ilk büyük çaplı hat olan Rumeli Demiryollarının imtiyazı Baron Hirsh adlı bir Yahudi bankere verildi. Ancak, 1869 yılında icraata geçilmesine rağmen bir türlü istenilen düzeyde inşa edilemedi. Baron Hirsh Osmanlı Devleti'nin iyi niyetlerinden de faydalanarak fırsatları değerlendirdi ve devlet hazinesini soyma derecesine varan maddi çıkarlar elde etti. Rumeli Demiryolları, İstanbul'dan başlamak üzere Edirne-Sofya-Belgrat istikametini takip ederek Avrupa hatları ile birleşecekti. Aralarda çeşitli önemli merkez ve limanlara iltisak hatları da yapılacaktı. Toplam 2.000 kilometrelik bir hat yapılması düşünülmüştü. Ancak Baron Hirsh'in suistimalleri yüzünden bu hatların tamamı bitirilememiştir. Devlet ise yüklü miktarda borç altına girmiştir. Sonradan yapılan çeşitli mukavelelerle hat 1.279 kilometre olarak tamamlanmış ve 1875 yılına kadar peyderpey hizmete açılmıştır[72].

Gerek Rumeli Demiryollarının yapımı sırasında yaşanan olumsuz süreç ve gerekse Aydın Demiryolu'nun yapımı sırasında benzer sıkıntıların yaşanması, Osmanlı devlet adamlarının yabancı girişimcilere olan güvenini sarsmıştı. Ancak demiryolu ülke için gerekliydi ve bundan vazgeçilemezdi. Devlet bu defa demiryollarını kendi imkânlarıyla yapmayı deneyecekti. Bu amaçla 1871'de İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak olan bir demiryolu inşasına dair bir irade ilan edildi. Bu maksatla Avrupa'dan mühendisler getirildi ve bu mühendislerle 4 Ağustos 1871'de inşasına başlanan ve 91 kilometre uzunluğunda olan Haydarpaşa-İzmit hattı ancak 1874 senesi sonunda tamamlanabildi[73].

Ardından Mudanya-Bursa hattının inşasına teşebbüs edildi. Sultan Abdülaziz'in iradesi ile 26 Nisan 1873'te bu hattın inşasına başlanmıştır. Osmanlı ekonomisinin kötü durumda olduğu bir dönemde başlayan inşaatın arazi ve toprak düzleme çalışmaları 1873'te tamamlanarak 1874'te rayların döşenmesine başlandı[74]. Ancak ekonomik sıkıntıların artması üzerine alacaklarını tahsil edemeyen müteahhitler Şubat 1875'te inşaatı terk etti[75] ve çeşitli sebeplerle 1892 yılına kadar hat işletmeye açılamadı[76].

Hükümet, İzmir bölgesindeki demiryolları üzerinde de denemeler yaptı ve Kasaba Demiryolu Şirketi ile anlaşarak Turgutlu-Alaşehir arasındaki 76 kilometrelik kısmı inşa etmeye çalıştı. Hükümetin yapmaya çalıştığı hatlar hem

Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", s. 464; Daha geniş bilgi için yine bkz. Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993; Mehmed Cavid, *a.g.m.*, s. 72-123.

[73] "Türkiye'de Demiryollar İnşaat Tarihinin Geçirdiği Devreler", s. 905-907.

Mustafa Yazıcı, *Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletilmesi (1873-1908)*, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2010, s. 94.

[75] Selen Durak, *Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı*, Uludağ Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa 2003, s. 73.

[76] Akyıldız, *a.g.t.*, s. 6.

iyi yapılmıyor hem de çok pahalıya maloluyordu. Biraz da programsız olarak yapılan bu hatlardan beklenen netice ve verimin alınamaması üzerine Hükümet, İsviçre ve Avusturya gibi arazisi sarp ve arızalı olan yerlerde demiryolu inşa etmiş olan Wilhelm Pressel'i getirtti. Demiryolları şebekesi kurma işi böylece Pressel'e havale edildi[77].

Netice olarak bu dönemde, demiryollarında devlet teşebbüsü uygulama girişimleri, gerek maddi imkânsızlıklar ve gerekse teknik eleman yetersizliği gibi sebeplerle başarısız oldu.

Duraklama devri olarak belirtilen 1878-1888 seneleri arasında, çeşitli projeler geliştirilmiş olmasına rağmen demiryolu inşası bakımından verimsiz bir dönem olmuştur. Bu dönemde Sultan Abdülaziz'in vefatı, Sultan Murad'ın hastalanması ve II. Abdülhamid'in tahta geçmesi gibi mühim siyasi hadiselerin ve savaşların birbirini takip etmesi nedeniyle, devlet adamlarını demiryolu faaliyetinden ziyade emniyet ve idare mevzuları meşgul ediyordu. Bir müddet sonra mali durumda biraz rahatlama olunca Nafıa Nazırı Hasan Fehmi Paşa, 6 Haziran 1880 tarihinde bir rapor hazırlayarak hükümete takdim etti[78]. Bu raporda, Anadolu'da yapılması tasarlanan demiryolları önemli yer tutuyordu. Önceki tecrübelere dayanarak da yabancı sermayeye başvurmanın gerekli olduğu belirtiliyordu[79].

Yabancı şirketlerin yeniden imtiyaz devri (1889-1898): 1875 yılında meydana gelen mali buhran ve arkasından çıkan 93 Harbi, Osmanlı demiryolu yatırımlarının bir süre göz ardı edilmesine neden olmuştu. Borçlarını ödeyemeyeceğini ilan eden Osmanlı Devleti'nden, alacaklarını tahsil için 1881 yılında yabancı devletlerin temsilcilerinden oluşan Duyun-ı Umumiye İdaresi kurulmuştu. Osmanlı borçlarının yarısından çoğu silinmiş fakat kalan borçların ödenmesi için devlet gelirlerinden bir kısmının tahsili bu idareye bırakılmıştı. Duyun-ı Umumiye İdaresi'nin faaliyete geçmesinden sonra yabancı sermayedarlar Osmanlı'daki demiryollarıyla tekrar alakadar olmaya başladı. Bu dönemde padişah olan II. Abdülhamid de kendinden önceki padişahlar gibi demiryoluna büyük önem vermekteydi. Geçmişte yabancı şirketlerin yaşattığı sıkıntılar henüz unutulmamıştı. Ancak devletin yine kendi imkânlarıyla demiryolu inşa etmeye gücü yoktu. Bu yüzden tekrar yabancılara imtiyaz verilmesi mecburiyeti ortaya çıktı. Bu defa önceki uygulamalardan da ders çıkarılarak daha dikkatli hareket edilmeye çalışıldı. Yeni imtiyazlarda, genellikle kilometre garantisi sistemi

"Türkiye'de Demiryollar İnşaat Tarihinin Geçirdiği Devreler", s. 905-907.

"Türkiye'de Demiryollar İnşaat Tarihinin Geçirdiği Devreler", s. 906-907; Mustafa Işıksaçan, *a.g.e.*, s.24.

[79] Mustafa Işıksaçan, *a.g.e.*, s.24.

uygulanmaya başlandı. Yani devlet, demiryolunu inşa edecek şirkete kilometre başına belli bir miktarı garanti ediyordu.

Bu tür uygulamalarla, II. Abdülhamid'in saltanatının bu döneminde demiryolu yapımı tekrar hız kazandı. Verilen imtiyazlarda, Ege ve Suriye bölgesindeki bazı hatlar dışında Almanların ağırlığı dikkati çekmekteydi. İngiltere, Fransa, Rusya, İtalya ve Avusturya gibi devletlerin Osmanlı toprakları üzerindeki emelleri ya da daha önce yaptıkları bilindiğinden, Almanya onlara göre daha güvenli görülüyordu. Ayrıca tek bir ülke ve sermayesine bağımlı kalmamak için farklı devletlere mensup sermayedarlara imtiyaz vermek daha avantajlı olacaktı. Bu dönemde ve II. Meşrutiyetin ilk yıllarında inşa edilen demiryolları ise şunlardı:

219 kilometre olarak 1890-1894 yılları arasında yapılan Selanik-Manastır hattı[80], 46 kilometre uzunluğundaki 1911-1913 arasında yapılan Babaeski-Kırklareli demiryolu ve Anadolu Demiryollarının 1888-1890 arasında yapılan 486 kilometrelik İzmit-Ankara ve 1893-1896 arasında yapılan 445 kilometrelik Eskişehir-Konya[81] kısımları ve Bağdat Demiryolu Alman sermayesi ile inşa edilmiştir.

508 kilometre uzunluğunda olan ve 1892-1896 yılları arasında yapılan Dersaadet-Selanik İltisak Hattı[82], 1889-1911 arasında yapılan Suriye hatları (1889-1892 arasında Yafa-Kudüs, 1892-1894 arasında Beyrut-Şam-Müzeyrib, 1900-1906 arası Riyad-Halep ve 1909-1911 arası Trablusşam-Humus hatları) ile 1891-1892 arasında yapılan 41 kilometre uzunluğundaki Mudanya-Bursa demiryolu hatları ise Fransız sermayesi ile inşa edilmiştir. Yine daha önce İngiliz şirketi elinde olan Kasaba Demiryolu Fransızlara devredilmiş ve Alaşehir-Afyon arası da Fransızlar tarafından inşa edilmiştir[83].

Kasaba Demiryolu'nun 92 kilometrelik Manisa-Soma şubesi, Aydın Demiryolu hattının Aydın-Dinar-Eğirdir kısmı ve Tire-Ödemiş ve Çivril şubeleri ile 1884-1886 arasında yapılan 67 kilometrelik Mersin-Adana Demiryolu[84],

[80] Selanik-Manastır Demiryolu ile ilgili geniş bilgi için bkz. Salim Aydın, *Selanik-Manastır Demir Yolu*, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999; Mehmed Cavid, "Müessesât-ı Nafiamız: Selanik-Manastır Demiryolu", *Ulûm-ı İktisâdiye ve İctimâiye Mecmuası*, nr. 1-6 (1324-1325), s. 341-363.

[81] Hattın Konya'ya ulaşması 29 Temmuz 1896 tarihinde gerçekleşmiştir. Ayla Efe, "Almanya'ya Verilen İkinci Demiryolu İmtiyazı: Hububat Hattı" *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)*, Sayı 18, s.108.

[82] Dersaadet-Selanik İltisak Hattı ile ilgili geniş bilgi için bkz. Arzu Nurdoğan, *Dersaadet-Selanik İltisak Demiryolu*, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999; Ali Kemal Gürbüz, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryollarının Rolü", *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, cilt 2, sayı 3, Balıkesir 1999, s. 177.

[83] Bu kısım tez konusu ile ilgili olduğundan burada ayrıntıya girilmemiştir.

[84] Mersin-Adana Demiryolu hakkında genmiş bilgi için bkz. Adem Erol, *Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu*, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans

İngiliz sermayesi ile inşa edilmiştir.

Osmanlı demiryolları içerisinde Hicaz Demiryolu'nun ayrı bir yeri vardır. II. Abdülhamid'in "*eski rüyam*" dediği bu hat diğerlerinden farklı olarak, tamamen yerli kaynaklar ve yerli işgücü ile gerçekleştirilmiştir. Hicaz Demiryolu ile ilgili 1864-1900 arası pek çok proje geliştirilmiş ancak bu projeler hayata geçirilememiştir[85]. Bunlar içerisinde en kapsamlı olanı Cidde Evkaf müdürü Ahmet İzzet Efendi'nin 1891 yılında hazırladığı proje idi. Şam ile Medine arasında yapılması düşünülen demiryolu sayesinde Hicaz'a yönelecek saldırılar ve bölgede çıkabilecek isyanlar önlenmiş olacak, aynı zamanda hac yolculukları da kolaylaşacaktı. Proje, II. Abdülhamid'in büyük ilgisini çekti ve Erkan-ı Harbiye Feriki Mehmed Şakir Paşa, Derviş Paşa ve Gazi Ahmet Muhtar Paşa'dan konuyla ilgili rapor hazırlanması istendi. Bu çalışmalar neticesinde II. Abdülhamid kesin kararını verdi ve yayımladığı 2 Mayıs 1900 tarihli irade ile Hicaz Demiryolunun inşa süreci başlamış oldu[86].

İradenin çıkmasından sonra hemen hazırlıklara başlandı. Bütün idari, mali teknik konularda çalışmalar yapıldı ve bunun için komisyonlar kuruldu[87].

Tezi, İstanbul 2003.

[85] Hicaz Demiryolu ile ilgili ilk ciddi proje teklifi Abdülhamid'in şehzadeliği yıllarında, 1864 yılında Alman asıllı Amerikalı mühendis Zimpel tarafından yapılmıştı. Yapılan değerlendirmeler neticesinde denizyolunun daha uygun ve emniyetli olması gibi sebeplerle proje kabul görmedi. Benzer bir öneri de 1874 yılında ordudaki bazı subaylar tarafından yapıldı. 1880'de dönemin Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa bir rapor hazırlamıştı. Bu raporda, Anadolu'dan başlayıp Bağdat'a kadar yapılacak bir demiryolu hattının önemi vurgulanmıştı. Demiryolu Bağdat'tan sonra Hicaz'a bağlanacaktı. 1884 yılında Hicaz Valisi Osman Nuri Paşa, Şam, Hicaz ve Yemen arasında yapılacak demiryolunun bölge savunması açısından önemli olacağını ifade etmişti. Ayrıca bu demiryolu sayesinde hacılar için de büyük kolaylıklar olacaktı. Bir başka proje de Cidde Evkaf müdürü Ahmet İzzet Efendi'tarafından sunulmuştu. 1891 yılında sunulan bu proje o ana kadar yapılan en kapsamlı teklif idi. Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, s. 31-39; Ufuk Gülsoy, *Kutsal Proje Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları*, İstanbul 2010, s. 61.

[86] Ufuk Gülsoy, "Gerçekleşen Bir Rüya: Hicaz Demiryolu", *Osmanlı III*, Ankara 1999, s. 678; İradenin çıkış tarihi ile ilgili bazı kaynaklarda farklı bilgiler verilmektedir. Orhan Koloğlu 30 Nisan olarak [Orhan Koloğlu, "Hicaz Demiryolu (1900-1908) Amacı, Finansmanı, Sonucu", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, Ed. E. İhsanoğlu, M. Kaçar, İstanbul 1995, s. 295; Orhan Koloğlu, "Muktesid Musa'ya Göre Hicaz Demiryolu'nun Amacı" *Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, Sayı 10, Temmuz 1997, s. 135.] belirtirken, Mustafa Işıksaçan, Murat Özyüksel ve Ali Akyıldız 1 Mayıs olarak ifade etmiştir. Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul 2000, s. 41; Murat Özyüksel, "Bir Nüfuz Mücadelesi Aracı Olarak Suriye Demiryolları(1888-1914)", *Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, Sayı 10, Temmuz 1997, s. 1; Akyıldız, *a.g.t.*, s. 31; Mustafa Işıksaçan, *a.g.e.*, s. 36.

[87] Öncelikle inşaatın organizasyonu için padişahın başkanlığı altında Sadrazam Mehmed Ferid Paşa, Ticaret ve Nafia Nazırı Zihni Paşa, Mabeyn ikinci kâtibi Ahmed İzzet Paşa, Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa ve Bahriye İmalat Komisyonu başkanı Hüsnü Paşa'dan oluşan bir komisyon teşkil edildi. Bu komisyonun altında çalışacak olan Şam Komisyonu'nu Hicaz Demiryolu İnşaat ve Muamelat Nazırı Kazım Paşa, Beyrut Komisyonu'nu Beyrut Valisi idare edecekti. Ufuk Gülsoy,

Demiryolunun yapılışında yabancı sermaye ve teknik güç kullanılmaması düşünülmüştü. Ancak devletin mali durumu da buna pek elverişli değildi. Bu amaçla hattın inşa masraflarının karşılanabilmesi için bir yardım ve bağış kampanyası düzenlenmesi kararlaştırıldı. Bu kampanyaya dünyanın dört bir yanından bütün Müslümanların katılması sağlanacaktı. II. Abdülhamid başlangıçta 50.000 lira bağış yaparak bu kampanyayı başlattı. Memurlar da birer maaşlarını bağışladı. Ülke içindeki meslek örgütleri, ticaret odaları[88] gibi pek çok kurum ve kuruluş bu kampanyaya katıldı. Halk hem maddi hem de bedenen ücretsiz çalışarak bu projeye destek verdi. İran, Hindistan, Fas, Rusya, Endonezya, Singapur, Güney Afrika ve Mısır Müslümanlarından önemli miktarda yardımlar geldi. Müslümanların dayanışması olumlu sonuç verdi ve oldukça yüklü miktarda para toplandı. İnşaatın ilerlemesi ile bu toplanan paraların yeterli olmadığı anlaşıldı ve ek vergi konulması dâhil bazı ilave tedbirlere başvuruldu[89].

Hicaz Demiryolu'nun teknik işlerinin idaresi 1901'de Alman mühendis Meissner'e verildi. Başlangıçta, Meissner'le beraber on yedi Türk, on iki Alman, beş İtalyan, beş Fransız, bir Rum ve bir Belçikalı mühendis görev yaptı. İnşaat ilerledikçe yabancı mühendis sayısı azalırken Müslüman mühendislerin sayısı çoğaldı. Elde edilen tecrübeler sayesinde Hicaz Demiryolu inşaatı Müslüman mühendisler tarafından gerçekleştirildi[90].

İnşaa sürecinde yaşanan pek çok olumsuzluğa rağmen demiryolu hattı Medine'ye ulaştı ve Hayfa hattıyla birlikte 1.464 kilometrelik bölümü 1 Eylül 1908'de yapılan bir törenle işletmeye açıldı[91]. Ancak Osmanlı Devleti'ne uzun süre hizmet edemedi. 1916 yılında Şerif Hüseyin'in İngilizlerle gizlice anlaşıp isyan etmesi Hicaz hattının sonunu hazırladı. Bu süreç içerisinde hattın bazı kısımlarının denetimi Osmanlı'nın elinden çıktı. 10 Ocak 1919'da Medine'nin teslim olması ile Hicaz Demiryolu[92] üzerindeki Osmanlı hâkimiyeti fiilen sona erdi[93]. Tamamen yerli kaynaklar ve yerli işgücü ile yapılan Hicaz Demiryolunun

"Gerçekleşen Bir Rüya: Hicaz Demiryolu", s. 679.

88 Ufuk Gülsoy, Bayram Nazır, *Türkiye'de Ticaretin Öncü Kuruluşu: Dersaadet Ticaret Odası 1882-1923*, İTO yay. İstanbul 2009, 131-132.

89 Bu tedbirlerden bazıları şunlardı: Bazı üst düzey memurların maaşlarından zorunlu kesintiler yapıldı. Resmi evrak ve kâğıtlar çıkarılarak satışa sunuldu. İlmühaber adı altında iane pulları çıkarıldı. Eski pullar satıldı. Çeşitli vergiler kondu. Kartpostallar çıkarılarak satıldı. Bazı madenlerin işletme imtiyazları Hicaz Demiryolu İdaresine verildi. Kurban derilerinden elde edilen paralar buraya aktarıldı. Hattın tamamlanan kısımlarından elde edilen gelirler de Hicaz Demiryolu inşaatına aktarıldı. Geniş bilgi için bkz. Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu.*, s. 91-102.

90 Ufuk Gülsoy, "Gerçekleşen Bir Rüya: Hicaz Demiryolu", s. 680-81.

91 Murat Özyüksel, "Hicaz Demiryolu", *Türkler XIV*, Ankara 2002, s. 475.

92 İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul 2008, s. 134.

93 Ufuk Gülsoy, "Gerçekleşen Bir Rüya: Hicaz Demiryolu", s. 682.

inşası hızlı bir şekilde, yüksek kalitede ve daha az maliyetle gerçekleştirilmiştir[94]. Uzunluğu 1.900 kilometreyi bulan Hicaz demiryolu güzergâhı üzerinde, çok sayıda resmi ve özel binalar, iskele, liman, otel, işletme ve idare binaları inşa edilerek 1918'de hizmete sokulmuştur. Osmanlı Devleti'nin demiryolu konusunda en önemli başarılarından kabul edilen Hicaz demiryolu bugün Türkiye sınırları dâhilinde değildir[95].

Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara 1994, s. 100; Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", s. 467; Avrupalılar bu demiryolunun maliyetini 10-15 milyon lira olarak hesaplamışlardı. Ancak hem bekleneden daha kısa sürede hem de % 70 oranında daha ucuza malolması yabancıların şaşırmasına neden olmuştu. Naim Ürkmez, *II. Abdülhamid'in Modernleşme Anlayışı*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Erzurum 2006, s. 109.

[95] İlker Öztürk, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009, s. 80-81.

BİRİNCİ BÖLÜM

ANADOLU'DA AÇILAN İLK HAT OLAN İZMİR-KASABA DEMİRYOLU'NUN YAPILIŞI

A. Batı Anadolu'da Demiryoluna Duyulan İhtiyaç

Osmanlı Devleti'nin Anadolu topraklarında yapılan ilk iki demiryolunun başlangıç noktası İzmir idi. İlk demiryollarının İzmir merkezli yapılması tesadüfî değildi. "Neden İzmir?" sorusuna cevap verebilmek için de demiryollarının yapımına başlandığı tarihlere kadar, İzmir ve çevresinde yaşanan sosyo-ekonomik gelişmelere bakılması gerekir.

İzmir, bereketli bir bölgenin dışa açılan kapısı olarak, eski çağlarda da iktisadî bakımdan varlık göstermiş bir şehirdi. Fakat Ortaçağ'da deniz tarafının hıristiyanlar, kara tarafının ise Müslümanların elinde oluşu dolayısıyla şehir iktisadî bakımdan sönük kalmış, ancak tamamen Türkler'in hakimiyetine geçtikten sonra XVII. yüzyıldan itibaren büyük gelişme göstermişti[96].

Sakız Adası'nın 1566 yılında, Kıbrıs'ın ise 1571'de Osmanlılar tarafından fethedilmesinden sonra, Akdeniz'de barış sağlandı ve Akdeniz daha güvenli bir konuma geldi[97]. Kanuni Sultan Süleyman döneminde verilen ticari imtiyazlarla, Batı Anadolu'da Fatih zamanından beri ticari anlamda ağırlığını koruyan Venediklilerin yanına Fransızlar da katıldı[98]. Osmanlı padişahı III. Murad ve İngiltere Kraliçesi Elizabeth arasında 1580 yılında bir anlaşma yapıldı[99]. Bu anlaşmaya göre Osmanlı Devleti ve İngiltere arasındaki deniz ticaretinin kontrolü İngiliz Levant Şirketi'ne geçti[100]. Bu şirketin Osmanlı sınırları içinde ticari merkez olarak faaliyet gösterebileceği şehirler İstanbul, Halep ve İzmir'di. O zamana kadar İzmir Limanı çok aktif değildi[101].

Mübahat S. Kütükoğlu, "İzmir", *DİA*, XXIII, Ankara 2001, s. 521.

Hitay Baran, *İzmir Ticaret Tarihi*, İzmir 2003, s. 2.

Atilla, *a.g.e.*, s. 30.

Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri II (1838-1850)*, İstanbul 1976, s. 2.

[100] 1580 yılında yapılan anlaşmayla İngilizler, elde ettikleri bu önemli avantajı kesintisiz olarak devam ettirebilmiş değildi. Mesela XVII. Yüzyılın son çeyreğinde Levant İngiliz ticareti hayli zaafa uğramıştı. XVIII. Yüzyıldaki Avrupa devletleri arasında çıkan gerginlik Akdeniz'de de kendini hissettirmiş, İngiliz ve Fransız ticareti hatta Osmanlı Devleti de bundan etkilenmişti. İngilizler 1789 ihtilalinden sonra Levant ticaretinde yeniden üstün duruma geçeceklerdi. Kütükoğlu, *a.g.e.*, s. 3.

[101] Baran, *a.g.e.*, s. 2.

İzmir, XVI. yüzyıl sonlarına kadar daha ziyade İstanbul'a ve iç piyasaya mal temin eden bir liman olarak görülmekteydi. Şehir o dönemlerde civarındaki tarla, bağ ve bahçelerde yetiştirilen ürünler bakımından kendi kendine yetecek durumdaydı. İstanbul ve sarayın üzüm, incir, nar, badem, armut, zerdali gibi gıda maddeleriyle sabun ve bal mumu gibi ihtiyaç maddeleri; ayrıca tersane ve diğer kurumların ihtiyacı olan urgan, kendir, yelken bezi, zeytinyağı vb. maddeler, daha XVI. yüzyılda İzmir civarından sağlanarak İzmir'den denizyoluyla sevk ediliyordu[102].

XVII. yüzyıldan itibaren yabancı devlet konsolosluklarının açılmaya başlamasıyla İzmir'in ticari hayatı değişmeye ve İzmir Limanı önem kazanmaya başladı. Etrafında önemli havzalar, verimli topraklar ve güvenli ticaret yolları vardı[103]. Konsoloslukların Sakız Adası'ndan İzmir'e taşınması da ticari hayatı hareketlendiren bir başka nedendi[104]. Özellikle XVII. yüzyılın başından itibaren İngilizlerin, Hollandalıların ve Fransızların elde ettiği kapitülasyonlar, İzmir'de bu milletlerden tüccarların etkinliğini artırdı ve İzmir'in dış ticaretinin gelişmesinde önemli rol oynadı[105].

Batı Anadolu'da ticaretin geliştiği bu dönemde İzmir'de "müstemin" denilen bir sınıf belirdi. Müstemin, köken olarak Avrupalı olup da İmparatorluğun her tarafında ticaret ve yolculuk yapabilen yabancılara deniyordu. Onlara vergi ayrıcalıkları da tanındığı için yerli tüccardan daha az vergi ödüyorlardı. Bu da haksız bir rekabetin ortaya çıkmasına neden oldu. İzmir'de ülkenin diğer şehirlerine göre daha fazla gayrimüslim yaşamaktaydı. Gayrimüslim tüccarlar ticari imtiyazlardan faydalanmak amacıyla Avrupalı devletlerin himayesi altına girmişlerdi. Önceleri tercüman olarak istihdam edilen Osmanlı tebaasına mensup gayrimüslim tüccarlar, hem Türkçe hem de yabancı dil bildiklerinden, bir nevi aracılık yaparak, işlerin ve ticaretin kolaylaşmasında önemli rol oynadılar. Ne varki bunlar sadece aracılıkla meşgul olmuyorlardı. Aynı zamanda tefecilik ve ticaret de yapıyorlardı[106]. Bazı aracılar çok sayıda toprak satın alarak bu toprakları köylülere kiraladılar ve ihraç ürünleri yetiştirilmesi için anlaşmalar yaptılar. Bölgede bulunan Rumlar ve diğer gayrimüslimler daha az vergi ödedikleri ve yabancılar tarafından himaye edildiklerinden çiftçilikte ön sırayı ele geçirdiler[107].

[102] Kütükoğlu, "İzmir", s. 521

[103] Baran, *a.g.e.*, s. 2.

[104] Ümit Çiçek, "İzmir Limanının Tarihsel Gelişimi", *İzmir Ticaret Odası Bülteni*, Haziran 2006, s.27.

[105] Çiçek, *a.g.m*, s. 29.

[106] Atilla, *a.g.e.*, s. 32.

[107] Reşad Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, İstanbul 1993, s. 80.

XVIII. yüzyılda Doğu Akdeniz ticaretinin yarıdan fazlası Fransız tüccarların denetimindeydi. Ancak, Fransız devrimi ve özellikle Napolyon savaşlarından sonra Fransa'nın Doğu Akdeniz ticareti üzerindeki denetimi kaybolmuştu. 1820'lere gelindiğinde diğer bölgelerde olduğu gibi burada da İngiltere rakipsiz kalmıştı[108].

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti ile en fazla ticari münasebette bulunan devlet İngiltere idi. Nitekim 1887 yılına kadar Osmanlı gümrüklerine gelen malların % 60'ı İngiliz malı idi. Bu oran daha sonraları düşmüştü[109].

Ancak, aynı yıllarda sanayi devrimini henüz yaşamakta olan diğer Avrupa ülkeleri korumacı önlemlerle İngiliz mallarının kendi ülkelerine girmesini engelliyorlardı. Bu durumda İngiliz ticari ve sanayi sermayesi Avrupa dışındaki ülkelere yöneldi. Bu yüzden 1820-1840 arası dönemde İngiltere pek çok ülkede, bazen yerel iktidarlarla anlaşarak bazen de zor kullanarak pek çok serbest ticaret antlaşması imzaladı. Yine bu dönemde İngiltere'nin Osmanlı ile ticareti de hızla gelişmekteydi. Fakat İngiliz tüccarlar Osmanlı yönetiminin müdahaleleri ve koyduğu engellerden şikâyet ediyor, ticareti uzun dönemli yasal bir çerçeveye bağlamak istiyorlardı. İngilizler için beklenen fırsat Mehmet Ali Paşa isyanıyla ortaya çıktı ve 1838 Baltalimanı Ticaret Antlaşması imzalandı[110]. Benzer tür ticaret anlaşmaları önce Fransa, ardından diğer devletlerle de imzalandı[111]. Osmanlı Devleti'nin önce İngiltere, sonra da Fransa ve diğer Avrupa ülkeleriyle ticaret anlaşmaları yapmasıyla coğrafyası, sadece İngiltere'ye değil bütün Avrupa'daki sanayi ürünlerine açık hale geldi[112]. Özellikle İngiltere'nin İzmir'deki ticari üstünlüğü Baltalimanı Antlaşmasından sonra daha da pekişti[113]. Baltalimanı Antlaşması (1838), Avrupalı tüccarların Osmanlı Devleti'nin bütün şehirlerinde serbestçe ticaret yapmalarına imkân verdi. Artık, XVII. yüzyıldan farklı olarak o dönemde Avrupalıların sermayesi, yasal dayanaklardan aldığı güçle Osmanlı topraklarında daha rahat hareket ediyor, kalıcı yapılar kuruyorlardı. Çünkü burada onlara imkân sağlayan pazarlar vardı[114].

[108] Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*, Ankara 1984, s. 25.

[109] Orhan Conker, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Büyük Devletlerin Takibettikleri Şimendüfer Siyaseti", *Demiryollar Dergisi*, Sayı 130, 1 Aralık 1935, s. 522.

[110] Kütükoğlu, *a.g.e.*,, s. 5; Bu antlaşmayla İngiltere'ye verilen iktisadi ödünler sayesinde Mehmed Ali Paşa meselesi halledilmiş, Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğü korunmuştu. Şevket Pamuk, Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913), İstanbul 2005, s.19-20.

[111] Serap Yılmaz, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Ekonomisi İle Bütünleşme Süreci Hakkında Bir Araştırma", *Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, Sayı 10, Temmuz 1997, s. 119.

[112] Yahya S. Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, İstanbul 2002, s. 66.

[113] Zeki Arıkan, "18 ve 19. Yüzyıllarda İzmir", *21. Yüzyıl Eşiğinde İzmir Sempozyumu*, Kasım 2001, s. 53.

[114] Elena Frangakis-Syrett, "18. Yüzyıldan 19. Yüzyılın Başlarına Kadar İzmir Ekonomisine Bir Bakış", *XXI. Yüzyıl Eşiğinde İzmir Uluslararası Sempozyumu*, İzmir 2001. s. 84.

Anadolu'nun en büyük şehri olan İzmir, XIX. yüzyıl başlarında 140 bin kadar nüfusa sahipti. Salgın hastalıkların büyük tahribatıyla azalan nüfus, 1812'deki vebanın tesiriyle 1817 yılına gelindiğinde 120 binlere kadar düşmüştü. Bunun 60 bin kadarı Türk, 40 bini Rum ve geri kalanı Yahudi, Ermeni ve Avrupalılardan ibaretti[115]. İzmir, XIX. yüzyıl ortalarından itibaren bulunduğu bölgenin idari merkezi konumuna geldi. 1850'de Aydın Eyalet merkezi İzmir'e taşındı[116].

Batı Anadolu eski çağlardan beri Anadolu'nun iç kısımlarını Ege kıyılarına bağlayan ana ulaşım yollarının yer aldığı bir bölge idi. Bölgede Büyük Menderes ve Gediz gibi önemli vadiler vardı. Yollar bu vadileri izleyerek doğu-batı doğrultusunda uzanmaktaydı. Bu yollar üzerinde devam edegelen uzun mesafe ticaretinin yanı sıra bölgenin kendi iç ihtiyacına cevap verecek kısa mesafe ticareti de, hem bu yollar hem de bu yolları birbirine bağlayan örümcek ağı şeklindeki diğer tâlî yollar üzerinde yapılmaktaydı[117]. Ancak ticaret yolları tekerlekli taşımacılık için elverişli değildi. Bundan dolayı uzun mesafe ticaretinde deve kervanlarından, kısa mesafe ticaretinde ise katır ve eşeklerden faydalanılıyordu[118].

Zengin bir bölge olan Batı Anadolu, her zaman hazineye en fazla katkısı olan yerler arasındaydı. İzmir şehri tek başına hem toplam ürünün hem de hazine gelirinin % 10'una yakınını karşılamaktaydı. Bölgedeki diğer vilayetlerle bu oran % 25'lere kadar çıkıyordu. Batı Anadolu'da ticari faaliyetler öncelikle kıyı kesimde ve İzmir'de yoğunlaşmıştı. Yalnızca sigorta, gümrük ve komisyonculuk değil; ayırma, tartı, paketleme gibi işler de liman çevresinde yapılmaktaydı. Batı Anadolu ticareti geliştikçe de İzmir büyümüş ve daha fazla önem kazanmıştı[119].

[115] Tuncer Baykara, *XIX. Yüzyılda Aydın Eyaleti*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Mezuniyet Tezi, 1965-1966, s. 11.

[116] Zeki Arıkan, "18 ve 19. Yüzyıllarda İzmir", s. 57-58; Abdullah Uğur, "Aydın Şehrinin Kuruluşu ve Gelişme Evreleri", *Ankara Üniversitesi Coğrafi Bilimler Dergisi*, cilt 1, sayı 2, Ankara 2003, s. 50.

Kervan yolları üzerinde bulunan ve birer transit merkezi durumunda olan yerleşim yerleri ticari faaliyetlerden etkilenmişlerdi. Buralara kervansaraylar, hanlar, misafirhaneler inşa edilmişti. Mesela, Osmanlı döneminde Alaşehir'de 9, Uşak'ta 7, Afyon'da 19 ve İzmir'de 82 han bulunmaktaydı. Süleyman Faruk Göncüoğlu, *Yolu İstanbul'dan Geçen Kervan'ın Sarayları*, İstanbul 2010, s. 74.

[118] Vildan Okyay, "Batı Anadolu Bölgesinde Ulaşım Sistemindeki Değişikliğin Merkezler Kademelenmesi Üzerindeki Etkileri (1844–1914)", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, cilt VIII, sayı 3-4, Ankara 1981, s. 650-651; İzmir'den iç kesimlere ya da iç kesimlerden İzmir'e mal taşıyan kervanların çoğu kışı geçirmek için Nisan ayına kadar Turgutlu'da kalırlardı. Deve nakliye fiyatları 80 saatlik bir yolda okka başına 40-180 para arasında değişiyordu. Fiyat aralığının açık olmasının nedeni ise yolların zorlu olması ve bu yollarda yüzde otuza varan hayvan kayıplarının olmasıydı. Katırcıların çoğu Rum olup, bunlar da yakın mesafelere gidip gelmekteydi. Karl Von Scherzer, *İzmir 1873* (Çev. İlhan Pınar), İzmir 2001, s. 44.

[119] Kasaba, *a.g.e.*, s. 83-84.

İzmir, zamanla Anadolu'nun içlerinden gelen uzun mesafeli ticaret ve kervan yollarının hem başlangıç hem de son durağı haline geldi. İran'dan halı, ipek, Hindistan bölgesinden baharat, diğer Asya ülkelerinden safran, demir ve meyan kökü, Anadolu'nun çeşitli vilayetlerinden keçi yünü, tuğla, halı, granit, keten, safran ve tahıl gelen malların en önemlileri arasındaydı. Bunların yanına pamuk, iplik, üzüm, incir, çam sakızı, tuz, zeytin, zeytin yağı, sabun gibi mamuller de eklenerek Avrupa'ya gönderiliyorlardı. Buna karşılık Avrupa'dan gelen mallar ise mobilya, demir, ev eşyası ve ilaçlardan oluşuyordu[120].

Taşımacılığın geleneksel usullerle yapılması maliyeti artırdığı gibi başka zorluklara da sebep oluyordu. Deveciler yolun uzunluğu ve malın cinsine göre fiyat talep ediyor, bazen hava muhalefeti nedeniyle nakliyat aksıyor, savaş gibi olağanüstü durumlarda da devlet taşımacılıkta kullanılan hayvanlara el koyabiliyordu. Bu gibi zorluklar nedeniyle ithal malların iç bölgelere taşınması ve aynı şekilde iç kesimlerden limana gönderilmesi zorlaşıyordu. Bu ise ticareti olumsuz etkiliyordu[121].

Batı ile ticari ilişkilere bağlı olarak İzmir ticaret hacminin gelişmesi, ulaşım sistemlerinde yenileşmeyi gündeme getirdi. Üstelik tüccarlar devecilerle mücadeleden bıkmıştı[122]. İzmirli tüccarlar deniz yoluyla ülke dışına gönderilecek malları İzmir'e daha sağlıklı taşımak ve gemilere kolayca yükleyebilmek için teknolojik gelişmelerden yararlanmanın ve daha fazla kâr etmenin yollarını aramaya başladılar. İzmir ticaretinde ağırlıklı bir paya sahip olan İngiliz tüccarlar, hem ticareti geliştirmek hem de Hindistan yolunu İzmir'de başlatmak üzere proje geliştirdiler[123].

Ancak bu iş büyük sermaye gerektiriyordu. Osmanlı Devleti maliyesi de iyi durumda değildi. Demiryolu için gerekli sermayenin Osmanlı Devleti tarafından sağlanması imkânı yoktu. Demiryolu işi sıradan birkaç tüccarın üstesinden gelebileceği bir şey de değildi. Bu yüzden İngiliz sermayesine başvurmayı uygun buldular. Robert Wilkin öncülüğünde bir grup İngiliz işadamı 11 Temmuz 1856 tarihinde İzmir-Aydın arasında bir demiryolu inşa etmek için imtiyaz talebinde bulundu. 23 Eylül 1856 tarihinde de gerekli izin verildi[124]. Bu tarihten birkaç yıl

[120] Baran, *a.g.e.*, s.3.

Akyıldız, *a.g.t*, s. 39; Bülent Çelik, "Gerçekleşmemiş Bir Yol Hikâyesi: 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Menderes Nehrinin Ulaşıma Açılma Projesi" *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 24, Sayı: 38, Ankara 2005, s. 128.

[122] Zafer Toprak, "Demiryolu, Devlet ve Modernite", *Demiryol: Tren Çağı* (Editör: S. Özpalabıyıklar), İstanbul 2003, s. 13.

[123] Bülent Şenocak, *Levant'ın Yıldızı İzmir*, İzmir 2003, s. 57.

[124] Akyıldız, *a.g.t.*, s.39.

sonra da başka bir İngiliz, İzmir-Turgutlu arasında demiryolu hattını inşa etmek için imtiyaz elde etti.

Osmanlı Hükümeti demiryolu inşasından iktisadi, siyasi ve sosyal alanlarda büyük faydalar elde edeceğini ümit ediyordu[125]. Demiryolu inşası imtiyazını elde edenlerin bazı hedefleri vardı. Öncelikle demiryolu teknolojileri başta olmak üzere bu bağlamda geliştirilen diğer teknolojik ürünleri satmayı ve yer altı ve yerüstü kaynaklarından istifade etmeyi düşünüyorlardı. Bundan başka, Akdeniz'i Basra'ya bağlayacak Osmanlı toprakları üzerinde eski İpek Yolu'nda Avrupa-Asya ticaret yolunu geliştirip, bu yolla Avrupa'dan Asya'ya mamul ürün sevkiyatı yaparak[126] bu işten büyük paralar kazanmayı amaçlıyorlardı. Bu sebeple ilk demiryolları İmparatorluğun nüfusu fazla, toprakları verimli ve Avrupa ile teması kolay bölgelerinde inşa edilmeye başlandı[127].

B. İzmir-Kasaba (Turgutlu) Demiryolu İçin Verilen İlk Teklifler

İzmir-Kasaba arasında yapılması düşünülen demiryolu hattı için ilk imtiyaz talepleri, iki ayrı şirket tarafından gerçekleştirildi. Bunlardan birincisi Londra'da teşkil edilen bir şirket namına İzmir'de ikamet eden gazeteci A. Edwards tarafından veridi[128]. İkinci teklif ise Aydın Demiryolu Şirketi adına Robert Wilkin[129] tarafından yapıldı. A. Edwards'ın teklifi, 10 Eylül 1856 tarihli olup İzmir'den başlayarak Kasaba, Alaşehir ve Uşak'a kadar bir demiryolu yapımı ve Kasaba'dan Manisa'ya bir şube inşası ile hattın sonradan İstanbul'a kadar uzatılmasını içeriyordu[130]. A. Edwards, 30 Nisan 1857 tarihli başka bir dilekçe ile de İzmir'den Afyonkarahisar'a kadar bir demiryolu hattı ve Afyon'dan bir tarafı İstanbul'a, diğer tarafı da Halep'e kadar olmak üzere üç koldan demiryolu hattı yapımı için imtiyaz talep etmişti[131]. Robert Wilkin'in teklifi Aydın Demiryolu

Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi VII*, Ankara 1988, s.268.

[126] Fetullah Akın, Filiz Sultanoğlu, *1856'dan 2006'ya Demiryollarının 150 Yılı*, Demiryol-İş yayınları, Ankara 2006, s. 38-39.

[127] Karal, *Osmanlı Tarihi VII.*, s.268.

[128] A. Edwards, İzmir'deki *Tarafsız Gazetesi*'nin sahibiydi. İngiliz olan Edwards bu teklifi Hollanda'lı M. Keun ile birlikte yapmıştı. Cana Bilsel, "Modern Bir Akdeniz Metropolüne Doğru", *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi*? (Derleyen: Marie-Carmen Smyrnelis), İstanbul 2008, s. 150.

[129] Robert Wilkin, 11 Temmuz 1856'da, Josep Paxton, George Whytes, A.W. Rixon ve William Jackson isimlerindeki bir İngiliz grup adına Osmanlı Devleti'nden İzmir-Aydın arasında bir demiryolu inşası için imtiyaz talep eden kişidir. Bu konuda geniş bilgi için bkz. Akyıldız, *a.g.t.*, s. 40 vd.

[130] *BOA, HR. TO*, 425/16; *BOA, HR. TO*, 425/69.

[131] *BOA, HR. TO*, 467/16.

Şirketi adına yapılmıştı. 30 Nisan 1857 tarihinde yapılan bu teklifte İzmir'den Manisa'ya kadar bir demiryolu inşası öngörülmüştü[132].

C. İmtiyazın Edward Price'a Verilmesi

Yapılan değerlendirmeler sonucunda 2 Nisan 1859 tarihinde yapılan mukavele ve şartnameler[133] ile İzmit'den Eskişehir'e ve Eskişehir'den Sivas'a kadar uzatılacak ve bir şubesi Eskişehir'den İzmir'e ve diğer şubesi de İzmit'den Üsküdar'a uzanacak olan demiryolu için A. Edwards'a ruhsat verildi[134]. Düzenlenen mukaveleye göre teminat bedelinin birinci taksiti olan 10.000 Liranın Hazine'ye teslim edilmesiyle A. Edwards istediği izni almıştı[135]. Haritaların takdimi ve teminat bedelinin ikinci taksiti olan 20.000 Liranın teslim edilmesi için kendisine 3 Ekim 1862 tarihine kadar mühlet verildiği halde, imtiyazını aldığı hatlarla ilgili mukavele ve şartname hükümlerinde bazı değişiklikler[136] talep etmiş ancak bu talepler kabul edilmemişti[137]. Daha sonra A. Edwards demiryolu hakkında layiha takdim ettiği sırada kendisinde olan imtiyaz hakkını devretmek istedi. Bu isteği, ilgili kurullarda görüşüldükten sonra -*yolun genişlik ve büyüklüğü bakımından bir şirket tarafından yapılmasının mümkün olamayacağı sebebiyle*- iki farklı şirkete ihalesi uygun bulundu. Buna göre A. Edwards 19 Haziran 1863'te İzmir'den Kasaba'ya kadar olan kısım için elde ettiği imtiyazı, Edward Price'a, diğer yollar için olan hukukunu da James Landon'a terk etti[138]. Daha sonra 4 Temmuz 1863 tarihinde

Robert Wilkin'in dilekçesi şöyleydi: "*Vekili bulunduğum Aydın Demiryolu Kumpanyası tarafından şehr-i hâlin 24'ü (Nisan 1857) tarihiyle ahz etmiş olduğum bir kıta tahrirât-ı telgrâfiyeye istinâden şerâit-i mün'akide-i ma'lûme ile mezkûr kumpanyanın İzmir'den Manisa'ya kadar bir demiryolu inşa eylemesine müsaade buyrulmasını Saltanat-ı Seniyyeye teklif ederim. İşbu yolun inşası için cânib-i saltanât-ı seniyyeden kendi tebaasından mürekkeb herhangi kumpanya tavsiye buyurulur ise bunun kabulünde mezkûr kumpanya tarafından tereddüt olunmayacaktır. İzmir ve Aydın civarlarında tasmim olunacak demiryolların emr-i inşasında kumpanyamızın başka kumpanyalara tercih ve takdim olunması şerâit-i mün'akide iktizasından idiğine ve işbu demiryolun inşası kumpanyamıza havâle buyurulduğu halde Aydın yolunun dahi süratle inşa olunacağı der-kâr bulunduğuna binâen cânib-i saltanat-ı seniyyeden işbu teklifin kabul buyrulacağını ümid ederim*". *BOA, HR. TO*, 467/18,

[133] Mukavele ve şartname maddeleri ile ilgili geniş bilgi için bkz. *BOA, İ.MMS.*14/597.
BOA, İ.MMS. 25/1103, lef-1.
BOA, A. MKT. MHM, 242/2.

Edwars'ın mukavelede değişiklik yapılmasını istediği konular, Aydın Demiryolu Şirketi'ne verilen tarifenin bu demiryoluna da verilmesi, devletçe verilen müddetin 12 ay daha uzatılması, şirketin verdiği kefalet akçesinin ikinci taksiti olan 20.000 İngiliz Lira ile yolun inşası için 150.000 İngiliz Lirası harcama yapılmasından dolayı kefalet akçesinin ilk taksiti olan 10.000 İngiliz Lirasının iade edilmesi idi. , *BOA, HR. TO*, 468/22.

[137] *BOA, İ. MMS*, 25/1103, lef-4; *BOA, A.MKT.NZD.*, 420/49.

[138] BOA, İ. MVL, 486/22022, lef-13; Daha sonra Üsküdar'dan Sivas'a kadar James Landon'un inşa edeceği demiryolu için, 19 Cemaziyelahir 1281 (19 Kasım 1864) tarihinde, Meclis-i Ahkâm-ı Adliye'de mukavelename ve şartname hazırlanmıştı. Mukavele dokuz maddeden, şartname de 74

çıkarılan bir ferman ile İzmir-Kasaba arasında yapılacak bir demiryolu inşası için Edward Price'a ruhsat verildi[139]. Fermandan da anlaşıldığı üzere Edward Price 99 yıl süreyle bir demiryolu hattı inşası imtiyazını elde ediyordu.

1. İzmir-Kasaba Demiryolu İçin İmzalanan Mukavelename ve Şartname

Edward Price imtiyaz fermanını aldıktan sonra üzerinde mutabakata varılmış olan mukavelename ve şartname hükümleri şöyle idi:

Birinci Madde: Osmanlı Devleti Edward Price'ın vekil olduğu şirkete, masrafları, her türlü hasar ve zararı bahsedilen şirkete ait olmak üzere Edward Price tarafından kabul edilen şartlar ile İzmir'den Kasaba'ya kadar bir demiryolu inşa ve işletme hakkını vermiştir.

İkinci Madde: Şirket, şartnamede yazılı müddetin sonuna kadar demiryolu inşasını tamamlamaya mecburdur.

Üçüncü Madde: Demiryolu ve şubelerinin inşa masrafları ile işletilmeleri için gerekli olan her türlü araç gereçlerin satın alınması ve gerekli görülen istasyon, rıhtım gibi çeşitli bina ve yapıların inşası için şirketin sarf edeceği sermayenin faizini devlet bütün imtiyâz müddetinde şirkete temin eder. Faizi temin olunan sermayenin miktarı şimdiden sabit olarak İzmir'den Kasaba'ya kadar yapılacak bir hatla demiryolunun tüm masrafları için 800.000 İngiliz Lirası olarak karar verilmiştir. Devlet tarafından temin olunan faizin miktarı senelik % 5'tir. Bu faiz demiryolunun İzmir'den Kasaba'ya kadar tamamen inşasıyla işlemeye başladığı tarihten itibaren hesap edilecektir. Devlet şartnamenin 6. maddesi hükmüne göre zikredilen yola ikinci bir hat ilave ve inşa edilmesini ister ise bu ikinci hat için sarf olunan sermayenin senelik faizi yine % 5 olacaktır.

Dördüncü Madde: Yolun vergi ve masraflarından sonra kalan safi gelir ne zaman Devlet tarafından temin olunan faizin miktarını geçer ise, bu miktar hazineden faiz namıyla verilmiş olan meblağın ödenmesine mahsus olacaktır. Devlet tarafından faiz namıyla verilen meblağ ödendikten sonra yolun bütün gelirleri şirkete ait olacaktır.

Beşinci Madde: Şartnamenin 46. maddesi hükmünce şirket bu mukavelenamenin tasdikinden sonra imtiyaz fermanını almak için geçici temin

maddeden ibaretti. Mukavele ve şartnamenin iradesi de 5 Receb 1281 (4 Aralık 1864) tarihinde çıkmıştı. *BOA, İ. MVL*, 523/23501.

[139] *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef-39; Price'a verilen imtiyaz fermanının transkripsiyonu eklerde verilmiştir.

akçesi olarak hazineye 10.000 Osmanlı Lirası tutarında hisse senedi veya harici istikraz tahvilatı teslim etmiş olduğunu gösteren senedi ibraz edecektir.

Altıncı Madde: Şirket, imtiyaz fermanının alınmasından sonra şirket-i muntazama heyetine girecek ve hemen içtüzüğünün tasdiki için Hükümete takdim edecektir.

Yedinci Madde: İmtiyaz müddetinin ilk altmış yılı içinde, başka bir şirket, aynı şartlarda, demiryolunun Kasaba'dan ileriye uzatılmasını talep ederse, devlet eski şirketi tercih edecektir. Ancak üç ay zarfında muvafakat cevabı alınmaz ise İzmir'den Kasaba'ya olan demiryolu yeni şirket tarafından satın alınabilecektir.

Sekizinci Madde: Demiryolunun inşası için gerekli sermayeyi, imtiyaz sahibinin kendi menfaatlerine en uygun suret ve esası üzerine tedarik etmeye salâhiyeti olacaktır.

Dokuzuncu Madde: Şirket bu mukavelename ile mutasarrıf olduğu haklarını Hükümetten izin almadıkça başka bir şirkete devredemeyecektir.

OnuncuMadde: Bu mukavelename ile Eskişehir'den İzmir'e bir şubesi olmak üzere İzmir'den Sivas'a ve Üsküdar'a olacak demiryolu imtiyazına müteallik daha önce yapılmış olan mukavelename ve şartname hükümleri feshedilmiştir[140].

Sonuç olarak bu mukavelename 4 Temmuz 1863 tarihinde Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye'de detaylı olarak müzakereden sonra iki nüsha olarak yazılarak, Hâriciye[141], Mâliye[142] ve Nâfia[143] nâzırları ile Edward Price tarafından imzalanıp mühürlenerek bir nüshası saklanmak üzere Divân-ı Hümâyûn Kalemi'ne, diğer nüshası da Edward Price'a verildi.

İzmir-Kasaba arasında yapılacak demiryolu hattının 4 Temmuz 1863 tarihli, 5 kısım[144] ve 74 maddeden oluşan şartnamesinde yer alan önemli maddeleri şöyleydi.

İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi, tüm masraf, zarar ve ziyanı kendisine ait olmak üzere tanzim edilecek umûmi haritanın kabulü tarihinden itibaren en son 4 sene zarfında hattı bitirerek işletmeye açılmasını taahhüt eder. Bu demiryolu

[140] *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef-42; BOA, *Mukavelename Defteri*, nr.1, s.212-213; *BOA, İ. MVL*, 492/22270, lef-11; *BOA, İ. MVL*, 510/23022;

[141] Hariciye Nazırı: Es-Seyyid Mehmed Emin Âli, *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef-42.
Maliye Nazırı: Mustafa Fazıl, *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef-42.
Nafia Nazırı: İbrahim Edhem, *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef-42.

[144] Birinci kısım, demiryolun plan ve inşası, ikinci kısım, demiryolun hüsn-i halde muhafazası ve işletilmesi, üçüncü kısım, demiryolun imtiyaz müddeti, nezaret akçesi ve teminatı, dördüncü kısım, tarife ve çeşitli hizmetlere dair şartlar, beşinci kısım, bazı hususi maddeye dair şartlarla ilgiliydi. *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef-43; *Mukavelename Defteri*, nr.1, s.214-227.

hattı İzmir'den başlayarak Menemen ve Manisa'dan veyahut yakınından geçerek Kasaba'da son bulacaktır.

Şirket, imtiyaz tarihinden itibaren dört ay içerisinde, demiryolu güzergâhında bulunacak mahallerin de ayrıntılarını gösteren mufassal haritayı Hükümete takdim edecektir. Bu harita takdim edildikten sonra Hükümet 4 ay sonuna kadar kararını şirkete bildirecektir. Eğer bildirmez ise harita kabul edilmiş sayılacak ve demiryolu inşasına başlanacaktır. Haritanın Hükümet tarafından onaylanmasından itibaren, üç ayda bir, demiryolu güzergâhında bulunan köprü, kemer, bina ve yokuşlar hakkında bilgi verilecektir. Ayrıca inşaat masraflarını gösteren bir mufassal defter de takdim edilecektir.

Şirket daha önce Hükümete takdim ettiği plan üzerinde herhangi bir değişiklik yapamayacaktır. Demiryolunun yapılacağı arazi iki hat döşenecek şekilde hazırlanacaktır.

Yolun demir çubuklarının iç taraflarından itibaren aralığının eni 143 ile 144 santimetre arasında olacaktır. Demiryolunun iki hat olan kıtalarında hatların arası demiryolu çubuklarının dış taraflarından itibaren 2 metre eninde olacaktır. Demiryolunun iki tarafında inşa edilecek bir parmaklık ile demir çubuklarının dış tarafı aralığı en az 1 metre eninde olacaktır.

Demiryolu hattı boyunca yapılacak ana istasyonların yanında gerekli görülen yerlere küçük şubeler de inşa edilebilecektir. Demiryolu hattının geçeceği yerler önemli cadde ve yollara denk gelirse, demiryolunun mümkün mertebe ya alttan veya üstten geçirilmesine çaba gösterilecektir. Üst veya alttan geçişi gerektiğinde yapılacak köprü ve kemerlerin yükseklik, en ve boy uzunlukları şartnamede ayrıntılı olarak belirtilmiştir.

Şirket, her türlü kereste, demir gibi inşaat malzemesinin en iyisini kullanacaktır. Demiryolunu insan ve hayvan geçemeyecek şekilde duvar, çalı veya çit ile etrafında bulunan arazi ve emlaktan ayıracaktır.

Demiryolunun inşasına izin verildikten sonra, şirketin talep ettiği tarihten itibaren iki ay zarfında demiryolu için gerekli görülen arazinin şatışı ve devri ile ilgili yerlere Hükümet tarafından komiser, mühendis ve memurlar gönderilecektir. Bu memurlardan oluşan komisyon, kanun ve nizamlar dairesinde arazinin satışında ve devlet arazisi ise şirkete devredilmesinde yetkili olacaklardır.

Demiryolu hattı, devletin sınırı olan taraflarda veya kale, tabya gibi bina yapılması sakıncalı olan arazi ile mabet gibi yerlere denk gelirse, şirket, Hükümet tarafından teklif edilen durumu uygulamak zorundadır. Şirket faaliyetleri ve inşaat işleri Hükümetin kontrolü altında olacaktır.

Demiryolunun işletilmeye elverişli ve biten kısımları Hükümet tarafından tayin edilen bir veya birkaç komiser marifetiyle kontrol ettirildikten sonra işletme için ruhsat verilecek ve belirlenen fiyat tarifesine göre nakliye ücreti alınmasına başlanılacaktır. Demiryolunun tamamı bitirilip teslim edilmeden kısım kısım teslim edilen hatlar kat'i teslim olarak kabul edilmeyecektir.

Bilinen veya demiryolu hattı inşasının başlamasında ortaya çıkan eski eserlere şirket tarafından asla zarar verilmeyerek, yolun inşasının ara verilmesine sebep olmayacak surette icabına bakılmak üzere Hükümete haber verilecektir. Şirketin satın aldığı arazide bulunan heykel, resim, eski para ve sair eşyanın yarısı devletin ve diğer yarısı şirketin olacaktır. Fakat devletin eski eserlerin hepsini şirketten almaya hak ve salahiyeti olacaktır.

Demiryolunun daima korunması, seyahatin kolaylıkla ve emniyetli olması hususlarına şirket tarafından özen gösterilecektir. Yolun muhafazası ve tamirat için gerekli her türlü masraf şirkete ait olacaktır. Demiryolu üzerinde işleyecek lokomotifler ve yolcu arabaları mevcut olanların en iyisinden yapılacaktır. Demiryolu ve kısımlarının korunması, yolcuların can ve mal güvenliğiyle ilgili tedbirler, devlet ile şirket tarafından birlikte alınacaktır. Bu tedbirlerle ilgili masraflar şirket tarafından karşılanacaktır.

Demiryolunun imtiyaz müddeti doksan dokuz seneden ibaret olup bu süre, verilecek imtiyaz fermanı tarihinden itibaren geçerli olacaktır. İmtiyaz müddeti sonunda devlet, şirketin demiryolu ve teferruatı üzerinde olan tüm hukukunu kendi tasarrufuna alacaktır. İmtiyazın verilmesinden itibaren altmış sene geçtikten sonra, her ne zaman devlet demiryolunu satış yoluyla kendi uhdesine geçirmek isterse buna hakkı ve salahiyeti olacaktır.

Umûmi haritanın kabul ve tasdik tarihinden itibaren bir sene zarfında şirket tarafından demiryolu inşasına başlanamaz ise devletin herhangi bir teklif ve dava açmasına gerek kalmaksızın bu mukavelename yapılmamış hükmünde olacaktır. Şirket bütün hukukunu kaybedecek ve temin akçesi olarak teslim etmiş olacağı meblağ da hazineye ait olacaktır.

Şirket tayin edilen müddet zarfında yükümlülüklerini yerine getiremez ise bütün hukukunu kaybedecektir. Böyle bir durum olursa, şirket tarafından tedarik edilmiş olan eşya, bina malzemeleri, satın alınan arazi ve yolun tamamlanan kısımları müzayede edilip tamamı başka bir şirkete satılacaktır.

Demiryolunun tamamı veya bazı kısımları şirket tarafından tatil edilip işlettirilemez ise, masraf ve zararı şirkete ait olmak üzere geçici olarak devlet tarafından işletmesi üstlenilecektir. Eğer şirket üç ay sonuna kadar yolu tekrar

üzerine alıp işletmeye başlayamaz ise üç ay daha devletin işletmesi devam edecektir.

Şirket nakden veya evrâk-ı Osmaniye olarak Hazineye teslim edeceği 20.000 Osmanlı Lirasından ibaret olan temin akçesinin 10.000 Lirasını imtiyaz fermanını almadan önce teslim edecek, geri kalanını da imtiyaz fermanı aldıktan üç ay sonra teslim edecektir. Eğer şirket demiryolu inşasına başlandığında, alet edevatın satın alınmasında 100.000 Lira sarf etmiş olduğunu belgeler ise bu temin akçesi şirkete iade edilecektir.

Yolcu ve eşya için alınacak nakliye ücretleri ve fiyat tarifesi daha sonra Hükümet ile şirket tarafından birlikte kararlaştırılacaktır. Gerek münferit ve gerek toplu olarak demiryoluyla bir mahalle sevk edilen askerler için tarifede belirtilen ücretlerin yarısı alınacaktır. Demiryolunun işlediği mahallerden birine devlet tarafından böyle asker ve mühimmat gönderilmesi gerektiğinde tarife ücretinin yarısı alınmak şartıyla nakliyenin kolaylıkla yapılmasına şirket mecbur olacaktır.

Mahkûmların sevkiyatı için devletin vereceği nakliye ücreti de tarifede belirtilen fiyatın yarısı kadar olacaktır. Mahkûmlar ve yanlarında bulunacak güvenlik kuvvetleri ve memurların bindirilmesi için ikinci ve üçüncü sınıftan vagon tahsisi Hükümet tarafından talep edilir ise bahsedilen fiyatın yine yarısı alınarak gerekli olan arabaları şirket derhal vermeye mecbur olacaktır. Demiryoluyla nakledilen suçluların asayişi maddesi devlet tarafına ait olacaktır. Demiryolu düzenini sağlamakla görevli memurlar ile demiryolu üzerinde vergi tahsiline bakmak üzere tayin edilecek memurlar şirketin trenleriyle ücretsiz gidip geleceklerdir.

Şirket, devletin postasını ve postayı getirip götürecek memurlarını adi yolcu arabalarıyla ücretsiz nakletmeye mecbur olup, bunun için yolcu araba katarlarının ikinci sınıf arabalarında her gün ne kadar yer gerekli ise o kadar yer tahsis edecektir. Postahane yapılması gerekli istasyonlarda şirket, demiryolu binası içinde postahane için bir oda veya münasip bir yer göstermeye mecbur olacaktır.

Şirket, hususi muhâbere icrası için demiryolunun bitişiğine kendi masrafıyla telgraf telleri inşa etmeye mecbur olacaktır. Ancak, bu telgraf tellerini devlet telgraflarının memurları kontrolünde işletecektir. Demiryolu haricinde başka bir özel iş için bu muhaberat kullanılmayacaktır. Eğer Hükümet demiryolunun geçtiği mahaller üzerinde hususi bir telgraf hattı işletmeyi isterse, şirketin telgraf direklerinden teller geçirmeye veyahut demiryolunun işlerine zarar vermeden kendi masrafıyla müstakil telgraf direkleri inşa etmeye hakkı olacaktır. Telgraf memurlarının telgraf hatlarının işleri için yapacakları seyahatlerde demiryolu ile bedava gitmeye hakları olacaktır.

Demiryolunun inşası ve işlettirilmesi için gerekli olan ve ülke sınırları içinden alınacak taş, kereste, demir, maden kömürü ve makine gibi her türlü ihtiyaçtan vergi alınmayacaktır. Ayrıca demiryolunun başlangıçta bir kere inşa ve işlettirilmesi için kullanılmak üzere ithal edilecek eşya da her türlü vergiden muaf olacaktır. Fakat yol bitirilip açıldıktan sonra ithal edilen eşyanın fazla kalanlarından ve keza yolun açılışından sonra her ne vakit olur ise olsun böyle hariçten getirilen eşyadan vergi alınacaktır.

Demiryolunun imtiyaz müddeti devam ettiği sürece arazisine, sermayesine ve gelirlerine hiçbir şekilde el konulmayacaktır. Demiryolunun imtiyazıyla hususi idaresine dair olan evrâk ve senetler için de şirket her türlü vergiden muaf olacaktır. Demiryolunun idaresi, diğer hizmetlerde istihdam edilecek memurların seçilmesi ve tayini şirkete bırakılmıştır.

Bu şartname gereğince, imtiyaz verilen demiryoluna şubeler ve uzatma olmak üzere sair demiryol hatları inşa ve ilavesi için yeni imtiyaz verilmesine devletin hak ve salahiyeti olacaktır. Fakat zikredilen şube ve uzatma konusunda eşit şartlar hâsıl olursa bu şirket tercih edilecektir. Ayrıca politik ve ticari işler sebebiyle, lüzumu herkes tarafından kabul edilmedikçe, bu demiryolu menfaatine ters düşecek şekilde başka demiryolları inşası için devlet yeni imtiyaz veremeyecektir.

Demiryolunun başka demiryolu şubeleriyle birleştiği mahallerde bir hattan diğer hatta derhal ve durmadan geçilebilmek için icap eden şartları şirketler kendi aralarında halledeceklerdir. Eğer halledemezler ise düzenleme yapma konusunda devletin yetkisi olacaktır.

Demiryolunun iki tarafından 70.400 arşın eni olan (40 kilometre) mesafe dâhilinde bulunan ve henüz terk ve ihale edilmemiş ve işlettirilmemiş olan maden, orman ve taş ocaklarını işletmek hususunda bu demiryolu şirketi tercih edilecektir.

Demiryolunun inşaat ve diğer işlerini kontrol etmek üzere şirket nezdine bir veya birkaç mühendis ve komiser tayin edilecektir ve bunların ücretleri şirket tarafından ödenecektir.

Bu şartnamedeki maddelerden herhangi birinde sıkıntı olur da devlet ile şirket arasında ihtilaf zuhur ederse, mesele, hakem suretiyle eşit olarak tayin edilecek üyelerden oluşan bir komisyon marifetiyle halledilecektir. Bu komisyonda görüş ayrılığı meydana gelirse komisyon tarafından başka bir hakem seçimi ve tayini yapılacaktır[145].

BOA, A.DVN.MKL, 36/1, lef-43; *BOA, Mukavelename Defteri*, nr.1, s.214-227; *BOA, İ. MVL*, 492/22270, lef-12; *BOA, İ. MVL*, 510/23022.

2. Şirketin Kurulması ve Sermayesinin Teşekkülü

Hattın inşâ imtiyazının elde edilmesinden sonra, ikamet yeri İzmir'de olmak üzere, İzmir-Kasaba arasında bir demiryolu inşa ve işletmesi için "Smyrna & Cassaba Railway Company" (*İzmir'den Kasaba'ya Kadar Olan Demiryolu Şirketi*) isimli bir şirket kuruldu[146]. Şirketin kuruluş amacı şirket tüzüğünde şu şekilde ifade edilmişti:

Edward Price'a verilen imtiyaz ile buna bağlı şartname ve ferman hükümlerine göre İzmir'den Kasaba'ya kadar bir demiryolu ile Bornova'ya kadar bir şube inşa etmek ve demiryoluyla ilgili diğer şeylerin inşa, idare ve işletilmesini üstlenmek.

Bu defa verilen ve daha sonra da verilmesi düşünülen imtiyazlar ile gerek devlet ve gerek başka şirketlerle yapılacak antlaşmalardan doğan şart ve taahhütlerin yerine getirilmesi ile meydana gelecek her türlü faydadan istifade edilmesi[147].

Şirketin ne şekilde işleyeceği ile ilgili ayrıntılı bir şartname hazırlandı. Bu şartnamede özetle şu hükümler yer alıyordu:

Şirket senedi ve içtüzüğü Hükümet tarafından onaylanmadan işe başlayamayacaktır. Şirket inşaata başlamadan önce Edward Price'ın tasarrufunda olan imtiyazı üzerine alacaktır. Şirketin işlerini yürütmek üzere "idare meclisi" adıyla Londra'da bir meclis olacak ve bu meclis şirket tarafından belirlenen beş üyeden oluşacaktır[148]. Bunların yıllık maaşı 1.000 İngiliz Lirası olarak belirlenmiştir. Bu üyelerin en az 50 hisse sahibi olması gerekir. Her yılın Nisan ve Ekim aylarında şirketin genel meclisi toplanarak, idare meclisinin bilanço ve raporları hissedarlara takdim edilecektir. Bunun haricinde özel bir durum olur ise herhangi bir zamanda da genel meclis toplanabilecektir. Genel meclisin toplanma daveti meclis-i idare tarafından yapılacak ve kararlaştırılan tarihten en az 44 gün önce gazetelere ilan verilecektir. Şirketin ortakları arasında herhangi bir anlaşmazlık olursa tayin

[146] *BOA, Mukavelename Defteri*, nr. 1, s. 246-261.
BOA, A. DVN. MKL. 36/1, lef-43; *BOA, İ. MVL*, 492/22270; *BOA, Mukavelename Defteri*, nr. 1, s. 246.

[148] 10 Ekim 1865 tarihli bir belgede şirket ile ilgili bilgiler şu şekilde idi: Başkan: John Wingfield Larking, Üyeler: Charles Gılpın, William Quilter, Henry Robertson; Mühendis: Charles Edward Austın; Avukat: Burchell; Banker: Scrimgeour; Hesap kontrolörü-denetçi: John Ball; Sekreter: G. A. Cape; Büro Adresi: Adelaide Place No:3, London Bridge. Detaylı bilgi için bkz. BOA, T. DMİ, 793/53; *The Times*, 1 May 1865, Monday, p. 6; Yöneticilerle ilgili ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Charles Barker&Sons, *Joint Stock Companies' for 1867*, Londra 1867, s. 1132, 1197, 1259; Robert Henry Mair, *House of Commons and the Judicial Bench*, London 1867, s. 90; *Journal of the Society of Arts*, Cilt 16, Londra 1868, s. 282.

edilen iki hakem bu anlaşmazlığı çözecektir. Eğer bu hakemler de anlaşamazsa onların tayin edeceği üçüncü bir hakemin kararı geçerli olacaktır[149].

Şirkette hisse sahiplerinin mesuliyetleri hisse bedelleri miktarı ile doğru orantılı olacaktır. Şirketin sermayesi her biri 20'şer İngiliz liralık 40.000 hisse bedeli olan 800.000 İngiliz Lirasıdır[150]. Bu sermayenin ilk 14.000 hissesi önce satışa sunulacak ve "hısas-ı mümtâze" yani imtiyazlı hisse olarak isimlendirilecektir. Bunları alan hissedarlar daha sonra satışa sunulacak diğer 26.000 hisse sahibine göre daha avantajlı olacaklardır. Sonra satışa sunulacak hisseler de "hısas-ı âdi" olarak adlandırılacaktır[151].

Tüzük gereği sermayenin sağlanması için girişimlere başlandı ve 1865 yılı sonlarına doğru 14.000 imtiyazlı hisse satıldı. Şirket 26.000 adet adi hissenin 9.000 adedini Osmanlı Hükümetine tahsis ettiyse de bu hisselere pek rağbet olmadı. Yalnız 1.000 kadar hisse satılabildi. % 15 kar getirecek bu hisselerin rağbet görmemesi dönemin gazetelerinde de eleştiri konusu olmuştu.[152] Edward Price, imtiyazı ve demiryoluyla ilgili tüm haklarını kurulan bu şirkete devretti[153].

3. Birunabad (Bornova) Şubesi İmtiyazının Verilmesi

İzmir'den Kasaba'ya kadar inşa edilecek demiryolu şirketi vekili Edward Price tarafından, İzmir'den Birunabad'a (Bornova) kadar bir şube inşası için ayrı bir imtiyaz talep edildi. Bornova'nın İzmir açısından önemli bir mevkide bulunması ve oraya yapılacak bir demiryolu ile pek çok fayda sağlanacağı ümit edilerek bu talep değerlendirilmiş ve 11 Eylül 1863 tarihinde ek bir madde ile İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi'ne Bornova hattı imtiyazı da verildi[154].

[149] Şirketle ilgili hazırlanan şartname ve hükümleri hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. "İzmir'den Kasaba'ya Kadar Olan Demiryolu Kumpanyasının Şirket Senediyle Şerait-i İbtidâiyesi", *Mukavelename Defteri*, nr.1, s. 246-261; *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef-43, *BOA, İ. MVL*, 492/2270, lef-1 ve lef-2.

[150] Bülent Varlık şirketin sermayesini 20.000.000 Frank olarak belirtmiştir. Bülent Varlık, *19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması*, Ankara 1976, s. 28.

[151] *BOA, İ. MVL*, 492/22270; *A. DVN. MKL.* 36/1, lef-43.

[152] *Ruznâme-i Ceride-i Havâdis,* nr. 329 (6 Ramazan 1282), s. 1313-1314. Söz konusu hisselerin piyasalarda rağbet görmemesi, dönemin ekonomik şartları içerisinde bu yıllarda sermaye birikimine sahip insan sayısının az olması ile ifade edilebilir.

[153] A. du Velay, *Türkiye Maliye Tarihi*, Ankara 1978, s. 386.
BOA, İ. MVL, 492/22271.

D. Demiryolunun Yapılışına Tepkiler ve İnşası İçin Yürütülen İlk Faaliyetler

Bölgeye demiryolunun yapılacağı, dönemin gazetelerinde de sık sık konu edilmiş ve ilgili haberler kamuoyuna duyurularak halkın gelişmelerden haberdar olması sağlanmıştı. Bölge halkı, demiryolunun gelişinden büyük memnuniyet duymaktaydı. Öyle ki, Manisa halkı 8 saatlik mesafesi bulunan İzmir-Manisa arasında yapılacak demiryolun tamamen kendileri tarafından masraflarının karşılanması konusunda istekli olduklarını belirtmişler ve ilgili makamlara bu konuda dilekçeler vermişlerdi. Maddi bakımdan imkânı iyi olanlar işçi tutarak, olmayanlar ise kendileri bedava çalışarak hizmet etmek istediklerini kaymakama bildirmişlerdi. Ahalinin bu şevk ve gayreti gün geçtikçe artmıştı. Bu amaçla doğrudan doğruya vali ve Bâbıâli'ye dahi dilekçeler verildiği gazetelerde belirtilmekteydi[155].

Kasaba Demiryolu için lazım olan araç gereçlerin bir kısmı 1864 yılı Mart ayı sonlarında Londra'dan gemi ile İzmir'e getirtildiği ve inşaatın birkaç hafta içerisinde başlayacağı Edward Price tarafından Hükümete takdim edilen bir dilekçede belirtilmekteydi. Burada, ayrıca şirkete lazım olacak arazi ve arsalar için hak sahipleri ile çıkması muhtemel anlaşmazlıklar konusunda bir komisyon teşkili hakkında müzakere talep edilmekteydi[156].

Yapılan değerlendirmeler sonrasında ilk önce bir komiser tayini ve arazi alım-satımlarıyla ilgilenecek bir komisyon kurulması kararlaştırıldı. Buna göre hâlihazırda Aydın Demiryolu komiseri olan Miralay Reşad Bey'e ek görev olarak arazi tesviyesi ve başkomiserlik memuriyeti verilmiş, İkinci Komiser Binbaşı Mustafa Efendi de komiser muavinliğine tayin edilmişti[157].

Komisyon vali ve eyalet muhasebecisinin katılımı ile meclis marifetiyle teşkil edilecekti. Reşad Bey bu komisyonun başkanı olup üyeler de, Reşad Bey'in yardımcısı Binbaşı Mustafa Efendi, Muaccelât Müdürü, tapu memuru, Eyalet Meclisi azasından bu konularda uzman bir kişi ile yine uzman olan ve mahkeme tarafından tayin edilen bir memur olmak üzere altı kişiden oluşacaktı. Komisyonda şirket memuru ve vekilleri de hazır bulunacaktı[158]. Bu komisyon üyeleri, demiryolu yapımı için alınması lazım olan arsa, arazi ve binalar için şirket ve hak sahipleri

Tasvir-i Efkâr, nr. 106 (16 Muharrem 1280/3 Temmuz 1863), s. 1-2.

BOA, HR. TO, 445/58.

BOA, İ. MVL, 510/23022; *BOA, A. MKT. MHM*, 283/16; *Takvim-i Vekâyi*, nr. 756 (6 Safer 1281/11 Temmuz 1864), s. 2; *Ruznâme-i Ceride-i Havâdis*, nr. 896 (22 Muharrem 1280/9 Temmuz 1863), s. 1.

[158] *Takvim-i Vekâyi*, nr. 756 (6 Safer 1281/11 Temmuz 1864), s. 3; *BOA, İ. MVL*, 510/23022.

arasındaki anlaşmazlıklarda arabulucu olacaklar[159] ve Aydın Demiryolu'nda uygulanan talimat hükümlerine göre hareket edeceklerdi. Komisyon kararlarının İzmir Valiliği tarafından tasdik edilerek sadarete arz edilmesi ve sadaret onayından sonra işleme konulması gerekiyordu. Ancak, burada işlerin sağlıklı yürümesi ve zamanın iyi kullanılması hususlarında bazı sıkıntılar meydana geldiğinden ek bir madde ilave edilmişti. Buna göre Arazi Komisyonunca alınan kararlar kabul için sadarete gönderilmeyecek ve sadece valinin onayı yeterli olacaktı[160].

Demiryolu inşasında görevli olan mühendisler, komiserler ve bunların görevleri ile ilgili bir talimatname de yayınlandı[161]. Buna göre mühendisler, demiryolu inşaatlarının mümkün mertebe az masraf ve sağlam olarak yapılmasıyla ilgili hususlarda fikirlerini beyan edeceklerdi. Demiryolu hatları diğer normal yollarla çakıştığı takdirde bu yolların demiryolunun ya altından veya üstünden geçirilmesi hususlarının şirket tarafından dikkat edilip edilmediğini kontrol edeceklerdi. Demiryolu münasebetiyle saptırılan veya değiştirilen yollar ve geçitlerde ortaya çıkan iniş ve yokuşların düzgün yapılıp yapılmadığını da kontrol edeceklerdi. Köprü ve su kemerleri yapılırken çay ve kaynak sularının etrafa kötü koku yaymasını önleyecek tedbirlerin şirket tarafından alınıp alınmadığını ve yapılan köprü ve su kemerlerinin yükseklik ve genişliklerinin usulüne uygun olup olmadığını denetleyeceklerdi. Şirketin, demiryolunu, devlet tarafından kabul ve tasdik edilen haritasına göre inşa edip etmediğini de teftiş edeceklerdi. Şirketin kereste gibi bina gereçlerinin en iyi malzemeden seçilip seçilmediğini ve bunların dayanıklı olup olmadığını, çalışanların her türlü tehlikeden korunması için gerekli tedbirlerin alınması hususlarına dikkat ve nezaret edeceklerdi. Her bir icraat, bina, kemer ve köprü yapımı gibi işleri gün be gün ne kadar ilerledikleri hakkında bilgilere vakıf olacaklardı. İstihdam edilen işçilerin milliyetlerini, sanatlarını ve yaklaşık sayılarını bileceklerdi. İşçilerin aldıkları ücretler ve bunların iaşeleri hakkında bilgi sahibi olacaklardı. İşçilerin maruz kaldıkları afet ve kazalar hakkında rapor tutacaklardı. Ayrıca, demiryolu ve demiryoluna ait her türlü alet ve eşyanın korunmasına dikkat edeceklerdi[162].

Komiserler ise demiryolu hatlarının geçeceği yerler ile istasyon yapılacak yerlere dair şirketin uygulacağı mimari hakkında görüş bildireceklerdi. Alınıp satılması gereken emlak ve arazi için bunu tayin edilen komisyona bildireceklerdi. Devlet tasarrufunda bulunan araziyi şirkete teslim edeceklerdi. Alınan veya

[159] *Ruznâme-i Ceride-i Havâdis*, nr. 846 (29 Şevval 1280/7 Nisan 1864), s. 1.

[160] *BOA, İ. MVL*, 510/23022, lef-1.
Takvim-i Vekâyi, nr. 756 (6 Safer 1281/11 Temmuz 1864), s. 2-4.
Takvim-i Vekâyi, nr. 756 (6 Safer 1281/11 Temmuz 1864), s. 2.

satılan arazi ve emlak için harcanan meblağı kayda geçireceklerdi. Demiryolu güzergâhında bulunan eski ve yeni her türlü binanın muhafazası ve demiryolu yapılırken bulunan her çeşit eski eser, eşya vesairenin devlet için alınması ve saklanması hususlarına nezaret edeceklerdi. Yolcu ve eşya için alınacak nakliye ücretinin devlet tarafından kabul edilen tarifelerdeki fiyat üzere olması, nakledileceklerin deftere kaydı ve mahallinde sahibine teslimi hususlarına dair olan şartların yerine getirilmesine dikkat edeceklerdi. Birbirine birleşik demiryolu hatlarının birinden diğerine geçileceği mahallerde aksaklık olmaması için belirtilen şartlara göre hareket edilmesini sağlayacaklardı. Karadan ve denizden eşya nakli için demiryolu hatlarıyla münasebetleri bulunan şirketler ile demiryolu şirketi arasında yapılan mukavele şartlarını inceleyip, nakliye ücretinin devlet ile şirket arasında yapılan mukaveleye uygun olup olmadığını araştırıp teftiş edeceklerdi. Ayrıca, demiryolu üzerinde gelip giden eşya, yolcu vesairenin adet ve miktarı ile demiryolunun korunması ve işlettirilmesi için meydana gelen masraf ile elde edilen gelirin miktarını anlayıp bileceklerdi[163].

Bunlardan başka komiser ve mühendisler, bazı görevleri müştereken üstleneceklerdi. Mesela hem komiserler hem de mühendisler, tamamlanan demiryollarının tesliminde hazır bulunacaklardı. Köprü, su kemerleri gibi yapılar ve demiryolu için tahsis edilmiş yer ve arazinin sınır ve mevkilerinin şirket memurlarıyla beraber tahkik ve muayenesini yapacaklardı. Demiryolu kısımlarının inşasında ortaya çıkan masrafları kontrol edip kayda geçireceklerdi. Demiryolu ile ilgili her ay ayrıntılı rapor düzenleyip bunu Nafıa Nezareti'ne[164] göndereceklerdi. Komiser ve mühendisler devlet görevlisi olduklarından gerek İzmir ve gerek dolaşacakları mahallerde yapacakları masraflar kendileri tarafından karşılanacak olup hiç kimseye yük olmayacaklardı[165]. Komisyon üyeleri ile bu işte istihdam edilen diğer görevliler, arazi satanlardan vergi, harç, komisyon ya da başka isimlerle para alamayacaklar, işlerine azami surette dikkat edeceklerdi[166].

[163] *Takvim-i Vekâyi*, nr. 756 (6 Safer 1281/11 Temmuz 1864), s. 3.

[164] Nafıa Nezareti, ülkedeki yol, bina, köprü inşası, koruların muhafazası vb. işlere bakmak üzere Kasım 1848'de kuruldu ve başına İsmail Paşa atandı. Mart 1849'da ticaret nezareti, Nafıa Nezareti'ne ilhak edilerek, ticaret nezareti adıyla İsmail Paşa uhdesine verildi. Bu iki nezaret bundan sonraki dönemlerde bazen birbiriyle birleşerek, bazen de müstakil halde çalışmalarını devam etti. Ali Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform*, İstanbul 1993, s. 140-144.

[165] Sadece komisyon üyelerinin masrafları devlet tarafından karşılanacaktı.

[166] *Takvim-i Vekâyi*, nr. 756 (6 Safer 1281/11 Temmuz 1864), s. 3-4.

1. Demiryolu İnşaatının Başlaması

İzmir-Bornova ve Menemen arasında yaklaşık 35 kilometre mesafelik demiryolu için plan[167] ve haritaların teslim edilmesi[168], komiserlik ve arazi satışlarıyla ilgili komisyon işlerinin halledilmesinden sonra iradeye göre inşaat çalışmalarına geçilebilecekti. Konu ile ilgili iradeden anlaşıldığına göre çalışmalar, 19 Nisan 1864 tarihinde[169] hattın geçeceği arazinin tesviyesi ve düzenlenmesi şeklinde başladı[170]. Bir taraftan da inşasına başlanan demiryolu için Avrupa'dan araç ve gereçlerin getirilmesine devam edilmekteydi[171]. Özellikle büyük taş ve kayaların parçalanmasında ortaya çıkan zorlukları gidermek için Londra'dan ilk etapta 150 varil barut getirtilmiş ve uygun yerlere yerleştirilmişti[172]. Diğer yandan, demiryolu inşasıyla ilgili dışarıdan getirilecek her türlü alet ve eşyanın gümrük vergisinden muaf tutulmasına devlet izin vermişti[173]. Yine şirketin başvurusu üzerine, yapılacak demiryolunda kullanılmak üzere, kereste kesimi için Hükümet tarafından bir ruhsatname verildi[174]. Buna göre şirket, Biga Sancağı sınırlarındaki Kaz Dağı'nın doğu cihetiyle Bozdağı'nın güneyinde bulunan devlete ait ormanlardan demiryolu inşası için kereste kesebilecekti[175].

Demiryolunun bitirilip işletilmesine devlet tarafından izin verildiği sırada, gerek devlete ait ve gerek diğer ormanlardan getirilen taban ağaçlarının her bin adedi için şirket tarafından devlete 500 kuruş vergi ödenecekti. Ahali ormanlarından kesilecek ağaçlar için ise sahiplerini razı etmeye şirket mecbur olacaktı[176].

Bu ormanlarda gerek orman ve gerek Tersane-i Âmire memurları tarafından işaret konulmuş olan ağaçlar şirket tarafından kesilemeyecekti. Şirket, devletin ormanlar hakkında olan düzenlemelerine tabi olacağı gibi, bu ormanların kesimi

Planın ayrıntıları için bkz. *BOA, T. DMİ*, 793/46.

BOA, A. MKT. MHM, 298/67; *BOA, İ. MVL*, 513/23160, lef-1 ve lef-2.

The Times, 19 Nisan 1866, Salı, s. 9; *The Shareholders' Guardian, a General Compendium of All Financial and Stock*, London, 25 April 1866, s.330; Diğer belgelerde inşaatın başlama tarihi kesin olarak verilmeyip sadece Nisan ayında başladığı belirtilmektedir. *Ruznâme-i Ceride-i Havâdis*, nr. 38 (16 Cemaziyelahir 1281/16 Kasım 1864), s. 1.

170 *BOA, İ. MVL*, 510/23022, Lef:1; *Takvim-i Vekâyi*, nr. 756 (6 Safer 1281/11 Temmuz 1864), s.2.

BOA, T.TNF.VRK, 1/68.

BEO, Vilayât Gelen Giden Defterleri, Aydın Gelen Defteri, nr. 104, s.229; *BOA, HR. TO*, 469/3.

173 Getirilmesinde sakınca ve yasak olan barut vb. gibi bazı maddeler bu izinden hariç tutulmuştur. *BOA, İ. MVL*, 513/23160, lef-17.

174 *BOA, İ. MVL*, 513/23160, lef-16 ve lef-17.

İDMKA, MKT, 64/5.

BOA, İ. MVL, 513/23160, lef-16 ve lef-17; *İDMA, Mektûbî* I, Dosya nr. 64, sayfa nr. 5.

ve muhafazası hakkında orman memurları tarafından verilebilecek emirlere de riayet edecekti.

Ormanlardan kesilen kereste eğer İzmir'e deniz yoluyla getirilir ise iskelede yüklendiği miktar kadar şirket gümrük tezkeresi alacak ve İzmir gümrük memuruna iade edecekti. Nakledilen kereste İzmir'e gelmediği takdirde şirket hem ihraciye vergisi verecek, hem bunun bir misli daha ceza ödeyecek hem de kereste kesme izni iptal edilecekti[177].

Şirketle yapılan anlaşmaya göre demiryolunun yapılmasında uygulanacak teknik konular daha önce şartnamede belirtilmişti. Fakat inşaat devam ederken bazı değişikliklerin yapılması da taraflarca uygun görüldü. Bu çerçevede inşa edilecek hatlar Meclis-i Maabir'de[178] tekrar değerlendirilmiş ve şirketin sunduğu planlara bazı ilaveler yapılarak uygun bulunmuştu. Demiryolunun sahip olacağı teknik özellikler şu şekilde idi: İki demir çubuk arasında olan mesafe 143 cm, molozla düzeltilecek yerlerin eni 366 cm, demir hattın her birinin düzlenmesi gereken dış tarafı mesafesi 113 cm, molozla yapılacak seddin eni 550 cm, ikinci hat için tahsis edilecek yerin eni 366 cm.

Demiryolu şavtının enine, zikredilen ikinci hattın inşasına mahsus olan mahallin eni ilave edilecekti. Daha önce sunulmuş ve Meclis-i Maabir tarafından da tasdik edilmiş olan profillerde bazı mesafelerin yeniden düzenlenmesi şirket tarafından talep edilmişti[179].

Ayrıca Meclis-i Maabir'den demiryolu hattının korunması için yapılacak duvar yerine köklü çalı dikilmesi önerildi. Bu şirketin lehine bir öneriydi, zira çalı dikilmesi duvara göre çok daha az masraflı olacaktı[180].

İzmir civarındaki hattın durumu, yolcu ve eşya istasyonları, depo ve atölyeler ile demiryolu üstünde bulunacak istasyonlarla ilgili teknik özellikler de şöyle tespit edilmişti:

BOA, İ. MVL, 513/23160, lef-16 ve lef-17; *İDMA, Mektûbî* I, Dosya nr. 64, sayfa nr. 5.

178 Meclis-i Maâbir, 1 Ekim 1857 tarihinde kuruldu. Bundan önce memleketin bayındırlıkla ilgili meseleler, farklı konuların da görüşüldüğü Meclis-i Tanzimat'a geliyordu. Oysa bayındırlık işleri uzmanlık bilgisi gerektiren konulardı. Üstelik Meclis-i Tanzimat'ın işleri de oldukça yoğundu ve nafıa işleriyle fazla ilgilenemiyordu. Bunun üzerine yapılan bir düzenleme ile nâfıa meclisinin bir şubesi olmak ve ülkede yol, köprü, kanal, bina gibi imar faaliyetlerini gerçekleştimek üzere, zikredilen tarihte Meclis-i Maabir kurulmuş oldu. Üyeliklerine de Avrupa'dan getirilen mühendisler ile ülkenin içinde bulunduğu duruma vâkıf birkaç kişi seçildi. Geniş bilgi için bkz. Akyıldız, *Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform*, s. 264.

179 Şirketin talep ettiği değişiklikler şöyleydi: Hat şavtının yanında bulunan parmaklık 30 cm, hendek 122 cm, hendek haricinde yapılacak parmaklık 30 cm, Hayvanların girişini engellemek için dolma ile yapılacak set ise 302 cm olacaktı. *BOA, İ. MVL*, 513/23160, lef-3.

180 *BOA, İ. MVL*, 513/23160.

İzmir civarındaki hattın durumu ile ilgili olarak takdim edilen haritaya göre Kasaba Demiryolu, Aydın Demiryolu'nu geçtikten sonra Kervan Köprüsü[181] ve civarındaki istasyonların arasından geçerek Sebikiye Sokağı'nda son bulacağından yolcu ve eşya istasyonu bu yol üzerinde açılacaktı. Atölye istasyonları ise Diana Hamamı denilen bölgenin münasip bir yerinde yani Bornova Körfezi'nin içerisinde inşa edilecekti. Bu istasyon ile çarşı ve büyük haneler arasında yarım saatlik bir mesafe vardı. İstasyon burada inşa edilince biraz uzak mesafede olan çarşı esnafının eşyasını daha kolay nakledebilmesi maksadıyla daha sonra hatta küçük bir kol daha ilave edilmesi ve bunun deniz kenarındaki gümrük civarına kadar uzatılması gerektiği de belirtilmişti. Gemilerden indirilen eşyayı hemen demiryoluna nakletmek için gerekli iskele henüz hazır olmadığından atölye istasyonu denize yakın olan Diana suyolu üzerindeki bir yerde inşa edilecekti. Bu yeni istasyonun burada inşa edilmek istenmesinin sebeplerinden biri de -eğer devlet tarafından uygun görülürse- Aydın Demiryolu ile müşterek kullanılması düşüncesiydi[182].

Yolcu ve eşya istasyonu ile ilgili olarak istasyonun Sebikiye Sokağı'ndaki tarafı 48 metre (85 arşın), diğer tarafı 67 metre (120 arşın) uzunluğunda ve istasyonun içinde kalacak açık meydanın genişliği ise 1.630 metre (2.911 arşın) olacaktı. İstasyon arkasında makineler için bir ambar yapılacak ve bu makineler için gerekli olan kömür vesair ihtiyaçlar bu ambardan tedarik edilecekti. Buna göre yolcu istasyonu genişliği 800 metre, eşya istasyonu 1500 metre, açık alanlar 1100 metre, sundurma ile ambarın genişliği 800 emtre ve açık meydanlar ve diğer küçük yolların genişliği 12.300 metre olmak üzere toplam 16.500 metre olacaktı[183]. Depo ve atölye istasyonunun genişliği ise 28.000 arşın yani 18.000 metre olacaktı. Burada da asıl hat hesaba dâhil edilmemişti[184].

Demiryolu güzergâhında yapılacak köprülerle ilgili olarak, şartnamenin 6. maddesine göre hareket edilecekti[185]. İleride ikinci hattın inşası sırasında yapılacak köprüler az masrafla yapılmaya çalışılacak ve demiryolu trafiğini aksatmayacaktı[186].

Üç kısımdan oluşan hattın birinci kısmını İzmir-Menemen arası oluşturuyordu. Manisa'ya kadar olan ikinci kısım ile Manisa-Turgutlu arasında yapılacak üçüncü kısım güzergâh haritaları da Hükümete teslim edilmiş ve onaylanmıştı[187].

[181] Bugünkü yeni itfaiye binasının olduğu yer. Atilla, *a.g.e.*, s. 109.

[182] *BOA, İ. MVL*, 513/23160, lef-6.

[183] *BOA, İ. MVL*, 513/23160, lef-7.

[184] *BOA, İ. MVL*, 513/23160, lef-6.

[185] Şartname maddesiyle ilgili geniş bilgi için bkz. *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef-43; *BOA, Mukavelename Defteri*, nr.1, s.214-227; *BOA, İ. MVL*, 492/22270, lef-12; *BOA, İ. MVL*, 510/23022.

[186] *BOA, İ. MVL*, 513/23160, lef-13.

[187] *BOA, İ. MVL*, 530/23792.

Başlangıcı Çorakkapı (Basmane) olan demiryolu hattı, Kervan Köprüsü[188], İstavroz[189] (Hilal), Halkapınar, Bayraklı, Karşıyaka, Menemen istikametinde Körfez'in kuzey kıyılarını geçtikten sonra Manisa'ya dönecek, oradan da Kasaba'ya varacaktı[190]. Hem Turgutlu hem de Bornova'ya ulaşmak için önemli bir güzergâh seçilmişti. Hat, Punta'dan gelen Aydın Demiryolu ile kesişiyordu. İki hattın kesiştiği yer, artı yani haç şeklini aldığından mahalleye "İstavroz" adı verildi. Hat, dönemin önemli Rum mahallelerinden biri olan Aya Voukla'dan itibaren karayoluna paralel olarak döşenecekti[191].

Demiryolu inşası kentin mekânsal yapısında da değişimlere sebep olacaktı. Öncelikle Basmane'de büyük bir gar binası, depolar ve atölyeler inşa edileceğinden şirket geniş arazilere ihtiyaç duymaktaydı. Bunun için Hükümet, Basmane civarında yirmi bin metrekare, Diana Hamamı (Halkapınar) civarında ise yaklaşık on bin metrekare araziyi şirkete tahsis etti[192]. Ayrıca 50 kadar bina da -sahiplerine bedelleri ödenmek suretiyle- şirket tarafından satın alındı[193].

Yapım çalışmalarına 19 Nisan 1864'te başlanan demiryolu inşaatı çok hızlı bir şekilde devam ediyordu. 1864 yılının Ekim ayına gelindiğinde Menemen'e kadar olan yaklaşık 32 kilometrelik mesafe ile 4750 metrelik Bornova şubesi bölümü tamamen düzlenerek, gerekli köprülerin yapılmasıyla demirlerin döşenmesine başlandı. Bu arada demiryolu için gerekli olan bir takım demir köprüler ile bir hayli raylı araba, 3 lokomotif, pek çok alet ve eşya da İngiltere'den getirildi[194]. Demiryolu inşaatının böyle faal bir şekilde devam etmesi insanların ilgisini çekmiş olmalı ki, sık sık gazetelerde haberler yapılarak bu konudaki gelişmeler halka duyurulmuştu. Öyle ki, hattın ne zaman bitirileceği konusunda tahminler bile yapılmaktaydı[195].

Arazinin düz olması dolayısıyla İzmir-Menemen arasındaki tesviye işlemleri kolay olmuştu. Menemen-Manisa arasının arazi şartları ise biraz daha zorluydu.

[188] Kervan Köprüsü, bugünkü yeni itfaiye binasının bulunduğu yerdedir. Atilla, *a.g.e.*, s.109.

[189] İstavroz ismi Cumhuriyet devrinde Hilal olarak değiştirilmiştir. Atilla, *a.g.e.*, s. 109.

[190] Sabri Yetkin, "İzmir'in Demiryolları -3", *Milliyet Gazetesi*, 15.08.2004.
Atilla, *a.g.e.*, s. 109.
Sabri Yetkin, *a.g.m.*, *Milliyet Gazetesi*, 15.08.2004.
Bina ve arazi satın alınması hususlarında özellikle hak sahiplerinin mağdur olmamasına azami gayret gösterilmiştir. Bu konu ile ilgili birçok belge mevcuttur. Şehremini Hüseyin Beyin arazisinin satışı buna örnek gösterilebilir. Geniş bilgi için bkz.. *BOA, T.TNF.VRK*, 2/8.

[194] *Tasvir-i Efkâr*, nr.250 (24 Cemaziyelahir 1281/24 Kasım 1864), s.1-2.

[195] Bahsedilen gazete haberleri ile ilg. Bkz. *Ruznâme-i Ceride-i Havâdis*, nr. 18 (18 Cemaziyelevvel 1281/19 Ekim 1864), s. 70; *Ruznâme-i Ceride-i Havâdis*, nr. 38 (16 Cemaziyelahir 1281/16 Kasım 1864), s.1; *Takvîm-i Vekâyi*, nr. 772, (Selh Cemaziyelevvel 1281/31 Ekim 1864), s.3]; *Tasvir-i Efkâr*, nr. 250 (24 Cemaziyelahir 1281/24 Kasım 1864), s.1-2.

Hattın hem dağlardan hem de Mahat Boğazı denilen yerden geçmesi gerekiyordu. En zor yer de Mahat Boğazı idi ve yolun kilidi olarak telakki ediliyordu. Söz konusu bölgelerin dere tepe olmasından dolayı arazinin düzlenmesi konusunda epey çaba harcanmıştı. Yol, Melez Köprüsü ile Halkapınar Bataklığı üzerinden geçirildi. Bu arada Bornova civarındaki köprü tamamlanmış ve körfez etrafındaki kayalar kesilerek sahilde yarım mil mesafelik yer doldurulmuştu[196].

2. İzmir-Menemen, İzmir-Bornova ve Menemen-Manisa Hatlarının Açılışı

İzmir-Bornova arası ile İzmir-Menemen arasındaki demiryolu inşası 1865 yılı Haziran ayında tamamlanmıştı. Şirket 20 Haziran 1865 tarihinde, Komiser Reşad Bey'den demiryolunun geçici olarak işletmeye açılması hususunda ruhsat talep etti. Reşad Bey tarafından yapılan teftiş ve inceleme sonrasında, bütün şartların yerine getirildiği görüldü ve mahalli yetkililerin de onayı ile 20 Temmuz 1865 tarihinde iki hat geçici olarak işletmeye açıldı[197].

Basmane'den başlayarak Kordelio (Karşıyaka), Çiğli, Ulucak istasyonlarından geçip Menemen'e ulaşan hattın uzunluğu 31 kilometre 750 metreydi. Keza inşası tamamlanan Basmane-Bornova arası da 4 kilometre 750 metreydi[198]. Menemen hattının yapılışı esnasında güzergâhın belirlenmesinde Gediz Nehri etkili olmuştu. Nehrin muhtemel taşkınlarına karşı demiryolunun etkilenmemesi için tedbirler alınarak deltası ve yatağı değiştirildi. Bu şekilde hem demiryolu hattı korundu, hem de İzmir Körfezi'nin tamamen dolması önlenmiş oldu[199].

Demiryolu hatlarının açılmasından sonra istihdam imkânları da oluşmaya başladı. Bu amaçla Kasaba Demiryolu'nun İzmir'deki istasyonunda istihdam edilmek üzere 400 kuruş maaşla bir memur, 350 kuruş maaşla bir kâtip ve 115'er kuruş maaşla da beş kolcu tayin edildi[200].

İzmir-Menemen arasındaki demiryolu hattının tamamlanmasından sonra yaklaşık üç ay gibi kısa bir süre içerisinde Menemen-Manisa demiryolu inşası da bitirildi[201]. Demiryolları komiseri ve ilgili memurlar tarafından gerekli kontroller

[196] *Ruznâme-i Ceride-i Havâdis*, nr. 38 (16 Cemaziyelahir 1281/16 Kasım 1864), s.1.

[197] *BOA, İ. MVL*, 538/24198; MVL. 712/79; The Times gazetesinde açılış tarihi 26 Temmuz 1865 olarak ifade edilmiştir. *The Times*, 26 October 1865, Thursday, p. 6.

[198] *Mecmûa-i Umûr-ı Nâfia*, nr. 8 (Şaban 1302/Mayıs-Haziran 1885), s. 235.

[199] Atilla, *a.g.e.*, s. 113.

[200] *BOA, İ. MVL*, 538/24208.

[201] Demiryolunun Manisa'ya kadar tamamlanmış olmasıyla şirket yöneticileri açılış için izin talep etmişler ve bu talep Demiryolu Komiseri Miralay Mehmed Reşad Bey tarafından 23 Eylül 1281 (5 Ekim 1865) tarihli telgrafla bildirilmişti. BOA, *Vilayât Gelen-Giden Defteri*, nr. 10, s. 114,

yapıldıktan sonra açılışa izin verildi. İzmir Valisi ve bazı devlet görevlileri açılışı yapmak üzere 23 Ekim 1865 tarihinde demiryolu hattını kullanarak Manisa'ya gittiler[202]. Şirket yetkilileri tarafından büyük bir ziyafet verilerek hattın resmi açılışı yapıldı. İki gün sonra, yani 25 Ekim 1865 tarihinde demiryolu resmen ahaliye de açıldı. Açılış ile ilgili gazetelere ilanlar da verildi[203]. Gerek Manisa ve gerek İzmir ve civar şehirlerin ahalisi bu açılışa büyük ilgi gösterdi. Açılışın yapıldığı gün 500 kadar insan bu merasimi görmek için İzmir'den Manisa'ya gitti[204]. Menemen'den sonra Emirâlem, Hamidiye, Horozköy'den geçerek Manisa'ya ulaşan hattın İzmir'e mesafesi 66,5 kilometreydi[205].

3. Hattın Kasaba (Turgutlu)'ya Ulaşması

Bir taraftan Manisa'ya kadar uzanan hatların açılışı yapılırken diğer taraftan Turgutlu'ya kadar olan kısmın çalışmaları da hızla devam ediyordu. Nitekim şirketin süratli çalışması neticesinde 1865 yılının Aralık ayı başlarında Turgutlu'ya kadar olan kısmın inşası bitirilerek açılışa ve işletmeye hazır hale getirildi. Ancak, bazı istasyonların tamamlanmasının gecikmesi sebebiyle resmi açılış yaklaşık 1,5 ay sonra oldu[206]. Bu eksikliklerin giderilmesinden sonra 23 Ocak 1866 tarihinde görkemli bir törenle resmi açılış yapıldı[207]. Açılışı yapmak ve hattın şartnameye göre teslim işlemlerini yerine getirmek üzere Aristidi Bey komiser olarak tayin edildi. Meclis-i Maabir azasından Hasan Efendi de Aristidi Bey'e refakat etmek üzere görevlendirildi[208]. Böylelikle 19 Nisan 1864 tarihinde inşasına başlanan ve bitirilmesi için 4 yıl mühlet verilen İzmir-Turgutlu arasındaki demiryolu hattı, belirtilen süreden çok daha önce tamamlanmış oldu.

Bu, pek de olağan bir durum değildi. Çünkü o dönemde Osmanlı Devleti sınırları içinde başka demiryolları da yapılıyordu ve bunların hemen hemen hepsinde sıkıntılar yaşanıyordu. Şirketler taahhütlerini yerine getiremiyor ve

---

numara 121.

[202] *BOA, İ.DH.*, 542/37706.

[203] *BOA, A. MKT. MHM*, 345/32

[204] *Tasvir-i Efkâr*, nr. 343 (12 Cemaziyelahir 1281/12 Kasım 1864), s.2.

[205] *Mecmûa-i Umûr-ı Nâfıa*, nr. 8, (Şaban 1302 Mayıs-Haziran 1885), s. 235; Hatların yapılışı süreci ile ilgili gelişmeler İngiltere'ye şirket bünyesinde görevli kişilerce sık sık rapor ediliyor ve bilgi veriliyordu. Sözgelimi Mühendis C. E. Austin'in hattın Bornova kısmı ve istasyonu, Menemen ve Manisa'ya kadar olan kısımla ilgili yapılan hafriyat çalışmaları, köprülerle ilgili yapılanlar hakkındaki raporu için bkz. *The Times*, 1 May 1865, Monday, p. 6.

[206] *Ruznâme-i Ceride-i Havâdis*, nr. 338 (20 Ramazan 1282/6 Şubat 1866).

[207] *Tasvir-i Efkâr*, nr. 364 (22 Ramazan 1282/8 Şubat 1866), s.1; *Ruznâme-i Ceride-i Havâdis*, nr. 341 (23 Ramazan 1282/9 Şubat 1866), s.1; Yetkin, *a.g.m.*, *Milliyet Gazetesi*, 15.08.2004.

[208] Hasan Efendiye bu görevi için 3.000 kuruş harcırah verildi. *BOA, İ.DH.*, 546/38024; *A. MKT. MHM*, 349/93.

inşaatları zamanında tamamlayamıyorlardı. Kasaba Demiryolu Şirketi'nin piyasaya sürdüğü hisse senetleri bile tam olarak satılamadan, şartnamede belirtilen süreden çok daha önce hattı tamamlaması Hükümet yetkilileri tarafından takdire şayan görüldü. Ülkenin diğer bölgelerinde inşa edilen demiryolları yetkililerini ve memurlarını teşvik etmek amacıyla Kasaba Demiryolu müteahhidi Edward Price'a üçüncü ve başmühendis Bayliss'e de dördüncü rütbelerden birer Mecidi Nişanı[209] verildi[210].

Hattın başarıyla ve müddetinden önce bitirilmesi kamuoyu tarafından da takdirle karşılandı. Nitekim Ruzname-i Ceride-i Havadis Gazetesi bu konuya özel bir önem atfederek uzun bir yazı ile İzmir-Kasaba hattının bölge için taşıdığı önemi vurgulama ihtiyacını hissetmişti. Gazete, "*İzmir'den Kasaba'ya Kadar İnşa Olunmakta Olan Demiryolu Hakkında Bazı Malumât*" başlıklı haberinde bu bilgileri okuyucularına aktarmıştı[211].

E. Demiryolu İnşaatı Süreci ve Sonrası Gelişmeler

1. Arazi Meseleleri

Başlangıçta elli kilometrelik alan içerisinde beşyüzden fazla arazinin alımı bu konu ile ilgili talimatnameye göre yapıldı[212]. Demiryolunun geçtiği arsa ve arazilerin şirket tarafından alınması hususlarında birkaç küçük istisna dışında herhangi bir sıkıntı yaşanmadı. Mesela demiryolunun geçtiği yerlerin sahiplerinin arazi ve ürünlerinin bu yoldan zarar gördüğüne dair şikâyette bulunması üzerine meydana gelen zarar hemen tespit edilip sahiplerine ödendi[213]. Bu kişilerin memnuniyetleri dönemin gazetelerine de yansımıştı[214].

[209] Osmanlılarda iyi hizmetleri görülenlere çeşitli derecelerde nişan ve madalya verilmesi geleneği Batı etkisiyle II. Mahmud döneminde başlamış ve diğer padişahlar döneminde de devam etmiştir. Mecidi Nişanı Sultan Abdülmecid zamanında 1852 yılında ihdas edilmiştir. İbrahim Artuk, "Nişan", *DİA*, XXXIII, İstanbul 2007, s. 154-155; Edhem Eldem, *İftihar ve İmtiyaz Osmanlı Nişan ve Madalyaları Tarihi*, İstanbul 2004, s. 176.

[210] " *Şu görülen ikdâmât ve mesâiye takdiren ve memâlik-i mahrûse-i şâhânede derdest inşa bulunan sâir demiryollar memurlarını teşviken ve tergiben Price'ye üçüncü ve Başmühendis Mösyö Bayliss'e dördüncü rütbelerden birer kıta Mecidi Nişanı ihsan buyrulması ...." BOA, İ.DH.*, 544/37885; *BOA, A. MKT. MHM*, 347/14.

[211] *Ruznâme-i Ceride-i Havâdis*, nr. 329 (6 Ramazan 1282/23 Ocak 1866), s. 1313-1314.
Tasvir-i Efkâr, nr. 250,(24 Cemaziyelahir 128124 Kasım 1864), s. 2.
Tasvir-i Efkâr, nr. 218 (1 Rebiulevvel 1281/ 4 Ağustos 1864), s. 1.
Ruznâme-i Ceride-i Havâdis, nr. 71 (4 Şaban1281/2 Ocak 1865); *Tasvir-i Efkâr*, nr. 222 (15 Rebiulevvel 1281/18 Ağustos 1864), s. 2.

Arazi alım-satımı konusunda tecrübeli biri olan Komiser Reşad Bey'in[215] bu işleri yapacak komisyonun başına tayin edilmesi ve komisyon üyelerinin de ehil kişilerden oluşması, şirketin arazi ve arsa bedellerini değerinde ve zamanında ödemesi, halkın bu konuda duyarlı olması, demiryoluna önem vermesi ve gerekli kolaylığı göstermesi gibi etkenler arazi alım satımı konusunda büyük sıkıntılar yaşanmamasının nedenleri olarak gösterilebilir.

2. Doğal Afetler, Kazalar, Aksaklıklar

Gerek inşaat devam ederken gerekse tamamlandıktan sonra hat üzerinde bazı aksaklıklar meydana gelmişti. Bazen doğa olayları olduğu gibi bazen de insanların dikkatsizliği aksaklıklara sebep oluyordu. Mesela 1865 Ocak ayı içinde İzmir ve çevresine bol miktarda yağmur yağmıştı. Sellerin oluşmasıyla da bazı demiryolu hatları zarar görmüş ve İzmir'den Bornova'ya kadar olan hattın bir kısmını su bastığından trenler bir müddet işleyememişti[216]. Kasaba hattı için inşa edilen köprülerden birisi de 1866 Ocak ayında acele yapılmasından dolayı çökmüştü[217]. Halkapınar'da 1867 yılında meydana gelen kaza ve sellerden dolayı şirket tamir vs. için ekstra para ayırmıştı[218]. İzmir-Kasaba Demiryolu'nda makinist olarak görev yapan Francis Grey, 18 Ocak 1868 tarihinde, tren kazası sonucu vefat etmişti. 42 yaşında ölen makinist, 22 Ocak'ta Buca'da defnedildi[219]. 1868 yılında Gediz Nehri'nin taşmasından dolayı demiryolu hatları zarar görmüştü. Hatta şirket bundan dolayı uğradığı zararı Hükümetten talep etmişti[220]. Yine Manisa'dan İzmir'e giden trenin pamuk taşıyan yük vagonlarından birisinde 1867 yılı Mart ayında yangın çıkmış ve bunun sonucunda vagonla birlikte 20 balya pamuk yanmıştı[221].

3. Tarife Meselesi

İzmir-Kasaba Demiryolu direktörü tarafından 30 Aralık 1863 tarihinde Sadarete bir dilekçe verilmişti. Bu dilekçede farklı demiryollarında farklı tarifelerin uygulanmasının doğru olmayacağından bahisle daha önce Aydın Demiryolu için belirlenmiş olan tarifenin Kasaba Demiryolu için de uygulanması talep

Erkân-ı Harbiye Miralaylarından Reşad Bey 27 Haziran 1858 tarihinde bu konurlara nezaret etmek üzere Aydın Demiryolu'nda göreve başlamış ve epeyce tecrübe sahibi olmuştu. Yine aynı demiryolunda görevli Binbaşı Mustafa Efendi de komisyonda Reşad Bey'e yardımcı olarak tayin edilmişti. Bilgi için bkz. Akyıldız, *a.g.t.*, s.54.

[216] *Ruznâme-i Ceride-i Havâdis*, nr. 90 (2 Ramazan 1281/29 Ocak 1865).

[217] *Ruznâme-i Ceride-i Havâdis*, nr. 333 (11 Ramazan 1282/7 Şubat 1865).

[218] *The Times*, 31 October 1868, Saturday, p. 6.

[219] Francis Grey'in ölüm kaydı, İzmir'deki İngiliz Kilisesinde kayıtlıdır. *The Railway Magazine*, Published by IPC Business Press, 1988, s. 325.

[220] *BOA, İ.ŞD.* 15/654.

[221] *Ruznâme-i Ceride-i Havâdis*, nr. 607 (30 Şevval 1283/7 Mart 1867), s. 2425.

ediliyordu. Konu daha evvel sözlü olarak görüşülmüş ve Meclis-i Tanzimat'tan da onay alınmıştı. Tarife meselesinin gecikmesinden dolayı şirketin zarara uğradığı ve bir an önce bu işin netleşmesi talep ediliyordu[222]. Aydın Demiryolu'nun nakliye ücret tarifesi Robert Wilkin tarafından Meclis-i Tanzimat'a[223] sunulmuş ve uygun bulunduktan sonra 16 Mart 1857 tarihinde padişah iradesiyle kabul edilmişti[224].

4. Komisyonların Oluşturulması ve Komiser Tayini

Osmanlı Devleti'nde yapılmakta olan demiryolları için önemli olan işlerden biri de komisyonların iyi bir şekilde teşkili hususuydu. Her ne kadar demiryolu komisyonlarının oluşturulması ile memurların vazifeleri hakkında bir nizamname bulunuyor ise de bunlar genellikle layıkıyla anlaşılamamaktaydı. Dolayısıyla memurlar görevlerini yaptığı sırada bazı mahalli Hükümetler tarafından zorluklar çıkarılıyor, bu durum da çeşitli problemlere sebep oluyordu. Bu gibi sıkıntıları ortadan kaldırmak ve gerektiğinde bizzat sorunlu yere giderek problemleri çözmek maksadıyla Nafia Müdürü sıfatıyla birinin tayinine ihtiyaç duyuldu. Demiryollarında çalışanların genellikle yabancı olmasından dolayı bu konuda görevlendirilecek kişinin Türkçe ve Fransızca bilen, dirayetli ve işbilir bir kişi olması gerekiyordu. Bu amaçla Eylül 1867'de hem taşraya giderek yollarla ilgili komisyonlara nezaret edebilecek, hem de İstanbul'da bulunduğu sürede Turuk ve Maabir Dairesi'nin işlerinde yardımcı olabilecek Aydın ve Kasaba demiryolları komiseri Reşad Bey'in bu göreve tayini uygun görüldü. Reşad Bey'e önceki görevinden aldığı maaşa ek olarak 3.000 kuruş daha verilmesi kararlaştırıldı[225].

Reşad Bey'in yerine 3.600 kuruş maaşla Nihad Efendi ve Kasaba Demiryolu komiserliğine de 3.600 kuruş maaşla aynı ismi taşıyan diğer Nihad Bey tayin edildi[226]. İzmir'de bulunan komiser muavini Binbaşı Mustafa Efendi'nin orada bulunmasına gerek kalmadığından Seraskerlik'teki görevine iadesi kararlaştırıldı[227]. Bunlarla beraber memleketteki diğer demiryollarında da istihdam edilmek üzere

BOA, MVL., 667/13.

Meclis-i Tanzimat, Tanzimat bürokratlarının aralarındaki rekabet ve çekişmeler ile meclis-i vâlâ'nın üzerine düşen işlerin yoğunluğu karşısında yetersiz kalmasından sonra 26 Eylül 1854 tarihinde kuruldu. Akyıldız, "*Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform*", s. 250-258.

[224] Aydın Demiryolu'nun nakliye ücret tarifesi şu şekilde idi: Bir İngiliz mili mesafe için beher kantar başına emti'a-i ma'muleden 12 pare, yine o hesap ile eşya-yı gayr-ı ma'muleden 18 pare alınacaktı. Paket, ağnâm, hayvanât ve eşyâ-yı saire için devlet ile şirket miyânında bi't-terâzi bir ücret tayin olunacaktı. Her bir İngiliz mili başına birinci sınıf yolculardan 2 kuruş, ikinci sınıf yolculardan 1 kuruş ücret alınacaktı. , Akyıldız, *a.g.t.*, s. 49-50.

[225] *BOA, İ. MVL*, 576/25879.

[226] *BOA, İ. MVL*, 576/25879, lef-3.

[227] *BOA, A. MKT. MHM*, 390/71.

görevlendirilen memurların sayıları ve alacakları maaşlar da şöyleydi[228]:

TABLO 1.1

Diğer Demiryollarında Görevlendirilen Memur Sayıları ve Maaşları[229]

Memurlar	Görevlendirilen Memur Sayısı	Şirketçe Verilecek Maaşlar	Toplam (Kuruş)
Komiser	2	3.600	7.200
Mütercim	1	1.600	1.600
Türkçe kâtip	1	1.000	1.000
Fransızca yazıcı	1	1.200	1.200
Çavuş	2	500	1.000
Genel Toplam	**7**	**7.900**	**12.000**

5. Yurtdışına Eleman Gönderilmesi

Demiryollarının iyi bir şekilde idare edilmesi için bu konuda bilgili ve yetişmiş elemanların bulunması gerekliydi. Devletin bu amaçla attığı adımlardan birisi de nafıa memurlarından Margosyan Efendi'nin Fransa'ya gönderilmesiydi. Margosyan Efendi, Nafıa Nazırı tarafından demiryolları ile ilgili konularda bilgi sahibi olmak ve daha sonra Osmanlı demiryollarında istihdam edilmek üzere Paris Sefareti aracılığıyla Fransa Demiryolları İdaresi'ne tayin edilmişti. Margosyan Efendi'ye Fransa'da bulunduğu müddet için Osmanlı Bankası marifetiyle aylık 600 Frank ödenmesi kararlaştırılmıştı[230].

6. Turizme Yönelik Çalışmalar

Demiryolunun gelirini artırmak için turistlere yönelik çalışmalar da yapılıyordu. Nitekim İzmir'e gelen turistlerin demiryoluyla seyahat etmelerini sağlamak maksadıyla bölgedeki köy, antik kent, kilise gibi önemli yerleri tanıtan ilanlara gazetelerde sıklıkla rastlanıyordu. Mesela 5 Ocak 1871 ve 11 Ocak 1871 tarihli La Turquia Gazetesi'nde, Fransızca olarak verilen bir ilanın tercümesi şöyle idi:

İzmir'i Ziyaret Edecek Turistler İçin İlan!

[228] *BOA, İ. MVL*, 576/25879, lef-2.
[229] *BOA, İ. MVL, 576/25879, lef-2.*
[230] *BOA, İ.DH.*, 586/40766.

İzmir-Kasaba Demiryolu, Küçük Asya içlerine girip Bergama, Tire, Sart ve Alaşehir kiliselerini ziyaret etmek isteyenler ve aynı zamanda çok güzel yerler olan Bornova ve Karşıyaka'yı görmek isteyenler için en iyi ve en hızlı yoldur. Trenler, her gün sabah güneşin doğuşundan akşam güneşin batışına kadar sürekli hizmet vermektedir[231].

7. Temin Faizinin Ödenmesi Meselesi

Demiryolu hattı inşasının tamamlanması ve işletmeye açılmasından sonra devlet tarafından ödenmesi garanti edilen faiz ile ilgili Meclis-i Maabirce üç maddelik bir karar alınmıştı. 4 Ocak 1867 tarihinde alınan kararlar şöyleydi:

Öncelikle İzmir'den Kasaba ve Bornova'ya kadar olan demiryolunun devlet tarafından temin edilmiş olan faizi 22 Ağustos 1866 tarihinden itibaren ödenmeye başlayacaktı.

İkinci olarak, demiryolun hâsılatı ve tamiri ile muhafaza masraflarının ne suretle icra edileceği hakkında devlet tarafından kabul edilmiş olan nizamname, imtiyaz sahibinin İzmir'de bulunan vekiline tebliğ edilecekti.

Üçüncü olarak, şirketin zikredilen tarihten beri hâsılat ve masraflarını nizamname hükümlerine göre bakmak ve tetkik etmek üzere İzmir'de bulunan demiryolu şirketine gerekli talimat gönderilecekti[232].

Demiryolu şirketi ve Hükümet bu konuda anlaşmazlığa düştü. Şirket yetkilileri demiryolu inşasının 15 Mart 1866 tarihinde bitirilmiş olmasından dolayı temin faizinin bu tarihten itibaren ödenmeye başlanması gerektiğini belirtiyorlardı[233]. Durum Meclis-i Maabir'de görüşülerek gereği yapılmak üzere Nafıa Nezareti'ne gönderilmişti. Faiz maddesinin, demiryolunun İzmir'den Kasaba'ya kadar tamamen inşası ile işlemeye başladığı tarihten itibaren geçerli olması gerektiği şartname gereği idi. Öncelikle hattın bu tarihte işlemeye başlayıp başlamadığı ve tamamen inşa edilip edilmediği hususlarının bilinmesi gerektiği belirtiliyordu. Yapılan inceleme sonrası öncelikle, demiryolu hattının 15 Mart 1866 tarihinden itibaren yolcu, eşya ve emtia nakli ile işlemeye başlamasında şüphe olmadığı ve

[231] İlanın Fransızcası şöyleydi: "Avis aux touristes qui visitent la ville de İzmir. Le chemin de fer de İzmir a Cassaba est la meilleure voie el la plus acceleree pour se rendre a l'interieur de l'Asia Mineure et pour visiter les anciennes eglises de Pergama, Thyra, Sardes, et Philedelphie, ainsi que les beaux villages de Bournabat et de Cordelio. Les trains tont le service depuis le lever jusq'au coucher du soleil" *La Turquia*, 5 Ocak 1871 ve 11 Ocak 1871.

[232] *BOA, T. DMİ*, 794/9.

[233] *BOA, AYN. d.*, nr. 994, s. 81.

bu tarihten beri aralıksız işlemekte olduğunun anlaşıldığı belirtilerek, imtiyaz sahibinin temin faizi ile ilgili şartları yerine getirdiği ifade ediliyordu.

Hattın tamamlanması hususunda mühendis Ritter'in Ağustos 1866 tarihinde demiryolu ile ilgili yaptığı incelemeler dikkate alınıyordu. Buna göre yolcu, eşya ve emtia nakline mahsus kısımlar ile yolculara mahsus istasyonlar, emtia ve eşya mağazaları bitirilmişti. Ancak, eksik kalan bazı hususlar vardı. Bunlar, demiryolu boyunca yapılması gereken set ve korkuluklar ile alet ve edevat tamiri için yapılması gereken tamirat atölyeleri ve Kasaba İstasyonu'nda hububat için yapılması gereken ambarlardı.

Meclis-i Maabir'de yapılan değerlendirmeler sonrası şu kararlara varılmıştı:

Meclisin daha önce set ve korkuluk inşası ile ilgili aldığı karara göre, demiryolların etrafına set ve korkulukların yapılmasının gerekli olduğu, fakat bunların yapılmasının şirketlere yüklü masraf getireceği belirtilerek, demiryolu şirketlerinin set ve korkuluk inşası mecburiyetinden muaf tutulduğu belirtilmişti[234]. Bundan dolayı Kasaba Demiryolu'nun set ve korkuluklarının inşa edilmemiş olması, temin faizinin ödenmesine mani olmaması gerektiği oy birliği ile kararlaştırılmıştı.

Tamir atölyeleri hususunda, imtiyaz sahibi Price, bunların inşasına mecbur olduğunu belirtmiş, ancak bu atölyelerin Aydın Demiryolu Şirketi ile müşterek yapılması gündeme geldiğinden, atölye inşaatlarının ertelenmesini talep etmişti. Bu talep de meclis tarafından uygun görülerek temin faizinin ödenmesinde engel olmadığı kararına varılmıştı.

İmtiyaz sahibi bu atölyelerinin tamamlanması tarihine kadar edevatını muhafaza etmeye mecbur olacaktı. Eğer muhafaza edemez ve bundan dolayı demiryolu işleyemez durumda kalırsa, tatil müddetinin her bir günü için kendisinden 100 Osmanlı altını nakdî ceza alınması kararlaştırılmıştı.

Kasaba İstasyonu'nun hububat ambarının zikredilen tarihte tamamlanmaması maddesine gelince; mühendis Ritter'in raporuna göre hububat ambarlarının bir kısmı zaten inşa edilmişti. Yapılması gereken bir ambar kalmıştı. Aydın ve Varna demiryollarına da bu konuda kolaylık gösterilmişti. Üstelik hububat Ağustos'ta geleceğinden dolayı bu ambara şimdilik ihtiyaç duyulmuyordu. Bunun da temin faizi ödenmesine mani bir durum teşkil etmeyeceği kararlaştırılmıştı[235].

BOA, T.TNF.VRK, 4/54.
BOA, AYN. d., nr. 994, s. 86-87.

Kasaba Demiryolu imtiyaz sahibi Price, Maabir Meclisi Komisyonu tarafından, memleketteki diğer demiryolları imtiyaz sahipleri içinde taahhüdünü en iyi şekilde yerine getiren kişi olarak övülüyor ve kendisine, diğerlerine göre daha fazla kolaylık gösterilmesi gerektiği belirtiliyordu[236].

Neticede İzmir'den Kasaba'ya kadar olan demiryolu için temin faizi maddesinin 15 Mart 1866 tarihinden itibaren geçerli olması, meclis tarafından kabul edilmiş ve daha sonra tamir atölyeleri inşası ile ilgili Hükümet ve Kasaba Demiryolu Şirketi arasında üç maddelik bir mukavele imzalanmıştı[237]. Mukavele şu hususları içeriyordu:

Birinci Madde: İmtiyaz sahibi Price'a, alet ve edevât tamirine mahsus olan atölyeleri inşa etmek için Kasaba'dan Alaşehir'e kadar olan demiryolu hattının inşa ve tamamlanması için belirtilen süre kadar mühlet verilmiştir.

İmtiyaz sahibi, atölyeler inşa edilinceye kadar alât ve edevâtın tamirini mümkün mertebe süratle Hükümete tasdik için arz edeceği layihada göstereceği surette icra edecektir. Hükümet layiha hakkında olan kararını Nafia Nezareti'ne takdimi tarihinden itibaren en geç iki ay içinde beyan edecektir. Bu müddet zarfında Hükümet tarafından herhangi bir karar verilmezse kabul ve tasdik edilmiş gibi sayılacaktır. Fakat âlât ve edevatın yokluğundan veya kötü bir halde bulunmasından dolayı demiryolunun nakliye işleri aksar ise, aksayan her bir gün için imtiyaz sahibi, Hazineye 100 adet Osmanlı altınını nakdi ceza olarak ödeyecektir.

İkinci Madde: İmtiyaz sahibi Price, atölyelerin inşası tarihine kadar, faizi devlete ait olmak üzere, Kasaba Demiryolu'nun taksitleri ödenmiş olan hisse senetlerinden başa baş olarak 12.000 Osmanlı altını değerindeki hisse senedini Osmanlı Bankası'na teslim edecektir.

Üçüncü Madde: İzmir'den Kasaba'ya kadar olan demiryolun temin faizi maddesi 15 Mart 1866 tarihinden itibaren geçerli olacaktır. Ancak, imtiyaz sahibi temin faizi namıyla kendisine verilmesi gereken 12.000 lirayı teslim ettikten ve edevatın tamiri için lazım gelen geçici tedbirlere dair takdim edeceği layihası devlet tarafından kabul ve tasdik edildikten sonra Hazineden tahsil edebilecektir[238].

[236] *BOA, AYN. d.*, nr. 994, s. 86-87.

[237] *BOA, İ. MMS*, 35/1429, lef-9.

[238] Mukavele metni için ayrıca bkz. *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef-46; *BOA, Mukavelename Defteri*, nr. I, s. 339-342; *BOA, İ. MMS*, 35/1429, lef-2; BOA, *İmtiyâzât ve Mukâvelât Mecmuası*, nr. I, s. 407-408; Mukavelename imzalanıp mühürlendikten sonra muhafaza edilmek üzere bir nüshası Divân-ı Hümâyûn Kalemi'ne gönderilmiştir. *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef-47.

F. Hattın İşletilmesi ve 1866-1873 Yılları Arası Şirketin Gelir-Gider Hesapları

4 Temmuz 1863 tarihinde imzalanan mukavelenin 3. ve 4. maddelerine göre İzmir-Kasaba arasında yapılacak demiryolu için 800.000 İngiliz Lirası sermaye kabul edilmişti. Devlet tarafından temin olunan faizin miktarı senelik % 5 olacaktı. Bu faiz demiryolunun İzmir'den Kasaba'ya kadar tamamen inşasıyla işletilmeye başlandığı tarihten itibaren geçerli olacaktı. Yolun vergi ve masraflarından sonra kalan gelir, devlet tarafından temin olunan faizin miktarını geçer ise bu miktar Hazineden faiz namıyla verilmiş olan meblağın ödenmesine mahsus olacaktı. Devlet tarafından faiz namıyla verilen meblağ ödendikten sonra yolun bütün gelirleri şirkete ait olacaktı.

Demiryolu şirketinin devlet tarafından verilmesi gereken kâr teminatını alabilmesi için gelir ve giderleri gösteren ayrıntılı defterlerin tutulması gerekiyordu. Buna göre önce genel gelirler tespit edilip bundan işletme masrafları çıkarılıyor ve sonuçta net kâr ortaya çıkıyordu. Eğer net kâr devletin taahhüt ettiği miktardan az olursa devlet bu farkı karşılayacaktı[239].

Gelir gider hesapları 1866 yılından itibaren şirket yöneticileri tarafından Hükümete sunulup taahhüt edilmiş olan kâr teminatları talep edilmeye başlandı. Bu talepler ilgili kurullarda görüşülüp inceleme ve değerlendirmeler yapıldıktan sonra karara bağlanıp ödemeler yapılıyordu. Şartname ve mukavele hükümlerine uymayan bazı talepler ise kabul edilmeyebiliyordu. Osmanlı maliyesinin müsait olmamasından dolayı kâr teminatlarının ödenmesi zaman zaman da gecikebiliyordu.

Kasaba Demiryolu'nun 15 Mart 1866'dan Aralık sonuna kadar dokuz buçuk aylık gelir ve masraflarını içeren defterler şirket namına Bayliss tarafından Hükümete sunulmuştu. Bu defterlerde belirtilen hesaplar Meclis-i Maabir, Nafia Nezareti ve Maliye Nezareti'nde görüşülüp Meclis-i Vâlâ'da tasdik edildi. Böylece üzerinde mutabakata varılan rakamlar şu şekilde oluştu:

Mukavele gereği zikredilen müddet zarfında Hükümet tarafından şirkete ödenmesi gereken temin-i temettu akçesi 2.549.420 kuruş, yani 23.176 İngiliz Lirasıydı. Bu süre zarfında 4.359.798 kuruş hâsılat olurken 3.440.630 kuruş işleme masrafı gösterilmişti. Temin-i temettü akçesinin 1866 Mart'ının 15'inden itibaren geçerli olması Hükümet tarafından kabul edildiğinden, zikredilen ay hâsılatının yarısı olan 198.088 kuruş ile masrafının yarısı olan 166.421 kuruş yukarıda yazılı gelir ve masrafa ilave edildikten sonra toplam 950.835 kuruş fazla gelir olmuştu.

BOA, İ.DH., 549/38232, lef- 2 ve lef-3.

Temin-i temettü akçesi 40.000 İngiliz Lirası (4 milyon 400 bin kuruş) olarak belirlendiğinden, bu rakam 9 ay 16 gün için 31.753 liraya (3.492.830 kuruş) isabet ediyordu. Bu meblağdan zikredilen müddet zarfında hattın sâfi geliri olan 8.643 liranın (950.130 kuruş) çıkarılmasıyla 1866 Aralık sonuna kadar 9 ay 16 gün müddetin temin-i temettu akçesi olmak üzere devletten şirkete 23.109 İngiliz Lirası (yaklaşık 2.542.000 kuruş) verilmesi gerektiği anlaşılıyordu[240].

Kasaba Demiryolu'nun 1867 senesi gelir ve giderleri ile ilgili bilgileri içeren hesap defterleri şirket tarafından ayrıntılı olarak Hükümete sunuldu[241]. Bu hesaplar komiser tarafından tetkik edilmiş ve masârif-i âdiye, yani olağan giderler kısmının kabul edileceği, ancak fevkalade masraf olarak gösterilmiş olan 732.366 kuruşun *-kırtasiye ve matbuat masrafı olarak gösterilen 47.300 kuruş hariç-* kabul edilmeyeceği ifade edilmişti. Gerekçe olarak da gösterilen masraf kalemlerinin demiryolunun ilk defa inşasından doğan masraflar olduğu belirtilmişti. Daha önce kararlaştırıldığı üzere bu tür masrafların hattın inşa ve tesis edilmesi için kabul edilmiş olan sermayeye yani 800.000 liraya dâhil edilmesi gerektiği ifade edilmişti.

Bunların yanında tablolarda belirtilmeyen fakat şirket tarafından yeni vagon düzenlemesi için harcandığı belirtilen 20.760 kuruş daha vardı. Bu miktar İngiltere'den getirtilmiş olan ve 1,5 ton kadar pamuk yüklenebilen vagonlara ek düzenlemeler yapılmasıyla 6 tona kadar pamuk yüklenebilecek hale getirilmesi için harcanmıştı. Vagonlarla ilgili bu düzenleme ile şirket, öncekinden 4 kat daha fazla pamuk nakli yapabilecekti. Yeni vagonlar sayesinde ticari faaliyetler ve buna bağlı olarak da gelirler artmaya başlamıştı. Şirket gelirlerinin artması Hükümetin ödeyeceği temin akçesi miktarının azalması demekti. Hükümet yetkilileri de şirketin bu yaptığını iyi niyetli bir davranış olarak değerlendirip, yapılan masrafın şirkete geri ödenmesini teklif etmişti[242]. 1867 yılı için garanti edilen miktar 1868 yılı Ağustos ortalarında da devlet tarafından şirkete ödendi[243].

[240] *BOA, İ. MVL*, 578/25939 lef-20; *BOA, İ.ŞD*, 15/654 lef- 4 ve lef-5; ; Şirketin 1866 yılı gelirleriyle ilgili İngiliz Lirası cinsinden değrlendirmeler için bkz. *The Times*, 30 April 1868, Thursday, p. 7.

[241] *BOA, İ. ŞD*, 8/410, lef-2.

[242] *BOA, T. TNF. VRK*, 5/64.

[243] Ruznâme-i Ceride-i Havâdis gazetesinde bu rakam 9.600 lira (İngiliz Lirası), The Times'da ise 9.575 İngiliz Lirası olarak verilmiştir. *Ruznâme-i Ceride-i Havâdis*, nr. 971 (2 Cemaziyelevvel 1285/21 Ağustos 1868), s. 3881; *The Times*, 27 August 1868, Thursdayi p. 5. (1 İngiliz lirası ortalama 110 kuruş hesabıyla 1.053.250 kuruş ediyordu. Dolayısıyla Tablo 1.6'da verilen 1.053.269 kuruş hesabı doğrudur).

Yukarıda bahsedilen 47.300 kuruş kırtasiye ve matbuat masrafı ile 20.760 kuruş vagon masrafının demiryolunun işleme masrafına dâhil edilmesiyle hattın gelirleri 8.079.552 kuruş, Demiryolunun işleme ve muhafaza masrafı 4.712.061 kuruş, **Safi hâsılat (net kâr) 3.367.491 kuruş,** Temettü Akçesi 4.400.000 kuruş, Devlet tarafından 1867 yılı için ödenmesi gereken temin-i temettü akçesi (20.670 kuruş vagon masrafı ilavesiyle) 1.053.269 kuruş oldu[244].

Bunlardan başka 1867 yılında Kasaba Demiryolu Hattının Bornova koluyla beraber 8 lokomotifi olup günde İzmir-Kasaba arasında 4 ve İzmir ile Bornova arasında 16 takım vagon işlemekteydi[245].

Kasaba hattında 1867 senesi içinde yolcu miktarı, günlük ortalama 390'dan yılda 142.000'e ve Bornova kolunda günlük 450'den yılda 163.000'e ve iki hattın toplamı günlük 850'den yılda 305.000'e ulaşmıştı. Bu hesaba göre günlük hareket eden 20 vagon takımının her birine 42 yolcu isabet ediyordu. Ayrıca demiryolu hattının 200 eşya vagonu mevcut olup bunun 110'u ticari eşyaya mahsus idi. Yine bu 110 vagon ile 1867 senesinde 70.000 ton ticari eşya nakledilmişti. Her vagon ortalama olarak 4 tonluk eşya alıyordu ve her ticari eşya vagonu münferit olarak yılda yaklaşık 18.000 kilometre mesafe katediyordu[246].

Kasaba Demiryolu'nun 1868 senesi muhasebesinin görüşülmesi ile ilgili Meclis-i Maabir'den tanzim edilen cetveller ile demiryolunun 1869 Martına kadar 3 aylık gelir ve giderleri ile ilgili Nafia Nezareti'nden Şûrâ-yı Devlet'e gönderilen defterler Nafia Dairesi'nde görüşüldü[247]. Gediz Nehri'nin taşması sonucu 1868 yılı içerisinde demiryolu hattının bazı kısımlarında arızalar meydana gelmişti. Şirket bu arızaların giderilmesi için 234.000 kuruş ek masraf yapmış ve bu masrafın da işletme masrafı içine dâhil edilmesini talep etmişti[248]. Kasaba Demiryolu'nun Meclis-i Maabirce kabul edilen 1868 yılı muhasebesine ait hesaplara göre, bu yıl içinde Kasaba Demiryolu'nun genel hâsılatı 8.392.750 kuruş ve işletme masrafı (Gediz Nehri'nin taşması sonucu olan masraf da dâhil) 4.662.039 kuruş ve yolun sâfi hâsılatı 3.730.710 kuruştan ibaretti. Devlet tarafından garanti edilmiş miktar olan 4.400.000 kuruşa ulaşılması için 669.289 kuruşun hazineden ödenmesi gerekmişti[249].

[244] *BOA, İ. ŞD*, 8/410, lef-7.

[245] *BOA, İ. ŞD*, 14/635, lef-20.

[246] *BOA, İ. ŞD*, 14/635, lef-20; 1866 ve 1867 yılı Temmuz ve Ağustos ayları gelirlerinin karşılaştırılması hk. ayrıca bkz. *The Times*, 7 October 1867, Monday, p. 5

[247] *BOA, İ. ŞD*, 15/654, lef-2.

[248] *BOA, İ. ŞD*., 15/654, lef- 4 ve lef-5.

[249] *BOA, İ.ŞD*., 15/654, lef- 10; *BOA, T.TNF.VRK*, 6/50; *BOA, T. DMİ*, 796/17.

Kasaba Demiryolu'nun 1869 ve 1870 senelerine ait gelir-gider hesapları önceki yıllarda olduğu gibi yine Hükümet komiseri tarafından incelenerek, tasdik edilmek üzere Nafia Nezareti'ne takdim edildi[250]. Buna göre demiryolunun 1869 senesi hâsılatı 9.193.515 kuruş ve masrafı 4.736.463 kuruş olduğundan 4.457.052 kuruş safi hâsılat olmuş ise de zikredilen masraf içerisine Londra'ya akçe irsal masrafı olarak 39.944 kuruş, dava masrafı olarak da 8.128 kuruş ve muamelat-ı sarrafiye namıyla 9.188 kuruş olmak üzere toplam 57.460 kuruş dâhil edildi.

Yapılan değerlendirmeler sonucunda, bahsedilen masrafların, demiryolunun işletme masrafından sayılamayacağından, kabul edilmemesi gerektiği yönünde karar verilmişti. Buna göre hâsılat-ı safiye 4.514.513 kuruşa ulaşmış oluyordu. Bundan demiryolunun asgari temin-i temettüü olan 4.379.000 kuruş çıkarılınca devletin şirketten 135.513 kuruş alacağı kalıyordu.

1870 senesi hâsılatı 7.079.766 kuruş ve masrafı 4.559.495 kuruştan ibaret olduğundan 2.520.271 kuruş hâsılat-ı safiye kalıyordu. Ancak bu masraf hesabı sırasında da şirket iskonto, damga resmi, komisyon ve faiz olarak 87.994 kuruş ve Beyoğlu yangınında[251] zarar görenlere yardım olarak verilen 3.947 kuruş olmak üzere toplam 98.942 kuruş da işletme masrafı içinde göstermişti.

Şûrâ-yı Devlet tarafından bunlar da işletme masrafı olarak kabul edilmediğinden çıkarıldı ve safi hâsılat 2.619.213 kuruş oldu. Bu safi hâsılatın asgari miktar temin-i temettü akçesi olan 4.879.000 kuruşa ulaşması için şirkete 1.759.786 kuruş verilmesi gerektiği Turuk ve Maabir İdaresi'nden bildirilmiş ve rakamlar Nafia Meclisi'nde de onaylanmıştı[252]. Bunun üzerine Kasaba Demiryolu Müdürü Bayliss, şirketin resmi merkezinin Londra'da bulunması ve hattın temettüü İngiliz Lirası olarak temin edilmesi ve demiryolu hâsılatının sikke-i mağşûşe olması gibi nedenlerle işletme masrafı içerisinden çıkarılan bazı masrafların tekrar kabul edilmesi gerektiğine dair mektup göndermişti. Konu tekrar Şurâ-yı Devlet'te görüşüldükten sonra, temettüatın hissedarlara Londra'da İngiliz Lirası olarak dağıtılmasının zaruri olması ve her bir idarenin bir avukatı

[250] *BOA, ŞD.NF.*, 498/34, lef-1; 1869 yılında şirket kar edince devlet de garanti ödememişti. Bu konudaki İngiltere tarafında yapılan değerlendirmeler için bkz. *The Times*, 5 March 1870, Saturday, p. 10.

[251] Osman Nuri Ergin, 1853-1906 yılları arasında İstanbul'da çıkan yangınlar içerisinde ikisinin büyük çapta olduğunu belirtmektedir. Bunlardan birisi Hocapaşa yangını diğeri de 25 Ocak 1871'de Beyoğlu'nda çıkan yangındır. O. Nuri Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediyye*, cilt 3, İstanbul 1995, s. 1222, 1229; Yangın, Pazar günü akşamı saat yedide Feridiye Sokağı'nda Piçini adlı kişinin ikamet ettiği evde çımış, üç bin civarında ev ve dükkân tamamen yanmış ve pek çok kişi ölmüştür. Vahdettin Engin, *Mekteb-i Sultani*, İstanbul 2003, s. 58n; O. Nuri Ergin, *a.g.e.*, s. 125-127 ve 1229.

[252] *BOA, İ.ŞD.*, 26/1225.

bulunması gerekli göründüğünden zikredilen akçe masraf irsaliyesiyle dava masrafı olan 48.072 kuruşun, demiryolun işletme masrafına dâhil edilmesi uygun görüldü[253].

Sonuç olarak, 1869 senesi fazlası olarak devlete ait olan 135.513 kuruştan sonradan tekrar kabul edilen 48.072 kuruş çıkarıldığında geriye 87.440 kuruş kalıyordu. Taban ağaçları bedeli olarak, şirketin Hazineye borcu olan 80.000 kuruşun ilave edilmesiyle devlete ait olacak toplam meblağ 167.440 kuruş oluyordu. Bunun da 1870 senesi için şirkete verilmesi gereken 1.759.786 kuruştan çıkarılmasıyla geri kalanının ödenmesi gerektiği belirtilmişti.

1870 yılı için Hazinenin şirkete ödediği 1.336.620 kuruşun 1.759.786 kuruştan çıkarılmasından sonra şirkete 255.725 kuruş verilmesi gerektiği Turuk ve Maabir İdaresi tarafından ifade edilmişti[254].

Kasaba Demiryolu'nun 1871 senesinde meydana gelen hâsılat ve masrafları ile ilgili şirketin Hükümete takdim ettiği[255] 1871 yılına ait hesaplarda demiryolunun hâsılatı 7.252.361 ve masrafı da 4.586.700 kuruş olarak gösteriliyordu. Buna göre safî hâsılat 2.665.660 oluyordu. Miktar, devletin garanti ettiği miktar olan 4.379.000 kuruştan çıkarıldığında, 1.713.339 kuruş ödenmesi devletten talep ediliyordu. İlgili kurullarda yapılan değerlendirmelerde iskonto, damga vergisi, faiz ve yardım gibi 178.817 kuruşluk bazı masraf kalemlerinin kabul edilmediği ve bu miktarın talep edilen temin-i temettüden çıkarılması isteniyordu. Demiryolları komiserinin de tasdikiyle geriye kalan 1.534.522 kuruşun şirkete ödenmesi uygun bulunuyordu[256].

İzmir-Kasaba hattının 1872 senesi hesaplarının, İzmir'de bulunan devlet komiseri ile Demiryollar Muhasebe Kalemi tarafından kaydedilerek Hükümete sunulan gelir-gider pusulaları, Nafia Meclisi'nde değerlendirildi[257]. Buna göre Demiryolunun 1872 yılı hâsılatı 8.676.820 ve masrafı da 5.062.050 kuruş olarak gösteriliyordu. Buna göre safi hâsılat 3.614.770 ve şirketin talep ettiği temin-i temettü akçesi de 764.230 kuruş idi.

BOA, İ.ŞD., 26/1225.

BOA, ŞD.NF., 498/34 (*Şura-yı Devlet Evrakı Hülasa Kayıt Defterleri, Nafıa I-II*, nr. 80-81, s. 116); Kasaba Demiryolu'nun 1869 ve 1870 yıllarına ait gelir-gider hesaplarıyla ilgili ayrıca bkz. *BOA, AYN.d.*, nr. 997, s. 110; *BOA, ŞD.NF.*, 497/2 (*Şura-yı Devlet Evrakı Hülasa Kayıt Defterleri, Nafıa I-II*, nr. 80-81, s. 75); *BOA, T. DMİ*, 799/20, lef-1; *BOA, T. DMİ*, 801/146; *BOA, BEO, NGG.d.*, nr. 545, s. 8; *BOA, A. MKT. MHM*, 450/40; *BOA, AYN.d.*, nr. 1002, s. 197.

[255] *BOA, A. MKT. MHM*, 445/20.

BOA, İ. MMS, 45/1886.

BOA, ŞD.NF., 500/5.

Nafia Meclisi'nde şirketin göstermiş olduğu "Kırkağaç'ta bulunan kömür madeninin keşf ve muayenesine memur mühendisin masrafı, Mösyö Valpol'ün masrafları, İzmir mevkifi için mübayaa olunan iki baş beygirin bedeli, 1865 senesinden beri vuku bulan dava vesaire masrafı ve devletçe verilmesi gereken meblağın bazı sarraflardan peşinen alınmasından dolayı şirketçe bu sarraflara verilen faiz ve komisyon masrafları gibi" bazı masraf kalemlerinin kabulü konusunda da tartışmalar olmuştu. Yapılan değerlendirmeler sonucu bazı masraf kalemleri kabul edilmemişti. Mühendis masrafı olarak gösterilen 11.249, Valpol'ün masrafları olan 31.714, dava masrafı olan 70.372 ve faizden ibaret olan 40.054 kuruş olmak üzere toplam 153.389 kuruş 764.230 kuruştan çıkarılarak 1872 senesi için temin-i temettü akçesi olarak şirkete 610.840 kuruş ödenmesi oy birliği ile kararlaştırılmıştı[258].

İzmir'den Kasaba'ya kadar olan demiryolunun 1873 senesi hâsılatı, masrafları ve masraflardan çıkarılması gereken meblağ ile şirkete ödenecek temin-i temettü akçesi miktarı Nafia Meclisi'nde görüşülüp karara bağlandı[259]. Şirketin takdim ettiği 1873 yılına ait altışar aylık hesaplarda demiryolunun hâsılatı 8.193.062, masrafı da 5.629.009 kuruş olarak gösteriliyordu. Buna göre, sâfi hâsılat da 2.564.053 kuruş oluyordu. Ancak Nafia Meclisi'nde şirketin gösterdiği 47.320 kuruş tutarındaki bazı masraf kalemleri kabul edilmeyip miktarlar yeniden düzenlendi. Böylece, kabul edilen masraf miktarı 5.581.688 kuruş oldu. Son kabul edilen masrafa göre devletin şirkete ödeyeceği temin-i temettü miktarı da 1.767.626 kuruş idi[260]. Ayrıca 1872 ve 1873 yıllarına ait temin-i temettü akçeleri devlet tarafından 1875 yılı Şubat'ında ödenmiştir[261].

Kasaba Demiryolu Şirketi yetkililerince, 1874 yılı için devlet tarafından ödenmesi gerektiği belirtilen 3.858.238 kuruşluk meblağ ile ilgili sorunlar ortaya çıktı. Çünkü bu yıl içerisinde Turgutlu'dan Alaşehir'e kadar olan demiryolu hattı tamamlanmış ve işletmeye alınmıştı. Üstelik şirket iki ay fazlasıyla yani 14 aylık temin akçesi ödenmesini talep etmişti. Mukaveleye göre Kasaba-Alaşehir hattı işletilmeye başlandığı tarihten itibaren temin-i temettü akçesinin kesilmesi gerekiyordu. Konu Nafia Meclisi'nde ele alınmış ve taraflar arasındaki ihtilafın arabuluculukla çözülmesi gerektiğine karar verilmişti. Tekrar yapılan değerlendirmeler sonucunda, temin-i temettü akçesinin kesilmesinin Alaşehir

[258] *BOA, T.NFM.*, 706/56; 1872 yılı hesapları ile ilgili detaylı bilgi için ayrıca bkz. *BOA, ŞD.NF.*, 500/5; İ.ŞD.,28/1312, lef-1; *A. MKT. MHM*, 469/81.

[259] *BOA, T.NFM.*, 708/68.

[260] *BEO*, Nafia *Gelen Giden Defteri*., 539/14-1, nr. 138; *A. MKT. MHM*, 763/10, lef- 1, 2 ve 3. *BEO*, Nafia *Gelen Giden Defteri*, nr. 545, (no: 265); Hesaplar için ayrıca bkz. *BOA, T.NFM.*, 707/32, lef-2.

hattının şirket tarafından alınıp kabulü ile açılışına bağlı olduğundan ve hattın resmi açılışının da 1 Mart tarihinde yapılmış olmasından sürenin bir yılı geçtiği belirtilmişti[262]. Buna göre şirketin başta talep ettiği miktar olan 3.858.238 kuruşun ödenmesi gerektiği kararlaştırılmıştı[263].

Devletin ekonomik bakımdan sıkıntılı olduğu bu dönemde şirkete vermesi gereken 3.858.238 kuruşun ne şekilde ödeneceği hususlarında Encümen-i Mahsus-ı Meşveret'te değerlendirmeler yapıldı ve miktarın % 12'lik faizi ile beraber dört eşit taksitte ödenmesi için Osmanlı Bankası üzerine havalename düzenlenmesi kararlaştırıldı[264]. Ancak bahsedilen miktarın zamanlarında ödenmesinde sıkıntılar çıktığı, daha sonraki yıllara ait belgelerden anlaşılıyordu[265].

Demiryolu gelirlerinde 1874 yılında azalma olmuş ve buna bağlı olarak da devlet tarafından ödenmesi gereken temin-i temettü akçesinin miktarı artmıştı. Nafia Meclisi'nde bu konu da ele alınarak sebepleri ayrıca ifade edilmişti. Buna göre, öncelikle 1874 yılında üretilen mahsulün az olması ve buna bağlı olarak nakliyenin durgunluğu sebebiyle hâsılatın 468.733 kuruş düştüğü belirtiliyordu. İkinci olarak ise, hat üzerinde bulunan taban ağaçlarından 33.000 adedinin yıpranması nedeniyle değiştirilmesi üzerine masraflara 9.000 lira daha eklenmişti[266].

[262] *BOA, İ. MMS*, 53/2356, lef-1.

[263] *BOA, İ. MMS*, 53/2356, lef-4.

[264] *BOA, İ. MMS*, 54/2418, lef-3.

[265] Bu konu ile ilgili 27 Şubat 1877 tarihinde Kasaba Demiryolu Şirketi vekili Revelaky tarafından sadarete gönderilen mektupta; Hükümetin eski hesapların ödenmesi için daha önce verdiği dört hisse senedi bedellerinin ödenmediği belirtilerek, bunların müddetlerinin uzatılması ya da faizlerinin artırılması suretiyle altı aydan altı aya yenilenmesi talep ediliyordu. *BOA, HR. TO*, 462/45.

[266] *BOA, İ. MMS*, 53/2356, lef-1.

İKİNCİ BÖLÜM

KASABA DEMİRYOLU HATTININ ALAŞEHİR'E UZATILMASI

A. Hattı Uzatma Girişimleri

19 Nisan 1864 tarihinde inşasına başlanan ve tamamlanması için dört yıl mühlet verilen İzmir-Turgutlu arasındaki demiryolu hattı, öngörülen süreden çok daha önce tamamlanarak 23 Ocak 1866 tarihinde işletmeye açılmıştı. Demiryolu hattının kısa sürede bitirilmesinden hem devlet yöneticileri hem de bölge halkı memnun olmuştu.

Hattın Alaşehir'e kadar uzatılıp uzatılmayacağı konusunda ise gazetelerde çeşitli değerlendirmeler yapılıyordu. Çıkan haberlerde genellikle şirketin hattı zamanından önce bitirmesinden övgüyle söz edilerek, imtiyaz sahibi Edward Price'ın demiryolu hattını Alaşehir'e kadar uzatacağından[267] ve uzatmak için yeni bir imtiyaz aldığından bahsediliyordu[268].

Price, 1865 yılı sonlarında daha İzmir-Kasaba hattının inşaatı devam ederken, demiryolunu Turgutlu'dan Alaşehir'e kadar uzatmak ve Bornova'dan Hacılar ve Pınarbaşı'na kadar küçük bir şube inşası için imtiyaz talep etmişti[269]. Ancak, demiryolunu uzatma hakkı, Kasaba Demiryolu Şirketi'nde olduğundan bazı problemlerin halledilmesi gerekiyordu.

Price, Kasaba Demiryolu'nun uzatılması için şirketin üzerinde olan rüçhan hakkını kendi üzerine terk ve ihale ettireceğine dair devlete bir senet vermişti[270]. 1 Ocak 1866 tarihinde İstanbul'daki İngiliz Konsolosluğu'nda, Birinci Konsolos Vekili Guarraccino huzurunda hazırlanan senede göre Price, iki aya kadar şirketten kendi veya vekil göstereceği kişiler adına izin alacağını, eğer alamazsa sahip olduğu tüm hakları kaybedeceğini taahhüt ediyordu[271]. Şirket yöneticileri 5

Tasvir-i Efkâr, nr. 351 (19 Receb1282/8Aralık 1865), s. 1; Ayrıca Mösyö Price'ın hattı Alaşehir'e kadar uzatma talebi ile ilgili bkz. *BOA, A. MKT. MHM*, 347/14 ve *İ.DH.*, 544/37835, lef-1 ve lef-2.

[268] *Ruznâme-i Ceride-i Havâdis*, nr. 341 (23 Ramazan 1281/22 Aralık 1864), s.1; *Tasvir-i Efkâr*, nr. 364 (22 Ramazan 1282/11 Aralık 1865), s. 1.

[269] *BOA, İ.DH.*, 546/38028.

[270] *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef-29; BOA, HR.TO, 56/60.

[271] *BOA, İ.DH.*, 546/38028, lef-6; *Mukavelename Defteri*, nr. 1, s. 319-321.

Şubat 1866 tarihinde yaptıkları toplantıda Kasaba Demiryolu'nu Alaşehir'e kadar uzatma imtiyazını almak için Price'a yetki verdi[272].

Bundan sonra Price teklifini Hükümete sundu. Price'ın hattı Alaşehir'e kadar uzatma ve Bornova'dan Hacılar ve Pınarbaşı'na kadar küçük bir şube inşası için imtiyaz talebi Meclis-i Maabir[273] ve Nafia Nezareti'nde değerlendirildi. Değerlendirme sonucunda, yolun uzatılmasından elde edilecek faydalar ifade edildikten sonra yeni bir mukavele yapılmasına gerek olmadığı belirtildi. Böylece, daha önceki Kasaba Demiryolu mukavele ve şartname esasları üzerine altı maddelik bir ek yapılarak, Mart 1866'da Price'a kendi adına hattı uzatma imtiyazı verildi[274].

Bornova'dan Hacılar ve Pınarbaşı'na kadar yapılacak küçük şube de dâhil olduğu halde Kasaba Demiryolu'nun Alaşehir'e kadar uzatılmasına dair ek mukavele şu hususları içeriyordu:

Bornova'dan Hacılar ve Pınarbaşı'na yapılacak küçük şube dâhil olduğu halde Kasaba Demiryolu'nun Alaşehir'e kadar uzatılması, inşası ve işletilmesi imtiyazı devlet tarafından Price ile onun tayin edeceği kimselere verilmiştir. İmtiyazın müddeti Kasaba Demiryolu için daha önce verilmiş olan imtiyaz tarihinden itibaren 99 sene olacaktır.

Bu mukavele tarihinden itibaren on seneye kadar Kasaba Demiryolu Şirketi'yle Alaşehir Şirketi birleştirilip tek bir şirket haline getirilemezse, devlet Kasaba'dan Alaşehir'e uzatılacak hattı, Kasaba Demiryolu Şartnamesi'nin 41. Maddesi hükmüne göre sahibinden satın alabilecektir.

Price, Kasaba'dan Alaşehir'e yapılacak demiryolunun inşasına imtiyaz fermanı tarihinden itibaren bir sene içinde başlayıp, yine bu tarihten itibaren dört sene zarfında demiryolu ile bahsedilen küçük şubeyi tamamlayarak işletmeye başlayacağını taahhüt eder. Price, bahsedilen müddetler zarfında taahhütlerini yerine getiremezse ek süre istemeye ve devletten herhangi bir tazminat talep etmeye hakkı olmayacaktır. Anlaşma yapılmamış gibi kabul edilerek hattın hukuki tasarrufu devlete geçecektir. Fakat savaş, ihtilal ve karışıklık gibi olağanüstü durumlarda çalışmalar aksar ise aksayan müddet kadar ek süre verilecektir.

Kasaba'dan Alaşehir'e yapılacak demiryoluyla Bornova'dan Hacılar ve Pınarbaşı'na kadar inşa edilecek şube için sarf edilecek sermaye 800.000 İngiliz

BOA, A.DVN.MKL, 36/1, lef-32.

Kasaba ile Alaşehir arasında yapılacak demiryolu mukavelesi ile ilgili Meclis-i Maabir'de görüşülen ve tavsiye edilen kararlarla ilgili olarak bkz. *BOA, İ.DH.*, 546/38028, lef-2.

[274] *BOA, İ.DH.*, 546/38028, lef- 16.

Lirası'ndan ibaret olup, bu sermaye üzerine devlet tarafından masraf hârici yıllık 40.000 İngiliz Lirası kâr taahhüt edilmiştir.

Devlet, ileride kabul ve tasdik edeceği güzergâh haritasına göre, Alaşehir'i Uşak ve Afyonkarahisar'a birleştirecek veyahut bu şehirleri İzmir'den gelen başka demiryollarına bağlayacak hatları, Kasaba'dan Alaşehir'e kadar yapılacak demiryolu için verilecek imtiyaz tarihinden itibaren dört sene içinde inşaat yapmamayı ve Edward Price'tan başka kimseye imtiyaz vermemeyi taahhüt eder. Bu dört seneden sonra da imtiyaz sahibi veya vekillerinin başka talepler için rüçhan hakları olacak ise de, bu hak yalnız Alaşehir'den Uşak ve Afyonkarahisar'a uzatılacak olan hatla sınırlı olacaktır.

Kasaba demiryolu için daha önce yapılmış olan şartname hakkında şu değişiklik yapılmıştır: Traversler yani kirişler meşe ağacından olacaktır. İmtiyaz sahibi bu kirişleri Orman Nizamnamesi'ne uygun olarak miri ormanlardan kesebilecek ancak kiriş başına Nafia Nezareti veznesine 1 kuruş verecektir. İmtiyaz sahibi, inşaat, imalat ve yolun işletilmesine nezaret etmek için, tayin edilecek memurların maaşlarına mukabil olmak üzere, Nafia Nezareti veznesine işletilmeye başlanılmış olan her bin arşın (560 kilometre) yol için yıllık 180 Frank ve imtiyazı verilip işlemeye başlamamış olan her bin arşın için 100 Frank ödeyecektir. İzmir'den Kasaba'ya olan demiryolu şartname ve mukavelenamesinde belirtilen şartlardan bu mukavelename hükümlerine aykırı olmayanlar geçerli olacak ve bundan böyle de yürürlükte kalacaktır[275].

B. Kasaba-Alaşehir Hattı İnşaatının Başlaması

Demiryolu Komiseri Miralay Reşad Bey tarafından Nafia Nezareti'ne gönderilen bir dilekçede, devlet tarafından verilen izin ile Kasaba'dan Alaşehir'e kadar yapılması kararlaştırılan demiryolunun 8 Haziran 1867 tarihinde inşasına başlandığı belirtilmekteydi. Bununla birlikte bir mil kadar mesafelik alanın tesviyesi halledilerek üç adet küçük köprünün de yapımı tamamlanmıştı[276].

1. İnşaatın Durması ve Şirketin Ek Mukavele Talepleri

Demiryolu inşaatı başladıktan sonra şirket sermaye oluşturmak için piyasaya hisse senedi çıkardı. Ancak, beklenen hisse satışı gerçekleşmediğinden sermaye temin edilemedi. Bu da inşaatın bir süre ertelenmesine sebep oldu. Yaklaşık iki

BOA, T. TNF.VRK., 3/15; İ.DH., 546/38028, lef-15; Bu konu ile ilgili ayrıca bkz. *BOA, A.DVN.NMH.*, 17/2; *A.MKT. MHM*, 356/13.

[276] *BOA, T.TNF.VRK*, 4/52.

yıl kadar sonra Kasaba-Alaşehir arası demiryolu hattının yapılabilmesi için şirket adına Price, 2 Mayıs 1869'da yeni bir takım öneriler getirdi. Bu öneriler şöyleydi:

1-Kasaba-Alaşehir arası demiryolu hattının Kasaba'dan Salihli'ye ve Salihli'den Alaşehir'e olmak üzere iki kısma ayrılması ve birinci kısmının yani Kasaba-Salihli arasının inşasının tamamlanmasından sonra temin-i temettü akçesinin ödenmesi.

2-Hazineden şirkete temin-i temettü namıyla borç verilen akçenin demiryolun % 7'den fazla vuku bulacak gelirinden alınması.

3-Demiryolunun tamir ve onarımı için gerekli alet ve edevatın 15 sene müddetle gümrük vergisinden muaf tutulması.

Bu teklifler üzerine konu Şura-yı Devlet Nafia Dairesi'nde görüşülmüş ve alet ve edevatın gümrük vergisinden muaf tutulması ile ilgili olan talep uygun bulunmuştu. Fakat yolun iki kısma ayrılması halinde asıl mukavele hükmünce inşaatın tamamlanmasından sonra verilmesi kararlaştırılmış olan temin-i temettü akçesinin Salihli kısmı için 1,5 sene evvel verilmeye başlanması ve Hazinenin alacağı gelir fazlasının tamamı yerine, yarısının tahsis edilmesi şirket yararına karşılık devletçe yapılacak bir fedakârlık demek oluyordu.

Aslında şirketin daha önce yapılan mukavele üzerinde herhangi bir değişiklik isteme hakkı yoktu. Ancak şirket, hisselerin satılamamasından dolayı, ekonomik olarak zor duruma düşmüştü. Şirketin daha önce İzmir-Turgutlu arasında yapmış olduğu demiryolu inşaatındaki başarılı çalışmaları da göz önüne alınarak, ülkenin bu gibi bayındırlık işlerine ihtiyacı olması sebebiyle Turgutlu-Alaşehir arasının iki kısma ayrılması ve demiryolunun tamir ve onarımı için gerekli alet ve edevatın 15 sene müddetle gümrük vergisinden muaf tutulması taleplerinin kabul edilmesine karar verildi[277].

Kasaba-Alaşehir arasında yapılması düşünülen demiryolun imtiyazını almak üzere, öteden beri İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi'nde yönetici olarak çalışmakta olan Bayliss, şirket adına 18 Mayıs 1869 tarihinde dilekçe verdi. Bayliss, verdiği dilekçede, Rumeli'deki demiryolları temin-i temettü akçesi şartlarının Alaşehir Demiryolu şartlarına göre daha uygun olduğunu ve çoğu sermaye

Mukavelede yapılması istenen değişikliklerin kabul edilmesi gerekçesi şöyle belirtiliyordu: *....ve memâlik-i mahrûsede bu gibi asâr-ı nâfianın bekâ ve istimrârı ve fevâidinin an be an tevsi' ve istikrârı dahi mültezim bulunmasına nazaran cüz'i bir fedâkârlıktan ibâret olan müsâade-i mebhûse diriğ olunamayacağına ve aksi halinde ise yolun ikmâl-i inşâat düçar-ı te'hirât olarak menâfi-i melhûzası fiile çıkamayacağına binâen husûl-ı matlûbu teshil ve tesri' zımnında tâdilât-ı mezkûrenin icrası müttehiden tasvib kılınmış ve..." BOA, İ.ŞD.*, 14/635, lef-25.

sahibinin hisse satın alma konusunda Rumeli demiryollarını tercih edeceğini, bu yüzden de kendilerinin sıkıntıya gireceklerini belirtiyordu. Bundan dolayı Kasaba Demiryolu'nun Alaşehir'e kadar uzatılması için gerekli olan sermayenin toplanması ve tedarikinde devletin kolaylık göstermesini talep etmişti[278].

Konu, ilgili kurullarda ele alındı ve Rumeli demiryollarının diğer demiryolları ile kıyaslanamayacak derecede önemli olduğu vurgulanarak Bayliss'in bunu örnek göstermeye hakkı olmadığı ifade edildi. Fakat daha önce de belirtilen nedenlerden dolayı son kez olarak *bundan sonra şirket tarafından yolun inşaatı ile ilgili böyle bir şey teklif edilir ise reddedileceği* belirtilerek önerileri kabul edildi[279] ve ek bir mukavele düzenlendi[280]. Bu ek mukaveleye göre;

Kasaba Demiryolu'nun Kasaba ile Alaşehir arasında olan kısmı temin-i temettü akçesi için tek bir hat olarak kabul edilecek, Kasaba'dan Salihli'ye ve Salihli'den Alaşehir'e olmak üzere iki kısma ayrılacaktır. Kasaba'dan Salihli'ye kadar olan demiryolu, devlet tarafından resmi kabulü yapılıp devlet izniyle işlemeye başladığında, uzunluk miktarına göre temin-i temettü akçesi alabilecektir. Ancak bahsedilen hattın bu mukavele tarihinden itibaren iki buçuk seneye kadar kesin kabul işlemlerinin yapılması gerekecektir[281].

Şirket, İzmir'den Salihli'ye kadar olan hattın ve Bornova şubesinin tamamen işlettirilmesi için 11 lokomotif ve 44 adet yolcu arabası ve en az 150'si eşya ve emtia nakline mahsus olmak üzere 240 adet vagondan ibaret yürür aksamı tedarik ettikten sonra Kasaba'dan Salihli'ye kadar olan demiryolu devletçe kabul edilecektir. Hattın İzmir'den Alaşehir'e kadar kabulü için gerekli olan edevat-ı müteharrike[282] ileride devletçe tayin edilecektir[283].

İzmir'den Kasaba'ya ve Kasaba'dan Alaşehir'e kadar olan demiryolları için birbirini müteakip imtiyazlar verilmiş ise de bunlar bir idare marifetiyle işlettirilecek ve temin-i temettü akçesinin cereyanı hususunda tamamı bir idare sayılacaktır[284].

278 *BOA, ŞD.HU.*, 495/29.

279 *BOA, İ.ŞD.*, 18/741.

280 Ek mukavele metni için bkz., *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef- 53.

281 *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef- 53..

282 Demiryollarında asıl hat ile müteferriatının inşası için gerekli malzemelerin tamamına "edevat-ı sabite" ve yolcu arabalarıyla eşya vagonları ve lokomotif vesaire gibi demiryolu üzerinde hareket ettirilen edevatın tamamına da "edevat-ı müteharrike" denir. Hüseyin Şerafeddin, *Nazari ve Ameli Demiryollar*, Mahmud Bey Matbaası, Dersaadet 1312, s. 10.

283 *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef- 53.

284 *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef- 53.

Hazine tarafından temin-i temettü akçesi namıyla borç olarak verilen meblağın bu mukavele tarihinden itibaren dokuz seneye kadar şirkeçe ödenmesine, devlet tarafından temin edilen % 5 temettüden fazla vukubulacak hâsılat-ı sâfiyenin yarısı tahsis olunacak, diğer yarısı ise şirkete ait olacaktır. Dokuz sene sonunda şirketin Hazineye borcu olan meblağ ödenmemiş ise varidat fazlasının yarısıyla bu borcun ödenmesi yoluna gidilecektir[285].

Kasaba'dan Salihli'ye olan kısmın ve şubelerinin inşası için kararlaştırıldığı gibi ik buçuk sene ve Salihli'den Alaşehir'e kadar olan hat için de bir buçuk sene yani asıl mukavele gereğince bu ek mukavele tarihinden itibaren tamamına dört sene müddet verilmiştir. Şirket bu müddet zarfında zikredilen hattı ve şubelerini tamamlayıp teslim edemez ise Kasaba'dan Alaşehir'e kadar olan hat için yapılan mukavelenin altıncı[286] ve İzmir'den Kasaba'ya kadar olan demiryolu şartnamesinin 43. maddelerine[287] göre işlem yapılacaktır[288].

[285] *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef- 53.

[286] Kasaba'dan Alaşehir'e kadar yapılacak demiryolu mukavelesinin 6. maddesi şöyleydi: "*İzmir'den Kasaba'ya olan demiryolu şartname ve mukavelenamesinde münderic şerâit-i umûmiye ve husûsiyeden işbu mukavelename ahkâmına mugâyir olmayanların kâffe-i hükmi bâki olduğu ve bundan böyle dahi kâme-kân mer'iyyül- icrâ tutulacağı gibi mevzubahis olan imtiyaz hakkında dahi câri olarak bil-cümle ahkâm-ı mündericesi akdi yapan her iki taraf yani gerek Saltanat-ı Seniyye ve gerek Mösyö Price için kâmilen muteber ve mer'i olacaktır*". Bkz. *BOA, T. TNF.VRK.*, 3/15; *İ.DH.*, 546/38028, lef-15; *A.DVN.NMH.*, 17/2; *A. MKT. MHM*, 356/13.

[287] İzmir'den Kasaba'ya kadar olan demiryolu şartnamesinin 43. maddesi şöyleydi: "*Kumpanya birinci maddede beyan ve tayin olunan müddet zarfında yolun imâlat-ı inşâiyesini icrâ ve ikmâl etmez veyahut işbu mukavelename mucibince müteahhid olduğu husûsât-ı mütenevviaya ifâ ve itmâm eylemez ise kâffe-i hukukundan sâkıt olacağından tarik-i mezkûrun gerek der-dest inşa olan mahallerinin itmâmı ve gerek kumpanyanın müteahhid olduğu şerâit-i sâirenin ifâsı hususları işbu mukavelenamenin mevâdd-ı esâsiyesi üzere müzâyede ettikden sonra kumpanya tarafından tedârik olunmuş olan eşya ve malzeme-i ebniye ve iştirâ kılınmış olan arazi ve yolun hitâm-pezîr olmuş olan kıtaları dahi müzâyede olunup cümlesi diğer bir kumpanyaya bey' ü terk olunacaktır. Şu kadar ki kumpanyanın malzeme-i mevcûdesi ve iştirâ etmiş olduğu arazi ile yolun itmâm olmuş olan kıtalarına kim ziyâde bahâ vermiş olur ise tarikin husûsât-ı bakiyesi dahi ona teslim ve havale kılınacak ve hüsn-i tasarrufuna sâkıt olan kumpanya ber-vech-i meşrûh müzâyedede karâr-gir olacak mebaliği yeni kumpanyadan ahz ü istîfâ birle tarikin kâffe-i husûsâtından kat'-ı alâka edecektir. Eğer def'a-i evvelide müzâyedenin bir neticesi olmaz ise altı mâh mürûrunda yine minval-i meşrûh üzre müzâyede-i sâniyeye mübâderet olunup bu dahi bir neticeye intâc etmez ise kumpanya işbu mukavelenâme ile istihsâl etmiş olduğu kâffe-i hukûk-ı imtiyâziyesinden katiyyen sâkıt olup yolun hitâma reside olmuş ve işletilmesine mübâşeret kılınmış kıtaları taraf-ı devlet-i aliyye'den zabt ve müsâdere olunacak ve temin akçesinin henüz kumpanyaya iade olunmamış olan sehemi kâmilen hazine-i celileye kalacaktır*". *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef-43; *İ. MVL*, 492/22270, lef-12; *İ. MVL*, 510/23022; *Mukavelename Defteri*, nr.1, s.214-227.

[288] *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef- 53.

2. Kasaba-Alaşehir Demiryolu İle İlgili Yeni Teklifler

Mukaveleler üzerinde daha önce çeşitli defalar inşaatı yapacak şirket lehinde değişiklikler yapılmıştı. Ancak bu dönemde ülkenin başka bölgelerinde çeşitli demiryolu imtiyazları veriliyordu. Özellikle Rumeli Demiryolları[289] ile ilgili şartların daha iyi olduğu düşünülerek, aynı şartlarda mukavele yapılması isteniyordu.

Kasaba hattının Alaşehir'e uzatılması ile ilgili olarak yapılan 18 Mayıs 1869 tarihindeki görüşmelerden de bir sonuç alınamadı. Bunun üzerine Bayliss, Mayıs 1872'de Kasaba Demiryolu Şirketi yetkilisi Revalaky aracılığı ile Hükümete yeni teklifler götürdü[290]. Bu tekliflerde, Bayliss ile Kasaba Demiryolu Şirketi yetkilileri arasındaki görüşmeler hakkında da bilgi verilerek, Alaşehir kısmının devlet tarafından yapılması durumunda, eski hat da dâhil olmak üzere hatların tamamının, işletilmek üzere mevcut Kasaba Demiryolu Şirketi'ne verileceği ve 15 sene 8 ay süre içinde de devletin, mevcut demiryolu şirketinin sermayesi ile faizini ödemesi şartıyla hatlara sahip olacağının daha önce kararlaştırıldığı dile getiriliyordu. Daha sonra Bayliss'in bu teklifi, Kasaba Demiryolu Şirketi'ne götürdüğü ve şirkete az bir fark ile yani sürenin 15 sene 8 ay değil, 17 sene olarak kabul ettirdiği de belirtiliyordu. Revelaky bunlarla birlikte, Kasaba'dan Alaşehir'e kadar devlet namına yapılacak hattın mevcut Kasaba Demiryolu şartlarına uygun şekilde inşa edilmesi hususunda Bayliss'in talip olduğunu belirtiyordu[291].

Devlet yöneticileri de demiryolu hatlarının yapımı konusunda azami gayret gösteriyorlardı. Bir taraftan demiryollarının yapılması diğer taraftan da devletin zarara uğramaması için çalışmalar yapılıyordu. Bu amaçla Fen Memuru Möjel Bey'den Anadolu'da yapılacak demiryolları hakkında geniş bir rapor hazırlaması istendi. Möjel Bey'in hazırladığı rapor da dikkate alınarak Bayliss'in teklifi, Nafia Meclisi ve Şura-yı Devlet'te değerlendirildi[292]. Buna göre, Kasaba hattı Konya ve Afyonkarahisar'a ve Eskişehir'den Basra'ya kadar yapılacak büyük hat vasıtasıyla Afyonkarahisar kısmına bağlanmadıkça, bu hatlardan ümit edilen fayda sağlanamayacağı, ancak Anadolu'nun diğer bölgelerindeki hatların tamamının bitirilmesi halinde bu faydanın elde edileceği belirtiliyordu[293].

[289] Rumeli demiryolları ile ilgili geniş bilgi için bkz., Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993.

[290] *BOA, ŞD.NF.*, 497/20.
BOA, AYN. d., nr. 1002, s.88.
BOA, İ.MMS. 44/1826, lef-5.
BOA, ŞD.NF., 497/20.

Anadolu'da yetiştirilen mahsullerin Akdeniz sahillerine naklinde ve ticari faaliyetlerde Kasaba hattı önemliydi. Bundan dolayı hattın yabancı şirketlerin elinde değil devletin tasarrufunda bulunması gerekiyordu. Anadolu Demiryolları ile ilgili raporda, Anadolu'daki diğer demiryolları ile bağlantılı olarak, İzmir Limanı'nda nihayet bulacak olan Kasaba hattının, Kasaba'dan İzmir'e kadar olan kısmı Kasaba Demiryolu Şirketi'nin elinde bulunuyordu. İzmir-Kasaba hattından sonraki hatların devlet tarafından işletilmesi çok fazla fayda sağlamayacaktı. Çünkü devlet her zaman Kasaba Demiryolu Şirketi'yle karşı karşıya gelecek ve belki bu yüzden bir takım sıkıntılar ortaya çıkacaktı. Bu gibi ortaya çıkması muhtemel sıkıntıları önlemek için İzmir-Kasaba hattının devlet tarafından satın alınması gerektiği belirtiliyordu.

Bu görüşler doğrultusunda hareket edilerek, gerek Maliye Nazırı Sadık Paşa ve gerek halefi olan Mustafa Fazıl Paşa tarafından girişimlerde bulunuldu ise de yeterli paranın bulunamamasından dolayı hattın devlet tarafından satın alınması fikri gerçekleştirilemedi[294].

Möjel Bey'in Anadolu'da yapılan demiryolları ile ilgili genel raporunun da dikkate alınmasıyla, Kasaba Demiryolu'nun uzatılması konusunda şirket ve Hükümet yetkilileri tekrar bir araya geldi. Teknik konular da dâhil olmak üzere pek çok konu üzerinde görüşmeler yapıldı. Devletin bu konuda o günlerde ve gelecekte elde edeceği menfaatler enine-boyuna değerlendirildi.

Öncelikle Bayliss tarafından sunulan masraf kalemleri üzerinde görüşüldü. 76 kilometre uzunluğundaki Kasaba-Alaşehir hattı için Bayliss'in gösterdiği masraf kalemleri şöyleydi[295]:

Hattın her türlü toprak ve zemin işleri için 1.534.380 Frank,

İmâlat-ı sınaîyesi için 14.000 Frank,

Demir çubuklar için 2.057.000 ve teferruatı için 373.750 Frank,

Taban ağaçları için 582.894 Frank,

Demir çubuklar ile taban ağaçlarının işlenmesi için 201.400 Frank,

Tesviye kumunun döşenmesi için 805.600 Frank,

Geçitler, işaret, tulumba, köprü, büyük makine vs. için toplam 171.456 Frank,

Telgraf makineleri ve bunların edevatları için 38.000 Frank,

[294] *BOA, T.NFM.*, 704/14.

[295] *BOA, İ.MMS*, 44/1826, lef-2; Masraf kalemleri lef-8'de de Fransızca olarak, lef-9'da Türkçe ve tablo halinde mevcuttur.

Sekiz yere yapılacak istasyon binaları ve kırk yere yapılacak düz geçitler ve bunların levazımatı, saat, lamba, makine, kablo vesaire içinse 456.000 Frank,

Başlangıçta yapılacak keşif çalışmaları ve haritasının tanzimi için 45.600 Frank,

Hattın kesinleştirilmiş haritası için 76.000 Frank,

İdare masrafı ile genel masraflar için 380.000 Frank,

Çalışmaların kontrol ve teftişi masrafı olarak 76.000 Frank,

Lokomotifler ile vagon gibi müteharrik edevat için 1.175.000 Frank,

Toplam masrafın % 5 oranında olmak üzere akla gelmemiş masraflar için 471.488 Frank,

76 kilometre uzunluğundaki hattın her bir kilometresi için 125.000 Frank olmak üzere toplam 9.500.000 Frank.

Bayliss, masraf kalemleriyle ilgili bilgi verdikten sonra hattı 18 aylık süre içinde inşa edeceğini beyan etti[296].

Komisyon üyelerinin, demiryolu inşası için açılması gerekli yarların yüksekliği, tesviye kumu ve yokuşların ne derecede olacağı gibi konularda soru sorması üzerine Bayliss, yarların 6 metre yükseklikte, yokuşların % 1 nispetinde olmak üzere inşa edileceğini, kumun uzak bölgelerden getirileceğini ve demiryolunun hiçbir tarafına tünel yapılmayıp istasyonların kârgir olarak ve köprülerin de demir ve taştan yapılacağını ifade etti. Bunun üzerine Price, müteahhit Bayliss'in teklif ettiği bedelin de yerinde olduğunu ifade etmekle beraber bazı yeni öneriler sundu[297].

Köprü inşaatları masrafı için 14.000 Frank gösterilmişti. Price, köprülerin ağaçtan inşa edilmesi halinde 5.000 Frank'a mal edilebileceğini, üstelik ağaç köprülerin daha tercih edilebilir olduğunu belirtti. Bunun üzerine Ritter söz aldı ve Kasaba Demiryolu'nun ahşap köprü tercihini para kıtlığından dolayı yaptığını, bunların çoğunun lokomotiflerin bacalarından çıkan kıvılcımdan dolayı yazın ateş aldığını ve kullanışsız olduğunu ifade etti. Price düşüncesinde ısrar ederek tartışmayı devam ettirdi. Demiryolu hatlarının nehir kenarından geçtiğini, birçok yerde su hazneleri yapıldığını ve herhangi bir yangın esnasında çabuk söndürüldüğünü ifade ederek, ahşap köprülerin hem çabuk hem de kargire oranla % 40 daha ucuza yapılacağını belirtti.

BOA, İ.MMS, 44/1826, lef-2, s. 2.
BOA, İ.MMS, 44/1826.

Bunun üzerine Bayliss tekrar söz alarak, ormanlık memleketlerde imalat-ı sınaîyenin kargir yerine ahşaptan yapılmasının daha uygun ve yerinde olduğunu, bölgede hem orman kıtlığı hem de Kasaba civarında hattab yani ağaçları işleyecek usta az olduğundan herhangi bir ucuzluk ya da kâr olmayacağını belirtti. Aksine, yapılması düşünülen 80 civarında köprü ve hattın taban ağaçları, değerinden çok fazla fiyata Sinop gibi uzak yerlerden getirilecek, ağaçlar daha fazla fiyata mal olacaktı[298].

Bu müzakereler üzerine hem hattın imtiyazının Bayliss'e ihalesi hem de istasyon ve diğer binaların kargir olarak yapılmasına oy çokluğu ile karar verildi. Bundan sonra gerekli mukavelelerin tanzimi Ritter'e havale edildi. Ritter'in hazırladığı mukavele metni[299] üzerinde mecliste tekrar düzenleme yapılarak onay için 3 Eylül 1872'de Sadaret'e takdim edildi[300].

İnşaata hemen başlamak ve 16 sene sonunda bütün edevat ve levâzımatıyla İzmir'den Alaşehir'e kadar olan hat 1.280.000 liraya belki daha aşağısı bir rakama alınıp tamamen devlete mâl edilmek üzere, 380.000 Liralık bir istikraz akdiyle Alaşehir demiryolunun bir müteahhit marifetiyle devlet tarafından inşa ettirilmesi düşüncesi neticelenmiş oldu[301].

C. İmtiyazın Verilmesi ve Mukavelenin İmzalanması

20 Ekim 1872'de çıkan irade ile hattın yapılması için Bayliss'e izin verildi[302]. Devlet, Alaşehir hattının yapılması için gerekli miktar olan tahmini 380.000 lirayı tedarik ederek % 12 faizle şirkete borç olarak veriyordu[303]. Şirket, devlete her yıl altı ayda bir 40.000 olmak üzere iki taksit halinde 80.000 lira ödeyecekti. Böylece demiryolu hattı 16 yıl sonra devlete geçmiş olacaktı. 16 yıllık tahmini toplam gelir 1.280.000 olarak düşünülüyordu. Eğer gelir, tahmin edilen miktarı geçerse bu geçen miktarın yarısı devlete ait olacaktı[304].

BOA, İ.MMS, 44/1826.

Ritter tarafından hazırlanan ilk mukavele 9 maddeden oluşuyordu. Bu mukaveleler için ayrıca bkz. BOA, *Mukavelename Defteri*, nr. II, s. 84-89; *İmtiyâzât ve Mukâvelât Mecmuası*, cilt I, s. 590-595; *İ.MMS*., 44/1826, lef-11; *A.DVN.MKL*,36/1, lef-48. Nafia Meclis'inde yapılan düzenlemelerle mukavele 23 maddeye çıkarılmıştı.

[300] *BOA, İ.MMS*. 44/1826, lef-2.

[301] *BOA, İ.MMS*, 44/1826, lef-1.

[302] *BOA, İ.MMS*, 44/1826, lef-17; *BOA, T-48 (Demiryolları İdaresi Defteri)*, s.23.

[303] Yapılacak hattın uzunluğu 76 kilometredir. Her bir kilometre için 5.000 lira harcanacağı düşünülmüştür.

[304] *BOA, İ.MMS*, 44/1826, lef-1.

Bayliss tarafından takdim edilen ayrıntılı masraf kalemleri de göz önünde tutularak, İzmir'den Kasaba'ya kadar olan demiryolu hattının Hükümete bırakılması, Alaşehir'e kadar uzatılması ve işletilmesine dair Sadaret'e sunulan mukavele kabul edildi. Devlet adına Nafia Nazırı Edhem Paşa ile Samuel Bayliss arasında imzalanan 17 Aralık 1872 tarihli mukavele genel hatlarıyla şu hususları içeriyordu[305]:

Samuel Bayliss, devlet hesabına olarak bu mukavele tarihinden itibaren en son iki sene zarfında Kasaba ile Salihli ve Alaşehir arasında yeniden bir demiryolu inşasını işletilebilecek durumda olarak tamamlamayı taahhüt ediyordu.

Demiryolu hattı devlet tarafından 2 Ocak 1867 tarihinde kabul ve tasdik edilmiş olan güzergâh haritasına göre inşa edilecekti. Bayliss hat ile ilgili yapılacak yeni keşifler üzerine gerektiğinde bazı maddelerin değiştirilmesini teklif edebilecek ve güzergâhın uzunluğunun artırılması maddesi müstesna olmak üzere bu konuda teklif edilen maddeler Hükümet tarafından iki ay içinde karara bağlanmaz ise teklif edilen değişiklikler kabul edilmiş sayılacaktı.

Demiryolu hattı, her yönden İzmir ile Kasaba arasında yapılmış olan demiryolu standartlarına göre yapılacaktı. Demiryolu boyunca atılacak balast denilen tesviye kumu zeminden itibaren 45 santimetre olacaktı. Taban ağaçları meşeden veya kara palamut ağacından olup uzunluğu 260 santimetre ve kalınlığı 127 milimetre olacaktı. Demir çubukların her bir metresi 34 kilogram ağırlığında olacaktı. Demiryolun her tarafında yapılacak toprak ve zemin ile ilgili çalışmalarda suların taşmasından etkilenmeyecek derecede yukarıda olması gözetilecekti. Bu amaçla gerekli yerlere muhafaza duvarları olacaktı. Köprülerin ayakları kâr-gir, kemerleri taş, tuğla veyahut demirden yapılacaktı. Demiryolunun şehir ve köylerden geçen kısımlarının iki taraflarına parmaklık konulacaktı. Trenlerin gidiş-gelişlerinde çocuk ve hayvanların korunması için gerekli setler yapılacaktı.

Hattın 8 önemli mahalline istasyonlar inşa edilecekti. Müteahhit inşa edeceği her bir istasyonun gerek binası ve gerek diğer müştemilatının ayrıntılı planlarını Nafia Nezareti'ne takdim edecekti. Hattın en az kırk mahallinde geçitler inşa edilecek, bunların her birine gözetleme kuleleri yapılacaktı. Müteahhit ayrıca demiryolu boyunda en az sekiz mahalle de kulübe inşa edecekti.

Müteahhit, Kasaba Demiryolu Şirketi'yle müzakere ve istişare ettikten sonra Kasaba'dan Alaşehir'e kadar olan hattın tamiri için gerekli olan tamir atölyelerinin rapor ve keşif defterlerini Hükümete takdim edecekti.

[305] *BOA, Mukavelename Defteri*, nr. 2, s. 81-84; Mukavele metni için ayrıca bkz., *BOA, A.DVN. MKL*, 36/1, lef-54, lef-48; *BOA, İ.MMS*, 44/1826, lef-7.

Müteahhit tarafından demiryolu hattı boyunca telgraf telleri de döşenecekti. Hattın işletilmesinde gerekli olan her türlü sabit ve müteharrik edevat ile menkul ve gayrimenkul levazımat müteahhit tarafından tedarik edilecekti. 6 lokomotif, 2 birinci sınıf vagon, 20 üçüncü sınıf vagon, 2 yolcu katarlarına mahsus köstek vagonu, 30 üstü örtülü emtia vagonu, 33 kenarları yüksek emtia vagonu, 24 pamuk nakline mahsus vagon ve 4 adet köstek vagonu olarak belirlenen bu malzemeler Kasaba Demiryolu'nda kullanılanlarla aynı olacaktı.

Demiryolu herkesin faydalanacağı bir yapı olduğundan, arazi satın alınması, alet ve edevat nakli ve ithal edilmesi hususlarında müteahhit hususi nizamnamede belirtilen haklara sahip olacaktı. Fakat asıl demiryolu hattı haricinde, arsalar üzerinde geçici kereste kesimiyle, arazinin veya mahsullerin bozulmasından ve fabrikaların tatil edilmesinden dolayı ortaya çıkacak zararlar emlak sahipleri ile müteahhit arasında halledilemediği zaman, kanunların gerektirdiği şekilde bir bedel tahmin edilerek, müteahhit tarafından ödenmesi sağlanacaktı.

Hattın inşasıyla işletilmesi için gerekli taban ağaçları, kereste, demir çubuk, köprü edevatı, madeni eşya, telgraf telleri, telgraf makineleri ve araba gibi araç gereçler, her nereden getirilirse getirilsin ithal olunacak eşya gümrük vergisinden muaf olacaktı. Barutun ithali yasak olduğundan gerekli barut o günkü fiyatı üzerinden devlet tarafından müteahhide satılacaktı.

Hattın işletmesini yüklenen Kasaba Demiryolu Şirketi'ne kat'i teslim yapılacağından, şirkete ait demir çubuklar müteahhit tarafından kullanılabilecektir.

Kasaba'dan Alaşehir'e kadar yapılacak olan demiryolu hattı inşaat olarak iki kısma ayrılmış olup birinci kısmı Kasaba'dan Salihli'ye ve diğer kısmı da Salihli'den Alaşehir'e kadar olacaktı. Bu kısımlardan herhangi birisinin inşasının tamamlanması halinde hattın işletmeye açılması için müteahhit Hükümete dilekçe verecekti. Bu dilekçe üzerine devlet tarafından bir komisyon tayin edilerek hattın muayene ve teftişi yapılacaktı. Komisyon tarafından hazırlanan rapora göre hattın işletmeye açılıp açılmayacağına Hükümet karar verecekti.

Hat tamamen bitirildikten sonra bir komisyon tarafından muayene edilerek, kesin kabulü Hükümet tarafından yapılacaktı. Kesin kabul sırasında hattın tüm inşaat süresiyle ilgili ayrıntılı bir rapor ile hattın bütün detaylarını gösteren bir haritayı müteahhit Hükümete sunacaktı.

Hattın geçici kabulü tarihinden itibaren 6 ay içinde noksan inşadan dolayı herhangi bir zarar ve hasar olur ise müteahhit bunlardan sorumlu olacaktı. Müteahhit, Kasaba'dan Alaşehir'e kadar uzatılacak demiryolu hattının her bir kilometresinin inşasını sabit 125.000 Franka yüklenecekti. Eğer müteahhit,

kararlaştırılan müddetten önce inşaatı tamamlayacak olursa kendisine önce tamamladığı her bir ay için 10.000 Frank verilecekti.

Demiryolu hattının yapılışı ve inşaatın ilerlemesi ile ilgili olarak yapılan masraflar müteahhit tarafından tanzim edilen deftere işlenecekti. Bu defter her ay komiser tarafından kontrol edilip kilometre başına 125.000 Frank ödeme yapılacaktı. Ödemesi yapılan miktarın % 10'u kesilecek, kesilen miktar hattın tamamen bitirilmesinden sonra müteahhide iade edilecekti.

İlk maddede belirtildiği üzere hattın bütün işleri ile gerekli araç gereçlerin tamamı iki sene içinde tamamlanmış olacaktı. Bu süre içinde olağan dışı durumlar söz konusu olur da, gerekli şartlar yerine getirilemez ve hat tamamlanamazsa masrafları müteahhide ait olmak üzere devlet tarafından "emânet" suretiyle inşa ettirilecekti. Ayrıca herhangi bir geçerli sebep olmadan hat tamamlanamazsa, belirtilen sürenin bitiminden sonra geçen ilk üç ay için müteahhit Hükümete 125.000 Frank ceza ödeyecekti. Bundan sonraki üç ay içinde de hattın teslimi yapılamazsa daha önceki kesintilerle birlikte kefâlet akçesine de devlet tarafından el konulacaktı.

Bu mukavelenin imzalandığı sırada müteahhit, devlet eshamı veyahut demiryolu hisseleri olarak, Osmanlı Bankası'na 200.000 Frank kefâlet akçesi teslim edecek ve bu miktar 20. maddede belirtilen şartlara göre hattın bitirilmesinden sonra kendisine iade edilecekti. Hattın muayene ve tetkik masrafları için müteahhit her bir kilometre için 1.000 Frank ödemeye mecburdu. Bu miktar da her ay için 3.000 Frank olacaktı.

Mukavelenin tatbiki hususunda Hükümet ile müteahhit arasında ihtilaf olduğunda anlaşma sağlanamazsa bir komisyon teşkil edilecekti. Bu komisyonda da iş çözülemezse başka bir komisyon oluşturulacak ve bu komisyonun kararı geçerli olacaktı.

Kasaba'dan Alaşehir'e kadar yapılacak demiryolu ile ilgili düzenlenen mukavelenameler ile defterden altı nüsha tasdik edilerek Nafia Nezareti'ne iade edildi[306].

D. Kasaba-Alaşehir Demiryolu Hattı İnşasının Tekrar Başlaması

Kasaba-Alaşehir demiryolu hattıyla ilgili, 8 Haziran 1867'de inşasına başlanan ancak mali yetersizlikler sonucu yapımına ara verilen ve 2 Mayıs 1869'da Price'ın yeni bir takım öneriler getirmesiyle başlayan süreç, Aralık 1872'de neticelendirildi. Yeni hattı devlet namına müteahhit Bayliss yapacaktı.

[306] *BOA, A.MKT.MHM.* 446/38.

Öncelikle Kasaba'dan Alaşehir'e kadaryapılacak 76 kilometrelik demiryolunun inşaat masrafı olan 380.000 Liranın, senelik % 10 faiz ve aylık yarım komisyon verilmesi şartı ile Osmanlı Bankası'ndan kredi alınmasına karar verildi[307]. Bundan sonra da gerekli hazırlıkların yapılmasıyla, İzmir ve Alaşehir'den 300'den fazla işçi istihdam edilerek, 31 Mart 1873'te inşaata başlandı. Nisan ortalarında da demiryolu inşaatında kullanılmak üzere bazı araç ve gereçler İngiltere'den getirtildi[308].

Yapılan mukavele gereği demiryolu inşaatına devlet muayene ve nezaret edecekti. Bu konuda ortaya çıkan masraflar da müteahhit Bayliss tarafından karşılanacaktı. Kilometre başına 1.000 Frank olmak üzere 76 kilometre için 76.000 Frank, Bayliss tarafından ödenecekti. Bu miktar inşaatın tamamlanma süresi olan 18 aya taksim edilince her aya 4.222 Frank düşüyordu. Aydın Vilayeti'nde başmühendis olan Margosyan ile Varna Demiryolu eski komiseri Huşufeski bu görev için uygun görüldü. Margosyan Efendi inşaata nezaret etmek üzere komiser tayin edilirken, Huşufeski'ye de komiser yardımcılığı görevi verildi[309]. Ayrıca Osmanlı Devleti tebaasından olmak üzere demiryolu yapılan bölgeden bir peykör istihdam edilmesi de kararlaştırıldı. Bu görevler için Margosyan'a başmühendislik maaşına ek olarak 2.000 kuruş, Huşufeski'ye de masrafıyla beraber 2.750 kuruş, peyköre de istihdam edildiği günden itibaren olmak üzere masraflarıyla beraber 800 kuruş maaş verilmesi kararlaştırıldı[310].

1. Kasaba-Alaşehir Demiryolu Güzergâhında Yapılan Değişiklikler

Kasaba'dan Alaşehir'e kadar uzatılacak demiryolu güzergâhının ilk 20 kilometrelik kısmı, sel suları basması muhtemel olan sığ ve bataklığa denk geldiğinden başka bir güzergâh belirlenmesi yoluna gidilmişti. Ayrıca yeni belirlenen güzergâh arazisi eskisine göre daha sağlamdı. Önceki güzergâha göre yaklaşık 300 metre mesafe uzuyordu. Fakat bu uzama ile hem Urganlı ve Ahmedli arasındaki kavis ve eğimler ortadan kalkıyor, hem de bu iki istasyon arasında bulunan iki yokuşun sıkıntıları da giderilmiş oluyordu.

Bu gerekçelerle Mayıs 1873'te müteahhit Bayliss güzergahın değiştirilmesi için dilekçe verdi. Konu Nafia Meclisi'nde görüşülerek, durumun araştırılması için Aydın Vilayeti Başmühendisi Margosyan görevlendirildi. Margosyan'ın yaptığı

[307] *BOA, A.MKT.MHM.* 445/27; İ.MMS., 45/1906; *A. MKT. MHM*, 447/54.

[308] *Basiret*, nr. 908 (24 Safer 1290/23 Nisan 1873), s. 1; Hattın Alaşehir'e kadar uzatılması ile ilgili değerlendirmelerde Kasaba Demiryolu Şirketi ile Osmanlı Hükümeti'nin bu meseleyi dostane bir şekilde hallettikleri ifade ediliyordu. *The Times*, 23 October 1874, Friday, p. 4.

[309] *BOA, T.DMİ.* 805/118.

[310] *BOA, T.DMİ.* 805/128.

incelemelerden sonra olumlu görüş bildirmesi üzerine, 15 Haziran 1873'te Nafia Meclisi'nde güzergâhın değiştirilmesi ile ilgili talep kabul edildi[311].

2. Bayliss'in İstifası ve Yerine Mösyö Havden'in Geçmesi.

Samuel Bayliss, Kasaba-Alaşehir arası demiryolu inşaatı kendisine ihale edildiği sırada İzmir'den Kasaba'ya kadar olan demiryolu şirketinde müdür vekili olarak görev yapıyordu. Alaşehir hattı müteahhitliğinin kendisine verilmesinden sonra Kasaba şirketindeki görevinden istifa etti. Yerine daha önce Koniçe Demiryolu eski başmühendisi olan Havden'in geçmesini önerdi. Bu öneri Nafia Nezareti tarafından uygun bulundu. Havden daha önce görev yaptığı yerlerde alacağının kaldığı iddiasıyla devlete tazminat davası açmıştı. Yeni göreve atandıktan sonra bu davalarından vazgeçti[312].

3. Alaşehir Hattının Bitirilmesi

Kasaba-Alaşehir arasındaki demiryolu inşa çalışmaları hızlı bir şekilde devam ediyordu. İzmir-Kasaba arasındaki hatta olduğu gibi Kasaba-Alaşehir hattı da mukavelede belirtilen tarihten önce tamamlanmak üzereydi. Müteahhit Bayliss 18 Ağustos 1874'te Nafia Nezareti'ne gönderdiği dilekçede hattın dört ay önce bitirileceğini ifade ederek[313], hattın kontrol edilmesi için bir komisyon teşkil edilmesini talep ediyordu[314].

Bayliss'in talebi üzerine Temmuz 1874'te komisyon oluşturuldu. Başkanlığına Nafia Nezareti Fen memurlarından C. Ritter getirildi. Komisyondaki diğer üyelerin de Gallani[315] ve Konstantin Efendi[316] olması kararlaştırıldı. Komisyon memurlarının her birine 22'şer Osmanlı altını harcırah verilecekti. Tahminen 10-15 gün bölgede kalacaklardı. Teftiş için kaldıkları süre içinde yapacakları tüm masraflarına mukabil olarak günlük 60'ar frank hesabıyla her birine 2 altın ve 3 mecidiye verilecek ve bu yevmiyeler mahalli idareler tarafından karşılanacaktı[317].

BOA, T.DMİ. 807/53.

*BOA, T.NFM.*704/85.

BEO, Nafia Gelen-Giden Defteri, 539/14-1, nr.210.

[314] *BOA, AYN.d.*, nr. 1003, s. 84.

[315] Mösyö Gallani, son dönem Osmanlı imar faaliyetleri açısından mühim bir şahsiyettir. 1864 yılından 1887 senesine kadar Osmanlı bayındırlık hizmetlerinde bulunmuş ve birçok önemli projenin hayata geçmesinde öncü olmuştur. Selahattin Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri", *Osmanlı III-İktisat*, (Editörler: Güler Eren, Kemal Çiçek, Cem Oğuz), Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 661.

[316] Konstantin Efendi bu sırada mühendis Mösyö Feraze ile birlikte ortaya çıkan bir yolsuzlukla ilgili olarak Aydın demiryolunda görevli bulunuyordu. Konstantin Efendinin Alaşehir hattının teftiş ve muayenesi için görevlendirilmesi üzerine yerine Aydın demiryolu ile ilgili konuların tahkiki için fen müşavirlerinden Mösyö Guşlar görevlendirildi. *BOA, İ.DH.* 689/48126, lef-2.

[317] *BOA, İ.DH.* 689/48126, lef-2.

Komisyon üyelerinin yaptığı çalışmalar neticesinde bazı eksiklikler tespit edildi. Müteharrik edevatın tamiri için gerekli atölyelerin bazıları yapılmamıştı. Ancak bu eksiklik hattın açılışına engel olarak görülmeyip hemen inşa edilmesinde de herhangi bir menfaat olmayacağı cihetiyle atölyelerin inşaatı için müteahhit Bayliss'e iki yıl ek süre verildi[318].

4. Alaşehir Hattının Açılışı ve Kasaba Demiryolu Şirketi'ne Devri ile İlgili Komisyon Teşkili

Kasaba'dan Alaşehir'e kadar olan demiryolu hattının uzatılması ve devlet hesabına olarak inşası 20 Ekim 1872 tarihinde, Kasaba Demiryolu eski müdürü Bayliss'e ihale edilmişti. Bayliss hattın inşasını belirtilen müddetten önce tamamlamış ve ilgili komisyon tarafından da kontrol edilerek mukaveleye uygun olarak şartların yerine getirildiği anlaşılmıştı. Hattın bundan sonra Kasaba Demiryolu Şirketi'ne geçmesi ve işletmeye başlaması gerekiyordu. Ancak bu sırada Nafıa Nezareti ile Kasaba Demiryolu Şirketi arasında bazı ihtilaflar meydana geldi[319]. Bu ihtilafların halledilmesi ve hattın işletmeye başlaması devletin menfaatine olduğundan biran önce tedbir alınması gerekiyordu. Bu amaçla mesele, Nafıa Meclisi'ne havale edildi ve Kasaba Demiryolu Şirketi İdare Meclisi azasından Aradniğ ve Price ile Alaşehir Demiryolu müteahhidi Bayliss'in de hazır bulunduğu toplantıda konu müzakere edildi[320].

Toplantıda iki konu ele alınmıştı. Bunlardan biri Alaşehir hattının Kasaba Demiryolu Şirketi tarafından alınması ve işletmeye başlaması, diğeri de Kasaba Demiryolu'nun 1874 senesi temin-i temettü akçesi hesaplarının sonuçlandırılması ve devlet tarafından şirkete verilecek meblağın belirlenmesiyle ilgiliydi[321]. 1874 yılı temin-i temettü akçesi ile ilgili hususta, hesap defterlerinin henüz nezarete gönderilmemesi sebebiyle, üzerinde durulmadı. Esas önemli olan Alaşehir hattının Kasaba Demiryolu Şirketi'ne devredilmesi meselesiydi. Bu konu ile ilgili müzakerelerden sonra Alaşehir hattının 1875 yılı Mart ayı başından itibaren açılarak işletmeye başlaması ve hattın Bayliss'ten alınıp Kasaba Demiryolu Şirketi'ne devredilmesi kararlaştırıldı. Bu konuda gerekli tetkikleri ve işleri yapmak üzere Demiryollar İdaresi Muavini Kostantin Efendi ile Margosyan'ın İzmir'e gönderilmesine karar verildi[322].

[318] *BEO, Nafıa Gelen Giden Defteri*, 539/14-1, nr. 170.

[319] *BEO, AYN.d.* nr. 1003, s. 118.

[320] *BOA, İ.DH.* 698/48823.

[321] 1874 yılına ait hesapların görülmesi hususu ile ilgili daha önce bahsedilmişti. Bkz. Birinci Bölüm'de "Hattın İşletilmesi ve 1866-1873 Yılları Arası Şirketin Gelir-Gider Hesapları" kısmı.

[322] Adı geçen kişilerin açılış için İstanbul'dan İzmir'e hareket ettikleri 3 Mart 1875 tarihli Ba-

Yapılan inceleme neticesinde, hattın bütün inşa şartlarının yerine getirilmiş olduğu anlaşıldı. Kasaba Demiryolu Şirketi yetkilileri Aradniğ ve Price tarafından, temin-i temettü akçesi hesaplarının en kısa sürede hesaplanıp ödenmesinden başka herhangi bir ek talepte bulunmamak şartıyla, hattın 1875 Mart ayı başında işletmeye açılacağına dair senet verildi. Bunun üzerine müteahhit Bayliss de işletmeye açılacağı tarihe kadar hattı muhafaza edeceğine, bunun için Hükümetten herhangi bir talepte bulunmayacağına dair taahhhütname verdi. Bundan sonra hattın devir teslimi ile ilgili işlemleri yapmak üzere müteahhit Bayliss, Kostantin ve Margosyan efendiler ile diğer görevliler İzmir'e hareket etti. Ayrıca hattın 1875 Mart ayı başında işletmeye açılacağı da Aydın Vilayeti'ne yazı ile bildirildi[323].

Toplantıda ayrıca, inşaat süresince başarılı çalışmalar yapmış olan Kostantin ve Margosyan efendilere 4. Rütbeden birer Mecidi Nişanı verilmesinin uygun olacağı karara bağlandı[324].

Bütün resmi prosedürlerin tamamlanmasından sonra 1875 yılı Mart başında başta Aydın Valisi Ahmed Rasim Bey ve Saruhan Mutasarrıfı olmak üzere birçok yetkili Alaşehir'e gitti[325]. Ayrıca İstanbul'da bulunan Kostantin Efendi ve demiryolu direktörlerinden Price da açılış için İzmir'e geldi[326]. Alaşehir Kazası deâvî müdürü, tahrirat kâtibi, mal müdürü, müftü, naib, kaymakam, posta ve telgraf müdürü, evkaf vekili, belediye kâtibi ve bölgenin ileri gelenlerinden pek çok kişi ile halkın da katılımıyla dualar edilerek Kasaba-Alaşehir arasındaki 76 kilometrelik demiryolu hattı resmen açıldı[327].

Demiryolunun açılışından dolayı ahali son derece memnun olmuştu. Bu memnuniyetlerini ifade etmek üzere, içinde dua fasıllarının da bulunduğu bir yazı saraya gönderildi. Başta deâvî müdürü, tahrirat kâtibi, mal müdürü, müftü, naib, kaza kaymakamı, posta ve telgraf müdürü, evkaf vekili, belediye kâtibi ve azaları olmak üzere Alaşehir ve civarının önde gelenlerinden oluşan 74 kişinin imza ve mührüyle gönderilen bu teşekkür ve dua yazısı oldukça dikkate değerdi[328].

siret gazetesinde haber yapılmıştı. *Basiret*, nr. 1463 (25 Muharrem 1292/3 Mart 1875), s.1.

[323] *BOA, İ.DH.* 698/48823, lef-3.

BEO, Nafia Gelen Giden Defteri, 539/14-1, nr. 233; *BOA, İ.DH.* 698/48823, lef-4; *BEO, Nafia Gelen Giden Defteri*, 545, nr. 7.

[325] *BOA, İ.DH.*, 700/48960; *BEO, Nafia Gelen Giden Defteri*, 539/14-1, nr. 238.

Basiret, nr. 1463 (25 Muharrem 1292/3 Mart 1875), s.1.

BOA, İ.DH., 700/48960; *BEO, Nafia Gelen Giden Defteri*, 539/14-1, nr. 238; Aydın Vilayeti salnameleri ve Devlet salnamesinde hattın açılış tarihi 1 Mart 1875 olarak ifade edilmiştir. *Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmâniye*, sene 1303, s. 370-371.

[328] *BOA, İ.DH.*, 700/48960, lef-1.

Ayrıca İzmir-Kasaba Demiryolu ile birlikte 175 kilometreye ulaşan bu hat, o zamana kadar Anadolu'da yapılan demiryolları içerisinde en uzun demiryolu olma özelliğini taşıyordu[329].

E. İnşaat Sırasında Meydana Gelen Diğer Olaylar

1. İnşaat Masrafları

Kasaba-Alaşehir arasında yapılan demiryolunun inşaat safhaları, daha çok inşaat sırasında Hükümete takdim edilen ve ödenmesi talep edilen masraf defterleri ile müteahhidin verdiği dilekçelerden takip edilebilmekteydi. Çeşitli tarihlerde müteahhit Bayliss ya da vekili tarafından Demiryollar İdaresi'ne sunulan masraf kalemleri ve ödenmesi talep edilen miktarlar şöyleydi:

27 Mayıs 1873 tarihli masraf kalemleri: Demiryolun 7 kilometresinin toprak tesviyesi gibi çalışmaların bedeli olarak 141.610 Frank; 2.014 adet taban ağacı bedeli olan 13.091 Frank; Genel masrafın 1/24'ü olmak üzere 19.000 Frank. Bahsedilen üç kalem meblağın % 5'i olan 8.685 Frank olmak üzere toplam 182.386 Frank masraf olmuştu. Zikredilen bu miktardan teminat akçesi, muayene ve kontrol masrafı olarak 21.238 Frankın alıkonulmasıyla üst tarafı olan 161.148 Frank, yani 6.445 İngiliz Lirası ödenmesi gerektiğini Bayliss, Demiryollar İdaresi'ne gönderdiği dilekçede ifade etmişti. Talep edilen meblağın ödenmesi mukavele hükmüne uygun bulunarak, Kasaba-Alaşehir arasında yapılan demiryolu inşaatına komiser tayin edilen Margosyan Efendi tarafından tasdik edilip konu Maliye Nezareti'ne havale edilmişti[330].

26 Temmuz 1873 tarihli masraf kalemleri: Demiryolunun 10 kilometresinin toprak tesviyesi, duvar örülmesi, taban ağaçları bedeli ve genel masrafın 1/24'ü olmak üzere toplam 410.330 Frank. Bahsedilen üç kalem meblağın % 5'i olan 20.516 Frank olmak üzere toplam 430.846 Frank.

430.846 Franktan teminat akçesi, muayene ve kontrol masrafı olmak üzere 46.084 Frankın alıkonulmasıyla kalan 384.763 Frank, yani 15.390 İngiliz Lirası ödenmesi gerektiğini Bayliss, Demiryollar İdaresi'ne gönderdiği dilekçede dile getirmişti[331].

10 Eylül 1873 tarihli masraf kalemleri: Demiryolunun 22 kilometresinin keşif ve tayin güzergâhıyla nişan kazıkları çakılması, toprak tesviyesi ve duvar örülmesi, iki istasyonun temeli, 6.885 adet taban ağacı bedeli ve genel masrafın 1/24'ü

Dersaâdet Ticaret Odası Gazetesi, nr. 8 (27 Cemaziyelahir 1302/13 Nisan 1885), s. 1.
BOA, T.DMİ. 806/57.
BOA, T.NFM., 704/70.

ile bu masrafların % 5'i olan miktarla birlikte toplam 333.314 Frank. 333.314 Franktan teminat akçesi ve kontrol masrafı olan 36.331 Frankın çıkarılmasıyla kalan 296.983 Frank yani 11.879 İngiliz Lirası Bayliss'in vekili tarafından talep edildi[332].

5 Aralık 1873 tarihli masraf kalemleri: 9 kilometrenin toprak işleri için 182.070 Frank, 11 kilometrenin kazık çakılması ve duvar işi için 97.460 Frank, İstasyonların temelleri için 68.000 Frank, 3832 adet meşe ağacı bedeli olarak 24.908 Frank, genel masrafın 1/24'i 19.000 Frank ile bu masrafların % 5'i olan 21.692 Frankla birlikte toplam 455.530 Frank. Bundan da teminat akçesi olan 45.553 Frank ve kontrol masrafı olan 3.000 Frankın çıkarılmasıyla kalan 406.977 Frank yani 16.279 İngiliz Lirası Bayliss'in vekili tarafından talep edilmişti[333].

2. Basmane Garı'nın İnşası

Kasaba Demiryolu hattının en önemli istasyonu, çıkış yeri olması hasebiyle Basmane İstasyonu'ydu. Burası daha demiryolu inşaatına ilk başlanıldığı yıllarda istasyon olarak seçilmiş ve 50 kadar bina satın alınarak yeri hazırlanmıştı[334]. Basmane hem ticaret merkezi hem de limana giden çok sayıda yol ile kervan yolunu merkeze bağlayan yola bakmaktaydı[335]. Basmane'nin bulunduğu yerlerden bir kısmı Laleli Camii Vakfı'na bir kısmı da Sultan III. Mustafa Vakfı'na ait idi. Buralarda on yedi işyeri vardı ve kısım kısım kiralanmıştı. Mayıs 1865'te, Kasaba Demiryolu Şirketi yetkilileri Basmane denilen yerde büyük bir istasyon yapmak amacıyla bu bölgeyi şirket tasarrufuna almak için girişimlerde bulunmuştu[336]. Bu girişimler sonucunda arazi ve diğer binalar peyderpey şirkete terk edildi. Ancak günümüzdeki haliyle Basmane Garı'nın inşası 1870'li yılların ortasını bulacaktı.

Fransız Mimar Eiffel tarafından klasist tarzda tasarlanan Basmane Garı binası, Regie Generale adlı Fransız firma tarafından 1876 yılında inşa edildi. Bu bina yine aynı tarihlerde inşa edilen Fransa'da Lyon Gar binasının benzeriydi. Kesme taştan yapılan dikdörtgen planlı gar binasının orta bölümü üç katlı olup, burası istasyonun ana salonuydu. Yapının üzeri kırma çatı ile örtülmüştü. İki kenarın ortasına da, düz cephe görünümüne hareketlilik getiren üçgen alınlıklar yerleştirilmişti. 1922'de büyük İzmir yangınında Basmane Garı da büyük hasar

BOA, T.NFM., 705/31.

BOA, T.NFM., 707/7.

Tasvir-i Efkâr, nr. 250 (24 Cemaziyelahir 1281/24 Kasım 1864), s.1-2.

Cana Bilsel, "Modern Bir Akdeniz Metropolüne Doğru", *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi?* (Derleyen: Marie-Carmen Smyrnelis), İstanbul 2008, s. 150-151.

[336] *BOA, MVL.* 706/30.

görmüş ve 1926 yılı sonrasında onarımdan geçirilmiştir. Metro projesi kapsamında yer altı ve yerüstü geçişleri ile yenilenen gar binası bugün içinde İzmir Metrosu'nun Basmane İstasyonu'nu da barındırmaktadır[337].

3. Demiryolu İnşaatı Sırasında Bulunan Tarihi Eserler ve Arama Çalışmaları

Kasaba Demiryolu Komiseri Havden 24 Mart 1874 tarihinde Maarif Nezareti'ne verdiği dilekçede Salihli'de eski eser aramak için ruhsat talep etmişti[338]. Mesele Şûrâ-yı Devlet'e havale edildi. Mösyö Havden'in eski eser arayacağı arazi devlete ait ise Hükümeti, özel mülkiyet ise sahibini razı etmesi gerekiyordu. Ayrıca belirtilen şartları yerine getireceğine dair o bölgede muteber birisinin kefil olması lazımdı. Kefil bulduktan sonra eski eser aramaya başlayacak, bulduklarının yarısı devlete yarısı da kendisine ait olacaktı. Ancak bulduğu eserleri yurtdışına çıkaramayacaktı. Bina ya da mabet gibi kalıntı bulunursa, bunları yıkarak harap etmeyecek, etrafındaki diğer eserlere de zarar vermeyecekti. Bulunan tarihi eserleri üç gün içinde mahalli Hükümete haber verecekti. Aranılacak yerler mahalli Hükümete bildirilecek ve aramalar mahalli idareciler tarafından kontrol edilecekti. Bu gibi şartlarla birlikte mevcut olan "Asâr-ı Atîka Nizamnamesi" esaslarına da uygun hareket edilecekti. Şûrâ-yı Devlet'te alınan karara göre bu konuda tespit edilen hükümlere uymak kaydıyla 17 Nisan 1874'te bir yıl süre için kendisine izin verildi[339].

Hususi olarak yapılan arama faaliyetlerinin yanında, Kasaba ile Alaşehir arasında demiryolu inşa edilirken, hafriyat sırasında tarihi eserler de ortaya çıkıyordu. Mesela 1874 Mayıs ayında Sart'da[340] istasyon yapımı çalışmaları sırasında 2 arslan heykeli bulunmuş ve durum Aydın Vilayeti'ne bildirilerek Nafia Nezareti'nden görüş talep edilmişti. Nezaretten gelen yazı üzerine heykellerin demiryolu komiseri Margosyan tarafından teslim alınıp müzeye konulmak üzere gönderilmesi istendi. Masrafların da müze tahsisatından karşılanacağı belirtildi[341]. Ancak daha sonra Maarif Nezareti'nden gönderilen 2 Haziran 1874 tarihli yazıda, bulunan arslan heykellerinin müzeye gönderilmeyip mahallinde muhafaza edilmesi ve etrafında herhangi bir yazı var ise bu yazıların suretlerinin çıkarılarak gönderilmesi isteniyordu[342].

http://www.arkas.com.tr/pages/arkas_news/ocak_2010/haber8.html

338 *BOA, MF.MKT.*, 17/143.

339 *BOA, ŞD.*, 207/15.

340 Sart, Kasaba Demiryolu'nun 123. kilometresinde, Ahmedli ile Mersindere arasındaki yerleşim yerinin adıdır.

341 *BOA, MF.MKT.*, 18/79.

342 *BOA, MF.MKT.*, 18/89.

4. Manisa-Alaşehir Arasına Telgraf Hattı Yapımı

Kasaba-Alaşehir arasında demiryolu yapılmaya başlanmasından sonra başka teknolojik gelişmeler de bölgeye transfer edildi. Manisa-Alaşehir arasına döşenecek telgraf hattı bunlardan birisiydi.

İnşasına başlanan demiryolu münasebetiyle zaten ticaret bölgesi olan bu yerlerin öneminin bir kat daha artacağı düşünülmüştü. Gerek Hükümet gerekse halka ait haberleşmenin kolaylaştırılması için böyle bir telgraf hattına gerek duyulmuştu. Telgraf hattı için araç gereç bedeli, nakliye ve diğer masraflar olarak verilecek meblağ da 26.000 küsur Franktan ibaret olacaktı. Getireceği faydalar göz önüne alınarak telgraf hattının yapılmasına, 31 Mart 1874 tarihli irade ile izin verildi[343].

5. Padişaha Hediye Edilmek Üzere Özel Vagon Yapılması

Kasaba Demiryolu Şirketi yetkilileri, kendilerine gösterilen teveccüh ve yardımlardan dolayı teşekkürlerini ifade etmek maksadıyla, Rumeli Demiryolları'nın açılışında kullanılmak üzere, Sultan Abdülaziz için özel bir vagon yaptırdı[344]. 18 Mart 1870 tarihinde gönderilen bir arizayla bu vagonun kabul edilmesi istirham edildi[345]. Konu 30 Mart 1870'te sadrazam tezkiresiyle padişaha sunuldu. Bir gün sonra çıkan irade ile de hediyenin kabul edildiği belirtilerek padişahın bundan memnun ve hoşnut olduğu ifade edildi[346].

6. Demiryollar İdaresi'nin Kurulması

Daha öncede belirtildiği üzere, Osmanlı Devleti sınırları içinde ilk demiryolu yapımına 1851 yılında başlanmıştı. İskenderiye-Kahire arasında yapılan bu demiryolundan sonra ülkenin hem Asya hem de Avrupa topraklarında yeni demiryolları inşası için imtiyazlar verilmişti. Aradan geçen yirmi sene zarfında ülkede işlemekte olan demiryollarının uzunluğu 778 kilometreye ulaşmıştı. Bunun yanında birçoğunun da inşaatı devam ediyordu. O ana kadar yapılan demiryolları ile ilgili işleri Nafia Nezareti bünyesindeki Turuk ve Maâbir İdaresi yürütüyordu. Ancak çok sayıda demiryolunun yapılması ve yapılmaya da devam etmesi bunların muamelelerinin de artmasına neden olmuştu. Bundan dolayı sadece demiryolları ile ilgilenecek bir birimin kurulmasına ihtiyaç duyuldu. Bunun üzerine 24 Eylül 1872 tarihinde "Demiryollar İdaresi" adıyla yeni bir daire kuruldu ve Mirliva

BOA, İ.ŞD., 28/1346.

344 *BOA, TNF.VRK.*, 7/155.

BOA, İ.DH., 609/42445, lef-1.

346 *BOA, İ.DH.*, 609/42445, lef-3; BEO, *Nafia Gelen Giden Defteri: 545*, nr. 21.

Feyzi Paşa ilk müdürü oldu. Sadece demiryolları ile ilgili işlerin görüleceği bu yeni birimde Binbaşı Hayri Bey[347], Hasan ve Kostantin efendiler ile Avrupa'dan getirilecek iki mühendis görev yapacaktı. Ayrıca Demiryollar İdaresi'nin diğer işleriyle ilgili olarak da kondüktör, ressam, muhâsip ve kâtipler tayin edildi[348].

7. Kasaba Demiryolu'nun Güzergâhı, 1875-1885 Arası İşletme Durumu ve Yönetimi

Alaşehir hattının tamamlanmasından sonra Kasaba Demiryolu'nun güzergâhı şöyle oldu:

Tren İzmir'den hareket ederek Karşıyaka, Çiğli, Ulucak, Menemen, Emirâlem, Hamidiye, Horozköy, Manisa, Çobanisa, Kasaba, Orhanlı, Ahmedli, Salihli, Munvak, Dereköy, Alkan istasyonlarına uğrayıp Alaşehir'e ulaşmaktaydı. Ayrıca İzmir'den Bornova'ya da bir demiryolu hattı bulunmaktaydı.

Hattın uzunluğu Kasaba-Alaşehir arası 169 ve İzmir-Bornova arası 5 kilometre olmak üzere toplam 174 kilometreydi. 15 adet lokomotifi vardı. Tren saatte ortalama 40 kilometre mesafe kat etmekteydi[349].

1875-1885 yılları arasında hattın senelik gayrisâfi geliri ortalama olarak 120.627 sterlin, yani 13.269.000 kuruş, masrafları 622.053 sterlin, yani 68.425.830 kuruş ve safi hâsılatı 715.313 sterlin, yani 78.684.430 kuruş civarında olmuştu.

Alaşehir hattının resmi açılış tarihi olan 1875 senesi Mart başından 1885 yılı sonuna kadar gayrisâfi gelirleri, masrafları ve safi gelirleri aşağıdaki gösteridiği şekildeydi[350].

Hayri Bey Belçika'da Erkân-ı Harb ve Turuk Mühendisi Mektebi'nde tahsil gördükten sonra, memleketine dönerek uzun yıllar Osmanlı bayındırlık işlerinde hizmet etmiştir. Selahattin Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri", *Osmanlı III-İktisat* (Editörler: Güler Eren, Kemal Çiçek, Cem Oğuz), Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 661-662.

348 Engin, *Rumeli Demiryolları*, s. 104.

349 *Salnâme-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1296, s.140.

350 *Salnâme-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1304, s.162.

TABLO 2.1
Şirketin 1875-1885 Arası Bilançoları

Tarih	Gayrisâfi Gelir (Sterlin)	Masraflar (Sterlin)	Sâfi Gelir (Sterlin)
1875	93.388	47.628	45.761
1876	113.787	56.245	57.542
1877	126.607	59.558	67.149
1878	125.107	57.513	67.594
1879	122.965	56.699	66.266
1880	128.687	59.080	69.607
1881	118.869	55.958	62.891
1882	111.114	55.989	55.125
1883	143.355	70.144	73.211
1884	160.244	63.686	96.938
1885[351]	59.688	25.343	34.345
Toplam	**1.303.771**	**607.342**	**796.429**
1885[352]	23.094	14.210	18.883
Genel Toplam	**1.336.865**	**621.552**	**715.313**
Doğru Toplam[353]	**1.326.905**	**622.053**	**715.313**

1880-1885 arasında Kasaba Demiryolu'nun idare heyeti ve istasyon görevlileri şu kişilerden oluşmaktaydı:

Direktör Rodvil, Komiser Margosyan Efendi, Mühendis Milözön, Direktör Muavini Biliotti[354], Muhasebeci Vud, Sandık Emini Edwars, İmalat Müdürü

1885 Ocak başından Haziran sonuna kadar, yani ilk altı ay zarfında vuku bulan gelir-gider hesapları.

352 1885 ikinci altı ayda Temmuz, Ağustos ve Eylül aylarına ait gelir-gider hesapları.

Bilgiler *Salnâme-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1304, s.162'ten alınmıştır. Salnamedeki rakamların toplamında yanlışlıklar vardır. Rakamlar tekrar hesap edilerek doğru toplam verilmiştir.

354 Charles Biliotti, Katolik bir İtalyan vatandaşıdır. Kasaba Demiryolu Şirketi'nde yöneticilik yapmıştır. Ailesiyle birlikte uzun yıllar Osmanlı Devleti'nde kalmıştır. Çocuklarından Adrien Biliotti de Osmanlı Bankası'nın değişik kademelerinde görev yapmıştır. Edhem Eldem, *135 Yıllık Bir Hazine: Osmanlı Bankası Arşivinde Tarihten İzler*, İstanbul 1997, s. 270.

TABLO 2.2.
Kasaba Demiryolunda Trenlerin Hareket Saatleri ve Bilet Ücretleri
İZMİR-MANİSA-ALAŞEHİR
4 Ekim 1880 Tarihinden İtibaren Geçerli.

Trenlerin Hareket Vakitleri										Trenlerin Geri Dönüşü									
Trenlerin Hareketi				Durak İsimleri	Mahallerin Fiyatı (kuruş)						Trenlerin Hareketi				Durak İsimleri	Mahallerin Fiyatı (kuruş)					
Sabah		Öğleden Sonra			Yalnız gidişbilet fiyatı			Gidip-gelme bilet fiyatı			Sabah		Sabah			Yalnız gidiş bilet fiyatı			Gidip-gelme bilet fiyatı		
Saat-dakika		Saat-dakika			1.snf	2.snf	3.snf	1.snf	2.snf	3.snf	Saat-dakika		Saat-dakika			1.snf	2.snf	3.snf	1.snf	2.snf	3.snf
09	30	01	50	İzmir'den									10	15	Alaşehir'den						
09	55	02	15	Karşıyaka'dan	5	4	3	8	6	5			10	31	Alhan'dan	6	5	4	9	8	6
10	10	02	30	Çiğli'den	13	10	6	20	15	9			10	45	Dereköy'den	11	10	6	17	15	9
10	24	02	44	Ulucak'tan	18	14	9	27	21	14			11	04	Mumvak Kahvesinden	19	16	11	29	24	12
10	39	02	59	Menemen'e Varış	24	18	12	36	27	18			11	23	Salihli'ye Varış	27	22	16	41	33	24
10	45	03	5	Menemen'den									11	33	Salihli'den						
10	58	03	18	Emirdem'den	28	22	16	42	33	24			11	47	Sard'dan	33	27	19	50	40	28
11	30	03	50	Gavurköy'den	40	32	24	60	48	36			12	08	Ahmedli'den	40	33	23	60	49	34
11	48	04	8	Horozköy'den	46	36	27	69	54	41			12	24	Urganlı'dan	46	38	27	69	57	40
11	55	04	14	Manisa'ya Varış	48	38	28	72	57	42			12	44	Kasaba'ya Varış	55	45	32	83	68	48
				----									12	59	Kasaba'dan						
12	7			Manisa'dan									01	23	Çobanisa'dan	65	54	38	98	81	57
12	32			Çobanisa'dan	58	58	34	87	69	51			01	47	Manisa'ya Varış	75	62	44	113	93	66
12	56			Kasaba'ya Varış	68	68	40	102	82	60												
01	11			Kasaba'dan							8	20	01	55	Manisa'dan						
01	32			Urganlı'dan	77	62	45	116	93	68	8	27	02	02	Horozköy'den	77	64	45	116	96	67
01	51			Ahmedli'den	83	68	49	125	101	74	8	48	02	20	Gavurköy'den	83	68	48	125	102	72
02	10			Sart'dan	90	73	53	135	110	80	9	20	02	52	Emirdem'den	95	78	56	143	117	84
02	23			Salihli'ye Varış	96	78	56	144	117	84	9	32	03	04	Menemen'e Varış	99	82	60	149	123	90
02	33			Salihli'den							9	40	03	12	Menemen'den						
02	53			Mumvak Kahvesinden	104	84	61	156	126	92	9	57	03	29	Ulucak'tan	100	86	63	158	129	94
03	12			Dereköy'den	112	90	66	168	135	99	10	12	03	43	Çiğli'den	110	90	66	165	135	99
03	26			Alhan'dan	117	94	69	176	141	104	10	26	03	57	Karşıyaka'dan	118	96	69	177	144	103
03	41			Alaşehir'e Varış	123	100	72	185	150	108	10	49	04	20	İzmir'e Varış	123	100	72	185	150	108

Pikon, şirket başmüfettişi Vad ve Arabalar memuru Pera, Kasaba Demiryolu 1880-1881 yılı idare heyetini oluşturuyordu[355].

İstasyonlarda görevli memurların isimleri de şöyleydi: İzmir İstasyonu Başmemuru Antuvan, Alaşehir İstasyonu memuru Kapurviç, Salihli İstasyonu memuru Yoryadis, Manisa İstasyonu memuru Konstantin Planidis, Kasaba İstasyonu memuru Mösyö Ofar, Menemen İstasyonu memuru Evadis, Ahmedli İstasyonu memuru Lapir ve Bornova İstasyonu memuru Korsimni.

1882 yılı şirket idaresi; Komiser Rüstem Bey, Direktör Kemp, Hat mühendisi Belavze, Sandık Emini Edwars, Telgraf müfettişi Vanklinos, Muamelat müdürü Biliotti, Kontrol memuru Vayd, Muhasebe memuru Avd, Sermakinist Baykon ve Edevat nemuru Mr. Bern'den meydana geliyordu[356].

Komiser Hüsnü Efendi, Direktör Henri Kemp, Hat mühendisi Belavze, Sandık Emini Edwars, Telgraf müfettişi Vanklinos, Muamelat müdürü Biliotti, Kontrol memuru Vayd, Muhasebe memuru Avd, Sermakinist Baykon ve Edevat memuru Mr. Bern de 1883 yılı idare heyetini oluşturan isimlerdi[357].

1884 yılı idare heyetinde de, Hükümet komiseri Kolağası Hüsnü Efendi, Direktör Kemp, Müfettiş İzmir'deki Osmanlı Bankası direktörü Hens, Sandık emini Edwars, Muamelat müdürü Biliotti, Îrad muhasebecisi Vayd, Masraf muhasebecisi Vud ve Amelehaneler müdürleri Baykon ve Mr. Bern görev almışlardı[358].

Aydın ve Kasaba serkomiseri (Hükümet adına) Wröbloski Efendi, serkomiser muavini Şem'î Efendi, Sandık emini Edwars, Müfettiş İzmir'deki Osmanlı Bankası direktörü Hens, Direktör Kemp, Muamelat müdürü Biliotti, Îrad muhasebecisi Vayd, Masraf muhasebecisi Vud ve Amelehaneler müdürleri Baykon ile Mr. Bern de 1885 yılında şirketin idari işlerini yürütmüşlerdi.

Kasaba Demiryolu hatlarında uygulanmak üzere, tren hareket saatleri ve bilet ücretleri yeniden düzenlendi. 4 Ekim 1880 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere hazırlanan trenlerin hareket saatleri ve bilet ücretleri aşağıdaki tabloda gösterildiği şekilde olmuştu:

Salnâme-i Vilâyet-i Aydın, sene 1298, s.106-107; *Salnâme-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1299, s.106-107.

[356] *Salnâme-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1301, s.68-69.

[357] *Salnâme-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1302, s.68-69.

[358] *Salnâme-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1303, s.77-78.

Üç yaşına kadar çocuklar ücretten muaftır. Üç yaşından on yaşına kadar olanlardan yarım ücret alınacaktır. Her yolcu 1. sınıfta olduğu halde elbiseye dair eşyasından 50 ve ikincide 40 ve üçüncüde 30 kıyye ücretsiz götürebilecektir. Tarife gereğince hususi vagon çıkartmak için üç saat önceden Demiryolu İdaresine müracaat gereklidir.

Gidip-gelme biletleri verilecektir.

1-İzmir'den Bornova ve Karşıyaka arasında her sınıf için gidiş-geliş biletleri trenlerde verilecektir. Verildiği günün akşam trenine kadar müsaadesi vardır.

2-İzmir'den Bornova ve Karşıyaka'dan başka tüm mevkiler için alınan gidiş-geliş biletleri ertesi günü akşam trenine kadar müsaadesi vardır.

3- İzmir'den Bornova ve Karşıyaka'dan başka tüm mevkilere Cumartesi günü sabah trenleriyle her sınıf için gidiş-geliş için alınan biletler ertesi günü akşam trenine kadar müsaadesi vardır.

İzmir'den Bornova ve Karşıyaka arasından başka her mevkiye zevk için tek bilet fiyatıyla gidip gelmeye iki gün müsaadesiyle bilet verilecektir. Bu biletler ile yolcular hangi trenle gitmek isterse gidebileceklerdir. Böyle zevk için gidecek kişiler önceden Demiryolu İdaresine müracaat etmelidirler. Ancak birinci sınıfta oldukları halde 6 ve ikincide 10 ve üçüncüde 15 kişi olmalıdırlar. Talebeler için gidiş-geliş bilet fiyatlarında hususi indirim yapılacaktır. Yalnız iki gün önceden Demiryolu İdaresine müracaat etmelidirler[359].

F. Hükümetin Kasaba Demiryolu Şirketi'nden Borç Alması

Osmanlı Devleti XIX. yüzyılda iç ve dış gelişmelere paralel olarak pek çok alanda sıkıntılı günler geçirmeye başlamıştı. Art arda patlak veren savaşlar zaten kötü durumda olan ekonominin daha da kötüleşmesine sebep olmuştu. Bu ekonomik sıkıntıları gidermek için ilk borçlar 1840'lı yıllarda Galata

BOA, Y.EE. 40/94; Bilet ücretleri ile ilgili ayrıca bkz. *Salnâme-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1301, s. 68-69.

bankerlerinden[360] kısa vadeli olarak alındı[361]. Kısa vadeli ve kısa süre için alınan bu borçlar ekonomik sıkıntıları gidermede çare olmadı. Ardından Kırım Savaşı patlak verdi. Padişah Abdülmecid yüklü miktarda dış borç alımına karşıydı. Nitekim bu konuda daha önce girişimler olmuş ancak kabul etmemişti. Fakat Kırım Savaşı'nın ağır maliyeti karşısında Sultan Abdülmecid'in direnci kırılmış ve 4 Ağustos 1854'te çıkarılan bir fermanla da 5.000.000 tutarında borç alınmasını onaylamıştı[362]. Bu tarihten sonra devlet hem içeriden hem dışarıdan borç almaya devam etti. Zaman zaman Avrupa finans çevrelerinin borç vermekten kaçındığı dönemler oldu. Bu dönemlerde de Hükümetin imdadına Galata bankerleri yetişti. Galata bankerlerinin borç verme süreci, Duyûn-ı Umumiye'nin kurulmasından sonra sona erdi[363].

Duyûn-ı Umûmiyenin kurulmasından sonra yine içeriden ve dışarıdan borç alımına devam edildi. Bunlardan birisi de 1885 yılında askeri masraflar için harcanmak üzere Kasaba Demiryolu Şirketi'nden alınan borçtu[364]. Borç anlaşması Maliye Nazırı Zihni Efendi ile Kasaba Demiryolu Şirketi adına hareket eden İdare Meclisi Azası William Clarence Watson arasında 17 Muharrem 1303/26 Ekim 1885 tarihinde yapıldı[365]. Buna anlaşmaya göre;

Osmanlı Devleti'nde mali sıkıntıların artması, sermaye sahibi kişilerden yeni bir banker sınıfının ortaya çıkmasına sebep oldu. Çoğunun hem iş hem de ikamet yerlerinin Galata'da olması nedeniyle bu sermaye sahiplerine "Galata bankerleri" denmeye başlandı. Galata bankerlerinin bir kısmı üst düzey devlet adamlarıyla yakın ilişkiler kurdular. Sultanların, bürokratların ve bazı kurumların finans işlerini takip ettiler. Bkz., Nursel Manav, *Devlet-Banker İlişkileri Çerçevesinde Baltazzi Ailesi*, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009, s. XI; Galata'da öbeklenmiş olan bu Galata bankerleri veya Galata sarrafları genellikle Osmanlı vatandaşı gayrimüslim unsurlardan oluşuyordu. Bunlar halkın cahilliğinden de yararlanarak spekülasyonlar yapıp kaime üzerinde de oyunlar oynayarak büyük miktarlarda gelir sağladılar. Galata bankerleri bu dönemde adeta altın çağlarını yaşadılar. Geniş bilgi için bkz., Ali Akyıldız, *Para Pul Oldu Osmanlı'da Kağıt Para, Maliye ve Toplum*, İstanbul 2003, s.303-304.

[361] Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, İstanbul 2005, s. 64. Necla Geyikdağı, *a.g.e.*, s. 68-69; Osmanlı Devleti aldığı dış borçların çoğunu cari kamu giderlerine harcamıştır. Az bir kısmı ise yatırımlar için harcanmıştır. Bu yatırımlardan en fazla payı alan da demiryolları olmuştur. Kenan Bulutoğlu, *100 Soruda Yabancı Sermaye*, İstanbul 1970, s. 91-92.

[363] Galata bankerleri Duyun-ı Umumiye'nin kurulmasından sonra İstanbul'daki finans kuruluşlarını yavaş yavaş kapattılar. Zografos Efendi ve Camondo ailesi gibi bunların bir kısmı zaten daha önce Avrupa'ya yerleşmeye başlamıştı. , Manav, agt., s. XII; Camondo ailesi ile ilgili daha geniş bilgi için ayrıca bkz., Nora Şeni-Sophıe le Tarnec, *Camondolar Bir Hanedanın Çöküşü*, Çeviren: Yaman Aksu, İstanbul 2005.

[364] Vital Cuinet, *la Turquie D'Asıe III*, Paris 1894, s. 395.

[365] *BOA, YA.RES.*, 31/21; Mukavelat Defteri, nr. 1, s.142-144; Anlaşmanın imzalanması sırasında Osmanlı Bankası direktörü Mösyö Foster de hazır bulunmuştur. *Mukâvelât Defteri*, nr. 1, s.145; Mukavele metni için ayrıca bkz., *Salnâme-i Vilâyet-i Aydın* 1304, s. 200-204; *Dersaâdet Ticaret Odası Gazetesi*, nr. 23 (1 Safer 1303/9 Kasım 1885).

1- Kasaba Demiryolu Şirketi, 800.000 Osmanlı Lirasını Hükümete avans olarak vermeyi kabul etmiştir. İlk önce bu meblağın 550.000 Lirası alınacaktır. Geri kalan 250.000 lirası da gerektiğinde verilecektir.

2- Şirket, bu mukavelenin imzalandığı tarihte Hükümete 100.000, bu tarihten bir ay sonra 175.000 ve yine o tarihten iki ay sonra da 275.000 Osmanlı Lirasını teslim edecektir. Geri kalan 250.000 Osmanlı Lirasını da ihtiyaç olduğu beyan edildiği takdirde bu beyandan bir ay sonra teslim edecektir.

3- Teslimat, şirketin seçimine göre ya Osmanlı Lirası veya o günkü Dersaadet piyasası fiyatına göre ibrazında ödenmek üzere Londra ve Paris'ten döviz olarak yapılacaktır.

4- İstikrazdan şirket bir defalık olmak üzere % 1 hesabıyla bir komisyon alacaktır.

5- İstikrazın faizi teslimat tarihinden yürütülmek üzere senelik % 7 olarak kabul edilmiştir. Resülmal akçesi % 1 olarak tayin edilip, 13 Mart 1891 tarihinden itibaren ödenmesine başlanacaktır. Beyan edildiği üzere, teslimat tarihinden itibaren 13 Mart 1891 tarihine kadar bu istikrazın 6 senelik faizleri için Hükümet şirkete Aydın Vilayeti ağnam resmi ve aşarı üzerine olarak istikrazın beyan edilen senelik faizlerine mukabil 12 taksit ita edecektir.

6- Hükümet, 13 Mart 1891 tarihinden itibaren bu istikrazın anapara ve faizi tamamen ödeninceye kadar İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi'nin işletmekte olduğu hatların umumi nizamnamesi ve demiryolu hakkında geçerli olan tarifelere göre işletilmesini şirkete havale ederek gayrisâfi hâsılatın % 50'sini işletme masrafı olmak üzere şirkete terk edecektir. Gayrisâfi hâsılatın beyan edilen işletme masrafı çıktıktan sonra kalan % 50'si de Hükümet tarafından bu istikrazın resülmal ve faizlerinin ödenmesine tahsis edilecektir. Hükümet, şirketin hâsılat-ı umumisini kendi memurları vasıtasıyla teftiş etme hakkını muhafaza edecektir.

7- 6 Aralık 1872 tarihli mukavelenin şartları, mukavele müddetinin bitimine kadar yürürlükte olacaktır. Bu tarihten sonra yeni mukavele yürürlüğe konur ise şirketin eski mukavelede olan hakları saklı kalacaktır. Şirketin alacakları veya diğer talepleri yerine getirildikten sonra, Hükümet, hatların işletilmesi hususunu kendi eline almak hakkını muhafaza eder.

8- Kasaba Demiryolu'nun mevcut gelirlerinin muhafazası ve artması Hükümet tarafından da istenildiğinden bu hattın gelirlerinde azalmaya sebep olacak başka imtiyazlar verilmeyecektir. Yani devlet, Kasaba Demiryolu hattı ile Aydın Demiryolu hattı arasında ve bir de Kasaba Demiryolu'nun kuzey cihetindeki

40 kilometre mesafe dâhilinde demiryolu inşası için başka hiçbir şirkete ve şahsa imtiyaz vermeyecektir[366].

Kasaba Demiryolu Şirketi'nden alınan bu borç, askeri ihtiyaçların giderilmesi ve Krupp Fabrikası'ndan[367] satın alınan topların bedelinin ilk taksiti ile daha sonra alınması kararlaştırılan 120 adet top bedelinin ödenmesi için kullanılacaktı. Sultan II. Abdülhamid'e sunulan borç mukavelesi 26 Ekim 1885 (17 Muharrem 1303) tarihli irade ile yürürlüğe girmiştir[368].

Bu madde daha sonra yapılacak olan Manisa-Soma arası demiryolu imtiyazının Kasaba Demiryolu Şirketi'ne verilmesinin gerekçelerinden biri olacaktır.

[367] Özellikle Fransız-Alman savaşındaki Alman galibiyeti Sultan Abdülhamid'den önceki dönemde askeri ve sivil bürokraside Almanya'ya karşı bir hayranlık ve eğilim olmasına neden olmuştu. Ancak bu sadece hayranlık seviyesinde kaldı ve Osmanlı-Alman askeri ilişkilerinde 1880'den önce, 1873'te satın alınan 500 ve 1877'de 100 toptan başka, dikkate değer bir gelişme yaşanmadı. Ancak Almanların şark politikasındaki değişiklikler ve bu bağlamda Osmanlı Devleti ile ilişkiler yeni bir boyut kazanmaya başladı. 1880 Mayıs'ında Alman büyükelçisi von Hatzfeld'le yapılan görüşmelerle başlayan süreç olumlu sonuç verdi ve 1882'den itibaren Alman subayları Osmanlı ordusunda çalışmaya başladı. Albay Kaehler, Yüzbaşı Kamphövener, Yüzbaşı von Hobe ve Yüzbaşı Ristow ilk gelen uzmanlardı. Osmanlı ordusunda hizmete başladıktan sonra hemen bunların rütbeleri yükseltildi. Osmanlı subaylarını rahatsız eden durumlar olsa da kısa sürede Alman etkinliği gözle görülür şekilde hissedilmeye başladı. Albay Kaehler, gelişinden üç yıl sonra öldü. Ama ölünceye kadar kısa süren danışmanlığı boyunca Alman silah fabrikalarına Osmanlı ordusu tarafından ilk yüklü siparişleri verdirmek için çalışmalarını sürdürdü. Zamanla Osmanlı ordusu Alman silah fabrikatörlerinin en önemli müştesi olacaktı. Kaehler'in ölümünden sonra II. Abdülhamid, Colmar von der Goltz'u olağanüstü yetkilerle Alman reform grubunun başına getirdi. Goltz'un Osmanlı subayları üzerinde önemli tesirleri oldu. Padişaha sık sık raporlar sundu. Her sunduğu rapor uygulamaya konduğunda, daima önemli silah siparişleri ile sonuçlanıyordu. Yine bu raporlardan birinde, Boğaziçi ve Çanakkale'deki istihkâm ve bataryaların onarılıp yeni toplarla değiştirilmesini önermişti. Bu öneri doğrultusunda 1882'de Goltz'un ısrarıyla, Krupp Fabrikası'na 1.206.987 lira değerinde top ısmarlanmıştı. Bu yıllardan sonra da Alman Krupp, Mauser ve Loewe silah fabrikalarına yapılan Osmanlı siparişleri devam etmişti. Bu konularda daha geniş bilgi için ayrıca bkz. İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul 2008, s. 101-120; Mustrafa Albayrak, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolunun Yapımı", *OTAM*, Sayı 6, Ankara 1995, s. 5-6; Kemal Beydilli, "II. Abdülhamit Devrinde Gelen İlk Alman Askeri Heyeti Hakkında", *İstanbul Üniversitesi Tarih Dergisi*, Sayı 32 (Uzunçarşılı Hatıra Sayısı), Mart 1979, s. 481-494.

[368] *Mukâvelât Defteri*, nr. 1, s.145; Bu konu ile ilgili bilgi için ayrıca bkz., *Dersaâdet Ticaret Odası Gazetesi*, nr. 23 (1 Safer 1303/9 Kasım 1885), s. 4.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

MANİSA-SOMA HATTININ YAPILMASI

A. İmtiyazın Verilmesi ve Mukavelenin İmzalanması

Osmanlı Devleti 1888 yılında, Anadolu'nun çeşitli bölgelerinde demiryolu yapımı için üç imtiyaz verdi. Bunlardan biri İstanbul-Ankara hattının yapılması için Deutsch Bank'ın kontrolündeki "Anadolu Demiryolu Şirketi"ne, diğer ikisi de İzmir'deki şirketlere verildi. Bu dönemde İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi mevcut hatlarını Dinar ve Çivril'e kadar uzatma hakkını elde ederken Kasaba Demiryolu Şirketi de Manisa-Soma arası ile ilgileniyordu[369].

Turgutlu-Alaşehir hattı 1875 yılı Mart ayı başından itibaren açılarak işlemeye başlamış ve demiryolu işletmesi, hattı inşa eden müteahhit Samuel Bayliss'ten alınıp Kasaba Demiryolu Şirketi'ne devredilmişti. Anlaşma gereği Kasaba Demiryolu Şirketi'nce işletilen hattın imtiyaz süresi 16 yıl sonra bitecekti. Yani 13 Mart 1891 tarihinde şirket Kasaba Demiryolu hattını Hükümete devredecekti.

Kasaba Demiryolu Şirketi ile Osmanlı Hükümeti arasında 26 Ekim 1885 tarihinde bir istikraz mukavelesi de yapılmıştı[370]. Bu mukavelenin 10. maddesine göre Hükümet, Kasaba Demiryolu hattı ile Aydın Demiryolu hattı arasında ve bir de Kasaba Demiryolu'nun kuzey cihetindeki 40 kilometre mesafe dâhilinde demiryolu inşası için başka hiçbir şirkete ve şahsa imtiyaz vermeyecekti.

Bu maddeye dayanarak Kasaba Demiryolu Şirketi yetkilileri, Nisan 1888'de, Manisa'dan başlayarak Soma'ya kadar tahminen 92 kilometre uzunluğunda bir hattı mecburi olarak ve Alaşehir'den Göbek'e[371] kadar 85 ve Soma'dan Susurluk'a kadar 160 ve Bornova'dan Pınarbaşı'na kadar 8 kilometre uzunluğundaki şubeleri de isteğe bağlı olarak inşa etmek için imtiyaz talep ettiler[372].

Varlık, a.g.e., s. 29; Bu dönemde Aydın ve Kasaba demiryollarının uzatılması ile ilgili ayrıca bkz., *BOA, T. DMİ*, 908/70.

370 Sözü edilen istikraz mukavelesi ile ilgi daha önce geniş bilgi verilmişti. Bkz., ikinci bölümün son kısmı.

371 Göbek denilen yer bugünkü İnay-Uşak arasında bulunan Ovaköy'dür. *BOA, İMMS*, 99/4167, lef-5.

372 Teklif, Kasaba Demiryolu Şirketi İdare Meclisi Reisi tarafından yapılmıştı. , *BOA, YA.RES.*, 42/18, lef-3.

İnşası mecburi olan şubenin, yani Manisa-Soma arasının her kilometresi için müteharrik edevat bedeli dâhil olduğu halde 130.000 Frank inşaat masrafı öngörülmüştü. Gayrisâfi hâsılatın 10 sene müddetle % 55'i işletme masrafına ve % 45'i inşaat masrafının senelik % 7 faiz ve bir resülmaline karşılık tutulmak üzere on sene sonra işletme masrafının % 50'ye çekilmesi düşünülüyordu[373].

İmtiyaz talebi, Ticaret ve Nafıa Nezareti'nde, Nazır Zihni Efendi'nin de hazır bulunmasıyla müzakere edildi. Müzakere sonucu hazırlanan mazbata, mukavele ve şartname lâyihaları ile harita Sadarete gönderildi[374]. Mesele bir kez de Meclis-i Vükelâ'da görüşüldü[375]. Mukavele ve şartname hükümleri tekrar gözden geçirilerek bazı değişiklik ve ilaveler yapıldı. Neticede ülkede demiryollarının artmasının devletin menfaati için memnuniyet verici olduğu ifade edilerek olumlu yönde görüş bildirildikten sonra[376] 28 Şaban 1305/9 Mayıs 1888 tarihli irade ile mukavele şartları kabul edildi[377].

Manisa'dan Soma'ya kadar demiryolu inşa ve şubeler tesisi ile işletilmesi imtiyazına dair Hükümet adına Nafia Nazırı Zihni Paşa ile Kasaba Demiryolu Şirketi adına Henri Kemp arasında imzalanan mukavele şu hususları içeriyordu:

1- Kasaba Demiryolu Şirketi, masraf ve zararı kendisine ait olmak üzere Manisa-Soma arasında 92 kilometrelik bir hattın inşasıyla işletilmesini taahhüt eder. Demiryolu ile ilgili yapılan harita ve planlara uyulması zorunlu olacaktır. Ayrıca İzmir'den Kasaba ve Alaşehir'e kadar mevcut hattaki örneklere ve mevcut şartnamenin hükümlerine göre hareket edilecektir.

Hattın başlangıç ve bitiş noktaları kat'i keşif haritalarının tetkik ve tasdikinde tayin edilecek olup üç kısımda inşa edilecektir. Bu kısımlardan ilki Manisa'dan Akhisar'a, ikincisi Akhisar'dan Kırkağaç'a ve üçüncüsü de Kırkağaç'tan Soma'ya kadar olacaktır.

BOA, MV. 31/54 (belgenin "hülasası" kısmında).

BOA, YA.RES., 42/18, lef-4; Yapılması düşünülen hatların ayrıntısını gösteren harita için bkz. *BOA, İ.MMS*, 99/4167, lef-7.

375 Meclis-i Vükelâ'daki görüşmelere katılanlar şunlardı: Sadrazam Mehmed Kamil, Şeyhülislam Ahmed Esad, Şurâ-yı Devlet Reisi Ahmed Arif, Serasker Ali Sâib, Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü, Dâhiliye Nazırı Ahmed Münir, Hariciye Nazırı Mehmed Said, Adliye Nazırı Ahmed Cevdet, Maliye Nazırı Mehmed Celaleddin, Evkaf-ı Hümâyun Nazırı Mustafa, Ticaret ve Nafia Nazırı Mustafa Zihni, Maarif Nazırı Münif, Sadaret Müsteşarı Ali Şefkatî, Âmedi Divân-ı Hümâyûn Mehmed Tevfik; *BOA, A.DVN.* nr. 21, s. 150; *BOA, İ.MMS*, 99/4167, lef-1.

376 *BOA, MV.* 31/54.

BOA, İ.MMS, 99/4167, lef-8; *BEO, A.DVN.* nr. 21 (*Sadaret Defterleri*), s. 151; İradenin sadır oluşu ile ilgili ayrıca bkz., *BOA, A.DVN.MKL*, 30/6, lef-2.

Hattın inşaat bedeli Kasaba'dan Alaşehir'e kadar mevcut hat için kabul edilen esasa göre tûl (uzunluk) nisbetiyle hesap edilecek, müteharrik edevât bedeli dâhil olduğu halde inşaat bedeli kilometre başına 125.000 Frank olarak belirlenmiştir.

Mukavelenin tasdik tarihini müteakip beş sene zarfında şirket önce Alaşehir hattından başlayarak Göbek'e (İnay-Ovaköy arası) kadar takriben 85 kilometre, ikinci olarak Soma'dan Susurluk'a kadar takriben 160 kilometre ve üçüncü olarak da Bornova'dan Pınarbaşı'na kadar takriben 8 kilometre uzunluğunda üç şube hattının inşasıyla işletilmesi konusunda rüçhan hakkına haiz olacaktır.

2- Şirket, imtiyaz fermanının verilip mukavelenin yapıldığı tarihten itibaren bir ay zarfında şartnamede belirtildiği üzere harita ve layihasını tanzim edip Nafıa Nezareti'ne takdim edecektir.

3- Şirket, masrafları ve zararları tarafına ait olmak üzere imtiyaz fermanının verildiği tarihten itibaren altı ay içinde inşaata başlamayı ve haritanın tasdiki tarihinden itibaren iki sene müddet zarfında da hattı bitirmeyi taahhüt eder. İnşaat işlemleri fennî kaidelere, İzmir-Kasaba ile Alaşehir hattındaki numunelere, tasdik edilen harita ve layihalara göre icra edilecektir. Fakat bunların dışında herhangi bir zorunlu sebepten dolayı farklı bir uygulama gerektiğinde şirket durumu gerekçeleriyle birlikte Hükümete bildirecektir.

4- Hattın yapımı aşamasındaki inşa faaliyetleri Nafıa Nezareti'nce tayin edilen hususi komiserler tarafından teftiş edilecektir. Aynı şekilde inşaatın tamamlanmasından sonra devlet tarafından kabul işlemlerinin yapılabilmesi için hattın inşaat işlemleri, idare-işletme durumları ve muhafaza meseleleri, bu hususi komiserler tarafından tekrar kontrol edilecektir. Teftiş ve kontrol masrafları için şirket aylık olarak ödenmek üzere senelik Nafıa Nezareti'nin emrine kilometre başına 2,5 Osmanlı Lirası verecektir.

5- Bu inşaat sırasında nakliye işlerinin artmasıyla ilgili olarak demiryoluna bağlı yeni hatlar yapılması ve mevcut istasyonların genişletilmesi sırasında özel şahıslara ait arazilerin satın alınması hususunda şirket arazi sahipleri ile anlaşamazsa, istimlâk kanununa göre hareket edilecektir. Arazi bedelleri şirket tarafından sahiplerine ödenecektir. Eğer arazi devlete ait ise şirkete bedelsiz olarak terk edilecek ve muvakkaten kullanılması gerekli yerlerin de inşaat müddetince ücretsiz kullanımına izin verilecektir.

6- İnşa edilecek demiryolun asli hattı şimdilik tek hat olarak yapılacak fakat arazi çift hat yapılacak şekilde tayin edilecektir. Senelik her bir kilometrenin gayr-i safi hâsılatı 30.000 Franka ulaştığında, Hükümetin ikinci hattın inşasını talep etmeye hakkı olacak ve şirket de masrafı kendisine ait olmak üzere hattı inşa etmeye mecbur olacaktır.

7- Demiryolunun inşası için gerek içeriden ve gerek dışarıdan getirilecek taş, kereste, demir, maden kömürü, makine ile diğer edevat levazımat gümrük resminden muaf tutulacaktır. Ayrıca demiryolun kira müddeti süresince arazi ve sermayesiyle gelirleri üzerine herhangi bir vergi konulamayacak, bu mukavelename ile bağlı şartname damga resminden muaf olacaktır.

8- Şirket, demiryolun inşasıyla tamiri için gerekli keresteleri şartnameye uygun olarak devlet ormanlarından elde edebilecektir.

9- İnşaatın tamamlanan kısımları şirket tarafından bildirildiğinde Nafıa Nezareti tarafından oluşturulacak bir fen komisyonu tarafından kontrol edilip geçici kabulü yapılacaktır. Geçici kabul tarihinden itibaren bir sene sonra yine bir fen komisyonu marifetiyle demiryolu hattı tekrar muayene edilerek uygun görüldüğü takdirde Nafıa Nezareti tarafından kat'i kabul işlemi yapılacaktır.

10- Demiryolu hattı tamamlandıktan sonra şirket inşa edeceği hatları masraf ve zararı kendisine ait olmak üzere gayrisâfi hâsılatın % 50'sine karşılık olarak işletecektir.

11- Şirket, demiryolu ile buna bağlı alet, sabit ve müteharrik edevatı, imtiyaz müddeti zarfında masrafları kendisine ait olmak üzere tamir ve iyi halde muhafaza edecektir. Aksi olursa şartnamenin 16. maddesine göre hareket edilecektir.

12- Şirket, demiryolunun korunması ve zabıta hususlarında devletin düzenlediği ve daha sonra düzenleyeceği kurallara göre hareket etmeye mecburdur. Şirketin kusurundan dolayı demiryolunun bir kısmı veya tamamı üzerinde nakliyat tatil olursa, Hükümet, masraf ve zararı şirkete ait olmak üzere yolun muvakkaten işletilmesini temin için şartnamenin 16. maddesine göre gerekli tedbirleri alacaktır.

13- Şirket, demiryolunun geçici kabulü tarihinden itibaren kira süresinin sonuna kadar mevcut olan hattın tarifesine göre ücret alabilecektir. Gerek muharebe esnasında ve gerek sair zamanlarda toplu veya münferit olarak asker, savaş araç gereçleri, mahkûm ve mahpuslar ile sair memurların ve posta çantalarının sevkiyat ve nakliyatı ile ilgili olarak şartnamenin 5. maddesine göre hareket edilecektir.

14- Şirket imtiyaz fermanının kendisine verildiği tarihten itibaren bir ay müddet zarfında Osmanlı Bankası'na ya nakden veya piyasa fiyatıyla hisse senedi şeklinde 3.000 lira kefâlet akçesi yatıracaktır. Bu kefâlet akçesi inşaatın kesin kabulünden sonra şirkete iade edilecektir. Zikrolunan bir ay müddetin sonunda şirket kefâlet akçesini yatıramazsa yeni hatlar üzerine olan haklarını kaybedecektir.

15- 28 Ekim 1885 tarihli mukavelede belirtildiği üzere, 18 Aralık 1872 tarihli mukavelenin şartları geçerli olacaktır. Buna göre Hükümet, 13 Mart 1891

tarihinden itibaren her ne zaman olursa olsun bir sene evvel şirkete haber vermek şartıyla zikredilen hatların idaresini müteharrik edevatıyla birlikte tamamını kendi tasarrufuna almak hakkını haizdir. Ancak bunun için önce Kasaba Demiryolu Şirketi'ne olan borçlarını nakden ve tamamen ödemesi gerekecektir.

16- Fen memurlarından başka demiryolunun memur ve müstahdemleri mümkün mertebe Osmanlı Devleti tebaası olacak, Hükümetin tayin edeceği kıyafetler ile fes giyeceklerdir.

17- Şirket bu konudaki nizamnameye göre hareket etmek şartıyla demiryolu civarında araştırıp keşfedeceği madenleri işleyebilecektir. Ayrıca, şirketin, bağlı olduğu nezarete müracaat ederek, nizamı dairesinde civar ormanlardan odun ve kereste kesimine yetkisi olacaktır.

18- Devlet, demiryolu hattı boyunca gerekli gördüğü yerlerde siperler inşa edebilecek ve bunların masrafı devlete ait olacaktır.

19- Demiryolu inşaatı sırasında ortaya çıkacak eski eserlerle ilgili bu konuda devletin düzenlediği nizamnameye göre işlem yapılacaktır.

20- Şirket her türlü hâsılatın aylık cetvellerini Nafıa Nezareti'ne takdim edecek ve hâsılat defterlerini şartnamenin 17. maddesinde gösterildiği surette tanzim edecektir.

21- Şirket, devlet tarafından gerekli görüldüğünde demiryolu binalarının içinde müfettiş, gümrük, posta ve zabıta memurlarının ikametleri için gerekli odaları meccanen tahsis etmeye mecburdur.

22- Şirket, masrafı kendisine ait olmak üzere demiryolu boyunca telgraf direkleri ve telleri dikip bunları uzatabilecektir. Fakat bunları demiryolu ile ilgili hususların dışında hususi muharebe amaçlı kullanamayacaktır. Devlet, demiryolu boyunca bir telgraf hattı yapacak olursa şirketin telgraf direklerine bağlayabilecektir. Ayrıca gerekli gördüğünde demiryoluna ait telgraf hatlarını da kullanabilecektir.

23- Şirket, sadece demiryoluyla ilgili mektup ve çantalarını Posta Nezaretine herhangi bir vergi vermeksizin kendi vasıtalarıyla nakledebilecektir.

24- Kasaba Demiryolu Şirketi haiz olduğu haklarını bir Osmanlı anonim şirketinden başka hiçbir kimseye veya bir şirkete devir ve terk edemeyecektir.

Kasaba Demiryolu'nun mevcut olan gelirlerinin muhafazası ve artırılması Hükümetin de işine geldiğinden bu mukavelede bahsedilen hatların her iki tarafındaki 40 kilometre alanda başka bir demiryolu inşasıyla işletilmesi için

başka bir şahsa veya bir şirkete imtiyaz verilmeyecektir. Fakat mukavelenamede bahsedilen hatların herhangi bir yönünden uzunluk olarak en az 250 kilometre olmak üzere boyuna (dik) olarak bir büyük hat inşasıyla işletilmesi için Hükümet başkalarına imtiyaz verebilecektir.

25- Mukavele ve şartname hükümlerinin yerine getirilmesinde devlet ile şirket arasında ve şirket ile diğer şahıslar arasında ortaya çıkan ihtilaflarda davalar Osmanlı mahkemelerinde görülecektir[378].

Mukavele ile birlikte bir şartname de hazırlanmıştı. Şartname 5 bölüm ve 29 maddeden oluşuyordu. Birinci kısım lâyihalar, inşaatın nasıl yapılacağı ile demiryolu araç-gereçleriyle ilgiliydi. Burada plan ve haritaların ölçeklerinin nasıl olacağı, demir çubuklar arası mesafe, tesviye işlemlerinin nasıl yapılacağı, köprü ve kemerlerin yükseklik ve genişlikleri, hattın yapımında kullanılacak malzemelerin özellikleri ve muhafaza duvarlarının yapılması gibi teknik konular ayrıntılarıyla ele alınmıştı.

İkinci kısım hattın iyi halde muhafazası ve işletilmesi ile ilgiliydi. Buna göre, şirket demiryolu ile alet, edevat ve yürür aksamını daima korumak zorundaydı. Ayrıca herhangi bir kaza vukuunu engellemek için gerekli tedbirleri almaya mecburdu. Şirket bu yükümlülüklerini yerine getiremediği takdirde devlet olaya el koyacak ve gerekli tamirat ya da aksaklıklılar devletçe giderilecekti. Bu konuda yapılmış olan masraflar hattın hâsılatından düşülecek ve yeterli olmazsa şirketten alınacaktı. Ayrıca şirket demiryolunun her türlü hâsılatını aylık olarak defterlere kaydedip Nafıa Nezareti'ne takdim edecekti.

Üçüncü kısım, kira süresinin bitimi ile hattın devlet tarafından satın alınması sırasında uygulanacak muameleler hakkındaydı. Şirketin yeni hatlar üzerinde olan hukuku bittiğinde o zamana kadar icra edilen işler toplanan alet, edevat ve satın alınan araziye bedel tayin edilerek müzayedeye konulacaktı. Müzayede ile kararlaştırılan bedelin müzayede masrafı düşüldükten sonra geri kalanı olan şirkete verilecekti.

Kira müddeti sona erdikten sonra şirket, demiryolun istasyonları, eşya indirme ve yükleme mahalleri, müfettişler için yapılan kulübe ve binaları, tahsildar odalarını, sabit makineleri ve genel olarak nakliye işleriyle ilgisi olmayan diğer eşya ve gayrimenkulleri iyi halde ve bedelsiz olarak devlete devir ve teslim edecekti.

[378] *BOA, A. DVN. MKL.* 36/1, lef-3; mukavele ile ilgili ayrıca bkz. (*Mukavelat Mecmuası*, nr. 4, s. 526-551); (*Mukavelat Defteri*, nr.3, s. 140-156); (*BEO, Sadaret Defterleri, A.DVN.* nr. 21, s. 137-151); (*BOA, YA. RES*, 42/18); (*BOA, İ.MMS*, 99/4167, lef-5); (*Salnâme-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1308, s. 329-336); (Mukavelenamenin Fransızca metni için ayrıca bkz., *BOA, T. DMİ*, 908/39).

Makine, lokomotif, vagon, inşa ve tamir aletleri, odun kömür gibi yakacaklar ile her türlü levazımat gibi hattın işletilmesi için gerekli olan eşyalar Hükümet tarafından eksperlerce tayin edilen bedel üzerinden satın alınacaktı.

Kira süresinin bitiminden 5 sene evvel demiryolunun iyi durumda olmadığı teftiş neticesiyle anlaşılır ise şirketten belirli bir müddet zarfında eksiklikleri gidermesi istenecekti. Şirket bu süre içinde yükümlülüklerini yerine getiremez ise Hükümet derhal demiryolunu yed-i idaresine alarak şirket hesabına olarak gerekli tamiratları yapmak ve yolu kullanılır hale getirme salahiyetine sahip olacaktı. Hâsılattan işletme ve tamirat masrafları çıkarıldıktan sonra fazlası şirkete verilecek ve noksan çıkar ise şirketten alınacaktı.

Dördüncü kısım ücret tarifeleri ile ilgili olup 11 farklı tarife vardı. Bu tarifeler kesin olup devletten izin alınmadıkça indirim ve artış yapılamayacaktı.

Birinci tarife, adam başına ve kilometre hesabı üzerine nakliye fiyatı ile ilgili olup birinci mevki için 31 para, ikinci mevki için 24 ve üçüncü mevki için de 17 para alınacaktı. Üç yaşına kadar olan çocuklar, refakatindeki kişinin kucağında götürülmek şartıyla bedava nakledilecekti. Üç yaşından yedi yaşına kadar olan çocuklar için yarı ücret alınıp ve her birine bir kişilik yer tahsis edilecekti.

İkinci tarife yolcu eşyalarına dair olup, her yolcunun bilet başına bedava olarak 30 kg. yük taşımaya hakkı vardı. Yarı ücret verecek çocukların yalnız 20 kg. yük taşımaya hakları olacaktı.

Üçüncü tarife köpeklere dair olup, gerek yolcu katarları ve gerek diğer katarlar ile gönderilen köpeklerin her birinden kilometre başına 4 para ücret alınacaktı.

Dördüncü ve beşinci tarifeler seyr-i serî', yani expres olarak gönderilecek eşyaya dair olup, tek parça olmak üzere 10 kg. eşyanın kilometre başına nakliye ücreti 1 para olacaktı. 30 desimetre hacminde ve ağırlığı 7 kilogramdan aşağı olan eşya için tarifedeki ücretin iki misli tahsil edilecekti.

Altıncı tarife, para, senet ve kıymetli eşya taşınmasına dair olup, altın külçe, para, mamul veya levha olarak gönderilecek altın, gümüş ile diğer mücevherattan kilometre başına 10 liralık kıymet üzerine 2 para ücret alınacaktı. Tahmiliye ve ihraciye resmi ile sigorta ücreti tarife fiyatına dâhildi. Tarife ücretinden başka gönderinin her defası için kaydiye resmi olarak 20 para alınacaktı. Mesafe kısa olduğu zaman her 10 lira kıymetinde olanlar için yukarıda belirtilen masraflar da dâhil olduğu halde 5 kuruş ücret alınacaktı.

Yedinci tarife, araba ve müteharrik edevata dair olup, kilometre başına, 2 veya 4 tekerlekli ve dâhili 1 pikeli arabalardan seyr-i serî' için 94 ve seyr-i âdi için 47

para alınacaktı. 4 tekerlekli ve dâhili 2 pikeli arabalardan seyr-i serî' için 134 ve seyr-i âdi için 67 para ücret tahsil edilecekti.

Sekizinci tarife hayvanlara dair olup, kilometre başına, öküz, inek, boğa, manda, deve, beygir ve koşum hayvanlarından seyr-i serî' için 54 ve seyr-i âdi için 27 para; dana, merkep ve domuzdan seyr-i serî' için 18 ve seyr-i âdi için 9 para; erkek ve dişi koyun ile keçilerden seyr-i serî' için 8 ve seyr-i âdi için 4 para ücret talep edilecekti.

Dokuzuncu tarife seyr-i âdi ile gönderilecek eşyaya dair olup, ham eşyanın beher kantarı için kilometre başına 5 ve mamul eşyanın beher kantarı için kilometre başına 7 para ücret alınacaktı. Bu tarife 3 tondan fazla ağırlığı olan tek parça eşya için geçerli değildi. 3 ile 5 ton arası tek parça eşya için belirtilen ücretin yarısı daha ilave edilecekti. 5 tondan fazla eşya nakli için şirkete zorlama yapılmayacaktı.

Onuncu tarife sigorta ücretine dair olup, 500 kuruş kıymetindeki seyr-i âdi ile gönderilen emtiadan 1 kuruş 20 para, 500 kuruş kıymetinde olup seyr-i serî' ile gönderilen emtiadan 4 kuruş ve 1.000 kuruş kıymetinde yolcu eşyasıyla araba, hayvan vesaireden 2 kuruş ücret alınacaktı.

Onbirinci tarife hususi katarlara dair olup, kilometre başına alınacak ücretler aşağıdaki tabloda gösterildiği gibi olacaktı:

TABLO 3.1.

Kilometre Başına Alınacak Ücretler	**Kuruş**	**Para**
Lokomotif ile emniyet vagonundan	15	
Salon arabalarının beherinden	10	
Yolcu arabalarının beherinden	5	
Adi vagonların beherinden	2	20
Vagonda ikiden fazla dingil olduğunda her fazla dingil için	2	20
Katar, muayyen müddetten fazla beklerse her yarım saat için	460	
Bir hususi katar için kioletre başına ücretin en az derecesi	35	
Bir hususi katar için ücretin en az derecesi	700	

Yukarıdaki tarifeler ile bundan böyle tanzim edilecek nakliye ücreti tarifelerinde para kuruşun 1/40'i ve kuruş da Osmanlı Lirasının 1/100'i olarak

kabul edilecekti. Bu maddelerde beyan edilmeyen hububat, emtia, eşya ve hayvanlardan her biri için de tarifede yazılı olan eşya ve hayvan çeşitlerine en yakın uyan cinse göre nakliye ücreti tayin edilecekti.

Bir veya birkaç gönderinin tasdik edilen tarifedeki ücretinden az ücretle emtia nakledebilmesi maksadıyla eşya gönderenler ile şirket arasında özel bir mukavele yapılamayacaktı. Ancak bu yasak, Hükümet ile şirket arasında verilecek karar ile fakirler ve acezenin nakli için şirketçe icra edilecek indirim hakkında geçerli olmayacaktı[379].

Verilen imtiyazla Kasaba Demiryolu Şirketi, Alaşehir hattının tamamlanmasından 13 yıl sonra, Manisa'dan başlayıp Soma'da nihayet bulan 92 kilometrelik bir şebeke hattının devlet hesabına inşasını üzerine alıyordu. Her bir kilometre için tespit edilmiş olan fiyat 125.000 franktı. Bundan başka şirket, hattın gayrisâfi hâsılatının % 50'si mukabilinde yeni kısmın işletmesini de üzerine alıyor ve hâsılatın diğer % 50'si de bu kısmın inşasında kullanılan sermayenin teminatını teşkil ediyordu[380].

B. Manisa-Soma Arası Demiryolu Hattının İnşa Süreci

Kasaba Demiryolu Şirketi'ne 16 Ekim 1304/28 Ekim 1888 tarihli gönderilen yazıdan anlaşıldığı üzere şirket, Biliotti imzalı ve 17 Ağustos 1888 tarihli mektup ile Manisa'dan Soma'ya kadar yapılacak demiryolun güzergâh haritasıyla profillerinin gönderildiğini ve istasyon resimlerinin yakın bir zamanda ayrıca gönderileceğini beyan etmişti. Konu, Nafıa Nezareti Fen Müşavirliğine havale edilerek yapılan tetkikler neticesinde bazı düzeltmelerin yapılmasının uygun olacağı belirtilerek, yeni keşif yapılması gerektiği ifade edildi[381]. Bununla beraber

[379] Şartname ile ilgili bkz., *BOA, A. DVN. MKL.* 36/1, lef-4; (*Mukavelat Mecmuası*, nr. 4, s. 526-551); (*Mukavelat Defteri*, nr.3, s. 140-156); (*BEO*, *Sadaret Defterleri*: A.DVN. nr. 21, s. 137-151); (*BOA, YA.RES.* 42/18); (*Salnâme-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1308, s. 329-336).

[380] E. Pech, *Manuel des Societes Anonymes Fonctionnant en Turque*, Paris 1902, s. 68; Manisa-Soma arası mesafe Velay'ın kitabında 99 kilometre olarak belirtilmiştir. Doğrusu 92 kilometre olacaktır. Bkz., A. du Velay, *Türkiye Maliye Tarihi*, (Çev. Maliye Tetkik Kurulu), Ankara, 1978, s. 386.

[381] Düzeltme yapılması istenen hususlar şunlardı: **1**-Gerekli görülmedikçe yol üzerinden geçilmemek ve güzergâh tadil ve tashih olunmak üzere 10. kilometre ile 23. kilometre arasında. **2**- Hattın Kayışlar cihetindeki kısmının pek ziyade dolaştırılmasına mahal kalmamak üzere 33. kilometre ile 41,670. kilometre arasında. **3**-Demiryolu üzerinde iki defa geçişe mümkün olduğu kadar mahal bırakılmamak üzere 43. ve 45. kilometre arasında. **4**-Hattın Akhisar cihetinde dolaştırılmış olan kısmının şehre zararı dokunmayacak surette tadili mümkün olup olmadığı anlaşılmak üzere 48 ile 54. kilometre arasında. **5**-Hattın 76. kilometre ile sonu arasında bulunan kısmının güzergâhı pek dolaşık olduğundan bunun değiştirilmesinin mümkün olup olmadığını tayin etmek üzere zikredilen kısım üzerinde. **6**- 60,297. kilometre ile 70. kilometre arasında bulunan (% 166) meyilli iniş üzerinde mümkün olduğu halde paralel bir sath bırakılması, (% 222) metre meyilli iniş meylinin de

güzergâhın tadilat gerekmeyen kısımlarında inşaata başlanmasında bir sakınca olmadığı da beyan edildi[382].

1. İstimlâk Komisyonunun Teşkili ve İnşaatın Başlaması

Manisa'dan Soma'ya kadar yapılacak demiryolu hattı için arazi istimlakı ile ilgili işlere bakmak üzere bir istimlâk komisyonunun teşkil edildiği, 21 Kasım 1888 tarihli telgraf ile Nafia Nezareti'ne bildirildi[383]. Hem arazi istimlakı hem de diğer muamelelerle ilgili işlere bakmak üzere inşaat komiserliği muavinliğine Emin Efendi tayin edildi[384]. İstimlâk komisyonunun teşkilinden sonra, 23 Kasım 1888 Cuma günü, bölge ileri gelenlerinin de hazır bulunmasıyla, dualar edilip, kurbanlar kesilerek demiryolu hattının inşasına başlandı[385].

İnşaatın başlamasıyla birlikte öncelikle Demiryolları İdaresi'nden 50 varil barut talep edilmişti[386]. Çünkü inşaat sırasında sık sık baruta ihtiyaç duyuluyordu. İthali çeşitli sebeplerle yasak olduğundan barut Tophane-i Amire'den Hükümetin izniyle alınabiliyordu. Bunun için de ayrı bir prosedür gerekiyordu. Bu nedenle demiryolu inşasının hızlı bir şekilde devam etmesi barutun olup olmamasına bağlıydı. Başlangıçta istenilen 50 varilden sonra yapılan yazışmalarda daha fazla barut talep edilmişti. Mesela 29 Aralık 1888'de istenilen barutun miktarı 1.000 varildi[387]. Yine 8 Ocak 1889'da İzmir'de hiç barut kalmadığından demiryolu inşasının durma tehlikesiyle karşı karşıya kaldığı belirtiliyordu[388].

---

mümkün olur ise (% 2) metreye düşürülmesi ve Harta zirvesinde bulunan parelel sathın da kezalik mümkün olduğu halde alçaltılarak uzunluğun 500 metreye çıkarılması zımnında zikredilen kısım arasında yeniden keşif yapılacaktır. Belirtilen mahallerden başka hattın güzergahı, istasyonlarda inşa edilecek paralel satıhlarda iki mikraz (makas) arasında en az 400 metre uzunluğunda tevkif kuleleri ihdasına müsait bir surette tadil olunmak ve bu satıhlar gerek inşa sırasında tesis edilecek olan ve gerek ileride yapılması düşünülen istasyonlar için şimdiden hazırlanması gerekir. *BOA, T. DMİ*, 910/120.

382 *BOA, T. DMİ*, 910/120.

383 *BOA, T. DMİ*, 911/94, lef-1; Aydın valisi tarafından Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne gönderilen yazıda 1295 tarihli istimlâk kararnamesi gereğince mi yoksa 1281 tarihli talimata göre mi muamele edileceği hususlarına tereddütlerin oluştuğu belirtilerek, nasıl hareket edilmesi gerektiği konusunda bilgi talep edilmişti. Bu konu ile ilgili gönderilen cevabi yazıda ise arazi istimlakı konusunda mülga Meclis-i Âli-i Tanzimat'tan tanzim edilen talimata göre hareket edilmesi gerektiği ifade edilmişti. *BOA, T. DMİ*, 911/94, lef-3.

384 *BOA, T. DMİ*, 911/76.

385 *BOA, T. DMİ*, 911/94, lef-2.

386 *BOA, T.DMİ.*, 911/82.

387 *BOA, T. DMİ*, 912/26.

388 *BOA, T. DMİ*, 912/55.

Kasaba Demiryolu Komiseri Binbaşı Hüsnü Bey'in Bahriye Nezareti'nce başka bir göreve tayin edilmesinden sonra Aydın Demiryolu ve Kasaba Demiryolu komiserlikleri birleştirilerek serkomiserlik oluşturulmuş ve bu göreve Aydın Demiryolu Komiseri Wröblewski, muavinliğine de İzmir Rıhtımı Komiseri ve Aydın Demiryolu Komiser Muavini Rasim Bey tayin edilmişti[389]. Wröblewski, her iki hattın hem işletme işlerini teftiş, hem de inşa edilen hatlara nezaret etmekle görevli olacaktı.

Aydın ve Kasaba Demiryolları Serkomiseri Wröblewski tarafından 22 Şubat 1889 tarihinde Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne gönderilen yazıda, inşaat ile istimlâk işlerinin her iki cihette başlamış olmasından dolayı üstüne aldığı vazifeyi yerine getirmekte zorlandığı ifade edilerek yeni görevlendirmeler yapılması talep ediliyordu[390]. Konu mütalaa edildikten sonra Wröblewski'nin haklı olduğu ve inşaat komiserliği vazifesinin başka bir kişiye verilmesi gerektiği anlaşılmıştı.

Erkân-ı Harbiye kaymakamlarından Şerafeddin Bey, askerlik görevi için ayrıca maaş ve tayinat bedeli verilmemek üzere 3.000 kuruş maaşla Aydın ve Kasaba Demiryolları İnşaat Serkomiserliğine, Aydın İşletme Komiser Muavini Zühdü Efendi ve Kasaba Demiryolu İnşaat Komiseri Muavini Emin Efendi'nin de yine inşaat komiseri refakatinde bulunmak üzere tayin edilmeleri uygun görülmüştü[391].

Yaklaşık yedi ay kadar süren çalışmadan sonra teftiş muamelelerinin sağlıklı bir şekilde yapılabilmesi için görev taksiminde değişiklikler gerçekleştirildi. Buna göre, Serkomiser Wröbleski Aydın Demiryolu Komiserliğine, İkinci Komiser Şem'i Efendi Kasaba Demiryolu Komiserliğine ve muavin Rasim Efendi de Aydın Demiryolu Komiser Muavinliğine tayin edildi[392].

[389] *BOA, T. DMİ*, 907/69; (Kasaba Demiryolu Komiserliği'nden münhal olan 3.000 kuruştan 2.000 kuruşunun Rumeli Demiryolları Merkez Komiseri Muavini Şem'i Efendi'ye tahsisi kararlaştırılmıştı. Bkz. Aynı belge).

[390] *BOA, T. DMİ*, 913/18.

[391] *BOA, T. DMİ*, 914/22, lef-1; Aydın Demiryolu ve Kasaba Demiryolu şirketlerinin mukavele gereği itasına mecbur olduğu teftiş masrafının miktarıyla bundan komiserlere verilen ve bakiyesi olup nezaret veznesine gönderilen meblağ aşağıdaki tabloda gösterildiği şekilde idi.

Komiserler	**Kasaba Demiryolu (Kuruş)**	**Aydın Demiryolu (Kuruş)**	**Yekün (Kuruş)**
Wröblewski Efendi		3.500	3.500
Şem'i Efendi	1.500		1.500
Rasim Bey	500	1.050	1.550
Zühdü Efendi		1.200	1.200
Emin Efendi	1.300		1.200
Toplam	3.300	5.750	8.950

BOA, T. DMİ, 915/69 ve *BOA, T. DMİ*, 915/75.

Bir taraftan arazi istimlâk çalışmaları yapılırken diğer taraftan hattın toprak tesviyesi ve diğer inşaat işleri hızla devam etmekteydi. Yapılan çalışmaların mukavele ve şartnamede belirtilen esaslar ile kabul edilen haritalara uygun yapılıp yapılmadığı hususunda devamlı denetlendiği sık sık gönderilen raporlardan fark ediliyordu[393].

2. Manisa-Akhisar Arasındaki Hattın Tamamlanması

Mukavele gereği Manisa-Soma arasındaki hat üç kısımda inşa edilecekti. Bu kısımlardan ilki Manisa'dan Akhisar'a, ikincisi Akhisar'dan Kırkağaç'a ve üçüncüsü de Kırkağaç'tan Soma'ya kadar olacaktı. Buna uygun olarak Ocak 1890 tarihine gelindiğinde Manisa-Akhisar arası tamamlanmıştı. Şirket, inşası tamamlanan Manisa-Akhisar arasının geçici kabulünün yapılarak 20 Ocak 1890 tarihinde işletmeye açılması için Ticaret ve Nafia Nezareti'nden bir komisyon oluşturulmasını talep etmişti[394].

Nezaretin bu talebi Aydın Valiliğine iletmesinden sonra, inşaat ve işletme serkomiserleri Şerafeddin Bey ile Wröblevski ve vilayet sermühendisi Rive'den oluşan bir komisyon teşkil edildi[395]. Komisyonun yaptığı teftiş ve değerlendirmelere göre, hattın geçici kabulüne kadar işletmeye açılabileceği, fakat sadece eşya nakli yapılabileceği rapor edilmişti[396]. Bu rapordan sonra Manisa-Akhisar arasında sadece eşya nakline izin verildi[397].

Manisa-Akhisar arasının işletmeye açılarak eşya nakline izin verilmesinden sonra buradan elde edilecek hâsılatın durumu gündeme geldi. Bu mesele de, geçici kabul işlemlerinin yapılmasına kadar eşya naklinden elde edilecek hâsılatın ayrı olarak biriktirilmesi ve geçici kabul tarihinden itibaren umumi hâsılata eklenmesi şartı konularak halledilmiş oldu[398].

Mesela Ekim 1889 yılında Kasaba Demiryolu İnşaat Komiser Muavinliği'nden gönderilen raporda hattın inşa durumu ile ilgili verilen bilgiler şöyledir: "Biri Akhisar'dan evvel ve diğeri sonra olan Gördük Çayı üzerine iki köprünün kargir ayakları tamamlanmışsa da demirler konmadığından geçici olarak ahşap yapılmıştır. Harta Kahvesi önündeki üç köprü bitirilerek üzerleri toprak ile örtülmüştür. Bunlardan büyük olan ikinci ve üçüncünün açıklığı 2,5 metredir. Nif Köprüsü hemen bitmek üzere olup, Gediz Köprüsü'nün yalnız kirişleri kalmıştır. Akhisar'a kadar yapılacak olan Kırkağaçlı, Saruhanlı, Mihailli, Kayışlar, Kapaklı ve Akhisar istasyonları inşaatına başlanmıştır. Akhisar istasyonu bahçeleri içinde korkuluklar inşa edilmektedir" *BOA, T. DMİ*, 915/67; Bu konu ile ilgili olarak gönderilen diğer raporlar için ayrıca bkz. Demiryolu hattının yapılışı ile ilgili gönderilen bazı raporlar için ayrıca bkz. *BOA, T. DMİ*, 908/76; *BOA, T. DMİ*, 909/19; *BOA, T. DMİ*, 913/25; *BOA, T. DMİ*, 913/97; *BOA, T. DMİ*, 914/29; *BOA, T. DMİ*, 914/40; *BOA, T. DMİ*, 914/107; *BOA, T. DMİ*, 915/67; *BOA, T. DMİ*, 916/66; *BOA, T. DMİ*, 917/86 vs.

394 *BOA, T. DMİ*, 916/66.

395 *BOA, T. DMİ*, 916/80.

BOA, T. DMİ, 916/81; *BOA, T. DMİ*, 916/82; *BOA, T. DMİ*, 916/84.

BOA, T. DMİ, 917/49; *BOA, T. DMİ*, 917/80.

BOA, T. DMİ, 917/62.

Yukarıda da belirtildiği gibi inşaat hızlı bir şekilde devam ediyordu. Ocak 1890'a gelindiğinde güzergâhın toprakla ilgili olan tesviye işleri de tamamen bitirilmişti. İnşaat ile ilgili diğer işlemler de tamamlanmak üzereydi. İnşa süreci ile ilgili gelişmeler, ayrıntılı olarak hazırlanan raporlarda yer alıyordu. Mesela 20 Şubat 1890 tarihinde Kasaba Demiryolu İnşaat Komiserliğince hat teftiş edilerek bir rapor düzenlendi. Raporda önce her bir istasyon ve hattın geçtiği güzergâh ayrıntılı olarak açıklanmıştır. Daha sonra tasdik edilen haritadakinden farklı olarak yapılan güzergâh değişiklikleri, istasyonların rakımları, yokuşların meyilleri gibi teknik konular hakkında bilgi verilmiştir. Devamında da köprü, kemer, bekçi kulübesi, istasyon binaları gibi konular hakkında bilgi verilmiştir. En küçük detaylara varıncaya kadar dikkatle hazırlanan raporun içeriği özetle şöyledir:

Güzergâh, Manisa İstasyonu yakınından ayrılarak 3,900. kilometre Nif ve 6,950. kilometrede Gediz çaylarını iki köprü ile geçerek Karaağaçlı yakınından 14,880. kilometrede Akhisar şosesini geçmektedir. Sonra Saruhanlı, Hacırahmanlı ve Mihailli yakınlarından geçmek üzere daima şosenin solunu takip ederek 28. kilometrede Urganlı Boğazı'na dâhil olmaktadır. Boğaz dâhilinde de şoseyi kesmemek üzere geçerek 34,600. kilometrede Palamut Çayı'nı bir köprü ile geçip Kayışlar önünde Kırkağaç şosesini kat ile Kapaklı yanından doğru Çakıroğlu Çiftliği'ne yönelip zikredilen çiftlik önünde ve 46,920. kilometrede Gördük Çayı'ndan geçer ve takriben 51. kilometrede Akhisar'a varmaktadır. Akhisar'dan sonra tekrar sola dönerek bağlar bahçeler arasından geçerek 54,550. kilometrede Gördük Çayı'nı ikinci defa geçip Medar ve Süleymanlı köylerinden geçerek Kırkağaç şosesini 64,600. kilometrede ikinci defa olmak kesip Çobanisa Köyünü hemen 60 metre mesafede solunda bırakarak 68. kilometrede bulunan Harta Kahvesi'ne ulaşmaktadır. Zikredilen kahvenin 300 metre kadar solundan geçerek bir müddet Kırkağaç şosesine yakın gidip bir daha şoseyi geçtikten sonra haritadaki gibi güzergâh takip edilmeyip mecburiyetten sağa dönülmüş ve ufak bir meyil ile Kırkağaç ovasına dâhil olarak Bakır Köyü'nün tahminen yarım saat kadar mesafede sağından geçmektedir. Sonra sola dönüp istasyon mevkii kasabaya 1,5 kilometrede olmak üzere Kırkağaç'a ulaşmaktadır. Kırkağaç'tan sonra Üveyçli köyünün sağından geçerek 86. kilometrede Soma Boğazı'na dâhil olur. Boğaz dâhilinde Soma şosesine yaklaşıp Derbend'den sonra takriben 87,600. kilometrede Bakırçayı'nı geçerek 92. kilometrede Soma'ya ulaşmaktadır. Soma Kasabası dağ üzerinde kurulmuş olduğundan hattın kasabaya yakınlaşması mümkün olamamış ve istasyon mahalli takriben 3 kilometre kadar sağda kalmıştır.

Güzergâhta bazı zorunlu değişiklikler de yapılmıştır. Güzergâh, Hacırahmanlı yakınlarına kadar tasdik edilen haritaya uygundu. Hacırahmanlı'dan sonra haritada gösterildiği gibi Mihailli Köyü'nü solunda bırakmayıp aksine sağında

bırakarak Urganlı Boğazı'na giriyordu. Boğazın gerek dâhilinde gerekse haricinde Akhisar şosesini kesmeyerek Kayışlar'a varıyordu. Kapaklı'dan sonra Çakıroğlu Çiftliğini geçerek Akhisar'a ulaşıyordu. İstasyon mevkii olarak bahçeler içerisi seçilmişti. Akhisar'dan sonra Süleymanlı Köyü'nün sağından geçeceğine solundan geçip Harta'dan önce Kırkağaç şosesini keserek Harta Kahvesi'ni solunda bırakıp Kırkağaç'a ve sonra Soma'ya ulaşmaktaydı. İkinci defa seçilen güzergâhın birinciye tercih edilmesi yerinde görülmüştür.

Demiryolu hattı boyunca çok sayıda altyapı ve üstyapı çalışması da yapılmıştı. Bunlardan Nif Köprüsü 4 gözlü olup her gözün açıklığı 18,29 metreydi. Gediz köprüsü 6 gözlü ve her gözün açıklığı 18,29 metreydi. Karaağaçlı ile Saruhanlı istasyonları arasında 18, Saruhanlı ile Mihailli istasyonları arasında 12, Mihailli ile Kayışlar istasyonları arasında 42[399], Kayışlar ile Kapaklı istasyonları arasında 9 adet altyapı/üstyapı çalışması yapılmıştı. Manisa'dan buraya kadar yapılan inşaatların 16'sı ise kemerli köprüydü. Kapaklı ile Akhisar istasyonları arasında 15[400], Akhisar ile Süleymanlı istasyonları arasında 27[401], Süleymanlı ile Harta istasyonları arasında 25[402], Harta ile Kırkağaç istasyonları arasında 25, Kırkağaç ile Soma Boğazı istasyonları arasında 22, Soma Boğazı ile Soma İstasyonu arasında 14 adet köprü, kemer ve suyolu gibi yapılar inşa edilmişti.

Güzergâhın başından sonuna kadar küçüklü-büyüklü 72 adet hemzemin geçit vardı. Manisa ile Kırkağaç istasyonları arasında 5 bekçi kulübesi mevcut olup bunlardan birisi Gediz Köprüsü'nün yanında bulunan hemzemin geçitte, diğeri de Nif Köprüsü'nün yanına inşa edilmişti. Diğer ikisi iki hemzenin geçitte olup, beşincisi de şubenin başlangıcındadır. Karaağaçlı ile Saruhanlı istasyonları arasında güzergâhın Akhisar şosesini kestiği yerde 1 bekçi kulübesi mevcuttu. Saruhanlı ile Mihailli istasyonları arasında 1 bekçi kulübesinin sadece temeli atılmıştı. Mihailli ile Kayışlar istasyonları arasında 7 bekçi kulübesi, Kapaklı ile Akhisar istasyonları arasında 3 bekçi kulübesi bulunmaktaydı. Akhisar'dan sonra bekçi kulübelerinin inşasına ise henüz başlanmamıştı.

Balastın büyük bir kısmı, Gördük Çayı'ndan alınmakta olan kum ve çakıl ile sair mahallerden alınan ufak taş ve topraktan sağlanmıştı. Traversler yurtdışından

Bunlardan birisi Palamut Çayı üzerindeki demir köprüdür ki bir gözü olup açıklığı 9,14 metredir.

[400] Köprülerden biri kemerlidir. Bu arada iki gözlü bir demir köprü daha olup beher gözünün açıklığı 9,12 metredir.

[401] 12,20 metre açıklığına bir gözlü demir köprü bu aradadır. Raporda, bunlardan dördünün inşasının devam ettiği belirtilmiştir. Fakat 17 Şubat 1890 tarihli raporda da Akhisar demiryolu kısmının büyük köprülerinin ve özellikle de Gediz nehri üzerindeki büyük köprünün demir aksamının tamamen tamamlandığı belirtilmektedir. *BOA, T. DMİ*, 917/88.

[402] Bu köprülerden onikisi kemerlidir.

getirilen kara azotlu çam ağacıyla Selanik ve Karadeniz bölgesinden getirtilen meşe ağaçlarındandı. Rayların uzunluğu 9,14 ve az bir kısmı ise 6,40 metreydi.

Tekli hat üzerinde 11 istasyon mevcut olup, bunlardan ilki, dördüncü dereceden olan Karaağaçlı İstasyonuydu. Karaağaç'ta bir adet ihtiraz hattı yani korkuluk mevcuttu. İstasyon binası ve rıhtım tamamlanmış fakat platform henüz yapılmamıştı. Hangarın yalnız platformu bitmişti. İstasyon binası yakın zamanda bitirilmiş fakat zemini henüz doldurulmamıştı.

Saruhanlı İstasyonu'nda[403] bir adet ihtiraz hattı vardı. İstasyon binası, platformu ve rıhtım tamamlanmış olup yalnız hangarın üst örtüsü kalmıştı. İstasyon binası yakın zamanda bitirilmişti. Mihailli İstasyonu'nda[404] bir ihtiraz hattı bulunmaktaydı. İstasyon binası, platformu ve rıhtım tamamlanmış olup yalnız hangarın üst örtüsü eksikti. İstasyon binası yakın zamanda inşa edilmişti. İstasyon binası yakınında abdesthaneler ve su haznesi de yapılmıştı. Kayışlar istasyonunda[405] bir adet ihtiraz hattı mevcuttu. İstasyon binası, platformu ve rıhtım inşa edilmişti. Fakat hangarın ahşap kısmı henüz yapılmamıştı. Kapaklı İstasyonu'nda[406] bir adet ihtiraz hattı yapılmıştı. İstasyon binası tamamlanmak üzere olup, rıhtım bitirilmişti. Hangarın platformu da doldurulmak üzereydi. Akhisar İstasyonu'nda[407] zaten mevcut olan bir ihtiraz hattına diğerleri de ilave edilmekteydi. İstasyon binası tamamlanmak üzere olup, rıhtım ve platformu daha yeni tamamlanmıştı. Su haznesi inşa edilmişti. Lokomotifler için yapılmakta olan sundurmanın tamamlanmasına çalışılmaktaydı. Süleymanlı İstasyonu'nda[408] bir ihtiraz hattı yer alıyordu. Yalnız istasyon binası rıhtımıyla hangarının rıhtımı tamamlanmıştı. Genel olarak istasyonlar çam ağacından inşa edilmişti.

Harta Kahvesi'ne kadar telgraf direkleri dikilerek bir adet tel çekilmiş ve Çakırçiftlik ile Akhisar arasındaki devlete ait telgraf tellerine bağlanmıştı. Zikredilen direklerin Manisa'dan Kapaklı'ya kadar olanları meşe, Kapaklı'dan Harta'ya kadar olanları çam ağacındandı. Akhisar'a kadar her istasyona telgraf makinesi konulmuştu. Bunların yanında toprak tesviyesinin, 8 Ocak 1890 tarihinde yapılan teftişte tamamlandığı görülmüştü. İstasyonlar, şartnamenin 11. maddesinde beyan edildiği gibi İzmir'den Alaşehir'e kadar mevcut hattakiler gibi inşa edilmişti[409].

[403] Saruhanlı dördüncü dereceden istasyondur.
[404] Mihailli istasyonu da dördüncü dereceden bir istasyondur.
[405] Kayışlar istasyonu üçüncü dereceden bir istasyondur.
[406] Kapaklı istasyonu da dördüncü dereceden bir istasyondur.
[407] Akhisar istasyonu ikinci dereceden bir istasyondur.
[408] Süleymanlı istasyonu da dördüncü dereceden bir istasyondur.
[409] Raporun detayları için ayrıca bkz. *BOA, T. DMİ*, 917/88.

Demiryolu şirketinden gönderilen diğer bir rapora göre 1890 yılının Şubat ayına gelindiğinde Manisa-Soma arası demiryolu hattının ameliyat-ı turabiyesi yani toprakla ilgili işleri sona ermişti. Köprülerin hemen hemen tamamının kargir kısımları tamamlanmış, yalnız demirlerin yerleştirilmesi kalmıştı. Raylar 72. kilometreye kadar tamamen döşenmiş ve geri kalan 20 kilometrelik kısmın rayları da hazır vaziyete getirilmiş, ancak somun ve cıvata gibi noksan olan bazı edevatın gelmesi beklenmekteydi. Bu edevat gelince kısa sürede kalan kısmın rayları da tamamlanacaktı[410].

Daha önce Manisa-Akhisar arasında eşya nakline izin verilmişti. Şubat ayının ortalarında verilen dilekçede yolcu nakline de izin verilmesi isteniyordu. Bölge halkının ileri gelenlerinden 120 kişinin de imzaladığı dilekçede halkın bundan çok memnun olacağı ifade edilmişti[411]. Yapılan değerlendirmeler sonucunda 5 Mart 1890 Çarşamba gününden itibaren Manisa-Akhisar arasında yolcu nakline de izin verildi.

3. Manisa-Soma Hattının Geçici Kabulünün Yapılarak İşletmeye Açılması

Kasaba Demiryolu'nun Manisa'dan Soma'ya kadar inşa edilen 92 kilometrelik şubesi 1890 Mart'ında tamamen bitirilmişti. Şirket Mart'ın sonuna yetişmek üzere geçici kabul muamelesiyle resmi açılışının icrası için gerekli komisyonun tayin edilmesini Hükümetten talep etmişti[412]. Yazışmalardan dolayı gecikme olmuş ve istenilen tarihte de geçici kabul muamelesi yapılamamıştı. Padişahın şifahi iradesi ile bir komisyon teşkil edilerek sorun halledilmişti[413].

Demiryollar Müdürü Hayri Bey'in başkanlığında fen heyetinden mühendis Lefler, Aydın ve Kasaba Demiryolları İnşaat Komiseri Erkân-ı Harbiye Kaymakamlarından Şerafeddin Bey, İşletme Komiseri Wröblewski Efendi ile Aydın Vilayeti Başmühendisi Rive'den oluşan bir komisyon, hattı muayene ve teftiş etmiştir. Teftiş sonucunda, hattın geçici kabulünün icrası uygun bulunarak kesin izin için konu Sadarete havale edilmiştir[414]. Bunun üzerine 26 Nisan 1890 tarihinde hattın işletmeye açılması için izin verilmiş ise de şirket bu tarihten 5 gün sonra yani 1 Mayıs 1890 tarihinde hattı işletmeye açabilmiştir[415].

[410] Bu raylar çelikten olup uzunlukları muhtelifti. Traversler de kısmen kara azotlu çam kısmen de meşeden tercih edilmişti. *BOA, T. DMİ*, 918/28.

[411] *BOA, T. DMİ*, 918/49.

[412] *BOA, YA.HUS*, 234/65, lef-1.
BEO, AYN.d. nr. 1225, s. 53; BOA, T. DMİ, 919/17.
BOA, YA.HUS, 234/65, lef-2.
BOA, T. DMİ, 919/77; Hattın 1 Mayıs 1890'da işletmeye başlaması ile ilgili ayrıca bkz.,

Kurbanlar kesilerek, dualarla 23 Kasım 1888 tarihinde inşasına başlanan ve yaklaşık 17 ay gibi kısa bir sürede tamamlanan Manisa-Soma şubesi, "Karaağaç, Saruhanlı, Mihailli, Kayışlar, Kapaklı, Akhisar, Süleymanlı, Harta, Kırkağaç, Boğazkahve" güzergâhını takip ederek Soma İstasyonu'nda son buluyordu.

C. Manisa-Soma Demiryolu'nun İnşa Süreci ve Sonrasındaki Diğer Gelişmeler

1. Arazi Meseleleri

İnşaat esnasında gerek demiryolu şirketi ile Hükümet ve gerek ahali ile şirket arasında bazı anlaşmazlıklar olmuştu. Kasaba Demiryolu'nun 5 ve 6. kilometresi arasında bulunan 25. Köprü yanında demiryoluna ait arazi üzerinde Hükümet tarafından köprü inşa edilmesi sonucunda Hükümet ile şirket arasında anlaşmazlık çıktı. Mesele köprünün yapılması değil, köprü yapımında kullanılan taşlardı. Çünkü bu taşlar, şirketin yaptığı başka bir köprünün temellerini muhafaza için yerleştirilmişti. Ayrıca, Hükümetin yaptığı köprü, demiryolu için istimlâk edilen arazi üzerinde yapıldığından şirket bunu araziye tecavüz olarak da değerlendirilmekteydi[416]. Şirketin talebi üzerine Demiryolları İdaresi'nden Aydın Valiliği'ne gönderilen yazıda, şirketin haklı olduğu belirtilerek köprü inşaatının durdurulması hususunda talimat verilmişti[417].

Yine Kasaba hattının 7. kilometresinde demiryolu arazisi üzerinde Yahya Hayati Paşa tarafından bir karakol binası inşasına başlanılmıştı. Bu durum şirketin hukukuna tecavüz demek olduğu gibi Demiryollar Zabıta Nizamnamesi hükümlerine de aykırı olduğu cihetle sözü edilen inşaatın durdurulması için Kasaba Demiryolu Şirketi Vekili tarafından Aydın Valiliği'ne telgraf çekilmişti[418]. Valilik konuyu nezarete havale etmiş ve Ticaret ve Nafıa Nezareti Demiryollar İdaresi'nden Aydın Valiliğine gönderilen yazıda, şirket haklı bulunarak, köprü

Salnâme-i Vilâyet-i Aydın, sene 1312, s. 136-137; Manisa-Soma arası yapılan demiryolu gazetelerin takip ettiği konular arasındaydı. İnşaatın durumu, ne zaman bitirileceği, işletmeye açılacağı ya da ne zaman açıldığı ile ilgili haberleri görmek mümkündü. Mesela, Sabah gazetesi, Manisa'dan Soma'ya kadar inşa edilmekte olan demiryolunun Kânunusani başında tamamlanarak işletmeye açılacağını okurlarına duyurmuştu. *Sabah*, nr. 130 (15 Cemaziyelevvel 1307/7 Ocak 1890), s. 2; Başka bir mecmuada Kasaba Demiryolu'nun Manisa'dan Soma'ya kadar olan kısmının Kasaba hattıyla birleştirilerek işletmeye açıldığı bildiriliyordu. *Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası*, (1 Muharrem 1309/7 Ağustos 1891); Tren istasyonu, Soma'nın 2,5 kilometre dışına yapılmıştı ve düz bir arazisi vardı. Cemal Nadir, *Kasaba Şimendiferleri Güzergâh Rehberi*, İzmir 1927, s. 14.

[416] *BOA, T.DMİ.* 909/29, lef-1; Belgeler içerisinde köprü ve arazinin durumunu gösteren kroki de mevcuttur. Bkz., Aynı belge, lef-3.

[417] *BOA, T.DMİ.* 909/39.

[418] *BOA, T.DMİ.* 909/33.

inşaatının durdurulması hususunda talimat verilmişti[419]. Aynı şekilde bu defa şirket, Yahya Paşa'nın inşa ettirmekte olduğu bina karşısında bulunan demiryolu arazisi üzerinde bir ihtiyat hattı inşasına başlamış, bu da Hükümet tarafından durdurulmuştu[420].

Manisa-Akhisar arasında yapılmakta olan demiryolu için Saruhanlı Hacı Ahmed isimli şahıstan dokuz dönüm arazi alınmıştı. Satın alınan arazinin yalnız beş dönümünün bedeli verilerek gerisi ödenmemişti. Arazi sahibi kalan 4 dönüm arazinin bedelinin ödenmesi için dilekçe vermiş ve mağduriyetinin giderilmesini talep etmişti[421]. Bunun üzerine şirkete gönderilen yazıda arazi sahiplerinin mağduriyetlerinin giderilmesi istenmişti[422].

Akhisar kısmında da şirket ile ahali arasında sık sık sorunlar yaşandığı anlaşılıyordu. Sözgelimi başka bir belgede de Akhisar kazasında zaptedilen arazilerdeki mahsullerin tahrip edilmesinden dolayı sahiplerine şirketin bedel ödemesi isteniyordu. Bu konuda şirket öncelikle arazi sahibiyle anlaşacaktı. Eğer anlaşma sağlanamazsa mevcut Emlak Kanununa göre hareket edilecekti. Bu sıkıntıların giderilmesi maksadıyla şirket memurlarının en kısa sürede Akhisar'a gönderilmesi talep edilmekteydi[423].

Başka bir mağduriyet Soma kazasında olmuştu. Şikâyet dilekçesine göre vatandaş, Soma'nın Boğazkahve altında işlettiği değirmeninin demiryolu şirketi tarafından yaklaşık 3 ay önce kapattırıldığını, bu süre zarfında değirmenin çalışmadığını dolayısıyla zarara uğradığını ifade edip, zararının ödenmesini talep etmişti[424].

Yine benzer şekilde Soma halkı arasında da demiryolu istimlâkından zarar görenler olmuştu. Soma ahalisi adına muhtar tarafından Sadarete yazılan dilekçede, demiryolunun arazileri üzerinden geçtiği ve tarlalarının bölündüğü ifade edilmekteydi. Hem arazilerin bölünen yerlerinden karşı tarafa geçmekte zorluklar oluyordu hem de inşaattan dolayı suyollarının kapatılmasıyla tarlalardan verim alınamadığı belirtiliyordu. Bölge halkı ticaretle iştigal etmeyip geçim kaynaklarının sadece rençberlik olduğunu belirtiyorlar ve bu konudaki mağduriyetlerinin giderilmesini talep ediyorlardı[425].

BOA, T.DMİ. 909/43.
BOA, T.DMİ. 909/48.
BOA, T.DMİ. 914/25.
BOA, T.DMİ. 914/28.
BOA, T.DMİ. 914/81.
BOA, T.DMİ. 917/79, lef-1.
BOA, T.DMİ. 917/79, lef-2.

Diğer yandan, Manisa'ya bağlı Terkeş Köyü'nün Akhisar yolu üzerinde bulunan derbend civarındaki eski caddenin demiryolu inşası sebebiyle kapatılması dolayısıyla "arabaların işletilmesi şöyle dursun insanların bile geçmekte zorlandıkları" gerekçesiyle şikâyet konusu olmuş ve durumun düzeltilmesi istenmiştir[426].

2. Kazalar ve Doğal Afetler

Manisa-Soma arasında demiryolu yapıldığı sırada Kasaba Demiryolu'nun değişik mevkilerinde kazalar da olmuştu. Bunlardan ilki 14 Ocak 1888 Cumartesi günü vagonların çarpışması sonucu meydana gelmişti. Basmane istasyonuna yakın bir yerde, Aydın ve Kasaba demiryollarının Punta ve Kemer istasyonları arasında bulunan bir bekçi kulübesinin bazı yerleri hasar görmüştü. Kazadan sonra zarar gören yerler hemen tamir edildi[427].

İkinci kaza 5 Ağustos 1888 Pazar günü akşamı olmuştu. Basmane İstasyonu manevra memuru Manol isimli şahıs, Kasaba Demiryolu üzerinde Basmahane İstasyonu'ndan 500 metre mesafede 4 numaralı makine altında kalarak vefat etmişti. Kaza ile ilgili, Komiser Şem'i Efendi, Komiser Muavini Rasim Bey, Şirket Müdür Vekili Biliotti ve Polis Komiseri Yusuf Efendi'den teşkil edilen komisyon tahkikat yapmıştı. Bu bağlamda, makinist Yunan tebasından Nikoli Soklaka, ikinci makinede bulunan gece işçisi Osmanlı tebasından Çayırlıbahçe'de ikamet eden Salihlili Yanko, demiryolu üzerinde bulunan kulübede ikamet eden Kasabalı ırgat Ahmed, bekçi Konyalı Ahmed, Basmane İstasyon memuru Mösyö Tom ve demiryolu amelesinden Bayram oğlu Kasım ve Mustafa oğlu Kasım'ın ifadeleri alınmıştı[428].

Üçüncü kaza da 7 Eylül 1888 Cuma günü Kasaba hattının 116 ve 117. kilometreleri arasında Ahmedli İstasyonu yakınında, bir posta katarının yoldan çıkmasıyla meydana gelmişti[429].

Yapılan tahkikattan anlaşıldığına göre, Alaşehir İstasyonu'ndan hareket eden tandırlı bir makine ile 24 eşya ve 4 yolcu vagonundan oluşan posta katarının Ahmedli İstasyonu yakınında makinistin bir takım vagonların yoldan çıktığını anlaması üzerine yavaş yavaş ilerisinde bulunan küçük bir köprüye kadar gidip orada makineye sürat vermiştir. Bu şekilde hareket etmekle ikinci vagonun rabt zincirini kırmış, makine de yoldan çıkmaktan kurtarılmıştır. Fakat arkada bulunan

[426] *BOA, T.DMİ.* 917/80, lef-1.
[427] *BOA, T. DMİ*, 908/12.
[428] *BOA, T. DMİ*, 909/92.
[429] *BOA, DH.MKT.* 1543/40.

yük vagonlarından 16'sı yoldan çıkarak[430] birbiri üzerine düşüp; 12'si tamamıyla parçalanmış ve 5 vagon az-çok zedelenmiş ve diğer vagonlar sağlam olarak yol üzerinde kalmıştır.

Yapılan inceleme sonucunda, makinenin arkasından ikinci vagonun dingilinin tekerlek başlığı hizasından kırılması üzerine, düşen tekerlek ve dingilin arkada bulunan vagonlar altına girdiği ve zikredilen 16 vagonun yoldan çıkmasına sebep olduğu anlaşılmıştır[431].

Bütün yolcu vagonlarıyla, makine ve birkaç yük vagonu kazadan hasarsız kurtulmuş olduğundan, yolcular 54 saat kadar sonra diğer katar vasıtasıyla gidecekleri yere gönderilmiştir. Şirketin bu kazadan 700 İngiliz Lirası kadar bir zararı olmuştur. Yolun zarar gören bazı kısımları hemen tamir edilmiştir[432].

Diğer bir kaza da 31 Ağustos 1889 Cumartesi günü meydana gelmiştir. Alaşehir'den İzmir'e gitmek üzere olan 8 numaralı eşya katarı, hattın 118. kilometresinde (Ahmedli İstasyonu yakınında) yaklaşık 30 yaşlarında bir Müslüman kadını çiğneyip ölümüne sebep olmuştur[433]. Kazayı tahkik etmek üzere oluşturulan komisyonda, Komiser Şem'i Efendi, Komiser Muavini Rasim Bey, şirket memuru Ouffer Mişel ve polis memuru Kadri Efendi görevlendirilmiştir.

Komisyon, kaza ile ilgili, Aya Nikola Mahallesi sakinlerinden 8 no'lu katar makinisti, Halkapınar'da oturan 8 no'lu katar işçisi Osman oğlu Mehmed ve İzmir'de ikamet eden Yunan tebaasından katar başmemuru Minas Kasimyan'ın ifadelerini almıştır. Verilen ifadelerden, trenin hareket ettiği sırada kadının birden yola çıktığı ve altında kaldığı anlaşılmıştır[434].

Başka bir kaza ise 8 Mayıs 1890 Perşembe günü Saat 11.30 sıralarında Kırkağaç İstasyonu'nda meydana gelmiştir. Bir kum katarı Kırkağaç İstasyonu'nda hattan çıkarak bir kişinin vefatı iki şahsın da yaralanmasına sebep olmuştur.

Hat Komiseri Şem'i Efendi, şirket memuru James Peikon ve polis memuru Mehmed Salim Efendi'den oluşan komisyon olayı tahkik etmek üzere görevlendirilmiştir. Komisyon bu bağlamda istasyon memuru vekili Yunan tebaasından ve geçici olarak Kırkağaç'ta ikamet eden Kostantin Bey başta olmak üzere bazı kişilerin ifadesine başvurmuştur. Makasçının görev yerinde bulunmaması, kazanın sebebi olarak açıklanmıştır. Kazada, vagonların altında

[430] Kazanın nasıl meydana geldiği krokide ayrıntılı olarak gösterilmiştir. Ayrıca kaza sırasında düşen tekerleğin resmi de tahkikat raporu içerisinde yer almaktadır. *BOA, T.DMİ.* 910/66.

[431] Dingili kırılan vagonun 8 Kasım 1887 senesinden beri bu hatta işlemekte, mükemmel tabir edilen vagonlardan olduğu tahkikat raporunda ayrıca ifade edilmiştir. *BOA, T.DMİ.* 910/66.

[432] *BOA, T.DMİ.* 910/66.
BOA, T.DMİ. 915/24, lef-1.
Görgü şahitlerinin ifadesi ve kaza raporu için bkz., *BOA, T.DMİ.* 915/24, lef-2 ve lef-3.

kalarak ölen şahsın takriben 40 yaşlarında ve Afyonkarahisarlı olduğu tespit edilmiştir. Kazazedelerden birisi Harputlu jandarmadan ayrılma Ömer Çavuş sağ kolundan yaralanmıştır. Diğeri de hemşehrisi Mustafa isimli şahıs olup karnı ile başından yaralanmış ve her iki yaralı hastaneye nakledilmiştir[435].

Manisa ve civarında 25 Ocak 1891 tarihinde çok şiddetli yağmur yağarak Manisa ovasını su basmıştır. Demiryolunun inşasından beri böyle bir felaketin görülmediğinin demiryolu komiserliği tarafından ifade edilmiş olması durumun ne kadar ciddi boyutta olduğunu göstermektedir[436].

Manisa Valiliği'nin telgrafına göre ahali, su baskını nedeniyle, bağ kulübelerinde mahsur kalmıştır. Mahsur kalanların kurtarılması amacıyla İzmir'den demiryoluyla kayıklar getirilmesi için telgraf çekilmeye çalışılmış ancak telgraf direkleri de yıkıldığından ve demiryolu da su içinde kaldığından haberleşme sağlanamamıştır. Ancak bunlara rağmen kayıklar temin edilerek yiyecek vb. götürmek suretiyle zorda kalanlara yardım edilebilmiştir. Bu sel sonucu 70 haneli Çavuşoğlu çiftliğinin 65 hanesini sel alıp götürmüştür. Nüfusça zayiat yok ise de birçok hayvan telef olmuştur. Durumun araştırılması için de memur görevlendirilmiştir. Şiddetli yağışlar nedeniyle Manisa'daki Salhane ile Akhisar'daki Gördük Köprüsü'nün tamamı ve Gediz Nehri üzerindeki küçük köprünün de ayağı yıkılmıştır. Olayın tetkiki için mühendis görevlendirilmiştir. Etraftaki birçok köy bu durumdan etkilenmiş ve muhtaç ahaliye yardım edilmiştir.

Manisa ve Kasaba Demiryolu'nun bazı yerlerinde sular bir metreye kadar yükseldiğinden birkaç gün trenler çalışmamıştır. Suların çekilmesiyle zarar gören yerlerin tamiratı yapılmış ve trenler yeniden işlemeye başlamıştır[437].

3. Komiserliklerin Ayrılması

Demiryolu ile ilgili işlerin daha süratli ve verimli yürütülebilmesi için Aydın ve Kasaba Demiryolları komiserlikleri birleştirilmişti[438]. Her iki demiryolunun da aynı zamanlarda yeni şubeler yapmaya başlaması ve bu şube hatlarının epeyce ilerlemesi sebebiyle bunlarla ilgili muamele işleri de artmıştı. Bundan dolayı işletme komiserliklerinin ayrılması gereği ortaya çıkmıştı.

Aydın ve Kasaba Demiryolları Komiseri Şem'i Efendi -1890 yılı Nisan başından geçerli olmak üzere- aylık 2.000 kuruş maaşla müstakil olarak Kasaba

BOA, T.DMİ. 920/13.
*BOA, YA.HUS.*243/53, lef-1.
*BOA, YA.HUS.*243/53, lef-2.
BOA, T.DMİ. 823/22.

Demiryolu Komiserliğine ve muavinliğine de aylık 1.500 kuruş maaşla Selanik ve İltisak Hattı İşletme Komiseri Muavini Hasan Efendi tayin edilmişti[439]. Aynı şekilde, Aydın Demiryolu İnşaat Komiseri Zühdü Efendi aylık 1.850 kuruş maaşla Yafa-Kudüs Demiryolu İnşaat Komiserliğine[440], Aydın ve Kasaba demiryolları işletme serkomiser muavini Rasim Efendi de Selanik ve İltisak demiryolları komiser muavinliğine atanmıştı[441].

4. Bilet Tarifeleri ve İstasyon Tabelalarının Düzenlenmesi

Osmanlı Devleti içerisinde yapılmış olan diğer demiryollarında talebeler indirimli olarak yarı bilet fiyatıyla seyahat ediyordu. Fakat Kasaba Demiryolu Şirketi'nde bu uygulama geçerli değildi. Pek çok talebe bu konudaki şikâyetlerini Aydın Valiliği'ne bildirdiler. Valilik de konuyu Nafia Nezareti'ne havale etti. Yapılan değerlendirmeler sonunda nezaret talebelerin isteğini haklı buldu. Daha sonra çıkarılan Sadaret tezkiresiyle de şirketten gereğinin yapılması istendi[442].

Demiryolları yapımı yabancılar tarafından gerçekleştiriliyordu. Dolayısıyla demiryolu ile ilgili yapılan pek çok şey de kendi kültürlerinden izler bırakıyorlardı. Sözgelimi istasyonların isimlerini belirten tabelalar, biletler, işletme ile ilgili raporlar, hâsılat cetvelleri vs. Fransızca veya İngilizce yazılıyordu. Hatta biletler ve diğer basılı evrakların çoğu yurtdışından getiriliyordu. Her ne kadar mukavele ve şartnamelerde bu konularla ilgili tedbirler alınıyorsa da şirketler çoğu zaman buna riayet etmiyorlardı.

Ticaret ve Nafia Nezareti'nden gönderilen yazıda, Aydın ve Kasaba demiryollarının mukavele ve şartnameleri gereğince yolculara mahsus biletlerde Türkçe ibarelerin de yazılması, ilan sayfalarının şirketin lüzum göreceği diğer lisanlar yanında Türkçe olarak da yayınlanması, istasyon isimlerinin Fransızcasının yanında Türkçesinin de bulunması ve istasyonlara birer de ezânî saat ilave edilmesi istenmişti. Şirketten gelen cevapta da bu taleplerin yerine getirileceği ifade edildi[443].

Soma hattının açılmasıyla bu kısımda uygulanacak ücret tarifeleri de düzenlendi. Buna göre demiryolunun Soma Şubesi'nde uygulanacak ücret tarifesi şöyle olacaktı:

[439] *BOA, T.DMİ.* 918/91; Aydın ve Kasaba demiryolları komiserliklerinin ayrılmasından dolayı her iki komiserliğe ait olan resmi mühür gönderilmiş ve Kasaba Demiryolu Komiserliği'ne ait evrak 25 Nisan 1890 tarihinde eski komiser Şem'i Efendiye devredilmişti. *BOA, T.DMİ.* 919/72.

[440] *BOA, T.DMİ.* 918/98 ve *T.DMİ.* 918/99.

[441] *BOA, T.DMİ.* 918/101.

[442] *BOA, DH.MKT.*, 1815/105.

[443] *BOA, T. DMİ*, 911/6.

TABLO 3.2.

Soma Şubesinde Uygulanacak Fiyat Tarifesi

İstasyon İsmi	Gidiş-Geliş Bileti (Kuruş)			Adi Bilet (Kuruş)		
Manisa'dan Hat Ayrılıyor	Birinci Mevki	İkinci Mevki	Üçüncü Mevki	Birinci Mevki	İkinci Mevki	Üçüncü Mevki
Karaağaç	81	63	46	54	42	31
Saruhanlı	85	67	49	57	45	33
Mihailli	90	70	52	60	47	35
Kayışlar	99	76	57	66	50	38
Kapaklı	102	79	59	68	53	39
Akhisar	108	84	63	72	56	42
Süleymanlı	107	90	68	78	60	45
Harta	125	77	73	83	64	47
Kırkağaç	135	105	78	90	70	52
Boğazkahve	140	109	81	94	72	54
Soma	147	113	84	98	75	56

Kaynak: *Sâlname-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1308, s.328 vd.

5. Posta ve Telgraf Nezareti ile Kasaba Demiryolu Şirketi Arasında Yapılan Anlaşma

Demiryolu şirketleri demiryolunun bitişiğine kendi masrafıyla telgraf telleri inşa etmeğe mecburdular. Bu telgraf telleri demiryolu ile ilgili muhabere haricinde başka bir özel iş için kullanılamıyordu. Ancak 1885 yılında Aydın Demiryolu Şirketi ile Telgraf Nezareti arasında Aydın Demiryolu İdaresi'ne mahsus hatlar vasıtasıyla gayr-i resmi telgraf kabulü ve keşidesi için mukavele imzalandı ve bir müddet telgraf hususi işler için kullanıldı. Mukavele süresi bittiğinde şirket tekrar yenilemek istedi. Aynı şekilde Kasaba Demiryolu Şirketi de böyle bir anlaşma yapma isteğini ifade etti. Konu Meclis-i Vükelâ'da etraflıca tartışılarak her iki şirket ile yeni mukavele yapılmasının uygun olacağı ifade edildi[444].

[444] *BOA, MV.* 51/48.

Posta ve Telgraf Nezareti'yle Kasaba Demiryolu Şirketi arasında 12 Eylül 1889 tarihinde bir mukavele imzalandı. Buna göre mukavele özetle şu hususları içeriyordu:

Kasaba Demiryolu Şirketi bu muhaberatı kendi hesabına olarak ve kendi memurları vasıtasıyla tesis ve icrayı taahhüt ediyordu. Şirket hususi muhabere için telgraf tesis edeceği istasyonları tayin hususunda serbest olacaktı.

İki istasyon arasında hususi muhâberât için tatbik edilecek tarife her kilometre için 1 kuruş ve fazla olarak her telgraf için 5 kuruş olacaktı. Her istasyon başmemuru bir miktar posta pulu bulundurup bunların satışını yapacaktı. Posta pullarının satışı istasyon tahsil mahallerinde (gişelerde) yapılacaktı. Her istasyonda bir mektup kutusu bulunacak ve bu kutuların bakımı ve korunması görevini istasyon memuru üstlenecekti. Posta merkezi mevcut olmayan istasyonlarda posta çantaları, istasyon memurlarıyla posta katarında gelip-giden posta seyyar memurları arasında teati edilecekti.

Önceden vilayet posta ve telgraf başmüdürlüğünden izin almadan telgraf ve posta muameleleriyle ilgili olarak şirket halka hiçbir şekilde duyuruda bulunamayacaktı.

Mukavele, Aydın Vilayeti Telgraf ve Posta Başmüdürü E. Aramof ve Kasaba Demiryolu Genel Müdürü Henri Kemp tarafından 1 Ekim 1889'dan itibaren yürürlüğe konmak ve üç sene geçerli olmak üzere imzalandı[445]. Daha sonra 20 Mart 1890 tarihinde çıkan irâde ile de yürürlüğe girdi[446].

[445] *BOA, Mukavelât Defteri*, nr. 4, s. 234-235.
[446] *BOA, Mukavelât Defteri*, nr. 4, s. 236.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KASABA DEMİRYOLU İMTİYAZININ FRANSIZLARIN ELİNE GEÇMESİ VE HATTIN ALAŞEHİR'DEN AFYONKARAHİSAR'A UZATILMASI

A. Alaşehir Hattını Uzatmak Amacıyla Yapılan Girişimler

Kasaba Demiryolu hattını uzatma konusunda daha önceki dönemlerde çeşitli girişimlerde bulunulmuştu. Bunlardan ilki 13 Nisan 1875 tarihinde İzmir-Kasaba Demiryolu'nun Uşak'a kadar uzatılmasına dair demiryolu şirketi vekili Harding tarafından yapılan girişimdi. Harding Sadarete takdim ettiği arizasında yaklaşık 10 yıl boyunca Hükümet ile olan münasebetlerinde, şirketlerine gösterilen iyi niyet ve yardımlardan dolayı teşekkürlerini ifade etmişti. O zamana kadar yapılan çalışmalarda kendi menfaatlerinin yanında devletin menfaatlerini de gözettiklerini, devlet idarecilerinin de bunu dikkate alarak, demiryolunu Alaşehir'den Uşak'a kadar uzatmak istediklerini ve bu konuda kendilerine imtiyaz verilmesini talep etmişti[447]. Ancak bu girişimden sonuç alınamamıştı.

Diğer bir teşebbüs de 23 Mayıs 1881'de olmuştu. Bu tarihte Osmanlı Bankası yöneticileri Kasaba Demiryolunu Alaşehir'den Afyonkarahisar'a kadar uzatmak için Nafıa Nezareti'ne başvurmuşlar, ancak bundan da sonuç alınamamıştı[448].

Kasaba Demiryolu hattını uzatmak için bir başvuru da demiryolu şirketi reisi Waterfield tarafından 17 Aralık 1890 tarihinde yapılmıştı. Waterfield dilekçesinde, Aydın Demiryolu Şirketi'ne Çivril'e bir şube inşası imtiyazı verilmesinden dolayı Kasaba Demiryolu Şirketi'nin zarara uğradığını ifade ederek, Hükümetin bu konuda Kasaba Demiryolu Şirketi'ne karşı olan taahhütlerini yerine getirmediğini belirtmişti. Bunun yanında, demiryolu hattının uzatılması ile ilgili çeşitli kişi ve kurumlardan Hükümete dilekçeler verildiğini haber aldığını belirterek, Hükümetten, menfaatlerinin korunması hususunda kendilerine, 13 Mart 1891 tarihinden itibaren 5 yıl daha sürenin uzatılmasını talep etmişti. Kasaba Demiryolu Şirketi, bu süre içinde İzmir Limanı ile Göbek, Uşak ve Afyonkarahisar şehirleri arasındaki iltisak hatlarını inşa etmeyi taahhüt etmişti[449].

[447] *BOA, HR. TO*, 471/24.
[448] *BEO, AYN.d. nr.* 1240, s. 174.
[449] *BOA, HR. TO*, 534/90.

Waterfield'e göre, Kasaba Demiryolu Şirketi bu talep ile hem ileride ortaya çıkması muhtemel bir taarruza karşı kendi hukukunu müdafaa hem de Hükümetin menfaatlerini muhafaza etmiş olacaktı. Zira Hükümet bütün hatları tekrar satın almak hususunda haiz olduğu hukukunu kullandığında, yalnız bu hatları değil şimdiye kadar verilen bütün imtiyazları kendi tasarrufuna geçirecekti.

Waterfield dilekçesinde, şirket olarak memleketin gelişmesi için her türlü fedakârlığı yapacaklarını belirtip bunu ispatlamak için de "başka bir şirkete imtiyaz verilse bile muhalefet etmeyeceklerini ve gerekli kolaylığı göstereceklerini" ifade etmişti. Sonuç olarak Kasaba hattının genişletilmesi için gerekli sermayenin tedarikinde Osmanlı Bankası tarafından şirkete yardım edileceği ve yeterli teminata sahip olduklarını belirterek imtiyazın kendilerine verilmesini talep etmişti. Ancak bu talepten de netice çıkmamıştı[450].

1. Alaşehir-Afyon Hattının Yapımı Öncesinde Osmanlı Demiryollarının Durumu

Osmanlı Devleti'nde 1890'lı yılların başlarında demiryolu konusunda epeyce mesafe alınmıştı. Avrupa'da Köstence-Çernovada ve Rusçuk-Varna hatları İngilizler, Rumeli demiryolları ise Avusturyalı bir banker olan Baron Hirsh tarafından yapılmıştı[451]. Anadolu'da ise bu tarihte tamamen bitirilip işletilmekte olan dört demiryolu hattı mevcuttu. Bunlar, 507 kilometre uzunluğunda İzmir-Aydın hattı, 266 kilometre uzunluğunda İzmir-Kasaba hattı, Bilecik'e kadar inşa edilen ve uzunluğu 232 kilometre olan Haydarpaşa-Ankara hattı ve 70 kilometre uzunluğunda Mersin-Adana hattıydı.

Zikredilen bu hatlar dışında inşa edilmek üzere imtiyazı verilen beş demiryolu hattı daha vardı. Bunlardan ilki Mudanya-Bursa hattı olup imtiyaz sahibi Belçika bankerlerinden George Nagelmackers[452] idi. İkincisi Yafa-Kudüs hattı olup imtiyazı Yahudi Raffan'a verilmişti. Üçüncüsü Samsun-Sivas hattı imtiyazı Belçikalı banker Baron Makar'ın uhdesindeydi. Dördüncüsü Beyrut-

*BOA, Y.PRK.*A. 8/19; *BOA, HR. TO*, 534/90.

Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", s. 463-464.

Belçikalı genç bir banker olan Georges Nagelmackers 24.6.1845'te Liege'de doğdu. Amerika'ya yaptığı seyahatte burada işletilen yataklı-yemekli vagon sisteminden etkilendi ve Avrupa'ya döndüğünde bu sistemi uygulamak için çalışmalara başladı. Nagelmackers ve Amerikalı William D'Alton Mannda 1872'de Paris ile Viyana arasında yataklı vagon çalıştırmaya başladılar. Daha sonra Osmanlı demiryolları ile ilgilenmeye başladı. Önce Bursa-Mudanya Demiryolu imtiyazını aldı. Daha sonra da bir İngiliz şirketi elinde olan Kasaba Demiryolu hattının işletmesini ve Alaşehir'den Afyon'a kadar uzatılması imtiyazını elde etti. Kurucusu olduğu Uluslararası Yataklı Vagonlar Şirketi'nin de müdürlüğünü yapan Nagelmackers 10 Ağustos 1905 tarihinde öldü. *http://www.azaft.org/ciwl/ciwlhist.htm*

Şam hattıdır ki Fransız bir sermayedar grubuna verilmişti. Beşincisi de Hayfa-Şam arası demiryolu imtiyazı idi[453].

İnşası tamamlanıp işletilmekte olan hatlara bakıldığında hem Avrupa hem de Anadolu'daki hatların büyük çoğunluğunun İngilizlerin elinde olduğu görülür. 1880'li yılların sonlarından itibaren Fransızlar ve özellikle Almanların da daha aktif bir şekilde demiryolu işine girmeleri şirketlerarası-devletlerarası rekabete yol açtı[454]. Bu dönemde demiryolu şirketlerinin çalışma alanlarına bakılacak olursa, her bölge için ayrı ayrı faaliyet gösterdikleri görülür[455]. Böyle bir rekabetin normal olduğu değerlendirilmektedir. Çünkü sermaye ihracı arttıkça ve büyük tekel gruplarının yabancı ülkeler ile ilişkileri ilerledikçe, bu ülkeler üzerinde iş yapan tekelleşmiş gruplar arasında bir pazar paylaşımı ve anlaşması yapılması doğaldır. Ancak bu hiçbir zaman için sürekli bir anlaşma değildir ve taraflar menfaatleri sözkonusu olduğunda birbirlerine girecektir.

Pazar paylaşımının bir gereği olarak 1888-1892 yılları arasında Kasaba Demiryolu, Aydın Demiryolu ve Haydarpaşa-Ankara hattını işleten şirketler arasında büyük ihtilaflar yaşanmadı. Fakat 1892 sonlarında uyuşmazlıklar baş gösterdi. Sivas üzerinden Bağdat'a bir demiryolu yapmak isteyen Alman şirketine Ege bölgesinde faaliyet gösteren iki şirket itiraz etmiyordu. Ancak finansmanı sağlayan Alman bankerlerinin 1891-92 tarihlerinde yaptıkları araştırmalar sonucu, Konya üzerinden geçecek yolun hem daha kârlı, hem de daha ucuz olacağını görmeleri, Alman şirketinin planlarını değiştirmesine sebep oldu. Aynı sene sonunda Alfred Kaulla, Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya demiryollarının imtiyazını almak maksadıyla padişaha başvurdu. Özellikle Eskişehir-Konya yolu İzmir'in hinterlandıyla bağlantısını kesmek için yapılmak isteniyor, bölgedeki tarımsal ve sınaî ürünlerin İstanbul'a akışının sağlanmasına çalışılıyordu[456].

Böyle önemli bir projenin Almanlara verilmesi İngiltere, Rusya ve Fransa'nın dikkat ve tepkisini çekti. Üç devlet de bu projenin Almanlara verilmesine karşı çıkıyordu. İngiltere, Almanların nüfuz bölgesini demiryolu sayesinde Ortadoğu ve Basra Körfezi'ne doğru genişletmesini, kendisi için hayati öneme sahip Hindistan ve Mısır'daki menfaatleri açısından istemiyordu. Fransa, nüfuz bölgesi olarak seçtiği ve bir süredir devam ettirdiği çalışmalar ile Suriye ve civarındaki çıkarlarının zedeleneceğini düşünüyordu. Ruslar da, bu demiryolu hattı vasıtasıyla Anadolu'nun savunma gücünün artacağından, Anadolu ürünlerinin Avrupa'da

*BOA, Y.EE.*140/12.
Mustafa Işıksaçan, *a.g.e.*, s. 17-18.
Varlık, a.g.e., s. 29.
[456] Varlık, a.g.e., s. 30.

Rus ürünleri ile rekabete girişeceğinden kendilerine zararı olacağı ve bunların yanında Boğazların kontrolünün Almanlara geçeceğinden endişe ediyordu[457].

Bunun üzerine Alman taleplerine karşı İngiliz ve Fransız sermayedarları da isteklerde bulunmaya başladılar. Stanforth Sough adlı bir İngiliz Zonguldak-Ankara-Bağdat demiryolu hattını yapmak için imtiyaz talep etti. Kasaba Demiryolu Şirketi de 1890'da Waterfield vasıtasıyla hem mevcut imtiyaz süresini hem de hattı Uşak ve Afyonkarahisar'a kadar uzatmak istedi[458]. Aydın Demiryolu Şirketi ise Alman taleplerine karşı koydu ve 1890 yılından beri istediği, demiryolunu Isparta, Burdur ve Çay'a kadar uzatma talebini yineledi[459].

Alman isteklerine karşı bir diğer tepki de Osmanlı Bankası tarafından desteklenen Belçikalı George Nagelmackers tarafından gösterildi. Nagelmackers, uzun zamandır İngilizlerin sahibi olduğu Kasaba hatlarını almak ve Alaşehir-Afyon arasında bir demiryolu hattı yapmak için uğraşıyor ve bu iş için Fransız büyükelçisi Paul Canbon'dan büyük destek görüyordu[460].

Yukarıda da bahsedildiği gibi 1890'lı yıllara gelindiğinde Anadolu'daki demiryollarının büyük bir çoğunluğu İngiliz şirketlerinin elindeydi. İngilizler ellerinde bulunan hatları muhafaza edip yeni yapılacak hatlar için imtiyaz alarak, bu avantajlı durumu korumak ve sürdürmek istiyorlardı. Ancak İngilizlerin Mısır'ı işgal etmesi gibi Osmanlı aleyhinde izlediği politikalar devlet idarecilerinin ters tavır almasına yol açtı.

Buna rağmen İngilizler, İstanbul'daki elçiler ve gazete yayınlarıyla kamuoyu oluşturarak Osmanlı Hükümeti'ne baskı kurmaya devam ettiler. Mesela, 16 Aralık 1892'de İngiliz elçisi verdiği dilekçede, İngiliz elçilerinin diğer devletlerin elçileri gibi imtiyaz işlerine asla müdahale etmediklerini, sadece İngiliz şirketlerine adil muamele yapılması hususunda girişimlerde bulunduklarını ifade ederek, Konya hattı imtiyazının Kaulla'ya verilmemesini talep ediyordu. Gerekçeye göre de İngilizlerin elinde bulunan Aydın ve Kasaba demiryollarının ileriye doğru uzatılmasında Konya hattı bir engel teşkil edecek ve bu şirketlerin menfaatleri zedelenecekti[461].

Ali Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, İstanbul 2005, s. 44-45.

BOA, HR. TO, 534/90.

Aydın Demiryolu Şirketi Vekili tarafından 1 Eylül 1890 tarihinde Sadaret'e, Aydın Demiryolu'nun Konya'ya kadar uzatılması, Isparta, Burdur ile Afyon ve Uşak'a kadar şubeler inşası için imtiyaz talebinde bulunulmuştu. *BOA, HR. TO*, 534/36; Aynı şekilde 31 Ocak 1891 tarihinde Aydın Demiryolu Şirketi Direktörü hattı Dinar, Afyon, Konya ve Isparta'ya kadar uzatmak için imtiyaz talep etmişti. *BOA, HR. TO*, 535/12; Varlık, a.g.e., s. 30-31.

[460] Fransız elçisinin Anadolu'daki demiryolları konusunda Fransız sermayedarlar için yaptığı çalışmalara örnek için bkz. *BOA, Y.PRK.EŞA.*, 16/78.

[461] *BOA, Y.PRK.BŞK.*, 28/75.

Ancak siyasi gelişmelerden dolayı adeta İngilizler aleyhine tavır alınmaya başlanmıştı. Dış basında da bu konu ile ilgili haberler yapılıyor, makaleler yayınlanıyordu. Mesela, Liverpool Başşehbenderi İsmail Lütfi, gönderdiği 3 Şubat 1893 tarihli raporunda, İngilizlere demiryolu imtiyazı verilmemesi ile ilgili Muhafazakâr Fırkası'nın yayın organı olan Standart Gazetesi'nde çıkan haberi bildiriyordu. Gazeteye göre, Kasaba hattını uzatma imtiyazının İngilizlere verilmeyişinin sebebi Mısır'ın işgal edilmesi idi. Yine aynı gazetenin 15 Şubat tarihli nüshasında da İstanbul muhabiri Mısır meselesi hakkında parlamentoya tebliğ edilen resmi muhabereyi havi Standart nüshasına İstanbul postahanesinde el konulduğunu belirttikten sonra, Sultan II. Abdülhamid'in İngilizler aleyhinde olduğunu ifade etmişti. Gazeteye göre padişah, İngilizlerce yapılacak her türlü teklif ve talebin reddedilmesi için sadrazama gizli emir vermişti[462].

Bu sırada Fransız sefirler de boş durmuyordu. Fransız şirketleri veya sermayedarlarınca yapılan her türlü teklif ve imtiyaz taleplerini sıkı bir şekilde takip ediyorlardı. Hatta bu iş takibi konusu Osmanlı idarecilerinin de zaman zaman tepkisini çekiyor ve bu tepki belgelere yansıyordu. Devletin içişleri ile ilgili bir konuda yabancı devlet sefirlerinin müdahil olmasından duyulan rahatsızlık belirtilerek bu gibi konuların uygun bir lisanla sefirlere bildirildiği ifade ediliyordu[463].

Fransız elçisi işi o kadar ileriye götürmüştü ki, Nagelmackers ile ilgili bir evrakın bir gün geç çıkmasından dolayı telaşa kapılmış, ortalığı adeta velveleye vermişti. Bundan dolayı da bir irade çıkarılmasına bile gerek görülmüş ve beklenen evrakla ilgili iradenin kandil-i şerif münasebetiyle mütalaasına vakit bulunamayıp bir gün sonraya kaldığının ve elçinin telaşa kapılmasına lüzum olmadığının bildirilmesine gerek duyulmuştu[464].

2. Bandırma-Konya Hattı İmtiyazının Nagelmackers'e Verilmesi.

George Nagelmackers, Bandırma'dan veya Bandırma ile Mudanya arasında bir mahalden başlayarak Balıkesir, Simav, Uşak, Afyonkarahisar ve Çay isimli mahallerden geçerek Konya'ya varan bir aslî hat ile Uşak veya Afyonkarahisar'da veya bu iki şehrin arasında münasip noktalardan Göbek veya Alaşehir'e, diğer taraftan Kütahya ve Eskişehir'e kadar birer iltisak hattı inşa etmek ve işletmek için imtiyaz talebinde bulunmuştu. 2 Mart 1891 tarihinde tanzim edilen mukavele gereğince Nagelmackers'e izin verilmişti. Nagelmackers bu tarihten itibaren 16 ay müddet zarfında inşaata başlamayı taahhüt etmişti.

[462] *BOA, Y.PRK.EŞA.*, 16/94.
[463] Elçilerin baskılarına örnek için bkz. BOA, YA.HUS, 268/105; *BOA, Y.PRK.EŞA.*, 16/78.
[464] *BOA, İ.HUS.*, 8/1310 B-71.

Mukavele gereği asıl hattı oluşturan Afyon'dan Konya'ya kadar 259 kilometrelik kısım ile iki iltisak hattı teminatsız olarak inşa edilecekti. Ancak, Bandırma'dan Afyon'a kadar 479 kilometre olan kısmında gayrisâfi hâsılatın beher kilometresi için 13.000 frank verilmesi, yani Bandırma'dan Afyon'a kadar gayrisâfi hâsılatın senelik 6.227.000 franka veyahut 273.988 Osmanlı Lirasına ulaşması garanti edilmişti[465].

Nagelmackers imtiyazı aldıktan sonra mukavele gereği olan 15.000 Frank teminat akçesini de Hükümete teslim etti. Ancak hattı inşa için herhangi bir girişimde bulunmadı[466].

B. Alaşehir-Afyon Hattı İçin Sunulan Teklif ve Raporlar

1. Nagelmackers'in Kasaba Hattı İle İlgili İlk Teklifi

Bir taraftan Kasaba Demiryolu Şirketi ile Hükümet arasındaki ihtilaf süreci devam ederken George Nagelmackers bazı yeni tekliflerle ortaya çıktı. Bu defa Kasaba Demiryolu hatlarının İngilizlerin elindeki Kasaba Demiryolu Şirketi'nden alınıp kendisine verilmesini istedi. Hükümet hesabına olarak hattı Alaşehir'den Uşak'a kadar temdit ve Soma'dan Balıkesir'e bir şube inşa etmeyi taahhüt etti. Nagelmackers'in, İzmir-Kasaba demiryollarıyla şubelerinin Hükümet hesabına satın alınması ile şartlarını içeren teklifi şöyleydi:

1-Kasaba Demiryolu Şirketi'nin Hükümetten talep ettiği meblağ için kendisinin Hükümete vereceği bir ibrânâme mukabilinde Hükümet tarafından kendisine evvela nakit olarak 42.500.000 Frank verilecekti. Bu meblağın 500 Frank kıymet-i itibarisi üzerine % 3 faiz işletilecek ve 500 Frankın ihraç kıymeti 255 Frank olacaktı. Demiryolu hâsılatı ve aşar varidatı ile temin edilmek üzere hisse senetleri çıkarılacaktı.

2-Diğer taraftan Nagelmackers, Kasaba Demiryolu'yla şubelerinin işletmesini gayrisâfi hâsılatın % 50'sine mukabil olarak üzerine alacaktı. Ayrıca işletici şirketi kurmayı da taahhüt edecekti.

3- Nagelmackers, Soma'dan Balıkesir'e, Salihli'den Uşak'a uzatılacak iki iltisak hattını veya gerektiğinde ittifakla tayin edilecek diğer bir güzergâhı Hükümet namına olarak inşa edecekti.

[465] *BOA, Y.PRK.TNF.* 3/17.
[466] *BOA, Y.PRK.ASK.* 78/30.

4-Kasaba hattının Hükümete ait olan müteharrik edevat, makine ve aletleri kendi tarafından teşkil edilecek şirkete verilir ise zikredilen 42.500.000 franktan 3.000.000 frank kadar meblağ düşülecekti[467].

Nagelmackers Kasaba Demiryolu'nun satın alınması ve Hükümet hesabına işletilmesi konusunda oldukça istekli ve ısrarlı davranıyor, sık sık bu talebini belirten dilekçeler gönderiyordu. Bu konuda Fransız sefirlerinin de yardımı eksik olmuyordu. Yine 7 Şubat 1892 tarihinde Fransız elçisi vasıtasıyla padişaha takdim ettiği arizasında Nagelmackers, Hükümet ile Kasaba Demiryolu Şirketi arasındaki sıkıntılı durumu Hükümet menfaatine olarak bertaraf etmek için gayret ettiğini, bu konuda Fransa'daki bazı banka ve sermaye sahipleriyle anlaşma yaptığını ifade ediyordu[468]. Fransa sefiri de Nagelmackers'in anlaşma yaptığı sermayedarların İngilizlerle asla münasebeti olmadığını, bilakis muktedir Fransız sermayedarlarından teşekkül ettiğini belirterek bunun padişaha özellikle arz edilmesini istiyordu[469].

Bu süreçte Nagelmackers'in tekliflerinin ciddiye alındığı görülüyor. Çünkü Nagelmackers'in teklifinden sonra konu ile ilgili bazı uzmanlardan ayrıntılı raporlar istenmiştir. Bu raporlardan bazıları şöyledir:

2. Fen Müşaviri Mösyö Gallani'nin Raporu

Nagelmackers'in teklifi üzerine Sadaret konu ile ilgili Fen Müşaviri Gallani'den de rapor hazırlamasını istedi. Bunun üzerine çalışma yapan Gallani, Hükümetten talep edilen alacak miktarının çok olduğunu, şirketin devletten fazla para almak için çeşitli yollara başvurduğunu ifade etti. Bununla beraber teknik konularda bilgi verildikten sonra raporda belirtilen eksikliklerin de giderilmesi şartları ile Nagelmackers ya da başka birinin taleplerinin değerlendirilmesi ve mukavele imzalanmasının uygun olacağı vurgulanmıştı[470].

3. Erkan-ı Harbiye Feriki Mehmed İbn Mehmed Şakir'in Raporu

Gallani'nin raporu üzerine konu Meclis-i Nafıa'da tekrar ele alındığı sırada Erkan-ı Harbiye Feriki Mehmed İbn Mehmed Şakir Kasaba Demiryolu ve Nagelmackers'in talebi ile ilgili 23 Aralık 1891 tarihli bir rapor sunmuştu. Raporda Nagelmackers'e karşı olumsuz görüş ifade edilmişti. Gerekçe olarak da daha önce kendisine verilmiş olan Bandırma-Konya hattı imtiyazını

[467] *BOA, HR. TO*, 535/112; *A.AMD*.626/5 lef-1-2.
[468] *BOA, Y.PRK.BŞK.*, 25/7, lef-1.
[469] *BOA, Y.PRK.BŞK.*, 25/7, lef-2.
[470] *BOA, A.AMD.*, 626/5, lef-2.

kullanamamış olması gösteriliyordu. Mevcut verilmiş bir imtiyaz var fakat zamanı geçtiği halde Bandırma-Konya hattı inşasına başlanılmış değildi. Ayrıca Nagelmackers'in teklifi kabul edilirse Hazine büyük bir borç altına girecekti. Hatta Rumeli Demiryollarının borcunu bile geçeceği ifade ediliyordu. Sonuç olarak Nagelmackers'e bu şartlarda bir imtiyazın verilmesi Erkan-ı Harbiye Feriki Mehmed İbn Mehmed Şakir tarafından sakıncalı görülmüştü[471].

4. Şakir Paşa'nın Raporu.

Padişah II. Abdülhamid 1892 Mayısı sonlarında şifahi olarak Şakir Paşa'dan[472] Bandırma-Konya Demiryolu'nun durumu ve Nagelmackers'in Kasaba Demiryolu'na dair teklifi ile ilgili ayrıntılı bir rapor hazırlamasını istedi. Bunun üzerine Şakir Paşa Demiryollar Müdürü Hayri Bey ve Nafıa Nezareti'nden Miralay Şerafeddin Bey'i ayrı ayrı çağırarak konuyu görüştü. Neticede Nagelmackers'in teklif ettiği şartlarda imtiyaz verilirse bir takım mahzurları olacağı, ancak bazı tadilatlar yapılırsa imtiyaz verilmesinin uygun olacağı ifade edildi[473].

Meclis-i Vükela toplantısında (15 Haziran 1892) hem Kasaba Demiryolu ile şubelerinin Hükümet hesabına satın alınması hem de Nagelmackers'in Kasaba Demiryolu ile ilgili vaki olan yeni teklifi görüşüldü. Toplantıda, Alaşehir'e kadar gelmiş olan Kasaba Demiryolu hattının şimdiki halde bırakılmayıp daha ilerilere uzatılmasının ehemmiyeti üzerinde duruldu. Bununla beraber Nagelmackers'in teklifi ile ilgili olumlu görüş çıkmadı. Ancak hem Kasaba Demiryolu Şirketi'nin iddia ve talep ettiği borç hem de Nagelmackers'in teklifinin daha ayrıntılı şekilde incelenmesi ve değerlendirilmesi maksadıyla bir hususi komisyon teşkilinin teklif edilmesi kararlaştırıldı[474].

Başkanlığını Ticaret ve Nafıa Nazırı'nın yapacağı komisyona, Turuk ve Maabir Müdürü Hayri Bey, Şûrây-ı Devlet azasından Kostantin Efendi, Ticaret ve Nafıa Nezareti fen müşavirlerinden Gallani ve Maliye Hukuk Müşaviri Refik Bey ile dava vekillerinden Mösyö Karo üye olarak görevlendirilecekti[475]. 23 Eylül 1892 tarihinde çıkan irade ile komisyonun teşkiline izin verildi[476].

BOA, Y.PRK.ASK: 78/30

Şakir Paşa ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Ali Karaca, *Anadolu Islahatı ve Ahmet Şakir Paşa (1838-1899)*, İstanbul 1993.

[473] *BOA, Y.EE.*, 140/11.
BOA, MV. 70/87.
BOA, YA.HUS, 263/110; *YA.HUS*, 264/193
BOA, İ.HUS., 4/1310 Ra/02.

Yaklaşık beş ay kadar süren bir çalışma neticesinde komisyon sonuca vardı. Kasaba Demiryolu Şirketi'nin talep ettiği alacakla ilgili komisyon kararı gerekçeleriyle birlikte açıklandı[477]. Komisyonun kararı aşağıda tablo halinde gösterilmiştir. Şöyle ki:

TABLO 4.1.
Şirket ile Hükümet Arasında Ortaya Çıkan İhtilafın Halledilmesi İçin Oluşturulan Komisyon Kararı

Kasaba Demiryolu Şirketi'nin 1891 Mart'ı Başında Hükümetten Talep Ettiği Meblağ (Osmanlı Lirası)		Talep Edilen Meblağın Red ve Kabulü Hakkında Mülahaza	Mülahaza Neticesi Kabulü Gereken Miktar
101.955	Henüz ödenmemiş olan 43.263 Osmanlı Liralık hisse senetlerinin faiziyle birlikte bedeli.	1885 tarihli istikraz mukavelesinin 8. maddesine göre bu 43.263 Osmanlı Lirası devletçe tasdik edilmiş ise de şirket bu alacağa 6 aydan 6 aya faiz yürüterek ve resülmale zam ederek ona göre talep edilen rakamı gösterilen mertebede tayin ediyor ise de mukavele gereği seneden seneye faiz işletilmesi gerekli olduğundan Nafıa Nezareti bu miktardan 2.300 lira indirerek kabul etmiştir.	99.655

BOA, Y.PRK.A. 8/19, lef-2; *BOA, Y.PRK.EŞA.*, 17/77, lef-4.

750.814	Hattın 16 sene işletme müddetinde vukubulan noksanın faiziyle beraber ulaştığı miktar olup şirketçe tahmini talep edilen miktar.	5 Ramazan 1289 tarihli mukavelenin 5. maddesinde şirket İzmir-Alaşehir hattını kendi hesap, masraf ve zararına olmak, senelik sabit 80.000 İngiliz Lirası kira bedeli taahhüt etmek ve bununla hattın geri alınması için verilen 32 adet hisse senedi bedelini ödemek şartıyla 16 sene müddetle kiraladığından noksan hâsılat iddiasına hakkı olmadığından tamamen reddedilmiştir.	
42.035	İcrasına Nafia Nezareti'nce izin verilen ve verilmeyen ek işler ve satın alınan edevat bedeli	5 Ramazan 1289 (6 Kasım 1872) tarihli mukavelenin 5. maddesinin bir fıkrasında fazladan yapılan inşaat ve satın alınan edevat Hükümetin onayıyla gerçekleştirildiğinde fiyatının yarısının verileceği kararlaştırıldığından Hükümetin onayı olmayan işler ve satın almalardan dolayı istediği meblağdan 25.621 lira indirilmiştir.	16.414
789.436	1885 tarihli mukavele ile akdedilen 550.000 Osmanlı liralık istikrazdan dolayı şirketin talep ettiği	Talep edilen miktar 1885 tarihli istikraz mukavelesi hükümlerinden bulunmuş ve Nafia Nezaretinde teşkil edilen hususi komisyon tarafından da tetkik edilerek şirketin istediği meblağın ödenmesi gerektiği.	789.436

533.345	Soma Şubesinin inşa ve işletme masrafının hâsılat noksanı faizleriyle borca mahsup akçesi olup şirketçe talep edilen	Soma Şubesi 1890 senesi Mayıs'ının 1'i tarihinden itibaren işletilmek üzere 26 Nisan 1890 tarihinde muvakkaten kabul edilmiş olduğu halde şirket bahsedilen tarihlerden önce bir tarih ile faiz hesabına başlamış olduğundan dolayı talep edilen miktardan 5.294 liranın çıkarılması gerektiği.	528.051
1.793	Asker ve muhacir nakliyatından dolayı talep edilen ücretler	Bu ücretler için faiz işletilmemesi gerekirken her 6 ayda faiz işletilerek bu miktara ulaştığı tetkikle anlaşıldığından yalnız asker nakliyatı için Sim Mecidiye 20 kuruş hesabıyla 72.041 ve muhacir nakliyatı için 381 kuruş ki toplam 72.422 kuruş kabul edilmiştir.	669
2.219.378[478]	**TOPLAM**		**1.434.225**[479]

5. Kasaba Demiryolu Şirketi'nin İmtiyaz Müddetinin Sona Ermesi

Samuel Bayliss ile yapılan 17 Aralık 1872 tarihli mukaveleye göre, Hükümet, Kasaba Demiryolu hatlarını 13 Mart 1891 tarihinden itibaren, borçlarını şirkete ödemek kaydıyla satın alabilecekti[478]. Satın alma için tespit edilmiş olan bu tarihte, Hükümet, satın alma hakkını kullanmak ve bütün şebekeye sahip olmak arzusunu şirkete bildirdi[479]. Ancak şirketin Kasaba demiryolu hatlarını bırakmaya niyeti yoktu. Süreci uzatmak için çeşitli çarelere başvurmaya başladı. Devletin bazı taahhütlerini yerine getiremediği yani bazı borçları ödeyemediği iddiasını ortaya atıp bu meblağın Hükümet tarafından ödenmesi talep edildi. Hükümet bunu

BOA, İ.MMS, 44/1826, lef-1; Ayrıca II. Bölümde İmtiyazın verilmesi ve mukavelenin imzalanması bahsine müracaat ediniz.

[479] Velay, *a.g.e.*, s. 386.

protesto etti, fakat yapacak bir şey yoktu. Ya şirketin talep ettiği bedel ödenecek ya da orta bir yol bulunacaktı[480].

Şirketin talep ve iddia ettiği alacak miktarı şöyleydi:

Henüz ödenmemiş olan 43.263 Osmanlı Liralık hisse senetlerinin faiziyle birlikte bedeli 101.955 Osmanlı Lirası

Hattın 16 sene işletme müddetinde vukubulan noksanın faiziyle beraber baliğ olduğu miktar olup şirketçe tahmini talep olunan miktar 750.814 Osmanlı Lirası

Yapılmasına Nafia Nezaretince izin verilen ve verilmeyen ek çalışmalar ile satın alınan edevat bedeli 42.035 Osmanlı Lirası

1885 tarihli mukavele ile akdedilen 550.000 Osmanlı Liralık istikrazdan dolayı şirketin talep ettiği 789.436 Osmanlı Lirası

Soma şubesinin inşa ve işletme masrafının hâsılat noksanı faizleriyle borca mahsup akçesi olup şirketçe talep olunan 533.345 Osmanlı Lirası

Asker ve muhacir nakliyatından dolayı talep olunan ücretler 1.793 Osmanlı Lirası olmak üzere toplam 2.219.378 Osmanlı Lirası (50.490.000 Frank).

Şirketin talep ettiği bu alacak miktarı ile ilgili durum tespiti için bu konuda uzman kişilerden rapor hazırlanması istendi. Raporlardan ilki Hakkı isimli bir görevli tarafından hazırlanıp 3 Temmuz 1891 tarihinde takdim edilmişti[481].

Raportöre göre, Kasaba Demiryolu Şirketi'nin imtiyaz müddetinin sona ermesi dolayısıyla hesaplarına bakıldığı sırada Hükümetten 2.000.000 lira kadar bir meblağ talep ettiği malumdu. Bu paradan 1.300.000 lira kadarı gerçekten Hükümetin borcu olup geri kalan 700.000 lira ihtilaflıydı.

Öncelikle raportör meblağın çok olmasından dolayı her türlü ihtimalin düşünülmesi geretiğini belirtiyor ve özellikle memurlardan şüpheleniyordu. Raporu da bu bağlamda ele almıştı.

Raportöre göre, Kasaba Demiryolu hattının inşası diğer demiryolu hatlarının inşasından çok farklıydı. İzmir-Kasaba Şirketi, hattı inşa ettiği zaman inşaat biter bitmez Hükümete terk ve teslim etmişti. Hükümet de hattın inşasından dolayı sermaye ve faiz olarak şirkete borçlu olduğu 800.000 lira sermaye ve 16 sene için 400.000 lira faizle toplam 1.200.000 lirayı 32 taksit ile şirkete ödemeyi taahhüt etmişti.

BOA, Y.E.E., 140/12.
BOA, Y.PRK.TKM., 21/29.

Ödeme müddeti 16 sene ve taksit zamanları 6 ayda bir olup, taksitler eşit olarak tertip edilmiş ve Hükümet tarafından şirkete her biri 6 ayda bir devlete ibraz edilerek bedeli alınmak üzere 32 adet 40'ar bin liralık senet verilmişti. Bu suretle Hükümet hat sahibi olarak şirkete inşa masrafından ve faizden dolayı 32 adet senetle 1.200.000 lira alacaklı olmuştu[482].

Diğer taraftan bu muamele ile beraber Hükümet, bahsedilen hattı 16 sene müddetle şirkete kiralamıştı. Kira bedeli de altı aydan altı aya verilmek üzere senelik 80.000 lira, yani altı ayda 40.000 lira olmak üzere tayin edilmişti. (Bu mukavelenin beşinci maddesi gereğiydi[483].) Bu maddeden anlaşıldığı üzere şirket, İzmir'den Alaşehir'e kadar olan hattı işletmeye başladığı tarihten itibaren her altı ay sonunda Hükümete 40.000 lira sternlik bir hisse ibraz edip, 40.000 lirayı alarak hisse senedini teslim edecekti Bundan sonra Hükümete de 40.000 lira kira bedeli verecek idi. Böylece sadece altı ayda bir hisse senedini devlete teslim etmekle alacağını almış ve kira bedelini ödemiş olacaktı. Bu suretle 16 senenin sonunda şirket elinde devletin borcu olduğuna dair bir alamet ve senet kalmayacak hat da mukaveleye göre Hükümete teslim edilecekti.

Fakat memurlar bu konuda dikkatli davranmamışlardı. Hattın işletmeye başlamasından sonra altı ay geçince şirket (40.000 lira hâsılat-ı sâfiye alamadığı

BOA, Y.PRK.TKM., 21/29.

Mukavelenin 5. Maddesi şöyleydi: *Hatt-ı mezbûr bâlâda tarif olunacağı surette Alaşehir'e kadar temdid ve ikmâl olunduktan sonra Kasaba Kumpanyası cânib-i hükümet-i seniyyeden vukû' bulacak da'vet tarihinden üç aya kadar zikr olunan Alaşehir hattını ve edevâtını cânib-i hükümet-i seniyyeden tanzim buyrulacak defteri kabul eyledikten sonra kendi hesap ve masraf ve zarar u ziyânına olarak ve demiryollara dair olan nizamnâme-i umûmiyyeye tevfîkan ve Kasaba hattının câri' olan ta'rifeler mûcibince İzmir'den Alaşehir'e kadar olan hattın mecmû'unu 16 sene müddetle işletmeği taahhüd eder ve buna mukâbil devlet-i aliyye'ye beher altı ayda bir kere 40.000 İngiliz Lirası i'tâ edecektir ve ikinci maddede tasrîh edildiği vechile kumpanyaya verilecek mandaların bedelâtının altı aydan altı aya tesviyesi meşrût olduğu ve zikrolunan 40.000 lira buna mahsûs bulunduğu cihetle kumpanya tarafından hükümet-i seniyyeye altı ayda bir kere verilecek 40.000 Lira Sterlinin i'tası mandaların tesviyesi vaktine tesadüf ettirilecektir. 16 sene müddet münkaziyye olduktan ve bâlâda muharrer bulunan mandaların bedelâtı tamamıyle ifâ olunduktan sonra kumpanya İzmir'den Alaşehir'e kadar olan hattı ve bil-cümle edevât-ı sâbite ve müteharrikesini ve ebniyesi ile teferruâtını hüsn-i halde ve işlemeğe kâbiliyeti olacak surette ve birinci ve beşinci maddelerde tasrîh edilen defterlerde gösterileceği vechile cânib-i saltanat-ı seniyyeye teslim edecektir. Mezkûr defterlerde zikr edilmeyip fazla olarak ol-vakit mevcut bulunacak ebniye ve edevât-ı sâbite ve müteharrike bedelinin nısfı verilerek canib-i saltanat-ı seniyyeyeden iştirâ' olunacak şu şartla ki, mezkûr fazla-i inşaat ve edevat hükümet-i seniyyenin rızâ ve muvaffakatiyle inşâ' veya mubâya'a edilmiş olacaktır. Bundan başka kumpanya beher altı ayda makta' yani 16 senede hükümet-i seniyyeye vereceği akçenin mecmû'u olan 1.280.000 İngiliz Lirasını tecâvüz edecek derecede hattın mezkûr 16 sene zarfında vâridât-ı sâfiyesinden zuhûr edecek fazlanın bir nısfını dahi cânib-i hükümet-i seniyyeye i'tâ eyleyecektir. Vâridât-ı sâfiye ve vâridât-ı gayr-i sâfiyenin % 50'si nisbetinde olarak hesap edilmesi şimdiden kararlaştırılmıştır.* (İzmir'den Kasaba'ya kadar olan demiryolu hattının hükümet-i seniyyeye terk ve ferağı ve Alaşehir'e kadar temdidiyle işletilmesine dair mukavelenameden. *BOA, İ.MMS.* 44/1826 ve *İmtiyazat ve Mukavelat Mecmuası*, c. 1, s.590-595 ve *Mukavelename Defteri II*, s. 84-89)

defterleriyle sabit olduğu halde) birinci hisse senedini teslim ile mukavele hükmünü yerine getirmiş iken ondan sonra ne şirket hisse senetlerini vermiş ve ne de Nafıa veya Maliye nezaretleri bunu aramıştı. Bu suretle böyle bir mukavele hükmü var mıdır yok mudur tamamen unutulup, şirketin alacaklı olduğunu iddia etmesiyle yalnız birkaç ay evvel işin ne merkezde olduğu meydana çıkmıştı[484].

Sonuç olarak şirket bu davada haksızdı. Çünkü mukavele hükmü açıktı. Şirket, hattı kendi masraf, zarar ve ziyanına olarak ve devlete her altı ayda 40.000 Sterlin kira bedeli vererek 16 sene işletmeyi taahhüt etmişti. Fakat bu taahhüt yerine getirilmemişti. Ayrıca bunu takip etmeyen memurlar da vazifelerini yapmamışlardı. Dolayısıyla şirketin Hükümetten bu kadar yüksek bir meblağı istemeye hakkı yoktu. Fakat yapılan fahiş hata şirkete senet vermiş olduğundan bu ihtilafın da diğer ihtilaflar gibi mukavele hükümleri vasıtasıyla görülmesi mecburiyeti vardı. Raportör, işin hakeme düşmeden şirket ile görüşme yapılıp bir orta yol bulunmasını teklif etmekteydi[485].

6. Nagelmackers'in Kasaba Demiryolu Şirketi ile Hükümet Arasındaki İhtilafa Dair Yeni Teklifi

Komisyonun uzun süren ve sıkıntılı geçen çalışmaları sonucunda ortaya çıkan hesaba göre, İngiliz şirketinin çeşitli cihetlerden dolayı 13 Mart 1891 tarihinde Hükümetten alacağı toplam 1.434.225 ve şirketin talep ettiği miktar da 2.219.378 Osmanlı Lirası idi. Bunun bir miktarına senelik % 6 ve bir miktarına % 7 faiz ve % 1 resülmal hissesi hesap edildiğinden komisyon marifetiyle tasdik edilen miktarın senelik faizi 95.115 ve resülmal hissesi 14.342 Osmanlı Lirası oluyordu. İngiliz şirketinin kendi hesap ve iddiasına göre alacağının senelik faizi 149.831 ve resülmal hissesi 22.194 Osmanlı Lirası idi.

Kasaba Demiryolu Şirketi ile Hükümet arasındaki borç meselesinin halledilememesi devletin zararına idi. Bir taraftan borç faizleri işlerken diğer taraftan yeni yapılması düşünülen hatlarla ilgili bir ilerleme sağlanamıyordu. Komisyon da bu hesapların sonuca bağlanması geciktikçe müşkülatın daha da artacağını belirtiyor ve ihtilafların bir an önce çözüme kavuşturulmasının uygun olacağını ifade ediyordu.

Bu arada Nagelmackers, Kasaba hattını elinde tutan İngiliz şirketiyle Hükümet arasında olan ihtilafın çözümüne çare olmak maksadıyla yeni şartlar öne sürdü. Nagelmackers'in talepleri şöyleydi:

BOA, Y.PRK.TKM., 21/29.
BOA, Y.PRK.TKM., 21/29.

1-Kendisine her biri 360 Frank ve % 4 faizli 500 Franklık tahvilat ile ödenmek üzere 39.500.000 Frank yani 1.738.000 Osmanlı Lirası verilmesi.

2- Soma'dan Balıkesir'e kadar 83 kilometrelik bir hattın Hükümet hesabına inşa edilmesi.

3-Nagelmackers'e, kilometre başına düşen gayrisâfi hâsılatın 13.000 Franka çıkarılması, temin olunmuş olan Bandırma-Afyonkarahisar hattından Balıkesir ile Uşak arasındaki 225 kilometrelik kısmın kilometre hâsılatının 13.000 Franka çıkarılması. Ya da uzun seneler devlet hazinesine yük olacağı tahmin edildiğinden bu kısmın yapımından vazgeçilerek yerine Alaşehir veya Alkan'dan Çay'a veya Afyonkarahisar'a kadar az müddet zarfında devlet hesabına 229 kilometrelik bir demiryolu inşa edilmesi.

4-83 kilometrelik Kütahya Şubesi ya Hükümet hesabına veya 13.000 Frank teminat ile kendi şirketi hesabına inşa veya terk edilmesi.

5-Gerek mevcut olan Kasaba hatlarını ve gerek Hükümet hesabına yapılması teklif edilen kısımları 99 sene Hükümet hesabına işleterek ve gayrisâfi hâsılatın % 50'sini Hazine hesabına geçirerek bundan Kasaba hatlarının borcunu ve yeniden inşa edilen şubelerin inşaat masrafını ödemek için verilen tahvilatın senelik faiz ve resülmal hissesinin alıkonulup geri kalanının Hazineye teslim edilmesi. Şayet bu tahvilatın senelik faiz ve resülmal hissesinden bir miktar açık kalır ise, bu açığın aşar gelirlerinden tamamlanması[486].

C. Demiryolunu Uzatma İmtiyazının Nagelmackers'e Verilmesi

Konu ile ilgili yapılan görüşmeler daha çok Nagelmackers'in vekili Dukas aracılığı ile yapılıyordu. Kasaba hattının mevcut durumu ve Nagelmackers ile yapılacak mukavele ile ilgili şartlar uzmanların raporlarıyla birlikte ilgili kurullarda en ince detaylarına kadar değerlendiriliyordu. Anlaşma metni üzerinde yapılması istenilen değişiklikler Dukas vasıtasıyla Nagelmackers'e iletiliyor, Nagelmackers de kabul edebileceği şartları telgrafla bildiriyordu. Bu şekilde pek çok müzakere yapılmıştı. Hattın bizzat Hükümet tarafından işletilmesi dâhil birçok seçenek üzerinde durulmuştu[487].

Uzun süren müzakere ve çalışmalardan sonra Nagelmackers'in son teklifleri de dikkate alınarak bir neticeye varıldı. Meclis-i Vükelâ'da son kez konu üzerinde mütalaa edilip mukavele ve şartname metinleri üzerinde gerekli tashih ve

[486] *BOA, Y.PRK.EŞA.*, 17/77, lef-4; Nagelmackers'in teklifleri ile ilgili ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. *BOA, A.AMD.*, 626/5, lef-28.

[487] O günkü şartlarda hattın Hükümet tarafından işletilmesine imkân ve fayda olmadığı mülhaza edilmişti. *BOA, Y.PRK.A.*, 8/19, lef-1.

değişikliklerin yapılmasından sonra imtiyaz verilmesinin uygun olduğu padişaha arz edildi[488].

Buna göre, İzmir'den Kasaba'ya ve Alaşehir'e, Manisa'dan Soma'ya, İzmir'den Bornova'ya kadar yaklaşık 266 kilometre uzunluğunda olan mevcut demiryolu bir meblağ mukabilinde şimdiki şirketten alınıp işletmek üzere Nagelmackers'e kiralanacaktı. Ayrıca, Alaşehir veya Alkan'dan Afyon'a kadar yaklaşık 247 kilometre uzunluğunda bir hattın inşasıyla işletilmesi için de imtiyaz verilecekti[489]. Yine yapılan anlaşmaya göre Kasaba hattı Bandırma'ya bir şube ile bağlanmayacak ve Afyonkarahisar'dan ileriye de uzatılmayacaktı[490].

Kararlaştırılan şartlara göre Meclis-i Mahsus-ı Vükela'dan tanzim edilen 11 Şubat 1893 tarihli mazbata üzerine irade sâdır olarak 16 Şubat 1893 tarihli ferman ile Nagelmackers'e resmen imtiyaz verilmiş oldu[491]. İmtiyazın verilmesi gazeteler vasıtasıyla da halka duyuruldu[492].

Kasaba Demiryolu'nun, İzmir'den Kasaba'ya ve Alaşehir'e, Manisa'dan Soma'ya ve İzmir'den Bornova'ya kadar mevcut hatların işletilmesi ile Alaşehir veya Alkan'dan Afyonkarahisar'a kadar bir hat inşasıyla işletilmesi imtiyazına dair Ticaret ve Nafıa Nazırı Tevfik Paşa ile George Nagelmackers[493] arasında 17 Şubat 1893 Cuma günü imzalanan mukavelenin hükümleri şunlardı:

1-İzmir'den Kasaba'ya ve Alaşehir'e ve Manisa'dan Soma'ya ve İzmir'den Bornova'ya kadar takriben 266 kilometre uzunluğunda olan mevcut hatların işletilmesi ve ikinci olarak Alaşehir veya Alkan'dan Afyonkarahisar'a kadar

[488] Toplantıya katılan Meclis-i Vükela üyeleri şunlardı: Sadrazam Cevad, Şeyhülislam Mehmed Cemaleddin, Serasker Rıza, Adliye Nazırı Rıza, Bahriye Nazırı Hakkı Paşa (bulunmadı), Hariciye Nazırı ve Şûrây-ı Devlet Reisi vekili Said, Dahiliye Nazırı Rıfat, Meclis-i Vükela'ya memur Cevdet Paşa (bulunmadı), Tophane-i Amire Müşiri Zeki, Evkaf-ı Hümayun Nazırı Galip, Maarif Nazırı Zühdü, Maliye Nazırı Nazif, Ticaret ve Nafıa Nazırı Tevfik, Sadaret Müsteşarı Tevfik. *BOA, Y.A.RES.*, 63/18, lef-1; *BOA, İ.TNF.*, 1/1310 B-11.

[489] *BOA, A.DVN.MKL*, 34/8.

[490] *BOA, Y.A.RES.*, 63/18.

[491] *BOA, İ.HUS.*, 8/1310 B-76; *BOA, Y.A.RES.*, 63/18; *BOA.,A.DVN.MKL*, 36/1, lef-11; *BEO*, 157/11726; *BEO*, 158/11779; *BEO*, 15811828; (İradenin beklenenden 1 gün sonra çıkması Fransız elçisinin telaşlanmasına sebep olmuştu. Bundan dolayı da bir irade çıkarılmasına bile gerek duyulmuştu. Beklenen evrakla ilgili iradenin kandil-i şerif münasebetiyle mütalaasına vakit bulunamadığı, bundan dolayı bir gün sonraya kaldığı ve elçinin telaşa kapılmasına lüzum olmadığı belirtiliyordu. *BOA, İ.HUS.*, 8/1310 B-71)

[492] *Servet-i Fünun*, nr. 102 (11 Şubat 1308/23 Şubat 1893), s. 378,; *Servet-i Fünun*, nr. 103 (18 Şubat 13082 Mart 1893), s. 400.

[493] Nagelmackers aynı zamanda Rober Çelik Fabrikaları Şirketi Reisi, Ankılars Çelik Fabrikaları şirketi meclis idaresi azası ve Yataklı Vagonlar Şirketi Genel Müdürüydü. *BOA, A.DVN.MKL.* 36/1, LEF-22.

takriben 247 kilometre uzunluğunda bir hattın inşasıyla işletilmesi imtiyazı devlet tarafından aşağıdaki şartlara göre Nagelmackers'e verilmiştir.

2-Bu imtiyazın müddeti, İzmir-Kasaba ve Alaşehir hatlarıyla şubelerinin kesin teslimi tarihinden itibaren 99 sene olacaktır.

3-Takriben 266 kilometre uzunluğunda olan ve işletilmesi Nagelmackers'e verilen mevcut hatlar her türlü borçtan kurtulmuş olarak mevcut olan bilcümle müteharrik edevat ile beraber Hükümetin malı kalacağından, Nagelmackers bu mukavelenin yapıldığı tarihten itibaren altı ay zarfında Kasaba Demiryolu Şirketi'nden lazım gelen ibrânâmeyi alarak Hükümete takdim edecektir. Şayet bu altı ay içinde ibrânâmeyi Hükümete teslim edemezse, çözüm için başka yollar bulunması amacıyla Hükümetle yeniden müzakere edebilecektir.

İnşa ve işletme imtiyazı Nagelmacker'e verilen Alaşehir-Afyonkarahisar hattına gelince: Nagelmackers, Kasaba hattının kendisine teslimini müteakip altı ay zarfında en az 100 kilometre mahallin kat'i keşfini yaptıktan sonra kat'i harita ve layihalarını ve zikredilen altı aydan itibaren bir sene zarfında 100 kilometre uzunluğunda diğer bir kısmın harita ve layihalarını Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne takdim edecektir. Bu harita ve layihalar fennî kaidelere ve şartname hükümlerine göre tanzim edilecektir. Nezaret, bu harita ve layihaları takdim edildiği tarihten itibaren üç ay müddet zarfında tetkik ederek yolunda olduğu surette haliyle ve olmadığı takdirde icap eden tâdilât ve tashihâtın icrasıyla tasdik eyleyecektir. Hükümet zikredilen harita ve lâyihaların takdim tarihinden itibaren üç ay içinde kararını bildirecektir. Bu müddet sonunda henüz bir karar çıkmayacak olursa zikredilen harita ve layihalara tasdik edilmiş nazarıyla bakılarak inşaata başlanılacaktır.

4-İmtiyaz sahibi, masraf ve zararı tarafına ait olmak üzere, Kasaba hattının kendisine teslimi tarihinden itibaren 15 ay müddet zarfında inşaata başlamayı ve yine o tarihten itibaren en son altı seneye kadar tamamlamayı taahhüt eder. Fakat zorunlu sebeplerden dolayı yaşanacak sıkıntılar müstesna olup bu gibi durumlardan dolayı inşaat ne kadar tatil edilir ise ikmal müddeti de o kadar uzatılacaktır. İnşaatın tatil edilmesini gerektiren sebepler muhakkak mahalli idare ve Nafıa Nezareti'ne bildirilecektir.

5-Nafıa Nezareti, hattın yapıldığı süre içindeki inşaat faaliyetlerini hususi komiserler vasıtasıyla denetleyecektir. Aynı şekilde inşa süresince işlemeye devam eden kısımların idare, işletme muameleleri ve hattın iyi halde muhafaza edilip edilmediği bahsedilen komiserler vasıtasıyla teftiş edilecektir. Bu teftiş ve muayene masraflarına mukabil imtiyaz sahibi, inşaata başlamak için tayin olunan

müddetten ve mevcut hatların teslimi tarihinden itibaren imtiyaz müddetinin sonuna kadar ay ay ödenmek üzere senelik, Nafıa Nezareti'nin emrine, kilometre başına altın olarak 300 kuruş verecektir.

6-İnşaat sırasında demiryol ile diğer ayrıntılar için gerekli olan araziden ve demiryola gerekli taş ve kum ocaklarından şahıs uhdesinde bulunan yerlerin satın alınması hususunda imtiyaz sahibi ile arazi sahipleri anlaşamadığı zaman istimlâk kanununa göre muamele edilecektir. İnşaatın başlamasında muvakkaten kullanılması gereken yerler, mahalli Hükümet marifetiyle imtiyaz sahibi tarafından sahiplerine tazminat verilmek şartıyla geçici olarak kullanılabilecektir. Demiryolu ile müştemilatının tesisine gerekli olacak bu arazi dâhilinde devlet arazisi bulunduğu takdirde imtiyaz sahibine meccanen terk edilecektir. Hattın iki tarafında beşer kilometre mesafede devlet arazisi içinde taş ve kum ocakları açılmasına elverişli mahaller bulunduğu takdirde, inşaat müddetince bedelsiz olarak imtiyaz sahibine terk edilecek, fakat inşaat bitiminde ocak mahalleri kapatılacaktır. İmtiyaz sahibi, zikrolunan taş ve kum ocaklarını, demiryolunun işletilmesi müddetince de vergisini ödemek şartıyla kullanmaya devam edebilecektir. Arazi istimlâk muameleleri Nafıa Nezareti'nin kontrolünde yapılacaktır.

7-Demiryolun asli hattı şimdilik tek hat olarak yapılacak fakat arazi çift hat döşenecekmiş gibi düzenlenecektir. Yeni hattın senelik beher kilometresinin gayrisâfi hâsılatı 30.000 Franka ulaştığında Hükümetin ikinci hattın inşasını talebe hakkı olacak ve imtiyaz sahibi de kendi masrafına olarak inşasına mecbur olacaktır.

8-Demiryolu inşaatı için gerek yurtiçinden ve gerek yurtdışından getirilecek alet, kereste, maden kömürü ile makine ve diğer edevat her çeşit dâhili vergiden ve her türlü gümrük vergisinden muaf tutulacaktır. Demiryolun işletilmesi için yurtdışından getirilecek kömürden de hattın işlemeye başlamasından itibaren yalnız ilk 15 sene zarfında gümrük vergisi alınmayacak ve demiryolunun imtiyaz müddeti zarfında arazi ve sermayesiyle gelirleri üzerine herhangi bir vergi konulamayacaktır. Bu mukavele ile bağlı şartname damga resminden muaf olacaktır. İmtiyaz sahibi tarafından tedavüle çıkarılacak her türlü tahvilât ve hisse senetlerinden de hiçbir vergi alınmayacaktır. Şirket bu maddede belirtilen muafiyetlerden başka bütün işlerinde damga resmine tabi olacaktır. Gümrük resminden muafiyeti yukarıda belirtilen alet, edevat ve sair eşyanın Rüsumat memurları tarafından muayene edildikten sonra geçişine izin verilecektir.

9-İmtiyaz sahibi, demiryolunun inşasıyla tamiri için gerekli keresteleri mahsus nizamnameye göre civar mahallerin miri ormanlarından kesebilecektir.

10-İmtiyaz sahibi, inşaatın tamamlanan kısımlarının geçici kabulünü talep edebilecektir. Ancak imtiyaz sahibinin bunu Nafıa Nezareti'ne bildirmesi gerekecektir. Nezaret tarafından oluşturulan komisyonun teftişi sonrasında uygun görülürse geçici olarak işletmeye açılabilecektir. Geçici kabul tarihinden itibaren bir sene sonra yine bir fen komisyonu marifetiyle inşaat tekrar muayene edilecek, fennî kaidelere, mukavele ve şartname hükümlerine uygun olduğu takdirde komisyonun düzenleyeceği rapor üzerine Nafıa Nezareti tarafından kati kabul muamelesi yapılacaktır. Geçici kabul talebi yapılabilmesi için, inşa edilen kısımların en az 20 kilometre mesafede olması ve bir istasyonda son bulması gerekecektir.

11-İmtiyaz sahibi, demiryolu ile alet ve edevatını imtiyaz müddeti boyunca masrafı kendisine ait olmak üzere daima tamir ve iyi halde muhafaza edecektir. Aksi halde şartnamenin 16. maddesine[494] göre muamele edilecektir.

12-İmtiyaz sahibi, demiryolun güvenliği ve iyi halde muhafazasıyla ilgili mevcut nizamnamelere ve ileride devletçe tanzim edilecek düzenlemelere göre hareket etmeye mecburdur. İmtiyaz sahibinin kusurundan dolayı, yolun bir kısmı veya tamamı üzerinde nakliyat tatil edilirse, Hükümet, masrafı ve zararı imtiyaz sahibine ait olmak üzere yolun muvakkaten işletilmesini temin için şartnamenin 16. maddesine göre gerekli tedbirleri alacaktır.

13-İmtiyaz sahibi, demiryolun geçici kabulü yapılan kısımlarında İzmir-Kasaba ve Alaşehir hattıyla şubelerinin şimdiki tarifesine göre ücret alınacaktır.

14-Gerek muharebe esnasında ve gerek diğer zamanlarda, toplu olarak veya münferit olarak, asker ve harp malzemesi, mahbus ve mahkûmlar ile sair memurların ve posta çantalarının sevkiyat ve nakliyatı şartnamenin 5. faslına[495] göre yapılacaktır.

15-İmtiyaz sahibi, Kasaba hattının satın alınması tarihine kadar, bir Osmanlı anonim şirketi kurmak zorundadır.

16-Kasaba Demiryolu Şirketi'nden alınacak ibrânâmenin Hükümete takdimi ve Kasaba hattının satın alınması zımnında 3. maddede belirtildiği gibi bir

Şartnamenin 16. maddesi: *Sâhib-i imtiyaz demiryol ile müteferriâtını, âlât ve edevât-ı sâbite ve müteharrikesini dâima hüsn-i halde ve emniyet-bahş olacak bir suretde bulundurmaya ve kaza vukûunu icab ettirir bilcümle esbâbdan muhâfaza etmeye itina edecektir. Sahib-i imtiyaz tarafından işbu taahhüdâtın ifâsında te'hir ve müsâmaha vukûa getirildiği takdirde keyfiyet usûl ve nizâmı veçhile ihtâr olunacak ve târih-i ihtardan bir mâh mürûr edip de icâbını icrâ etmediği suretde masârifi sahib-i imtiyâza ait olmak üzere yolun hüsn-i hâle vaz'ı içün cânib-i hükümetden idâresine vaz'ı yed olunarak tâmirât-ı lâzıme icrâ ve bu uğurda vukû' bulacak masârif hattın hâsılâtından istifâ olunacak ve kifâyet etmez ise sâhib-i imtiyâza ikmâl etdirilecekdir. Mukavelât Mecmuası*, cilt VI, s. 1672.

[495] Şartnamenin 5. Faslı ile ilgili bilgi için bkz. *Mukavelât Mecmuası*, cilt VI, s. 1686.

durumun ortaya çıkması halinde, imtiyaz sahibi bir kefâlet akçesi vermekten muaf olacağından daha önce verilen 300.000 Frank kefâlet akçesi Hükümet nezdinde kalacaktır. Kasaba hattının satın alınmasıyla ilgili taahhütler Nagelmackers tarafından yerine getirildiği anda zikredilen kefâlet akçesi iade edilecektir.

17-Devletin, imtiyaz müddetinin otuz senesinin bitmesinden sonra, istediği zaman, hem Kasaba hattının işletmesini üzerine almaya hem de hattı komple satın almaya hakkı olacaktır. Hattın satın alınan tarihten evvelki beş sene zarfında kilometre başına gayrisâfi hâsılatın ortalama miktarı bulunarak % 50'sine denk bir meblağı imtiyaz müddetinin sonuna kadar her sene imtiyaz sahibine verecektir. Bu meblağ, İzmir-Kasaba ve Alaşehir ile şubeleri için 29. maddede belirtilen meblağdan ve diğer hatlar için de kilometre başına senelik 11.500 Franktan az olmayacaktır. Hattın devlete teslimi, eşya ve levazımatın satın alınması hususunda şartnamenin 19. maddesine[496] göre hareket edilecektir.

18-İmtiyaz müddeti sona erince devlet, imtiyaz sahibinin demiryolu ile alet ve edevatı üzerinde bulunan tüm hukukunu haiz olacak ve demiryolu hâsılatından istifade edecektir. Herhangi bir borç ve taahhütlerden kurtulmuş olmak şartıyla hattın, devlete teslimi, alet ve edevatın satın alınması şartnamenin 20. maddesinde[497] yazılı hükümlere göre yapılacaktır. Ancak 17. maddede istisna edilen alet ve edevat bu maddenin ahkâmı haricinde kalacaktır.

19-Demiryol memur ve müstahdemleri Hükümetin belirleyeceği kıyafette bulunacaklar ve hepsi de fes giyeceklerdir. Mümkün meretebe Osmanlı tebasından seçileceklerdir.

Şartnamenin 19. maddesi: *Devlet-i Aliyye mukavelenâmenin 17. maddesi mucebince demiryolu mubâya'a eylediği halde hattın ol vakit mevcud bulunan ve işletilmesi için iktizâ eden vagon ve lokomotif ve toprak arabaları ve mahrûkât ve cem' edilen malzeme vesâir eşyâ-yı menkûlesinin kâffesini muhammenlerin takdir edecekleri bedel mukabilinde iştirâ edecekdir. Mukavelât Mecmuası*, cilt VI, s. 1673.

[497] Şartnamenin 20. maddesi: *İmtiyaz müddeti münkaziye olduk da sâhib-i imtiyaz demiryol mevkifleri ve tahmîl ve tenzîl-i eşyâya mahsûs mahalleri ve müfettişleri için yapılan kulübe ve hâneleri ve tahsildâr odalarını ve sâbit makineleri ve ale'l-umûm bir sûret-i mahsûsada umûr-ı nakliyeye mahsûs olmayan sâir eşyâ-yı gayr-ı menkûleyi hüsn-i halde olarak bilâ-bedel ve her güne duyûn ve taahhüdâtdan vâreste olmak şartıyla devlete devir ve teslim edecektir. Makine ve lokomotif ve araba ve vagon ve âlât-ı inşâiyye ve tamiriyye ve mahrûkât ve cem' edilen malzeme ve her nev'i levâzımât gibi hattın işletilmesi için lâzım gelen eşyâ-yı menkûleye gelince hükümet-i seniyye bunları muhammenlerin takdir edecekleri bedel mukâbilinde mubâyaa edecektir. Şu kadar ki devletin mubâyaa edeceği levâzımât demiryolun altı ay işletilmesi için gerekli olan mikdârı mütecâviz olmayacakdır. Müddet-i imtiyâziyenin hitâmından beş sene evvel demiryolun hüsn-i halde olmadığı inde't-teftiş devletçe anlaşılır ise sâhib-i imtiyaza bir müddet tayiniyle ihtâr-ı keyfiyet edilecek ve bu ihtarın semeresi görülmez ise hükümet derhal demiryolu ve müteferriâtını yed-i idâresine alarak sâhib-i imtiyaz hesabına olarak tâmirât-ı lâzımeyi icrâ ile yolu hüsn-i hâle vaz' etmeğe salâhiyeti olacak ve hâsılâtdan işletme ve tâmirât masârifi çıkarıldıktan sonra fazlası sâhib-i imtiyaza itâ olunacak ve noksan zuhûr eder ise ikmâl etdirilecektir. Mukavelât Mecmuası*, cilt VI, s. 1674.

20-İmtiyaz sahibi, yürürlükteki mevzuata göre hareket etmek şartıyla, hattın her iki tarafın da yirmişer kilometre mesafede keşfedeceği madenleri imal edebilecektir. Ayrıca, bağlı olduğu nezarete müracaat ederek, nizamı dairesinde hattın yakınlarındaki ormanlardan odun, kömür ve kereste kesmeye ve kullanmaya yetkisi olacaktır.

21-Devlet, demiryolunun aslî hattıyla şubelerinin gerekli görülen mahallerinde istihkâmlar (siperler) inşa edebilecek ve bu konuda ortaya çıkan masraf devlete ait olacaktır.

22-İnşaat esnasında bulunacak eski eserlerlerle ilgili yürürlükteki nizamnameye göre hareket edilecektir.

23- İmtiyaz sahibi, her türlü hâsılatın aylık cetvellerini Nafia Nezareti'ne takdim edecek ve hâsılat defterlerini şartnamenin 17. maddesinde[498] gösterildiği surette tanzim edecektir.

24-Zorunlu sebeplerden dolayı bir mâni ortaya çıktığında, imtiyaz sahibi, yeniden belirlenen sürede inşaata başlamazsa veya başlayıp da bitiremezse ya da mukavelede belirtilen başka taahhütlerini yerine getiremezse imtiyaz hakkını kaybedecektir. Bu durumda şartnamenin 18. maddesinde[499] belirtildiği şekilde, demiryolun muvakkaten işletilmesi için gerekli tedbirler alınacaktır. Buna göre inşaat, edevat ve levazımat müzayedeye konulacak ve mevcut olan kefâlet akçesi de devlet tarafından zabt edilecektir.

25-İmtiyaz sahibi, devletçe gerek görüldüğünde, demiryolu binaları dâhilinde, Hükümet hesabına görev yapan demiryolu komiserleri ile gümrük, posta ve zabıta memurlarının ikametleri için gerekli odaları bedelsiz tahsis etmeye mecburdur.

[498] Şartnamenin 17. maddesi: *Sâhib-i imtiyaz demiryolun her nev'i hâsılâtını mübeyyin mâh be mâh bir kıt'a defter tanzim ve Ticâret ve Nâfıa Nezâreti'ne takdim edecekdir. Hâsılât-ı gayrisâfiyeyi mübeyyin tanzîm olunacak defterde yolcular ile emtiaın naklinden münbais hâsılât-ı gayrisâfiye ile beraber demiryolun bi'l-cümle vâridât ve hâsılât-ı sâiresi dahi gösterilecektir. Nakliyât-ı askeriyyeye ait olup berûce peşin tesviye edilmeyen ücûrâtın başkaca beher ay bir kıt'a cedveli tanzîm olunarak ücûrât-ı mezkûre tahsîl olundukdan sonra yekünü hâsılât-ı gayrisâfiye meyânına idhâl kılmacakdır. Mukavelât Mecmuası*, cilt VI, s. 1672-1673.

[499] Şartnamenin 18. maddesi: *Sâhib-i imtiyaz mukâvelenâmenin 24. maddesinde münderiç esbâbdan dolayı hukûk-ı imtiyâzi yesinden sâkıt olduğu halde ol vakte kadar icrâ edilen i'mâlât ve cem' ve tedârik olunan edevât ve levâzımâta ve mubâya'a olunan arazi ye bedel tayin olunarak müzâyedeye konulacak ve zuhûr edecek taleplerden kimin üzerinde takarrür eder ise onun marifeti yle hukukundan sâkıt olan sâhib-i imtiyâzın taahhüdât-ı vâkı'ası îfâ edilecekdir. Bi'l-müzâyede takarrür edecek bedelden müzâyede masârifi tenzil kılındıktan sonra üst tarafı hukuku sâkıt olan sâhib-i imti yâza itâ kılınacakdır. Birinci müzâyededen bir netice hâsıl olmadığı halde evvelce takdir olunan bedelden münasip miktar tenzil olunarak altı ay müddet sonra ikinci def'a bir müzâyede daha icrâ etdirilecek ve bu dahi neticesiz kalır ise müzâyedeye mevzü' şeyler hukukundan sâkıt olan sâhib-i imtiyâza hiçbir bedel tayin olunmaksızın devletin malı olacak ve kefâlet akçesi henüz iâde olunmamış bulunur ise taraf-ı devletden zabt olunacakdır. Mukavelât Mecmuası*, cilt VI, s. 1674.

26-İmtiyaz sahibi, masrafı kendisine ait olmak üzere demiryolu boyunca telgraf direkleri ve telleri dikip bunları uzatabilecektir. Fakat bunları demiryolu ile ilgili hususların dışında hususi muharebe amaçlı kullanamayacaktır. Devlet, demiryolu boyunca bir telgraf hattı yapacak olursa imtiyaz sahibinin telgraf direklerine bağlayabilecektir. Ayrıca gerekli gördüğünde demiryoluna ait telgraf hatlarını da kullanabilecektir.

27- İmtiyaz sahibi, sadece demiryola ait mektup ve çantalarını Posta Nezareti'ne herhangi bir vergi vermeksizin posta memurlarınca muayene edildikten sonra kendi vasıtalarıyla nakledebilecektir. Demiryolunun inşası, iyi halde muhafazası ve işletilmesine gerekli olan alet, edevat, yağ, kömür gibi diğer maddeleri de ücretsiz nakletmek hak ve salahiyetini haiz olacaktır.

28-Gerek imtiyaz sahibi ve gerek makamına kaim olacak anonim şirketi, bir Osmanlı şirketi olacağından devlet ile imtiyaz sahibi veya şirket arasında ya da imtiyaz sahibi ve şirket ile ahaliden fertler arasında ortaya çıkacak her türlü ihtilaf ve dava Şûrây-ı Devlet'te görülecektir. Diğer sıradan hukuki davalar da işin ait olduğu Osmanlı mahkemelerinde görülecektir. Şirket, tabiiyeti hasebiyle resmi daireler ile Türkçe muhabere edecektir.

29-Nagelmackers'in Kasaba Demiryolu Şirketi'nden alarak Hükümete takdim edeceği ibrânâme için zikredilen şirkete ödeyeceği meblağa karşılık olmak üzere Hükümet tarafından Nagelmackers'e İzmir'den Kasaba'ya kadar olan hat ile şubeleri için 99 senenin bitimine kadar senelik 2.310.000 Frank bir sabit meblağ garanti edilmiştir. Bunun süresi, zikredilen hat ile şubelerinin Nagelmackers'e teslimi gününden itibaren başlayacaktır. Hâsılat bu miktarı temine kâfi gelmediği takdirde Hükümet bunu tamamlamayı taahhüt eder.

Alaşehir-Afyon arasında inşa edilecek hat için de Hükümet, kilometre başına senelik 830 Osmanlı altını 76 kuruş gayrisâfi hâsılat garanti eder[500]. Gayrisâfi hâsılat, 830 Osmanlı altını 76 kuruştan fazla olursa, fazlasının % 25'i Hükümete ait olacaktır. Yine zikredilen gayrisâfi hâsılat kilometre başına 967 Osmanlı altınını aşarsa kilometre başına 22 Osmanlı altını ile 967 Osmanlı altınından fazlasının % 40'ı Hükümete verilecektir.

Hükümet tarafından senelik sabit bir meblağ garanti edilmiş olan İzmir-Kasaba-Alaşehir hattıyla şubelerine gelince: Bunları işletecek olan şirket hâsılatın tamamını tahsil edecek ve ilk 50 sene zarfında hâsılatın % 50'si işletme masrafına karşılık olmak üzere şirkete ve diğer % 50'si Hükümete ait olacaktır. Geri kalan 49 sene zarfında gayrisâfi hâsılatın yalnız % 45'i şirkete ve % 55'i Hükümete

[500] 830 Osmanlı altını 76 kuruş yaklaşık 18.900 Franka tekabül ediyordu. Velay, *a.g.e.*, s. 387.

ait olacaktır. Hattın geçtiği sancakların (Aydın, Denizli, Saruhan) öşür hâsılatı, kilometre teminatının ödenmesine tahsis edilecektir.

Hükümet tarafından kilometre başına 830 Osmanlı altını 76 kuruş gayrisâfi hâsılat garanti edilerek yeniden inşa edilecek hatta (Alaşehir-Afyon) gelince: İşletme hâsılatı garanti edilen miktara ulaşmadığı takdirde noksanı yine hattın geçtiği sancaklarının öşür hâsılatından tamamlanacaktır. Bu öşürlerin tahsilini ve mevcut hatlar ile yeni yapılacak şebekelerin istifade ettiği teminatın ödemesini Duyûn-ı Umûmiye İdaresi üzerine alacaktır.

30-Yeni hatların kilometre başına isabet eden hâsılat miktarının ortalamasını tayin edilebilmek için inşa edilecek hattın kısımları açıldıkça, işletilen muhtelif kısımların hâsılatı birleştirilecektir.

31-İmtiyaz sahibi, kilometre başına devlet tarafından garanti edilen hâsılat miktarının tamamlanması için lazım gelen meblağın talebine esas olan ve komiser tarafından tetkik ve tasdik edilmesi gereken hesapları her yıl Ocak ayında Ticaret ve Nafıa Nezareti'yle Duyûn-ı Umûmiye İdaresi'ne bildirecektir. Hesapların bildirildiği tarihten itibaren iki ay içinde hesaplar kontrol edilmiş olacaktır. Hesaplarda herhangi bir sıkıntı yoksa talep edilen meblağ şirkete ödenecektir.

32-Kasaba hattı ibrâ yoluyla satın alındığında, Nagelmackers, mevcut hattı (İzmir-Alaşehir) iki sene içinde, masraf ve zararı kendisine ait olmak üzere tamir etmeyi ve taban ağaçları ile demir çubukları değiştirmeyi ve bu tamir, bakım, onarım için 2.500.000 Frank harcamayı taahhüt eder. Harcama 2.500.000 Frankı geçmez ise aradaki fark Hükümete teslim edilecektir.

33-Birbirini müteakiben beş sene zarfında, hâsılat, garanti edilen meblağı aştığı takdirde Hükümet ile şirket tekrar oturup, zikredilen meblağın teminine tahsis edilen öşür gelirlerinin devlet hazinesine aktarılması ile ilgili müzakere yapabileceklerdir.

Anlaşma şartlarına göre, imtiyazın müddeti İzmir-Kasaba ve Alaşehir hatlarıyla şubelerinin teslimi tarihinden itibaren 99 sene olacaktı. Takriben 266 kilometre uzunluğundaki mevcut hatların her türlü borçtan kurtulmuş olarak, mevcut bilcümle alet, edevatı ile beraber Hükümetin malı kalacağından Nagelmackers, mukavelenin imzalandığı tarihinden geçerli olmak üzere altı ay süre zarfında Kasaba şirketinden elde edilmesi gereken ibrânâmeyi alıp takdim edecekti. Şayet bu altı ay zarfında Nagelmackers ibrânâmeyi Hükümete veremezse imtiyaz haklarını kaybedecekti[501]. Yani bu imtiyaz, yeni imtiyaz sahibi

BOA, A.DVN.MKL, 34/8.

Nagelmackers'in, Devletin İngiliz şirketine karşı olan bütün borçlarını ödemesine bağlı idi. Hükümet, hattın gayrisâfi hâsılatının % 50'sini işletme masraflarına, % 50'sini de Nagelmackers tarafından Kasaba Demiryolu Şirketi'ne ödenecek olan meblağın faiz ve amortismanlarını temin etmek için tahsis ediyordu. Hükümetin, hâsılatın bu ikinci yarısı dolayısıyla, imtiyaz sahibine asgari 2.300.000 Frank garanti etmesi şart koşuluyor ve hâsılat bu miktarı temine kâfi gelmediği takdirde Hükümet bunu tamamlamayı taahhüt ediyordu[502].

Alaşehir-Afyon hattı ile ilgili olarak, Nagelmackers, Kasaba hattının kendisine teslimini müteakip altı ay içinde en az 100 kilometrelik mahallin kat'i keşiflerini, kat'i keşif sonrası harita ve layihalarını ve bu altı aydan itibaren bir sene zarfında 100 kilometre uzunluğundaki diğer kısmın ve 18 ay zarfında da geri kalan 47 kilometrelik mahallin harita ve layihalarını Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne takdim edecekti.

Aynı anlaşmaya göre imtiyaz sahibi, masraf, zarar ve hasarı kendisine ait olmak üzere Kasaba hatlarının kendisine teslimi tarihinden itibaren 15 ay müddet zarfında inşaata başlamayı ve yine o tarihten itibaren nihayet altı seneye kadar tamamlamayı taahhüt ediyordu. Ayrıca Kasaba hattının şirketten geri alınacağı tarihe kadar bir Osmanlı anonim şirketi teşkil etmeye de mecburdu[503].

Hattın geçtiği sancakların öşür hâsılatı, (Saruhan, Denizli ve Aydın sancaklarının hububat öşrü, bundan başka Aydın sancağının palamut, zeytin, incir gibi öşürleri) kilometre teminatının ödenmesine tahsis edilmişti[504].

D. İmtiyaz Sonrası Yapılan Çalışmalar

1. Fen Heyetinin Teşkili ve Çalışmaları

İmtiyazın verilmesinden sonra hattın uzatılması ile ilgili çalışmalara başlandı. Öncelikle Kasaba Demiryolu'nun uzatılmasından dolayı Alaşehir'den Afyonkarahisar'a kadar inşa edilecek hattın keşfi için 17 Nisan 1893 tarihinde Mühendis Kolanj'ın başkanlığında bir fen heyeti görevlendirildi[505]. Demiryolu şirketi imtiyaz sahibi vekilinin başvurusu üzerine, Ticaret ve Nafıa Nezareti'nden, Aydın ve Hüdavendigar vilayetlerine gönderilen yazı ile fen komisyonunun çalışmaları için gerekli yardımların yapılması ve her türlü kolaylığın gösterilmesi

Velay, *a.g.e.*, s. 386-387.
BOA, A.DVN.MKL, 34/8.
BOA, BEO, 163/12160.
BOA, DH. MKT., 17/1, lef-1.

talep edildi[506]. Bir taraftan teşkil edilen fen heyeti vasıtasıyla güzergâh üzerinde keşif çalışmalarına başlanırken diğer taraftan da yeni şirket kurulması ile ilgili çalışmalar da devam ediyordu.

2. Şirketin Kurulması ve Sermaye Tedariki

İmtiyaz fermanına göre (29 Receb 1310 /17 Şubat 1893 tarihli) yeni bir şirketin kurulması gerekiyordu. Bu amaçla Yataklı Vagonlar Şirketi Müdürü George Nagelmackers ile Osmanlı Bankası Müdürü Lafvant tarafından yapılan çalışmalar sonuç verdi ve "İzmir ve Kasaba Demiryoluyla Temdidi Osmanlı Şirketi" isimli bir anonim şirket kuruldu[507]. 24 Temmuz 1894 tarihinde kurulan şirketin içtüzüğü hazırlandı. 8 bölüm ve 44 maddeden oluşan bu içtüzük özetle şu hususları içeriyordu:

Şirketin unvanı "İzmir ve Kasaba Demiryoluyla Temdidi Osmanlı Şirketi" olacak ve tabiiyeti sıfatıyla devletin kanun ve nizamlarına tabi olacaktı. Şirketin merkezi İstanbul'da olacak ve ülkenin diğer yerlerinde veya yabancı devletlerde de şubeleri bulunabilecekti. Şirketin müddeti bazı sebeplerden dolayı fesh veya müddeti uzatmak gibi bir durum olmadıkça imtiyaz müddeti olan 99 seneden ibaret olacaktı.

İmtiyaz sahibi Nagelmackers Hükümetten kendisine verilen imtiyaz ile ona bağlı olan bütün haklarını şirkete devretmişti. Binaenaleyh imtiyaz sahibi, imtiyaz fermanı ile mukaveleler ve imtiyaza müteallik bütün evrak ve senetleri şirkete teslim etmeye mecburdu.

Şirketin sermayesi 16.000.000 Franktan ibaret olup beheri 500 Franklık 32.000 hisseye bölünmüştü. Heyet-i Umûmiyenin yani genel kurulun bu sermayeyi % 50 derecesine kadar artırmaya salahiyeti olacaktı. Bu sermayeden başka genel kurul kararıyla şirketin ihtiyacı nisbetinde tahvilat da çıkarılabilecekti. Şirketin hisse senetlerinin bir tarafı Türkçe diğer tarafı Fransızca veya sair lisanlar ile tanzim edilecekti.

Şirketin işleri bir idare meclisi tarafından yürütülecekti. İdare meclisi üyeleri heyet-i umumiye tarafından seçilecek ve sayıları en az 5 en fazla 12 olacaktır. İlk üç sene müddet için görev yapacak idare meclisi heyeti, Osmanlı Bankası'nın Paris heyeti başkâtibi Gaston Obvano, Osmanlı Bankası'nın Paris müdürlerinden ve Kontvar Deskont Bankası Başkan Yardımcısı Teodor Berje, Duyûn-ı Umûmiye Meclisi azasından Loui Lafvant, Osmanlı Bankası'nın Londra heyeti başkâtibi

[506] *BOA, DH. MKT.*, 17/1, lef-2.

[507] *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef-22 ve lef-23; *Mukavelât Mecmuası*, cilt 6, s. 1890-1891.

Lander, Osmanlı Bankası müdürlerinden Lozans, imtiyaz sahibi Nagelmackers ve Dersaadet-Selanik İltisak Osmanlı Demiryolu müdürlerinden Ramber isimli şahıslardan oluşuyordu. İdare meclisi en az ayda bir kere toplanacaktı. Azaların yarıdan fazlasının katılımıyla toplantı yapılabilecek ve kararlar oy birliği ya da oy çokluğu ile alınırsa geçerli olacaktı. Eşitlik durumunda ise konu bir sonraki toplantıda ele alınacaktı. Yine eşitlik olursa teklif reddedilecekti.

İdare meclisi üyelerinden her birinin şirketin 50 hisse senedine sahip olması gerekiyordu. Üyelerden yabancı memleketlerde ikamet edenler müzakere esnasında kendilerine vekâlet etmek üzere azadan birini tayin edebileceklerdi.

Şirketin mâli yılı Ocak ayı başından başlayıp, 31 Aralıkta son bulacaktı. İdare meclisi her sene sonunda şirketin alacaklarını ve borçlarını havi bir umumi defter tanzim edecekti. Bu defter ile muvazene defterini ve hesapları Heyet-i Umumiyenin toplantısından 40 gün önce müfettişlere tebliğ edecek ve Heyet-i Umumiyenin toplantısında takdim edilecekti[508].

İmtiyaz mukavelesi gereğince, Nagelmackers tarafından kurulan şirketin içtüzüğü ile ilgili tasdik muameleleri Ticaret ve Nafıa Nezareti'nde 26 Ağustos 1894 tarihinde tamamlandıktan sonra, Adliye Nezareti marifetiyle Dersaadet Bidâyet Mahkemesince kayıt ve tescil işlemleri yapıldı, böylece şirketin kuruluşu ile ilgili süreç de tamamlanmış oldu[509].

Sermaye Artırımı: Şirket, inşaat masraflarını karşılamak üzere 18 Temmuz 1894 tarihinde toplanan genel kurulun aldığı karar doğrultusunda 1894 senesinde toplam 56.560.000 Frank tutarında ve her biri 500 Frank değerinde % 4 faizli 113.120 adet tahvil çıkardı. Bundan sonra 4 Kasım 1894'te toplanan genel kurul kararı doğrultusunda 1895 yılında toplam 77.500.000 Franklık, her biri 500 Frank değerinde % 4 faizli 155.000 adet tahvil daha çıkardı. Çıkarılan her iki tahvil de imtiyaz süresinin sonuna kadar geçerli olacak ve bütün vergilerden muaf tutulacaktı[510].

3. İmtiyazın El Değiştirmesine İngilizlerin Tepkisi

Kasaba demiryolu hatlarının İngiliz şirketinden alınıp, uzatma imtiyazı ile birlikte Fransız şirkete ihale edilmesi İngiliz kamuoyunda tepkilere neden oldu. Gazetelerde, Osmanlı Hükümeti ve yeni şirket aleyhinde yazılar yazılmaya

[508] *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef-22 ve lef-23; *Mukavelât Mecmuası*, cilt 6, s. 1890-1901; *Mukavelât Defteri*, cilt 7, s.169-175.

[509] *BOA, A.DVN.MKL*, 36/1, lef-24.

[510] Ali Akyıldız, *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, İstanbul 2001, s. 158.

başlandı. Fransız sermayedarlarının Londra'da hissedar bulmaya çalıştıkları haberleri yayılıyor ve İngiliz sermayedarlarına, Fransızlara bu konuda yardımcı olmamaları hususunda telkinler yapılıyordu.

19 Temmuz 1894 tarihli Financial Times Gazetesinde çıkan makale İngilizlerin bu konudaki bakış açılarını şöyle ifade ediyordu:

"Kasaba Demiryolu'nun satın alınması zımnında bir Fransız şirketi tarafından vuku bulan teklifin Kasaba Demiryolu Şirketi tarafından kabul edildiği ve bedelinin 1.406.000 liraya takdir etmiş olduğu malumdur. Bu konudaki müzakereler birkaç ay devam edip bu müddet zarfında bahsedilen hattın satın alınması ve uzatılması için gereken yeni sermayenin Fransa'da tedarik edileceği zan ve tahmin edilmiş ise de Fransız sermayedarlar Türk işlerinden bezmiş olduklarından vukubulan nasihatler tesiriyle şu halde Londra'da hissedar bulmaya çalışmaktadır. Maksadım bu sermayenin tedarik ve ikmaline hissedar yazılmak niyetinde olanlara bazı mâlumât vermekten ibarettir. Şöyle ki; Bu defa yeni teşkil edecek şirket bir "Osmanlı şirketi" olacak ve idare merkezi İstanbul'da bulunacaktır. İmtiyaz müddeti 99 seneden ibaret olacak ve bu müddet sonunda hat Hükümetin malı olacaktır. Bugün 2.200.000 lira sermaye aranılmakta olup buna mukabil % 4 faizli senetler çıkarılacaktır. Bu istikrazın faizi için senelik 88.000 liraya gerek olacağı gibi 99 sene zarfında tamamen ödenmesi için de senelik lüzumu miktar mahsup akçesi iktiza edecektir. Kasaba Demiryolu'nun yıllık ortalama safi geliri 67.000 liradan ibaret olduğundan bu hattın kefâlet maddesi dikkat çekicidir. Pek çok emsal var ise de başlıca Kasaba ve Aydın demiryolları için gösterilmiş olan kefâlet bir vakit bu kefâlet maddelerince devlet tarafından ne türlü oyunlar oynanmış olduğunu zahire çıkarır. Bunlardan Kasaba Demiryolu Şirketi kefâlet akçesi olarak Hükümetten 700.000 lira talep ettiği gibi Aydın Demiryolu Şirketi de 650.000 liraya varan alacağını 1935 senesinde yani 40 sene sonra ödenmek üzere sulhen tesviye eylediği ve bu tesviyeye dahi masrafları şirkete ait olmak üzere mezkur hattın temdidine mezun olmak üzere 1888 senesinde verilen imtiyaza mukabil razı olduğu derkardır. Yeni teşkil edecek şirkete gösterilecek senelik 92.000 lira kefâlet Anadolu'nun bazı mahallerinin öşür gelirleriyle temin edilecek ve bu öşür gelirleri de Duyûn-ı Umûmiye İdaresi marifetiyle tahsil edilecektir. Ancak bu kefâletin ehemmiyet derecesi takdir edildiği sırada zahirenin fiyatının (artması?) ve ticaretçe vaki olan buhran münasebetiyle öşür hâsılatının oldukça azalmış olduğu ve bundan başka daha sonra Hükümet tarafından müsaade edilen hatların uzatılması tamamlanıp da mezkûr hatlar işlettirildiği takdirde en ziyade mahsüldâr olan mahallerin öşür geliri Duyûn-ı Umûmiye İdaresinden devlet hazinesine geçeceği ve o halde politikaca küçük bir buhran zuhurunda Duyûn-ı Umûmiye ile Hükümet arasında vaki olan irtibatın ortadan kalkacağı ve Hükümet, Duyûn-ı Umûmiyeden yakayı kurtarmak istediği zaman, öşür gelirlerinin tahsil maddesi hükmünce deruhte edileceği de dikkatten kaçırılmamalıdır. Bundan başka yeni teşkil edecek şirket ile eski şirketin suret-i tesisi arasındaki farkı

da dikkate almak icap eder. Bu defa teşkil edecek şirket Osmanlı şirketi olacağından bu şirket ile Hükümet arasında bir anlaşmazlık zuhurunda anlaşmazlığın Osmanlı mahkemelerinde görüleceği cihetle şayet şirket tarafından Hükümet aleyhinde bir dava zuhur eder ise şirket müddei sıfatıyla mezkûr mahkemelere müracaata mecbur olacağından böyle bir muhakemenin neticesinin ne olabileceğini söylemeye gerek yoktur. Yeni şirketi tesise kalkışmış olanların sermaye tedariki için İngiltere sermayedarlarına müracaat etmelerine taaccüb edilmez. Zira bu teşebbüste muvaffakiyet hâsıl olduğu halde kendilerine büyük bir pay çıkacağı bellidir. Lakin taaccüb edecek cihet var ise bu da muvaffakiyeti ekser defalar taahhütlerini yerine getirmemiş olan ve pek yakın zamanda da yine o yolda harekete mecbur bulunan bir devletin kefâleti üzerine müessis olan bir şirketin tesisi zımnında hissedar zuhur etmiştir. Devletin ahvâl ve mâli itibarının ıslah edildiğine dair bazı menfaatperestlerin neşriyatı sırf hayal kabilinden olup Hükümeti tanıyan ve bilenlerin böyle neşriyata ehemmiyet vermeyecekleri derkâr ve bir tarz-ı cedit irâe edilmek istenilen kefâletlerin şimdiye kadar icrâ edilmediği bundan böyle de edilmeyeceği âşikardır.[511]"

Bu konu ile ilgili tartışmalar devam ediyordu. Mesela, yine 23 Temmuz 1894 tarihli Financial Times Gazetesi'nde Anostor imzasıyla yayınlanan yazıda 19 Temmuz 1894 tarihli makale değerlendiriliyordu. Anostor'a göre, Hükümet tarafından demiryolu şirketlerine gösterilen kefâletler maddesi ele alınmış fakat başka bir meseleden bahsedilmemişti. Dolayısıyla eksik değerlendirme yapılmıştı. Bu mesele de Rusya'nın harp tazminatı meselesiydi. Harp tazminatı, Anadolu'nun en verimli mahallerinin öşür gelirleriyle temin edilmişti. Bu meblağın çoğu ödenmediğinden ya da geciktiğinden Rusya'nın sıkıntı çıkarma ihtimali olacaktı. Bu durumda devlet, taahhüt edilen kefâlet akçesi ve harp tazminatı ödemesinden birini tercih edecekti. Sonuçta harp tazminatı ödemesine ağırlık verilmesi daha doğal olarak değerlendiriliyordu[512]".

4. Mevcut Hatların Yeni Şirkete Devir ve Teslimi

Alaşehir'den Afyonkarahisar'a kadar yapılacak demiryolu hattı için imtiyazın verilmesi, mukavele ve şartnamelerin imzalanmasından sonra eski hatları işletecek hem de yeni hatları inşa edecek şirket, 24 Temmuz 1894 tarihinde kurulmuştu. Bundan sonra eski şirketin işletmiş olduğu İzmir-Kasaba-Alaşehir, Manisa-Soma hatları ve İzmir-Bornova şubesinin yeni şirkete devredilmesi gerekiyordu. Gerekli çalışmalar yapıldı ve bununla ilgili yol haritası belirlendi. Kasaba Demiryolu Şirketi'nden, İzmir'den Alaşehir'e kadar olan mevcut hatların geri alınması ve Nagelmackers'in teşkil etmiş olduğu şirkete devir ve teslimine dair icra edilecek muamele şöyle olacaktı:

BOA, Y.PRK.TKM., 32/28, s.1.
BOA, Y.PRK.TKM., 32/28, s.2.

1- Öncelikle İzmir Kasaba ve Temdidatı Şirketi Osmaniyesi, İzmir Kasaba Demiryolu Şirketi tarafından düzenlenen, Hükümet ile şirket arasında alacak-verecek meselesi kalmadığına dair ibrânâmeyi Hükümete takdim edecektir[513]. Bu ibrânâmeye mukabil Hükümet de herhangi bir alacağı olmadığına dair ibrânâmeyi de İzmir Kasaba Demiryolu Şirketi'ne verecekti[514].

2-Hükümet, İzmir Kasaba ve Temdidatı Şirket-i Osmaniyesi'ne bahsedilen hatları bütün araç gereçleriyle birilikte teslim edecekti. Bunların teslimi sırasında da şirket bir beyannameyi Hükümete takdim edecek[515] ve bu beyannameye mukabil Hükümet de diğer bir beyannameyi şirkete verecekti.

3-İzmir'den Alaşehir'e ve Manisa'dan Soma'ya ve İzmir'den Bornova'ya kadar olan hatların devir ve teslimi sırasında her iki şirket temsilcilerinin yanında Hükümet de temsilci tayin edecekti[516].

[513] Şirketin hükümete takdim edeceği ibrânâme şöyle olacaktı: "*Zirde vaz-ül-imza olarak Kasaba Demiryolu gerek 16/28 Teşrinievvel 1885 ve 16/28 Mayıs 1888 tarihli mukavelelerden dolayı alacağı bulunan meblağdan ve gerek mezkûr 16/28 Mayıs 1888 tarihli mukavelenin 3. maddesi ahkâmını icrâen gerek 17 Şubat 1891 tarihli şirket tarafından Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne takdim edilen defterde ve gerek İzmir'den Alaşehir'e ve Soma'ya kadar mevcut hatların teslim ve tesellümüne dair 7/19 Mart 1891 tarihiyle tanzim olunan zabıtnâmede tasrî' kılınan sair müstediyât ve muhtelif taleplerden dolayı hükümetten hiçbir akçe alacağı kalmadığını ve işbu senet ile cümlesinden fâriğ olduğunu beyan eder. Binâenaleyh 16/28 Teşrinievvel 1885 ve 16/28 Mayıs 1888 tarihli mukaveleler ve bugünkü tarihe kadar teâti kılınan kâffe-i evrak ve mukavele-i sairenin hükmü bugünkü tarihten itibaren tarafeynce fesh edilmiş ve mezkûr şirket hükümet ile akdeylediği çeşitli mukavelelerden ve İzmir'den Alaşehir'e kadar olan hat ile Soma ve Bornova şubelerinin işletilmesinden her ne suretle olursa olsun münbais olagelen herhangi bir matlubât ve müstediyâttan hükümet işbu senet ile ibrây-ı tâm ita eylemiş olduğundan mezkûr hatlar ile şubeleri ve müştemilâtı ve edevât-ı sabite ve müteharrikesi ve eşya-yı müteferriası ile binâ ve tertibât-ı sâiresi hükümete teslim kılınır.*" *BOA, BEO*, 406/30377, lef-3.

[514] Hükümet tarafından Kasaba Demiryolu Şirketi'ne verilecek ibrânâme: "*16/28 TE 1885 ve 16/28 Mayıs 1888 tarihli mukaveleler ve bugünkü tarihe kadar teati edilmiş olan bütün evrak, mukavele ve senet hükümlerinin fesh ve ilgası üzerine Kasaba şirketi herhangi bir alacağının kalmadığını (olmadığını) hükümete bir kıta ibraname takdim etmiş ve hükümet de İzmir'den Alaşehir'e kadar olan hatlar ile Soma ve Bornova şubelerinin ve bilcümle alet ve edevatı ile binalarını tasarruf buyurmuştur. Binaenaleyh hükümet Kasaba şirketine karşı her ne nam ile olursa olsun hiçbir matlubu bulunmadığını beyan ile beraber işbu senet ile mezkûr şirkete ibrây-ı tâm ita buyurur. BOA, BEO*, 406/30377, lef-8.

[515] Hatların teslimi sırasında şirket tarafından Hükümete takdim edilecek beyanname şöyle olacaktı: "*İzmir'den Kasaba ve Alaşehir'e, Manisa'dan Soma'ya kadar ve İzmir'den Bornova'ya mümted olan hatların ahz ve teslimi ileAlaşehir'den Afyonkarahisar'a kadar temdidi için 29 B 1310 tarihli feman-ı âlişân ile Nagelmacker'se itâ buyrulan imtiyazın hayz-i füle isâli zımnında teşkil eden ve zirde sahib-i imza bulunan şirket tarafından ber-veçh-i âti beyan olunur. Şöyle ki: İzmir'den Kasaba ve Alaşehir'e, Manisa'dan Soma'ya kadar olan hatlar ile Bornova şubesi leffen takdim olunan defterler mucibince kâffe-i müştemilât, alet ve edevâtı ile birlikte ahz ve teslim edildiği ve mezkûr hatların imtiyaz müddetine mübde-i? tayin olunan bugünden itibaren ve Hükümet ile Nagelmackers arasında 5 Şaban 1310 ve 10 Şubat 1308 ve 22 Şubat 1893 tarihinde akdedilmiş olan mukavele ve şartname ahkâmına göre şirketimiz tarafından işlettirilerek mukavelenin 17 ve 24. maddeleri mucibince imtiyaz müddetinin inkızâsında veya imtiyazın feshinde veyahut kable'l-inkızâ müddet-i mubâyaasında hükümetin malı bulunan ve mezkûr defterlerde muharrer olan bütün alet, edevat ve eşya ile beraber hüsn-i halde olarak hükümete iade olunacağı beyan ve taahhüt olunur. Ve ancak imtiyazın feshinde veya hattın mubâyaasında mukavelenin 17. ve 29. maddelerinde muharrer olan meblağ-ı maktu'-ı seneviye asla halel gelmeyecektir.*" *Mukavelât Defteri*, s. 142.

[516] *BOA, BEO*, 406/30377, lef-5.

İşletme işlerinin yeni şirkete geçmesi ve 17 Şubat 1893 tarihli mukavelenin 29. maddesine göre temin edilen 2.310.000 Franklık senelik sabit meblağın, bu maddeye göre başlaması hakkında belirlenen müddetler, bu beyannamelerin karşılıklı takdimi tarihinden itibaren geçerli olacaktı. Zikredilen maddeye göre 2.310.000 Frank, öncelikle, işletme gayrisâfi hâsılatının Hükümete ait olan kısmından, ikinci olarak, gayrisâfi hâsılat yeterli olmadığı takdirde, imtiyazı verilen hatların teminatına tahsis edilen sancakların gelirlerinden Duyûn-ı Umûmiye İdaresi marifetiyle tahsil edilecek aşar gelirlerinden tamamlanacaktı[517].

Yukarıda bahsedilen şartlarda yapılan görüşme ve müzakereler neticesinde Hükümet ve diğer iki şirket arasında mutabakat sağlandı. Nagelmackers'in vekili, 31 Temmuz 1894 tarihinde Babıâli'ye gelerek, Kasaba Demiryolu'na dair hesap meselelerinin halledildiğini ve bununla ilgili tanzim edilen ibrânâmenin Nafıa Nezareti'ne takdim edildiğini ifade etmişti[518].

Bu süreçte yaptıkları başarılı çalışmalarından dolayı İzmir ve Kasaba Demiryoluyla Temdidi Osmanlı Şirketi imtiyaz sahibi Nagelmackers ile vekili Dukas'a ikinci rütbeden birer "Nişân-ı Âli-i Osmâni" verildi. Ayrıca, Nagelmackers'in karısı Margareth Nagelmackers ile Dukas'ın karısı Annali Dukas da aynı rütbeden birer "Şefkat Nişanı[519]" ile taltif edildiler[520]. Kasaba Demiryolu İşletme ikinci direktörü Fransa tebaasından Pool August Gavran'a da hem Hükümete müteallik işlerde yaptıkları hem de ahaliye ait muamelelerdeki yardımlarından dolayı dördüncü rütbeden Mecidi Nişanı verildi[521].

Yine Kasaba Demiryolu Şirketi'nin yeni şirkete devri hususunda hizmetleri görülen Yataklı Vagonlar Şirketi'nin Paris Şubesi Müdürü Loşö'ye üçüncü rütbeden Mecidi ve Brüksel Şubesi Müdürü Şiröder ile Nagelmackers'in İstanbul vekili tercümanı Margosyan Kegam Efendi'ye dördüncü rütbeden Nişan-ı Osmanî[522], Yataklı Vagonlar Şirketi başkâtibi Stolsi ve muhasebecisi Schofar,

BOA, BEO, 406/30377, lef-6.

518 *BOA, YA.HUS*, 304/68.

519 Şefkat Nişanı II. Abdülhamid döneminde 1878'de ihdas edilmiş olup yalnız kadınlara mahsus bir nişandır. Altından yapılmış olan bu nişan üç dereceli (rütbeli) olup, birinci derecenin şemsesi ile ikinci derecenin nişanı murassa, birinci derecenin nişanı ile üçüncü derece nişan sadece minelidir. Nişanlarda Sultan II. Abdülhamid'in "el-gazi" ünvanlı tuğrası ve altında 1295 tarihi bulunur. Metin Ürüreten, *Osmanlı Madalyaları ve Nişanları*, İstanbul 2001, s. 287.

520 *BOA, İ.TAL.*, 59/1312-S-7.

521 *BOA, T.DMİ*, 952/4.

522 Nişan-ı Osmânî Sultan Abdülaziz döneminde 12 Aralık 1861 tarihli nizamname ile çıkarılmıştır. Başta üç rütbe olarak düşünülmüş fakat daha sonra dördüncüsü de eklenmiştir. Sadece birinci derecenin murassa mevcuttur. Kurdelası yeşil, kenarları kırmızı çizgilidir. Nişan-ı Osmânî 7 köşeli bir yıldız formundadır. Ön ve arka yüzleri minelidir. Ortasında bir plaka üzerine darbedilmiş,

Nagelmackers'in hususi kâtibi Jerve ile İstanbul vekili hususi kâtibi Hisarliyan Karnik Efendi'ye ve Yataklı Vagonlar Şirketi üst düzey personelinden Dore ve müfettişlerinden Lomer, Morinzo ve Jober ve İstanbul acentesi John Buy'a zikredilen rütbeden Mecidi Nişanı verilmesi kararlaştırıldı[523].

E. İnşaata Başlanması İçin Yapılan Ön Çalışmalar

Mukavele ve şartnamelerin düzenlenmesi ve imtiyazın verilmesinden sonra mevcut hatların devir teslim işleri yapıldı ve hattın inşası için gerekli çalışmalara başlandı. Öncelikle Alaşehir'den Afyonkarahisar'a kadar inşa edilecek hattın keşfi için 17 Nisan 1893 tarihinde Mühendis Kolanj'ın başkanlığında bir fen heyeti görevlendirilmişti[524]. 1895 Haziran'ında Alaşehir-Afyonkarahisar hattının güzergâh planları ve haritaları hazırlandı. Bu plan ve haritalar Temmuz 1895 başlarında hattın inşaat müdürü Viktor Limauge tarafından Nafıa Nezareti'ne takdim edildi[525]. Nafia Nezareti'ne takdim edilen haritalarda demiryolu hattı için üç güzergâh tayin edilmişti. Bu üç güzergâhtan birisinin seçilmesi için Ağustos 1895 başlarında başlayan[526] çalışmalar sonuç verdi ve Kasaba hattının Afyonkarahisar'a kadar uzatılması için tanzim edilen planlar Hükümetçe uygun görülüp tasdik edildi[527].

Hattın inşasına başlanmadan önce yapım için gerekli olan her türlü alet, araç ve gereçler tedarik edilerek Alaşehir'e gönderildi[528]. Maden kömürü ve barutun ihtiyaç dâhilinde tedariki sağlanmaya başlandı.

Alaşehir-Afyon arası demiryolu hattının tesviye ve inşa çalışmaları için güzergâh kısımlara ayrılmış ve her kısım farklı müteahhide ihale edilmişti[529].

Osmanlı Devleti'nin istiklalini simgeleyen çift davul ve âlem, bunun üzerinde Osmanlı Devleti'nin kuruluş tarihi olan "sene 699" hicri yazısı bulunmaktadır. Geniş bilgi için bkz. Metin Ürüreten, *a.g.e.*, s. 232 vd; İbrahim Artuk, *a.g.m.*, s. 155.

523 *BOA, YA.RES.*, 72/44.
BOA, DH. MKT., 17/1, lef-1.

525 *Servet-i Fünun*, nr. 229 (20 Temmuz 1311/1 Ağustos 1895), s.6.

526 *Servet-i Fünun*, nr. 230 (27 Temmuz 1311/8 Ağustos 1895), s.5,

527 Planlar üzerinde yapılan müzakereler sürecinde Kasaba hattının inşaat müdürü Limauge de İstanbul'da bulunup süreci yakından takip etmiştir. Hatta planların onaylanmasından sonra inşaata ait bazı meseleleri görüşmek üzere birkaç gün daha İstanbul'da kaldıktan sonra İzmir'e geçeceği ve yolların tesviye çalışmalarına başlanacağı Hüdavendigar gazetesinde duyurulmuştur. Bkz. *Hüdâvendigâr Gazetesi*, nr. 1652 (2 Ağustos 1311/14 Ağustos 1895), s. 1; Uşak'ın 32 kilometre ilerisinden itibaren Afyon'a kadar yapılacak kısmın kat'i keşif haritalarının Nafia Nezareti'ne takdim edilmesi ile ilgili bkz. *Ahenk*, nr. 8 (18 Mart 1895), s. 1.

528 Gülçin Uzuntepe, *Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) (1856-1897)*, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir 2000, s. 74.

529 *Ahenk*, nr. 58 (20 Eylül 1895), s. 1; *Servet-i Fünun*, nr. 235 (31 Ağustos 1311/12 Eylül 1895), s.4-5.

Toplam müteahhit sayısı 21 idi ve her müteahhit kendisine verilen kısmı en son 1898 yılı içinde bitireceklerini garanti etmişti[530]. Levi Bozzolo[531], Morizi Bittevi[532], Waligorski[533], Lesiak[534], Pagani[535], Rekk[536] ve Panayaki[537] isimleri tespit edilebilen müteahhitlerdi. Bunlardan başka hat boyunca demir çubukları döşeme işi de Beneti isimli müteahhide verildi[538]. Alaşehir'den başlayacak hat, Güneyköy, İnay, Uşak, Banaz ve Oturak cihetlerinden geçip Afyonda son bulacaktı[539]. Bölgede çıkan gazetelerde, Alaşehir-Afyon arasında yapılacak demiryolunun öneminden ve bölgeye sağlayacağı katkılardan bahsedilerek[540], inşaatın 24 Temmuz 1895 tarihinde başlayacağı haber veriliyordu[541].

Müteahhitler işi yüklendikten sonra çalışmalara başladılar. Öncelikle hattın inşasında çalıştırılacak işçi ve memurlar istihdam edilmeye başlandı[542]. İnşaatta çalışacak memur ve işçilerin isimlerinin önce demiryolu şirketine, şirketin de Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne bildirilmesi şartname gereği idi. Nezaretten şirkete gönderilen çeşitli tarihlerdeki yazılarla hattın inşasında istihdam edilecek bütün memur ve işçilerin isimleri ve tabiiyetleri ile ilgili bilgi verilmesi istenmişti[543].

İşi yüklenen müteahhitler genellikle yurtdışından işçi istihdam ediyorlardı. Fransız, İtalyan, Avusturyalı, Arnavut, Bulgar, Karadağlı ve İran uyruklu işçiler gelmişti. Bunların yanında Osmanlı vatandaşı olan Müslüman ve gayrimüslim işçiler de istihdam ediliyordu. Ancak yurtdışından gelen işçilere göre sayıları

Servet-i Fünun, nr. 248, (30 Teşrinisani 1311/12 Aralık 1895), s. 107; Uzuntepe, *a.g.t.*, s, 74.

Levi Bozzolo, Alaşehir ile Güneyköy arasında ve inşaatın 17. kısım müteahhidi idi. *BOA, T. DMİ*, 959/8; *T. DMİ*, 963/3.

[532] Alaşehir demiryolu müteahhitlerinden olan Morizi Bittevi Uşak'ta ikamet ediyordu. *BOA, T. DMİ*, 958/123; *BEO*, 817/61270.lef-7.

[533] Fransız olan Mösyö Waligorski 4. ve 5. kısımların müteahhitliğini yapıyordu. *BOA, T.DMİ.*,961/59; 961/64; 961/78; 962/57; 962/71; 962/102; BEO, 824/61795; *Servet-i Fünün*, nr.283, s. 181 (1 Ağustos 1312/13 Ağustos 1896).

[534] Avusturyalı olan Mösyö Lesiak 14 ve 15. kısımların müteahhidi idi. *BOA, T. DMİ*, 970/101; 956/81; 966/26; 970/101; 985/19.

[535] Pagani ile ilgili bkz. *BOA, T. DMİ*, 968/10.

Hattın Uşak kazası Çarıkköy civarı kısmı müteahhidi olan Rekk İtalya uyrukluydu. *BOA, T. DMİ*, 971/78; 972/25.

[537] Panayaki ile ilgili bkz. *BOA, BEO*,790/59200.

[538] Demir çubukların döeşenmesi 1896 yılı sonlarına doğru başlamıştı. 1896 Aralık ayı başlarında 10 kilometrelik bir alanın döşenmesi tamamlanmıştı. *İzmir*, nr. 0141/1 (25 Teşrinisani 1312/7 Aralık 1896), s. 3; *Servet-i Fünun*, nr. 300, (28 Teşrinisani 1312/10 Aralık 1896), s. 109.

[539] *Ahenk*, nr. 58 (20 Eylül 1895), s. 1.

[540] *Ahenk*, nr. 56 (13 Eylül 1895), s. 1.

[541] *Ahenk*, nr. 61 (30 Eylül 1895), s. 2.

BOA, T. DMİ, 952/100.

BOA, T. DMİ, 952/122; *BOA, T. DMİ*, 953/41.

oldukça az idi ve genellikle kol kuvveti gerektiren işlerde çalıştırılıyorlardı[544]. Gazetelerde, demiryolu inşaatında çimento taşımak, yol açmak gibi işlerde çalışacak elemanlara ihtiyaç duyulduğu, İzmir'de işsizlikten şikâyet eden bazı arabacı ve devecilerin çalışmak üzere şirkete başvurmaları gerektiği yönünde ilan ve haberler yer alıyordu[545].

Hat boyunda çalışan işçi sayıları ile ilgili kesin bir rakam belirlenemedi. Ancak 3 Nisan 1896 tarihli Ahenk Gazetesinde yarıdan fazlası İtalyalı olmak üzere 6 binin üzerinde[546] ve 30 Mayıs 1896 tarihli bir belgede de 7.000 civarında yabancı işçi çalıştığı belirtilmişti[547]. Yine 13 Ağustos 1896 tarihli Servet-i Fünun'da çıkan bir habere göre demiryolu hattında çalışan toplam işçi sayısı 12 binin üzerinde idi[548]. Bu konu ile ilgili net olarak ifade edilebilecek rakam da müteahhitlerden Waligorski'nin yanında çalışan işçi sayısının 1.300 olduğudur[549]. Bir müteahhidin yanında ortalama bu kadar işçi çalıştığı kabul edilirse toplam işçi sayısının 12 binin üzerinde olması kabul edilebilir bir rakam olarak görülür.

İnşaatın rahat bir şekilde devam etmesi için bir taraftan işçi istihdamı yapılırken diğer taraftan inşaatta kullanılacak araç-gereçlerin bir kısmı getirilmiş kalanlarının da getirilmesine devam ediliyordu[550].

1. İnşaatın Başlaması

Şirket tarafından takdim edilen planlara göre Alaşehir-Afyonkarahisar arasındaki demiryolu hattı için, hattın 250. kilometresinde bulunan Killik isimli köyde ikinci istasyon ve ondan 5 kilometre mesafede bulunan Yeniköy'de üçüncü istasyon inşa edilecekti. Bu iki köy Alaşehir'den Kula'ya giden araba yolu üzerinde bulunuyordu.

Hat, Yeniköy'den sonra 5 kaza ve Umurbaba dağları arasından geçerek Eşme kazasının yakınında bulunan Elvanlar Köyü'ne ulaşacak ve burada dördüncü istasyon yapılacaktı. Elvanlar Köyü, Yeniköy'den takriben 40 kilometre uzaklıkta idi. Elvanlar'dan 20 kilometre mesafede İnay isimli mevkide beşinci istasyon yapılacaktı. İnay mevkii Aydın ile Hüdavendigar Vilayetleri hududu üzerinde

[544] Leyla Şen, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, TESAV yayınları, Ankara 2000, s. 25.

[545] *Ahenk*, nr. 114 (15 Nisan 1896), s. 2

[546] *Ahenk*, nr. 112 (3 Nisan 1896), s. 2; Gazetede ayrıca inşaatın hızla devam ettiği belirtilerek belirtilen süreden daha önce tamamlanacağı ifade edilmişti.

[547] *BOA, BEO*,786/58899.

[548] *Servet-i Fünun*, nr. 283 (1 Ağustos 1312/13 Ağustos 1896), s. 182.

[549] *BOA, BEO*,830/62176.

[550] *Ahenk*, nr. 61 (30 Eylül 1895), s. 2.

bulunmaktaydı. Ondan 20 kilometre mesafede Uşak İstasyonu olacaktı. İnşaatın zorluğu hattın bu kısmında olacaktı. Burada üç köprü yapılacaktı. Köprülerden birisi oldukça büyük ve uzun olacaktı. O ana kadar Anadolu'da bu kadar büyük ve uzun köprü yapılmamıştı. Aynı şekilde İnay-Uşak arasında 22 tünel açılacak, bu tünellerin büyüğü 1.850 metre ve küçüğü 750 metre uzunluğunda olacaktı.

Uşak'tan sonra Banaz, Dumlupınar Köyü ve Afyonkarahisar'da birer istasyon inşa edilecekti. İnşaatın 2,5 yılda tamamlanıp yaklaşık 2.500.000 lira sarf edileceği tahmin edilmekteydi. Başlangıçta 3.000 kadar işçi çalışıyordu[551]. Ayrıca, demiryolu hattı boyunca işçi, memur ve mühendisler için de kulübe ve barakalar yapılmaya başlanmış ve bu iş için de ayrı işçiler istihdam edilmişti[552]. Ancak bu kulübe ve barakaların yapımında bazı problemler çıktı. Çünkü inşaat mühendisleri, baraka ve kulübeleri yaparken hem Hükümete sormuyor, hem de rastgele yerlere yapıyorlardı. Bu konu ile ilgili gönderilen yazıda, Hükümetten habersiz ve gelişigüzel yapılacak barakaların yıkılacağı ifade edilmişti[553].

Hazırlıkların büyük ölçüde tamamlanmasıyla, Aydın Vilayeti Valisi Hasan Fehmi Paşa, vilayet memur ve erkânı ile Osmanlı Bankası müdürleri ve bölgenin ileri gelenlerinin katılımıyla 18 Ekim 1895 Cuma günü Alaşehir'den itibaren demiryolu inşaatına başlandı[554].

2. Alaşehir-Afyonkarahisar Hattı İnşası İçin Yeni Memur Tayinleri

Bu dönemde devletin hem Avrupa hem de Anadolu topraklarında demiryolu inşaatları hız kazanmıştı. Selanik-Manastır, Şark demiryolları, Mudanya-Bursa, Mersin Adana, İzmir-Kasaba ve Selanik-Dersaadet İltisak hatları ile ilgili çalışmalar devam ediyordu. 1895 sonunda inşaatların çoğalmasına paralel olarak ilgili mevkilere yeni memurlar görevlendirildi. Margosyan Efendi, İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu İnşaat Komiserliği görevinde bulunuyordu. Şem'i Efendi de aynı şirkette işletme komiseri idi. Bu kişilerin görev yerlerinde bir değişiklik yapılmadı. Karesi Sancağı Başmühendis Muavini Ahmed Muhtar Efendi, İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu İnşaat Komiser Muavinliğine tayin edildi[555].

Servet-i Fünun, (İlave kısmı), (19 Teşrinievvel 1311/31 Ekim 1895), s.59-60.

Servet-i Fünun, nr. 248 (30 Teşrinisani 1311/12 Aralık 1895), s. 107.

Benzer durumlar daha önce Eskişehir ve Konya'da da yaşanmıştı. Buralarda da düzensiz ve izinsiz yapılan bina ve kulübeler yıkılmıştı. *BOA, T. DMİ*, 958/67.

554 *Servet-i Fünun*, nr. 241 (12 Teşrinievvel 1311/24 Ekim 1895), s.51; İnşaatın başlama tarihi ile ilgili olarak ayrıca bkz. *Salnâme-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1314, s. 115; Gazetelerde inşaatın 24 veya 25 Temmuzda başlayacağı hususunda haberler çıkmıştı. Ancak hazırlıkların erken tamamlanmasıyla inşaat öngörülen tarihten bir hafta önce başladı. *Ahenk*, nr. 61 (30 Eylül 1895), s. 2.

555 Buna göre Margosyan Efendinin maaşı 3.500, Ahmed Muhtar Efendinin maaşı 1.200, Şem'i Efendinin maaşı 2.750 kuruş olacaktı. Bahsedilen diğer demiryollarında istihdam edilmek

Ancak kısa bir süre sonra Mudanya-Bursa Demiryolu işletme komiserliğinde görevli bulunan Zühdü Efendi ile Ahmet Muhtar Efendi'nin çalışma yerleri değiştirildi[556] ve Margosyan'ın yardımcılığına Zühdü Efendi getirildi[557]. Yine 26 Aralık 1895'te İzmir-Kasaba demiryolu hattının inşaat müdürlüğüne Viktor Limauge tayin edildi[558].

Yine Mayıs 1895'te Hendese-i Mülkiye-i Şâhâne Mektebi'nden mezun olup ülkenin çeşitli yerlerinde çeşitli işler için tayin edilen kişilerden Muhtar, İrfan ve Nazif Efendiler Kasaba Demiryolu Şirketinde istihdam edilmek üzere gönderilmişlerdi[559].

28 Haziran 1896'da şirkette komiser muavini olarak görev yapan Dadyan Efendi Aydın Demiryolu Şirketi'ne, Aydın Demiryolu idaresinde çalışan Ahmed Efendi de Kasaba Demiryolu İşletme Komiser Muavinliğine tayin edildi[560].

3. Arazi İstimlakı Çalışmaları ve Bazı Gümrük Muafiyetleri

Demiryolu hattının inşa süreci sürerken bir taraftan da kısım kısım arazi istimlâk çalışmaları devam ediyordu. İstimlakı yapılan arazilerin muameleleri Nafıa Nezareti'ne havale ediliyor, burada oluşturulan fen heyeti tarafından kontrol edilerek tasdikleri yapılıp gereği için şirkete geri gönderiliyordu[561]. Aynı şekilde istasyonlar ve istasyonlarda yapılacak bekleme salonları, tuvalet, abdesthane ve mescit gibi yerlerin planları da nezaretçe onaylandıktan sonra yapılmak üzere şirkete iade ediliyordu[562].

üzere görevlendirilen memurlar hakkında geniş bilgi için ayrıca bkz. *BOA, T. DMİ*, 953/95.

[556] Zühdü Efendinin maaşı 2.000 kuruş olarak belirlenmişti. *BOA, T. DMİ*, 953/99. *BOA, T. DMİ*, 954/90.

BOA, T. DMİ, 954/103; Viktor Limauge 18 Ağustos 1896 tarihinde görevinden ayrılmıştır. *BOA, T. DMİ*, 961/40 ve 962/54.

[559] *BOA, T. DMİ*, 958/55.

[560] *BOA, T. DMİ*, 959/68; *BOA, T. DMİ*, 959/69, Bu görevinden dolayı Ahmed Efendiye 1.000 kuruş maaş tahsis edilmişti.

[561] Çeşitli kısımlardaki arazi istimlakı çalışmalarıyla ilgili geniş bilgi için ayrıca bkz., *BOA, T. DMİ*, 958/18; (958/61); (958/114); (958/115); (959/13).

[562] *BOA, T. DMİ*, 959/51; hat boyunca yapılan istimlak çalışmaları ve bunların haritaları ile ilgili daha geniş bilgi için aşağıdaki belgelere bakılabilir: Hattın 51,500-54,620, 60,200-69,692 ve 80,270-84,195. kilometreler arasında istimlak haritaları için *BOA, T. DMİ*, 958/114, lef-1; Üçüncü Kısımda Ahmedler nahiyesi, 60+135 ve 68+135 kilometreler arası, Gedikler Nahiyesi, 68+135 ve 69+386 kilometreler arası, Karacaahmed Nahiyesi, 69+386 ve 69+627 kilometreler arası ve Altıncı Kısımda Düzlüce Nahiyesi 251,500 ile 252,622 kilometreler arasında (nezaretten musaddak haritanın 52,622 ve 58,500 kilometresine mukabil) ve Kerim Nahiyesi 252,622 ile 254,620 kilometreler arasındaki istimlak çalışmaları için *BOA, T. DMİ*, 958/114, lef-2; Tasdik edilmiş olan bir demir köprü haritası için *BOA, T. DMİ*, 961/41; Ağustos'un 20'sine kadar birinci kısmın inşaatını mübeyyin profiller ile teftiş esnasında müşahede olunan konular hakkında inşaat komiseri tarafından

Mevcut demiryolu hatlarında ve yeni yapılan hatlarda kullanılmak üzere yurtdışından maden kömürü getiriliyordu. İthal edilen maden kömüründen gümrük vergisi alınıp alınmayacağı hususu gündeme geldi. Rüsumat Emaneti'nden, Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne gönderilen yazıda eski hatlarda kullanılan kömürden gümrük vergisi alınacak olup, yeni yapılmakta olan hatlarda kullanılacak maden kömüründen ise gümrük vergisi alınmayacağı belirtilmişti[563]. Kasaba Demiryolu Şirketi tarafından 1897 senesinin ilk altı ayı zarfında yurtdışından getirilen ve inşaat kısmında kullanılan maden kömürü miktarı Nisan 1897'de 963 ton ve Haziran 1897'de 2.593 ton olmak üzere toplam 3.556 ton olmuştu[564]. Ayrıca hattın inşasında kullanılmak üzere gerekli olan barut da Tophane-i Âmire'den getirtiliyordu[565].

Bu arada inşaatın durumu devlet tarafından ciddi bir şekilde takip ediliyordu. Şirket yetkililerince yapılan teftişler ve sonuçları Demiryollar İdaresi'ne bildiriliyordu. Yapılan teftişler sırasında bazen güzergâh değişikliği ya da bazı küçük tadilatlar söz konusu olabiliyordu. Bunlar da hemen Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne bildirilerek gerekli onaylar alınıyor ve güzergâhta gereken tadilat işlemleri yapılıyordu. Mesela, 20 Ağustos 1896 tarihine kadar olan birinci kısım inşaatı ile ilgili hattın inşaat müdürü Kapp[566] tarafından hazırlanan rapor ve

takdim edilen rapor için *BOA, T. DMİ*, 962/82; 15; Eylül 1896'ya kadar Alaşehir-Karahisar hattının ikinci kısmı üzerinde icra edilmiş olan inşaat ile ilgili *BOA, T. DMİ*, 963/55, lef-1; Alaşehir-Karahisar hattının dört, beş, altı ve yedinci kısımları üzerindeki inşaat faaliyetleri ile ilgili *BOA, T. DMİ*, 963/55, lef-2; Demiryolu hattının birinci kısmında yapılan inşaatla ilgili *BOA, T. DMİ*, 964/44; Hattın 23+466 kilometresiyle 268+192 kilometresi arasında bulunan derbend ve Oturak nahiyelerinde istimlakı icap eden arazinin haritaları için *BOA, T. DMİ*, 964/61; Hattın 42+196 kilometresinde ve sol cenahından 1.103 metrede suların birikmesi ve zabtı zımnında Ülküden nahiyesinde kati istimlakı lazım gelen arazinin harita ve cetvelleri için *BOA, T. DMİ*, 964/62; Hattın birinci kısmında 27 Kasım 1897'e kadarki inşa faaliyetleri ile ilgili *BOA, T. DMİ*, 965/18; Hattın ikinci kısmında 22 Kasım 1897'e kadarki inşa faaliyetleri ile ilgili *BOA, T. DMİ*, 965/49; Hattın ilk üç kısmında 8 Şubat'a kadar olan inşaat raporları için *BOA, T. DMİ*, 967/26; 15 Mart 1897 tarihine kadar inşaatın ikinci kısmı ile ilgili profil ve cetveller için *BOA, T. DMİ*, 968/57 ve 2 numaralı viyadükün tahkim inşaatı ile ilgili bkz. *BOA, T. DMİ*, 974/6.

[563] *BOA, T. DMİ*, 959/52; Alaşehir-Afyon hattının inşasına başlanıldığı tarihten itibaren Kasaba Demiryolu Şirketi tarafından yurtdışından gelen maden kömürünün işletme ve inşaata ait kısmını gösteren raporlar peyderpey Nezarete bildiriliyordu. Bundan eski hatlarda kullanılan maden kömürlerinin gümrük vergisi alınıyordu. *BOA, T. DMİ*, 962/32

[564] *BOA, T. DMİ*, 974/106.

[565] Barut verilmesi hususunda temkinli davranılıyordu. Barutların polis ve zabtiye nezaretinde şirkete teslimi gerekiyordu. O sıralar çok fazla barut getirilmiş olduğundan dikkatli kullanılması ve herhangi bir olumsuzluğa meydan verilmemesi konusunda güvenlik güçleri uyarılmıştı. *BOA, T. DMİ*, 960/56.

[566] İnşaat müdürlüğü görevini başlangıçta Mösyö Limauge yürütüyordu. Mösyö Limauge'nin

değişiklik önerileri Demiryollar İdaresi'ne bildirilmiş ve Eylül ayı içerisinde de değişikliklerin yapılmasına izin verilmişti[567].

Yine Alaşehir hattı inşaat müdürü Kapp, 8 Ekim 1896 tarihinden 16 Ekim 1896 tarihine kadar hattı baştanbaşa dolaşmış, 8-16 Ekim arası Alaşehir ve İnay arası, 13-16 Ekim tarihleri arasında da İnay-Afyonkarahisar arasını teftiş etmişti[568].

4. İnşaatın Durumu Hakkında Raporlar

Ticaret ve Nafıa Nezareti'nden gönderilen 26 Temmuz 1897 tarihli bir yazı ile Alaşehir Afyon arası demiryolu hattının genel durumu ile ilgili şirketten bir rapor istenmişti. Bunun üzerine hattın inşaat komiser muavini Zühdü Efendi, 25 gün boyunca inşa edilen hat mahallerini dolaşarak ayrıntılı bir rapor hazırlamış ve 10 Ağustos 1897'de Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne takdim etmiştir[569]. Buna göre Alaşehir'den Elvanlar'a kadar olan inşaat hakkında takdim edilen rapor şöyleydi:

Alaşehir'den Elvanlar'a kadar inşa edilen hattın toplam uzunluğu son defa tasdik edilen güzergâha tamamıyla uygundur. Fakat iki küçük tadilat yapılmıştır. Profiller Hükümetin tasdik ettiği profillere tamamıyla uygundur. Fakat su taşkınlarından dolayı 6+800. kilometreden 7+525. kilometreye kadar tesviye edilen toprak üzerinde yeniden tadilat yapılacaktır. Tesviye için gerekli toprak ve taşlar çalışma yapılan yerlere yakın alanlardan getirilmektedir. Tesviye edilen mahallerin tamamı mükemmel surette olup fevkalade su ve sel baskınlarına bile dayanabilecek durumdadır[570].

Alaşehir'den Elvanlar İstasyonu'na kadar yapılan köprü, kemer, geçit, lağım gibi yapı sayısı 205 adettir. Bunlardan başka 40 santimetrelik 9 ve 20 santimetreliklik 3 adet lağım yapılmıştır. 205 yapı dâhilinde üstünde ve altında demir köprüler, kemerli köprüler ve suların akıp dökülmesine mahsus delikler mevcuttur. Tasdik edilmiş olan haritalarda gösterilen miktardan fazla yapı inşa edilmiş olup bazı köprülerin gözleri de büyütülmüştür. Bunlar arasında büyük köprülerden 11 tanesi 4 metrelik olup ikisi kemerli ve biri demirden yapılmıştır. İki tanesi 10 metrelik göze sahiptir. 15 metrelik gözü olan beş köprü vardır. Bunlardan başka yapılan üç

çeşitli sebeplerle istifa etmesi üzerine bu göreve Mösyö Kapp getirildi. *BOA, T. DMİ*, 957/17.

[567] *BOA, T. DMİ*, 962/82.

[568] *BOA, T. DMİ*, 962/102.

[569] *BOA, T. DMİ*, 972/40, lef-1 ve 2; Mösyö Kapp'ın demiryolu inşaatını teftişiyle ilgili ayrıca bkz. *Hizmet Gazetesi*, nr. 1098 (10 Muharrem 1315/11 Haziran 1897), s. 3.

[570] *BOA, T. DMİ*, 972/40, lef-3.

büyük köprü daha vardır ki, bunlar yukarıdaki yapılardan ayrı değerlendirilmelidir. Su basmaları sıkça görüldüğünden yapılan köprülerin temelleri sağlam toprak ya da kaya üzerine yapılmıştır. Köprüler, su setleriyle muhafaza edilmiştir.

Büyük ve küçük köprüler ile tünellerin bütün kargir yapısı killi ve kumlu balçık ve granit olarak seçilmiş malzeme ile ve kum ve kireçten mürekkep harçlarla dikkatlice yapılmıştır. Tünellerin temelleri sağlam ve muntazam taşlarla yapılmıştır. Güneyköy İstasyonu'na ve İzmir'den yapılan 20 tünel şekil bakımından Nezaretin tasdik ettiği harita ve fennî kaidelere tamamıyla uygundur. Aksâmı, tasdik edilen haritalardaki aksamın aynısı olup Almanya Demiryolları ve Osmanlı Demiryollarında kabul edilen numunelere uygundur.

Üç köprünün ayaklarında ve ayaklarının arasında duvar çekilmiş olan kısımları iyi ve sağlam cinsinden köşeli taşlarla yapılmıştır. Sonuç olarak bütün kargir imalat mükemmel olarak yapılmış olup herhangi bir noksanı bulunmamaktadır. Altyapı ve üstyapı çalışmaları ile üç büyük köprünün demirden yapılan kısımları şekil ve büyüklük bakımından nezaretçe tasdik edilen plan ve evraklara uygundur. Köprüler, 90 ton ağırlığında iki adet kuvvetli ve ağır makine ile 360 ton ağırlığında edevat, demir çubuklar ve traversler ile yüklü 18 vagonun her gün işlemesiyle tecrübe edilmiştir.

Tenha olduğundan dolayı, Alaşehir'den Elvanlar'a kadar olan geçitlerden hiç birinde parmaklık inşasına gerek görülmemiştir. Alaşehir ile Elvanlar İstasyonu'nda çalışan amele ve bekçiler için muntazam ve dayanıklı yedi baraka mevcuttur. Arazide mevcut olan su yollarının hepsi muhafaza edilmiş ve ehemmiyetlerine göre sifonlar ve delikler yahut lağımlar vasıtasıyla devam ettirilmiştir.

İyi cins tesviye kumu Alaşehir'e 2 kilometre mesafeden getirilmiştir. Traversler ve demir çubuklar ile birbirine bağlanacak demirlerin ve yolun bütün mühimmatının şekil, ağırlık ve diğer özellikleri uygundur. Beher metresi 34 kilo ağırlığında 11+52 ve 11+60 metre uzunluğunda demir çubuklar kullanılmıştır. Şartnamede belirtildiği üzere Alaşehir'de müstahdemler için bir hane yapılmış, makinelere mahsus mahal genişletilmiştir. Killik'te yolculara mahsus bina, eşya hangarının kargir imalatı, üstü örtülü bir rıhtım, iki adet su haznesi, abdesthaneler, kuyu, tatlı su kuyusu ve arabaların ağırlığına uygun köprü inşa edilmiştir. Telgraf makinesi konulmuş ve daima cereyanlı mors usulünde edevatı bulundurulmaktadır. 31. kilometrede su tedariki için yardımcı ufak bir mahal yapılmıştır. Bütün istasyonlar çok kısa süre içinde tamamlanmış olacaktır.

Eşya ve emtia için demir hangarlar henüz hiçbir yerde yapılmamıştır. Bunlar sipariş edilmiş ise de henüz hiç biri gelmemiştir. Bu noksandan başka bütün durak

ve istasyon kısımlarının tüm inşaatı iyi hal, metanet ve zerafet cihetlerince komisyon tarafından takdire şayan olarak değerlendirilmiştir. Bu derece memnuniyeti mucep bir tarzda yapılmış çalışmanın memleketin hiçbir hattında bulunmadığı da ayrıca ifade edilmiştir. Sonuç olarak yolun ve istasyonlarının kargir yapıları tamamen şartnameye uygun bulunmuştur[571].

Komsiyon esasen Alaşehir'den Elvanlar'a kadar olan kısmı teftiş edecek iken, nezarete arz etmek üzere Uşak ve havalisinin inşaat direktörü Kapp'ın müracaat etmesiyle Elvanlar'dan Uşak'a kadar yapılan inşaatın durumu hakkında bir rapor daha hazırlanmıştı. Bu raporda şu hususlar yer alıyordu:

Elvanlar ve ötesinden Uşak'a kadar tesviye çalışmaları tasdik edilen haritalara uygundur. Elvanlar, hattın 49+710. kilometresinde bulunmaktadır. Tasdik edilen haritanın aksine bazı istasyon yerlerinde değişiklikler yapılmıştır. Mesela, Ahmedler İstasyonu 66+725. kilometreden 76+119. kilometreye, İnay İstasyonu 84+694. kilometreye, Karaköy İstasyonu 103+683. kilometreden 104+186. kilometreye ve Uşak İstasyonu da 118+654. kilometreden 119+292. kilometreye çekilmiştir[572].

Elvanlar'dan İnay'a kadar yapılan köprü, kemer, geçit gibi yapıların sayısı 91 adettir. Bunlar kararlaştırılan miktardan daha fazla olduğu gibi gözlerinin büyütülmesi suretiyle bazı ıslahatlar da yapılmıştır. Bu 91 yapı içinde 2 adet 4 metrelik ve kemerli, 1 adet 5 metrelik ve kemerli, 1 adet 6 metrelik ve kemerli, 1 adedi 2x6 ve demirden, 1 adet 8 metrelik ve kemerli, 2 adet 12+904 metrelik ve demirden köprü vardır. 76+339. kilometrede müstahdemler için bir bina yapılmıştır[573].

İnay İstasyonu'nun, biri arabalar için olmak üzere 4 hattı vardır. Orada yolculara mahsus bina, abdesthane, yolcu rıhtımı, üstü örtülü rıhtım, makinelerin korunması için mahaller ve makine köprüsü yapılacaktır. Yolcu binasının kargir işi tamamıyla bitmiş olup, alt katının doğramaları Ağustos'un 14'ünde tamamlanmış olacaktır. Makinelerin hıfz mahalli tamamlanıp henüz doğramaları olmamıştır. İnay İstasyonu'ndan Karakuyu İstasyonu'na kadar hat metin, müstahkem ve her konuda tasdik edilen haritalara uygun yapılmıştır. Karakuyu İstasyonu'nda yolcu binasıyla abdesthaneler yapılmıştır. Üstü açık bir rıhtım inşa edilmiştir. Müstahdemler için gerekli binalar da inşa edilmiştir[574].

BOA, T. DMİ, 972/40, lef-3.
BOA, T. DMİ, 972/40, lef-4.
BOA, T. DMİ, 972/40.
BOA, T. DMİ, 972/40.

İnay'dan Uşak'a kadar inşa edilen kemer, köprü, geçit gibi yapıların sayısı 92'dir. Bunlar içinde, 89+861. kilometredeki 8 metrelik kemerli köprü, 110+315. kilometredeki demir köprü ve 114+606. kilometrede 4 metrelik bir demir köprü dikkati çekmektedir. Bütün kargir işler muntazam surette yapılmıştır. Telgraf henüz kurulamamıştır. Uşak İstasyonu'nda metanet ve güzel görünüşüyle dikkati çeken yolcu binası ve abdesthaneler tamamıyla bitmek üzeredir. 145+946. kilometrede bulunan 34 numaralı müstahdem amele barakası, su mahalli ve makine köprüsü aynı şekilde tamamlanmak üzeredir. Kömür rıhtımı ile üstü açık rıhtım bitecek, makinelerin hıfz mahalli, muhafaza mağazası ve lambalar mahalli, kapı ve pencerelerinden sonra bitmiş olacaktır.

Sonuç olarak Elvanlar'dan Uşak'a kadar olan hattın tamamı Teftiş Komisyonunca, Nezaret tarafından tasdik edilen harita, evrak ve fennî kaidelere uygun bulunmuştur[575].

F. İnşaatın Tamamlanarak Alaşehir-Afyon Arasındaki Hatların Açılması

1. Hattın Muayenesi ve Geçici Kabul için Komisyon Teşkili

Alaşehir'den Karahisar'a kadar inşa edilmekte olan hattın, inşa sürecine göre, Alaşehir ile Elvanlar arasındaki kısmının Ağustos (1897) sonunda, Elvanlar ile Uşak arasındaki kısmın Ekim sonunda ve Uşak ile Afyon arasındaki kısmın Aralık ayı sonunda tamamlanacağı düşünülmekteydi. Şirket, zikredilen kısımların, geçici kabul muamelesinin yerine getirilmesi için, Ticaret ve Nafıa Nezareti'nden bir komisyon kurulmasını talep etti[576]. Bu maksatla Ticaret ve Nafıa Nezareti tarafından her üç kısım için de ayrı ayrı komisyon oluşturuldu ve onay için padişaha arz edildi[577]. Buna göre;

Birinci kısım için Demiryollar Müdürü Hayri Bey başkanlığında Fen Müşaviri Sör Vich ve hattın inşaat komiseri Margosyan ve muavini Zühdü Efendi'den oluşan bir komisyon teşkil edildi. Yazışma işleri için Nafıa Kalemi memurlarından Ziya Bey görevlendirildi.

İkinci kısım için aynı şekilde Demiryollar Müdürü Hayri Bey başkanlığında Turuk ve Maabir Müdürü Muavini Arslan, komiser Margosyan ve muavini Zühdü Efendiden oluşan bir komisyon oluşturuldu ve kitabet işlerine Muhasebe Kalemi memurlarından Mahmud Bey görevlendirildi.

BOA, T. DMİ, 972/40.
BOA, BEO, 980/73471.
BOA, İ.TNF., 6/1315-S-4, lef-1.

Üçüncü kısım için yine Demiryollar Müdürü Hayri Bey başkanlığında, Demiryollar müdür muavinlerinden Aram Margosyan, Komiser Margosyan ve muavini Zühdü Efendi'nin iştirakiyle bir komisyon kuruldu ve kitabet işlerine Muhasebe Kalemi memurlarından Kazım Efendi tayin edildi. Komisyonlar, 14 Temmuz 1897 tarihli irade ile onaylandı[578].

Komisyon, çalışmalarına 1897 senesi Aralık ayı içinde başladı. Alaşehir'den Elvanlar'a kadar olan kısmın geçici kabulüne memur olan komisyon, muayene sırasında 2 nolu köprünün Alaşehir tarafında olan başıyla, köprünün birinci gözüne denk gelen arazinin kayma tehlikesinin bulunduğunu tespit etmişti. Durum şirkete bildirilmiş ve şirket de katar geçişleri için gerekli tedbirleri alarak sağlamlaştırma çalışmalarına başlamıştı[579].

Bu komisyonlardan başka, şirketin talebi üzerine, inşaatı biten Alaşehir-Afyonkarahisar hattının kesin ölçüm işlemleri için, 2 Aralık 1897'de Fen Heyeti mühendislerinden Artin Çerkesyan ile Turuk ve Maabir müfettişlerinden Bedri Bey görevlendirilmişlerdi[580].

2. Alaşehir-Elvanlar ve Elvanlar-Uşak Arasının Açılışı

Kasaba Demiryolu'nun Alaşehir-Elvanlar arasındaki birinci kısmı inşaatı 1897 Temmuz'unda tamamlanmıştı[581]. Uşak'a kadar inşaatı tamamlanan kısmı da komisyon tarafından kontrol edilerek, işlemeye uygun bulundu ve bu konuda gerekli iznin verilmesi istendi. 6 Eylül 1897 tarihli irade ile de resmi açılışın yapılmasına izin verildi[582]. 10 Eylül 1897 Cuma günü de, Uşak Kaymakamı Hakkı Bey, Uşak Nâibi, Müftü Hacı Mustafa Efendi, Uşak eşrafından Tiritzâde Mehmed Paşa[583], Tahrirat Kâtibi Kamil Bey, Belde Reisi Mehmed Efendi, ulemadan ve eşraftan birçok kişinin katılımıyla, kurbanlar kesilip dualar edilerek hattın resmi açılışı yapıldı[584].

Alaşehir'den Uşak'a kadar olan kısım 118 kilometre uzunluğunda idi. Alaşehir'den başlayan hat Killik, Güneyköy, Elvanlar, İnay'dan geçip Uşak'a

BOA, İ.TNF., 6/1315-S-4, lef-2; Üçüncü kısım komisyonunda görev alacaklar için ayrıca bkz. *BOA, T. DMİ*, 974/72; *Servet-i Fünun*, nr. 346 (16 Teşrinievvel 1313/28 Ekim 1897), s.63.

579 *BOA, T. DMİ*, 974/73.

580 *BOA, T. DMİ*, 974/104.

581 *İzmir Gazetesi*, (22 Muharrem 1315/23 Haziran 1897), s.6.

582 *BOA, YA.HUS*, 376/32; *Salnâme-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1317, s. 86.

583 Tiritzâde Mehmed Paşa Uşak civarının önemli tüccarlarından idi. Bölgeye pek çok hizmeti olmuştu. Ticarete yaptığı katkılarından dolayı daha önce 13 Mayıs 1895 (18 Zilkade 1312) tarihinde rütbe-i mîr-i mîrâni ile taltif edilmişti. *BOA, İ.TAL.* 1312-Za-35.

584 *İzmir Gazetesi*, nr. 71-20, (14 Cemaziyelevvel 1315/11 Ekim 1897), s. 3.

varıyordu. İzmir Gazetesi'nde verilen habere göre trenler 7 Ekim 1897 tarihinden itibaren işlemeye başlayacaktı[585].

Hattın resmi açılışı vesilesiyle törenlerde yer almış ve bu arada Alaşehir-Uşak arasında seyahat etmiş bir gazete muharriri intibalarını *Kasaba Demiryolu Yâhut Nûr İçinde Bir Cevelan* başlıklı bir yazı dizisi ile İzmir Gazetesi'nde anlatmıştır. Bizzat gözleme dayanan bu bilgiler, o dönem için oldukça dikkate değer ve önemlidir.

Gazetecinin anlattığına göre hattın Uşak'a kadar olan kısmının açılışı için davet edilen gazeteci, ticaret erbabı ve bazı muteber kişiler 12 Eylül 1897 Pazar günü Basmane İstasyonu'na gelip açılış için özel hazırlanan vagonlara yerleştirilmişler ve sabah saat 05.00'da tren hareket etmiştir. Demiryolu güzergâhındaki bütün istasyonların mersin dalları ve Osmanlı sancaklarıyla süslendiği görülmüştür. Sabaha karşı Alaşehir İstasyonu'nda mola verilmiş ve misafirlere kahvaltı ikram edilmiştir. Yaklaşık bir saat kadar süren moladan sonra tren tekrar hareket etmiştir[586]. Bir saat kadar yol gittikten sonra Killik'e varmış ve kısa bir süre beklemeden sonra yola devam edilmiştir.

Alaşehir'den sonraki hat üzerinde yapılan menfez, suyolu ve tünel gibi çalışmalar davetlilerin dikkatini çekmiştir. Yazar bunlarla ilgili gözlemlerini şöyle ifade etmiştir:

Bu Uşak hattı üzerindeki inşaatın pek büyük ve şayân-ı ehemmiyet olduğu zaten haber verilmiş ve yol üzerinde 20 kadar tünel ve birkaç büyük köprü olduğu söylenmiş olduğundan trende bulunan davetliler buraları görmek için sabırsızlanıyorlardı. Tren hızını bir kat daha artırdı ve düdüklerini sık ve daha kuvvetli öttürmeye başladı. O zaman trenin bir "tünel"e girdiğini gördük. Biz artık yer altında gidiyorduk. Bu yer altı seyahati bir dakika kadar sürdü. Tünel 180 arşın uzunluğunda idi. Bu da oldukça uzun bir mesafedir. Bu çalışmalar bir maarif eseridir. Maarif olmadan insanlar bunları yapamaz. Tünelden tren çıkar çıkmaz geriye baktığımızda ne görelim? Koca bir dağ oyulmuş, delinmiş, bir taraftan öbür tarafa çıkılmış. Dağ gayet büyük ve üzeri palamut gibi çeşitli ağaçlarla ve büyük kayalarla doluydu. Tren birinci tüneli müteakip pek az fâsılalar ile böyle birkaç tünele daha girip çıktı. Tünellerin hepsi de özenle yapılmıştı. İçleri, giriş ve çıkışları o kadar metin, o kadar müstahkem bir suretle yapılmış ki hayretle seyrediyorduk.

[585] Tren Alaşehir'den öğleden sonra saat 13.30'da hareket ile Güneyköy'ü saat 16.03'te ve İnay'a 18.10'da geçerek 19.45'te Uşak'a varacaktı. Hattın diğer kısımlarındaki tren hareket saatleri ile ilgili daha ayrıntılı bilgi için bkz. *İzmir Gazetesi*, nr. 67-16, (15 Rebiulahir 1315/13 Eylül 1897), s. 2-3.

[586] *İzmir Gazetesi*, nr. 67-16, (15 Rebiulahir 1315/13 Eylül 1897), s. 1-2.

Hat üzerinde yapılan bu çalışmalar davetlilerin hem dikkatini çekmiş hem de çok beğenilmiştir. Seyahat sırasında tünel ve köprü gibi önemli yapılara gelindiğinde özellikle durulmuş ve bu vesile ile davetlilerin hem görmesi hem de yapılar hakkında bilgi sahibi olması sağlanmıştır. Mesela hat üzerinde yapılan büyük köprü ile ilgili yazarın değerlendirmesi şöyledir:

Bir zaman daha yola devam ettik. Vapör yolunu kesti. Yolcular inmeye başladı. Biz oralarda bir istasyon görmediğimizden trenin duruş sebebini sorduk. Meğer "büyük köprü"ye gelinmiş, tren büyük köprü üzerinden geçerken içindekiler dışarıdan temaşa edecek imiş. Biz de indik. İki büyük dağ arasında gerilmiş acayip başka âlemden biri gibi bir cisim ve demirden mâmul maber (köprü-geçit) görmeye başladık[587]*. Bu köprü cidden şayân-ı temâşâ-i asâriyeden idi. Trende bulunanların hemen yarısından fazlası trenden inip köprünün karşı tarafına, dere içine yürüdüler. Tren âheste bir tur ile harekete başladı. 160 metre yani 240 arşın uzunluğunda bulunan bu muazzam köprünün üzerinden geçen o koca lokomotif ile 11 arabadan mürekkep olan katarın ağırlığına karşı en hafif bir lerze* (titreme) *bile hissettirmedikten başka daha bu gibi sıkletlerin pek çoğuna tahammül edecekmiş gibi duruyordu. Köprü, açık söyleyelim 1,5 minare boyu derinliğinde bulunan azametli derenin hemen iki tarafındaki baş taraflarına yapılmış olan birer duvarla rabtedilmiş ve ortaya tesadüf eden 150 arşın kadar yeri telgraf teli gibi gerilmiş kalmıştır.*

Tren büyük köprüde verilen moladan sonra tekrar hareket ederek bazı tünel ve köprülerden de geçerek İnay İstasyonu'nda tekrar durmuştur. Ardından Güneyköy, Elvanlar, Ahmedli ve Karakuyu istasyonlarından geçilerek Uşak'a varılmıştır. Bütün istasyonların açılış için hazırlanarak süslendiği ve sancaklarla donatıldığı görülmüştür. Trenin Uşak'a varışı ve sonrasında yaşananlarla ilgili gazete muharririnin değerlendirmesi şöyledir:

Ovanın her tarafı her dem bahar halinde bulunan zümrüt gibi palamut ağaçlarıyla müzeyyen idi. Tren biraz daha gider gitmez Uşak'ın minareleri görüldü. İstasyonda birçok kalabalık müşâhede olunmaya başladı. Tren az bir zaman zarfında o görülen kalabalığı iki tarafına alarak Uşak İstasyonu'nda durdu. Görülen kalabalık, hattın resmi küşâdını seyr ü temaşa için Uşak'ın İslam, Hıristiyan, küçük, büyük birçok ahalisinden ibaret idi. Kalabalık arasında birkaç Hıristiyan kadın ve kızlardan başka kadın yoktu. Bundan anladık ki İslam kadınlarıyla yine onlar gibi terbiye görmüş olan yerli Hıristiyan kadınları öyle erkeklerin izdiham ile bulunduğu bir yere gelmemişler. Bu muhsinât-ı nisvâniye Anadolu'nun ekser mahallerinde müşâhede olunmaktadır[588]*.*

[587] *İzmir Gazetesi*, nr. 68-17, (22 Rebiulahir 1315/20 Eylül 1897), s. 1-2.

[588] *İzmir Gazetesi*, nr. 71-20, (14 Cemaziyelevvel 1315/11 Ekim 1897), s. 3.

İzmir'den gelen heyeti Uşak eşrafından Tiritzâde Mehmed Paşa ile Uşak Kaymakamı Hakkı Bey, Uşak Naibi, Müftü Hacı Mustafa Efendi, Tahrirat kâtibi Kamil Bey ve ulemadan eşraftan birçok zat ile belde reisi Mehmed Efendi karşılamıştır. Kurbanlar kesilip, dualar edilerek açılış yapıldıktan sonra istasyona geçilerek misafirlere yemek ikram edilmiştir. Bazı davetlilerin Uşak'ı gezmesinden sonra tekrar istasyonda buluşularak İzmir'e doğru hareket edilmiştir[589].

3. Uşak-Dumlupınar Arasının Resmi Açılışının Yapılması

Hattın Uşak'tan Oturak'a kadar olan kısmı tamamlanmış ve 15 Eylül 1897'de açılışına karar verilmişti[590]. İnşaatı tamamlanan Uşak-Dumlupınar kısmının kontrolü de tayin edilen komisyon tarafından işlemeye uygun bulunarak geçici kabul muamelesi yapıldı[591]. Katarların işlemeye başlaması için izin verilmesi hususunda Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne telgraf çekildi. Daha sonra da Sadaretten verilen izin ile de hattın açılışı yapıldı[592].

4. Alaşehir-Afyon Hattının Tamamlanması ve İlk Lokomotifin Afyonkarahisar'a Ulaşması

Oturak ve Dumlupınar arasındaki kısmın geçici kabulü için görevlendirilen Demiryollar Müdürü Hayri Bey, Margosyan Efendi ve kâtip Kazım Bey'den oluşan komisyon da 22 Ekim 1897 Cuma günü bir Fransız vapuruyla İzmir'e gelip oradan bahsedilen kısma gidip teftiş ve muayene işini gerçekleştirmişlerdi[593]. Bu kısmın açılışı da 27 Ekim 1897 tarihinde yapıldı[594]. Dumlupınar-Afyonkarahisar arasındaki kısım da 1897 Kasım ayı sonlarında tamamlandı. Kontrol ve muayenelerin yapılmasından sonra geçici kabul işlemleri yapılmış[595] ve işletmeye izin verilmişti[596]. Afyonkarahisar'a ilk lokomotif ise 1 Aralık 1897 tarihinde gitmiş ve bu kısmın geçici kabul işlemleri de 20 Ocak 1898'de yapılmıştı[597].

İzmir Gazetesi, nr. 73-22 (28 Cemaziyelevvel 1315/25 Ekim 1897), s. 1-2; Uşak kısmının açılışı ile ilgili İzmir Gazetesi'inin çeşitli nüshalarında seri olarak yayımlanan "Kasaba Demiryolu Yahut Nur İçinde Bir Cevelân" başlıklı yazı dizisi bizzat gözleme dayanan ve o dönem için oldukça dikkate değer ve önemli görülmektedir.

590 *Servet-i Fünun*, nr. 344 (2 Teşrinievvel 1313/14 Ekim 1897), s.46.

591 *Servet-i Fünun*, nr. 345 (9 Teşrinievvel 1313/21 Ekim 1897), s.54.

592 *BOA, YA.HUS*, 378/16; Bu hat üzerinde yapılan köprülen en önemlisi Büyük Menderes nehrinin kollarından olan Banaz Çayı üzerindeki köprüydü. *Servet-i Fünun*, nr. 345 (9 Teşrinievvel 1313/21 Ekim 1897), s.54.

593 *Servet-i Fünun*, nr. 346 (16 Teşrinievvel 1313/28 Ekim 1897), s.63.
Salnâme-i Vilâyet-i Aydın, sene 1317, s. 86.
BOA, T.DMİ. 976/60.
Salnâme-i Vilâyet-i Aydın, sene 1317, s. 86.
Afyonkarahisar'a ulaşan ilk tren yolcu treni olmayıp bir demir taşımaya mahsus yük treniy-

İnşasına 18 Ekim 1895'te başlanan ve Kasım 1897'de tamamlanan Alaşehir'den Afyonkarahisar'a kadar olan kısımların net uzunlukları şöyleydi. Alaşehir'den Elvanlar'a kadar olan kısmın tam olarak uzunluğu 48 kilometre 683 metre 28 santimetre; Elvanlar-Uşak arası 68 kilometre 843 m. 20 santimetre; Uşak-Dumlupınar arası 71 kilometre 18 metre 80 santimetre ve Dumlupınar-Afyon arası 62 kilometre 506 metre 50 santimetreydi[598].

G. Alaşehir-Afyon Hattı İnşaatının Tamamlanmasından Sonraki Gelişmeler

1. İtalyan Konsolosunun Görevine Son Verilmesi

Alaşehir ile Afyonkarahisar arasında yapılan hattın inşasında çalışmak üzere birçok ülkeden işçiler gelmişti. Bu işçilerin sayılarının çok olması bazı merkezlerde konsoloslukların açılmasına sebep olmuştu. Nitekim İtalyan işçilerin yoğun olmasından dolayı Uşak'ta da bir İtalya Konsolosluğu açılmıştı[599]. İnşaatın tamamlanmasıyla birlikte bu bölgede çalışan işçiler ya başka bölgelere gidiyor ya da memleketlerine geri dönüyordu. Konsolosluk görev süresi de inşa süresince yerine getirilecekti. İnşaat tamamlanıp, işçiler de buralardan ayrılmaya başlayınca konsolosun da kalmasına gerek kalmamıştı. Bu amaçla konsolosun görevine son verilerek Uşak'taki İtalya Konsolosluğu kapatıldı[600].

2. Müfrezeye İhtiyaç Kalmaması

Seraskerlik makamından gönderilen 14 Ağustos 1897 tarihli yazı ile Alaşehir Demiryolu hattının inşaatının tamamlanmasından dolayı burada ve Eşme'de bulunan askeri birliklerin kalmasına gerek olmadığı ifade edilmişti. Her iki müfreze de piyade ve süvari askerlerden oluşuyordu. Vaktiyle hattın inşaatının iyi halde devam etmesi ve asayişin sağlanması amacıyla görevlendirilmişlerdi. İnşaatın bitmesi sebebiyle bu müfrezelere ihtiyaç kalmadı ve birlikler başka bölgelere görevlendirildiler[601].

3. Bazı Görevlilere Nişan Verilmesi

Kasaba Demiryolu'nun Alaşehir'den Afyonkarahisar'a kadar inşa edilmiş olan kısımlarındaki inşa faaliyetlerinde iyi hizmet ve gayretleri görülen kişilere

di. *BOA, YA.HUS.* 379/35.

[598] *BOA, T. DMİ*, 977/65.

[599] *Ahenk*, nr. 112 (3 Nisan 1896), s. 2.

[600] *BOA, HR.HMŞ.İŞO.*, 185/49.

[601] *BOA, Y.MTV.*, 164/259.

çeşitli derecelerden nişanlar verilmişti. Nişan verilen kişilerin isimleri, uyrukları, görevleri ve aldıkları nişanlar şöyle idi:

TABLO 4.2.
İyi Hizmetleri Görülenlere Verilen Nişanlar[604]

İsim	Tabiiyeti	Görevi	Verilen nişan
Kont George Vitali	Fransız	Meclis idâre azası	Birinci Mecidi
Odokap?	Alman	İnşaat müdürü	Birinci Mecidi
Kont Raimon Röboşan	Fransız	Meclis idâre azası	İkinci Osmanî
Loui Chenu	Fransız	İzmir'de şirket direktörü	İkinci Osmanî
Poul Goden	Fransız	İzmir'de şirket direktörü muâvini	Üçüncü Mecidi
Lö Şinşan Polion	Fransız	Hukuk müşâviri	Üçüncü Mecidi
Hanry Landler	Macar	Dersaadet'te idâre başkâtibi	Üçüncü Mecidi
Hanry Maister	Alman	İnşaat idaresi mühendis muâvini	Dördüncü Mecidi
Joul Arnod	Fransız	Birinci kısım başmühendis muâvini	Dördüncü Mecidi
Loui Montel	Fransız	Müteharrik edevât başmühendisi	Dördüncü Mecidi
Albert Davfur	İsviçre	Birinci şube başmühendisi	Dördüncü Mecidi
Charles Biliotti	İngiliz	Muâmelât ve hareket başmemuru	Dördüncü Osmanî
Iskala	Fransız	Hattın muâmelât başmühendisi	Dördüncü Osmanî
Lengnish Henry	İngiliz	İzmir'de Sandık Emini	Dördüncü Osmanî
Emil du Beva	Fransız	Mimar	Dördüncü Mecidi

[602] *BOA, YA.RES. 88/103; BOA, İ.TAL. 126/1315 B 125; BOA, YA.RES. 91/8; BOA, Y.MTV. 176/18.*

4. Hatların Kesin Kabulü

Kasaba Demiryolu'nun Alaşehir'den Afyon'a kadar uzatılması ile ilgili 16 Şubat 1893 tarihli mukaveleye göre, demiryolunun Nafıa Nezareti'nce teşkil edilen komisyon tarafından muayene edilip, geçici kabulünün yapıldığı tarihten bir yıl sonra yine bir komisyon marifetiyle kesin kabul işlemleri yapılacaktı[603].

Alaşehir-Uşak arası 6 Eylül 1897'de, Uşak-Dumlupınar arası 27 Ekim 1897'de ve Dumlupınar-Afyonkarahisar arasının da 20 Ocak 1898 tarihinde geçici kabul işlemleri her üç kısım için ayrı ayrı oluşturulan komisyonlar tarafından yapılmıştı[604].

Bu defa şirket, 18 Nisan 1898'de kesin kabul işlemlerinin yapılması için iki komisyon teşkil edilmesini talep etti[605]. Şirketin talebi üzerine Ticaret ve Nafıa Nezareti'nce iki komisyon belirlenip onay için Sadaret'e gönderildi. Ayrıca, komisyonların birisinin Eylül, diğerinin de Aralık ayında görevlendirilmesinin uygun olacağı şirket tarafından ifade edilmişti[606]. Şirketin talebi uygun bulunarak iki komisyon teşkiline karar verildi.

İlk komisyon, Demiryollar Müdürü Hayri Bey başkanlığında, Fen Müşaviri Sör Vich ve asıl hattın komiseri Şem'i Efendi, Turuk ve Maabir İdaresi başmühendislerinden Frankisa'dan oluşacak ve kitabet işlerine Muhasebe Kalemi memurlarından İsmail Efendi yapacaktı. İkinci komisyon da yine Hayri Bey başkanlığında, Demiryollar İdaresi muavinlerinden Yusuf Bey, Fen Heyeti memuru Erkân-ı Harb kaymakamlarından Halid Ziya Bey ve temdit hattı komiseri Margosyan Efendi'den oluşacak ve kitabetine de Evrak Odası mümeyyizi Behçet Efendi görevlendirilecekti[607].

[603] Mukavelenin 10. Maddesi şöyleydi: "Bir kısım inşaatın tamamlanması imtiyaz sahibi tarafından bildirildiğinde Nafıa Nezareti tarafından mensup bir fen komisyonu marifetiyle bil-muâyene iktiza eylediği halde geçici kabul olunacak ve geçici kabul tarihinden itibaren bir sene sonra yine bir fen komisyonu marifetiyle inşaat tekrar muayene edilecek, fenni kaidelere, mukavele ve şartname hükümlerine uygun olduğu takdirde komisyonun düzenleyeceği rapor üzerine Nafıa Nezareti tarafından kati kabul muamelesi yapılacaktır. İmtiyaz sahibinin hattın birbirini müteakip olan beher kısmının inşaatını tamamladıkça bunları muvakkaten kabul ettirdikten sonra küşad ederek işletmeye hakkı olacaktır. Beher kısmın uzunluğu en az 20 kilometre olacak ve her halde bir istasyonda son bulacaktır" *Mukavelat Mecmuası*, cilt 6, s. 1654-1687.

[604] *Salnâme-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1317, s. 86-87.

[605] *BOA, T. DMİ*, 978/105, lef-1.

[606] *BOA, YA.RES.*, 92/74, lef-1.

[607] *BOA, BEO*, 1183/88671; *BOA, YA.RES.*, 92/74, lef-2; *Ahenk*, nr. 667 (27 Ekim 1898), s. 3.

Komisyonun oluşturulmasından sonra dört ay kadar kesin kabul işlemleriyle ilgili bir girişimde bulunulmadı. Şirket, 23 Ağustos 1898'de Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne tekrar başvurarak bu konuda gerekli işlemlerin acil olarak yapılması hususunda talepte bulundu[608]. Konu önce sadarete daha sonra da padişaha arz edildi ve komisyonların kurulması ve görevlerine başlamaları hususunda irade 26 Temmuz 1898'de çıktı[609]. Hazırlıkların tamamlanmasından sonra 28 Ekim 1898'de İzmir'e giden komisyon üyeleri[610] daha sonra yeni yapılan hatların bulunduğu bölgeye geçerek Kasım ayı içerisinde de kesin kabul işlemlerini gerçekleştirdi[611].

Kesin kabul işlemlerinin yapılmasından sonra hattın çeşitli kısımlarında görev yapan ve iyi hizmetlerde bulunan bazı kişilere çeşitli nişanlar verildi. Bunlardan İzmir Kasaba Demiryolu'nda uzun süreden beri işletme müdür vekilliği görevinde bulunan ve Fransa tebaasından Goden'e iyi hizmetlerinden dolayı üçüncü rütbeden Nişan-ı Osmanî takdim edildi[612]. Yine, İzmir Kasaba Demiryolu Şirketi mühendislerinden ve Fransa tebaasından Andre Scala ile aynı şirkette tercüman olarak görev yapan Osmanlı tebaasından Çorbacıoğlu Yorgi Efendi'ye dördüncü rütbeden Mecidi Nişanı[613], Alaşehir-Afyonkarahisar hattı İşletme Komiseri Margosyan Efendi'ye üçüncü rütbeden Nişan-ı Osmanî[614], Fransa tebaasından İzmir Kasaba Demiryolu idaresi kâtiplerinden Alfred Dölönjövil'e dördüncü rütbeden Mecidi Nişanı verildi[615].

Alaşehir'den Elvanlar'a kadar olan kısmın geçici kabulü için görevlendirilen komisyonun kontrolleri sırasında 31. kilometrede bulunan 2 No'lu köprünün problemli olduğu fark edildi. Köprünün Alaşehir tarafındaki toprağı kayıyordu. Durum rapor edilerek hem şirket hem de Hükümet yetkililerine bildirildi[616]. Nezaretten derhal bununla ilgili tedbir alınması istendi[617]. Ayrıca bu köprü hakkında her 10 günde bir idareye rapor verilmesi istendi[618].

Demiryollar Müdürü Hayri Bey'in başkanlığındaki komisyon köprü ile ilgili bir de rapor hazırladı. Buna göre köprünün yeniden yapılması gerekiyordu.

608 *BOA, T. DMİ*, 982/14, lef-1.
609 *BOA, İ.TNF.*, 7/1316 R-01; *BOA, T. DMİ*, 982/54, lef-1.
610 *Ahenk*, nr. 667 (27 Ekim 1898), s. 3.
611 *İzmir Gazetesi*, nr. 21 (9 Cemaziyelahir 1316/25 Ekim 1898), s.2.
612 *BOA, İ.TAL.*, 153/1316 Ca-175; *BOA, T.DMİ.*,981/116.
613 *BOA, İ.TAL.*, 151/1316 Ca-042.
614 *BOA, İ.TAL.*, 153/1316 Ca-175.
615 *BOA, İ.TAL.*, 157/1316 B-069.
616 *BOA, T. DMİ*, 974/73.
617 *BOA, T. DMİ*, 975/47.
618 *BOA, T. DMİ*, 975/55.

Köprünün yeniden inşası demek nakliyatın durması demekti. Rapor doğrultusunda 10 Ocak 1898 tarihinde köprü üzerinde nakliyat tatil edildi ve yolcuların aktarma suretiyle yola devam etmeleri sağlandı. Bir taraftan da hızlı bir şekilde ihtiraz hattı inşasına başlandı[619]. Bir hafta içinde de bu ihtiraz hattı tamamlanarak eşya nakline tekrar başlandı[620]. Yaklaşık altı aylık bir çalışmadan sonra köprü yeniden yapıldı. Daha önce 8 kemeri olan köprüye bir kemer daha ilave edildi[621]. Gerekli muayeneler yapıldıktan sonra da 28 Haziran 1898'den itibaren hizmete açıldı[622].

BOA, T. DMİ, 976/77.

BOA, T. DMİ, 976/86.

Servet-i Fünun, nr. 383 (2 Temmuz 1314/14 Temmuz 1898), s.150.

Alaşehir-Karahisar Kısmı Komisyon Vekili Ahmed Hamdi Efendi, köprü tamirinin bittiğini ve katarların işlemeye başladığını 17 Haziran 1314 tarihli telgrafla Demiryollar İdaresi'ne bildirmişti. *BOA, T. DMİ*, 981/32.

BEŞİNCİ BÖLÜM

İNŞA SIRASINDA VE SONRASINDA YAŞANAN DİĞER GELİŞMELER

A. Eski Hatların Yenilenmesi, Tamir, Bakım ve Onarım Faaliyetleri

Mukavelenin (17 Şubat 1893 tarihli) 32. maddesine göre, şirket bir taraftan Alaşehir-Afyonkarahisar arasında yeni hatlar inşa ederken diğer taraftan mevcut olan eski hatların bakım, onarım ve tamirini yapacaktı. Mukaveleye göre, bu tamir, bakım ve onarım işleri masraf ve zararı şirkete ait olmak üzere iki sene içinde yapılacaktı. Nagelmackers, taban ağaçlarının demir çubuklarla değiştirilmesi gibi her türlü tamir, bakım ve onarım işleri için 2.500.000 Frank ayırmayı taahhüt etmişti[623].

Nagelmackers'e imtiyaz verildiği sırada, mevcut hatların işletmesini elinde bulunduran şirket ile Hükümet arasında borç konusundan dolayı ortaya çıkan anlaşmazlık devam ediyordu. Bu konu ile ilgili olarak Hükümet ve iki şirket yetkilileri arasında yapılan görüşme ve müzakereler neticesinde 31 Temmuz 1894 tarihinde mutabakat sağlanmış ve yeni şirketin inşaata başlamasının önündeki engeller kalkmıştı[624].

Bundan sonra yeni kurulan şirket sıkı bir çalışma içine girdi. Bir taraftan Alaşehir-Afyonkarahisar arasındaki yeni yapılacak hatlarla ilgili çalışmalara başlanırken diğer taraftan eski hat üzerindeki tamir, bakım ve onarım işleri için gerekli ön çalışmalar yapıldı. 31 Ağustos 1895 tarihinde eski hatların tamiriyle ilgili harita, plan ve projeler Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne takdim edildi[625]. Onaydan sonra da çalışmalara başlandı.

[623] Alaşehir-Afyonkarahisar arasında yapılacak demiryolu ile ilgili mukavelenin 32. maddesi şöyleydi: *Kasaba hattı ibrâ yoluyla istirdâd olunduğu halde Mösyö Nagelmackers iki sene müddet zarfında masraflar, zarar ve hasarı kendisine ait olmak üzere herhangi bir şekilde imâlât-ı tevsiiye ve tanzimiye ve tamiriyeyi icrâ ve ezcümle taban ağaçları ile demir çubukları tebdil ve bunun için 2.500.000 Franka kadar sarf eylemeyi taahhüt eder. Hattın kendisine teslimi tarihinden itibaren mezkûr iki sene müddet zarfında şirket tamirat ve tanzimat için muayyen olan mezkûr 2.500.000 Frankı sarf ettiği halde hükümete takdim olunacak ve onun tarafından tasdik buyrulacak defterlere tatbiken hakikaten sarf olunduğu tahakkuk eden meblağ ile mezkûr 2.500.000 Frank arasındaki fark hükümete teslim olunacaktır. Tevsîât ve tanzimât-ı cedidenin haritaları hatların imtiyaz sahibine teslimini müteakip bir sene zarfında takdim olunacaktır. BOA, İ.HUS.*, 8/1310 B-76; *Y.A.RES.*, 63/18; *A.DVN.MKL*, 36/1, lef-11; *BEO*, 157/11726; *BEO*, 158/11779; *BEO*, 158/11828.

[624] *BOA, YA.HUS*, 304/68.

[625] *BOA, T. DMİ*, 953/67, lef-1.

Öncelikle Basmane İstasyonu civarında inşa edilecek eşya ambarları ve ihtiyat hatları için gerekli emlak ve arazilerin istimlakı ve şirkete teslimi gerekiyordu. Ancak bu konuda bazı sıkıntılar ortaya çıktı. Şirket bu durumdan şikâyetçi oldu ve olay mahkemeye intikal etti. Mahkemenin de şirket lehinde karar vermesiyle şirket, arazi sahipleriyle uzlaşmış ve istimlâk problemleri halledilmişti[626]. Ancak emlak istimlakı ile ilgili problemler devam ediyordu. Bu meselenin çözümü için komisyon kuruldu. Komisyon, emlak sahipleri ile şirket arasındaki ihtilafların çözümünde yardımcı olacaktı[627]. Fakat bu defa komisyonun çalışmaları ile ilgili sıkıntılar oldu ve istimlâk işleri bir müddet tehir edildi. Daha sonra şirketin Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne yaptığı girişimler sonucu komisyon tekrar göreve başlayarak kısa sürede problemler halledildi[628].

Mukaveleye göre, 22 Temmuz 1896 tarihinde, eski hatlar üzerinde yapılacak tamirat ve düzenleme işlerinin tamamlanması gerekiyordu. Şirket, 24 Haziran 1896 tarihli tezkire ile tamir işlerinin muayenesi ve kabulü ile ilgili komisyonun kurulmasını talep etti[629]. Bunun üzerine Ticaret ve Nafıa Nezareti'nce Meclis-i Nafıa azasından ve Erkan-ı Harbiye kaymakamlarından Fahri Bey başkanlığında inşaat komiseri Margosyan ve İşletme Komiseri Şem'i Efendi'den bir komisyon oluşturuldu[630].

Komisyon 16 Kasım 1896 tarihinde Basmane İstasyonu'nda toplanarak durum değerlendirmesi yaptı ve 17 Kasım'dan itibaren yapılan çalışmaları muayeneye başlayarak ileriki günlerde de teftişe devam etti[631].

Teftiş sonrası, Basmane İstasyonu, Halkapınar, Karşıyaka İstasyonu, İzmir-Karşıyaka ve İzmir-Bornova arasındaki hatlar, Karşıyaka ile Alaşehir arasındaki hat, çeşitli istasyonlar ve Soma hattı çalışmaları ile ilgili komisyon tarafından bir rapor hazırlandı[632]. Buna göre;

Basmane İstasyonu ile ilgili olarak, istasyon binasında yapılan tadilat, hatlar üzerinde yapılan tadilat ve yeniden inşa edilmiş olan eşya ambarlarıyla, istimlâk edilen emlak ve arazilerin teftişi yapıldı. Küçük bazı aksaklıkların dışında istasyon binasında ve hatlar üzerinde icra edilen tadilatın planlara uygun olarak yapıldığı görüldü.

BOA, T. DMİ, 958/8, lef-1.
BOA, T. DMİ, 958/8, lef-2.
BOA, T. DMİ, 958/91; BOA, T. DMİ, 959/91.
BOA, T. DMİ, 964/8.
BOA, T. DMİ, 964/17.
BOA, T. DMİ, 968/46.
BOA, T. DMİ, 968/46, lef-1.

Abdesthaneler düzeltilmiş ve planlarda gösterilmiş olan eşya ambarları daha sağlam makasları haiz olarak tamamen inşa edilmişti. Bu ambarlar için gerekli arazilerin tamamı istimlâk edilmiş ve bedelleri sahiplerine ödenmişti. Daha önceki şirket tarafından yapılmış olan ambarların bulunduğu yere su basmasına karşı kolaylık olacak eğim de verdirilmişti.

Halkapınar'da depolar baş memurunun ikameti için yeniden bir hane ve bir ahır inşa edilmişti. Karşıyaka'da ise, istasyon binasının, tadilat ve tamiratı yapılmıştı. Aynı şekilde yeni Bornova İstasyonu için icap eden tadilat ve tamirat yapılmıştı. Bornova İstasyonu'ndaki abdesthanelerle amele barakası harita ve planlara göre ve kısmen ıslah edilmek suretiyle inşa edilmişti[633].

İzmir-Karşıyaka ve İzmir-Bornova arasındaki hatlarla ilgili olarak, Basmane İstasyonu'nun çıkışından itibaren Halkapınar, Bornova, Ayatriyande ve Karşıyaka hatları müstesna olarak taban ağaçları kaldırılıp yerlerine çelik taban döşenmişti. Bornova hatları üzerinde mevcut yıpranmış demir raylar kaldırılıp yerlerine asıl hat üzerinden çıkarılmış olan demir rayların kullanılabilir olanları döşenmişti. İzmir ile Karşıyaka arasındaki demir raylar da kaldırılıp asıl hat üzerinden çıkan çelik raylar döşenmişti. Halkapınar, Bornova, Ayatriyande ve Karşıyaka istasyonları hatları aralarına planlara ve usulüne uygun olarak açıklık verilmişti. İzmir ile Karşıyaka ve Bornova arasında en iyi cinsten meyan molozu[634] atılmıştı.

Karşıyaka ile Alaşehir arasındaki hat ile ilgili olarak, Karşıyaka istasyonunun Alaşehir'e doğru çıkışından itibaren 19. kilometreye kadar demir raylar çıkarılıp yerlerine hat üzerinden çıkarılmış olan eski çelik raylar döşenmişti. 19. kilometreden 92. kilometreye kadar 73. kilometre üzerinden inşaat mevkifleri kısımlarının işgal ettiği 4. kilometre hariç kalmak üzere 69. kilometrede demir raylar kaldırılıp yerlerine 9,55 ve 6,40 metre uzunluğunda 34,30 kilo ağırlığında yeni çelik raylar yerleştirilmişti. 34 kilo ağırlığında bulunan raylar 19, 02877. kilometreden 21,84686. kilometreye kadar döşenmişti. Eski modelde bulunan bu raylar eski şirketin malı olduğundan satın alınarak kullanılmıştı[635].

Her biri 50 kilo ağırlığında olan çelik tabanlar 9,55 metre uzunluğunda bulunan raylar altına merkezden merkeze 90 santimetre ara ile döşenmişti. Yine 6,40 metre uzunluğundaki raylar altına 86 santimetre ara ile zikredilen çelik

BOA, T. DMİ, 968/46.

[634] Meyan molozu, iri kum ve sert kaya parçalarından tuz haline gelmeyen ufak taş kırıntılarından oluyordu. Bunlar, yağmur sularını geçirecek malzemeden ve sert bir tabakadan ibaret olup, içine demir çubukları (ray) hamil olan taban ağaçları veya tomrukları (travers) gömülür. Lukuk Paşa, *Turuk ve Demiryollar*, İstanbul 1307, s. 5-6.

[635] *BOA, T. DMİ*, 968/46, lef-1.

tabanlar yerleştirilmişti. Planlarda belirtilen kısımlar üzerinde en iyi cinsten meyan molozu da atılmıştı.

Yine bu kısımda, hattın 10,218. kilometresinde yeni bir köprü inşa edilmişti. Tamiri yapılan köprü sayısı 23 adet olup bunlar Karahisar hattı için kabul edilmiş olan numunelere göre yapılmıştı. Bunlardan başka planlarda gösterilmeyen fakat yükseltilmesi icap eden 59 adet köprü vardı.

Bütün istasyon hatları arasında gereken açıklık, usul ve kaidesine uygun olarak ayarlanmış ve istasyon binalarında gerekli tamirat yapılmıştı. Hamidiye ve Salihli istasyonları eşya ambarları, plana göre demirden inşa edilmişti. Bu kısım hat üzerinde, inşası program dâhilinde olan üç adet amele barakasından birisi Çiğli İstasyonu'nda, ikincisi 45. kilometrede ve üçüncüsü 75. kilometrede numunelerine göre inşa edilmişti. Menemen, Manisa, Kasaba, Salihli ve Alaşehir istasyonlarında bulunan su depolarının istiâb dereceleri artırılmıştı. Menemen İstasyonu'na bir buharla müteharrik su tulumbası yapılmıştı. Kasaba İstasyonu'na bir su deposu ilave edilip, Salihli İstasyonu'nda da bir kuyu açılıp tulumba konmuştu[636].

Manisa ile Soma arası hat üzerinde yapılan en önemli iş ise, köprülerde sıkıntılı durumda bulunan taşların çıkarılarak yerlerine sağlam ve iyi cinsinden taşların konulması olmuştu. Gediz Nehri köprüsünün istiab derecesi artırılmış, Soma İstasyonu su deposunun genişletilmesine gerek görülmemişti. Buna mukabil Basmane İstasyonu su deposunun istiab derecesi artırılmış iki katına çıkarılmıştı. Soma İstasyonu'na bir ambar ve hattın 111. kilometresinde bir amele barakası da inşa edilmişti. Manisa ile Soma arasındaki istasyon hatlarının aralarına gereken açıklık verilmişti.

Sonuç olarak, yapılan bütün tamir, bakım, onarım ve yeni inşaatların, tasdik edilen harita, profil ve programa uygun olduğu komisyon tarafından kabul edildi. Ancak kararlaştırılan programda belirtilmeyip, teftiş sırasında görülen bazı aksaklıkların giderilmesi gerektiği de ayrıca rapor edildi. Bunun haricinde plan ve programlarda gösterilmeyip de yapılması gerekli bazı işlerin şirket tarafından ve kendi masrafıyla yapılmış olduğu görülmüş ve bu durum takdir edilmişti[637].

Rapor, Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne sunulduktan sonra konu Nafıa Meclisi'nde tekrar ele alındı. Yapılan müzakereler neticesinde, raporda tekrar yapılması gerektiği belirtilen yerlerin, masrafları şirkete ait olmak üzere hattın Kasaba ile Alaşehir arasındaki kısmının demir çubuk ve taban ağaçlarının tedricen Alaşehir hattı numunelerine göre değiştirilmesi, demir çubukların ve traverslerin

BOA, T. DMİ, 968/46.
BOA, T. DMİ, 968/46, lef-2.

ağır lokomotiflerin sıkletine uygun olarak takviye edilmesi, hattın bütününü mükemmel hale getirmek için gereken diğer her türlü düzenlemenin yapılması ve bundan böyle gerekli görülecek her türlü genişletmeyi de şirketin kendi masrafıyla yapması şartıyla 26 Nisan 1897'de bahsedilen inşaat ve düzenlemelerin kabulü kararlaştırıldı[638].

B. Kasaba Hattı Üzerinde Bulunan Şose Yolların ve Köprülerin Tamiri

Kasaba Demiryoluyla Temdidi Osmanî Şirketi İşletme Komiserliği'nden Demiryollar İdaresi'ne 15 Ocak 1898 tarihinde bir rapor gönderilmişti[639]. Raporda Kasaba hattı üzerinde bulunan şose yolların ve köprülerin tamire ihtiyacı olan kısımlarının onarılması gerektiği ifade edilerek bu konuda izin istenmişti. Tamire ihtiyacı olan kısımlar ve durumları raporda şöyle belirtilmişti:

Bergama ve Soma kasabaları arasındaki şose yolu köprüleri: Bunlar şirket tarafından bir dereceye kadar tamir edilmişler ise de ehemmiyetli bir tamir görmedikleri takdirde kısa sürede tamamen mahvolacaklardır.

Soma Kasabası'yla demiryolu istasyonu arasındaki Bakırçay şose köprüsü: Geçen sene selden tamamen yıkılarak olduğu gibi durmaktadır. Kışın buradan geliş-geçiş mümkün olmamaktadır. Bu da ticari faaliyetlere büyük sekte vurmaktadır.

Salihli ile Borlu arasındaki şose yolunun Alaşehir Çayı ile Bazerganlı arasındaki beş küçük köprü: Bunlar yeniden inşa edilecek derecede harap olmuştur.

Alaşehir Çayı üstündeki köprü: Bu da yeniden inşa edilecek derecede harap olmuştur. Bazerganlı civarında bu sene deve, beygir olarak 200 kadar hayvan zayiatı olmuştur. Şirket tarafından vilayete yapılan müracaat üzerine 3.000 kuruş kadar harcama yapılarak yalnız köprüde develerin zar zor geçebilecekleri derecede tamir edilmiştir. Ancak bu iyileştirmenin bahar mevsimine kadar devam edip etmeyeceği şüphelidir.

Yolun birçok kısmı geçilemeyecek derecede bozulmuştur: Bilhassa Hacı Emin Efendi Çiftliği civarında bir kısım tamamen bataklık halini almıştır. Bu yol Salihli'den Borlu'ya kadar bu sene de layıkıyla bir tamir görmeyecek olursa tamamen harap olacak ve yol ulaşıma kapanacaktır.

Manisa ile Soma arasındaki şose yolunun Gediz Nehri üzerindeki büyük köprü: Bu köprü de 4-5 sene evvel yeniden yapılacak derecede harap olmuş idi.

[638] *BOA, T. DMİ*, 968/54.
[639] *BOA, T. DMİ*, 977/43, lef-1.

Her sene "birçok paralar harcanarak" tamir edildiği halde, sadece yazın üzerinden geçilebilmektedir. Sel zamanlarında ise tamamen trafiğe kapanmaktadır[640].

Ticaret ve Nafıa Nezareti'nde yapılan değerlendirme sonucu bahsedilen yol ve köprülerin tamiratlarına başlanması için 7 Mart 1898 tarihinde vilayetlere tebligat gönderilmiştir[641].

Aydın Vilayeti bu konuda gerekli çalışmaları yaparak, 19 Mart 1898 tarihinde bir rapor halinde Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne sunmuştur. Buna göre; Bergama ve Soma kasabaları arasındaki şose yolu köprüleri, Soma Kasabası'yla demiryolu istasyonu arasındaki Bakırçay şose köprüsü, Alaşehir Çayı ile Bazerganlı arasındaki küçük 5 köprü ve Manisa ile Soma arasındaki şose yolunun Gediz Nehri üzerindeki büyük köprü tamir ettirilerek ulaşıma açılmıştır. Ayrıca Salihli ile Borlu üzerinde Alaşehir Çayı üstündeki köprü tamirinin de devam ettiği belirtilmiştir[642].

C. Kazalar, Doğal Afetler ve İnşaatın Durması Gibi Aksaklıklar

Alaşehir-Afyon hattının yapıldığı sırada gerek mevcut işleyen hat üzerinde gerek yeni yapılan hat üzerinde çeşitli kazalar meydana gelmişti. Bunun yanında, sel basması ve su taşkını gibi doğal afetler ile aşırı kar yağışı sonucu meydana gelen kış mevsiminin olumsuz şartları ve yangın gibi yaz mevsiminin olumsuz şartları gerek işletme, gerekse inşaat kısımlarında sıkıntılara sebep olmuştu. Bazen seferler tehir ya da iptaller sebebiyle aksamıştı. Aynı şekilde inşaat kısmındaki faaliyetlerin durduğu da olmuştu. Bu dönemde meydana gelen kazalar hakkında şunları ifade edebiliriz:

Alaşehir'den 21 Mart 1897 Pazar günü hareket eden 2 no'lu posta katarı Sart ve Ahmedli istasyonları arasında ve hattın 121+500. kilometresinde yoldan çıkmıştır. Kazanın şirket tarafından bildirilmesi üzerine, Kasaba Demiryolu Temdidi İşletme Komiseri Şem'i Efendi, Pazartesi günü bizzat hadise mahalline gidilerek incelemelerde bulunmuştur. Buna göre, bir yük vagonunun arka tekerlek dingilinin kırılmasının kazaya sebep olduğu anlaşılmıştır[643].

Sart İstasyonu'ndan hareket eden 2 numaralı katar kaza mahalline gelmeden önce 300 metre ileride tamir edilmek üzere bulunan köprüden yavaşça geçmek için makinist katarın süratini azaltarak yoluna devam ederken, katarı teşkil eden

[640] *BOA, T. DMİ*, 977/43, lef-2.
[641] *BOA, T. DMİ*, 977/43, lef-4.
[642] *BOA, T. DMİ*, 978/71.
[643] *BOA, T. DMİ*, 967/122.

iki emniyet arabası 5 yolcu arabası ve 24 yük vagonundan katarın ortasında bulunan 1069 no'lu pamuk nakline mahsus bir yük vagonunun arka tekerlek dingili kırılmıştır.

Vagonun bir tarafından yol ortasına düşüp sürünmeye başlamasıyla ön tekerlekler de yoldan çıkarak sağa doğru döndüğünden arkasında bulunan vagon da yoldan çıkmış ve bunu müteakip diğer vagonlar demiryolu üzerinden düşmüş olduğundan birbiri üzerine binmeye başlamıştır. Bu suretle yolcu emniyet arabasıyla birinci ve ikinci sınıf yolculara mahsus bir yolcu ve beş adet yük vagonu olmak üzere toplam yedi vagon hattın sağ ve sol taraflarına yuvarlanmış ve üç yük vagonu tamamen parçalandığı gibi diğer iki yük vagonu da önemli derecede hasar görmüştür.

Yolcu emniyet arabasının ön ve arka tarafları ve ikinci sınıf yolcu arabasının sol köşesi de parçalanmıştır. Yük vagonlarından diğer birinin bir dingili kırıldığı gibi, kazaya sebep olan dingil de ikinci tekerlek yanında ikinci defa olarak kırılmıştır. Yolcu vagonunun arkasında bulunan ve diğer yolcu arabalarıyla emniyet vagonları da yoldan çıkmış, ancak ne yolcu ne de memurlara bir zarar gelmemiştir.

Yolcu emniyet arabasında bulunan Alaşehir İstasyonu memuru Fivroviç, hadisenin meydana geldiği anda duyduğu gürültü üzerine ne olduğunu anlayamamış, mengeneyi sıkıştırmak üzere kalktığında dengesini kaybederek düşmüştür. Ancak yanında oturmakta olan Sart Mevkifi memuru ve diğer memurların yardımıyla yukarıya kaldırılarak vagonlar altında parçalanmaktan kurtulmuştur. Fivroviç bu sırada kafasını şiddetli bir şekilde çarptığından ağzından kanlar gelmeye başlamış, o gün İzmir ve Manisa'dan olay yerine gelen iki tabip tarafından muayene edilerek gece İzmir'e nakledilmiş ve Fransız Hastanesine yatırılmıştır.

Yine kaza sonrası yapılan incelemelerde, müteharrik edevatın özellikle de dingillerin senede en az bir defa muayene ve kontrolden geçirildiği ve hatta bu kontrollerde sakatlık bulanlara mükâfat dahi verildiği ve bu dingilin de üç ay önce kontrol edildiği ve kazanın nasıl meydana geldiğinin anlaşılmasının zor olduğu ifade edilmiştir. Normalde bir dingil 500.000 kilometre mesafe kat edebilir. Hâlbuki kırılan dingil daha 25.000 kilometre mesafe kat etmiştir. Bundan dolayı dingilin fabrikadan hatalı olarak çıktığı kanaatine varılmıştır. Gerek parçalanmış vagonlardan ve gerek yolun bozulmasından dolayı şirket 400 lira kadar bir zarara uğramıştır.

Kaza sonrası, hemen 1 no'lu posta katarı İzmir'den kaza mahalline sevk edilmiştir. Yolcuların bu trene bindirildiği sırada yolcular arasında bulunan Kula, Eşme ve Gördes posta katarcıları zorluk çıkarmışlar ve demiryol memurlarını

tehdit etmişlerdir. İçlerinden birisi memurlardan birisinin üzerine tabanca ile bir el ateş etmiş ve olay yerinden kaçmıştır[644].

Hattın 89. kilometresinde 23 Mart 1887 tarihinde Alaşehir'e giden posta trenindeki vagonlardan birinde yangın çıkmıştır. Trende bulunan personel yangını söndürmeye çalışmışsa da başarılı olamamışlardır. Yanan vagon Kasaba İstasyonu'nda bırakılmış ve tren yoluna devam etmiştir[645].

1898 Mart ayı içerisinde bir iş kazası meydana gelmiştir. Hurşid oğlu Abbas isimli bir işçi demiryolu inşaatı esnasında, kendi dikkatsizliğinden ve taşın ansızın patlamasından dolayı gözünden yaralanarak kör olmuştur. Bu kişi 14 Mart 1897 tarihinde şirkete verdiği dilekçede müteahhit Pagani'den 20 Lira tazminat talep etmiştir. Konu, Komiser Margosyan marifetiyle Nafıa Nezareti Demiryollar İdaresi'ne bildirilmiş ve Nezaretten şirkete gönderilen telgrafta, mümkünse yaralıya talep ettiği şekilde bir maaş bağlanması ya da münasip bir miktar yardım yapılarak, memleketi Trabzon'a gönderilmesi hususunda gerekenin yapılması istenmiştir[646].

Ancak bu tür olaylarda şirket duyarsız davrandığından zaman zaman şikâyetler oluyordu. Mesela, hattın inşaat mevkilerinde çalışırken yaralanan veya vefat edenlerin ailelerine nakdi yardım yapılması konusunda şirketin rehavet veya ilgisizliğinin görüldüğüne dair yapılan şikâyet üzerine, Ticaret ve Nafıa Nezareti'nden şirkete uyarı yazısı gönderilmiştir. Bu gibi durumlarda gerekli yardımın zamanında yapılması ve bu konuda dikkat edilmesi gerektiği ifade edilmiştir[647].

Başka bir kaza da 16 Eylül 1897 Perşembe günü olmuştur. Saat 12.00 raddelerinde İzmir'den Karşıyaka'ya gitmekte olan akşam treni, Ayatriyande yakınlarında bir at ile binicisi olan bir Hıristiyanı çiğnemiştir. Alınan bilgiye göre hayvan doludizgin demiryolunu geçeceği sırada zincir gerili bulunan geçide kadar gelmiş ve her ne kadar gerek sahibi ve gerek demiryolu bekçisi tarafından durdurulmaya çalışılmış ise de hayvan hızını alamayarak zincirin üzerinden atlayıp lokomotifin önüne düşmüştür. Bunun üzerine tren hayvanı bir müddet önünde sürükledikten sonra ayaklarından birini keserek ve arkasını yaralayarak yola atmıştır. Sahibi de tesadüfen daha beriye düştüğünden yalnız başından yaralanmıştır. Ayrıca atı durdurmaya çalışan bekçi de yaralanmıştır[648].

644 *BOA, T. DMİ*, 967/122.
645 *BOA, T.* 273.
646 *BOA, T. DMİ*, 968/10.
647 *BOA, T. DMİ*, 969/76.
648 *İzmir Gazetesi*, nr. 68-17 (22 Rebiulahir 1315/20 Eylül 1897), s.3

Diğer bir kaza da 12 Eylül 1897 Pazar gecesi meydana gelmiştir. İzmir'den itibaren 239+400. ve Alaşehir'den itibaren 71. kilometrede inşaat malzemeleri katarı ile kum katarının çarpışması sonucu meydana gelen kazada, kömür arabası yoldan çıkmıştır. Ayrıca, inşaat malzemeleri yüklü katar üzerinde bulunan Marko isimli şahsın karısı da kaza sebebiyle vefat etmiştir. Kaza nedeniyle yol bir süre kapatılmış, 1 ve 2 numaralı posta katarları yalnız İnay İstasyonuyla Uşak İstasyonu arasında işlemiştir. Yol ertesi gün akşam üzeri trafiğe açılmıştır[649].

Kasaba Demiryolu Şirketi tarafından haber verilmesi üzerine komiser muavini Ahmed Bey, şirket tarafından görevlendirilen memur Kaporvich ve Alaşehir kazası polis komiseri Mehmed Efendi kaza yerine giderek ve olayı tahkik etmiştir.

Kum katarının nezaretine memur Josef, moloz mevkiinde mukim Osmanlı Devleti tebaasından Apostol, İnay İstasyonu memurlarından Mişran, inşaat malzemeleri katarı işçisi Anduvan, İtalya tebaasından Balast katarı makinisti Mikyeli, balast katarı işçisi Serkiz, inşaat malzemeleri katarı makinisti Harto, inşaat malzemeleri katarı baş memuru Hazen ve İngiltere tebaasından inşaat malzemeleri katarı ustabaşısı Henri Martin'in ifadeleri alınarak bir rapor hazırlanmıştır. Buna göre;

Marko'nun karısının üzerine demirler yıkılarak altında kalıp vefat ettiği anlaşılmıştır. Yol ve edevat çok zarar görmemiştir. Kum katarı baş memurunun yerine ehil birisinin tayin edilmesi gerektiği ifade edilmiştir. İnay mevkif memuru Mirza isimli şahıs kazadan sorumlu olarak görülmüştür. Çünkü istasyonlardan çıkan katarların çıkışlarının bildirilmesinde kusuru olduğu anlaşılmıştır[650].

Başka bir iş kazası da 29 Aralık 1897 Çarşamba günü meydana gelmiştir. Alaşehir istasyonunda olan kazada işçi Yorgi İsfakiyanos vefat etmiştir. Hadise sonrası, Alaşehir-Karahisar hattı işletme komiseri Margosyan, şirket adına Montel ve Alaşehir polis komiseri kaza mahalline giderek tahkikat yapmışlardır. Makinist Ferdinand Vebir, Ateşçi Vangel Hacı Nevbiloki ve depozitoda memur Aristidi Zenberi'nin ifadelerine başvurulmuştur. Sonuçta şahsın kendi hatasıyla kazaya uğradığı anlaşılmıştır. Makinelerin birbirine bağlanması sırasında ters bir yerde durmuş, uyarılara rağmen kimseyi dinlememiştir. Havanın da karanlık olmasından dolayı kafasını arabalardan birisine çarpması ve yola düşmesi sonucu vagon tekerleğinin altında kalmış ve vefat etmiştir[651].

BOA, T. DMİ, 972/84.
BOA, T. DMİ, 972/84.
BOA, T. DMİ, 976/42.

Akhisar İstasyonu'nda Mayıs 1898'de bir iş kazası daha olmuştur. Yaklaşık on yıldır çeşitli demiryollarında işçi olarak çalışan ve 5 ay kadar önce de Kasaba demiryolunda işe başlayan Malatyalı Ali oğlu Mehmed, tren çarpması sonucu ağır yaralanmış ve tedavi için İzmir hastanesine kaldırılmıştır. Tedavi sırasında bir ayağını kaybetmiştir[652].

Malatyalı Ali oğlu Mehmed kaza sonrası mağdur duruma düştüğünü belirterek kendisine ya uygun bir iş ya da tazminat verilmesini talep etmiştir[653]. Şirket ve Demiryollar İdaresi arasında yazışmalardan anlaşıldığına göre, şirket olayı araştırmış ve bu kişinin kendi şirketlerinde değil, yolun tamirat müteahhitlerinden birinin yanında çalıştığını ifade etmiştir. Ayrıca şahsın Akhisar'da hareket eden kum katarı vagonlarından birisinin üzerine atlamak istediği sırada düşüp yaralandığı ve ayağını kendi hatasıyla kaybettiği anlaşılmıştır. Buna rağmen vilayet vasıtasıyla vukubulan müracaatı üzerine şirketin kendisine karşı hiçbir mesuliyeti bulunmadığı halde sadaka nevinden birkaç kuruş verilmek istenildiği halde reddettiği ifade edilmiştir. Daha sonra vilayetten görevlilerin araya girmesiyle, memleketine dönmesi için, bir miktar yardımda bulunulmuş ve şirketin hem ona hem de unun gibi durumlarda olanlara her zaman yardıma hazır olduğu ifade edilmiştir[654].

Uşak İstasyonu'na yakın bir mesafede bulunan tulumba makinesinden marşandiz lokomotifine su nakletmek üzere demiryolu amelesinden 25 yaşlarında Bitlisli Salih oğlu Ömer isimli kimse 22 Eylül 1898 Salı günü saat 11.00 raddelerinde tulumbanın kolunu çevirmekte iken gafil davranarak sağ elini tulumba makinesine kıstırmıştır. Daha önce de burada benzer sıkıntılar yaşandığından tulumba makinesinin değiştirilmesi Kütahya Mutasarrıflığı'ndan talep edilmiştir[655]. Bundan başka inşaat işçilerinden İsmail isimli şahıs, Alaşehir-Karahisar kısmı inşaatında çalışırken balast lokomotifinin altında kalıp kollarından yaralanmıştır[656].

Manisa Sancağı'na bağlı Sütlüce Köyü civarında 1896 yılı Eylül ortalarında Kızmanas isimli mahalde demiryolu lokomotifinden dökülen ateşin sirayetiyle 200 dönüm kadar alandaki kuru otlar ile çalılılar yanmıştır. Ancak kısa sürede müdahale edilip söndürülmesiyle yangının miri ormanlara sıçraması önlenmiştir[657].

BOA, T. DMİ, 979/66, lef-1.
BOA, T. DMİ, 979/66, lef-2.
BOA, T. DMİ, 980/51.
BOA, T. DMİ, 984/55.
BOA, T. DMİ, 984/91.
BOA, T. DMİ, 962/70, lef-1.

Orman, Maadin ve Ziraat Nezareti'nden gönderilen yazıda, bu gibi yangın hadiselerinin her zaman çıkması muhtemel olduğundan, ilgililerin özellikle de demiryolu şirketlerinin bu konuda daha fazla dikkat göstermeleri istenmiştir[658].

Yağan şiddetli yağmur nedeniyle 4 Haziran 1897 tarihinde hattın 104 ve 105. kilometreleri arasındaki yollar bozulmuştur. Tamir için bu kısım kapatılmış ve yolcular aktarma suretiyle yola devam edebilmişlerdir[659].

Yine, Şirket İşletme Komiserliği'nden, Demiryollar İdaresi Müdürlüğü'ne verilen bilgiye göre, 25 Mayıs 1898 Çarşamba gecesi Basmane İstasyonunu bitişiğindeki lamba mağazasında başlayan yangın, bitişiğindeki istasyon memurunun ikametine mahsus olan evin yanmasına neden olmuştur[660].

Kış aylarında, özellikle yeni yapılan hatların olduğu Uşak ve Afyonkarahisar bölgesinde hem inşaat hem de işletme sırasında bazı sıkıntılar oluyordu. Şirket İşletme Komiserliği'nden, Demiryollar İdaresi'ne gönderilen 28 Ocak 1898 tarihli bir yazıda bu sıkıntılar dile getiriliyordu. Afyonkarahisar taraflarında kış mevsiminin çok çetin geçtiği ve soğukların -30 dereceye kadar vardığı belirtiliyordu. Yüksek yerlerde karın fazla yağması ise buz tutmasına neden oluyordu. Ayrıca vagonlarda yakacak sıkıntısı da vardı. Böyle durumlarda seferlerin tatil edilmesi talep ediliyordu[661]. Nezaretten Şirkete gönderilen yazıda ise, kış mevsimi sebebiyle Karahisar taraflarında çok fazla soğuk olduğundan yolcu vagonlarının layıkıyla ısıtılması ve bu konuda gerekli tedbirlerin alınması istenerek, seferlerin tatiline gerek olmadığı ifade edilmişti[662].Ancak alınan bütün tedbirlere rağmen seferlerin tatil edildiği de oluyordu. Mesela, 1898 Aralık ayı sonlarında trenler çok fazla kar yağışı nedeniyle yollarına devam edemeyip Dumlupınar İstasyonu yakınında durmak zorunda kalmışlardı[663]. Seferler ancak bir gün sonra başlayabilmişti[664].

Ayasulug'dan İzmir'e gelmekte olan Aydın Demiryolu katarıyla Bornova'dan gelen Kasaba Demiryolu katarı arasında iki demiryolunun birleştiği yerde 1900 yılı 4 Nisan günü akşamı çarpışma meydana geldi. Çarpışma sonucu yolculardan biri vefat ederken ikisi ağır olmak üzere on beş yolcu da yaralandı[665].

BOA, T. DMİ, 962/70, lef-2.

BOA, Y.MTV., 159/71.

BOA, T. DMİ, 980/49; Bu mağazanın şubesi İstanbul'da bulunan (T. Neterland) şirketi tarafından sigortalı olduğu belirtilmiştir.

661 *BOA, T. DMİ*, 976/105, lef-1.

662 *BOA, T. DMİ*, 976/105, lef-2.

663 *BOA, T. DMİ*, 985/91, lef-1.

BOA, T. DMİ, 985/91, lef-2-3.

BOA, YA.HUS, 405/21.

D. Alaşehir-Afyon Hattı Üzerinde Arazi İstimlakı Meseleleri

Alaşehir-Afyonkarahisar hattının yapımı için imtiyaz verilmesi ve diğer prosedürlerin yerine getirilmesinden sonra arazi istimlâk çalışmalarına başlanmıştı. 14 Nisan 1896 ve 27 Nisan 1896 tarihli iki tezkire ile istimlâk edilecek emlak ve arazilerle ilgili haritalar nezarete takdim edildi. Bu haritalarla ilgili gerekli düzenleme ve değişiklikler yapıldıktan sonra istimlâk işlerinin yapılmaya başlanması için şirkete iade edildi[666].

Mukaveleye göre şirket, hattın güzergâhında bulunan devlet arazisini meccanen kullanabilecekti. Fakat şahıs ve vakıf arazileri için arazi sahipleriyle şirketin anlaşması gerekiyordu[667]. Arazi sahipleriyle büyük oranda anlaşma sağlanmıştı. Fakat çeşitli sebeplerle olsa zaman zaman bir takım problemler de ortaya çıkıyordu. İlk zamanlarda şikâyet edilen konu, arazilerin değerinden oldukça düşük fiyata istimlâk edilmeye çalışılmasıyla ilgiliydi[668]. Emlak ve arazi istimlakı ile ilgili belgelere yansıyan diğer problemler şöyleydi:

Uşak kısmının arazi istimlakı ile ilgili, mahallince oluşturulan komisyonuna, kaza dâhilinde vakıf arazisi olmadığı ifade edilmişti. Ancak bu konuda itirazların olması üzerine Hüdavendigar Vilayeti'nden bilgi istendi. Başta söylenenin tersine

BOA, T. DMİ, 958/114.

Muhtemel arazi istimlakı anlaşmazlıkları ile ilgili olarak hareket edilecek olan mukavelenin 6. maddesi şu şekildeydi: "*İşbu inşaât menâfi-i umûmiyeye müteallik husûsâttan bulunduğundan demiryol ile müteferriâtına gerekli olan araziden ve demiryola gerekli taş ve kum ocaklarından şahıs uhdesinde bulunan yerlerin satın alınması hususunda imtiyaz sahibi arazi sahipleri ile anlaşamadığı zaman istimlâk kanununa göre muamele edilecektir. İnşaatın başlamasında muvakkaten istimali gereken mahaller mahalli hükümet marifetiyle imtiyaz sahibi tarafından sahiplerine tazminat verilmek şartıyla geçici olarak kullanılabilecektir. Demiryolu ile müştemilatının tesisine gerekli olacak bu arazi dâhilinde devlet arazisi bulunduğu takdirde imtiyaz sahibine meccanen terk olunacak ve hattın iki tarafında beşer kilometre mesafede devlet arazisi olduğu ve onun meyanında taş ve kum ocakları küşadına elverişli mahaller bulunduğu takdirde inşaat müddetince meccanen imtiyaz sahibine terk olunup fakat inşaat bitiminde ocak mahalleri kapatılacaktır. Zikrolunan taş ve kum ocaklarını imtiyaz sahibi demiryolunun işletilmesi müddetince kullanmak ister ise nizamat-ı mahsusasına göre hareketle beraber gerekli vergisini de ödeyecektir. Muvakkaten isti'mâli lazım gelen yerlerin de inşaat müddetince ücretsiz kullanımına izin verilecektir. Yukarıda beyân edildiği veçhile demiryolu inşaatı için gerekli olup istimlâk edilecek arazi ve taş ocaklarının vus'ati lüzum-ı sahihi derecesinde olup ondan fazla olamayacaktır. Arazi istimlakı muamelesi Nafıa Nezareti'nin taht-ı nezaretinde icrâ edilecektir.*" *BOA, İ.HUS.*, 8/1310 B-76; *Y.A.RES.*, 63/18; *A.DVN.MKL*, 36/1, lef-11; *BOA, BEO*, 157/11726; *BEO*, 158/11779; *BEO*, 158/11828.

[668] Uşak Kazasından Afyonkarahisar'a kadar demiryolu hattına tesadüf eden emlak ve arazilerinin düşük fiyatla alınmaya çalışması konusunda şikâyetlere örnek için bkz. *BOA, ŞD. (Aydın II)*, 1396/13.

çok sayıda vakıf arazisi olduğu anlaşıldı[669] ve bunların da bedellerinin ödenerek istimlâk edilmesi kararlaştırıldı[670].

Afyonkarahisar'ın Sincanlı nahiyesine bağlı Balmahmud Köyü ahalisi tarafından 21 Haziran 1896 tarihinde, Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne istimlâk meselesi ile ilgili şikâyet dilekçesi gönderilmişti. Şikâyet dilekçesinde, demiryolu şirketinin emlak, tarla ve arazilerine keşif ve istimlâk yapılmaksızın el koyduğu, mahsullerini mahvettiği, iki senelik mahsullerinin heba olduğu, konu ile ilgili vilayete şikâyet edildiği ancak bir netice alınamadığı ifade edilerek, bir çözüm bulunması talep ediliyordu[671]. Ticaret ve Nafıa Nezareti'nden Hüdavendigar Vilayeti'ne gönderilen 16 Temmuz 1896 tarihli yazıda, yukarıdaki konu ile ilgili olarak, aksaklıkların giderilmesi ve inşaatın tehire uğramaması için gerekli tedbirleri almak üzere İnşaat Komiseri Muavini Zühdü Efendi'nin Afyon'a gitmesi istenmişti[672].

Zühdü Efendi'nin Afyon'a gitmesinden sonra istimlâk çalışmaları yapıldı. Ancak bu defa köy ahalisi adına Boyacızade Abdurrahman, istimlâk edilen arazilerinin bedellerinin ödenmediği gerekçesiyle tekrar şikâyette bulundu[673]. Nezaretin sıkı takibiyle, arazi bedelleri Ocak 1898'de Ziraat Bankası'na yatırılarak problem halledilmiş oldu[674].

Sıkıntılı olan ve oldukça uzun bir süre çözüm bekleyen diğer bir konu da Uşak'ın Filcan, İkisaray ve Akkilise köylerindeki arazi istimlakı idi.

İnşa edilen hattın 205. kilometresinde bulunan arazinin şirket nezdinde tasarruf senedi var iken demir çubuk döşenmesine ahali tarafından müdahale edilmiş ve inşaat durmuştu. Bunun üzerine şirket Hüdavendigar Vilayeti'ne şikâyette bulundu. Burası Filcan, Akkilise ve İkisaray köyleri ahalisine tahsis edilmiş bir arazi idi. Köylüler yaz ve kış burada hayvan otlatıyorlardı. Aynı zamanda yazın harman yeri olarak da kullanıyorlardı.

[669] Hat boyunda bulunan vakıf arazileri şunlardı: Göbek Nahiyesi: Sultan Selim Han, Karahasan Köyü: Sultan Selim Han, Uşak civarında: Toklu Baba Zaviyesi, Akkilise civarında: Şeyh Mehmed Efendi Zaviyesi, Uşak civarında: Ziyaretçi Zaviyesi, Çarlak karyesinde: İmam Vakfı, Banaz'ın Öksüzköy ve Gedikler: Hatun (Şekle) Vakfı, Banaz'a bağlı İslamköy ve Hasanköy'de: Girid Ahmed Paşa Vakfı, Banaz'ın Oturak-ı kebir karyesinde: Cafer Gazi diğer adıyla Yel Zaviyesi. Bkz. *BOA, T. DMİ*, 962/26, lef-2.

[670] *BOA, T. DMİ*, 962/26.

Dilekçede imzası bulunan köy ahalisinin isimleri şöyleydi: Erkenlizade Mehmed, Tekülzade Abdil, Çarıkhacıahmedzade Kadir, Kahveci Abdurrahman, Boyacızade Süleyman, Attar Hacı Mehmed, Rüstemzade Mehmed, Kahveci Kadir, Kurdoğlu Kavvas, Mollazade Salih, Erkenlizade İbrahim, bkz. *BOA, T. DMİ*, 960/62, lef-1.

[672] *BOA, T. DMİ*, 961/9; *BOA, T. DMİ*, 960/62, lef-2.

BOA, T. DMİ, 975/2.

BOA, T. DMİ, 976/81.

Şirket, bununla ilgili herhangi bir tapu kaydı bulunmadığını belirtirken, köylüler de arazinin kendilerine tahsis edildiğine dair fermanın olduğunu söylüyordu. Yapılan ilk incelemeler sonucu köylülerin haklı olduğu Nezaret tarafından kabul edilmiş ve arazi bedellerinin köylülere ödenmesi şirketten talep edilmişti. Ayrıca mahalli idarenin de köylülere uygun ve bahsedilen araziye muadil bir yer tahsis etmesi gerektiği de belirtilmişti[675].

Buna rağmen şirket ile köylüler arasında anlaşma sağlanamadı. Köylülerin şikâyeti devam etti. Bunun üzerine Komiser Zühdü Efendi ve şirket memurlarından Paskal Çelebi, Filcan, İkisaray ve Akkilise köylerindeki arazi istimlakı ile ilgili problemleri halletmek üzere görevlendirildi[676]. Zühdü Efendi ve Paskal Çelebi konu ile ilgili tekrar inceleme yaptılar. 1898 yılının başlarına kadar problemin çözümü için bir orta yol bulunmaya çalışıldı fakat yine bir netice alınamadı. Çünkü konu ile ilgili daha önce Kütahya Defter-i Hâkâni Memurluğu'ndan bilgi istenmiş ve bahsedilen arazi ile ilgili kayıt bulunmadığı bilgisi gelmişti. Şirket, buna dayanarak arazinin köylülere tahsisine dair resmi bir belge olmadığını iddia ederken, köylüler de kaza meclisi mazbatasındaki, Filcan Köyü'ne ait harman yeri, tarım arazisi için senelik 28 kuruş vergi verilmesi ile ilgili kaydı karşı delil olarak sunuyordu.

Paskal Çelebi tarafından hazırlanan raporda, işin bu noktaya gelmesinde mahalli idarecilerin önemli rolü olduğu ve köylülere yol göstererek destek verdikleri ifade ediliyordu. Buna rağmen Zühdü Efendi ve Paskal Çelebi'nin girişimleriyle, şirket ile köylüler arasında anlaşma konusunda bazı adımlar atıldı. Bahsedilen köylerden münasip miktar işçinin istihdamı ve iane kabilinden bir miktar nakdi yardım yapılması üzerine şirket memuru fikrini direktörlüğe kabul ettireceğini vaat etmiş ise de mahalli idarecilerin fazla para istemesi üzerine bu girişim de sonuçsuz kalmıştı. Ayrıca raporda bu meselenin çözüme kavuşturulmaması hususunda Uşak Kaymakamı'nın gayretleri olduğu da belirtilmişti[677].

Meseleye çözüm bulunamayınca köylüler şikâyet dilekçeleri vermeye devam etti[678]. Ticaret ve Nafıa Nezareti bu defa Kasaba hattının eski inşaat ve şimdiki temdit kısımları İşletme Komiseri Margosyan ve İzmir Kasaba Demiryolu İşletme Komiseri Şem'i Efendi'yi meselenin çözümü için görevlendirdi[679]. Bu defa yapılan incelemelerden sonra köylülerin haklı olduğu kanaatine varıldı. Ticaret ve Nafıa

BOA, T. DMİ, 973/12.
BOA, T. DMİ, 974/98, lef-1.
BOA, T. DMİ, 974/98, lef-4.
BOA, T. DMİ, 975/89; *BOA, T. DMİ*, 976/67.
BOA, T. DMİ, 978/1; *BOA, T. DMİ*, 978/10.

Nezareti'nden gönderilen yazı ile köylülere tazminat ödenmesi ve bu meselenin uzamasının engellenmesi için gerekli çalışmaların yapılması istendi[680].

Akkilise Köyü ahalisi, arazi meselesinden başka, köy sınırları dâhilindeki Kuruçay mevkiinden demiryolu hattının geçmesiyle, orada bulunan köy çeşmesinin zarar gördüğünü belirterek, şirketten çeşmelerinin tamirini veya zararlarının teminini talep etmişlerdi[681]. Nezaret'ten, Kasaba Demiryolu Şirketi Alaşehir-Karahisar Kısmı Komiserliği'ne gönderilen 10 Temmuz 1898 tarihli yazı ile köylülerin talebinin yerine getirilmesi istenmişti[682].

Haziran 1896'da Altıntaş Nahiyesi'ne bağlı Dumlupınar Köyü ahalisi, demiryolu hattının geçmesinden dolayı tarla ve arazilerinin zarar gördüğü, mahsullerinin mahvolduğu ve arazi bedellerinin ödenmediği gerekçeleriyle şirket hakkında Hüdavendigar Vilayeti'ne şikâyette bulunmuştu[683]. Konunun halli ile alakalı Vilayet'ten şirkete gönderilen talimatlardan da sonuç alınamayınca mesele Ticaret ve Nafıa Nezareti'nde ele alındı ve 25 Ağustos 1896 tarihinde Vilayet'e tekrar telgraf çekilerek meselenin çözüme kavuşturulması istendi[684].

Yine, Tekevlizade Abdah, Erkmenlizade Mehmed, Erkmenlizade İbrahim, Abdil, Mollazade Ali, Mollazade Şevket ve Çeşmecizade Ahmed isimli şahıslar, Uşak-Afyon arasında bulunan Karatoprak isimli mevkideki arazilerinin demiryolu için çok az fiyatla elde edilmeye çalışıldığını beyan ederek, Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne telgrafla şikâyet etmişlerdi[685]. Konu ile ilgili olarak yetkili merci olan mahalli idareye, yani Hüdavendigar Vilayeti'ne durumun tespiti ve gereğinin yapılması için 26 Ağustos 1896 tarihli yazı gönderildi[686]. Netice alınamayınca iş mahkemeye intikal etti ve yeniden arazi keşfi yapıldı. Keşiflerden sonra taraflar mahkemeye çağrıldı ancak şikâyetçi olanlar mahkemeye gelmediler. Bunun üzerine şirket, mahkeme ve yeniden yapılan keşiflerden dolayı maddi zarara uğradığını ayrıca işlerinin aksadığını ifade ederek masrafların ilgili kişilerce karşılanmasını talep etti[687].

Bu defa 3 Eylül 1896 tarihinde İnay Köyü ahalisi şikâyetçi oldu. Köyün ileri gelenlerinin de imzası bulunan şikâyet dilekçesi şöyleydi:

BOA, T. DMİ, 981/121; *T. DMİ*, 982/71.
BOA, T. DMİ, 979/68.
BOA, T. DMİ, 981/40.
BOA, T. DMİ, 961/81, lef-1.
BOA, T. DMİ, 961/81, lef-2.
BOA, T. DMİ, 962/2, lef-1.
BOA, T. DMİ, 962/2, lef-2.
BOA, T. DMİ, 966/84; (Mahkeme sonucu ile ilgili bilgiye rastlanılmamıştır).

"Demiryolunun karyemiz İnay civarından geçmesiyle mültezim tarlalarımızı kazdırarak bir daha ziraate elvermeyecek derecede ürünlerimizi mahvettiği gibi camimiz civarındaki taşları zorla ahz eylediğinden bunun engellenmesi için kaymakamlığa müracaat edildi fakat netice alınamadı. Köy ahalisi taşları almaması için mültezimi uyardılar fakat mültezim nizamiye çavuş ve neferlerine birkaç yüz kere martin ve saire teslim ederek bağırıp ahali üzerine hücum, karyemizi muhasara ve hesapsız atılan silahtan 5-10 kişi yaralandı. Can korkusuyla dışarıya çıkamamaktayız. Hâsılatımız ayakaltında kalarak mahvedilmektedir. Bunlar cesareti kaymakamdan almaktadırlar. Kaymakamın mezâlimi tahammül edilemez derecededir. Bundan dolayı bir memur izâmıyla mal, can ve ırzımızın muhafazasını ahalice istirham ederiz"[688].

Bunun üzerine 9 Eylül 1896 tarihinde Ticaret ve Nafıa Nezareti'nden Hüdavendigar Vilayeti'ne tebligat gönderilerek meselenin halli için gereğinin yapılması istendi[689].

Uşak kazasına bağlı Muharremşah Köyü ahalisi, hattın inşasından dolayı, eski mevcut yollarının bozulduğu ve geliş-gidişlerde sıkıntıların yaşandığı gibi sebeplerle 4 Temmuz 1897'de Hüdavendigar Vilayeti'ne şikâyet etmişti[690]. Vilayetin, durumu Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne bildirmesi üzerine nezaretten şirkete yazı gönderilerek, şirketin duyarlı olması ve halkın bu konuda uğradığı müşkülatın giderilmesi konusunda gerekli tedbirlerin alınması ve gerekirse yeni cadde ve yolların yapılması talep edildi[691].

Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne ulaşan bir başka şikâyet dilekçesi de 10 Ağustos 1897 tarihinde, Çarıkköy ahalisinden Süleyman isimli şahıs tarafından verilmişti. Süleyman Efendi, istimlâk edilen arazisine komisyon tarafından az fiyat takdir edildiğini, konuyu mahalli idare ve komisyona bildirdiği halde sonuç alamadığını ve hakkının korunması hususunda kendisine yardım edilmesini talep ediyordu[692]. 19 Ağustos 1897 tarihli Nezaret'ten şirkete gönderilen yazıda sıkıntının giderilmesi hususunda gereğinin yapılması uyarısında bulunuldu[693].

[688] Dilekçede imzası bulunan şahıslar şunlardı: Kethüda Mehmed, Aza Mehmed, İmam Mehmed, Muhtar-ı sani İbrahim, Eşme'nin Yanay karyesinden Ahmed Ağa, Hacı Mehmed oğlu Hasan, Hacı Ahmed oğlu Bekir, Koca Ayanoğlu Osman, Hocazade İsmail, Yusuf oğlu Ahmed, Hacıların Hasan Hüseyin, Köse Mehmed oğlu Ömer Usta, Ala Güllüoğlu Mustafa, Cafer oğlu Hasan, Tosun Ağa, Hacı Veli'nin İbrahim, Abdurrahman oğlu Hacı Mehmed. *BOA, T. DMİ*, 962/35, lef-1.

[689] *BOA, T. DMİ*, 962/35, lef-2, (Sonuç ile ilgili bilgiye ulaşılamadı).

[690] *BOA, T. DMİ*, 970/108.

[691] *BOA, T. DMİ*, 971/21.
BOA, T. DMİ, 972/16, lef-1.
BOA, T. DMİ, 972/16, lef-2.

Kütahya Sancağı, Altıntaş Nahiyesi'ne tabi Kızılcakaya Köyü ahalisi adına köy muhtarı tarafından 9 Eylül 1897 tarihinde verilen dilekçede, demiryolunun köyleri yakınında bulunan nehir üzerinden geçtiği ancak duvar ve parmaklık yapılmadığından hayvanlarını sulamakta ve korumakta zorluk çektikleri, konuyu Kütahya Mutasarrıflığı'na bildirmelerine rağmen sonuç alınamadığı belirtilerek, yardım talep edilmişti[694]. Şikâyet dilekçesinin Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne ulaşmasıyla durum değerlendirilmiş ve şartnamenin 13. maddesine[695] göre duvar ve parmaklıkların inşası gerekli görülmüş olduğundan talebin yerine getirilmesi ve ahalinin müşkülattan kurtarılması şirketten istenmişti[696].

Kütahya Sancağı, Altıntaş Nahiyesi'ne bağlı Dumlupınar Köyü'nde ikamet eden Yüzbaşı emeklisi Mustafa isimli şahıs, Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne gönderdiği 11 Ekim 1897 tarihli dilekçesinde, köyün Soğanlık isimli mevkiinde kardeşiyle birlikte mutasarrıf oldukları 30 dönüm kadar tarlanın 15 dönümünün şirket tarafından istimlâk edilmesine karşılık, bedelinin ödenmediğini ifade ederek, şirketi şikâyet etmişti. Bunun üzerine yapılan tahkikatta şikâyet edenler, bahsedilen araziye mutasarrıf olduklarını ispat edememişler ve arazi bedelini de alamamışlardı[697].

Afyonkarahisar civarında mutasarrıf olduğu Dolapönü isimli çayırdan mevkif vs. inşası için istimlâk edilen yer ile şirket tarafından geçici olarak işgal edilen alan için az kıymet takdir edildiğinden dolayı, Turuncuzade Mehmed Hamdi tarafından 5 Mart 1314 tarihinde dilekçe verilmişti. Verilen dilekçeden bir sonuç alınamamasından sonra şahsın tekrar müracaat etmesi üzerine Nezaret'ten şirkete gönderilen yazıda, tahkikatın yapılması ve bir daha şikâyete mahal bırakılmaması için gereğinin yapılması ihtar edilmişti[698].

Banaz Nahiyesi'ne bağlı İslamköy'de ahaliye ait çayır, hafriyat işlerinde kullanılmak üzere şirket tarafından istimlâk edilmişti. Köylüler mera olarak kullanabilecekleri başka yer olmadığını, ayrıca her yıl burasının vergilerini ödediklerini, hayvanlarının ve kendilerinin bu durumdan olumsuz etkilendiklerini ifade ederek, yapılan istimlakın iptalini ve devam eden hafriyat işlerinin yasaklanmasını talep etmişlerdi[699]. Mukavelenin 6. maddesine göre demiryolu hattının iki tarafında 5

BOA, T. DMİ, 972/53.

Şartnamenin 13. maddesi şöyleydi: Demiryolun kurrâ ve kasabâta ve mevkiflere tesâdüf eden aksâmında hattın iki cihetine kuru duvarlar ve parmaklıklar inşâsıyla arâzi-i mücâvireden tefrîk olunması lâzım gelecekdir. *Mukâvelât Mecmuası*, cilt VI, s. 1471.

696 *BOA, T. DMİ*, 972/54.

697 *BOA, T. DMİ*, 975/5.

698 *BOA, T. DMİ*, 981/44

699 *BOA, T. DMİ*, 982/67, lef-1.

kilometre mesafedeki araziyi şirketin meccanen kullanmaya hakkı vardı. Ancak bu hak inşa müddeti ile sınırlı idi. İnşaatın tamamlanmış olmasından dolayı köylülerin talebi yerinde bulundu ve Ticaret ve Nafıa Nezareti'nden Alaşehir-Karahisar kısmı komiserliğine gönderilen yazıda acilen hafriyat işlerinin durdurulması ve netice ile ilgili bilgi verilmesi istendi[700]. Bunun üzerine şirket bahsedilen çayırı kullanmak için ahali arasında taksim edilmek üzere 10 lira teklif etti ancak köylülerin kabul etmemesi üzerine hafriyat işinden vazgeçildi[701].

E. Alaşehir-Afyon Demiryolu Hattının İnşası Sırasında Meydana Gelen Asayiş Olayları

Alaşehir-Afyon arasındaki demiryolu hattının yapımı çok sayıda müteahhide ihale edilmişti. Bu müteahhitlerin içinde Fransız, İtalyan, Avusturyalı ve hatta İranlı olanlar vardı. Müteahhitlerin yabancı uyruklu olması işçi istihdamında da etkisini gösterdi ve yurtdışından çok sayıda işçi getirildi. İtalyan, Arnavut, Fransız, Bulgar, Karadağlı, Avusturyalı ve İranlı çok sayıda işçi geldi. Yabancı uyruklu işçilerin yanında az sayıda da olsa Osmanlı vatandaşı istihdam edilmişti. Bunlar içinde de Ermeni ve Kürtler dikkat çekiyordu. Farklı milletlerden, değişik inanç ve kültürlerden insanların bulunduğu böyle ortamlarda çatışmaların olması da kaçınılmazdı[702]. Nitekim öyle de oldu. Farklı milletten iki şahsın basit bir olaydan dolayı tartışmaları, daha sonra iki grubun çatışmasına dönüyor, bu çatışmalar yaralanma ve hatta ölümle sonuçlanabiliyordu. Yerli ahali ile işçiler arasında meydana gelen kavgalar ile çeşitli hırsızlık ve gasp hadiseleri de diğer asayiş olayları idi. Alaşehir hattı inşası süresince meydana gelen bu asayiş olayları özetle şöyle ifade edilebilir:

Hattın Karahisar kısmı şube mühendisi Joze'nin üzerine, 22 Mart 1895'te Balmahmud Köyü'nde taş atılmış ve odacısı dövülmüştü. Bu konuda şikâyet edilmesi üzerine hemen olay yerine güvenlik güçleri gönderilerek müdahale edildi ve taş atanlar gözetim altına alındı. Ayrıca köy muhtarı da çağırılarak tahkikat yapıldı. Tahkikat sonucu halk tarafından toplu olarak bir saldırı olmadığı, iki küçük çocuğun birbirlerine taş atarken mühendisin üzerine geldiği anlaşıldı.

[700] *BOA, T. DMİ*, 982/67, lef-2.

[701] *BOA, T. DMİ*, 983/72.

[702] Demiryolu inşaatlarında yabancıların çalıştırılmasının sakıncaları üzerinde durularak yerli işçilerin çalıştırılması gerektiği çok daha önceleri dile getirilmişti. Mesela 31 Ocak 1870 tarihli Basiret Gazetesinde sadece işçilerin değil demiryolu hatlarının inşasını da devletin yapması gerektiği ifade ediliyordu. *Basiret*, nr. 7 (29 Şevval 1286/1 Şubat 1870), s. 2; O dönemde bu gibi endişeler dikkate alınmış ve devlet bazı hatları kendi inşa etmeye çalışmış ancak teknik eleman, malzeme ve para yetersizliği gibi çeşitli sebeplerden dolayı başarılı olunamamıştı.

Köy muhtarı, küçük olmaları sebebiyle, çocukların salıverilmesini istedi. Olayda bir kasıt olmadığı anlaşıldığından çocuklar serbest bırakıldı ve bölge ahalisine demiryolu işçi ve memurlarına yardımcı olunması hususunda çağrı yapıldı. Ayrıca hattın mühendisi Pech, ailesiyle sokaktan geçmekte iken üzerlerine bir haneden süprüntü atıldığını ifade ederek şikâyette bulundu. Bunun üzerine derhal yapılan tahkikat neticesinde süprüntüyü atanın Kezban kızı Ümmühan isminde bir kadın olduğunun anlaşılmasıyla hakkında gerekli işlem yapıldı[703].

Oturak köyünde, biri hamile kadın ve biri de çocuk olmak üzere dört kişilik bir amele ailesi 14 Aralık 1895'te katledilmişti. Bu konu ile ilgili yapılan şikâyette Kasaba Demiryolu inşaatına başlamak için toplanan amele arasında korku ve endişenin yayılmakta olduğu belirtilmişti. Şirket, bu olay üzerine Demiryollar İdaresi'ne gönderdiği dilekçe ile İzmit-Ankara, Selanik-Manastır ve Selanik-Dersaadet demiryollarında olduğu gibi inşa mevkilerinde süvari ve piyade kıtaları bulundurularak güvenlik güçlerinin takviye edilmesini talep etti. Şirketin talebi yerinde bulunarak gereği için Hükümete başvuruldu[704].

Afyon'da bulunan şirket başmühendisi Pech tarafından bildirildiğine göre, 21 Ocak 1896 tarihinde, inşaatın 14 ve 15. kısımları müteahhidinin kızı Vazel Lezika İslamköy'de bir Arnavut tarafından atılan kurşunla katledilmişti. Hat müteahhidinin kızı Vazel Lezika'nın akşam iki erkek kardeşiyle evlerinin bahçesinde iken bir Arnavut tarafından atılan silahla katledildiği anlaşıldı. Katil, müteahhide ait evin kapısı önünde bulunan taşın üzerine çıkıp üç kardeşin bulunduğu bahçeye doğru ateş etmiş ve kurşun, kızın kulağından girerek ensesinden çıkmış ve 12 saat sonra da vefat etmişti. Bu vukuat, hat üzerinde bulunan şirket memurlarının endişelerinin artmasına neden oldu. Bunun üzerine asayişin ve emniyetin sağlanması için, hat güzergâhına takviye güvenlik güçleri gönderildi[705].

Hattın 131. kilometresinde Uşak ile Göbek arasındaki Marlı Çiftliği'nde bulunan şirketin kısım Başmuavini Bloom, 7 Şubat tarihinde 1896 Marlı Köyü ahalisinden on kişi tarafından taşlanmıştı[706].

Yine 7 Şubat'ta inşaatın 17. kısım müteahhidi Levi Bozollo'nun Oturak Köyü civarında ve Çorukçeşme isimli mahalde bulunan barakasına beş kişiden mürekkep bir çete tarafından saldırı olmuştu. Baraka kapıları kırılmaya

[703] *BOA, T. DMİ*, 950/38.
[704] *BOA, T. DMİ*, 955/38.
[705] *BOA, T. DMİ*, 956/73, lef-2; *BOA, T. DMİ*, 957/56.
[706] *BOA, T. DMİ*, 956/73, lef-3.

çalışılmış ise de yakınlardan ses işitilmesi üzerine birkaç silah attıktan sonra kaçmışlardı[707].

Şirket tarafından gönderilen tezkirede, (hat inşaat mühendisi Konet Vişyali'nin şifahi ifadelerine dayanarak) hat boyunda emniyet ve asayişin sağlanması konusunda sıkıntılar olduğu, 9 Şubat 1896 tarihinde İtalya, Fransa ve Avusturya tebaasından ve şirket müstahdemlerinden üç kişinin eşkıya tarafından öldürüldüğü ifade edilmişti. Ticaret ve Nafıa Nezareti'nden Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen tezkirede, olayın aydınlatılması ve asayişin sağlanması hususunda gerekli tedbirlerin alınması istendi[708].

Çakmak ile Elvanlar arasında 24 Şubat 1896'da, bir amele katledilerek üzerindeki eşyalar çalındı[709].

Şirket müstahdemlerinden Auguste Grand isimli şahıs 28 Şubat 1896 tarihinde, hattın 58. kilometresine yakın bir yerde çobanlar tarafından tutulup soyulmuş ve kendisine kötü muamelede bulunulmuştu[710].

Alaşehir'den Afyon'a kadar yapılmakta olan demiryolu inşaatında çalışan Kürt, Ermeni ve Arnavut işçiler arasında 10 Nisan 1896'da kavga çıktı. Kavgaya karışanların bir kısmı yaralandı. Güvenlik güçlerinin müdahalesiyle olay kontrol altına alındı[711]. Kavganın çıkış sebebinin Ermenilere iş verilmemesi ve Ermenilerin işçi başılarının diğerlerine kötü sözler söylemesi olduğu tahkikat sonrası anlaşıldı. Yaralananlar İzmir'deki hastaneye kaldırıldılar. Bu arada Hastanede ölen Agop isimli bir Ermeni için, İzmir Ermeni Piskoposu Nesimi Efendi, kavga sırasında yaralanıp öldüğü gerekçesiyle yaygara koparmıştı. Ancak, yapılan muayene sonunda, Agop'un vefatının iddia edildiği gibi bu olayda yaralanmasından değil de zatürreden olduğu anlaşıldı[712].

Hattın 110,600. kilometresi karşısında ve Göbek yolu üzerinde 5 Mayıs 1896'da, inşaatın üçüncü kısım çetelecisi Demosthenes Kiriakides darp edildi[713].

Hattın dördüncü kısım başmühendisi Pearson tarafından bildirildiğine göre, 6 Mayıs 1896 tarihinde, hattın 124. kilometresinde işçibaşı Revakis'in barakasına

[707] *BOA, T. DMİ*, 959/8; *BOA, T. DMİ*, 956/73, lef-3.
[708] *BOA, T. DMİ*, 956/73, lef-1.
[709] *BOA, T. DMİ*, 959/8 lef-4.
[710] *BOA, T. DMİ*, 959/8 lef-4.
BOA, ZB., 87/8.
BOA, ZB., 630/24.
BOA, T. DMİ, 959/8 lef-4.

dört atlı asker tarafından saldırı olmuş ve işçibaşının sağ bacağına kurşun isabet etmişti[714]. Yine 6 Mayıs'ta hattın 143. kilometresi karşısında memurlardan birisine bir Kürt tarafından saldırılarak, eşyaları çalınmıştı[715]. Aynı gün, hattın 143. kilometresinde çeteleci Bland da bir Kürt tarafından soyulmuştu[716].

Hattın 125. kilometresinde Marlı Köyü'ne yakın bir yerde bulunan mühendis Bloom ve mühendis Muzurini'ye 8 Mayıs 1896 tarihinde, bir takım şahıslar tarafından saldırıda bulunuldu[717]. Yine 8 Mayıs tarihli Alman gazetelerinde çıkan bir habere göre, hattın güzergâhında bulunan Alaşehir'de Kürt ve Ermenilerden mürekkeb 400 kadar amele arasında kavga çıkmış ve kavga sonrası birçok kişi yaralanmıştı. Olaya karışanlardan da yirmi kişi tutuklandı[718].

Hattın 38. kilometresinde 9 Mayıs 1896 tarihinde, işçibaşı bir İtalyalı üzerine çete tarafından saldırı oldu ve işçibaşının bacakları kırıldı[719].

Hattın 14. Kısım inşaatında çalışan işçibaşı Süleyman Efendi, 10 Mayıs 1896'da, Ortaköy ahalisi tarafından şiddetlice darp edildi[720].

Hattın 72 ve 73. kilometresindeki barakalarında bulunan taşçı amelelerinden dört kişi 11 Mayıs 1896'da saldırıya uğramış ve vücutları bıçaklanmıştı[721].

Çeteleci Kiriakides ve taş işçilerinden ikisi 22 Mayıs 1896 tarihinde tekrar soyuldu[722].

Bu saldırılardan sonra hattın ikinci kısmı başmühendisliğinden gönderilen telgrafta, inşaat mahallerinde emniyet ve asayişin yokluğunun amele arasında fevkalade telaş ve endişeye neden olduğu belirtilmişti. Telgrafta, askerlerin devriyeye çıkmadıkları gibi memur ve müstahdemlere de işe geliş-gidiş sırasında refakat etmedikleri ifade edilmişti. Ayrıca, meydana gelen asayiş olayları, işçiler üzerinde kötü tesir bırakmış ve işçiler bu hadiselerden sonra telaşa düşerek işlerini terk etmeye başlamıştı. Müteahhitler, işçilerinin kaçmasıyla vakit kaybına uğradıkları ve masraflarının arttığını belirterek şirketi protesto ettiler. Kayıplarının telafisi için de tazminat talep ettiler. Şirket bu gelişmelerden dolayı Hükümetten

BOA, T. DMİ, 958/76.
BOA, T. DMİ, 958/76.
BOA, BEO, 784/58784, lef-2.
BOA, T. DMİ, 959/8 lef-4.
BOA, HR.SYS. 37/9.
BOA, BEO, 784/58784, lef-2.
BOA, T. DMİ, 958/76.
BOA, T. DMİ, 959/8 lef-4.
BOA, BEO, 784/58784, lef-2.

acil ve kalıcı çözümler bulmasını istedi[723]. Konu ile ilgili olarak bir süvari müfrezesi tayin edilmek üzere Seraskerlik makamına tebligat yapıldı[724].

Bundan başka, inşa edilen hatların güvenliği için Aydın Vilayeti dâhilindeki nizami kuvvetlerden münasip miktarının hattın güzergâhı boyunca icap eden yerlerde bulundurulması ve askerlere mahallince on kadar polisin refakat etmesi kararı 15 Haziran 1896 tarihinde alınmıştı. Daha sonra alınan başka bir kararla, Eskişehir ve civarındaki iki bölük süvari askerden bir bölüğü Kasaba Demiryolu'nun muhafazası için görevlendirildi. Yine Alaşehir-Karahisar hattı üzerindeki demiryolu inşaatının muhafazası için İzmir'de bulunan Çine Taburu'ndan seksen kişilik bir bölük görevlendirilerek hat üzerine sevk edildi[725]. Nezaretten şirkete gönderilen tebligatta, bu sevk edilen askerler için barakalar ve hayvanları için ahırlar yapılması ve diğer zaruri ihtiyaçlarının temini işinin, Anadolu Demiryolu Şirketi'nde olduğu gibi, Kasaba Demiryolu Şirketi üzerinde olduğu belirtilerek gerekenin yapılması istendi[726].

Hattın 21. kilometresindeki inşaat mahallinde, 24 Mayıs 1896'da, akşam saatlerinde işçilerin paraları ödendikten sonra, beş işçi alış-veriş için hattın 24. kilometresine gittikleri sırada saldırıya uğramış ve yaralanmışlardı. Saldırı hakkında kesin bir bilgi olmayıp hadisenin Kürtler ya da köylüler tarafından yapıldığı zannedilmekteydi. İşçilerin para, saat ve elbiseleri gasp edilmişti. İşçilerden ikisi ise ağır yaralanmıştı. Bunlardan biri İtalyalı Taima Federico, diğeri de Avusturyalı Matha Zagor idi. Avusturyalı işçi Vassili Wutchie ise hafif yaralanmıştı. Diğer Avusturyalı işçiler Antonio Jacsis ve Giovanni Clabuciar hakkında ise bilgi alınamamıştı[727].

Hattın 8. kilometresinde bulunan işçi barakaları etrafındaki bekçi, 26 Mayıs 1896 tarihinde, gece nöbeti tuttuğu sırada altı Kürdün silahlı saldırısına uğramıştı. Şahıslar rastgele otuz el kadar ateş açmışlar fakat kurşunlar kimseye isabet etmemişti. İşçiler sağa-sola kaçışmış ancak yaralanma veya ölüm olmamıştı. Yine bu tarihte yirmi kadar yerli ahali, hattın 3. kilometresinde bulunan barakaya kılıç ve sopalarla saldırıda bulunmuştu. Saldırı sonrası işçibaşı Bianchi Cesare, işçilerden Cespa Tomnaso'nun yarası ağır olmak üzere, Zanetta Giovanni, Zanetta Snigi ve Bianchi Stefane yaralanmıştı. Ayrıca işçilere ait 80 lira kadar para da gasp edilmişti[728].

BOA, T. DMİ, 959/8 lef-4.
BOA, T. DMİ, 959/8 lef-5.
BOA, Y.MTV., 136/108; BEO, 811/60765, lef-7; *BEO*, 814/61040.
BOA, T. DMİ, 959/72.
BOA, BEO, 790/59200, lef-2052 numaralı belge.
BOA, BEO, 790/59200, lef-2052 numaralı belge.

Uşak'tan 134. kilometre mesafede bulunan demiryolu hattında çalışan Kürt işçiler arasında 27 Mayıs 1896'da, kavga çıkmıştı. Bu arada Karadağlı işçilerden beş kişi kavgayı ayırmak isteyerek olaya müdahil olmuşlar ancak Kürt işçi çavuşlarından birisinin saldırısı sonucu bir Karadağlı işçi ölürken diğerleri de yaralanmıştı. Bunun üzerine Karadağ Maslahatgüzarı, olay sonrasında yaralananların hastaneye götürülmeyip tutuklandıklarının söylendiğini ifade ederek tahkikat talep etmişti[729].

Yine Haziran başlarında Kürt eşkıyalar Uşak'ta bulunan demiryolu inşaatında çalışan işçiler üzerine saldırmışlardı. Saldırı sonrası iki Avusturyalı işçi vefat etti[730]. Bunun üzerine Avusturya Sefiri, olaydan duyduğu endişeleri ifade ile güvenlik tedbirlerinin artırılmasını ve olayın faillerinin yakalanmasını talep etti[731].

Kasaba Demiryolu hattında meydana gelen asayiş olayları üzerine İtalya[732] ve Fransa[733] ile diğer devlet elçileri Hükümete müracaat ederek, yeni ve daha etkili güvenlik tedbirlerinin alınmasını talep ettiler. Bu hadiseler üzerine ek güvenlik tedbirleri alınmasına gerek duyuldu. Daha önce Karahisar Sancağı dâhilindeki Araplı Çiftliği isimli mahalle, zabtiye askeri yerleştirilmiş ve Karahisar hududuna kadar olan kısım için seyyar jandarma gönderilmişti. Bu olaylardan sonra da hattın Kütahya Sancağı hududuna tesadüf eden güzergâhında, devriye için bir çavuş, bir onbaşı ve altı atlı asker görevlendirildi[734].

Hattın inşaatında çalışan ve Osmanlı Devleti uyruklu 19 yaşındaki Georges Elias Kalaycıoğlu isimli şahıs, 22 Haziran 1896 tarihinde, hattın 311. kilometresinden geçerken Köprülü Köyü'nden dört çobanın saldırısına uğramış ve eşyaları gasp edilmişti[735].

İtalya tebaasından olan işçi Antonyo Riçiv isimli şahıs 30 Haziran 1896 günü, bir dere yakınında öldürülmüş olarak bulundu[736].

Fransa ve İtalya elçilerinin demiryolu hattında meydana gelen olaylarla ilgili bilgi talep etmesi üzerine Aydın Vilayeti'nden Hariciye Nezareti'ne gönderilen tezkirede, 1896 yılı Mart başından Temmuz sonuna kadar cereyan eden olaylarla ilgili bilgi verilmişti. Buna göre yurtdışından gelen ve çeşitli milletlere mensup

BOA, BEO,804/60271.
BOA, BEO, 792/59334.
BOA, BEO, 795/59578.
BOA, BEO, 811/60765, lef-6.
BOA, BEO, 811/60765, lef-4.
BOA, BEO,786/58899, lef-3.
BOA, BEO, 813/60946; *BEO*., 814/60986.
BOA, T. DMİ, 960/87.

5.000 kadar işçi arasında çıkan olaylarda 9 öldürme, 7 darp ve yaralama olduğu ve faillerinin yakalanarak mahkemeye sevk edildiği belirtilmişti. Vukuatın ekserisi hırsızlık ve mal gaspı ile ilgiliydi[737].

Demiryolunda muhafız olarak görevli Georgopoulo, 4 Ağustos 1896'da, hattın 272. kilometresinde öldürülmüş olarak bulundu[738]. Ayrıca 262. ve 266. kilometrelerde bulunan amele barakalarına eşkıya çeteleri tarafından saldırı olmuş ise de müdafaa edilmesi üzerine çeteler kaçmıştı[739]. Yine bu tarihte Uşak kazası dâhilinde bulunan demiryolu mühendislerinden Çorçor Botora da Uşak'a bağlı Kızılcaköy civarında katledilmişti[740].

Hattın 4. ve 5. kısımları müteahhidi Waligorski ile inşaat kondüktörlerinden Yenidünya 10 Ağustos 1896'da, eşkıya tarafından fidye amaçlı kaçırılarak dağa kaldırılmıştı[741]. Yenidünya aynı gün fidye mektubu ile birlikte salıverilmişti. Waligorski için ise 4.000 lira fidye talep edilmişti. Şirket yetkilileri durumu telgrafla Fransa'da bulunan yetkili Comte Vitali'ye bildirmişler ve fidye için istenilen 4.000 liranın gönderilmesini talep etmişlerdi[742].

Yapılan tahkikat sonrası eşkıyanın yedi kişi olduğu ve bunlara da demiryolu işçilerinden bazılarının yardım ettiği kanaatine varılmıştı. Burada Karadağlı işçilerin fazla olması şüphelerin kendileri üzerinde yoğunlaşmasına sebep oldu. İşçiler ile müteahhitler arasında ortaya çıkan sorunlar nedeniyle işçilerin Karadağlı kıyafetiyle çete teşkil etmiş olabileceği düşünüldü[743].

Yine, Waligorski ve Yenidünya'nın dağa kaldırılmasıyla ilgili olarak, Aydın Vilayeti, Ertuğrul ve Kütahya mutasarrıflıklarından da bilgi istenmişti. Buralardan gönderilen raporlarda da, yurtdışından getirilen bir takım yabancı şahısların demiryolu inşaatında istihdam edilmeleri ve işçilerin paralarının aylık değil de üç ayda bir verilmesiyle zor duruma düşmeleri sonucu bu gibi eşkıyalık olaylarına karışmalarının mümkün olacağı belirtilmişti. Ayrıca hattın parça parça ayrılarak farklı müteahhitlere inşa ettirilmesi de sakıncalı görülüyordu[744].

BOA, BEO, 817/61235.

BOA, BEO, 828/62032.

BOA, T. DMİ, 961/44.

[740] *BOA, BEO*, 822/61604.

BOA, BEO, 824/61742; Waligorski'nin kaçırılması ile ilgili ayrıca bkz. *BEO*, 824/61795; *Servet-i Fünûn*, nr.283 (1 Ağustos 1312/13 Ağustos 1896), s. 181.

[742] *BOA, BEO*, 874/65481.

BOA, T. DMİ, 961/64.

[744] *BOA, BEO*, 822/61603; *BOA, T. DMİ*, 961/78.

Bu değerlendirmeler demiryolu şirketine iletilmiş ve gerekli tedbirlerin alınması istenmişti. Ancak şirketten, Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne gönderilen tezkirede, bahsedilen iddiaların yanlış olduğunu ileri süren ayrıntılı bir rapor sunulmuştu. Raporda, inşaatın parça parça ihale edilmek suretiyle yaptırılması, Osmanlı Devleti sınırları içinde yapılan demiryolu inşaatlarının hepsinde ve Avrupa'da geçerli olan bir usul olduğundan, vilayetlerin yaptığı değerlendirmenin doğru olmadığı ifade ediliyordu. Şirketin müteahhitlere her ay düzenli olarak, hatta çoğu kere zamanından önce para ödediği de ayrıca belirtilmişti. Bunların yanı sıra Waligorski ile Mösyö Yenidünya'nın dağa kaldırılmasına dair Hükümete verilen bilgilerin doğru olmadığı da belirtilmişti. Zira şirkete verilen bilgiye göre eşkıya sayısı 7 olmayıp 5 kişiden ibaretti. Yenidünya'nın eşkıyanın eşkâllerine dair gerek polis idaresine ve gerek şirkete verdiği bilgiye göre, eşkıyanın üçü Karadağlı ve ikisi Boşnak idi.

Sonuç olarak, eşkıyaya talep ettikleri 3.000 Osmanlı Lirasının şirket tarafından verilmesiyle Waligorski ile Yenidünya kurtarıldı. Ancak şirket daha sonra bu parayı Hükümetten talep etti[745].

Sadaretten Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne gönderilen tebligatta artan asayiş olayları ile ilgili farklı tedbirlerin alınması isteniyordu. Demiryolu inşaatında çalışanların büyük çoğunluğu yabancı uyrukluydu ve bunlar hakkında ayrıntılı bilgi mevcut değildi. Dolayısıyla yurtdışından gelen işçilerin güvenilirlikleri konusunda endişe vardı. Bunlar çalışmak için geliyorlar fakat bulundukları bölge hakkında ayrıntılı bilgiye sahip olduktan sonra eşkıyalık yapmaya başlıyorlardı. Bu durumda da hem Hükümeti, hem şirketi, hem de güvenlik güçlerini meşgul ediyorlardı. Benzer olayları önlemek için, öncelikli olarak çalışan işçiler hakkında sağlam bir araştırma yapılmalı ve güvenilir olmayanlar sınır dışı edilmeliydi. Ayrıca şirketin bundan sonra getireceği işçiler için daha dikkatli olması gerekiyordu. Yeni getirilecek işçilerin kimlikleri belli ve güvenilir kişilerden olması ve kefâletle rabt edilmeleri sağlanmalıydı. Kefâlet sistemi olunca belki daha iyi kontrol edilebileceklerdi. Bu uygulama için de gerekli yerlere tebligat yapılmıştı[746].

Alaşehir Demiryolu hattının 24. kilometresi yakınlarında bir dere içinde Müslüman bir işçi, 16 Ağustos 1896'da, üzeri taş ve kumla örtülü vaziyette öldürülmüş olarak bulundu[747].

BOA, T. DMİ, 962/71; (Hükümetten talep edilen fidye parasının şirkete geri verildiği hakkında bir bilgiye ulaşılamamıştır).

[746] *BOA, BEO*, 825/61815.
BOA, BEO, 826/61907.

İnay Köyü ahalisi tarafından verilen 2 Eylül 1896 tarihli dilekçede ise müteahhit şikayet ediliyordu. Demiryolunun İnay yakınından geçmesiyle müteahhidin tarlalarını kazdırdığı, ziraate elvermeyecek derecede ürünlerini mahvettiği ve köy camisi civarındaki taşların zorla alındığı, bunun engellenmesi için kaymakamlığa müracaat edildiği fakat netice alınamadığı beyan ediliyordu[748]. Bu taşların alınması sırasında müteahhidin köy ahalisince uyarılmasına rağmen, müteahhidin askerlerle birlikte gelip ahali üzerine saldırdığı, hesapsız atılan silahlardan on kadar kişinin yaralandığı, can korkusuyla dışarı dahi çıkamadıkları ayrıca ifade edilmişti. Bu konuda kaymakamın da şirket ile birlikte hareket ettiği ileri sürülüyor ve can, mal, ırz güvenliğinin sağlanması talep ediliyordu[749].

Konunun incelenmesi ve gereğinin yapılması için Ticaret ve Nafıa Nezareti'nden, Hüdavendigar Vilayeti'ne tebligat gönderildi[750]. Yapılan tahkikat neticesinde olayın daha farklı bir şekilde cereyan ettiği ortaya çıktı. Hattın İkinci Kısım Mühendisliğinden gönderilen rapora göre, 2 Eylül 1896 tarihinde sabah saat 10.00 raddelerinde İnay Köyü ahalisi toplanarak hattın 111. kilometresi karşısındaki İnay Köyü taş ocağına gidip işçi ve asker üzerine saldırıda bulunmuştu. Saldırıya maruz kalanlar kaçmak zorunda kalmıştı. Kalabalık daha sonra 113. kilometreye gidip buradaki Kürtlerin çadırlarına saldırmıştı. Amele, civarda taş ve kum yerleştirirken, çadırlar da bir işçi ile birkaç zabıta tarafından muhafaza edilmekte idi. Kalabalık topluca çadıra hücum ederek sandıkları kırmış ve amelenin elbise ve paralarını çalmıştı. Çadırların muhafızı da taş, sopa ve bıçakla yaralanmıştı. Olay sırasında yaralıların sayısı yirmiyi bulmuştu. Bunların on sekizinin yaraları hafif olup ikisininki ağırdı. Bu iki yaralı hastaneye nakledildi. Bunlardan biri ameleden ve Bitlis Vilayeti Muş Kazası'ndan 34 yaşında İsa oğlu Resul ve diğeri Van Vilayeti Kurtyakan Köyü'nden 50 yaşında Mustafa oğlu Kasım idi. Köylülerden yirmi kadarı tutuklanabilmiş ancak diğerleri kaçmıştı. Yakalananlar, firari olan köy muhtarı tarafından -köye yeniden bir cami inşasını vaat ettiği ama vaadini yerine getirmediği gerekçesiyle- tahrik edildiklerini ifade etmişlerdi. Halbuki cami müteahhit tarafından tamir edilmişti. Müteahhidin cami civarından alınan taşlar için de ayrıca bedel ödemeyi teklif etmesine rağmen muhtarın kışkırtmasıyla böyle bir hadisenin meydana geldiği anlaşılmıştı[751].

[748] İnay Köyü civarının müteahhidi Mösyö Bozzolo idi. *BOA, BEO*, 834/62545.

[749] BOA, T. DMİ, 962/35, lef-1; Dilekçede isimleri bulunan kişiler şunlardı: Kethüda Mehmed, Aza Mehmed, İmam Mehmed, Muhtar-ı sani İbrahim, Eşme'nin Yanay karyesinden Ahmed Ağa, Hacı Mehmed oğlu Hasan, Hacı Ahmed oğlu Bekir, Koca Ayanoğlu Osman, Hocazade İsmail, Yusuf oğlu Ahmed, Hacıların Hasan Hüseyin, Köse Mehmed oğlu Ömer Usta, Ala Güllüoğlu Mustafa, Cafer oğlu Hasan, Tosun Ağa, Hacı Veli'nin İbrahim, Abdurrahman oğlu Hacı Mehmed.

[750] *BOA, T. DMİ*, 962/35, lef-2.
BOA, T. DMİ, 962/80.

Hattın 288. kilometresinde bulunan amele çadırına dokuz kişi tarafından 31 Ağustos 1896 gece yarısında martini tüfekleriyle saldırı yapılmış ve saldırganlar dağa doğru kaçmışlardı[752].

Hattın 292. kilometresi civarında 1 Eylül 1896 günü, akşam saat 9 sıralarında üç şahsın dolaştıkları görülmüştü. Bunlardan birisi o sırada orada bulunmayan Cesar isimli kişinin barakasına girmişti. Sezar'ın karısına, barakalarda kalmakta olan amelenin miktarı, tabiiyeti gibi konularda sorular sormuştu. Ancak, hemen dışarıdan başka bir amelenin olayı ihbar etmesi üzerine iki asker olay yerine giderek şahsı yakalamışlar ve hapsetmişlerdi[753]. Şirket yetkilileri, bu gibi eşkıyalık faaliyetlerinin hattın inşasının tehirine sebep olduğu gerekçesiyle tedbir alınmasını Ticaret ve Nafia Nezareti'nden talep etmişti[754].

Hattın 39+980. kilometresinde silahlı dört Kürt, 20 Eylül 1896 tarihinde, hattın Alaşehir ile Güneyköy arasında şirketin muhabere evrakını nakletmekte olan postacı Osman Çavuş üzerine saldırarak para ve kıymetli eşya bulmak amacıyla muhabere evrakının bulunduğu çantaları almışlardı. Ancak işlerine yarar bir şey olmadığından bu defa Osman Çavuş'un saatiyle 1 Lirasını gasp etmişlerdi. Kendisine başka bir kötülük yapmadan çaldıkları saat ve muhabere çantalarından başka müteahhitlerden Bozzolo'ya ait gümüş çatal-bıçak takımını da gasp etmişlerdi. Daha önce de buna benzer hadiseler meydana gelmişti. Hatta hırsızlık ve gasp olayları planlı bir şekilde yapılmaya başlanmıştı. Güneyköy civarında dolaşan Kürt eşkıya çeteleri, özellikle işçilerin maaş günlerinde saldırı yapıyorlardı. Bu durum hattın Güneyköyü şubesi memuru Faray tarafından ilgili makamlara bildirilmişti. Ancak bu ihbarlara rağmen tedbir alma konusunda yetersiz kalındığından yakınılıyordu[755].

Hattın 39. kilometresinde bulunan küçük bir barakada ikamet eden ameleden Giuro Grazianich, 7 Eylül 1896'da, Kürtler tarafından dövülerek üzerinde bulunan yaklaşık 800 kuruş gümüş akçe gasp edilmişti[756].

Afyon kısmı inşaatında görevli, İtalyan uyruklu işçibaşılardan Françesko ile kızları, 27 Ekim 1896 günü, Avusturyalı bazı şahıslar tarafından dövülerek yaralanmışlardı. Aynı şekilde kavgaya karışan Avusturyalı Lonkin isimli şahıs da yaralanmış ve olaya karışanlar tutuklanmıştı[757].

BOA, T. DMİ, 962/52, lef-1; *BEO*, 843/63212, lef-2.
BOA, T. DMİ, 962/52, lef-2.
BOA, T. DMİ, 962/52, lef-3.
BOA, T. DMİ, 963/3, lef-1.
BOA, T. DMİ, 963/3, lef-2 ve 3.
BOA, T. DMİ, 964/80.

İnşa edilmekte olan Alaşehir Demiryolu boyunda olayların artması üzerine, asayişin temini için mevcuttan başka bir bölük jandarmaya daha ihtiyaç duyulduğu Aydın Vilayeti'nden bildirilmişti. Aynı şekilde hattın Kütahya Sancağına ait kısmında ve inşaat mahallerinin en mühim noktalarında asayişin temini için elli kadar atlı askere gerek duyulduğu da Hüdavendigar Vilayeti'nden gelen yazı ile belirtilmişti. Konu ile ilgili Seraskerlik makamından alınan cevapta ise, iki vilayetin jandarma sayısının artırılmasının ek masraf demek olacağı gerekçesiyle asker sayısının değil de birliklerin daha çok ihtiyacı olan hayvan sayısının artırılmasının uygun olacağı ifade edilmişti. Bu görüş yerinde bulundu ve 27 Ekim 1896 tarihli irade ile gerekli olan 100 kadar hayvanın alınarak ilgili vilayetlere gönderilmesi kararlaştırıldı[758]. Alınan 100 hayvanın bedeli olan 150.000 kuruş daha sonra Aydın Vilayeti bütçesinden ödendi[759].

Demiryolu işçilerinden üç kişi 5 Ağustos 1897'de, hat üzerinde katledilerek, eşyaları çalınmıştı. 13 Ağustos 1896'da İtalyalı bir işçi de yaralı olarak bulundu. Olay sonrası yapılan tahkikatta cinayeti işleyenler ve İtalyalı işçiyi yaralayan kişilerin Kürt eşkıyalar olduğu anlaşılmış ve tutuklanmışlardı. Ancak daha sonra delil yetersizliğinden serbest bırakılmışlardı[760].

Hattın Uşak Kısmı Mühendisliği'nden alınan rapora göre, 10 Temmuz 1897 günü, akşam saat 09.00 raddelerinde İnay'da çadırda bulunan üç asker, demiryolu memurlarından Dimost Kiryakidilis'in odasına girerek kendisini darp etmişlerdi. Sekiz adet Fransız altını ile yarım Osmanlı Lirasını ve üç Mecidi ve bir adet rovölvörünü alarak şahsı haps etmişler ve ertesi günü bırakmışlardı[761]. Nezaretten, Kasaba Demiryolu Şirketi'ne gönderilen yazıda bu gibi eşkıyalık olaylarının bir daha tekrar etmemesi için gerekli tahkikatın yapılarak, sorumluların bulunması ve en şiddetli şekilde cezalandırılması hususunda gerekli her şeyin yapılması istenmişti[762].

Hattın Uşak Kazası'nda Çarıkköy civarı kısmı müteahhidi İtalyalı Rek, 24 Temmuz 1897'de, işçiler tarafından evinin ablukaya alındığını beyan ederek, şikâyette bulunmuştu. Bunun üzerine güvenlik güçleri olay yerine gönderilerek işçiler tutuklanmış ve sorguya çekilmişlerdi. İşçiler müteahhide karşı herhangi bir saldırıda bulunmadıklarını, sadece alacaklarını istemek için orada bulunduklarını ifade etmişlerdi. İşçilerin ifadelerinden ve etraftan yapılan tahkikattan, müteahhidin

758 *BOA, İ.AS.*18/1314-Ca-06; BEO, 861/64511.
759 *BOA, BEO*, 968/72590.
760 *BOA, T. DMİ*, 967/109.
761 *BOA, T. DMİ*, 971/72
762 *BOA, T. DMİ*, 971/81.

işçi paralarını vermemek için birtakım dalavereler çevirdiği anlaşıldı[763]. Bu gibi alacak verecek meseleleri yüzünden bazı kötü olayların çıkması ihtimali yüksek olduğundan, herhangi bir aksaklığa meydan verilmemesi ve işçilerin paralarının zamanında ödenmesi hususu, Kütahya mutasarrıflığı vasıtasıyla şirketin Uşak'ta bulunan temsilciliğine bildirilmişti[764].

hattın 202. kilometresinde[765] ahali, 11 Ağustos 1897'de, demiryolu inşaat mahallini basarak inşaatın durmasına sebep olmuşlardı. Şirket, Uşak'taki yerel idarecilere başvurmuş ancak netice alamamıştı. Bunun üzerine durum telgrafla Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne bildirildi. Nezaretten ilgili yerlere gönderilen yazı ile de acil tedbir alınması istendi[766].

Hat güzergâhında bulunan Salıcak köyü ahalisi, Ağustos 1897'de, meyan molozu döşemekte olan amele üzerine saldırarak bazılarını yaralamış ve inşaatın durmasına sebep olmuşlardr. Yine İranlı Esad isimli şahıs da hattın Oturak isimli mahallinde çalışan ameleyi tehdit etmişti. Bu konularla ilgili olarak Kütahya Mutasarrıflığı'ndan alınan bilgiye göre, Uşak'ın Filcan, İkisaray ve Akkilise köyleri ahalilerine ait mera yakınında demiryolu için kum ihraç eden İranlı müteahhitlerin, mukavele gereği, ödemesi gereken tazminatı ödememesi yüzünden, Filcan Köyü'nden birkaç kişinin kum ihracatını engellemek istediği başka da bir şey olmadığı anlaşılmıştı.

Ticaret ve Nafıa Nezareti'nden şirkete gönderilen yazıda, inşa sırasında meydana gelen asayiş olayları ile ilgili müteahhitlerin, dolayısıyla da şirketin sorumlu olduğu ifade edilmiş ve başta işçi ücretlerinin zamanında ödenmesi olmak üzere her türlü tedbirin alınması istenmişti[767].

Uşak Kaymakamlığı'ndan alınan 28 Eylül 1897 tarihli telgrafla 26 Eylül 1897 gecesi Uşak'a 15 kilometre mesafedeki Karakuyu İstasyonu'nu eşkıya bastığı ve üç el silah atıldığı ve yolcuların eşkıya tarafından soyulduğu ihbar edilmişti. Olayla ilgili Hüdavendigar Vilayeti'nden bilgi istenmiş ve vilayet yetkilileri derhal olay yerine gitmişlerdi. Kütahya Mutasarrıflığı'ndan[768] alınan cevapta, hemen dört atlı asker gönderilmişti. Yapılan tahkikatta, üç el silah atıldıktan sonra istasyon bekçisi tarafından mukabele edilmesi üzerine eşkıyanın kaçtığı anlaşılmıştır. Bundan

[763] *BOA, T. DMİ*, 971/78.
[764] *BOA, T. DMİ*, 972/25.
[765] Bugünkü Kızılcaköy-Yıldırımkemal arası mahal.
[766] *BOA, T. DMİ*, 972/32
[767] *BOA, T. DMİ*, 972/73.
[768] Bu tarihte Kütahya Mutasarrıfı Fuad Paşa idi.

başka olay olmamıştır[769]. Olaydan sonra Uşak İstasyonundaki iki jandarma Karakuyu İstasyonuna görevlendirilmiştir[770].

Bu gibi asayiş olaylarıyla ilgili olarak, daha önce telgrafla, zabtiye tedbirlerinin artırılması Uşak Kaymakamlığı tarafından talep edilmişti. Bu yeni görevlendirmelerden sonra kaymakamlığa gönderilen yazıda eşkıyalık faaliyetlerine karışan kişilerin derhal yakalanıp şiddetli bir şekilde cezalandırılmaları istenmiştir[771]. Daha sonra Hüdavendigar Vilayeti'nden, Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilen raporda, Karakuyu İstasyonu'nda görevlendirilen iki jandarmanın yetersiz olduğu ifade edilmiştir. Çünkü güvenlik yetersizliğinden istasyon memurları gündüz çalıştıktan sonra geceyi Uşak'ta geçirmekteydi. Oysa istasyon memurlarının geceleri de hizmet yerlerinde bulunmaları gerekliydi. Bu bakımdan daha ciddi güvenlik tedbirlerinin alınması talep edilmiştir[772].

Eşme civarındaki hattın 41 ve 44. kilometreleri arasındaki demir çubukları traverslere bağlayan cıvataların, 20 Ekim 1897 günü, çıkarılıp çalındığının şirket tarafından bildirilmesi üzerine tahkikat yapılmıştır. Yapılan tahkikatta, cıvataları söken kişilerin Çakmak ve Ürküden köyleri ahalisinden Karaibrahimoğlu Hasan oğlu İbrahim ile Hacı Süleymanoğlu Hasan oğlu Ali olduğu anlaşılmış ve şahıslar mahkemeye sevk edilmişlerdir[773].

Şirketten gönderilen rapora göre, Killik civarındaki demiryolu inşaatında baş amele olarak görevyapan Bilivki, 7 Mart 1898 tarihinde, inşaat mahalline giderken bir çobanın hattın Alaşehir'den itibaren 11. kilometresinde ve hat üzerinde 100 kadar koyun bıraktığını görmüştü. Amele Bilivki'nin oraya vardığında, çoban koyunlarını hattan uzaklaştırmaya başlamıştır. Bu konudaki kurallara göre çobanın nakdi ceza ödemesi gerektiğinden, Bilivki'nin çobanı tutup götürmek istemesi üzerine, çoban, eline taş alarak ve başka bir çobanla beraber üzerine gelerek baş ameleyi bir değnek ile vurmaya başlamışlardı. Bu sırada oradan geçmekte olan köy ahalisinden erkek-kadın pek çok kişi baş amele üzerine saldırmış ve onu yaralamışlardı. Birkaç dakika sonra bazısı süvari ve bazısı piyade olarak güvenlik güçlerinin gelmesine rağmen, yirmi kadar köylü hat üzerine gelerek ameleden birini başından diğerini de elinden yaralamışlardı. Bu sırada oraya gelen hattın bekçisi de köylüler tarafından tutularak ellerinde silahlar bulunduğu halde "bir adam alınır ise bekçinin katledileceğini" söylemeleri üzerine köylülere bir şey yapılamamıştı[774].

BOA, T. DMİ, 973/13, lef-1.
BOA, T. DMİ, 973/83.
BOA, T. DMİ, 973/13, lef-2.
BOA, T. DMİ, 973/75.
BOA, T. DMİ, 974/59.
BOA, T. DMİ, 978/7, lef-1 ve lef-2.

Yukarıda bahsedilen ve daha önce meydana gelen benzer hadiselerle ilgili olarak emniyetin temini için olaylara karışanların cezalandırılması şirket tarafından talep edilmişti. Bunun üzerine Ticaret ve Nafia Nezareti'nden Aydın Vilayeti'ne gönderilen yazı ile konunun araştırılması ve gereğinin yapılması istenmişti[775]. Yapılan tahkikat sonrası sorumlular yakalanmış ve tutuklanmıştı. Ancak şirketten gönderilen daha sonraki yazılarda bu mesele ile ilgili tutuklananların kısa sürede serbest bırakıldığı ve işçilerin bundan endişe duyduğu ayrıca ifade edilmişti[776].

Eski hattın tamiri ile uğraşan işçilere ait 230. kilometrede Ahmedli Köyü yakınında bulunan 28 no'lu baraka, Nisan 1898'de bazı şahıslar tarafından soyulmuştu. Olayda başamele yaralanarak, para, saat, evrak ve bazı eşyaları da çalınmıştı. Bunun üzerine, sorumluların biran evvel yakalanması ve şiddetlice cezalandırılması talep edilmişti[777].

Küçükköy İstasyonu'ndan beş kilometre ileride bazı şahıslar tarafından 17 Nisan 1898'de, hattın demir çubukları üzerine taş ve kum atıldığı ve bundan dolayı katarların hattan çıkma tehlikesinde oldukları, Karahisar İstasyonu memuru tarafından bildirilmişti. Alaşehir-Karahisar Hattı İşletme Komiseri Margosyan da bu konuda gerekli tedbirlerin alınmasını talep etmişti[778].

Uşak ile Kapaklar arasında, Akkilise Köyü karşısında ve hattın 290. kilometresinde katarı yoldan çıkarmak için 29 Nisan 1898'de, bir teşebbüs daha olmuştu. Hem bu olay hem de bundan önce meydana gelen diğer olaylarla ilgili şirket İşletme Müdürü L. Chenut tarafından Hüdavendigar Vilayeti'ne ayrıntılı bir rapor gönderildi. Şöyle ki;

Kimlikleri bilinmeyen birtakım şahıslar tarafından, demir rayları birbirine bağlayan çelik traverslerden üçünün cıvataları sökülmüş ve 15 metre kadar mesafedeki demir çubukların üzerine taş ve kum dökülmüştü. Olay o gün akşam saat 6.30'da icra edilen devriye esnasında baş amele tarafından görülmüş olduğundan büyük bir tehlike atlatılmıştı. Şayet fark edilmemiş olsaydı tren raydan çıkacak ve neticesi çok kötü olacaktı.

Ancak böyle bir teşebbüs yalnız yukarıda bahsedilenden ibaret değildi. Mart başından beri hattın selamet ve emniyeti defalarca tehlikeye atılmak istenmişti. Mesela, 8 Mart 1898'de Karakuyu ile Uşak istasyonları arasında ve hattın 270. kilometresinde ve 15 Mart'ta ise 275. kilometresinde katarı yoldan çıkarmak fikriyle yolun üzerine taş koymuşlardı.

BOA, T. DMİ, 978/7, lef-3.
BOA, T. DMİ, 979/21.
BOA, T. DMİ, 979/21.
778 *BOA, T. DMİ*, 979/34.

Uşak İstasyonu'nun Karahisar tarafındaki makasın kilidiyle göbeği ve bir çift rabıtası, 9 Nisan 1898'de kimlikleri belli olmayan şahıslar tarafından kaldırılmıştı. 10 Nisan günü bazı şahıslar Küçükhamam İstasyonu makaslarının göbeğini çalmaya teşebbüs etmişlerdi. 29 Nisan'da da yukarıda bahsedilen olay meydana gelmiş ve katarı yoldan çıkarmaya teşebbüs edilmişti. Ayrıca demir köprü döşemelerinin kurşunlarını çalmak suretiyle hırsızlık olayları da yaşanmıştı.

Bunlarla ilgili olarak, her bir olayla alakalı komiserliğe bilgi verilerek, cereyan eden olayların tekrarının önlenmesi ve emniyet ve selametin sağlanması hususunda gerekli tedbirlerin alınması talep edilmiş ise de hiç birinin tesiri görülmediği vilayet makamına bildirilen son olay ile delillendirilmişti.

Raporun sonunda, şirket olarak üzerlerine düşeni fazlasıyla yaptıkları, bu gibi asayiş olaylarının tekrarlanmaması için gerekli tedbirlerin alınmasını defalarca istedikleri, olayların devam etmesi ve kötü bir durum olması halinde, şirketin mesuliyet kabul etmeyeceği ifade edilmişti. Ayrıca, hattın yapılan kısımlarında herhangi bir maddi hasar olduğunda, şirketin Hükümetten bu zararı talep etmeye hakkının olduğu da belirtilmişti. Bu vukuatların vehametine binaen, durumun ayrıca Nafıa Nezareti'ne de bildirilmesi ve gerekenin yapılması da talep edilmişti[779]. Bunun üzerine, Ticaret ve Nafıa Nezareti'nden, asayiş olaylarının artması ile ilgili olarak olayları tahkik etmek ve gerekli tedbirleri almak üzere Hüdavendigar Vilayeti'ne yazı gönderilmiş ve sonucun bildirilmesi istenmişti[780]. 27 Mayıs 1898 tarihinde Alaşehir-Karahisar İşletme Komiseri Margosyan tarafından Demiryollar İdaresi'ne gönderilen telgrafta saldırı teşebbüslerinin tekrar etmesi durumunda tren seferlerinin iptal edileceği ifade edilmişti[781].

Hattın Hüdavendigar Vilayeti sınırları içindeki Gedikler ile Susuzköyarasında ve hattın 320. kilometresinde 17 Mayıs 1898 tarihinde, hat üzerine üç parça büyük taş konulduğu o tarafta bulunan şube mühendisi tarafından görülmüştü. Ancak daha önce olan olaylardan sonra böyle bir hadise tekrarında trenlerin işlemesinin tatil edileceği ifade edilmişti. Yeni ve daha etkili tedbir alınıncaya kadar trenlerin işlemesinin durdurulmasının zaruri olduğu belirtilerek, Uşak-Karahisar arası katarların işlemesinin tatili konusunda Ticaret ve Nafıa Nezareti'nden şirkete izin verilmesi istendi[782]. Bunun üzerine konu, Nezaret'te ciddiyetle ele alınarak, sıkıntılara sebep olanların yakalanması ve trenlerin her türlü saldırıdan korunması ve işlemeye devam etmesi için gereken her türlü tedbirin alınması hususunda

[779] *BOA, T. DMİ*, 979/65, lef-1.
[780] *BOA, T. DMİ*, 979/65, lef-2.
[781] *BOA, T. DMİ*, 979/65, lef-4.
[782] *BOA, T. DMİ*, 979/84, lef-1.

Hüdavendigar Vilayeti'ne telgrafla emir verildi. Ayrıca trenlerin işlemesinin tatil edilmesine gerek olmadığı da şirkete bildirildi[783].

Göbek Köyü ile Balmahmud Köyü arasında bazı şahıslar, 2 Ağustos 1898 günü, hattın 382. kilometresindeki su bendi köprülerinin desteklerini teşkil eden kurşun levhaları çalmaya teşebbüs etmişlerdi. Bu durum trenlerin serbestçe gidiş gelişlerini sıkıntıya sokmuştu. Çünkü köprüye gelindiğinde tren durmak zorunda kalmıştı[784].

Akkilise Köyü yakınlarında 7 Eylül 1898'de meydana gelen demir çubuk hırsızlığı da, şirketten Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne gönderilen raporda ayrıntılı olarak anlatılmıştı. Rapora göre, hattın 289. kilometresinde, demir çubukları birbirine bağlayan cıvatalar ile demir çubukların birleştiği yerdeki iki traversin raptiye cıvataları yerlerinden çıkarılmıştı. Bunun, hattın muhafazasında görevli amele Bilivki tarafından görülmesi üzerine trenin gelmesinden önce cıvatalar yerlerine takılmıştı. Eğer durum fark edilmemiş olsa idi büyük olasılıkla tren yoldan çıkacaktı.

Olayın geçtiği mahal Akkilise civarında bir yerdi. Nezaretten verilen izinle şirket tarafından muvakkaten kullanılan bir yer olup meyan molozluğu da bu yerde idi. Bu gibi olaylar hattın açılışından beri neredeyse aralıksız devam etmekteydi. Sözkonusu vukuatlar, zamanında, hem mahalli idarecilere hem de Hüdavendigar Vilayeti'ne bildirilmişti.

Aydın Vilayeti sınırlarında Hükümetin aldığı tedbirler sayesinde bu gibi olaylara az rastlanmaktaydı. Şirket, Aydın Vilayeti sınırları içinde alınan bu tedbirlerden son derece memnundu. Aynı şekilde Hüdavendigar Vilayeti kısmında da gerekli tedbirlerin alınması istirham ediliyordu[785].

Bu defa yine Akkilise meyan molozluğunda 16 Eylül 1898'de, 300 kadar köylü kadın ve erkek, şirket amelesini katletmeye teşebbüs etmişlerdi. Alet ve edevata el koymuşlardı. Durum kaymakama haber verilmiş, fakat hiçbir şekilde yardım görülmemişti. Bunun üzerine, olayın ciddiyetine binaen gerekli tedbirlerin alınması ve buna bir çare bulunması Nafıa Nezareti'nden talep edilmişti[786].

Kapaklar'da şirket başamelesi ve oğlu köylüler tarafından 1898 Eylül sonlarında dövülmüş, oğlu ağır yaralanmış, ayrıca saati de çalınmıştı. Yine hattın

BOA, T. DMİ, 979/84, lef-2; Konuyla ilgili ayrıca bkz. *T. DMİ*, 980/1; *T. DMİ*, 980/10.
BOA, T. DMİ, 981/141.
BOA, T. DMİ, 983/11, lef-2.
BOA, T. DMİ, 983/11, lef-4.

208. kilometresinde Karakuyu ile Uşak arasında bir amele bölüğünün fertleri köylüler tarafından darp edilerek 4 liraları da gasp edilmişti[787].

Hattın 274. kilometresinde ve yine Karakuyu ile Uşak arasında, 22 Eylül 1898'de arabalarıyla yoldan geçmek isteyenleri engellemeye çalışan, hat muhafızlarından birinin üzerine üç el silah atılarak öldürülmüştü. Hat muhafızının üstü başı soyulduktan sonra ölü halde hattın kenarına bırakılmıştı.

40 numaralı amele bölüğü 29 Eylül 1898'de katarın gelmesinden bir saat evvel bir yarma içinde yirmi büyükbaş hayvanı alıkoymuştu. Sahibi ödemesi gereken cezadan kaçınmış ve ertesi günün gecesi hayvanları almak fikriyle iki köylü ile birlikte Oturak mevkiine gelerek bekçinin üzerine silahla ateş etmişlerdi. Fakat amele Bilivki köylülerden birini yakalayıp güvenlik güçlerine teslim etmiş ise de köylü zabitlerce hemen salıverilmişti.

Bu gibi hadiselerden dolayı işçiler çalışmaya cesaret edememekteydi. Ayrıca hat muhafızları da yolu korumaya korkuyorlardı. Bu tür hadiselerin önlenmesi ve daha emniyetli bir demiryolu için gerekli önlemlerin alınması Nezaret'ten talep edilmişti[788].

İkisi süvari, ikisi yaya olmaküzere,dört kişi hırsızlık maksadıyla 16 Ekim 1898 tarihinde, gece saat 03.00 raddelerinde hattın Karahisar İstasyonu ambarlarına girmişler, ancak gece bekçisine yakalanmışlardı. Bekçi istasyon zaptiyesini uyandırmak üzere silahla bir el havaya ateş açmış ve zabıta derhal olay yerine gelmişti. Bu esnada şahıslardan ikisi bekçiye doğru iki el ateş ederek atlarına binip kaçmışlardı. Ertesi gün durum, mahalli idareye haber verilmişti[789].

Alaşehir-Afyonkarahisar arasında yapılan hattın tamamlanması ve işletmeye açılmasıyla birlikte inşaatta çalışan işçiler yavaş yavaş bölgeyi terk etmeye başlamışlardı. Kesin kabul işlemlerinden sonra ise tamamen ayrılmışlardı. On binin üzerinde ve farklı millet ve inançlara sahip işçilerin bölgeden ayrılmasıyla asayiş olaylarında gözle görülür bir azalma oldu. Hat güzergâhında yaşayan bölge insanı, şirket çalışanları ve devlet görevlileri adeta rahat bir nefes aldı.

Bunlardan başka Kasaba Demiryolu hatları, köprü, bina gibi yapıları Ermeni terörünün de hedefi olmaktaydı. 21 Temmuz 1905 tarihinde, Ermeni ihtilal ve terör örgütlerince, II. Abdülhamid'e karşı düzenlenen suikastle ilişkileri görülen teröristlerin aranması sırasında, İzmir ve çevresinde büyük bir terör eylemi

BOA, T. DMİ, 983/73.
BOA, T. DMİ, 983/73.
BOA, T. DMİ, 984/36.

gerçekleştirmek için "İzmir Ermeni İhtilal Komitesi" kurulduğu anlaşılmıştı. Bu örgüt, amaçlarına ulaşmak için İzmir'deki bazı önemli yerleri hedef seçmişti. Bunlardan bir kısmı ise Kasaba Demiryolu'nu ilgilendiren yerlerdi. Diğer yandan örgütün içerisinde Kasaba Demiryolu Şirketi'nde çalışan bazı kişilerin olduğu da tespit edilmişti. Bu konuda yapılan tahkikatta pek çok kişi yakalanıp ifadeleri alındı. Anderyas Nalbantyan'ın ifadesine göre, bunların çeşitli yerlerde örgütlendiği anlaşıldı. Mesela, Manisa komite reisinin Ermeni Mahallesi'nde oturan 30 yaşlarında Sarıyan isimli biri olduğu, Manisa'ya bağlı Yukarıköy'den komiteye girenlerin vazifesinin demiryolu köprülerini tahrip etmek olduğu, Basmane İstasyonu'nda kantar memuru olarak görev yapan İstepan Aleksanyan'ın da Basmane İstasyonu'nu havaya uçurmayı taahhüt ettiği komiteci Nalbantyan'ın ifadelerinden anlaşılmıştı. Yine, Nalbantyan'ın ikinci kez alınan ifadesinde Uşak'a varmadan önceki demiryolu hattı üzerinde bulunan büyük köprünün havaya uçurulacağı da ortaya çıkmıştı. Bu bilgiler, Agop Gazarosyan ve Mardik gibi şahısların ifadeleriyle de teyit edilmişti[790].

Konu ile ilgili İzmir'de bazı kişiler yakalanınca, komitenin varlığı ortaya çıkarılmış ve alınan ifadelerden sonra köprü ve çeşitli bina temellerine yerleştirilen dinamitler çıkarılmıştı. Böylece Ermeni teröristlerin bu teşebbüsleri sonuçsuz kalmış ve komite üyeleri yakalanıp muhakeme edilmişlerdi[791].

Daha sonra yapılan Soma-Bandırma demiryolu inşaatı sırasında da çeşitli asayiş olayları meydana geldi. Mesela, Haziran 1912 tarihinde, Soma-Bandırma Demiryolu 3. kısım inşaat müteahhidinin çadırına, geceleyin bir çete saldırıda bulunuldu. Yine, 27 Haziran 1912 tarihinde 4. kısım inşaatına Kürtler tarafından saldırı oldu. Bunlardan başka yerli ve yabancı işçiler arasında sık sık kavgaların çıktığı da arşiv belgelerinden anlaşılmaktaydı[792].

F. Yabancı Uyruklu Çalışanlar İçin Okul ve Kabristan Yapılması

Osmanlı Devleti sınırlarında yapılan demiryolları inşaatlarında çalışmak üzere çok sayıda memur, teknik eleman ve işçi yurtdışından geliyordu. Bunların bir kısmı ailesini de getirerek uzun süre kalıyorlardı. Bu süre arttıkça çocuklarının eğitimi, ölenlerin defnedilmesi gibi konular gündeme geldi. Bu gibi sosyal meselelerde devlet hep yardımcı olmaya çalışmıştır. Mesela, Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından demiryolu memurlarının çocukları için, Eskişehir İstasyonu

[790] Bu konuda geniş bilgi için bkz. Hayri Mutluçağ (Yayına Hazırlayan), *İzmir Ermeni İhtilal Komitesi ve Terör*, İstanbul 1986.

[791] Akyıldız, *a.g.t.*, s. 104.

[792] *BOA, DH.İD.* 1/17; lef-90, 91, 95 ve 96.

civarında bir okul yaptırılmasına izin verildi. Hatta programlarında Türkçe dersi de konuldu ve bu ders için Müslüman bir öğretmen tayin edildi[793].

Alaşehir hattında istihdam edilen Katolik mezhebine mensup çalışanlar için de mezarlık konusunda yardımcı olundu. Alaşehir'den Afyonkarahisar'a kadar yapılan demiryolu hattı münasebetiyle Afyonkarahisar havalisinde bulunan Katolik mezhebine mensup Fransa, İtalya ve Avusturya devletleri tebaasından vefat eden memur ve işçiler için bir kabristan yapılması, Eskişehir'de bulunan Katolik ruhani reisi tarafından talep edilmişti. Konu Şûrây-ı Devlet'te müzakere edilerek talep yerinde görüldü. Afyonkarahisar'da Ceridkayası denilen yerde bulunan ve Museviler Mezarı denilen üç dönüm kadar arazinin bir dönümünün kabristan için tahsis edilebileceği ifade edildi. 12 Ağustos 1897 tarihli irade ile de Katolikler için ayrı bir mezarlık yapılmasına izin verildi[794].

G. Memurlara ve Hayvanlarına Paso Verilmesi Meselesi

Mukavelede hiçbir mecburiyet bulunmadığı halde bazı Hükümet memurları ve zabıta memurlarına paso verilerek, onların ayrıcalıklı seyahat etmeleri sağlanmıştı. Ancak zabıta memurlarının hayvanları için de paso çıkartma girişimleri üzerine hayvanlar için paso uygulamasından vazgeçilmişti.

Vilayet jandarma seyyar tabur ağası Ahmed Efendi bunun için şirkete başvurarak pasosuna hayvan taşımayı ilave ettirilmesini talep etmişti. Pasonun sadece insanlar için olduğu cevabı verildiyse de ikna edilemedi. Zaten mukavele gereği asker ve polisler üçte bir oranında bilet fiyatı ödüyorlardı. Böyle bir uygulamayı sürdürmek devlete de zarar demekti. Meselenin halli için konu Ticaret ve Nafia Nezareti'ne havale edildi. Nezaretten gelen cevâbî yazıda ise hayvanlar için paso verilmesi talebinin mukavele hükümlerine de aykırı olduğundan, uygun görülmediği ve kabul edilmemesi gerektiği ifade edildi[795].

H. Demiryolu Memur ve İşçilerinin Askerlikten Muaf Tutulması

Demiryolu işletme işlerinin daha kolaylıkla yapılabilmesi için demiryolu memur ve müstahdemlerinin askerlik hizmetinden muaf tutulması 13 Ocak 1895 tarihli tezkire ile şirket tarafından talep edilmişti[796]. Konu ile ilgili Seraskerlik makamından görüş istendi. Seraskerlik'ten alınan cevapta demiryolunda çalışan vasıfsız işçilerin her zaman tedarikinin mümkün olabileceğinden, sadece sınırlı

BOA, MF.MKT., 391/25.
BOA, İ.DH., 1343/1315-R-2.
BOA, T. DMİ, 956/41.
BOA, T. DMİ, 954/59.

sayıdaki işletme işlerinde görevli olan memurlar ile işçi başılarının askerlikten muaf olabilecekleri ifade edildi. İşletme ve nakliye işlerinin aksamaması ve hattın iyi halde muhafazası için böyle bir yola gidilmesi gerekli görüldü[797].

I. Hızlı Tren Uygulaması

Alaşehir-Afyon arasındaki hattın işlemeye başlamasından sonra, 15 Eylül 1897 tarihinden itibaren, haftada bir gün olmak üzere İzmir'den Alaşehir'e ve Alaşehir'den İzmir'e hızlı tren uygulamasına geçildi. Süratli olduğundan her durakta değil sadece büyük istasyonlarda yolcu indirip bindiriyordu[798]. Daha sonra bu uygulama Afyon'a kadar uzatıldı. Afyonkarahisar'a kadar Kasaba Demiryolu Şirketi yetkilileri bununla da yetinmeyip doğrudan doğruya İzmir ile İstanbul arasında bir hızlı tren işletilmesi için teşebbüste bulunarak Hükümetten izin istediler. Hızlı tren yolcuların gidiş-gelişlerini kolaylaştıracağı gibi hâsılatı da artıracaktı. Üstelik Aydın, Konya ve Hüdavendigar vilayetleri ahalisinin de bu yönde talebi vardı[799].

Ticaret ve Nafıa Nezareti bu konuya sıcak bakıyordu. Ancak konunun bir başka muhatabı da Anadolu Demiryolları Şirketi idi. Çünkü Afyonkarahisar'da iki demiryolu hattı vardı ve Kasaba Demiryolu hattı ile Anadolu Demiryolu hattı henüz birbirine bağlanmamıştı. İzmir'den İstanbul'a gidebilmek için öncelikli olarak iki hattın birleşmesi gerekiyordu[800]. İzmir ahalisinden ticaretle uğraşanlar da bu iki hattın birleşmesini arzu ediyorlar fakat Alman şirketi buna yanaşmıyordu[801].

İşin uzayacağı anlaşılınca Kasaba Demiryolu Şirketi yetkilileri İzmir-Afyonkarahisar arasında haftada bir çalışan hızlı tren uygulamasını kaldırmak istediler. Ancak Ticaret ve Nafıa Nezareti'nden gönderilen yazıda, Hükümetin haftada bir defa tertip edilen katarın her gün işletilmesini talep etmeye hakkı var iken, şirketin haftada bir olan uygulamayı iptal etmeye çalışmasının kabul edilemeyeceği ifade edildi[802].

[797] *BOA, T. DMİ*, 954/67.

[798] Hızlı trenin hareket saatleri de ayrıca düzenlendi. Geniş bilgi için bkz. *İzmir Gazetesi*, nr. 67-16 (15 Rebiulahir 1315/11 Kasım 1897), s.2.

[799] *BOA, T. DMİ*, 978/107.

[800] *BOA, T. DMİ*, 982/35.

[801] *BOA, Y.PRK.TNF.*, 5/73.

[802] *BOA, T. DMİ*, 981/78.

J. Geleneksel Taşımacılık Sistemleri ve Diğer Demiryolu Şirketleri İle Kasaba Demiryolu Şirketi Arasındaki Rekabet

Batı Anadolu verimli topraklara sahip bir bölgeydi. Büyük ve Küçük Menderes vadileri boyunca takip eden güzergâhla Anadolu'nun diğer şehirlerine bağlanıyordu. Yine İzmir de ülkenin en önemli liman merkezlerinden birisi idi. Bu bölgede ticaret ülkenin diğer bölgelerine göre daha gelişmiş durumdaydı[803]. İzmir, eski çağlardan beri Akdeniz ile Anadolu'yu birleştiren kervan yollarının da başlangıç noktası idi[804]. İç kesimlerde toplanan ürünler İzmir'e getiriliyor ve oradan yurtdışına ihraç ediliyordu.

Demiryolu yapılmadan önce taşımacılık geleneksel yöntemlerle yapılıyordu. Başta develer olmak üzere katır, beygir gibi hayvanlar bu amaç için kullanılıyordu. 250-450- kg. arasında yük taşıyabilen develer günde ortalama 30 km. yol katedebiliyordu. Develer ve katırlarla nakliyat önemli bir sektör halini almıştı. Pek çok ailenin geçimi taşımacılık sektöründen sağlanıyordu[805]. Bölgeye demiryolunun yapılmaya başlamasından sonra sıkıntılar başladı. Alternatif bir ulaşım ve nakliye sistemi ile karşı karşıya kalınmıştı. Üstelik böyle ileri bir teknoloji ile rekabet etme imkânları da çok zordu.

Bölgede ilk demiryollarının yapılmaya başladığı tarihlerde yarışı kaybedeceklerini anlayan devecilerin bir kısmı işlerini bırakmaya başladılar. Ancak bir kısmı da bütün zorluklara rağmen direnmeye çalıştı. Aydın ve Kasaba demiryolları şirketleriyle kıyasıya bir mücadele başladı. Önce nakliye fiyatları düşürülerek rekabet edilmeye çalışıldı ise de sonuç zaten belli idi. Yani devecilerin her hâlükarda kaybedeceği açıktı. Çünkü demiryolu ile teknolojik üstünlük olarak zaten kıyaslanamazdı. Bunun yanında demiryolu şirketlerinin zarar etme diye bir derdi yoktu. Zarar etse bile devlet senelik belli bir oranda kârı temin ettiği için zaten bu miktarı alacaktı[806]. Dolayısıyla bu defa devlet zarara giriyordu. Bu yüzden devlet yetkilileri de devecilerin karşısında durmuştu. Sonuçta kaybeden deveciler oldu.

Deveciler demiryolunun geçtiği yerlerde kaybetmişlerdi. Ancak demiryolunun ulaşmadığı iç kesimlerde, taşımacılık yine geleneksel yöntemlerle yapılıyordu.

[803] Orhan Kurmuş, *a.g.e.*, s.15.

[804] Cihan Özgün, "Batı Anadolu Limanlarına Ulaşan Şark Ticaret Yolu (İpek Yolu) Üzerine Gözlemler: 19. Yüzyıldan Cumhuriyetin İlk Yıllarına Büyük Menderes Havzasında Ticaret Yolları", *Dünden Bugüne İpekyolu: Beklentiler ve Gerçekler*, (yay. haz. A. Emel Kefeli vd.), İstanbul 2008, s.227.

[805] Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, s. 53;

[806] Akyıldız, *a.g.t.*, s. 89-90; Olcay Pullukçuoğlu, Yapucu, *Modernleşme Sürecinde Bir Sancak: Aydın*, İstanbul 2007, s. 157-158.

Zamanla demiryollarının iç kesimlere doğru uzatılmasıyla başlangıçta yaşanan sıkıntılar tekrar etti. Deveciler yine taşıma ücretlerinde indirim yaparak rekabet etmeye çalıştı[807]. Ancak şirket yine karşı atağa geçip daha fazla indirim uygulayarak devecileri köşeye sıkıştırmaya çalıştı.

Mesela, 1895 yılında şirketin isteği ve devletin desteği ile devecileri bertaraf etmek için ciddi tedbirler alındı. 1 Haziran 1895 tarihinden itibaren yürürlüğe konmak üzere, pamuk çekirdeği, işlenmiş ve işlenmemiş pamuk, arpa, buğday, darı, bakla, burçak, un, meyan kökü, bakkaliye eşyası, petrol, tuz vesaire nakliye ücretleri indirildi. Bu, İzmir'e eşya götüren devecilerin İzmir'den iç kısımlara nakledecek eşya bulamayacakları derecede indirim yapılması demekti. Şirket, "devecilerin demiryoluna karşı icra etmekte oldukları rekabeti bertaraf etmek" maksadıyla indirimli tarifenin uygulanması için Hükümetten izin istedi. Hükümetin onayı ile yeni tarife yürürlüğe girdi ve sonuçta kaybeden yine deveciler oldu[808].

Bu arada Aydın Demiryolu Şirketi'ne verilen imtiyazla Aydın hattı Sarayköy'den Dinar'a kadar uzatıldı ve 18 Ekim 1889 tarihinde işletmeye açıldı. Hemen akabinde Aydın Demiryolu Şirketi hattı Çivril'e kadar uzatma hakkını elde etti. Kısa sürede tamamlanan Dinar-Çivril hattı Ocak 1890'da hizmete girdi[809]. Çivril Afyon'a yakın bir yerdi. Dolayısıyla Uşak ve Afyon civarındaki emtianın taşınmasında Kasaba Demiryolu'nun sınırlarına giriyordu. Bu hattın açılması ile Afyon ve Uşak civarındaki nakliyatın bir kısmı Aydın Demiryolu ile yapılmaya başlandı. Bu yüzden Kasaba Demiryolu her yıl 30.000 lira zarara uğruyordu[810].

Kasaba Demiryolu Şirketi, Aydın Demiryolunun Çivril'e kadar uzatılmasına tepki göstermişti. Şirket adına Waterfield tarafından gönderilen 17 Aralık 1890 tarihli dilekçede, Aydın Demiryolu Şirketi'ne Çivril'e bir şube inşası imtiyazı verilmesinden dolayı devletin malı olan Kasaba Demiryolu Şirketi'nin zarara uğradığı belirtilerek, Hükümetin bu konuda Kasaba Demiryolu Şirketi'ne karşı olan taahhütlerini yerine getirmediği ifade edilmişti[811]. Çünkü 1885 tarihli mukaveleye göre Aydın Demiryolu hattı ile Kasaba Demiryolu hattı arasında herhangi bir demiryolu şubesi inşa edilmemesi gerekiyordu[812].

[807] Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş 1881-1908* (Çev. Sabri Tekay), Ankara 1987, s. 940.

[808] *BOA, T. DMİ*, 950/95; Demiryolu şirketi ile deve sahipleri arasındaki rekabet ve sonuçları için bkz. *The Times*, 3 May 1867, Friday, p. 11.

[809] Akyıldız, *a.g.t.*, s. 100-101.

[810] *BOA, Y.EE.*, 82/1.

[811] *BOA, HR.* TO, 534/90.

[812] *BOA, Y.EE.*, 82/1.

Aydın Demiryolu'nun Çivril'e uzatılmasıyla bu defa iki şirket arasında rekabet ortaya çıktı. Rekabetten iki şirket de olumsuz etkilenmeye başladı. Yapılan hesaplarda, şirketlerin 30.000 ile 64.000 Sterlin arasında bir zarara uğrayacağı tahmin edilmişti[813]. Ancak rekabet fazla uzun sürmedi ve iki şirket anlaştı. Çünkü bu durum iki şirketin de zararına oluyordu. Emtia normal fiyatlarıyla taşınmaya başladı. Şirketler arasında rekabet edilmemesi ile ilgili mukavele yapıldı. Mukavelenin süresi bir yıllıktı. Ancak şirketler isterlerse bunu her yıl yenileyebileceklerdi. Kasaba Demiryolu Şirketi'nin el değiştirmesinden sonra yeni şirket tarafından da aynı anlaşma devam ettirilmek istendi[814]. Ancak Hükümet menfaatine aykırı bazı hususlar olduğundan Nafia Meclisi'nce uygun görülmedi. Konunun netleşmesi, hattın Afyon'a kadar tamamlanması tarihine bırakıldı[815].

Aydın ve Kasaba şirketleri arasında yaşanan rekabetin önemli sebeplerinden biri de Anadolu Demiryolları hattının Afyon'dan geçmesiydi. İki demiryolunun Afyon kısımları aşağı yukarı aynı dönemlerde inşa edilmişti[816].

Anadolu Demiryolu hattının Afyon'dan geçerek Konya'ya doğru ilerlemesiyle bölgedeki nakliye işlerinin bir kısmı bu hat üzerine kaydığı için Kasaba hattı zarar görmüştü. Bu durum İzmir piyasasında endişelerin doğmasına neden olmuştu[817]. Bu endişeleri gidermek için, Kasaba Demiryolu yetkilileri işletmiş oldukları hattı, Afyon'dan geçen Anadolu Demiryolu ile birleştirmek istedi. Kamuoyunun da böyle bir beklentisi vardı. 1 Kasım 1898'de İzmir adlı gazetede çıkan bir haberde iki hattın birleşmesine karar verildiği ve yakında rayların döşeneceği ifade edilmişti. Ayrıca bu birleşme ile ticarette büyük kolaylıklar olacağı ifade ediliyor ve şirket yetkililerine teşekkür ediliyordu[818].

Sir P. Currie, *Report by Major Law on Railways in Asiatic Turkey*, Londra 1896, s. 14; Aslında Aydın Demiryolu ve Kasaba Demiryolu şirketleri arasında kısa süreli de olsa daha önce -1863 yılında- rekabet olmuştu. Ücretlerde yapılan indirimler her iki şirketin de ciddi zarar etmesine neden oldu. Birkaç hafta süren bu rekabet şirketlerin anlaşmasıyla son bulmuştu. *The Times*, 11 April 1883, Wednesday, p. 13.

[814] *BOA, T. DMİ*, 951/39.

[815] *BOA, T. DMİ*, 956/53.

[816] Anadolu demiryolu 1896 yılında, Kasaba Demiryolu 1897'de Afyon'a ulaşmıştı. Hatlar, biri Fransız ve diğeri Alman olmak üzere iki farklı şirket tarafından yapıldığı için iki de farklı istasyon inşa edilmişti. Bunlar İzmir ve İstanbul istasyonlarıydı. Alparslan Aliağaoğlu, *Afyonkarahisar Şehir Coğrafyası*, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2004, s. 190.

[817] *Servet-i Fünun*, nr. 240, (5 Teşrinievvel 1311/6 Kasım 1895), s. 44; Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi'nde de bunun tersi bir yorum yapılmıştı. 15 seneden beri Aydın Vilayetinde demiryolu yapımının artmasından dolayı İstanbul'un ticari önemini kaybettiği ve kaybetmeye devam ettiği ifade edilmişti. "Memâlik-i Şahânede Demiryolları", *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, nr. 21 (3 Muharrem 1303/12 Ekim 1895).

[818] *İzmir Gazetesi*, (16 Cemaziyelahir 1316/1 Kasım 1898), s. 1.

Benzer şekilde Avrupa gazetelerinde, Almanların yaptığı Anadolu Demiryolu ile Kasaba hattının birleştirileceğine ve Eskişehir-Konya hattının Bağdat'a kadar uzatılacağına dair haberler çıkıyordu. Bu haberlere göre, Bağdat'a kadar yapılacak hattın inşa işini Deutsche Bank yüklenecekti. Kasaba hattıyla birleşme konusu da Osmanlı Bankası yetkilileriyle Deutsche Bank yetkililerinin Berlin'de yaptıkları görüşmeler neticesinde kararlaştırılmıştı. Yapılan değerlendirmelere göre hatların birleştirilmesi halinde Almanlar, Kasaba hattını mahvedecekler ve dolayısıyla Kasaba Demiryolu Şirketi bundan zararlı çıkacaktı[819].

Ancak Anadolu Demiryolu Şirketi'nin buna yanaşmaması yüzünden uzun süre bu iki hat birleştirilemedi[820]. Bunun üzerine iki şirket arasında rekabet başladı[821]. Bu rekabetten etkilenen Aydın Demiryolu Şirketi oldu. Nakliyat ve gelirlerin azalmasıyla borçlarını bile ödeyemeyecek duruma geldi. Gelirlerden mahrum kalınca, hattın ya Antalya üzerinden denize ya da Çay istasyonu yakınından Anadolu hattına bağlanması veya bu hat yakınlarına kadar uzatılması için pek çok girişimde bulunuldu. Ancak imtiyaz alma girişimleri sonuçsuz kaldı[822].

Anadolu hattıyla Kasaba hattının birleşmesini Anadolu Demiryolu Şirketi kadar Hükümet de istemiyordu. Bunun sebebi, kısmen İstanbul ticaretinin İzmir'e kayması endişesi ve kısmen de Anadolu Demiryolu Şirketi'nin İzmir'e yaptığı tesir idi[823]. Kasaba hattının tamamlanıp işletmeye açılmasından sonra, Anadolu Demiryolu Şirketi Kasım 1897'de, Anadolu'da yetişen ürünlerin büyük bir kısmının Kasaba hattıyla İzmir'e nakledileceğini düşündüğünden nakliye ücretlerinde önemli bir indirim yapmıştı[824].

Ancak kısa süreliğine de olsa 1900 yılı sonlarında geçici olarak bu iki hat birleştirildi. Şöyle ki:

Kasaba Demiryolu'nun, Alaşehir-Karahisar kısmının kesin kabul işlemlerinin yapıldığı sırada, mevcut lokomotiflerin yetersiz olduğu görülmüş ve takviye edilmesi karara bağlanmıştı. Bunun üzerine Kasaba Demiryolu Şirketi Avrupa'da üç lokomotif yaptırdı. Bu lokomotifler Rumeli Demiryolları ile Sirkeci'ye kadar

819 *BOA, Y.PRK.TNF.* 6/39.

820 Ahmet Onur, *a.g.e.*, İstanbul 1953, s.20.

821 Mehmet Ferit, *a.g.m.*, s. 539.

822 Mustafa Işıksaçan, *a.g.e.*, s.15; Erdal As, Anadolu Demiryolu hattıyla birleşme konusunda Aydın Demiryolu'nun başarısız olmasının sebepleri arasında Kasaba Demiryolu Şirketinin istememesinin yanında Almanların da baskısının etkisi olduğunu ifade etmiştir. Erdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi, İzmir 2006, s. 53.

823 "Türkiye'de Demiryollar İnşaat Tarihinin Geçirdiği Devreler", s. 910; Işıksaçan, *a.g.e.*, s. 15.

824 *Servet-i Fünun*, nr.345 (9 Teşrinievvel 1313/21 Ekim 1897), s. 54.

getirildi. Buradan Haydarpaşa'ya geçirilip oradan da Anadolu hattıyla Afyon'a kadar getirilecekti. Afyon'a geldikten sonra da Kasaba hattına geçirileceklerdi[825]. Bu konuda Hükümetten izin istendi ve mesele Meclis-i Vükela'da görüşülerek iki hattın geçici olarak birleştirilmesine izin verildi[826]. Kasaba hattının Afyon'daki son durağı ile Anadolu hattı arasında 1.250 metre kadar bir mesafe vardı. Daha önce Kasaba şirketi hatların birleşeceğini ümit ettiğinden bu mesafeyi 1.200 metre kadar uzatmış ve geriye 50 metre kadar bir mesafe kalmıştı. Avrupa'dan getirtilecek üç lokomotif için 50 metrelik mesafeye lokomotiflerin geçirilmesinden sonra kaldırılmak şartıyla Şubat 1901'de raylar döşendi ve buna böyle bir çözüm bulunmuş oldu[827]. Bundan sonraki dönemlerde Kasaba şirketi iki hattın birleştirilmesi ile ilgili çeşitli çabalarda bulundu. Mesela, Nisan 1903'te yapılan başvuruyu Hükümet reddettiği gibi bir daha böyle bir teşebbüste bulunulmaması istenmişti[828].

Anadolu Demiryolu Şirketi pek haklı sayılamayacak nedenlerle iki hattın bağlanmasına karşı direnmeye devam ediyordu. Haydarpaşa Limanı'nın imtiyazını elinde bulunduran bu şirket, doğal bir akışla İzmir'e giden malları İstanbul'a çekmek istiyordu[829]. Kasaba Demiryolu Şirketi ile olan rekabetten istifade edenler olduğu gibi sıkıntı çekenler de vardı. Bu sıkıntı gazete sayfalarında bile sık sık dile getiriliyordu. Rekabet o kadar ileri boyuta varmıştı ki, iki hat üzerinde işleyen trenlerin Afyon İstasyonu'nda birbirleriyle karşılaşmamak üzere program ve hareket saatleri düzenlenir olmuştu. Mesela İzmir'den Konya'ya gelmek üzere Afyon'a giden bir yolcu kısa süre önce hareket ettirilmiş olan Konya trenine yetişemediği için fuzuli olarak bir gece Afyon'da kalmaya mecbur oluyordu. Hem de yükü ve eşyasıyla birlikte. Bu durum memleketin ticaretine fevkalade sekte vurmakta idi. Yollar ve bilhassa demiryolları bir memleketin nakliyatının kolaylığı için inşa edildiği halde halk ve ticaret erbabı bu kolaylıktan adeta faydalanamıyordu[830].

Her iki hat üzerinde seyahat edenlerin yaşadıkları sıkıntıları gazete sayfalarına taşıması bir müddet daha devam etti[831]. Gazetelerde bu konuya ilişkin

BOA, YA.RES., 110/56, lef-1.
BOA, MV., 101/33.
BOA, YA.RES., 110/95.
BOA, İ.HUS., 105/1321.S/4.
Paul İmbert, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri (Türkiye'nin Meseleleri)*, Trc. Adnan Cemgil, İstanbul 1981, s. 29.

[830] *Anadolu*, nr.10 (28 Eylül 1324).

[831] Gazete muharrirlerinden birisinin böyle bir seyahati ve bu seyahate ilişkin "24 Saatte İzmir'e Dersaâdet'e muvâsalet İzmir-Karahisar, Dersaâdet-Konya Şimendifer Hatları" başlıklı yazısı

eleştiriler sürünce etkisi de görülmeye başladı. 11 Ekim 1908 tarihli bir gazetede, iki hattın birleştirilmesi hususunda gerekli çalışmaları yapmak ve neticelendirmek üzere Ticaret ve Nafıa Nezareti'nden iki şirketin yetkililerine emir verildiği ifade ediliyordu[832]. Sonuçta Anadolu Demiryolu Şirketi daha fazla direnemedi ve 1909'un ilk aylarında iki hat birbirine bağlandı[833]. Nitekim 1910 senesi zarfında Kasaba Demiryolu'nu Anadolu Demiryolu'na bağlayan bağlantı hattı üzerinden 7.490 yolcu geçmiş ve bunlardan 1.829 Frank hâsılat alınmıştı. Aynı şekilde bu kısım üzerinde hızlı geçişle nakledilen emtia ve eşyadan 139 Frank, muhtelif hâsılat

şöyleydi: "*Konya'dan Dersaâdet'e gitmek üzere istasyondan şimendifere bindiğim zaman bulunduğum kompartımanda İzmir'e giden birkaç yolcuyla birlikte bulunuyorduk. Yolcular esasen tüccar oldukları için İzmirle olan münasebetlerinden bahsederek şimendifer tarifelerinin fahişliğinden menâfi-i ahaliye küllîyen mugâyir olduğundan bahisle yana yakıla konuşuyorlardı. Yolculuğun bahşeylediği âşinâ-i seri'a icabı ben de konuşmaya katıldım. Karahisar'da geçirilen bir gece ile Uşak'ta izâ' edilen zaman söyleye söyleye bitiremiyorlardı. İstanbul'dan avdette İzmir tarikini hasbel-maslaha ihtiyâr eylediğimden bu hususta düçar olduğum müşkülatı bi'it-tecrübe ben de anladım. İzmir'den Alafranga 7'de yani saat 1 buçukta şimendifer hareket etti. İstasyonlarda gördüğüm o yoğunsuzluk Konya-Dersaâdet hattına rahmet okuttu. Şimendifer saatte 25 km. bir hızla gidiyordu ki bunu görüpte bi'l-ihtiyar Bağdat hattına rekabet-i mün'akise icra eylemek gibi nâ-faide bir hareketi iltizam eylediğine hükmetmemek kabil değildir... İki aydan beri Karahisar-İzmir hattıyla Konya-Dersaâdet hattının birleşmesi ve yolcuların bilâ ifâte-i zaman aktarmaya muvâfık olacakları hakkındaki gazetelerin yazdığı bendlerin fevaidi kendini gösteriyordu. Saat 1 buçukta Uşak'a gelipte şimendiferin tevkifi ertesi günde saat 6'da yolcuları getirip Karahisar'a atması hakikaten hem yolcuların menafine mugayir hem de seyr-i seri' matlube gayr-i muvafiktır. Kumpanya idaresi şu hususu nazar-ı dikkate alıpta İzmir'den daha 2 saat evvel şimendiferin hareketini tanzim ve yollarda hiç olmazsa saatte 35 km. süratle hareketini tasvib etmiş olsa bilâ ifâte-i zaman o gece saat 4'te Karahisar'a şimendifer varır. Konya'dan Dersaâdet'e hareket eden tren ise Dersaâdet'ten Selanik'e hareket eden katar misillü akşam Alaturka 12'de hareket etse gece 5'te Karahisar'a varır ki İzmir'den Dersaâdet'e giden yolcuları bekletmeksizin buradan almış olur. Katarın Eskişehir'de de tevkifine lüzum yoktur. Şu hal hiç olmazsa haftada iki güne tahsis edilmelidir. Gerçi Eskişehir'den ötede yollara hüsn-i emniyet olunamazsa da buraları gündüz geçileceğinden hiçbir mahzur dermeyan edilemez. Kezalik Dersaâdet'ten Konya'ya hareket eden tren de sabahleyin saat 12'de hareket ederse sürat-i mutedile ile akşam 1'de Eskişehir'e, 5'te Karahisar'a varır. Orda da üç katar yolcularını aktarma etmek suretiyle birleşirler. Tarifeler hakkındaki musalaat ile bu yüzden hâsıl olacak faydayı ayrıca yazacağım. Yalnız kumpanya idarelerinin geçe işleteceği memurlara verecekleri birkaç kuruş fazla maaş ile yakacakları birkaç ton kömürü takdir edeceklerine emin olduğumuz bu fevâide feda eylemelerini rica ederiz.* *Anadolu*, nr. 17 (22 Teşrinisani 1324/5 Aralık 1908).

[832] *Anadolu*, nr 10 (28 Eylül 1324/11 Ekim 1908).

[833] "Türkiye'de Demiryollar İnşaat Tarihinin Geçirdiği Devreler", s. 912; İmbert, *a.g.e.*, s. 29; Çınar Atay, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir Planları*, İzmir 1998, s. 87; Çınar Atay,"İzmir'e İlişkin Demiryolu Önerileri ve Gerçekleşen Hatların Kent Yapısına Etkileri" *II. Uluslararası İzmir Sempozyumu*, Haz: Necmi Ülker, İzmir 1998, s. 174; Akyıldız, *a.g.t.*, s. 6; İki hattın birbirine kesin olarak bağlandığı tarih 1909'dur. Ancak hatların birleştirilmesi konusunda bazı kaynaklarda farklı bilgiler verilmiştir. Örneğin, Tevfik Çavdar, Esin Kahya ve İsmail Yıldırım 1899, Bülent Varlık kitabının bir yerinde 1901, başka yerinde de 1899 tarihini verirken Nedim Atilla 1936 tarihinde birleştirildiğini belirtmektedir. Tevfik Çavdar, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, Ant Yayınları, İstanbul 1970, s. 130; Esin Kahya, "Türkiye'de İlk Demiryolları", *Belleten* C.LII, Sayı 208, Nisan 1998, s. 213; İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları 1923-1950*, ATAM yay. Ankara 2001, s. 14; Varlık, a.g.e., s. 34 ve 48; Atilla, *a.g.e.*, s. 115.

olarak 2 Frank ve seyr-i hafif ile nakledilen eşyadan da 29.427 Frank hâsılat elde edilmişti[834]. Yine aynı dönemde Aydın Demiryolu Şirketi ile Kasaba Demiryolu Şirketi arasındaki gerginlik de ortadan kalkmış ve her iki şirketin müştereken faydalanacakları Halkapınar Limanı inşa edilmişti. Halkapınar Limanı'nın inşa edilmesiyle Kasaba hattının denize bağlantısı sağlanmış oldu[835].

Netice olarak bakıldığında, XIX. yüzyılın son ve XX. yüzyılın ilk yılları Batı Anadolu'da üç demiryolunun rekabetine ve birbirleriyle mücadelesine sahne oldu. Bu durum, bir nevi şirket mücadelesinden çıkıp adeta devletlerarası mücadeleye dönüşmüştü[836]. Çünkü üç demiryolu da farklı ülkelerin sermayedarları elindeydi. Kasaba hattı Fransızlar, Aydın hattı İngilizler ve Anadolu hattı da Almanlar tarafından işletiliyordu. Kasaba hattının son durağının Afyon'da olması, Anadolu hattının Afyon'dan geçmesi ve Aydın hattının da Afyon yakınlarına kadar uzatılması, Afyon merkezli bir mücadeleye neden olmuştu.

Demiryolları, hiçbir ülkede, Osmanlı Devleti'nde olduğu gibi, siyasi bir biçime bürünmemişti. Demiryollarının siyasallaşma sürecinde devletlerarası rekabet de çok önemli rol oynamıştı. Devletler, daima Osmanlı Devleti'nin bölüneceği veya hiç değilse bağımsız bölümlere ayrılacağı zamanı gözetlemişlerdi. Bu sonuca varmak için ortam hazırlamaktan da geri durmamışlardı. Bir bölgede daha çok ekonomik çıkarı bulunan devlet, politikasının tüm ağırlığını o noktaya yöneltmişti. Bu bakımdan her devlet, ilgilendiği bölgede, kendi yurttaşlarından gelmeyen girişimi engellemeye çalışmaktaydı. Bu amaçla Babıâli'ye yabancı devlet elçilerinin sık sık ziyareti oluyordu. Avrupalı elçilerin bu konuda birbirlerini kösteklemeye çalışması, sadece kıskançlık ve ticari rekabetten ileri gelmiyordu. Onlar, demiryolları aracılığı ile Osmanlı Devleti'nin güçlenmesinden de çekiniyorlardı. Çünkü demiryollarının yapılmasıyla bütün ülkenin güvenliği İstanbul'dan yönetilmek suretiyle kolaylaşacak, bu ise ekonomik yaşamın gelişmesine ve devletin güçlenmesine yol açacaktı[837].

[834] *BOA, HH.d.* nr. 27742, s. 11.

[835] Mustafa Işıksaçan, *a.g.e.*, s. 34.

[836] Devletler arası rekabet demiryolu taşıma fiyatlarına da yansımaktaydı. Alman demiryolu kendi vatandaşlarına tercihli fiyat uygularken, Fransız ve İngiliz şirketleri de kendi vatandaşlarına tercihli fiyat uygulamaktaydı. İngilizler, Almanlar ve Fransızlar arasında, bölge trafiğini kendi hatlarına çekmek için yaptıkları tarife savaşları sadece demiryolları ile sınırlı kalmadı. Bu nüfuz mücadeleleri şirketlerin demiryolu haricindeki liman vs. gibi farklı tesislerinde de devam ediyordu. Muhteşem Kaynak, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, Sayı I, İzmir 2000, s. 145.

[837] Parvus Efendi, *Türkiye'nin Mali Tutsaklığı*, (haz. Muammer Sencer), (tarihsiz), s. 252.

K. Nagelmackers'in Aydın Demiryolunu Alma Girişimi

Nagelmackers, Kasaba Demiryolu'nu Alaşehir'den Afyon'a kadar uzatma hakkını elde ettikten sonra henüz inşaata başlamadan bu defa Aydın Demiryolunu alma girişiminde bulundu. Her iki şirketi birleştirerek büyük bir şirket haline getirmek istiyordu. Aydın Demiryolu Şirketi yetkilileri ile yapılan görüşmelerden sonra Hükümete teklif sundu[838]. Naggelmackers'in 17 Şubat 1895 tarihli teklifi özetle şu hususları içeriyordu:

Hükümet, Aydın Demiryolu Şirketi tarafından işletilmekte olan mevcut hatların kendi hesabına satın alınması için şirket ile müzakere yapmaya izin verecekti. Hâsılatın % 50'si işletme masrafına mukabil kendisine ve diğer % 50'si Hazineye ait olmak şartıyla ve 99 sene müddetle bütün hatların işletilmesi imtiyazı Nagelmackers'e verilecekti.

Nagelmackers, Aydın Demiryolu hatlarının kendisine tesliminde Hükümete bir ibra senedi verecekti. Buna mukabil Hükümet de kendisine ait olan % 50 hisse ile hattın güzergâhında bulunan sancakların aşarını teminat göstererek tedavüle çıkaracağı % 4 faizli tahvilattan Nagelmackers'e 165.000 tahvilat verecekti.

Afyonkarahisar'dan Konya'ya kadar inşa edilmekte olan Anadolu Demiryolu hattı ile birleşmek üzere Dinar'dan Çay'a kadar bir hat inşa ve işletmesi için Hükümet tarafından Nagelmackers'e 99 sene müddetle imtiyaz verilecekti. Bahsedilen hatlar için kilometre başına gayrisâfi hâsılat itibariyle 15.000 Frank teminat verilecek ve bu teminata, hattın gelirleri ile güzergâhında bulunan sancaklar aşarı karşılık gösterilecekti.

Hatların kendisine tesliminde Nagelmackers Hazineye % 5 faizli ve 300.000 Osmanlı altını miktarı bir avans verecekti. Gerek imtiyaz ve gerek iştira suretiyle ihale edilecek olan hatları işletmek ve imtiyaz sahibi makamına kaim olmak üzere Nagelmackers bir Osmanlı şirketi teşkil edecekti.

Nagelmackers'e göre, böyle bir teklif kabul edilirse, demiryollarına yabancı devletlerin müdahalesi engellenmiş olacaktı.Alaşehir-Uşakarası hattın inşaatından vazgeçilerek Alaşehir münasip bir noktadan Aydın hattı ile birleştirilecekti. Ayrıca Aydın hattı ile Kasaba hattı arasındaki rekabet bitecek ve hem şirket hem de Hükümet bundan kazanç sağlayacaktı[839]. Fakat bu girişim Nagelmackers'in istediği şekilde sonuçlanmadı.

[838] *Servet-i Fünûn*, nr. 226 (29 Haziran 1311/11 temmuz 1895), s. 5.

[839] *BOA, İ.HUS.* 35/1312-N-16; İki demiryolu şirketinin birleşmesi ile ilgili olarak tartışmalar ve haberler daha sonraları da çıkmaya devam etti. Nitekim İngiltere'de bir gazete Kasaba Demiryolu Şirketi'nin kısa bir süre içinde Aydın Demiryolu Şirketi ile birleşmeyi önereceğini haber veriyordu. *The Times*, 6 May 1899, Saturday, p. 9.

L. Soma-Bandırma Hattının Yapılması

Bandırma'dan[840] başlayacak bir demiryolu ile ilgili daha önce çeşitli girişimler olmuştu. Örneğin 1888 yılı Ekim ayında Fransız sermayedarlarından olan Ernest Lafvan, Bandırma'dan Balıkesir'e kadar bir demiryolu hattı inşa etmek için imtiyaz talep etmişti. Ancak, başta güzergâhın beğenilmemesi gibi çeşitli sebeplerden dolayı bu girişime onay verilmemişti[841].

Başka bir teklif de Bellet de Lobel[842] tarafından 1899 yılı içerisinde yapılmıştı. Bellet, Bandırma'dan veya Mihaliç Nehri yakınlarından veya bu iki mevki arasında uygun bir yerden başlamak ve herhangi bir teminat talep etmeksizin Soma'ya kadar dar bir demiryolu inşa etmek için imtiyaz talep etti. Osmanlı Devleti'nde inşa edilen demiryollarının büyük çoğunluğu geniş hat olarak yapıldığından, bu hattın da geniş yapılması gerektiği görüşü Seraskerlik makamından bildirildi. Ancak buna rağmen Ticaret ve Nafıa Nezareti, teklifin cazip olması ve Bandırma hattının ticari gayelerle yapılacak olmasından dolayı izin verilmesinde herhangi bir mahzur olmadığı düşüncesiyle sıcak bakmıştı[843].

Bu konuda görüşmeler devam ederken başka bir teklif daha geldi. Daha sonra Bandırma veya Bandırma'ya yakın münasip bir yerden başlayarak Manisa-Soma hattıyla birleştirilmek üzere bir demiryolu inşası için Belçikalı mühendis Edwar Zoligofer imtiyaz talep etti. Ancak Zoligofer işi biraz yavaştan alıyordu. Bu iş için gerekli olan şartname ve mukavele layihalarını zamanında teslim etmedi[844].

Hem Bellet de Lobel, hem de Zoligofer'in teklifleri ilgili kurullarda değerlendirildi. Bellet de Lobel'in önceki tekliflerine nisbeten Zoligofer'in teklifleri daha yararlı görülmüş ve nasıl yapacağı konusunda mali konularda da ayrıntılı rapor ibraz etmesiyle öne çıkmıştı. Ancak Zoligofer'in, Şûrây-ı Devlet'ten talep edilen bazı hususları kabul etmemesiyle iş ertelenmişti. Daha sonra Bellet yeni tekliflerle sürece tekrar dâhil oldu. Ancak Şûrây-ı Devlet tarafından istenen

[840] Bandırma'nın coğrafi konumundan dolayı buradan başlamak suretiyle bir demiryolu yapılması gerekliliği zaman zaman dile getirilmişti. Mesela, Serasker Rıza Paşa hatıratında Soma-Bandırma arasında yapılack bir demiryolu hattının gerek askeri gerkse iktisadi yönden çok faydaları olacağını ifade etmişti. Serasker-i Sâbık Rıza Paşa, *Hatırat*, cilt I, İstanbul 1324, s. 49-51.

[841] *BOA, İ.DH.* 1156/90382; Sabah Gazetesi'nde bu isim Lökok olarak geçmektedir. Gazete haberine göre Lukok, imtiyazın reddedilmesinden dolayı Nafıa Nezareti'ne bir protestonâme göndermişti. *Sabah*, nr. 111 (25 Rebiulahir 1307/19 Aralık 1889), s. 2.

[842] Bellet de Lobel isminin doğru yazılışı İzmir Fransız Kültür Merkezi'nden Bayan Agnes Meriç'in gönderdiği, Jacques Thobie tarafından bir toplantıda tebliğ olarak sunulmuş ancak henüz basılmamış olan "Smyrne Dans Sa Region: Le Chemin De Fer Smyrne-Cassaba Et Prolongement" isimli makaleden tespit edilmiştir. Bu vesile ile Bayan Agnes Meriç'e teşekkür ederim.

[843] *BOA, YA.HUS.* 401/74.

[844] *BOA, YA.HUS.* 401/74.

değişiklikleri yapamayacağını ifade etmesi üzerine 1900 yılındaki bu teşebbüs de gerçekleşmedi[845].

Fakat bu konu ile ilgili görüşmeler kesilmedi. Daha sonraki dönemlerde de mesele tekrar gündeme geldi. 1905 ve 1906 yıllarında yapılan değerlendirmelerden de sonuç alınamadı[846].

Bellet de Lobel'in son teklifi, 1909 yılında oldu ve konu tekrar Meclis-i Vükela'da ele alındı. Zikredilen hattın teminatsız inşasıyla işletileceği ve bu konuda hazırlanan mukavele ve şartnameler uygun ve yerinde görülmüş ise de II. Meşrutiyet'in ilanını müteakip devletçe kararlaştırılıp ilan ettirilen usul ve kaideye göre daha uygun şartların ortaya çıkacağı ümit edildiğinden şimdilik Bellet de Lobel'e verilecek imtiyazın durdurulması kararlaştırıldı. İstanbul ve Avrupa gazetelerine ilan verilerek Bandırma hattı için yeni başvuruların sağlanması ve bu yeni müracaatlar içinden daha uygun olanlarla anlaşma yapılması fikri benimsendi. Böylelikle son yapılan görüşmeler neticesinde Soma-Bandırma hattı imtiyazının Bellet de Lobel'e verilmesinden vazgeçildi[847].

Bu defa 1910 yılında İzmir Kasaba Demiryolu Temdidi Osmanlı Şirketi, Soma-Bandırma arasında yapılacak demiryolu hattıyla igilenmeye başladı[848]. Yapılan görüşmeler sonunda, Temmuz 1910'da, Soma ile Bandırma arasında bir temdit hattının inşa ve işletilmesine dair 17 Şubat 1893 tarihli mukaveleye bazı ek hükümlerin ilave edilmesiyle, Meclis-i Âyan ve Meclis-i Mebusan'da da kabul edilen ve Hükümet adına Ticaret ve Nafıa Nazırı Hallacyan Efendi ile İzmir Kasaba Demiryolu Temdidi Osmanlı Şirketi adına M. Sallandrouze de Lamornaix arasında yeni bir mukavele imzalandı. Bu mukavelenin iradesi de 17 Temmuz 1910 (4 Temmuz 1326) tarihinde Mehmed Reşad imzasıyla çıktı[849].

Mukaveleye göre, yani hattın imtiyaz müddeti, Kasaba hattının diğer şubelerinin imtiyaz müddeti sonuna kadar olacaktı. Şirket, imtiyazı aldıktan sonra bir yıl içinde hattın kati keşiflerini tamamlayarak harita ve layihalarını tanzim edip Ticaret ve Nafıa Nezareti'ne takdim edecekti. Harita ve layıhaların tasdikinden sonra bir yıl içinde inşaata başlanması zorunlu idi. Şirket, layiha ve haritaların tasdiki tarihinden itibaren nihayet üç sene zarfında demiryolu inşaatını tamamlayacaktı. Bunların yanısıra, inşaat sırasında, demiryolu yapımında kullanılmak üzere, yurtdışından getirilecek her türlü araç ve gereçten dolayı şirket gümrük vergisi ödemeyecekti[850].

[845] *BOA, YA.RES.* 110/55; Ayrıca bu konu ile ilgili bkz. *ŞD.* 2691/18.
[846] *BOA, Y.MTV.* 279/126; *İ.HUS.*134/1323-Ş-64; *MV.*114/65.
[847] *BOA, MV.* 129/27.
[848] *BOA, MV.* 137/100.
[849] *BOA, İ.MLU.* 3/1328-B-1.
[850] Mukavele ile ilgili diğer ayrıntılar için bkz. *BOA, İ.MLU.* 3/1328-B-1.

Yapılan anlaşmanın 7. maddesine dayanarak Hükümet, şirkete her biri 22 Osmanlı Lirası kıymetinde 77.832 tahvil vermiş ve bunula ilgili istikraz mukavelesi 3 Aralık 1910'da imzalanmıştı[851]. İstikraz mukavelesinin başlıca şartları şunlardı:

İstikrazın resülmali 1.712.304 liraydı[852]. Faiz % 4 olup, istikraz 82 yılda imha edilecekti. Tahvillerin her biri 22 Lira veya 500 Frank kıymetinde olup 77.832 adetti. Tahviller Türkçe ve Fransızca ibareli olacaktı. Mürettebat her sene 1 Nisan ve 1 Ekim tarihlerinde tesviye edilecekti. Mürettebatı Hükümet tediye edecekti. Fakat bunun için gereken parayı şirket, gayrisâfi hâsılatından Hükümete verecekti. Bu hâsılat yeterli olmazsa noksanı tütün emvalinden karşılanacaktı. Mürettebatın hamillere tevzî' muamelesini şirket yapacak ve buna mukâbil % 0.25 (1/4 oranında) komisyon alacaktı[853].

Gerekli hazırlıkların tamamlanmasından sonra başlayan inşaat kısa sürede bitirildi[854]. Soma-Balıkesir arası 14 Mayıs 1912, Balıkesir-Susurluk arası 16 Ekim 1912, Susurluk-Bandırma arası da 11 Aralık 1912'de işletmeye açıldı[855].

M. Hatların İşletilmesi

Kasaba Demiryolu hatları, Nagelmackers'in kurduğu şirkete devredildikten sonra, işletme işi İzmir ve Kasaba Demiryoluyla Temdidi Osmanlı Şirketi üzerine geçti. Yeni şirket bir taraftan Alaşehir-Afyon arasındaki demiryolu hatlarını yaparken diğer taraftan eski hatları da işletiyordu[856]. Buna göre hatların yeni

BOA, İ.MVL, 88/1328-Z-9; *İ.MMS.* 137/1329-S-38; Süheyla Üçışık, *Bandırma Şehir Coğrafyası*, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1998, s. 116.

852 1.712.304 Lira 38.916.000 Franka tekabül ediyordu.

853 *Düstur, II. Tetrip*, cilt III, Matbaa-i Osmanî, Dersaadet 1330, s. 9-13 ve 151-152; *BOA, İ. MVL*, 88/1328-Z-9; *İ.MMS.* 137/1329-S-38; Ayrıca bu konu ile ilgili bkz. İ. Hakkı Yeniay, *Osmanlı Borçları Tarihi*, Ankara 1936, s. 102; Varlık, a.g.e., s. 33-34; Kirkor Kömürciyan, *Türkiye İmparatorluk Devri Dış Borçlar Tarihçesi*, İstanbul 1948, s. 107.

854 Arazi istimlakı bile yapılmadan inşaat çalışmaları başlanmıştı. Birçok yerde önce toprak tesviye çalışmaları tamamlanıyor sonra istimlâk muameleri yapılıyordu. İstimlakla ilgili memurlar adeta inşaatın hızına yetişemiyordu. Bu durum çeşitli şikâyetlere de sebep olmuştu. Örnek için bkz. *BOA, HD.İD.*1/9.

855 Jacques Thobie, "Smyrne Dans Sa Region: Le Chemin De Fer Smyrne-Cassaba Et Prolongement" (Yayımlanmamış makale) İzmir Fransız Kültür Merkezi'nden Bayan Agnes Meriç tarafından 2009'da gönderilmiştir.

856 1865-1894 yılları arasında değişik tarihlerde hattın haftalık, aylık ve yıllık gelirleri ile ilgili The Times gazetesinde bilgiler vardır. Çok fazla ayrıntı olduğu ve de bazı eksikliklerden dolayı bu veriler metin içerisinde değerlendirilmedi. Aşağıda konuyla ilgili gazetenin künyeleri verilmiştir. Bkz. ***The Times***: 26 October 1865, p. 6; 24 April 1866, p. 10; 16 March 1866, p. 10; 30 April 1866, p. 7; 22 September 1866, p. 7; 14 January 1867, p. 5; 7 October 1867, p. 5; 28 October

şirkete devrinden sonra ortaya çıkan işletme bilgileri şöyleydi:

Şirketin 25 Mart 1893-24 Mart 1894 arası bir yıllık hâsılatı toplam 18.069.793 kuruş idi. Bunun 3.780.317 kuruşu yolculardan, 14.289.476 kuruşu eşya naklinden elde edilmişti. Taşınan yolcu sayısı 1.254.617 olup, 2.863.824 kantar da eşya taşınmıştı. Her bir kilometreye düşen hâsılat 67.174 kuruştu[857].

1 Ocak-31 Aralık 1894 tarihleri arası, hattın bir yıllık hâsılatı toplam 15.069.087 kuruştu. Her bir kilometreye 56.650 kuruş hâsılat isabet ediyordu. Toplam hâsılatın 3.814.347 kuruşu yolculardan, 11.254.739 kuruşu eşyadan elde edildi. Bir sene içinde 1.466.008 adet yolcu taşınırken, 2.537.698 kantar eşya nakledilmişti[858].

1895 yılının hâsılatı, 3.638.348 kuruşu yolculardan ve 10.313.127 kuruşu da eşya naklinden olmak üzere toplam 13.950.475 kuruş idi. Bu yıl içerisinde 157.365 ton eşya taşınırken, yolcu adedi de 1.536.032 olmuştu. Böylece, kilometreye düşen hâsılat da 52.445 kuruş oluyordu[859].

1897 senesi gayrisâfi hâsılatı toplam 3.976.760 kuruş olmuştu. Bunun 3.976.760 kuruşu yolculardan, 11.901.541 kuruşu eşya nakliyatından sağlanmıştı. Bir yıl boyunca taşınan yolcu sayısı 1.393.516 idi ve kilometre başına 59.692 kuruş hâsılat isabet ediyordu[860].

1898 yılında gayrisâfi hâsılatı toplam 20.379.839 kuruşa ulaştı. Bunun 5.208.580 kuruşu yolcu taşımacılığından, 15.171.259 kuruşu eşya naklinden elde edildi. Buna göre her bir kilometreye 38.078 kuruş gelir düşüyordu[861].

1867, p. 5; 30 April 1868, p. 7; 21 July 1868, p. 10; 27 August 1868, p. 5; 31 October 1868, p. 6; 29 April 1869, p. 7; 13 December 1869, p. 7; 26 April 1870, p. 10; 5 March 1870, p. 10; 11 November 1870, p. 7; 31 October 1870, p. 7; 6 January 1871, p. 4; 23 April 1872, p. 10; 18 October 1872,p. 5; 18 April 1873, p. 7; 22 October 1873, p. 6; 23 October 1874, p. 4; 21 October 1875, p. 4; 25 May 1876, p. 7; 18 October 1876, p. 7; 26 October 1876, p. 5; 24 April 1877, p 11; 24 October 1877, p. 7; 3 May 1878, p. 6; 25 October 1878, p. 5; 27 October 1878, p. 5; 16 October 1879, p. 7; 4 October 1880, p. 7; 1 July 1881, p. 11; 16 June 1881, p. 7; 14 October 1881, p. 9; 13 April 1882, p. 11; 12 October 1882, p. 8; 11 April 1883, p. 13; 10 October 1883, p. 11; 10 April 1884, p. 11; 22 October 1884, p. 11; 18 April 1885, p. 13; 19 October 1885, p. 11; 8 December 1885, p. 11; 22 April 1886, p. 11; 28 September 1886, p. 9; 17 October 1887, p. 11; 21 April 1890, p. 11; 24 October 1890, p. 9; 21 April 1891, p. 12; 21 April 1892, p. 11; 24 October 1892, p. 11; 20 April 1893, p. 11; 23 October 1893, p. 13; 6 April 1894, p. 3.

857 *Salnâme-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1312, s.137.

858 *Salnâme-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1313, s. 112.

859 *Salnâme-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1314, s. 113-114.

860 *Salnâme-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1316, s. 86-87.

861 *Salnâme-i Vilâyet-i Aydın*, sene 1317, s. 87.

Kasaba Demiryolu Şirketi'nin 1895 ile 1907 yılları arasında elde ettiği gelirler, harcamalar, taşınan yolcu ve eşya miktarları, Hükümetin garanti ettiği miktar ve personel giderleri gibi bilgiler aşağıdaki tablolarda gösterilmiştir.

TABLO 5.1.
1895-1907 Arası Eski Hattın Trafik Durumu[864] (İzmir -Alaşehir)

Yıllar	Km. Başına Brüt Gelir (Frank)	Taşınan Yolcu Sayısı	Taşınan Eşya (Ton)
1895	11.942	1.536.033	157.365
1896	12.251	1.471.601	158.707
1897	13.592	1.394.391	184.534
1898	13.858	1.465.135	169.476
1899	13.775	1.513.144	175.617
1900	13.728	1.648.490	189.091
1901	15.465	1.629.677	224.958
1902	15.756	1.625.785	226.616
1903	16.810	1.742.947	238.224
1904	17.571	1.794.376	241.126
1905	16.311	1.788.925	229.460
1906	15.938	1.837.196	210.745
1907	14.815	1.813.341	198.908
Toplam	**(ortalama) 14.755**	**21.261.041**	**2.447.462**

E. Pech, Manuel des Societes Anonymes Fonctionnant en Turquie, İstanbul 1908, s. 75.

TABLO 5.2.
1898-1907 Arası Yeni Hattın Trafik Durumu[865] (Alaşehir-Afyon)

Yıllar	Km. başına Brüt Gelir (Frank)	Taşınan Yolcu Sayısı	Taşınan Eşya (Ton)
1898	3.163	36.422	38.649
1899	2.762	41.487	32.966
1900	3.564	33.801	56.057
1901	4.780	44.664	78.186
1902	4.865	52.671	80.056
1903	4.627	67.993	69.267
1904	4.668	55.487	78.837
1905	5.193	73.828	77.544
1906	5.639	107.602	72.704
1907	5.064	93.318	69.997
Toplam	**(ortalama) 4.432**	**607.273**	**654.263**

E. Pech, a.g.e., s. 75.

TABLO 5.3.
1895-1907 Arası Devletin Ödediği Kilometre Garantisi[866]
(Osmanlı Lirası olarak)

Yıllar	Eski Hat (İzmir-Alaşehir)	Yeni Hat (Alaşehir-Afyon)	Toplam
1895	31.763	--	31.763
1896	29.810	--	29.810
1897	21.678	36.563	58.241
1898	20.098	173.821	193.919
1899	20.727	178.106	198.833
1900	21.091	169.238	190.329
1901	10.898	155.804	166.702
1902	9.136	154.892	164.028
1903	2.454	157.541	159.995
1904		155.111	155.111
1905	5.455	151.296	156.751
1906	7.616	146.364	153.980
1907	14.205	152.711	166.916
Toplam	**194.931**	**1.631.447**	**1.826.378**

TABLO 5.4.
1894-1907 Arası Eski ve Yeni Hatların Gelir-Gider Hesapları[867] (Frank)

Yıllar	Brüt Gelirler		Giderler		Net Gelir	Hükümetin Garanti Ettiği Miktar	Net Gelir + Garanti Edilen Miktar
	Toplam	Km. başına	Toplam	Km. başına			
1894	1.627.372	14.151	682.306	5.933	945.066	183.981	1.129.047
1895	3.170.563	11.942	1.274.942	4.802	1.895.621	721.893	2.617.514
1896	3.252.673	12.251	1.241.299	4.675	2.011.374	675.379	2.686.753
1897	3.770.296	11.894	1.410.615	4.450	2.359.681	1.324.718	3.684.399
1898	4.474.212	8.657	2.084.486	4.033	2.389.726	4.408.409	6.798.135
1899	4.351.484	8.420	1.889.831	3.657	2.461.653	4.555.952	7.017.605
1900	4.540.305	8.785	1.873.530	3.625	2.666.775	4.325.672	6.992.447
1901	5.308.510	10.272	1.920.875	3.717	3.387.635	3.788.685	7.176.320
1902	5.405.397	10.459	1.887.367	3.652	3.518.030	3.727.911	7.245.941
1903	5.632.932	10.895	1.830.614	3.541	3.802.318	3.636.257	7.438.575
1904	5.845.844	11.307	1.864.556	3.606	3.981.288	3.525.262	7.506.550
1905	5.642.129	10.913	1.869.119	3.615	3.773.010	3.562.523	7.335.533
1906	5.654.925	10.938	1.783.193	3.449	3.871.732	3.499.538	7.371.270
1907	5.212.229	10.082	1.761.450	3.407	3.450.779	3.793.541	7.244.320
Toplam	**63.888.871**	**(ort) 10.783**	**23.374.183**	**(ort) 4.011**	**40.514.688**	**41.729.721**	**82.244.409**

[864] *E. Pech, a.g.e., s. 76.*

TABLO 5.5.
1894-1907 Arası Net Kâr ve Dağılımı[868]
(Frank olarak)

Yıllar	Net Gelir	Personel Gi-derleri	Toplam	Hissedar-lara ödenen para ve diğer harcamalar	Şirketin elinde kalan net gelir	KÂRLARIN DAĞILIMI			
						Hisse Senetlerine dağıtılan	Dağıtılan payların sermayeye oranı %	Diğer dağıtılanlar	Personel masrafları (devredilen bakiye)
1894	1.129.047	73.972	1.203.019	999.945	203.074			203.074	
1895	2.617.514		2.617.514	2.447.068	170.446			170.446	
1896	2.686.753		2.686.753	2.403.005	283.748			283.748	
1897	3.684.399		3.684.399	3.246.102	438.297	320.000	2	92.410	25.887
1898	6.798.135	25.887	6.824.022	6.117.377	706.645	640.000	4	34.038	32.607
1899	7.017.605	32.608	7.050.213	6.342.583	707.630	640.000	4	33.758	33.872
1900	6.992.447	33.872	7.026.319	6.217.057	809.262	720.000	4 ½	53.118	36.144
1901	7.176.320	36.144	7.212.464	6.400.337	812.127	720.000	4 ½	53.118	39.009
1902	7.245.941	39.009	7.284.950	6.460.270	824.680	720.000	4 ½	54.118	50.562
1903	7.438.575	50.563	7.489.138	6.667.061	822.077	720.000	4 ½	54.118	47.959
1904	7.506.550	47.959	7.554.509	6.631.918	922.591	800.000	5	72.235	50.356
1905	7.335.533	50.356	7.385.889	6.473.939	911.950	800.000	5	72.235	39.715
1906	7.371.270	39.715	7.410.985	6.498.000	912.985	800.000	5	72.235	40.750
1907	7.244.320	40.750	7.285.070	6.361.429	923.641	800.000	5	72.235	50.406
Toplam	**82.244.409**	**470.835**	**82.715.244**	**73.266.091**	**9.449.153**	**7.680.000**		**1.320.886**	**447.267**

E. Pech, a.g.e., s. 77.

1. Ücret Tarifelerinde İndirim

Aydın Demiryolu şirketi ilke olan rekabetten dolayı Kasaba hattı bilet ücretlerinde indirime gitmişti. 25 Mart 1893 ile 24 Mart 1894 tarihleri arasında geçerli olan yeni yolcu fiyat tarifesi şöyleydi[866].

TABLO 5.6.
Yolcu Fiyat Tarifesi (Kuruş)

Durak İsmi	Birinci Mevki	İkinci Mevki	Üçüncü Mevki
İzmir'den Çiğli	7	(1/2) 5	4
İzmir'den Ulucak	10	8	6
İzmir'den Menemen	14	11	8
İzmir'den Emiralem	17	(1/2) 13	10
İzmir'den Hamidiye	29	23	17
İzmir'den Horozköy	34	27	20
İzmir'den Manisa	34	27	20
İzmir'den Çobanisa	34	27	20
İzmir'den Kasaba	34	27	20
İzmir'den Urganlı	43	34	25
İzmir'den Ahmedli	48	38	28
İzmir'den Sart	55	½ 43	32
İzmir'den Salihli	60	½ 47	35
İzmir'den Munvak	68	54	40
İzmir'den Dereköy	75	½ 59	44
İzmir'den Alka	80	½ 63	47
İzmir'den Alaşehir	85	½ 67	50
İzmir'den Karaağaç	39	31	23
İzmir'den Saruhanlı	43	34	25
İzmir'den Mihailli	46	½ 36	27
İzmir'den Kayışlar	51	½ 40	30
İzmir'den Kapaklı	½ 53	½ 42	½ 31
İzmir'den Akhisar	58	46	34
İzmir'den Selmanlı	63	50	37
İzmir'den Harta	½ 68	½ 54	½ 40
İzmir'den Kırkağaç	75	½ 59	44
İzmir'den Boğazkahve	78	62	46
İzmir'den Soma	82	65	48
NOT: Gidiş-geliş bilet fiyatlarına % 25 indirim uygulanır.			

Salnâme-i Vilâyet-i Aydın, sene 1312, s.137-138.

1898 yılında yolcu tarifesinde tekrar indirim yapılmıştır. Yeni tarifeye göre yolcu ücretleri şöyleydi[867].

TABLO 5.7.
1898 Yılı Yolcu Tarifesi (Kuruş)

Durak İsmi	Birinci Mevki	İkinci Mevki	Üçüncü Mevki
İzmir'den Çiğli	6.50	5.25	3.75
İzmir'den Ulucak	9.50	7.50	5.75
İzmir'den Menemen	13.00	10.25	7.50
İzmir'den Emirâlem	15.75	12.50	9.50
İzmir'den Hamidiye	27.00	21.50	15.75
İzmir'den Horozköy	31.50	25.00	18.75
İzmir'den Manisa	31.50	25.00	18.75
İzmir'den Çobanisa	31.50	25.00	18.75
İzmir'den Kasaba	31.50	25.00	18.75
İzmir'den Urganlı	40.00	31.50	23.25
İzmir'den Ahmedli	44.50	35.25	26.00
İzmir'den Sart	51.00	40.50	29.75
İzmir'den Salihli	55.75	44.00	32.50
İzmir'den Munvak	63.00	50.00	37.25
İzmir'den Dereköy	69.50	55.25	40.75
İzmir'den Alkan	74.25	59.00	43.75
İzmir'den Alaşehir	78.75	62.50	46.50
İzmir'den Karaağaç	36.25	28.75	21.50
İzmir'den Saruhanlı	40.00	31.50	32.25
İzmir'den Mihailli	42.75	34.00	25.00
İzmir'den Kayışlar	47.75	37.50	28.00
İzmir'den Kapaklı	49.75	40.50	29.25
İzmir'den Akhisar	53.75	42.75	31.50
İzmir'den Süleymanlı	58.50	46.50	34.50
İzmir'den Harta	63.50	50.50	37.50
İzmir'den Kırkağaç	69.50	55.25	40.75
İzmir'den Boğazkahve	72.25	57.00	42.75
İzmir'den Soma	76.00	60.25	44.50

Salnâme-i Vilâyet-i Aydın, sene 1316, s. 86-88.

2. Özel Ücret Tarifeleri Uygulamaları

Bazı özel gün ve aylarda hususi tarifeler de uygulanmıştı. Mesela, üç aylar münasebetiyle talebelerden ücret alınmamıştı[868]. Talebe bilet ücretleri -yarım bilet fiyatı üzerinden- Hükümet emriyle Aydın Vilayeti tarafından karşılanarak şirkete ödenmişti[869]. Yine hac mevsimlerinde Mekke-i Mükerreme ve Kudüs'e gidenler için de özel indirimler yapılmıştı[870]. Bunların yanında bazı kampanyalar da gerçekleştirildi. Örneğin, kaplıca mevsimlerinde, Alaşehir-Salihli arasındaki Sart civarında bulunan ılıcalara gidecek ve en azından beş gün kalacaklardan, gidiş-geliş fiyatının yarısı alınmıştı[871]. Yine Kurban Bayramı'nda hususi tarife uygulanmış ve ek seferler düzenlenmişti[872].

N. Kasaba Demiryolunun Bölgeye Etkileri

Batı Anadolu Bölgesi, Osmanlı İmparatorluğu'nun tarım ürünleri ve yer altı kaynakları bakımından zengin bölgelerinden biridir. İç ve dış ticaretin eski tarihlerden beri daha canlı olması nedeniyle, ulaşım sistemindeki gelişmeler diğer bölgelere göre daha erken ortaya çıkmıştı. Bölgede Büyük Menderes ve Gediz olmak üzere iki önemli vadi vardı. Ülkenin doğu-batı arasındaki ulaşımı bu vadiler boyunca sağlanıyordu. Buraları aynı zamanda eskiden beri kullanılan ticaret yolları idi. Bu yollar üzerinde devam edegelen uzun mesafe ticaretinin yanı sıra bölgenin kendi iç ihtiyacına cevap verecek bir kısa mesafe ticareti de, hem bu yollar hem de bu yolları birbirine bağlayan tali yollar üzerinden yapılmaktaydı. Yolların tekerlekli taşıtlar için çok elverişli olmaması nedeniyle uzun mesafe ticaretinde develer, kısa mesafe ticaretinde de katır ve eşekler kullanılmaktaydı[873].

[868] BOA, T. DMİ, 954/84; BEO, 541/40527; 548/41784; 722/54113.

[869] "Üç aylar münasebetiyle İzmir ve Kasaba demiryollarıyla meccanen nakl ve ağram olunacak talebe-i ulûmun hükümet tarafından tesviyesi kararlaştırılmış olan nısf azimet nakliye ücretleri hakkında vukubulan iş'arât devletleri üzerine bil-muhabere Maliye Nezaretinden alınan tezkire-i cevâbiyede mezkur ücretlerin tahsisât-ı ilmiyeye mahsûben emvâl-i vilayetten tesviyesi zımnında Aydın Vilayeti Defterdarlığı'na telgrafla tebligat-ı lâzıme icra olunduğu gösterilmiş olmağla ", BOA, T. DMİ, 956/62; BEO, 737/55235; 744/55742.

[870] BOA, T. DMİ, 977/82; Ayrıca Kasaba demiryolu ile seyahat edecek hacıların hususi eşyalarından ücret alınmayacağı belirtilmişti. BOA, DH. MKT., 2115/38.

[871] *İzmir Gazetesi*, (16 Muharrem 1316/6 Haziran 1898), s. 3.

[872] Kasaba Demiryolu Şirketi'nden verilen ilana göre, Kurban bayramına mahsus olmak üzere, hususi katar sabahleyin İzmir'den 07.40'da hareket edecektir. Trenlerin geliş-gidiş saatleri ile bilet fiyatları hakkında bilgi için duraklara asılan hususi ilanlara bakılması istenmektedir. Ayrıca ilanda bilet fiyatları da belirtilmiştir. *Ahenk Gazetesi*, nr. 229 (27 Nisan 1313/9 Mayıs 1897).

[873] Okyay, *a.g.m.*, s. 650-651.

XVII. yüzyıla kadar Batı Anadolu'da dış ticaret çok önemli boyutlarda değildi. Bölge daha çok kendi içinde bütünleşmişti. Urla, Efes, Milet gibi yerler bölgenin öne çıkan yerleşim yerleriydi. İzmir çok fazla gelişmemişti. Sakız Adası'nın Osmanlılar tarafından fethedilmesiyle Akdeniz daha güvenli bir konuma geldi. Gerek Kanuni Sultan Süleyman ve gerek III. Murad dönemlerinde Avrupa'daki çeşitli devletlerle yapılan ticari anlaşmalar sonucunda İzmir önem kazanmaya başladı ve XVII. yüzyıldan itibaren yabancı devlet konsolosluklarının da açılmaya başlamasıyla İzmir'in ticari hayatı değişmeye başladı[874].

İzmir'in yükselişini başlatan ilk hareket, XVI. yüzyılın sonunda Halep'in, Avrupa ile Asya arasındaki ticaretteki önemini yitirmeye başlamasıyla olmuştu. Yaklaşık aynı dönemde, ilkin Erzurum ve Bursa'dan geçip Balkanlara doğru devam eden ve Venedik'e kadar uzanan yol kullanılmaya başladı. Ardından, bu yolun batı kesimi güneye doğru, yani Bursa'dan İzmir'e doğru kaymaya başladı. Böylelikle Halep ve Bursa'nın önem kaybetmeye başlamasıyla İzmir, Avrupa'nın Asya ile yaptığı ticarette önemli bir transit noktasına dönüştü[875].

İzmir'in dış ticarette yaşadığı bu dönüşümün yanında iç ticareti de oldukça işlek bir konuma gelmişti. İstanbul'un gereksinimi olan meyve, sebze, kuru yemiş büyük ölçüde İzmir Limanı'ndan yükleniyordu. Bu ürünler içinde üzüm, badem, incir ilk sırada yer almaktaydı. İzmir'den İstanbul'a sevk edilen ürünlerin büyük bölümü Saray'ın tüketimine ayrılıyordu. XIX. Yüzyılda İngiltere'nin gelişmesi, Amerika Birleşik Devletleri'nin hammadde ihtiyacı ve Endüstri Devrimi'nin ortaya çıkardığı hammadde ihtiyaçlarını karşılamak üzere İzmir Limanı büyük bir yük üstlenmişti. Zaten İzmir'in Anadolu'nun en önemli ihraç limanı olması dolayısıyla rıhtıma kavuşması da diğer limanlara nazaran erken olmuştu. Bunda şüphesiz 1866'da tamamlanan İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryollarının da rolü vardı[876].

Sanayi devrimini yaşayan Avrupa'da XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde, demiryolları gibi insanlığın kaderini değiştiren buluşlar ortaya çıktı. Yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı Devleti'nde de demiryolları yapılmaya başlandı. Osmanlı'nın Asya toprakları üzerinde yapılan ilk iki demiryolu için Batı Anadolu seçilmişti. İlk imtiyaz İzmir-Aydın, ikinci imtiyaz da İzmir-Kasaba demiryolu için verilmişti. Her iki demiryolunun çıkış noktası da İzmir'di. 1863 yılında imtiyazı verilen Kasaba hattı, 1866 yılında tamamlanarak hizmete açıldı. Daha sonra peyderpey

[874] Okyay, *a.g.m.*, s. 650-651.

[875] Filiz Çolak, *II. Meşrutiyet'ten Cumhuriyete Batı Anadolu'da Üretim ve Dış Ticaret (1908-1923)*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İzmir 2005, s. 32-33.

[876] Filiz Çolak, *a.g.t.*, s. 34-36.

uzatılarak 1897 yılında Afyon'a kadar ulaştı. Diğer demiryollarında olduğu gibi Kasaba Demiryolu'nun da bölgeye çok önemli etkileri oldu.

XIX. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda yaşanan köklü değişiklikler ve Batı ile bütünleşme girişimleri sonucu üretim ve ticaret desteklenmiş, uluslar arası ticarete katılım sağlanmaya başlamıştı. Bu süreçle birlikte, Osmanlıların ticaret ilişkileri Yakın Doğu ve Asya'dan Batı Avrupa ve Birleşik Devletlere kaydı. Batı Anadolu'nun fiziki coğrafyasının da etkisiyle, 100 bine yaklaşan nüfusuyla bölgedeki hinterlandın toplanma merkezindeki İzmir, bu süreçte ön plana çıktı. Bu yüzyılda İzmir, Doğu Akdeniz ticaretinin odaklandığı yeni ve önemli bir ithalat-ihracat merkezine dönüştü. Bunun sonucunda iç bölgelerden Batı Anadolu kıyı kentlerine ve İzmir'e nüfus kaymalarıyla birlikte, ticaret için buralara gelen yabancı sayısında büyük artış oldu[877].

Yabancı tüccarlar, aracılarla birlikte çalışmalarının yanı sıra, Batı Anadolu ticaretine doğrudan girmeye çalıştılar. Gümrük indirimleri, Hükümetin denetimi azaltması ve Hükümetin dışındaki korumacılık ile yargı alanının gelişmesi ve bölgenin demografik yapısı Batı Anadolu'yu yabancı ticaret çıkarları açısından dünyanın en çekici ve en umut veren bölgelerinden biri haline getirdi. 1847 ile 1880'ler arasında, İzmir'deki yabancıların sayısı 15.000'den 50.000'in üzerine çıktı. Kentin toplam nüfusa oranları ise % 15'ten % 25'e çıktı. Avrupalılar beraberlerinde sermaye, uzmanlık, üretim araçları ve yatırım planları da getirdiler. Böylelikle İzmir ve hinterlandı XIX. yüzyıl boyunca dünyanın en seçkin kültürel ve ticari merkezlerinden biri haline geldi. XIX. yüzyılın sonlarında (1889) bütün Batı Anadolu'daki 55.000 civarındaki yabancının 50.000'i İzmir'in içinde ya da hemen yakın çevresinde yaşıyordu. İç bölgelerdeyse yabancılar, ekonomik faaliyetin önceden varolan kanallarını ve bunları denetleyenleri yani yerel aracıları kabullenmek zorunda kalmışlardı. Ticaret artık büyük ölçüde iç kesimlerden kaynaklanıyor olsa da, kıyı kesimi ve özellikle İzmir, bu etkinliğin odağında ve merkezi olmayı sürdürdü. Çoğunlukla mal sınıflandırmak, tartılmak, paketlenmek ve sigorta edilmek üzere kıyıya nakledildiyordu[878].

İngiltere'ye 1842 yılında yaklaşık 60.000 ton meşe palamudu, 15.000 ton kuru üzüm, 7.500 ton afyon ve sadece 955 ton pamuk ihraç edilirken 1876'da bu rakamlar ürün sırasıyla 601.000, 362.000, 222.000 ve 125.000 ton gibi oldukça yüksek rakamlara ulaştı. Bu süre içinde Osmanlı ticaret hacmi dört kat arttı. Bunun büyük bir bölümü İzmir Limanı'ndan gerçekleştirilmekteydi[879].

[877] Ersal Yavi, *Manisa*, İzmir 1995, s. 39.
[878] Filiz Çolak, *a.g.t.*, s. 33.
[879] Ersal Yavi, *a.g.e.*, s. 39.

Demiryollarının Batı Anadolu'ya girişinden sonra ticaret hacminde çok belirgin bir artış oldu. Bu artış, aşağıdaki tabloda açık bir şekilde görülmektedir.

TABLO 5.8.

1839-1900 Yılları Arasında İzmir Limanı'ndaki Ticaret Hacmi (1000 Sterlin).

Yıl	İhracat	İthalat	Yıl	İhracat	İthalat
1839	1.434.240	681.160	1870	--	--
1840	--	--	1871	4.024.400	--
1841	1.242.880	722.280	1872	4.866.840	3.473.840
1842	1.323.400	734.000	1873	4.158.860	4.668.400
1843	1.298.280	1.103.600	1874	3.939.560	4.495.300
1844	--	--	1875	3.896.063	3.483.404
1845	--	--	1876	4.629.590	2.859.934
1846	800.000	500.000	1877	4.687.491	3.082.400
1847	--	--	1878	3.542.944	4.139.907
1848			1879	4.406.699	4.755.609
1849			1880	3.852.479	3.980.411
1850	1.449.080	1.241.240	1881	3.803.639	4.656.134
1851	1.467.280	1.138.920	1882	3.841.862	3.215.921
1852	1.458.000	1.114.000	1883	4.710.756	3.238.064
1853	--	--	1884	4.820.383	2.928.591
1854	1.120.000	1.200.000	1885	4.315.340	2.692.947
1855	2.520.000	2.280.000	1886	4.331.536	2.706.736
1856	2.888.000	2.874.000	1887	4.099.310	--
1857	2.517.000	2.447.480	1888	3.867.083	2.710.445
1858	2.230.920	2.367.280	1889	4.535.975	3.236.139
1859	2.124.680	2.227.600	1890	3.708.149	3.030.559
1860	1.846.360	2.386.520	1891	3.927.182	2.985.851
1861	--		1892	3.647.512	3.010.472
1862	4.518.680	2.726.320	1893	3.282.761	--
1863	4.955.240	3.738.520	1894	4.323.839	3.158.263
1864	3.842.286	2.538.200	1895	4.334.097	2.880.727
1865	5.130.760	1.869.826	1896	3.334.000	2.220.000
1866	4.156.480	2.210.988	1897	3.100.000	2.250.000
1867	4.011.850	2.129.774	1898	3.294.529	2.678.000
1868	--		1899	3.782.781	2.563.000
1869	--	--	1900	4.157.405	2.538.000

Tabloda görüldüğü üzere, 1840'lı yıllarda ortalama bir düzeyde olan ticaret hacmi, 1860'lı yıllara gelindiğinde önemli bir artış göstermiştir. Bu tarihten sonra bazı dalgalanmalar olmuştur. Ancak rakamlar hiçbir zaman 1840'lı yıllardaki seviyeye düşmemiştir. XIX. Yüzyılın geri kalan döneminde de İzmir, Osmanlı Devleti'nde en fazla ihracat yapılan ve İstanbul'dan sonra en fazla ithalat yapılan liman olma özelliğini korumuştur[880].

İzmir-Kasaba Demiryolu'nda 1890 yılında taşınan yük 134.826 tondu. Bunun 46.423 tonu zahire, 26.432 tonu palamut, 6.775 tonu üzüm, 4.633 tonu çeşitli bitkisel tohum, 4.131 tonu pamuk ve 31.867 tonu çeşitli eşya idi[881]. İzmir-Kasaba hattı ile 1895'te 115.000 ton mal ve 1,5 milyon yolcu taşınırken, 1913'te 430.000 ton mal ve 3 milyon yolcu taşınmıştı[882]. Demiryollarının bölge ekonomisine getirdiği hareket ve canlılık, devletin vergi gelirlerinin yükselmesinde de rol oynadı[883].

Yine bu dönemde İzmir'den sonra Batı Anadolu'da nüfusu 10 binin üzerinde olan beş yerleşim yeri vardı. Bunlar Aydın, Manisa, Muğla, Akhisar ve Isparta idi. İzmir sahip olduğu konum itibariyle bu şehirlerden farklı durumda olup bölgenin hinterlant merkezi idi. Bu şehirlerin özellikleri birbirine benziyordu. Ulaşım imkânları yerinde idi ve ana kervan yollarının kesişme noktalarında bulunuyorlardı. Ayrıca buraları zengin tarım alanlarına sahip önemli yerleşim merkezleri idi. Bu hususların haricinde 5.000-10.000 arası nüfusa sahip on iki[884] ve nüfusu 2.000 ile 5.000 arasında bulunan kırk yerleşim birimi vardı. Nüfusu 5-10 bin arasında olan yerlerin çoğu kaza, bir kısmı sancak merkeziydi. Ayrıca tarıma elverişli arazilere sahiptiler ve önemli yollar üzerinde bulunuyorlardı. Nüfusu 2 ile 5 bin arasında olanlar da daha çok önemli kervan konaklamalarının olduğu yerlerdi. Bunların altında da, yani nüfusu 2 binden az olan köy veya mezra durumunda olan yerleşim yerleri de bulunmaktaydı.

Demiryollarının yapılmasıyla bu yerleşim yerlerinin kademelenmesinde önemli değişiklikler oldu. Dikkati çeken en önemli husus, nüfusu 10.000'i geçen merkezlerin sayısındaki artıştı. 1844 yılında İzmir'le birlikte sayısı 6 olan bu merkezler, 1914 yılına gelindiğinde 26'ya çıkmıştı. Kasaba Demiryolu'nun etkisiyle nüfusu artan yerleşim yerleri şunlardı:

[880] Tablodaki veriler ve değerlendirme için bkz. Leyla Şen, "Merkez-Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaştırma Sistemleri", *Kebikeç*, sayı 11, Ankara 2001, s. 110-111.

[881] Abdullah Martal, *a.g.e.*, s. 80-81.

[882] Muhteşem Kaynak, *a.g.e.*, s. 146.

[883] Abdullah Martal, *a.g.e.*, s. 80-81.

[884] Nüfusu 5-10 bin arasında olan yerler Tire, Alaşehir, Uşak, Afyon, Eğirdir, Burdur, Davas, Milas, Urla ve Karayukpazar idi.

1844 yılında nüfusu 5 bin ile 10 bin arasında olan Alaşehir, Kula, Uşak ve Afyon, 2 ile 5 bin arasında olan Menemen, Kasaba (Turgutlu) ile Gördes ve nüfusu 2 binden az olan Salihli ile Eşme idi[885]. 1896'da Alaşehir 9.424, Turgutlu da 13.557 nüfusa ulaşmıştı[886]. 1914 yılına gelindiğinde diğerlerinin de nüfusu 10 binin üzerine çıkmıştı. Bunların hepsi demiryolu ile doğrudan bağlantılı yerlerdi. Dolayısıyla nüfus kademelenmesi ile ilgili değişikliklerde en önemli rolü demiryolları üstlenmişti[887].

Tarih boyunca önemli güzergâhların kavşak noktasında bulunması sebebiyle birçok yerleşime sahne olan Turgutlu,[888] İzmir'e gerek demiryolu, gerekse kestirme bir kara yolu bağlantısının kurulmasıyla önemli bir ticaret merkezi haline geldi. 1882 yılında Turgutlu'da 27 değirmen, 4 çırçır fabrikası, bir üzüm paketleme ve bir de iplik atölyesi bulunuyordu[889]. Aynı tarihte 36.000 nüfuslu Manisa'da dört adet buharla çalışan çırçır fabrikası kurulmuşken, bu sayının 6.500 nüfuslu Turgutlu'da üç adet olması oldukça dikkat çekiciydi. Bu bağlamda Turgutlu'da pamuk üretiminin yüksek seviyede olduğu ve endüstrileşmeye ayrı bir önem verildiği söylenebilir. Diğer şehirlerle bağlantı kuran Turgutlu, verimli tarım arazilerinin

[885] Okyay, *a.g.m.*, s.653-680.

[886] *BOA, Y.EE.KP.* 86-7/604; 1896'da Alaşehir ve Turgutlu'nun yanında diğer yerlerin nüfuslarında aşağıdaki tabloda gösterildiği şekildeydi: *BOA, Y.EE.KP.* 86-7/604.

Yerleşim Birimi	**Gayrimüslim**		**Müslüman**		
	K	**E**	**K**	**E**	**Toplam**
Manisa kasabası	5.002	4.760	12.879	12.489	35.130
Kırkağaç kasabası	1.569	1.527	4.345	4.296	11.737
Salihli kasabası	189	361	678	788	2.016
Soma kasabası	681	688	1.587	1.381	4.337
Alaşehir kasabası	1.416	1.345	3.156	3.507	9.424
Akhisar kasabası	2.523	2.387	2.746	2.848	10.504
Gördes kasabası	300	295	1.680	1.710	3.985
Eşme kasabası			330	401	731
Kula kasabası	1.258	1.224	4.026	4.075	10.583
Demirci kasabası	15	28	3.613	3.462	7.118
Kasaba kasabası	1.753	1.802	4.964	5.038	13.557
Yekün	14.706	14.417	40.004	39.995	99.698

Demiryolunun şehir kademelenmesine olan etkileri hakkında daha geniş bilgi için bkz. Okyay, *a.g.m.*, s. 653-680.

[888] Kübra Işıl Meşe, *Turgutlu Tarihi Kent Dokusunun İncelenmesi*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2005.Sh. 350-351.

[889] Okyay, *a.g.m.*, s. 653-680.

avantajını kullanarak büyük ölçüde ihracat yapmıştı. Bu durum Turgutlu'da endüstrileşmeyi desteklemiş ve yapılaşmayı hızlandırmıştı[890].

Gediz ve Menderes vadilerini kontrol eden bir konumda olması dolayısıyla eskiden beri önemli bir yerleşim yeri olan Alaşehir, demiryolunun 1875'te buraya gelmesiyle daha çok önem kazanmış ve Uşak dâhil olmak üzere çevre bölgelerin ürünlerinin İzmir'e yollanmak üzere toplandığı bir merkez olmuştu[891]. Alaşehir hattı, eski önemli ticaret yollarının yerini almasıyla, Alaşehir'in gelişmesini büyük ölçüde hızlandırmış ve şehirde özellikle ticari alanda büyük bir canlılığa neden olmuştu[892]. Üzüm, susam, tahıl, pamuk ve meyan kökü gibi ürünlerin kısa zamanda İzmir'e taşınması, halkın zenginleşmesine de katkıda bulunmuştu. Buna karşılık demiryolundan olumsuz yönde etkilenenler de olmuştu. Mesela kervancıların çoğu işsiz kalmıştı[893].

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Alaşehir'de bazı şirketlerin acentesi açılmıştı. Bunların başında, meyan kökü alan Amerikan Forbes Şirketi'nin 1859'da Alaşehir'de açtığı şube gelmekteydi. Bu şirket, Alaşehir'den bazı yıllarda 4500 ton kadar meyan kökü alıp ihraç ediyordu. Bundan başka Ziraat Bankası şubesi 1889'da, Duyûn-ı Umûmiye İdaresinin Alaşehir bürosu da 1890 başında açılmıştı[894].

Menemen, 1866 yılından beri İzmir ile bir demiryolu bağlantısına sahip olmasına rağmen 1882'de çok fazla gelişmiş değildi. Menemen'in İzmir'e çok yakın olması nedeniyle uzun süre birçok fonksiyonlar (toplama-dağıtma, imalat, idari, sosyal-kültürel fonksiyonlar) açısından İzmir'e bağımlı kalmış olmasından dolayı gelişmemesi doğaldı[895].

Salihli de 1875 yılında demiryoluna sahip olduğu halde, 1882'de 7.000 nüfuslu bir yerleşim yeriydi. İzmir ile önemli bir ticari faaliyeti bulunan Salihli'de bu tarihte 10 değirmen, bir Pazar ve bir kapalı çarşı bulunmaktaydı[896]. Demiryolu antik çağın Lidya bölgesini geçerken, Lidya'nın başkenti Sardes'te bir istasyon kurulmuş ve adına Sart denmişti. Demiryolu, o dönem için asıl hedef olarak, antik çağın Philedelphia'sı, daha sonraları Hıristiyanlığın dünyaya yayıldığı 7 kiliseden

890 Kübra Işıl Meşe, *a.g.t.*, s. 350-351

891 Okyay, *a.g.m.*, s. 670.

892 Arzu Altun Ceylan, *Alaşehir'in Şehir Coğrafyası*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2001, s. 17.

893 M. Akif Ceylan, *Alaşehir*, İstanbul 2004, s. 62:

894 Arzu Altun Ceylan, *a.g.t.*, s. 18.

895 Okyay, *a.g.m.*, s.672

896 Okyay, *a.g.m.*, s.672

birine sahip olan Alaşehir'i seçtiği için, Salihli İstasyonu o dönem kasabanın bir kilometre kadar güneyine kurulmuştu. Ancak bugün demiryolu Salihli'nin tam ortasında kalmıştır[897].

1882 yılında küçük bir yerleşim yeri olan Eşme'nin nüfusu 1914'e gelindiğinde 10 binin üzerine çıkmıştı. Bu nüfus artışının en önemli sebebi de kuşkusuz demiryolunun Eşme'den geçmesiydi[898].

Bunlardan başka mahalle, köy veya diğer yerleşim yerleri gibi pek çok yer demiryolları sayesinde öne çıktı. Demiryolu, insanların dar bir coğrafyaya sıkışmış mekânını genişletti ve onlara büyük bir hareketlilik sağladı. Bölgeye demiryollarının girişiyle yerleşim birimleri arasındaki mesafeler kısaldı, taşıma hızı arttı ve buna bağlı olarak üretim ve ticaret gelişti. Bunların sonucu olarak da daha büyük ve kalabalık yerleşim birimleri ortaya çıkmaya başladı.

Basmane Garı, bugün Oteller Sokağı olarak bilinen, Çorakkapı'ya doğru uzanan, 1860'lı yıllarda İzmir'in anayolu konumunda olan ve Keçeciler Caddesi'ne bağlanan yerde kurulmuştu. Bu yol, kervanların kente giriş yolu olup önce Ermeni ve Türk sonra da Yahudi mahallelerinden geçerdi. Tüm kervanlar, Türk tüccarların kumaş ve iplik ticareti yaptığı Demirhan'da birleşirdi. Demirhan'a ulaşan Osmaniye Caddesi, Basmane Garı inşasıyla önem kazanmıştı[899].

Hem Karşıyaka hem de Bornova'ya ulaşabilmek için zor bir güzergâh seçildi. Bugünkü itfaiye binasının yerinde Kervanlar Köprüsü vardı. Hat, Punta'dan gelen Aydın Demiryolu'yla kesişecekti. İki hat birbirini haç yani artı biçiminde kestiği için mahalleye İstavroz adı verildi. Cumhuriyetten sonra Hilal olarak değiştirildi[900].

İzmir-Kasaba Demiryolu hattı İzmir'in kentsel gelişiminde de etkili olmuştu. İmtiyaz mukavelesi gereği şirket Bornova'ya ek hat açmak zorundaydı. Bunun üzerine şirket Halkapınar İstasyonu'ndan açılan ek bir hat ile Bornova'yı 1865 yılında İzmir'e bağladı. İzmir'deki İngiliz kolonisinin görkemli köşkler kurarak yaşamaya başladıkları bu önemli yerleşim birimi demiryoluna sahip olunca, kısa bir sürede değişim ve gelişime sahne oldu[901]. Özellikle İngiliz kolonisi için döşenmiş

[897] Atilla, *a.g.e.*, s. 114:

[898] Okyay, *a.g.m.*, s.673.

[899] Raziye Oban Çakıcıoğlu, *İzmir'deki Eski Kentsel Dokusunun Korunması ve Turizm Açısından Değerlendirilmesi,* Dokuz Eylül Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İzmir 2006 s. 104; Erkan Serçe, "Bir Şirket Komedisi ve Bir Bulvarın Öyküsü", *http://www.izmirkitap.com/erkan_serce.htm*

[900] Sadık Kurt, *İzmir'de Kamu Hizmeti Gören Kuruluşlar, 1850-1950*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, İzmir 1996, s. 65; Atilla, *a.g.e.*, s. 109:

[901] Sabri Yetkin, "İzmir'in Demiryolları-3", *Milliyet* (15.08.2004).

olan Bornova hattında İzmir-Bornova seferleri oldukça sık yapılıyordu[902]. Seferler sabah 05.00'dan gece 09.00'a kadar devam ediyordu. Basmane-Bornova arasında günde ortalama 10-11 sefer yapılıyordu. Tatil ve bayram günlerinde bu sayı artarken kış aylarında ve savaş dönemlerinde azalıyordu. Ramazan aylarında ise geç saatlere kadar seferlere devam ediliyordu[903].

İşletmeye açılan demiryolu, Körfezin kuzeyinin gelişmesine de zemin hazırladı. 1865 yılında işlemeye başlayan İzmir-Manisa postası, Bayraklı'yı bir yerleşim birimi haline getirirken, küçük bir köy konumunda olan Karşıyaka'nın büyüyüp gelişmesini sağlayarak, burada kentsel bir yaşantının kurulmasına vesile oldu[904]. Demiryolunun Karşıyaka'ya ulaşmasıyla gözle görülür bir canlanma meydana geldi[905]. Banliyö trenlerinin de işlemeye başlamasıyla burası aynı zamanda bir gezi yerine dönüştü. Halk, Karşıyaka'ya çok rağbet gösteriyordu. Burada bulunan sazlık ve bataklıklar kurutularak, kısa süre içinde bağlar dikilmeye, tarlalar açılmaya ve köşkler, yalılar, sahilhaneler ve gazinolar yapılmaya başlandı[906].

1890'lı yıllara gelindiğinde Karşıyaka önemli bir gelişme sağlamıştı ancak mahalli idare açısından hâlâ Bornova'ya bağlı bir köy statüsündeydi. Yapılan çalışmalarla, İzmir'e yakınlığı da göz önüne alınarak, Şûrây-ı Devlet ve Meclis-i Vükela kararı ve Sultan II. Abdülhamid'in iradesiyle, 1892 yılında Karşıyaka, doğrudan İzmir'e bağlandı[907]. 1892 yılında yapılan bir sayımda Karşıyaka'da 966 hane mevcuttu ve burada 1.778 Müslüman, 1.002 Rum ve 219 Ermeni olmak üzere 3.000 civarında nüfus yaşıyordu. Nüfus artışıyla birlikte sosyal ve kültürel ihtiyaçlar için gerekli bina ve yapılar da inşa edilmeye başlandı. XX. yüzyıl başlarına gelindiğinde Karşıyaka'da beş Ortodoks, iki Ermeni ve bir Katolik olmak üzere sekiz kilise, iki camii ve iki mescit bulunurken, iki Rum, iki Katolik, bir Ermeni ve iki de Türk okulu faaliyet göstermekteydi[908].

[902] XVII. yüzyıldan itibaren İzmir'de varlığını sürdürmüş olan Levanten toplum özellikle 19. yüzyılda kent merkezinden dış bölgelere yönelen yerleşim üzerine birçok yer etkilenmiştir. Levantenlerin tercih ettiği en önemli yerlerin başında Bornova gelmekteydi. Özellikle bölgeye demiryollarının gelmesi ve buralara banliyö hatlarının kurulması ile ulaşım sıkıntıları da ortadan kalkmıştı. İzmir Aydın hattından dolayı Buca, Kasaba hattından dolayı Bornova önem kazandı. Bornova'da yaşayan Levanten ailelerin büyük bir kısmı İzmir'in ekonomik ve politik hayatında önemli rol oynamıştı. Hümeyra Birol Akkurt, *19. Yüzyıl Batılılaşma Kesitinde, Bornova ve Buca Levanten Köşkleri Mekânsal Kimliğinin İrdelenmesi*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İzmir 2004, 28, 39, 60, 69.

[903] Atilla, *a.g.e.*, s. 110:

[904] Sabri Yetkin, "İzmir'in Demiryolları-3", *Milliyet* (15.08.2004).

[905] *Ahenk*, nr. 72 (27 Teşrinievvel 1311/9 Kasım 1895), s. 3.

[906] *BOA, T. DMİ*, 921/62; Sabri Yetkin, „Niçin Kent Tarihi", *http://www.1912karsiyaka.org/karsiyaka.php*

[907] *BOA, DH.MKT.*, 1954/12.

[908] Sabri Yetkin, *a.g.m.*

Manisa'ya demiryolunun ulaşması ile birlikte özellikle kervanlarla yapılan taşımacılık azaldı. Deveciliğin önemli bir meslek olduğu Menemen'de ekonomik yaşam yeniden şekillenirken, o zamana kadar diğer küçük köylerden farkı olmayan Emirâlem'e bir istasyon kurulması bu köyü de ön plana çıkardı. Emirâlem hızla büyümeye başladı ve civar köylerin iskelesi haline geldi[909].

Demiryolu hattının Uşak'tan geçmesiyle şehir sosyo-kültürel alanda değişikliklere uğramıştı. Bu değişikliklerde özellikle Fransızların etkili olduğu görülmekteydi. Demiryolunun yapıldığı tarihlerde Uşak şehrinde çeşitli Fransız sosyal ve kültürel müesseseleri açılmıştı. Fransız Katolik misyonerleri buraya gelerekçeşitli faaliyetlerde bulunmuşlardı. Bunların sonucunda Fransız misyonerler tarafından Uşak'ta, iki kilise, bir mabet, bir manastır ve bir mektep tesis edildi. Ayrıca bu dönemde Uşak'ta gayrimüslim nüfusunda da artış gözleniyordu[910].

Demiryolu Uşak'a ulaşırken çok önemli bir Roma yerleşim yeri olan Blaundos yakınlarındaki İnay'a bir istasyon yapıldı. O zamana kadar 4-5 hanelik bir mezra iken demiryolunun geçmesinden sonra önemli bir yerleşim yeri haline geldi. O günlerden kalan bir alışkanlıkla, bugün hâlâ halk arasında İnay'a "İnay istasyonu" denmektedir[911].

Bunların yanında hem Kasaba hattına hem de Anadolu hattına ev sahipliği yapan Afyonkarahisar, demiryollarının gelmesinden sonra önemli değişikliklere uğradı. Afyon'dan iki farklı demiryolu hattı geçtiği için iki istasyonlu şehir olmuştu. Bunlar İzmir ve İstanbul istasyonlarıydı. Bu istasyonlar şehrin yerleşiminde de etkili oldu. Demiryolu sayesinde Afyon şehrinin nüfusu artt ve ticareti de canlandı[912].

XIX. yüzyıla gelene kadar Afyon bir uç şehri olarak işlev görmüş, burada nüfus XVII. ve XVIII. yüzyıllarda belirgin bir artış göstermeden ve yaklaşık 15.000 kişi seviyesinde kalmıştı. 19. yüzyıla gelindiginde ise nüfus artmaya başlamış ve 1890-91 yıllarında kentin nüfusu 12.606 Müslüman, 4612 Ermeni ve 218 Rum olmak üzere toplam 17.436 kişiye ulaşmıştı. Demiryolunun 1897'de kente gelmesinden sonra, nüfusta büyük bir artış yaşanmış ve 1898 yılında Afyon'un nüfusu 25.194 Müslüman ve 6055 Ermeni olmak üzere toplam 31.249 kisi olmuştur. Elbette demiryollları Afyon nüfusunun artışının en önemli sebeplerinden biriydi. Ancak bu gelişmeyle birlikte kente büyük oranda göçmenin de yerleştirilmesinin bu

[909] Atilla, *a.g.e.*, s. 110.

[910] Adnan Şişman vd., "XX. Yüzyıl Başlarında Uşak'taki Fransız Müesseseleri", *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt IV, Sayı: 1, Haziran 2002, s. 95.

[911] Atilla, *a.g.e.*, s. 115.

[912] Alparslan Aliağaoğlu, *a.g.t.*, s. 190.

artışta payı vardı. Demiryolunun Afyon'a gelmesiyle, Konya ve İzmir istasyonlarına çıkan yollar üzerinde düzenli oteller, mağazalar ve gazino ve kahvehaneler yapıldı. Kentin geleneksel ticaret merkezi ile Konya İstasyonu arasında yer alan cadde üzerinde yeni ticaret merkezi olan Uzunçarsı ortaya çıkmıştı[913].

Demiryolları, Batı Anadolu'da tarım, sanayi ve madenciliğe de tesir etti. Batı Anadolu Bölgesi, Osmanlı İmparatorluğu'nun tarım ürünleri ve yer altı kaynakları bakımından zengin bölgelerinden biriydi. İç ve dış ticaretin eski tarihlerden beri daha canlı olması nedeniyle, ulaşım sistemindeki gelişmeler diğer bölgelere göre daha erken ortaya çıkmıştı[914].

XIX. yüzyılda İzmir limanının hemen ardındaki hinterlandı olan Gediz Vadisi, demiryolu ile ilgili gelişmelerden en fazla payı alan bölge oldu. İhracatın önemli bir bölümünü oluşturan ürünlerin çoğunun Manisa ve çevresinden sağlanması sonucu XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Gediz havzasının tarımsal ürün tablosu büyük değişikliğe uğradı. Daha önceleri ovalarda yetiştirilen ürünler, geçimlik düzeyde buğday, baklagiller gibi bitkilerdi. Dışa açılmayla birlikte yabancı pazarların talep ettiği sanayi ürünleri, pamuk, palamut, tütün, kök boya, kuru üzüm gibi ürünler ön plana çıktı. Bu gelişme Gediz Ovasına bir dinamizm getirmişti. Yeni iş imkânları ortaya çıkmış ve refah seviyesi de artmıştı[915].

Ekonomik açıdan bakıldığında demiryolları, Osmanlının tarımsal ekonomisini birçok yönden geliştirmişti. Demiryollarının sağladığı ucuz ve kolay taşımacılık Osmanlı Devleti'nde yeni ve geniş alanların tarıma açılmasını sağlamıştı. Bu durumdan özellikle tahıl üretimi etkilendi. Çünkü büyük yer tutmasına karşın fiyatı düşük olan tahılın hayvan sırtında taşınması çok daha pahalıya mâl oluyor, bu da tahıl taşımacılığını kısıtlı bir mesafeyle sınırlıyordu. Demiryolları Anadolu'da yapılmaya başlayınca, İç Anadolu hem İstanbul'un hem de Avrupa'nın tahıl ihtiyacını karşılamaya başladı. Demiryollarının tarıma etkisi bu kadarla da kalmamış, demiryolunun geçtiği bölgelerdeki mevcut çiftçi ailelere hızla yenisi eklenmişti. Hükümet de bu fırsatı değerlendirerek Balkanlardan gelen Müslüman göçmenleri demiryolu boylarında açılan yeni tarım alanlarında iskân etmişti. Hatların geçtiği tarım bölgelerinde gözlenen çarpıcı ekonomik gelişmenin biri ucuz taşımacılık, diğeri de ek insan gücü olmak üzere iki nedeni vardı[916].

Yonca Kösebay Erkan, *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelisen Mimari ve Korunması*, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2007, s. 97-98.

[914] Okyay, *a.g.m.*, s. 650.

[915] Ersal Yavi, *Manisa*, İzmir 1995, s. 39.

[916] Donald Quataert, "19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi VI*, İstanbul 1985, s. 1631.

Batı Anadolu'da Gediz ve Küçük Menderes Havzası'nda üretilen üzüm, incir, pamuk, tütün, fındık, meşe palamudu, zeytinyağı, tiftik, afyon, meyan kökü gibi tarım ürünleri develerle limana getirilerek buradan dış ülkelere gönderilmekteydi. Dışarıdan da yünlü kumaş ve cam eşya gibi ürünler kente gelmekteydi. Bu ticari canlılık ulaşım olanaklarının kolay sağlanabiliyor olmasından kaynaklanıyordu[917]. Kasaba hattının yapılmaya başlamasından sonra Batı Anadolu o zamana kadar pek bilinmeyen bir tarım aracı olan pullukla tanıştı. O zamana kadar demiryolcuların yol açmada kullandığı pulluğu halk tarımın hizmetinde kullanmaya başladı. Bu da üretimin artmasında etkili oldu[918].

Daha önce sınırlı miktarda olan pamuk üretiminin 1862-1870 arasında oldukça fazla arttığı görülmekteydi. Özellikle demiryolunun geçtiği güzergâhlara yakın bölgelerde pamuk ekimi yoğunlaşmıştı. Fazla pamuk üretiminin dış taleple de ilgisi vardı. Çünkü Amerika'daki kuzey ve güney vilayetleri arasındaki savaşlar[919] yüzünden pamuk ihtiyacını karşılayamayan İngilizler, bu ihtiyacı Batı Anadolu bölgesinden karşılamayı düşündüler ve pamuk üretimini teşvik ettiler[920]. Bu teşvikler demiryolu inşa edilinceye kadar pek başarılı olmadı. Zaten bunu fark eden tekstil sanayicileri de demiryolu yapımını desteklediler.

Pamuk üretimine Osmanlı Hükümeti de destek vermişti. 1862'de çıkarılan bir fermanla, pamuk ekmek isteyenler, ekili olmayan devlet arazilerine bedava sahip olabilecekler ve bu araziler ile pamuk üretiminde kullanılan araç-gereçlerden beş yıl vergi alınmayacaktı. Yine 1863 senesinde Hükümet 142 ton pamuk tohumunu çiftçilere ücretsiz olarak dağıttı. Hem Hükümetin hem de İngilizlerin desteğiyle demiryolları yapıldıktan sonra pamuk üretiminde ciddi artışlar oldu[921]. Ancak 1865 yılında Amerikan iç savaşı bitince pamuk tekrar Amerika'dan elde edilmeye başladı ve 1870'den sonra Batı Anadolu'da pamuk üretimi hızla düşmeye başladı[922]. 1862'den itibaren bölgenin çeşitli yerlerinde çırçır fabrikaları ve pamuk işlemesi ile ilgili bazı tesisler yapılmaya başlamıştı. 1870'li yıllara gelindiğinde demiryolu güzergâhında pek çok çırçır fabrikası işler durumda idi.

Raziye Oban Çakıcıoğlu, *İzmir'deki Eski Kentsel Dokusunun Korunması ve Turizm Açısından Değerlendirilmesi,* Dokuz Eylül Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İzmir 2006, s.101.

[918] Atilla, *a.g.e.*, s. 110.

[919] Hüseyin Avni Şanda, *İşçi Hareketleri/Yarı Müstemleke Oluş Tarihi*, İstanbul (tarihsiz), s. 68.

[920] Pamuk üretimini teşvik amacıyla ilk etapta Liverpool'den 60 torba Amerikan tohumu getirilerek çiftçilere bedava dağıtıldı. Akyıldız, *a.g.t.*, s. 113.

[921] Akyıldız, *a.g.t.*, s. 113; Okyay, *a.g.m.*, s. 662.

[922] Okyay, *a.g.m.*, s. 662.

1880 yılına kadar pamuğun % 40'ı İngiltere'ye, geri kalanı da Fransa, Avusturya ve Almanya'ya ihraç edilmekteydi. Bu dönem içerisinde İzmir'den ihraç edilen pamuk miktarı şöyleydi[923].

TABLO 5.9.
İzmir'den İhraç Edilen Pamuk Miktarı (1863-1877 arası)

Yıl	İhracat (Sterlin)		Yıl	İhracat (Sterlin)
1863	1.674.536		**1871**	216.800
1864	2.076.086		**1872**	770.000
1865	1.267.920		**1873**	81.000
1866	521.600		**1874**	631.730
1867	1.187.358		**1875**	521.000
1868	321.270		**1876**	655.751
1869	461.320		**1877**	423.754
1870	431.750		--------	

Avrupalılar bu dönemde en çok pamukla ilgilenmişler fakat yabancı sermayenin girişi diğer tarım ürünlerini de etkilemişti. Pamuktan sonra en çok ihraç edilen ürünlerden biri de tütündü. Tütün üretimi de Amerikan iç savaşının başlaması ile Batı Anadolu'da gelişmeye başladı. Pamukta olduğu gibi İngilizler değil, Fransızlar tütün ekimini desteklediler. Tütün üretiminin çoğu Kasaba hattı çevresinde idi. Üretim en fazla Manisa, Kırkağaç, Bergama, Akhisar, Turgutlu, Alaşehir, Demirci, Salihli ve civarında yapılmaktaydı. En fazla tütün ihracı Fransa'ya yapılıyordu. Tütün alım-satım ve üretiminin hızla arttığı 1871 yılında devlet müdahale ederek tütün üretimini devlet tekeline aldı[924].

Avrupalıların ilgilendiği diğer bir tarım ürünü de afyondu. Afyon Kırkağaç, Afyonkarahisar ve Akhisar civarında yetiştiriliyor ve ilaç sanayinde kullanılmak üzere İngiliz ve Fransız tüccarlar tarafından ithal ediliyordu. Fransa'ya 1840'da 48.000, 1858'de 314.000 ve 1876'da 504.000 Franklık afyon ihraç edilmişti. 1890

Varlık, *a.g.e.*, s. 51.
Varlık, *a.g.e.*, s. 53.

yılında İngiltere'ye 1.052.000 frank değerinde afyon satılmıştı. Bunun yanında, üzüm, incir, susam, meşe palamutu, meyan kökü, tiftik ve yapağı da yabancıların ilgisini çeken diğer ürünlerdi[925].

Demiryollarının yapılmaya başlamasıyla yabancılar toprak satın almaya başladı. İngilizlerin Batı Anadolu'da toprak satın almaları 1867 yılında çıkarılan yasadan sonra iyice hızlandı. 1868 yılında İzmir yakınlarında tarıma elverişli bütün toprakların en az üçte biri İngilizlerin tapulu malı haline gelmişti[926].

Demiryollarının inşa edilmesinden sonra yabancılar tarımda olduğu gibi maden konusuna da el atmşlardı. Batı Anadolu maden bakımından da zengin bir bölge idi. Bölgedeki madenleri çıkarmak ve işletmek için başvurularda bulundular. Önce 1861 yılında hazırlanan Maden Nizamnamesi ile Osmanlı vatandaşlarının kurduğu maden şirketlerine yabancılar ortak olmaya başladılar. Ardından 1869'da çıkarılan başka bir yönetmelikle yabancılar, Osmanlı vatandaşlarıyla aynı haklara sahip oldular ve pek çok maden çıkarma işini üstlendiler[927]. Avrupa sanayisi için gerekli olan madenler işletilerek demiryolları vasıtasıyla İzmir'e, oradan da Avrupa'nın çeşitli ülkelerine gönderiliyordu. Madenlerin işletilmesi, tarım ve sanayinin aksine bölgeye hiçbir fayda sağlamadı. Çünkü maden ocaklarında yerli işçiler değil de Yunanlı ve İtalyalı işçiler istihdam edilmişti[928].

İngiliz ve Fransız sermaye sahipleri bölgenin iç taraflarına kadar uzayan iki demiryolunun yapımından sonra sanayi alanında da yatırımlara giriştiler. Bölgede yerli sanayinin zayıf olması onların hem teşkilatlanmasını, hem de çalışmalarını kolaylaştırdı. Hatta kısa sürede bazı alanlarda tekel bile oluşturdular. Sözgelimi halıcılık bunlardandı. Halıcılık Osmanlı halkı tarafından bilinen bir sanat olmakla beraber, belli bölgelerde üretim yoğunlaşmıştı. Batı Anadolu'da halıcılık genellikle, Kula, Demirci, Gördes, Simav ve Uşak'ta gelişmişti. İngiliz sermayesi halıcılığa 1864'te el attı. Merkezi İzmir'de olan bu sermaye, kısa sürede tekelleşti ve ipin

Varlık, *a.g.e.*, s. 55-56.

Bu dönemde, İngilizlerin yanı sıra Rum, Ermeni ve Yahudilerin eline geçen toprak miktarı 5-6 milyon dönüm kadardı. Akyıldız, *a.g.t.*, s. 114; Ancak, toprağın görece bol ve emeğin görece kıt olduğu Batı Anadolu koşullarında, İngiliz sermayedarları büyük işletmeleri için gerekli olan ücretli işçileri kolayca sağlayamadılar. Kendi topraklarını işleyen ya da ortakçılık yapan köylüleri topraklarından koparamadılar. Yabancıların elinde bu kadar çok toprak birikmesini kuşkuyla karşılayan Hükümetin yabancılara ait topraklardan özel bir vergi almak için bir yasa çıkartmak için çalışmalar yapıldığı duyulduysa da bu yasanın çıktığı veya uygulandığı hakkında bir bilgi bulunmamaktadır. Filiz Çolak, *II. Meşrutiyet'ten Cumhuriyete Batı Anadolu'da Üretim ve Dış Ticaret (1908-1923)*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İzmir 2005, s. 38.

927 Varlık, *a.g.e.*, s. 58-63.

928 Akyıldız, *a.g.t.*, s. 116.

eğirilmesinden, boyanmasına ve ihracata kadar her şeyi kontrolüne aldı. Ancak halıcılık konusunda yerli halktan çok istifade edildi. Tüccarların getirdiği ham yün, buralardaki evlere dağıtılır, bunlar eğirilip boyandıktan sonra dokunur ve ihraç edilirdi. Daha sonraki yıllarda fabrikasyona geçildi. Fabrikaların artışına paralel olarak talep de arttı. Talebin artarak devam etmesi üretimin daha örgütlü olarak yapılmasını gerektirdi. 1908 yılında altı yabancı şirket birleşerek "The Oriental Carpet Manufacturers Ltd." şirketini kurdular. Bunlar Batı Anadolu dışında da şubeler açarak ülkede tekel durumuna geldi. Dokunan halılar genellikle İngiltere, Fransa ve Amerika'ya ihraç ediliyordu[929].

Demiryollarının toplumsal etkileri de olmuştu. Demiryolunun Batı Anadolu'ya gelişi heyecan uyandırmıştı. Bölge halkı bu yeniliği çabuk benimsedi. Hatta o kadar ileri gittiler ki, demiryolu inşaatlarında bedava çalışmak için girişimlerde bulundular. Zaman ve mekân kavramları değişti. Sabah evden işe gitme, akşam işten eve dönme biçiminde yeni bir alt kültür oluştu[930].

Demiryolu hatlarının döşenmesi, istasyon binalarının yapılması, işletilmesi sırasında yeni istihdam alanları da ortaya çıktı. Çalışanlar ve yolcular için iskân imkânı sağlanmış, taşınan mallar için de depo, silo, antrepo gibi tesisler inşa edilmişti[931]. Bu durum mevcut yerleşmelerin gelişmesine ve yeni yerleşim yerlerinin kurulmasına sebep oldu. İstasyonların yapılması sırasında demiryolu çalışanları genellikle çalıştıkları çevrede ikamet ettirilmişlerdi[932].

Demiryolları aynı zamanda çeşitli bölgeler arasında işçi akımını da hızlandırmış, genel olarak İmparatorluğun çeşitli bölgelerinde oturan ahali arasındaki ilişkileri önceki dönemlerden daha yakın ve sık hale getirmişti. Bir zamanlar dış dünyadan alâkası kesilmiş, kendi içine kapanmış olan küçük yerleşim yerleri bile demiryolu sayesinde büyük taşra yerleşim merkezleriyle yakın ilişki içine girmişlerdi[933].

Demiryollarının bütün bu olumlu etkileri yanında bazı olumsuz tesirleri de oldu. Öncelikle, demiryollarının geçtiği yollarda daha önce taşımacılık işi yapan kervancıların birçoğu işlerini kaybederek açıkta kaldı. İç bölgelerdeki Osmanlı esnaf ve zanaatkârları bu işten zararlı çıktı. Çünkü el işçiliğine dayanan Osmanlı üretimi zaten uzun zamandır daha iyi durumda olan Avrupa'nın tehdidi

[929] Varlık, *a.g.e.*, s. 65-68.

[930] Donald Quataert, "19. Yüzyılda Osmanlı ...", s. 1634.

[931] Talip Yücel, *Demiryollarımızın İstasyon Nüfuslarına Etkisi*, İstanbul 1960: s.143.

[932] Y. Nasif Karkar, *Railway Development in the Ottoman Empire*, İndiana Univeritesi Doktora Tezi, 1963, s. 147.

[933] Donald Quataert, "19. Yüzyılda Osmanlı ...", s. 1634.

altındaydı. Sanayi Devrimi ile ortaya çıkan makine yapısı mamuller hızla küçük atölye yapısı mamullerin yerini almaya başladı. Avrupa'daki Sanayi Devrimi'nden ilk etkilenenler kıyı kentlerde oturan Osmanlı küçük esnafı oldu. Demiryollarının iç bölgelere girmesiyle iç kesimlerdeki küçük esnaf da Avrupa endüstri ürünlerinin rekabetiyle karşılaştı. Sonuçta demiryolları yüzünden, esnaf ve zanaatkâr önce müşterilerinin çoğunu, sonra da işlerini kaybetti[934]. Dış ticarette genişlemenin Osmanlı sanayisinde yarattığı en büyük yıkıntı kumaş üretiminde görüldü. İthal malların ucuzluğu karşısında binlerce pamuk tezgâhı terk edildi. İpekli ve yünlü dokuma sanayisinde de büyük gerilemeler oldu[935].

Demiryolu şirketleri yöneticilerinin uyguladığı istihdam politikaları sıkıntılara sebep oldu. Şirketlerin üst yönetim makamlarıyla idari kademelerinde Avrupalılar çalıştırılırken, Osmanlı tebası Rum ve Ermeniler orta kademedeki konumları yabancılarla birlikte eşit olarak paylaşıyordu. Buna karşılık en alt düzeyde ise büyük çoğunlukla Müslüman Türkler yer alıyordu. Onlar da yol yapım, bakım ve onarımı ile atölye hizmetleri ve trenlerdeki işleri yapıyorlardı[936].

Demiryolunun olumsuz etkilerinden biri de Batı Anadolu bölgesindeki arkeolojik kazılar vesilesiyle ortaya çıktı. Demiryollarının döşendiği bölgeler genellikle eski yerleşim yerlerinin bulunduğu alanlardı. Çeşitli milletlerden pek çok arkeolog bu dönemde kazı çalışmaları yaptı. Yapılan kazılar sonunda pek çok tarihi eser trenlerle İzmir'e getirilip oradan da yurtdışına kaçırıldı[937].

II. Meşrutiyet'e kadar diğer iş kollarında çalışanlar gibi demiryolu işçilerinin de sosyal hakları yoktu. İşçilerin örgütlü olarak hareket etmeye başlamaları 1908'den sonra oldu. 1908 yılında ülkenin dört bir tarafında peş peşe grevler başladı[938]. 1908 grevlerinin temel özelliklerinden en önemlileri ücret artışı, çalışma süresinin kısaltılması ve çalışma şartlarının iyileştirilmesi talepleri idi[939]. Bu grevlerden birisi de İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketi işçilerinin

Donald Quataert, "19. Yüzyılda Osmanlı ", s. 1632-1633.

Yahya S. Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi 1923-1950*, İstanbul 2002, s.72.

Donald Quataert, "19. Yüzyılda Osmanlı ...", s. 1635.

Bu dönemde yapılan arkeolojik kazılarla ilgili daha geniş bilgi için bkz. Burcu Kutlu, *Batı Anadolu'daki Arkeolojik Kazılar 1860-1910*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisan Tezi, İstanbul 2007, s. 39-40.

938 23 Temmuz'dan 1908'in sonuna kadar yani yaklaşık beş ay kadar süre içinde ülkede çeşitli iş kollarında 111 grev düzenlenmişti. Bu grev patlaması çok önemli bir ekonomik, toplumsal ve siyasi bir olaydı. Bu denli kısa bir dönem içinde yaşananlar ülkemizde bir daha yaşanmayacaktı. Şehmus Güzel, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İşçi Hareketi ve Grevler", *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi III*, İstanbul 1985, s. 803.

939 Mesut Gülmez, "Tanzimat'tan Sonra İşçi Örgütlenmesi ve Çalışma Koşulları (1839-1919)", *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi III*, İstanbul 1985, s. 796-797.

yaptığı grevdi. Grev, 15 Eylül 1908'de başladı[940]. Kasaba Demiryolu çalışanları 1910 yılında "İzmir-Kasaba ve Temdîdi Şimendüfer Kumpanyası Müstahdemîn Cemiyeti"ni kurdular[941]. Kasaba Demiryolu işçilerinin ikinci grevi 1911 yılında oldu. 22 Temmuz'da başlayan greve Turgutlu, Afyon ve demiryolunun geçtiği diğer şehirlerden 1.500 işçi katıldı[942]. Çalışanlar, bu yılda yaptıkları grev sonucunda % 20-30 ücret artışının yanı sıra bazı sosyal haklar da elde ettiler[943].

O. Kasaba Demiryolu Hatlarının Millileştirilmesi

Milli Mücadele döneminde demiryollarının denetim altında tutulması ve işletilmesi çok kritik bir öneme sahipti. Heyet-i Temsiliye İstanbul'un işgalinin hemen sonrasında daha Büyük Millet Meclisi açılmadan demiryollarının denetim altına alınması politikasını izlemeye başladı. Bu amaçla 23 Mart 1920 tarihihinde 20. Kolordu Komutanlığı Şimendüfer Hututu Askeri Müfettişliği'ne emir gönderilerek, Anadolu hatının bazı kesimleriyle Bağdat hattının askeri makamlarca işletileceği bildirilmiş ve 19 Temmuz 1920 tarihli Büyük Millet Meclisi İcrâ Heyeti kararıyla da bu hatlar fiilen işletilmeye başlamıştı. Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdür-i Umûmiliği Anadolu, Bağdat ve İzmir-Kasaba hattının işgal altında olmayan kısımlarını işletmeye başladı. Aynı şekilde memleketin diğer bölgelerindeki işgal altında olmayan demiryolları da Heyet-i Temsiliye tarafından idare edilmeye başladı. Milli Mücadele'nin kazanılmasıyla da tüm hatlar fiilen Büyük Millet Meclisi İcrâ Vekilleri Heyeti'nin yönetimine geçmiş oldu[944].

Milli Mücadele sıarsında tahrip edilen hatlar, imkanlar dahilinde onarıldı ve düşük kapasite ile de olsa işletilmesi sağlandı. Bu haliyle bile demiryolları Milli mücadelenin kazanılmasında önemli bir görev üstlendi. Mudanya Mütarekesi'nden hemen sonra da bu demiryolları yabancı şirketlere devredilmeye başladı. Önce şirket yetkililerinin talebi üzerine Aydın Demiryolu 1 Kasım 1922'de İngiliz şirketine, bir süre sonra 19 Eylül 1923'te de Kasaba Demiryolu hatları Fransız şirketine devredildi[945].

[940] Şehmus Güzel, *a.g.m.*, s. 814; Mesut Gülmez, *a.g.m.*, s. 797.

[941] Atilla, *a.g.e.*, s. 142.

[942] Şehmus Güzel, *a.g.m.*, s. 818.

[943] *BOA, DH.İD.* 107/34; Atilla, *a.g.e.*, s. 142.

[944] İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Cumhuriyetin Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması", *Kebikeç XI*, Ankara 2001, s. 126-127.

[945] İlhan Tekeli-Selim İlkin, *a.g.m.*, s. 128.

Cumhuriyetin ilanından sonra ülkenin kalkınmasını hedefleyen idareciler, İzmir İktisat Kongresi'nde alınan karalar doğrultusunda, ulaşım imkânlarının geliştirilmesi için çalışmalara başladılar. Bunların başında demiryolları geliyordu[946]. Bir taraftan yerli kaynaklarla demiryolları yapılırken, diğer taraftan yabancıların elinde olan demiryolu hatlarının millileştirilmesi için çalışmalara başlandı. Bu amaçla, Cumhuriyet'in onuncu yılı kutlamalarını takip eden günlerde başlayan ve altı ay süren millileştirme çalışmaları sonuç verdi. Fransızların elinde bulunan ve İzmir ve Batı Anadolu'nun sosyo ekonomik gelişmesinde büyük rol oynayan Kasaba Demiryolu hatları, devletin "satın alma hakkını" kullanmasıyla millileştirildi.

Kasaba Demiryolları, Hükümetle şirket arasında 26 Mayıs 1934 tarihinde Ankara'da imzalanan mukavelename ile 31 Mayıs 1934 tarih ve 2487 sayılı kanunla[947], bedeli % 5 olarak tahvillerle 50 senede ödenmek üzere 162.468.000 Franka satın alındı. Faiziyle beraber Türk Lirası olarak ödenecek para miktarı 14.957.000 Lira olacaktı[948].

Günümüzde Kasaba Demiryolu hatlarının büyük bir bölümü hala kullanılmaktadır. Bornova hattı metro yapılması nedeniyle iptal edilmiştir. İzmir'den Bandırma'ya ve Afyonkarahisar'a kadar olan hatlarda trenler işlemeye devam etmektedir. Yalnız Afyonkarahisar kısmında yolcu trenleri İzmir-Uşak ve Uşak-İzmir arasında çalışmaktadır. Uşak-Afyonkarahisar arasında yolcu taşımacılığı bakımından krlı olmadığından sadece yük taşımacılığı yapılmaktadır.

[946] Dilaver Dinç, *Behiç Erkin ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi Ankara 2009, s. 139.

[947] "İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryollarının Satın Alınmasına Dair Olan Mukavelenamenin Tasdiki Hakkında Kanun", *Nafıa İşleri Mecmuası*, Haziran 1934, s. 37 vd.

[948] "Demiryolları İnşaatı", *Bayındırlık Dergisi*, Aralık 1948, s. 60-61; Firdevs Temizgüney, *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum, 2008, s.41.

SONUÇ

Demiryolunun Avrupa'da yapılmaya başlandığı ilk yıllardan kısa bir süre sonra Osmanlı Devleti'nde de demiryolu yapımı gündeme geldi. Albay Chesney'in öncülüğünde gerçekleştirilen ve İngiliz kaynaklı olan bu teşebbüsten sonuç alınamadı.

Osmanlı padişahları ve devlet adamları da demiryoluna büyük ilgi gösterdiler. Demiryolundan beklentiler fazla olduğundan yöneticiler bu konuda hiçbir fedakârlıktan kaçınmadı. Böyle bir ortamda Mısır'daki demiryolu girişimleri sonuç verdi ve İskenderiye-Kahire hattı 1851-1856 yılları arasında yapıldı. Bu Osmanlı topraklarında yapılan ilk demiryolu hattıydı.

Kırım Savaşı'nda oluşan Osmanlı-İngiliz-Fransız ittifakı ve hem devlet idarecileri hem de kamuoyunun bu ittifaktan olumlu yönde etkilenmesi sonucu, 1856 yılından itibaren Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapmak için müracaatlar olmaya başladı. Öncelikle, İngiliz sermayedarlarının Batı Anadolu ve Balkanlar'ın tarım ve ticarete uygun yerlerinde demiryolu yapmak için imtiyaz taleplerine olumlu cevap verildi.

İmtiyazı Ağustos 1856'da Trevar Barkley isimli bir İngiliz'e verilen Köstence-Çernovado hattı, aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin Avrupa topraklarında inşa edilen ilk demiryolu hattıydı. İnşası Eylül 1860'ta tamamlanan hat, 4 Ekim 1860 tarihinde işletmeye açıldı.

Arazisi verimli, yer altı ve yerüstü kaynakları bakımından da zengin olan Batı Anadolu, ticaret için önemli bir yerdi. Bu verimli topraklardan faydalanmak isteyen İngiliz tüccarların girişimleri sonucu bölgenin en önemli iki şehri olan Aydın ve İzmir arasında bir demiryolu inşası imtiyazı, 23 Eylül 1856 tarihinde bir İngiliz şirketine verildi. Ancak bu hat 1866 yılında Aydın'a ulaşabildi. Devletten hiçbir mali yardım almadan yapılan hat, aynı zamanda Anadolu topraklarında imtiyazı verilen ilk demiryolu hattı idi.

Köstence-Çernavoda hattından sonra, Karadeniz kıyısındaki Varna Limanı ile Tuna üzerindeki Rusçuk şehri arasında bir demiryolunun imtiyazı yine İngiliz girişimcilere verildi. İngilizlerin gerek Batı Anadolu gerekse Balkanların bu bölgelerinde demiryolu yapımına ağırlık vermesi, buralardaki tarımsal potansiyelin değerlendirilmeye müsait olmasındandı. 1861'de imytiyazı verilen Rusçuk-Varna hattı 7 Kasım 1866 tarihinde işletmeye açıldı.

Osmanlı Devleti'nde beşinci olarak verilen demiryolu imtiyazı da İzmir-Kasaba hattıydı. Her ne kadar 1856 yılından itibaren çeşitli kişi ve gruplar tarafından girişimler olmuşsa da imtiyazı, 4 Temmuz 1863'te yine bir İngiliz olan Edward Price aldı.

Hattın inşa imtiyazının elde edilmesinden sonra, ikamet yeri İzmir'de olmak üzere, İzmir-Kasaba arasında bir demiryolu inşa ve işletmesi için "Smyrna & Cassaba Railway Company" (İzmir'den Kasaba'ya Kadar Olan Demiryolu Şirketi) isimli bir şirket kuruldu. Edward Price imtiyazı ve demiryoluyla ilgili tüm haklarını kurulan bu şirkete devretti. Kısa sürede gerekli hazırlıkların yapılmasıyla inşaata başlandı. Özellikle bölge halkının demiryolu yapımına çok büyük katkısı oldu. Birçok kişi demiryolu inşaatlarında ücretsiz çalışmak için başvurdu.

Yapım çalışmalarına 19 Nisan 1864'te başlanan demiryolu inşaatı çok hızlı bir şekilde devam etti ve 1865 yılı Haziran ayında İzmir-Bornova arası ile İzmir-Menemen arası demiryolu inşası tamamlandı ve 20 Temmuz 1865 tarihinde iki hat geçici olarak işletmeye açıldı. İzmir-Menemen arasındaki demiryolunun tamamlanmasından sonra yaklaşık 3 ay gibi kısa bir süre içerisinde Menemen-Manisa arası demiryolu inşası da bitirilerek 23 Ekim 1865 tarihinde işletmeye açıldı.

Bir taraftan Manisa'ya kadar olan hatların açılışı yapılırken diğer taraftan Turgutlu'ya kadar olan kısmın çalışmaları da hızla devam ediyordu. Kısa sürede bu kısımlar da tamamlanarak 23 Ocak 1866 tarihinde görkemli bir törenle resmi açılış yapıldı. Böylelikle 19 Nisan 1864 tarihinde yapımına başlanan ve dört yılda bitirilmesi için müddet verilen İzmir-Turgutlu arasındaki demiryolu hattı, belirtilen süreden çok daha evvel tamamlanmış oldu. Bu aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin Anadolu topraklarında işletmeye açılan ilk demiryolu hattı idi. Bundan çok daha önce, yani 1856 yılında imtiyazı verilen İzmir-Aydın hattı bu tarihte henüz işletmeye açılamamıştı.

Bu belki de alışılmadık bir durumdu. Zira o dönemde Osmanlı Devleti sınırları içinde başka demiryolları da yapılıyordu ve bunların hemen hemen hepsinde sıkıntılar yaşanıyordu. Şirketler taahhütlerini yerine getiremiyor ve inşaatları zamanında tamamlayamıyorlardı. Kasaba Demiryolu Şirketi'nin piyasaya sürdüğü hisseleri bile tam olarak satamadan, şartnamede belirtilen süreden çok daha önce hattı tamamlaması hem Hükümet yetkilileri hem de kamuoyu tarafından takdirle karşılanmıştı.

Price, 1865 yılı sonlarında, Kasaba Demiryolu inşaatı devam ederken, demiryolu hattını Turgutlu'dan Alaşehir'e kadar uzatmak ve Bornova'dan Hacılar

ve Pınarbaşı'na kadar küçük bir şube inşası için yeni bir imtiyaz talep etmişti. Ancak demiryolunu uzatma hakkı Kasaba Demiryolu Şirketinde olduğundan bazı problemlerin halledilmesi gerekiyordu. Problemlerin halledilmesinden sonra hattı Alaşehir'e uzatması için Price'a tekrar imtiyaz verildi. Gerekli hazırlıkların yapılmasından sonra 8 Haziran 1867 tarihinde demiryolu inşaatına başlandı. Bu arada inşaat başladıktan sonra sermaye oluşturmak için piyasaya hisse senedi çıkarıldı. Ancak beklenen hisse satışı gerçekleşmediğinden sermaye temin edilemedi. Bu da inşaatın uzun bir süre ertelenmesine sebep oldu. Bu sırada yapılan görüşmelerden de olumlu sonuç alınamadı.

İnşasına 8 Haziran 1867'de başlanan ancak mali yetersizlikler sonucu ara verilen ve 2 Mayıs 1869'da Price'ın yeni bir takım öneriler getirmesiyle başlayan süreç Aralık 1872'de neticelendirildi. Yeni hattı devlet namına müteahhit Bayliss yapacaktı. 20 Ekim 1872'de çıkan irade ile hattın yapılması için Bayliss'e izin verildi ve inşaata kaldığı yerden tekrar başlandı. Kısa sürede bitirilen Kasaba-Alaşehir arasındaki 76 kilometrelik demiryolu hattı 1875 yılı Mart başında hizmete açıldı. Daha sonra demiryolu, hattı inşa eden müteahhit Samuel Bayliss'ten alınıp Kasaba Demiryolu Şirketi'ne devredildi. İzmir-Kasaba demiryolu ile birlikte 175 kilometreye ulaşan bu hat o zamana kadar Anadolu'da yapılan demiryolları içerisinde en uzun demiryolu olma unvanını da elde ediyordu.

Kasaba Demiryolu Şirketi ile Osmanlı Hükümeti arasında 26 Ekim 1885 tarihinde bir istikraz mukavelesi yapıldı. Bu mukavelenin 10. maddesine göre Hükümet Kasaba Demiryolu hattı ile Aydın Demiryolu hattı arasında ve bir de Kasaba Demiryolu'nun kuzey cihetindeki 40 kilometre mesafe dâhilinde demiryolu inşası için başka hiçbir şirkete ve şahsa imtiyaz vermeyecekti.

Bu maddeye dayanarak Kasaba Demiryolu Şirketi yetkilileri Nisan 1888'de, Manisa-Soma arasında bir demiryolu inşa etmek için imtiyaz talep ettiler ve 9 Mayıs 1888 tarihli irade ile de imtiyazı elde ettiler.

Mukavele gereği Manisa-Soma arasındaki hat üç kısımda inşa edilecekti. Bu kısımlardan ilki Manisa'dan Akhisar'a, ikincisi Akhisar'dan Kırkağaç'a ve üçüncüsü de Kırkağaç'tan Soma'ya kadar olacaktı. 23 Kasım 1888 tarihinde kurbanlar kesilerek, dualarla temeli atılan ve yaklaşık 17 ay gibi kısa bir sürede tamamlanan 92 kilometrelik Manisa-Soma şubesi, 1890 Mart'ında tamamen bitirildi ve 1 Mayıs 1890 tarihinden itibaren de işletmeye açıldı.

1890'lı yıllara gelindiğinde Osmanlı Devleti'nde inşa edilen demiryolları yeni bir boyut kazanıyordu. Osmanlı demiryollarındaki İngiliz ağırlığı yavaş yavaş azalmaya başlamıştı. Bunda İngilizlerin -*Mısır'ı işgal etmek gibi*- Osmanlı

Devleti aleyhinde izlediği politikaların da rolü büyüktü. Bu dönemde Almanlar ve Fransızlar da Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşa etmek için girişimlerde bulundular. Almanlar Anadolu Demiryolu hattının imtiyazını elde ettiler. Bu sırada Fransızlar da Kasaba Demiryolu hattıyla ilgilenmeye başladı.

Osmanlı Hükümeti daha önce yapılan anlaşmalara göre, Kasaba Demiryolu hatlarını 13 Mart 1891 tarihinden itibaren, borçlarını şirkete ödemek kaydıyla satın alabilecekti. Bunun için yapılan girişimler, şirketin süreci uzatmak için çeşitli çarelere başvurmasıyla bir müddet gerçekleştirilemedi.

Bu süreç içerisine Belçikalı bir banker olan George Nagelmackers'in dâhil olmasıyla mesele çözüme kavuşturuldu. 17 Şubat 1893 tarihinde verilen imtiyazla Nagelmackers, Kasaba Demiryolu hattını Alaşehir'den Afyonkarahisar'a kadar uzatma ve mevcut şirketi de işletme hakkını elde ediyordu. Nagelmackers imtiyazı aldıktan sonra bütün hukukunu bir Fransız şirketine devretti. Böylelikle Kasaba Demiryolu hatları İngilizlerden Fransızlara geçiyordu.

Bütün prosedürlerin tamamlanmasından sonra 18 Ekim 1895 tarihinde Alaşehir'den demiryolu inşaatına başlandı. Hattın, tesviye ve inşa çalışmaları için güzergâh kısımlara ayrıldı ve her kısım farklı müteahhide ihale edildi. Alaşehir-Afyon arası daha önce inşa edilen hatların güzergâhlarına göre oldukça zordu. Arazi düz değildi. Özellikle Uşak'a kadar olan kısımda arazi şartları çok kötü idi, meyil ve yokuş devamlı artıyordu. İrili ufaklı birçok tepe ya yarılarak ya da kesilerek düzlendi. Killik-Eşme arsında 20 tünel ve üçü büyük olmak üzere çok sayıda köprü yapıldı. Yirminin üzerinde müteahhidin işi yüklenmesi ve onbinin üzerinde işçi çalıştırılmasıyla oldukça kısa sayılabilecek bir sürede inşaat tamamlandı. Önce Eylül 1897'de Alaşehir-Elvanlar, Elvanlar-Uşak arası daha sonra da 20 Ekim 1897 tarihinde Afyon'a kadar olan kısım işletmeye açıldı.

Daha sonra İzmir Kasaba Demiryolu Temdidi Osmanlı Şirketi 1910 yılında, Soma-Bandırma arasında yapılacak demiryoluyla igilenmeye başladı ve Temmuz 1910 tarihinde istediği izni aldı. Kısa sürede inşaatın bitirlmesiyle Soma-Bandırma hattı da 1912'de işletmeye başladı.

Kasaba Demiryolu hatlarının genel olarak yapılışlarına bakıldığında bir husus dikkati çekmektedir. O da inşaatı yapan şirketlerin doğru bir şekilde çalışmasıydı. Bundan dolayı Kasaba hatlarının inşa sürecinde diğer demiryollarında meydana gelen olumsuzluklar yaşanmamıştı. Hatların yapımı normal sürelerinden çok daha önce tamamlanıp işletmeye açıldı. Elbette burada Osmanlı Devleti idarecileri ve bu işlerle ilgili görevlendirilen memurların tutumu ve işlerini iyi takip etmesi de önemli bir etkendi.

Hattın Afyon'a kadar uzatılması pek çok olumlu gelişmeye sebep oldu. Bilhassa demiryolu güzergâhında bulunan veya düzenli yollarla demiryoluna bağlanan yerleşim yerlerinde hem nüfus hem de ticari açıdan önemli gelişmeler oldu. Birkaç hanelik mezra gibi küçük yerleşim yerleri demiryolu sayesinde etraftaki yerleşim yerlerinin istasyonu durumuna geldi.

Hattın Afyon'a kadar uzatılması, daha evvel geleneksel sistemle taşımacılık yapan sektörün karşı karşıya gelmesine sebep oldu. Önce devecilerle rekabet başladı. Ardından bu rekabete bölgede etkisi olan Aydın Demiryolu ve Anadolu Demiryolu şirketleri katıldı. Afyon üç demiryolu açısından da önemli bir yerdi. Çünkü Anadolu Demiryolu hattı Afyon'dan geçiyordu. Kasaba hattı da Afyon'a kadar gelmişti. Aynı şekilde Aydın Demiryolu da en son verilen uzatma imtiyazlarıyla Dinar ve Çivril'e kadar ulaşmıştı. Her üç demiryolu da farlı devletlere mensup şirketlerce idare edildiğinden, rekabet şirketlerarası rekabetten öteye giderek adeta devletlerarası mücadeleye dönüştü. Bu rekabet o kadar devam etti ki Kasaba hattı ile Anadolu hattının birleşmesi ancak uzun yıllar sonra gerçekleşebildi.

Demiryolunun gelişinden olumsuz etkilenenler de oldu. Devecilerin çoğu işlerini kaybederken iç bölgelerdeki zanaatkâr ve küçük esnaf da sanayi mamullerinin iç kesimlere kadar girmesiyle onlarla rekabet edemez hale geldi. Ancak farklı iş sahalarının ortaya çıkmasıyla yeni istihdam imkânları oluştu. Demiryolları aynı zamanda çeşitli bölgeler arasında işçi akımını da hızlandırmış, genel olarak İmparatorluğun çeşitli bölgelerinde oturan ahali arasındaki ilişkileri önceki dönemlerden daha yakın ve sık hale getirmişti. Dış dünya ile fazla alakası olmayan, kendi içine kapanmış olan küçük yerleşim yerleri bile demiryolu sayesinde büyük taşra yerleşim merkezleriyle yakın ilişki içine girmişlerdi.

Sonuç olarak bakıldığında bazı olumsuzluklar bir kenara bırakılırsa, demiryolları bölgede çok önemli değişim ve dönüşüme neden oldu. Zaman ve mekân kavramları değişti. Demiryolları, adeta can damarı olarak, geçtiği yerlere hayat verdi.

KAYNAKÇA

ARŞİV BELGELERİ

A. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

a. Belgeler

1. Bâbıâli Evrak Odası Sadaret Evrakı

- Sadaret Amedi Kalemi Evrakı (A.AMD.)
- Divan-ı Hümayun Kalemi (A.DVN)
- Divan-ı Hümayun Kalemi, Mukavele (A.DVN.MKL)
- Divan-ı Hümayun Kalemi, (A.DVN.NMH)
- Sadaret Mektubi Kalemi (A.MKT.MHM)
- Mektubi Kalemi, Nezaret ve Devâir (A.MKT.NZD)

2. İradeler Tasnifi

- İrade Askeriye (İ.AS.)
- İrade Dâhiliye (İ.DH.)
- İrade Hususi (İ.HUS.)
- İrade Meclis-i Umumi (İ.MLU.)
- İrade Mesâil-i Mühimme (İ.MMS.)
- İrade Meclis-i Vâlâ (İ.MVL.)
- İrade Şura-yı Devlet (İ.ŞD.)
- İrade Taltifat (İ.TAL.)
- İrade Ticaret ve Nafıa (İ.TNF.)

3. Yıldız Tasnifi

- Yıldız Elçilik, Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik (Y.PRK.EŞA.)
- Yıldız Esas Evrakı (Y.EE.)
- Yıldız Hususi Maruzat Evrakı (Y.A.HUS.)
- Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y.MTV.)
- Yıldız Perakende, Askeri Maruzat (Y.PRK.ASK.)
- Yıldız Perakende, Mabeyn Başkitabeti (Y.PRK.BŞK.)

Yıldız Perakende, Tahrirat-ı Ecnebiyye ve Mâbeyn Mütercimliği (Y.PRK. TKM.)

- Yıldız Perakende, Ticaret ve Nafia (Y.PRK.TNF.)
- Yıldız Resmi Maruzat Evrakı (Y.A.RES.)

Yıldız Sadaret (Y.PRK.A.)

Y.EE.KP.

4. Dâhiliye Nezareti Evrakı (DH.)

- Dâhiliye Mektubi Kalemi (DH. MKT.)
- Dâhiliye Nezareti Evrakı, İdare Kısmı (DH. İD.)

5. Hariciye Nezareti Evrakı (HR.)

- Hariciye İstişare Odası (HR.HMŞ.İŞO.)
- Hariciye Tercüme Odası (HR.TO.)
- Hariciye Siyasi (HR.SYS)

6. Maarif Nezareti Evrakı (MF.)

- Maarif Nezareti, Mektubi Kalemi (MF.MKT.)

7. Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.)

8. Şura-yı Devlet Evrakı (ŞD.)

- ŞD.
- ŞD. (Aydın II)
- ŞD.HU.
- ŞD.NF. Şura-yı Devlet Nafıa

9. Ticaret, Nafıa, Ziraat, Orman ve Maadin Nezaretleri Dosya Usulü Evrakı (T.)

- T. TNF.VRK.
- T.DMİ.
- T.NFM.

10. Zabtiye Nezareti Evrakı (ZB.)

11. Meclis-i Vâlâ Evrakı (MVL.)

b. Defterler

- BEO, Ayniyat Defterleri (AYN.d).
- BEO, Nezaret Gelen-Giden Defterleri, Nafia Gelen Defteri.
- BEO, Nezaret Gelen-Giden Defterleri, Nafia Giden Defteri.
- BEO, Sadaret Defterleri.
- Demiryolları İdaresi Defterleri.
- Hazine-i Hassa Defteri (HH.d.).
- Mukavelat Defterleri (A.DVNS.MKLT.d.).
- Mukavelename Defterleri (A.DVNS.MKL.d.).
- Şura-yı Devlet Evrakı Hülasa Kayıt Defterleri, Nafia I-II.
- Vilayât Gelen-Giden Defteri.
- Vilayât Gelen-Giden Defterleri, Aydın Gelen Defteri.

B. İstanbul Deniz Müzesi Arşivi (İDMA)

- Mektubi I. (MKT.I)

C. İzmir Kent Müzesi Arşivi

GAZETE VE DERGİLER

Ahenk

Anadolu

Basiret

Dersaâdet Ticaret Odası Gazetesi

Düstur

Hizmet

Hüdâvendigâr Gazetesi

İmtiyâzât ve Mukâvelât Mecmuası

İzmir

Journal of the Society of Arts, Cilt 16, Londra 1868.

La Turquia

Mecmûa-i Umûr-ı Nâfia

Mukâvelât Mecmuası

Ruznâme-i Ceride-i Havâdis

Sabah

Servet-i Fünûn

Takvim-i Vekâyi

Tasvir-i Efkâr

The Railway Magazine

The Times

Umûr-ı Nâfia ve Ziraat Mecmuası

SALNAMELER

Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmâniye, sene 1303.

Salnâme-i Vilâyet-i Aydın, sene 1296, 1298, 1299, 1301, 1302, 1303, 1304, 1308, 1312, 1313, 1314, 1316, 1317, 1320, 1323.

KAYNAK ESER VE İNCELEMELER

"Demiryolu", *Ana Britanica*, cilt IX, İstanbul 1994.

"Demiryolları İnşaatı", *Bayındırlık Dergisi*, Aralık 1948.

"İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryollarının Satın Alınmasına Dair Olan Mukavelenamenin Tasdiki Hakkında Kanun", *Nafıa İşleri Mecmuası*, Haziran 1934.

"Memâlik-i Şahânede Demiryolları", *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, nr. 21 (3 Muharrem 1303).

"Türkiye'de Demiryollar İnşaat Tarihinin Geçirdiği Devreler", *Demiryollar Dergisi*, sayı 164-165.

Ahmed İhsan, *Demiryolları*, İstanbul 1308.

Ahmed Midhat, *Üss-i İnkılab*, İstanbul 1294.

AKIN, Fetullah, Filiz Sultanoğlu, *1856'dan 2006'ya Demiryollarının 150 Yılı*, Demiryol-İş yayınları, Ankara 2006.

AKIN, Osman Nihat, "George Stephenson'un Kısa Hayatı", *Demiryollar Dergisi*, sayı 265, Kasım 1947.

AKKURT, Hümeyra Birol, *19. Yüzyıl Batılılaşma Kesitinde, Bornova ve Buca Levanten Köşkleri Mekânsal Kimliğinin İrdelenmesi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İzmir 2004.

AKYILDIZ, Ali, "Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği", *Osmanlı Araştırmaları XX*, İstanbul 2000.

_____ "Osmanlı Anadolusunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)" *Çağını Yakalayan Osmanlı!: Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, Edt.: E. İhsanoğlu, İstanbul 1995.

_____, *Anka'nın Sonbaharı*, İstanbul 2005.

_____, *İzmir-Aydın Demiryolu*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler

Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1987.

_____, *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, İstanbul 2001.

_____, *Para Pul Oldu Osmanlı'da Kâğıt Para, Maliye ve Toplum*, İstanbul 2003.

_____, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform*, İstanbul 1993.

ALBAYRAK, Mustrafa, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolunun Yapımı", *OTAM*, sayı 6, Ankara 1995.

ALİAĞAOĞLU, Alparslan, *Afyonkarahisar Şehir Coğrafyası*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, Ankara 2004.

ARIKAN, Zeki, "18 ve 19. Yüzyıllarda İzmir", *21. Yüzyıl Eşiğinde İzmir Sempozyumu*, Kasım 2001.

ARTUK, İbrahim, "Nişan", *DİA*, XXXIII, İstanbul 2007.

AS, Erdal, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları 1923-1960*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, İzmir 2006.

ATAY, Çınar, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir Planları*, İzmir 1998.

_____,"İzmir'e İlişkin Demiryolu Önerileri ve Gerçekleşen Hatların Kent Yapısına Etkileri" *II. Uluslararası İzmir Sempozyumu* (Haz: Necmi Ülker), İzmir 1998.

ATİLLA, A. Nedim, *İzmir Demiryolları*, İzmir 2002.

AYDIN, Salim, *Selanik-Manastır Demir Yolu*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999.

AYDIN, Suavi, "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış", *Kebikeç*, sayı XI, Ankara 2001.

BARAN, Hitay, *İzmir Ticaret Tarihi*, İzmir 2003.

BARKER, Charles &Sons, *Joint Stock Companies' for 1867*, London 1867.

BAYKARA, Tuncer, *XIX. Yüzyılda Aydın Eyaleti*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Mezuniyet Tezi, 1965-1966.

BEYDİLLİ, Kemal, "II. Abdülhamit Devrinde Gelen İlk Alman Askeri Heyeti Hakkında", *İstanbul Üniversitesi Tarih Dergisi*, sayı 32 (Uzunçarşılı Hatıra Sayısı), Mart 1979.

BİLSEL, Cana, "Modern Bir Akdeniz Metropolüne Doğru", *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi?* (Derleyen: Marie-Carmen Smyrnelis), İstanbul 2008.

Binbaşı Behiç, *Demiryollarının Askerlik Nokta-i Nazarından Tarihi, İsti'mali, Teşkilatı*, İstanbul 1930.

BOZKURT, Mehmet, *Demiryol I*, İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası, İstanbul 1980.

BRİDGES, J. K., Kara Ulaştırma Tarihi, İstanbul 1968.

BULUTOĞLU, Kenan, *100 Soruda Yanabcı Sermaye*, İstanbul 1970.

Cemal Nadir, *Kasaba Şimendiferleri Güzergâh Rehberi*, İzmir 1927.

CEYLAN, Arzu Altun, *Alaşehir'in Şehir Coğrafyası*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2001.

CEYLAN, M. Akif, *Alaşehir*, İstanbul 2004.

CONKER, Orhan, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Büyük Devletlerin Takibettikleri Şimendüfer Siyaseti", *Demiryollar Dergisi*, sayı 130, 1 Aralık 1935.

CUİNET, Vital, *la Turquie D'Asıe*, cilt III, Paris 1894.

CURRİE, Sir P., *Report by Major Law on Railways in Asiatic Turkey*, London 1896.

ÇAKICIOĞLU, Raziye Oban, *İzmir'deki Eski Kentsel Dokusunun Korunması ve Turizm Açısından Değerlendirilmesi*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Doktora tezi, İzmir 2006.

ÇAVDAR, Tevfik, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, Ant Yayınları, İstanbul 1970.

ÇELİK, Bülent, "Gerçekleşmemiş Bir Yol Hikâyesi: 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Menderes Nehrinin Ulaşıma Açılma Projesi" *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, cilt 24, sayı 38, Ankara 2005.

ÇİÇEK, Ümit, "İzmir Limanının Tarihsel Gelişimi", *İzmir Ticaret Odası Bülteni*, Haziran 2006.

ÇOLAK, Filiz, *II. Meşrutiyet'ten Cumhuriyete Batı Anadolu'da Üretim ve Dış Ticaret (1908-1923)*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, İzmir 2005.

DİNÇ, Dilaver, *Behiç Erkin ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2009.

DURAK, Selen, *Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı*, Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa 2003.

EFE, Ayla, "Almanya'ya Verilen İkinci Demiryolu İmtiyazı: Hububat Hattı" *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)*, sayı 18.

ELDEM, Edhem, *135 Yıllık Bir Hazine: Osmanlı Bankası Arşivinde Tarihten İzler*, İstanbul 1997.

_____, *İftihar ve İmtiyaz Osmanlı Nişan ve Madalyaları Tarihi*, İstanbul 2004.

ELDEM, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara 1994.

ENGİN, Vahdettin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", *Türkler XIV* (Editörler: Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca), Ankara 2002.

_____, *Mekteb-i Sultani*, İstanbul 2003.

_____, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993.

ERGİN, Osman Nuri, *Mecelle-i Umur-ı Belediyye III*, İstanbul 1995.

ERKAN, Yonca Kösebay, *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelisen Mimari ve Korunması*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 2007.

EROL, Adem, Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmasları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2003.

GEYİKDAĞI, Necla, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914*, İstanbul 2008.

GÖNCÜOĞLU, Süleyman Faruk, *Yolu İstanbul'dan Geçen Kervan'ın Sarayları*, İstanbul 2010.

GÜLMEZ, Mesut, "Tanzimat'tan Sonra İşçi Örgütlenmesi ve Çalışma Koşulları (1839-1919)", *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi III*, İstanbul 1985.

GÜLSOY, Ufuk, "Gerçekleşen Bir Rüya: Hicaz Demiryolu", *Osmanlı III*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999.

_____, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul 1994.

_____, *KUTSAL PROJE Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları*, İstanbul 2010.

GÜLSOY, Ufuk, Bayram Nazır, *Türkiye'de Ticaretin Öncü Kuruluşu: Dersaadet Ticaret Odası 1882-1923*, İstanbul 2009.

GÜRBÜZ, Kemal, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryollarının Rolü", *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, cilt 2, sayı 3, Balıkesir 1999.*

GÜZEL, Şehmus, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İşçi Hareketi ve Grevler", *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi III*, İstanbul 1985.

HEATON, Herbert, *Avrupa İktisat Tarihi II* (Çev. M. Ali Kılıçbay), Ankara 1985.

HOTLTON, W., "Demiryollarının Doğduğu Yer Liverpool", *Demiryollar Dergisi*, Sayı 266, Aralık 1947.

Hüseyin Şerafeddin, *Nazarî ve Amelî Demiryollar*, Dersaadet 1312.

IŞIKSAÇAN, Mustafa, *Türkiye Demiryollarında Tarihi Olaylar*, 1963, (Demiryol Dergisi yayını olup 434 ve 435 sayılarına ilave olarak çıkmıştır)

İMBERT, Paul, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri/Türkiye'nin Meseleleri*, (trc. Adnan Cemgil), İstanbul 1981.

İYBAR, T., "Demiryolu Tarihinie Bir Bakış", *Demiryollar Dergisi*, sayı 164-165 (29 Ekim 1938).

KAHYA, Esin, "Türkiye'de İlk Demiryolları", *Belleten*, cilt LII, sayı 208, Ankara 1998.

KALGAY, Yakup, "Dünkü ve Bugünkü Trenler Arasında Küçük Bir Mukayese", *Demiryollar Dergisi*, sayı 260, Haziran 1947.

KARACA, Ali, *Anadolu Islahatı ve Ahmet Şakir Paşa (1838-1899)*, İstanbul 1993.

KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi VII*, Ankara 1988.

KARKAR, Y. Nasif, *Railway Development in the Ottoman Empire*, İndiana Univeritesi Doktora Tezi, 1963.

KASABA, Reşad, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, İstanbul 1993.

KAYNAK, Muhteşem, "*Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklenme*

Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, sayı I, İzmir 2000.

KOLOĞLU, Orhan "Hicaz Demiryolu (1900-1908) Amacı, Finansmanı, Sonucu", *Çağını Yakalayan Osmanlı* (edt. E. İhsanoğlu, M. Kaçar), İstanbul 1995.

_____, "Muktesid Musa'ya Göre Hicaz Demiryolu'nun Amacı" *Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, sayı 10, Temmuz 1997.

KÖMÜRCİYAN, Kirkor, *Türkiye İmparatorluk Devri Dış Borçlar Tarihçesi*, İstanbul 1948.

KÖŞGEROĞLU, Fahrettin Emrah, *An Approach For Conservation Of Railway Heritage; Assessing And Experiencing The İzmir-Aydın Railway Line*, ODTÜ Mimarlık Bölümü Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2005.

KURMUŞ, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Ankara 1982.

KURT, Sadık, *İzmir'de Kamu Hizmeti Gören Kuruluşlar, 1850-1950*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, İzmir 1996.

KUTLU, Burcu, *Batı Anadolu'daki Arkeolojik Kazılar 1860-1910*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisan Tezi, İstanbul 2007.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri II (1838-1850)*, İstanbul 1976.

_____, "İzmir", *DİA XXIII*.

Lukuk Paşa, *Turuk ve Demiryollar*, İstanbul 1307.

MAIR, Robert Henry, *House of Commons and the Judicial Bench*, London 1867.

MANAV, Nursel, *Devlet-Banker İlişkileri Çerçevesinde Baltazzi Ailesi*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009.

MARTAL, Abdullah, *Değişim Sürecinde İzmir'de Sanayileşme*, İzmir 1999.

Mehmed Cavid, "Rumeli Şimendüferleri", *Ulûm-ı İktisâdiye ve İctimâiye Mecmuası*, nr. 1-6 (1324-1325).

_____, "Selanik-Manastır Demiryolu", *Ulûm-ı İktisâdiye ve İctimâiye Mecmuası*, nr. 1-6 (1324-1325).

Mehmet Ferit, "İktisadi Varlığımızın Başlıca Unsurlarından Demiryollarımız", *Demiryollar Mecmuası*, sayı 104-105 (29.10.1933).

MEŞE, Kübra Işıl, *Turgutlu Tarihi Kent Dokusunun İncelenmesi*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2005.

MORAWİTZ, Charles, *Türkiye Maliyesi*, Ankara 1979.

MUTLUÇAĞ, Hayri (Yayına Hazırlayan), *İzmir Ermeni İhtilal Komitesi ve Terör*, İstanbul 1986.

NOVİÇEV, A. D., *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi* (Çev. Nabi Dinçer), Ankara 1979.

NURDOĞAN, Arzu, *Dersaadet-Selanik İltisak Demiryolu*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999.

OESTRUP, J., "Abbas I", İA, cilt I.

OKYAY, Vildan, "Batı Anadolu Bölgesinde Ulaşım Sistemindeki Değişikliğin Merkezler Kademelenmesi Üzerindeki Etkileri (1844–1914)", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, cilt VIII, sayı 3-4, Ankara 1981.

ONUR, Ahmet, *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)*, İstanbul 1953.

ORHONLU, Cengiz-Turgut Işıksal, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *Tarih Dergisi*, cilt XIII, sayı 17-18, İstanbul 1963.

ORTAYLI, İlber, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul 2008.

ÖZGÜN, Cihan, "Batı Anadolu Limanlarına Ulaşan Şark Ticaret Yolu (İpek Yolu) Üzerine Gözlemler: 19. Yüzyıldan Cumhuriyetin İlk Yıllarına Büyük Menderes Havzasında Ticaret Yolları", *Dünden Bugüne İpekyolu: Beklentiler ve Gerçekler*, (yay. haz. A. Emel Kefeli vd.), İstanbul 2008.

ÖZTÜRK, İlker, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009.

ÖZYÜKSEL, Murat, "Bir Nüfuz Mücadelesi Aracı Olarak Suriye Demiryolları(1888-1914)", *Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, sayı X, Temmuz 1997.

_____, "Hicaz Demiryolu", *Türkler XIV*, Ankara 2002.

_____, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul 2000.

PAMUK, Şevket, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*, Ankara 1984.

_____, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, İstanbul 2005.

Parvus Efendi, *Türkiye'nin Mali Tutsaklığı*, (haz. Muammer Sencer), (tarihsiz)

PECH, Edgar, *Manuel des Societes Anonymes Fonctionnant en Turque*, Paris 1902.

_____, *Manuel des Societes Anonymes Fonctionnant en Turquie*, İstanbul 1908.

QUATAERT, Donald, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş 1181-1908* (Çev. Sabri Tekay), Ankara 1987.

_____, "19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi VI*, İstanbul 1985.

SCHERZER, Karl Von, *İzmir 1873* (Çev. İlhan Pınar), İzmir 2001.

Serasker-i Sâbık Rıza Paşa, *Hatırat*, cilt I, İstanbul 1324.

SERÇE, Erkan, "Bir Şirket Komedisi ve Bir Bulvarın Öyküsü", *http://www.izmirkitap.com/erkan_serce.htm*

SYRETT, Elena Frangakis, "18. Yüzyıldan 19. Yüzyılın Başlarına Kadar İzmir Ekonomisine Bir Bakış", *XXI. Yüzyıl Eşiğinde İzmir Uluslararası Sempozyumu*, İzmir 2001.

ŞANDA, Hüseyin Avni, *İşçi Hareketleri/Yarı Müstemleke Oluş Tarihi*, İstanbul (tarihsiz).

ŞEN, Leyla, "Merkez-Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğunda Ulaştırma Sistemleri, *Kebikeç*, sayı 11, Ankara 2001.

_____, *Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, Ankara 2000.

ŞENİ, Nora-Sophıe le Tarnec, *Camondolar Bir Hanedanın Çöküşü* (çev: Y. Aksu), İstanbul 2005.

ŞENOCAK, Bülent, *Levant'ın Yıldızı İzmir*, İzmir 2003.

ŞİŞMAN, Adnan vd., "XX. Yüzyıl Başlarında Uşak'taki Fransız Müesseseleri", *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, cilt IV, sayı I, Afyon 2002.

TEMİZGÜNEY Firdevs, *Erzurum'a Demiryolunun Gelişi*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum, 2008.

TEOMAN, Nazım, "Türk Demiryolları Tarihi ve Baron Hirş", *Demiryollar Dergisi*, sayı 135-136.

TEZEL, Yahya S., *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, İstanbul 2002.

The Shareholders' Guardian, a General Compendium of All Financial and Stock, London, 25 April 1866.

THOBİE, Jacques, "Smyrne Dans Sa Region: Le Chemin De Fer Smyrne-Cassaba Et Prolongement" (basılmamış tebliğ) İzmir Fransız Kültür Merkezi'nden Agnes Meriç tarafından 2009'da gönderilmiştir.

TOPRAK, Zafer, "Demiryolu, Devlet ve Modernite", *Demiryol Tren Çağı* (edt. S. Özpalabıyıklar), İstanbul 2003.

TOZLU, Selahattin, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri", *Osmanlı III*, Yeni Türkiye yayını, Ankara 1999.

TÜMERTEKİN, Erol, *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul 1976.

UĞUR, Abdullah, "Aydın Şehrinin Kuruluşu ve Gelişme Evreleri", *Ankara Üniversitesi Coğrafi Bilimler Dergisi*, cilt I, sayı 2, Ankara 2003.

UZUNTEPE, Gülçin, *Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) (1856-1897)*, Anadolu Üniversiesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir 2000.

ÜÇIŞIK, Süheyla, *Bandırma Şehir Coğrafyası*, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul 1998.

ÜRKMEZ, Naim, *II. Abdülhamid'in Modernleşme Anlayışı*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Erzurum 2006.

ÜRÜRETEN, Metin, *Osmanlı Madalyaları ve Nişanları*, İstanbul 2001.

VARLIK, Bülent, *19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması*, Ankara 1976.

VELAY, A. du, *Türkiye Maliye Tarihi*, (Çev. Maliye Tetkik Kurulu), Ankara, 1978.

YAPUCU, Olcay Pullukçuoğlu, *Modernleşme Sürecinde Bir Sancak: Aydın*, İstanbul 2007.

YAVİ, Ersal, *Manisa*, İzmir 1995.

YAVUZ, Ünsal, *19. Yüzyılda Anadolu ve Ortadoğu'da Demiryolu Projeleri* (X. Türk Tarih Kongresi'nden Ayrıbasım), Ankara 1993.

YAZICI, Mustafa, *Mudanya-Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletilmesi (1873-1908)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Tüksek Lisans Tezi, İstanbul 2010.

YENİAY, İ. Hakkı, *Osmanlı Borçları Tarihi*, Ankara 1936.

YETKİN, Sabri, "İzmir'in Demiryolları-3", *Milliyet Gazetesi* (15.08.2004).

YILDIRIM, İsmail, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları 1923-1950*, Ankara 2001.

YILMAZ, Serap, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Ekonomisi İle Bütünleşme Süreci Hakkında Bir Araştırma", *Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, sayı X, Temmuz 1997.

YÜCEL, Talip, *Demiryollarımızın İstasyon Nüfuslarına Etkisi*, İstanbul 1960.

ZARAKOLU, Avni, "Memleketimizde Demiryolu Politikası", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, cilt 7, sayı 3-4, Ankara 1950.

Web Sayfaları

http://www.arkas.com.tr/pages/arkas_news/ocak_2010/haber8.html

http://www.1912karsiyaka.org/karsiyaka.php

http://www.izmirkitap.com/erkan_serce.htm

http://turgutlu-kasaba.blogspot.com

http://demiryolcuyuz.com/3-bolge/salihli-gar.html

http://www.koprubasi.bel.tr/?page_id=115

http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=33966

http://demiryolportali.com/forum/forum_posts.asp?TID=1017&PN=2

http://www.orientexpress.cz/historie.htm

http://songespacio.blogspot.com/2009/11/george-nagelmackers.html

http://www.azaft.org/ciwl/ciwlhist.htm

DİZİN

A

Abdülmecid 6, 8, 43, 83

Adliye Nezareti 136

A. Edwards 24, 25

Afrika 3, 17

Afyon VII, VIII, XIV, XXIII, 15, 22, 24, 112, 114, 116, 126, 132, 133, 134, 141, 142, 146, 147, 150, 154, 155, 157, 166, 172, 173, 175, 178, 179, 180, 187, 197, 199, 200, 202, 204, 205, 208, 211, 212, 219, 221, 222, 226, 227, 229, 233, 238, 239, 252

Afyonkarahisar VIII, XVI, 24, 59, 63, 111, 114, 115, 125, 126, 127, 134, 138, 139, 141, 143, 144, 147, 151, 154, 155, 157, 158, 161, 171, 172, 173, 177, 194, 196, 197, 200, 205, 226, 229, 234, 238, 246

Ahenk XV, 141, 142, 143, 144, 155, 157, 158, 217, 225, 244

Ahenk Gazetesi 217

Ahmedli 70, 76, 78, 80, 81, 105, 106, 153, 166, 191, 215, 216, 264

Ahmedli İstasyonu 81, 105, 106

Akdeniz 5, 12, 19, 21, 24, 64, 75, 198, 218, 219, 247

Akhisar VI, XIII, 88, 95, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 107, 109, 170, 215, 216, 221, 222, 229, 237

Akkilise 173, 174, 175, 189, 191, 193

Alaşehir Çayı 165, 166

Alaşehir İstasyonu 81, 105, 152, 167

Albay Chesney 5, 235

Alfred Kaulla 113

Âli Paşa 6

Alkan 78, 125, 126, 216

Almanlar 6, 201, 204, 238

Almanya XII, 1, 3, 15, 85, 148, 229, 248

Almanya Demiryolları 148

Altıntaş Nahiyesi 175, 177

Amerika 3, 112, 218, 228, 231

Anadolu V, XI, XII, XIII, XV, XVI, 5, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 22, 23, 33, 63, 64, 74, 87, 112, 113, 114, 118, 137, 138, 141, 144, 153, 182, 195, 197, 198, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 217, 218, 219, 220, 221, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 244, 247, 248, 249, 250, 251, 253, 267

Anadolu Demiryolu Şirketi 87, 182, 195, 201, 202, 203

Anadolu ve Bağdat Demiryolları XI, XII

Aristidi Bey 42

Armut 20

Arnavut 142, 178, 179, 180

Asâr-ı Atîka Nizamnamesi 76

Asker 121, 122
Asya 3, 23, 24, 47, 77, 218, 219
Atölye 39
Avrupa 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 19, 21, 23, 24, 37, 38, 77, 78, 83, 112, 113, 144, 185, 199, 201, 202, 207, 218, 219, 227, 230, 231, 232, 235, 249, 252
Avustralya 3
Avusturya XII, 3, 14, 15, 180, 183, 196, 229
Ayasolug (Selçuk) 11
Ayatriyande 163, 168
Aya Voukla 40
Aydın VIII, XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, 1, 5, 10, 11, 13, 15, 22, 23, 24, 25, 34, 35, 37, 39, 40, 44, 45, 48, 70, 71, 73, 76, 78, 79, 81, 82, 83, 84, 87, 92, 95, 96, 97, 98, 102, 103, 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 133, 134, 137, 141, 143, 144, 145, 151, 154, 157, 166, 171, 172, 182, 183, 184, 188, 191, 193, 197, 198, 199, 200, 201, 204, 205, 209, 215, 216, 217, 218, 221, 224, 225, 233, 235, 236, 237, 239, 243, 244, 245, 246, 250, 253, 266
Aydın Demiryolu XI, XIII, 1, 11, 13, 15, 24, 25, 34, 35, 39, 40, 44, 45, 48, 84, 87, 97, 108, 109, 111, 113, 114, 137, 145, 171, 199, 200, 201, 204, 205, 215, 224, 233, 237, 239, 245
Aydın-Dinar-Eğirdir 15
Aydın Eyalet merkezi 22
Aydın Valisi Ahmed Rasim Bey 73
Aydın Vilayeti Başmühendisi Margosyan 70

B

Babaeski-Kırklareli demiryolu 15
Bâbıâli XIV, 34, 241
Badem 20, 218
Bağdat Demiryolu XIII, 6, 15
Bakırçay 165, 166
Bakır Köyü 99
Balıkesir XIII, 15, 115, 116, 125, 206, 208, 249
Balkanlar 7, 235
Balmahmud Köyü 173, 178, 193
Bal mumu 20
Baltalimanı Ticaret Antlaşması 21
Banaz 142, 144, 154, 173, 177
Bandırma VII, IX, 115, 116, 117, 118, 125, 126, 195, 206, 207, 208, 234, 238, 253
Baron Hirsh 13, 112
Barut 146
Basiret XI, XV, 70, 72, 73, 178, 244
Basmane VI, XVII, 40, 41, 75, 76, 105, 152, 162, 163, 164, 171, 195, 224, 225, 268, 269
Basmane Garı VI, XVII, 75, 224, 268
Basmane İstasyonu 75, 76, 105, 152, 162, 163, 164, 195, 269
Basra 5, 6, 24, 63, 113
Basra Körfezi 5, 113
Başbakanlık Osmanlı Arşivi XI, XII, XIV, XVII, XIX, 241

Batı Anadolu V, XI, XIII, XVI, 7, 10, 11, 19, 20, 22, 33, 198, 204, 217, 218, 219, 220, 221, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 234, 235, 247, 250, 251, 253, 267
Bayraklı 40, 225
Bazerganlı 165, 166
Belçika 3, 78, 112
Belgrad 6, 12
Belgrat 13
Bellet de Lobel 206, 207
Bergama 47, 165, 166, 229
Berlin Antlaşması 12
Beyrut-Şam-Müzeyrib 15
Biga Sancağı 37
Bilecik 112
Binbaşı Hayri Bey 78
Birecik 5, 8
Birecik-İskenderun 5
Birunabad Boğazı V, 33, 41, 99, 100
Boğazkahve 103, 104, 109, 215, 216
Bornova V, 32, 33, 37, 39, 40, 41, 42, 44, 47, 52, 57, 58, 61, 78, 81, 82, 87, 89, 126, 138, 139, 162, 163, 171, 224, 225, 234, 236, 245
Bornova İstasyonu 81, 163
Bornova Körfezi 39
Bozdağı 37
Brunton 2
Budapeşte 9
Buharlı gemi 5
Bulgar 142, 178
Bursa XI, 13, 15, 112, 144, 145, 218, 248, 254
Bükreş 9
Büyük Menderes 22, 154, 198, 217, 251
Büyük Millet Meclisi 233

C

Cellatkahve 11
Cidde Evkaf müdürü Ahmet İzzet Efendi 16
Çakıroğlu Çiftliği 99
Çakmak 180, 190
Çam sakızı 23
Çarıkköy 142, 176, 188
Çatal 11
Çay 114, 115, 125, 201, 205
Çiğli 41, 78, 80, 164, 215, 216
Çivril 11, 15, 87, 111, 199, 200, 239
Çobanisa 78, 80, 99, 215, 216
Çorakkapı 40, 224

D

Damga vergisi 54
Darlington maden ocağı 3
Davut Paşa 12
Demir XVI, 15, 64, 67, 142, 246
Demiryollar İdaresi VI, XX, 72, 74, 77, 78, 103, 146, 147, 157, 159, 165, 168, 170, 171, 179, 192
Demiryollar Müdürü Hayri Bey 102, 118, 150, 151, 154, 157, 158
Demiryollar Muhasebe Kalemi 54
Demiryollar Zabıta Nizamnamesi 103

Denizli 11, 133, 134
Denizyolu 4, 5, 16, 20
Depo 39
Dereköy 78, 80, 215, 216
Dersaadet Bidâyet Mahkemesi 136
Dersaadet-Selanik İltisak Hattı 15
Dersaâdet Ticaret Odası Gazetesi XV, 74, 83, 85, 244
Derviş Paşa 16
Deutsch Bank 87
Deveciler 23, 198, 199
Diana Hamamı 39, 40
Dinar 11, 15, 87, 114, 199, 205, 239
Divân-ı Hümâyûn Kalemi 27, 49
Dumlupınar VIII, 144, 154, 155, 157, 171, 175, 177
Duyûn-ı Umûmiye 133, 135, 137, 140, 223
Düstur XV, 208, 244

E

Edirne 12, 13
Edward Pease 2
Efes 218
Ege 15, 22, 113
Elvanlar VIII, 143, 147, 148, 149, 150, 151, 153, 155, 158, 180, 238
Emirâlem 42, 78, 80, 216, 226
Encümen-i Mahsus-ı Meşveret 56
Endonezya 17
Erkân-ı Harbiye 44, 97, 102
Erkan-ı Harbiye Feriki Mehmed Şakir Paşa 16
Erkân-ı Harbiye kaymakamlarından Şerafeddin Bey 97
Ermeni 10, 22, 178, 180, 194, 195, 224, 225, 226, 230, 251
Erzurum 18, 218, 234, 252, 253
Eskişehir 11, 15, 25, 27, 63, 113, 115, 141, 144, 182, 195, 196, 201, 203, 253, 257
Eskişehir-Konya 15, 113, 201
Eşkıya 180, 183, 184, 185, 187, 188, 189, 190
Eşme 143, 155, 167, 176, 186, 190, 222, 224, 238, 269

F

Faiz 47, 208
Fas 17
Fatih 19
Fırat havzası 5
Fırat nehri 5
Filcan 173, 174, 189
Financial Times Gazetesi 138
Francis Grey 44
Fransa 1, 3, 6, 15, 21, 46, 75, 113, 117, 137, 140, 158, 180, 183, 184, 196, 229, 231
Fransız XVII, 2, 6, 15, 17, 19, 21, 75, 85, 113, 114, 115, 117, 126, 136, 137, 142, 154, 156, 167, 178, 188, 200, 204, 206, 208, 226, 229, 230, 233, 235, 238, 252, 253
Fransız Hastanesi 167
Fransız Mimar Eiffel 75
Fuad Paşa 6, 189

G

Galata bankerleri 83
Gazi Ahmet Muhtar Paşa 16
Gediz 22, 41, 44, 52, 98, 99, 100, 107, 164, 165, 166, 217, 223, 227, 228
Gediz Nehri 41, 44, 52, 107, 164, 165, 166
George Nagelmackers 112, 114, 115, 116, 126, 135, 238
George Stephenson 2, 3, 245
Goncalı 11
Göbek 87, 89, 111, 115, 173, 179, 180, 193
Gördük Çayı 98, 99, 100
Grev 233
Gümrük VIII, 128, 145, 219
Gümrük vergisi 37, 60, 68, 128, 146, 207
Güney Afrika 17
Güneyköy 142, 148, 151, 152, 153, 187

H

Hacı Emin Efendi Çiftliği 165
Hacılar 57, 58, 236
Hacırahmanlı 99
Hakayık'ül-Vekayi XI
Halep 15, 19, 24, 218
Halkapınar 40, 41, 44, 106, 162, 163, 204, 224
Halı 23, 230, 231
Hamidiye 42, 78, 164, 215, 216
Harici istikraz tahvilatı 27
Harta 96, 98, 99, 100, 101, 103, 109, 215, 216
Harta Kahvesi 98, 99, 100, 101
Haydarpaşa-İzmit Hattı XI, XII
Hayfa 17, 113
Hazine XV, XX, 25, 62, 79, 118, 125, 243, 248
Henri Kemp 81, 88, 110
Heyet-i Temsiliye 233
Hicaz Demiryolu XI, XII, XIII, 4, 6, 7, 16, 17, 248, 249, 250, 251
Hilal 40, 224
Hindistan 4, 5, 8, 17, 23, 113
Hizmet XV, 147, 244
Hisse senedi 27, 49, 56, 59, 90, 120, 123, 124, 136, 237, 285
Hollanda 24
Horozköy 42, 78, 80, 215, 216
Humus 15
Hüdavendigar Vilayeti 172, 173, 175, 176, 186, 188, 189, 190, 191, 192, 193

I-İ

II. Abdülhamid 14, 15, 16, 17, 18, 85, 115, 118, 140, 194, 225, 253
III. Murad 19, 218
II. Meşrutiyet 207, 218, 230, 232, 247
Islahat Fermanı 7
İhracat 220, 229
İkisaray 173, 174, 189
İlaç 23, 229
İmtiyâzât ve Mukâvelât Mecmuası, XV, 49, 66
İnay 87, 89, 142, 143, 144, 147, 149,

150, 151, 152, 153, 169, 175, 176, 186, 188, 226
İncir XIV, 20, 23, 134, 218, 228, 230
İngiliz elçisi Canning 8
İngiliz Konsolosluğu 57
İngiltere 1, 2, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 15, 19, 21, 40, 42, 51, 53, 70, 113, 138, 169, 205, 218, 219, 229, 230, 231
İngiltere Kraliçesi Elizabeth 19
ipek 23
İpek Yolu 24, 198, 251
iplik 23, 222, 224
İran 17, 23, 142
İranlı 178, 189
İskenderiye XIII, 6, 8, 77, 235
iskonto 53, 54
İslamköy 173, 177, 179
İstanbul XI, XII, XV, XX, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 36, 43, 45, 53, 57, 63, 72, 73, 75, 79, 83, 85, 87, 113, 114, 115, 118, 135, 136, 137, 140, 141, 163, 171, 195, 197, 198, 200, 201, 202, 203, 204, 206, 207, 208, 210, 218, 221, 223, 226, 227, 228, 231, 232, 233, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254
İstanbul Müftülüğü Meşihat Arşivi XII
İstavroz 40, 224
İstikraz 208
İstimlâk komisyonu 96
İsviçre 14, 156
İtalya 3, 15, 142, 155, 169, 180, 183, 196
İtalya Konsolosluğu 155
İtalyan VIII, 17, 79, 142, 155, 178, 187
İthalat 220
İzmir V, XI, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XXIII, 1, 2, 10, 11, 13, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 52, 54, 55, 57, 59, 60, 61, 62, 64, 66, 67, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 78, 80, 81, 82, 84, 87, 88, 89, 96, 97, 101, 103, 106, 107, 111, 112, 113, 116, 120, 122, 123, 126, 127, 129, 130, 132, 133, 135, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 154, 156, 158, 162, 163, 167, 168, 169, 170, 171, 174, 180, 182, 195, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 206, 207, 208, 210, 212, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 244, 245, 246, 247, 248, 250, 251, 252, 253, 254, 257, 258, 259, 260, 261, 263, 266, 267, 269
İzmir-Aydın Demiryolu XI, 1, 11, 87, 245
İzmir Gazetesi 151, 152, 153, 154, 158, 168, 197, 200, 217
İzmir İstasyonu 81
İzmir-Kasaba V, XI, XIII, XIV, XVI, XXIII, 24, 26, 27, 32, 33, 43, 44, 47, 50, 52, 54, 57, 60, 64, 71, 74, 84, 89, 111, 112, 116, 122, 127, 129, 130, 132, 133, 138, 144, 145, 218, 221, 224, 232, 233, 234, 236,

237, 245, 257, 258, 259, 266
İzmir-Kasaba ve Temdîdi Şimendüfer Kumpanyası Müstahdemîn Cemiyeti 233
İzmir Körfezi 41
İzmir Limanı XXIII, 19, 20, 64, 111, 218, 219, 220
İzmir Metrosu 76
İzmir Rıhtımı 97
İzmir Valisi 42
İzmir ve Kasaba Demiryoluyla Temdidi Osmanlı Şirketi 135, 140, 208
İzmit XI, XII, 13, 15, 25, 179, 257
İzmit-Ankara 15, 179

J

James Landon 25, 258
Journal de Constantinople XII
Journal of the Society of Arts XV, 32, 244

K

Kahire XIII, 6, 8, 77, 235
Kanuni Sultan Süleyman 19, 218
Kapaklı 98, 99, 100, 101, 103, 109, 215, 216
Kaplıca 217
Karaağaç 101, 103, 109, 215, 216
Karadağlı 142, 178, 183, 184, 185
Karadeniz 11, 101, 235
Karakuyu 149, 153, 189, 190, 191, 194
Karşıyaka 40, 41, 47, 78, 80, 82, 162, 163, 168, 224, 225
Kasaba V, VI, VII, VIII, IX, XI, XIII, XIV, XVI, XXIII, 11, 13, 15, 20, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 32, 33, 34, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 87, 88, 89, 91, 95, 97, 98, 99, 102, 103, 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 129, 130, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 144, 145, 146, 151, 152, 154, 155, 157, 158, 161, 164, 165, 166, 168, 169, 170, 171, 174, 175, 179, 182, 183, 188, 194, 195, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 207, 208, 210, 215, 216, 217, 218, 219, 221, 222, 224, 225, 226, 228, 229, 233, 234, 236, 237, 238, 239, 245, 247, 253, 257, 258, 259, 260, 262, 263, 264, 265, 266, 267
Kasaba İstasyonu 48, 81, 164, 168
Kavga 178, 180, 181, 183, 187, 195
Kayışlar 95, 98, 99, 100, 101, 103, 109, 215, 216
Kaz Dağı 37
Keçeciler Caddesi 224
Keçi Yünü 23
Kefâlet akçesi 69, 90, 130, 131, 137, 138
Kemer 105
Kendir 20
Kervan Köprüsü 39, 40
Kervan yolları 22

Keten 23
Kırım Savaşı 6, 83, 235
Kırkağaç 55, 88, 98, 99, 100, 103, 106, 109, 215, 216, 222, 229, 237
Kızılcakaya Köyü 177
Kilise 9, 44, 46, 47, 223, 225, 226
Killik 143, 148, 151, 152, 190, 238
Konya VII, 15, 63, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 144, 197, 200, 201, 202, 203, 205, 227
Kordelio (Karşıyaka) 41
Kozpınar 11
Köln 3
Kömür madeni 55
Körfez 40
Köstence XI, 9, 10, 11, 112, 235, 245
Köstence-Çernavoda 11, 235
Krupp Fabrikası 85
Kudüs 15, 108, 112, 217
Kula 143, 167, 222, 230
Kurban Bayramı 217
Küçük Asya 47
Kürt 180, 181, 183, 187, 188
Kütahya 115, 125, 170, 174, 177, 183, 184, 188, 189
Kütahya Defter-i Hâkâni Memurluğu 174
Kütahya Mutasarrıflığı 170, 177, 189
Kütahya Sancağı 177, 183

L

Laleli Camii Vakfı 75
La Turquia XV, 46, 47, 244
Le Moniteur XII
Levant Şirketi 19
Liege 3, 112
Liverpool 3, 10, 115, 228, 249
Liverpool Başşehbenderi İsmail Lütfi 115
Liverpool-Manchester hattı 3
Lokomotif 94
Londra 24, 32, 34, 37, 53, 84, 135, 137, 200, 244
Lübnan XIII

M

Maarif Nezareti XIV, XX, 76, 242
Mahkûm 30, 90, 129
Maliye Nazırı Sadık Paşa 64
Maliye Nazırı Zihni Efendi 83
Maliye Nezareti 50, 74
Manisa V, VI, VII, XVI, 15, 24, 25, 28, 34, 39, 40, 41, 42, 44, 77, 78, 80, 81, 85, 87, 88, 95, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 107, 109, 126, 138, 139, 164, 165, 166, 167, 170, 195, 206, 215, 216, 219, 221, 222, 225, 226, 227, 229, 236, 237, 253, 261, 262
Manisa İstasyonu 81, 99
Manisa-Soma şubesi 15, 103, 237
Margosyan Efendi 46, 70, 74, 79, 144, 154, 157, 158
Marlı Çiftliği 179
Mecidi Nişanı 43, 73, 140, 141, 158
Meclis-i Maabir 38, 42, 47, 48, 50, 52, 58

Meclis-i Mahsus-ı Vükela 126
Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye 27, 272
Meclis-i Tanzimat 7, 38, 45
Meclis-i Vâlâ XIV, XV, XX, 27, 50, 241, 243, 257, 258
Mecmûa-i Umûr-ı Nâfia XV, 41, 244
Medar 99
Medine 16, 17
Mehmet Ali Paşa 21
Mekke-i Mükerreme 217
Melez Köprüsü 41
Menemen V, XIII, 28, 37, 39, 40, 41, 42, 78, 80, 81, 164, 215, 216, 222, 223, 226, 236, 261
Menemen İstasyonu 81, 164
Mersin-Adana Demiryolu 15
Meyan kökü 23, 199, 223, 228, 230
Mısır 5, 6, 8, 17, 113, 114, 115, 235, 237
Mısır Valisi Abbas Hilmi Paşa 8
Mihailli 98, 99, 100, 101, 103, 109, 215, 216
Milet 218
Milli Mücadele 233
Milliyet XI, 40, 42, 224, 225, 254
Miralay Şerafeddin Bey 118
Mirliva Feyzi Paşa 77
Mobilya 23
Möjel Bey 63, 64
Mudanya XI, 13, 15, 112, 115, 144, 145, 233, 248, 254
Mudanya-Bursa XI, 13, 15, 112, 144, 145, 254
Mudanya-Bursa demiryolu 15
Mudanya Mütarekesi 233
Muhafazakâr Fırkası 115
Mukâvelât Mecmuası XV, 49, 66, 177, 244
Munvak 78, 80, 215, 216
Mustafa Fazıl Paşa 64
Müstemin 20
M. William Andrew 5

N

Nafia Meclisi 53, 54, 55, 56, 63, 70, 71, 200
Nafia Nazırı 27, 46, 67, 88
Nafia Nazırı Edhem Paşa 67
Nafia Nazırı Zihni 88
Nafia Nezareti XII, XV, 49, 50, 52, 53, 58, 59, 67, 69, 71, 76, 89, 96, 108, 131
Nafıa Nazırı Davut Paşa 12
Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa 14, 16
Nafia Nezareti 36, 47, 72, 77, 88, 89, 90, 91, 92, 95, 96, 97, 98, 103, 108, 111, 118, 119, 120, 127, 128, 129, 133, 134, 136, 139, 140, 141, 142, 145, 146, 147, 150, 154, 157, 158, 161, 162, 164, 166, 168, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 180, 185, 186, 187, 189, 190, 191, 192, 193, 196, 197, 203, 206, 207
Napolyon savaşları 21
Nar 20
Nicholas Cugnot 2

Nif 98, 99, 100
Nif Köprüsü 98, 100

O

Orhanlı 78
Oriental XII, 231
Osmanlı VII, XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XIX, XXI, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 30, 33, 36, 38, 42, 43, 45, 46, 48, 49, 50, 56, 69, 70, 71, 77, 78, 79, 81, 82, 83, 84, 85, 87, 89, 90, 91, 92, 95, 105, 108, 111, 112, 114, 115, 116, 119, 120, 122, 124, 125, 129, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 140, 141, 142, 144, 148, 152, 158, 169, 178, 183, 185, 188, 195, 199, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 212, 217, 218, 219, 221, 227, 228, 230, 231, 232, 235, 236, 237, 238, 241, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 266
Osmanlı Bankası 46, 49, 56, 69, 70, 79, 81, 83, 90, 111, 112, 114, 135, 136, 144, 201, 248
Osmanlı Devleti XIII, XIV, XVI, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 26, 42, 45, 70, 77, 79, 82, 83, 85, 87, 91, 108, 112, 141, 169, 183, 185, 195, 199, 204, 206, 218, 221, 227, 235, 236, 237, 238, 245, 248, 252
Osmanlı Hükümeti 6, 12, 24, 70, 87, 114, 136, 228, 237, 238
Osmanlı İmparatorluğu XIII, 3, 5, 11, 15, 17, 18, 20, 21, 85, 141, 202, 217, 219, 221, 227, 247, 248, 249, 251, 252, 253, 254
Oturak Köyü 179
Ovaköy 87, 89
Ödemiş 11, 15

P

Palamut 99, 100
Palamut Çayı 99, 100
Pamuk XXIII, 21, 83, 228, 229
Paris 12, 46, 83, 84, 95, 112, 135, 140, 247, 252
Paris Sefareti 46
Paul Canbon 114
Peyam-ı Sabah XI
Pınarbaşı 57, 58, 87, 89, 237
Posta ve Telgraf Nezareti Waterfield VII, 91, 109, 110, 132
Pressel 14
Public Record Office XII
Punta 40, 105, 224

R

Regie Generale 75
Reşad Bey 34, 41, 44, 45, 59
Richard Trevitchich 2
Ritter 48, 65, 66, 71
Riyad-Halep 15
Roann 3
Robert Wilkin 10, 23, 24, 25, 45
Rocket 3

Romalılar 1
Romanya 9
Rum 10, 17, 22, 40, 225, 226, 230, 232
Rumeli XI, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 60, 61, 63, 77, 78, 97, 112, 118, 201, 248, 250
Rumeli Demiryolları XI, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 12, 13, 63, 77, 78, 97, 201, 248
Rusçuk XI, 11, 12, 112, 235
Rusçuk-Varna XI, 11, 12, 112, 235
Rusya 3, 5, 6, 15, 17, 113, 138
Ruzname-i Ceride-i Havadis XI, 43

S-Ş

Sabah XI, XV, 80, 103, 206, 231, 244
Sabun 20, 23
Sadaret XIV, XV, XIX, XXI, 66, 67, 88, 92, 95, 108, 114, 117, 126, 157, 241, 242, 243
Sadık Rıfat Paşa 6
Safi hâsılat 52
Safran 23
Sakız Adası 19, 20, 218
Salhane 107
Salihli XIII, 60, 61, 62, 67, 68, 76, 78, 80, 81, 116, 164, 165, 166, 215, 216, 217, 222, 223, 224, 229
Salihli İstasyonu 81, 164, 224
Samuel Bayliss 67, 71, 87, 121, 237
Sanayi Devrimi 232
Sarayköy 11, 199
Sart 47, 76, 80, 166, 167, 215, 216, 217, 223
Saruhan 73, 133, 134
Saruhanlı 98, 99, 100, 101, 103, 104, 109, 215, 216
Saruhan Mutasarrıfı 73
Sebikiye Sokağı 39
Selanik-Manastır Demiryolu XI, XII, 15, 250
Selanik-Manastır hattı 15
Selmanlı 215
Servet-i Fünûn XV, 142, 184, 205, 244
Sıtma salgını 11
Simav 115, 230
Sigorta 22, 93, 94, 171, 219
Singapur 17
Sivas 25, 27, 112, 113, 257, 258
Smyrna & Cassaba Railway Company 32, 236
Sofya 13
Soğanlık 177
Söke 11
Sömürge 4, 5, 203, 247, 251
Soma VI, VII, IX, XIII, XVI, XXIII, 15, 85, 87, 88, 89, 95, 96, 98, 99, 100, 102, 103, 104, 105, 108, 109, 116, 121, 122, 125, 126, 138, 139, 162, 164, 165, 166, 195, 206, 207, 208, 215, 216, 222, 237, 238
Stanforth Sough 114
St. Etienne 3
Stockholm limanı 3
Sultan Abdülaziz 6, 13, 14, 77, 140

Sultan Abdülmecid 6, 8, 43, 83
Sultan III. Mustafa 75
Sultan Murad 14
Suriye XI, 15, 16, 113, 251
Suriye hatları 15
Susurluk 87, 89, 208
Süleymanlı 99, 100, 101, 103, 109, 216
Sütlaç 11
Sütlüce Köyü 170
Süveyş 5, 8, 9
Şakir Paşa VII, 16, 118, 249
Şefkat Nişanı 140
Şerif Hüseyin 17
Şûrâ-yı Devlet 52, 53, 76
Şura-yı Devlet Nafia Dairesi 60

T

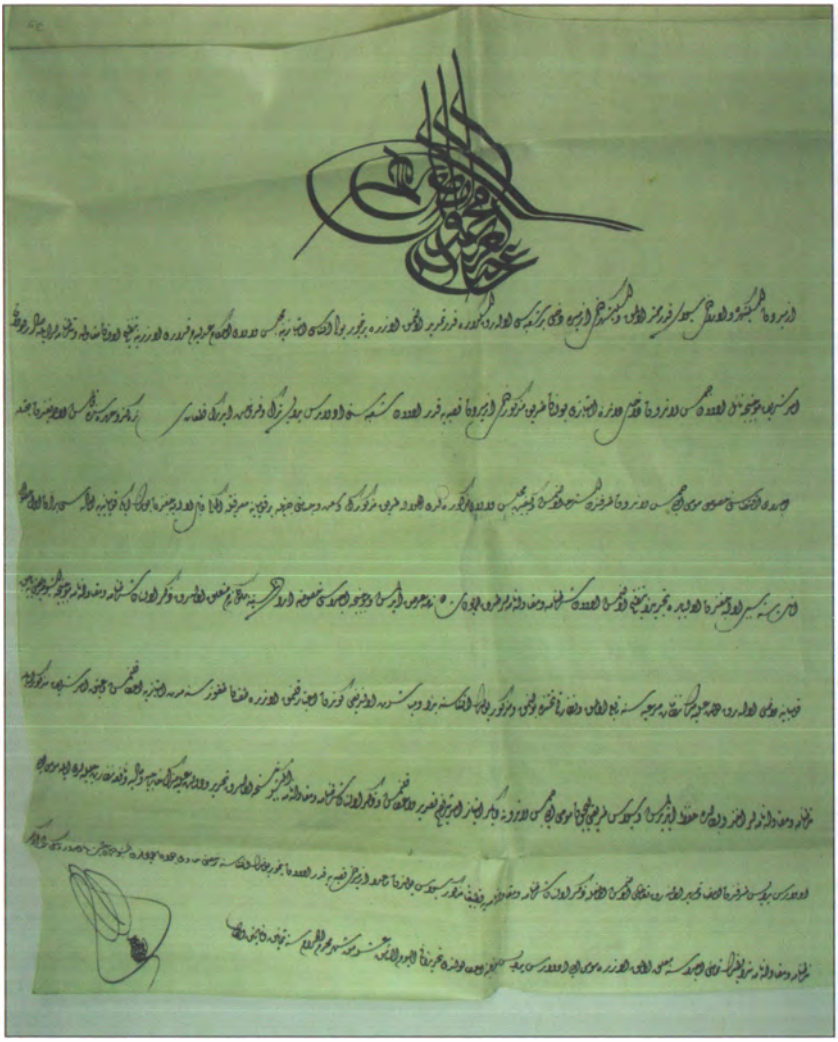
Tahıl 23, 223, 227
Takvim-i Vekâyi XV, 34, 35, 36, 37, 244
Tarife V, 44, 45, 82, 93
Tarik XI
Tasvir-i Efkâr XV, 34, 42, 43, 57, 75, 244
Telgraf VI, VII, 30, 64, 77, 81, 109, 110, 148, 150
Temin-i temettü akçesi 51
Terakki XII
Tercüman XII
Tercüman-ı Hakikat XII
Terkeş Köyü 105
Tersane 37
Tersane-i Âmire 37
The Hijaz railroad XIII
The Levant Herald 12, 19, 23, 225
The Railway Magazine XV, 44, 244
The Times XV, 32, 37, 41, 42, 44, 51, 52, 53, 70, 199, 200, 205, 208, 244
Ticaret ve Nafia Nazırı Tevfik Paşa 126
Ticaret ve Nafia Nezareti 88, 96, 97, 98, 103, 108, 118, 127, 133, 134, 136, 139, 142, 146, 147, 150, 154, 157, 158, 161, 162, 164, 166, 168, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 180, 185, 186, 187, 189, 190, 191, 192, 193, 196, 197, 203, 206, 207
Tire 11, 15, 47, 221
Tophane-i Amire 96, 126
Torbalı 11
Trablusşam 15
Tren kazası 44
Trevar Barkley 9, 235
Triyande 11
Tuğla 23, 67
Tuna 9, 11, 235
Turgutlu V, XIII, XVI, 11, 13, 22, 24, 39, 40, 42, 55, 57, 60, 87, 141, 222, 223, 229, 233, 236, 251, 253
Turuk ve Maabir Dairesi 45
Tuz 23, 163, 199
Türkiye XIII, 3, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 33, 71, 78, 95, 143, 201, 202, 203, 204, 208, 227, 232, 245, 246, 248, 249, 250, 251, 252, 253

U

Ulucak 41, 78, 80, 215, 216
Umurbaba dağları 143

Umûr-ı Nâfıa ve Ziraat Mecmuası XV, 244
Urgan 20
Urganlı 70, 80, 99, 100, 215, 216
Urla 218, 221
Uşak VIII, 22, 24, 59, 87, 111, 114, 115, 116, 125, 141, 142, 144, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 157, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 179, 183, 184, 188, 189, 190, 191, 192, 194, 195, 199, 203, 205, 221, 222, 223, 226, 230, 234, 238, 252
Uşak Kaymakamı Hakkı Bey 151, 154
Üsküdar 25, 27, 257
Üveyçli 99
Üzüm 223
V
Vagon VI, 77
Varna limanı 11
Veba 22
Venedik 218
Viktor Limauge 141, 145
Viyana 6, 12, 112
W
William Murdock 2
Y
Yafa-Kudüs 15, 108, 112
Yahudi 13, 22, 112, 224
Yahya Paşa 104
Yelken bezi 20
Yeniköy 143
Z
Zerdali 20
Zeytin 23, 134
zeytin yağı 23
Zonguldak 114

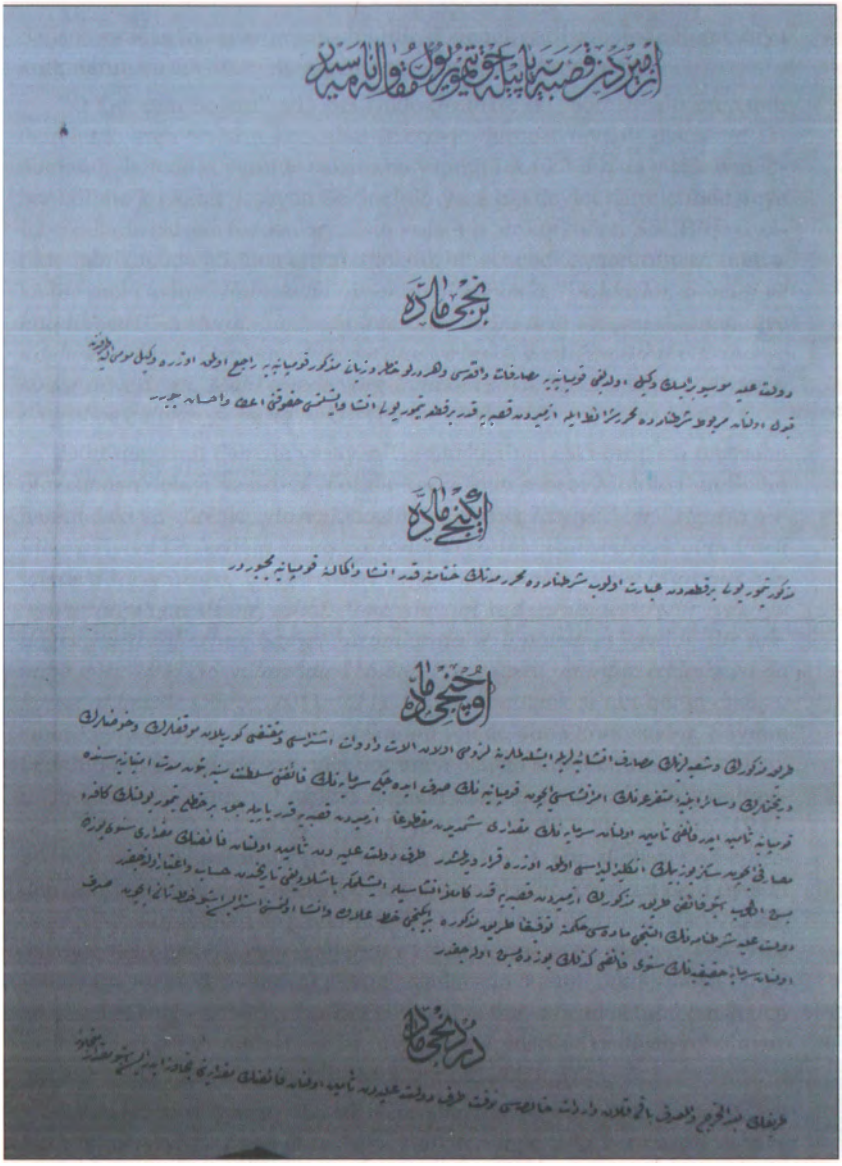
EKLER



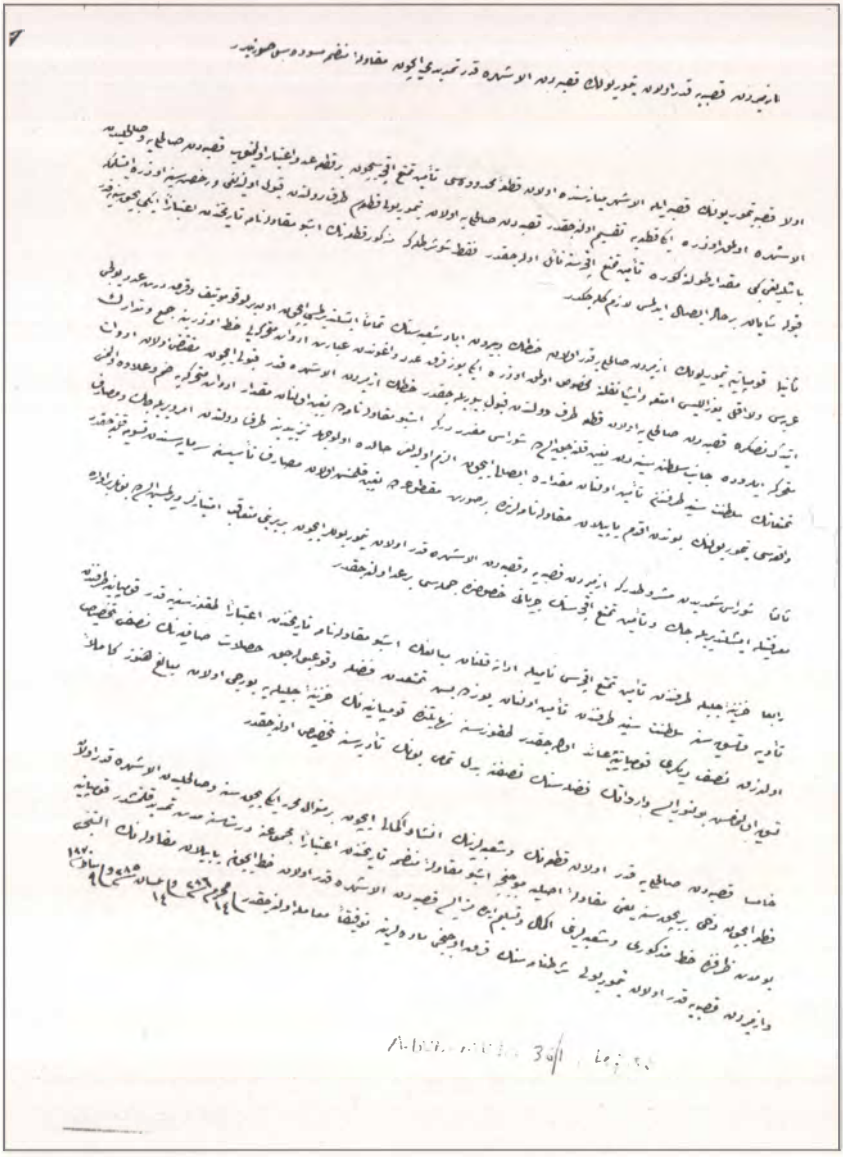
EK-1: İzmir-Kasaba Demiryolu için Edward Price'a verilen 4 Temmuz 1863 tarihli imtiyaz fermanı. *BOA, A.DVN.MKL*. 36.1, lef-39

İzmir'den Eskişehir'e ve oradan Sivas'a kadar mümted olmak ve Eskişehir'den İzmit'e dahi bir şubesi olarak Üsküdar'a kadar temdit olunmak üzere bir demiryol inşası imtiyâzına Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye kararı üzerine tanzim olunan mukâvele ve şartnâmeleriyle sâdır olan emr-i şerif mucibince nâil olan James Landon dâhil-i daire-i imtiyazı bulunan tarîk-i mezburdan İzmir'den Kasaba'ya kadar olan şubesini Edwad Price'a terk ve fürûht ederek kıtaât-ı sâire kendi uhdesinde kalmış olduğundan bahisle icrâ-yı iktizâsı hususu mûmâileyh James Landon tarafından istid'â olunmuş ve keyfiyet Meclis-i Vâlâ-yı mezkûra lede'l-havâle tarîk-i mezkûrun vus'at ve cesâmeti cihetiyle bir kumpanya marifetiyle itmâmı kâbil olamayacağından bunun iki kumpanyaya ihâlesi bir an evvel husûl-i inşâsına sebep olacağından ol babda tecdîden tanzim olunmuş olan şartnâme ve mukâvelenâmeler taraf-ı hümâyun-ı şâhâneme arz edilmiş ve mucibince icrâsı hususuna irâde-i seniyye-i mülükâneme müteallik olarak zikr olunan şartnâme ve mukâvelenâme mucibince işbu tariki yapacak kumpanya dâhil olarak Devlet-i Aliyye'nin nizâmât-ı mer'iyyesine tâbi olmak ve nezâreti tahtında bulunmak ve mezkûr yolun inşasına bed ü mübâşeret olduğu günden itibar kılınmak üzre doksan dokuz sene müddet-i imtiyâziyye itâ kılınmış ve atîk emr-i şerif-i mezkûr ile şartnâme ve mukâvelenâmeler ahz ve battalda hıfz ettirilmiş ve Sivas tarîki için mumâileyh James Landon'a diğer imtiyaz-ı şerifi tastîr ve itâ kılınmış ve zikrolunan şartnâme ve mukâvelenâme ikişer nüsha olarak tahrir ve Devlet-i Aliyyemizin hâriciye ve mâliye ve nâfıa nezâret-i celîleleri ile mûmâileyh Edward Price tarafından imza ve temhir olunarak teâti olunmuş olmağla zikr olunan şartnâme ve mukâvelenâmeye tatbiken mezkûr Sivas yolundan mâada İzmir'den Kasaba'ya kadar olan demiryolun inşasına ruhsatı hâvî Divân-ı Hümâyûndan işbu fermân-ı âlişân sâdır ve hükmî sâlifü'z-zikr şartnâme ve mukavelenâme şerâitinin temâmi-i icrâsına müteallik olmak üzere mûmâileyh Edward Price bendelerine i'tâ olundu. Fi yevmi's-sâmin aşere min şehr-i Muharrem'ül-harâm sene semânîn ve mieteyn ve elf.

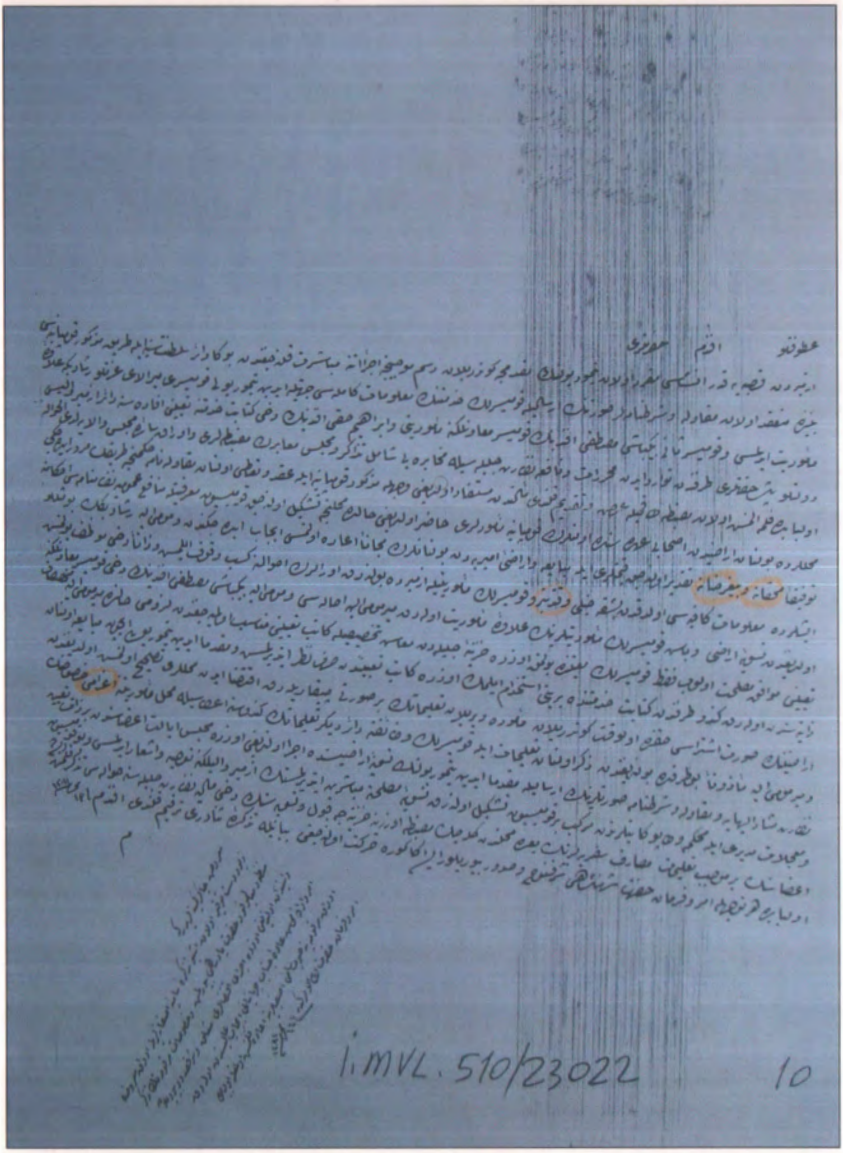
EK-2: İzmir-Kasaba Demiryolu için Edward Price'a verilen 4 Temmuz 1863 tarihli imtiyaz fermanının transkripsiyonu. *BOA, A.DVN.MKL.* 36.1, lef-39



EK-3: 4 Temmuz 1863 tarihli İzmir-Kasaba Demiryolu mukavelenamesi ilk sayfası. (*BOA, A.DVN.MKL.* 36/1, lef-42)



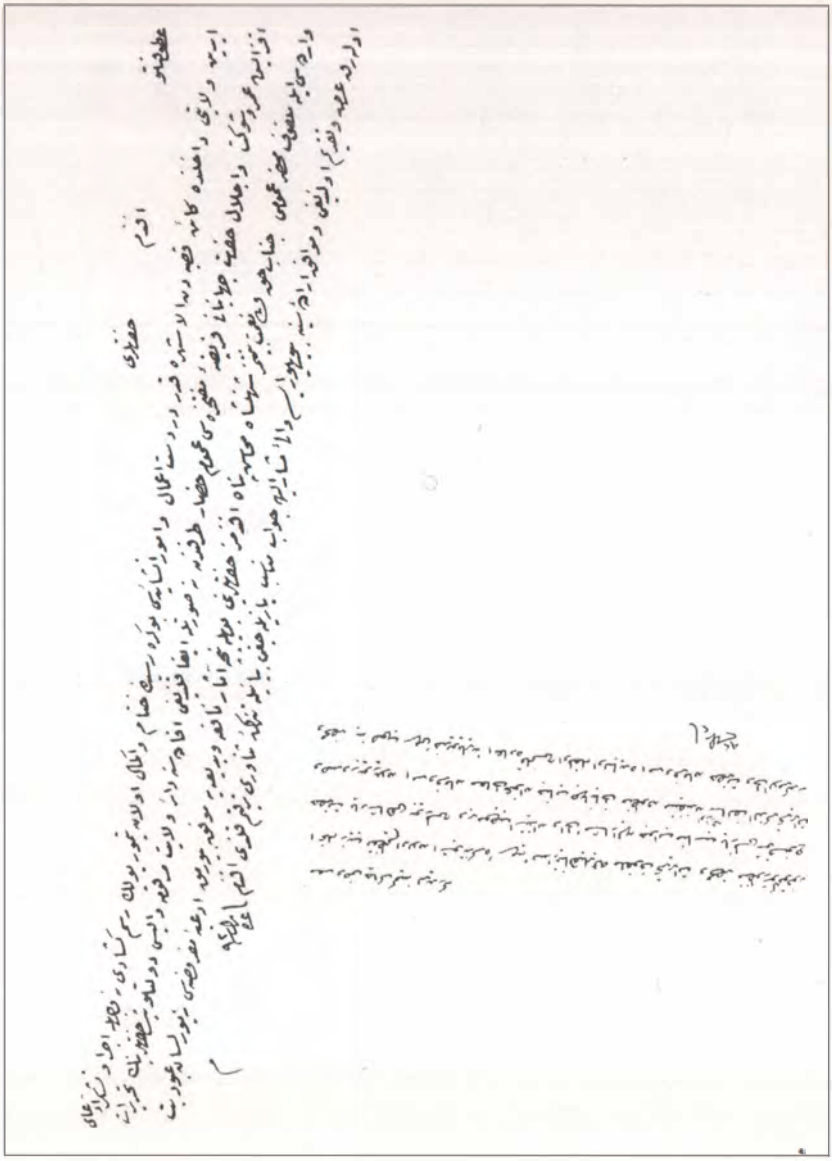
EK-4: İzmir-Kasaba Demiryolunun Kasaba'dan Alaşehir'e kadar uzatılması için hazırlanan ek mukavele sureti. (*BOA, A.DVN.MKL.* 36/1, lef-53)



EK-5: İzmir'den Kasaba'ya Kadar yapımı kararlaştırılan demiryolunun çalışmaya başlamasına dair. (*BOA*, *İ.MVL*. 510/23022)

İ. DH 542 / 37706

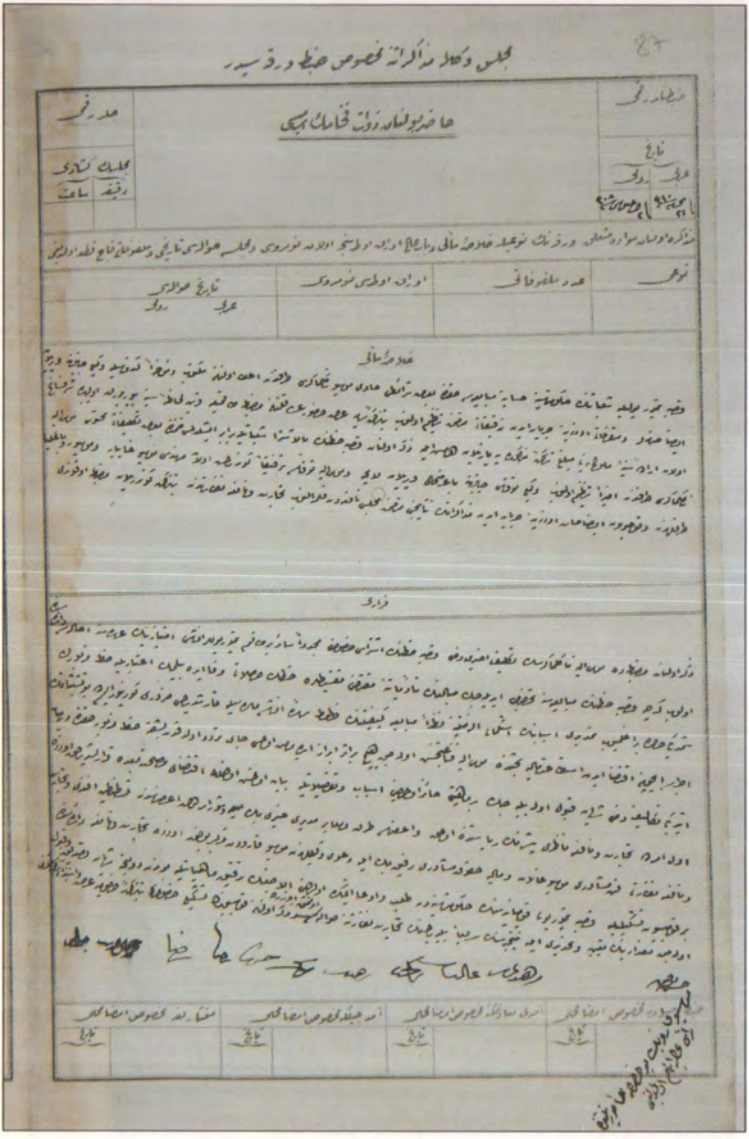
EK-6: Menemen-Manisa Demiryolunun bitirilmesi hk. (*BOA*, *İ.DH*. 542/37706)



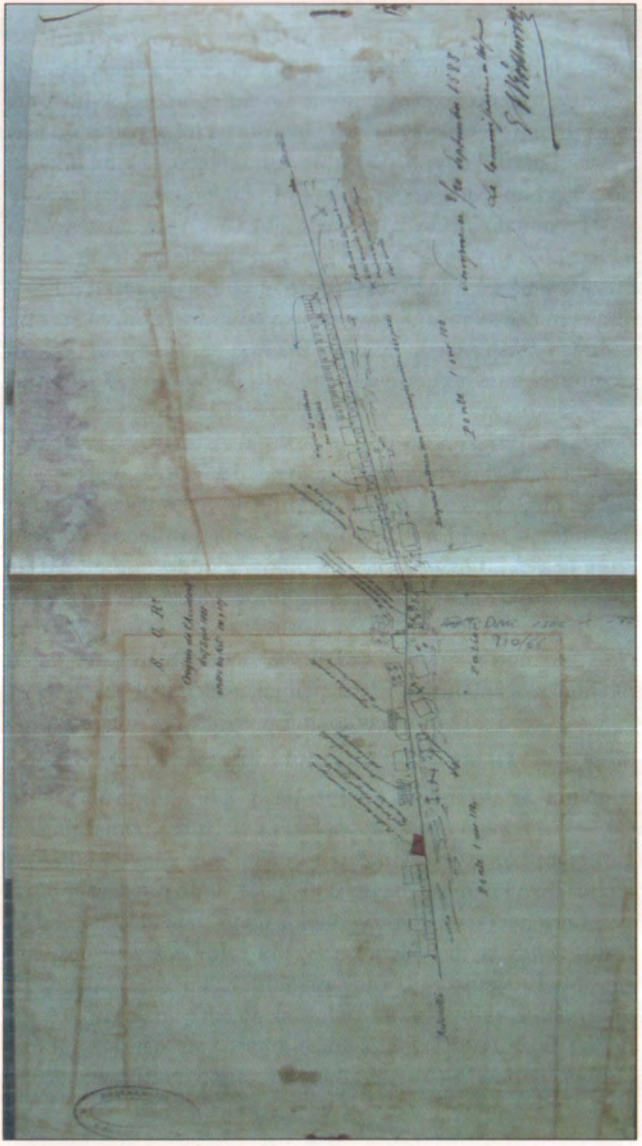
EK-7: Kasaba'dan Alaşehir'e kadar bitirilen demiryolunun resmi açılışının icrası hakkında. (*BOA, İ.DH.* 700/48960)



EK-8: İzmir-Manisa-Alaşehir arasında işleyen trenlerin hareket saatlerini gösterir 30 Ağustos 1880 tarihli cetvel. (*BOA, Y.EE.* 40/94)



EK-9: Kasaba demiryolu ile şubelerinin hükümet hesabına satın alınması hakkında şirket ve imtiyaz sahibi Mösyö Nagelmakers tarafından verilen teklife dair. *BOA, MV.* 70/87



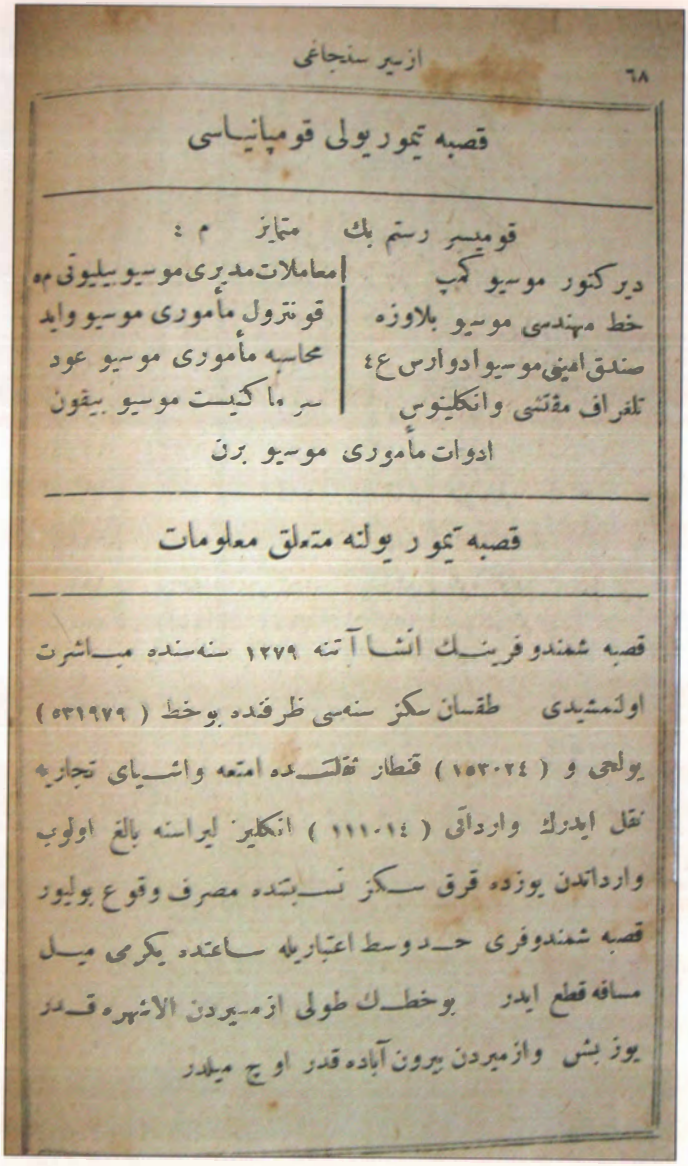
EK-10: 7 Eylül 1888'de Kasaba hattının Ahmedli istasyonu yakınında bir posta katarının yoldan çıkmasıyla meydana gelen kaza sonrası yapılan tahkikat ve kaza krokisi. *BOA, T.DMİ.* 910/66.



İZMİR

1313

EK-11: Kasaba Demiryolu ile ilgili İzmir Gazetesinde çıkan haber (15 R 1315).



٦٨ ازمير سنجاغى

قصبه تيمور يولى قومپانياسى

قوميسر رستم بك متمايز م :

ديركتور موسيو كمپ	معاملات مديرى موسيو بيليوتى مه
خط مهندسى موسيو بلاوزه	قونترول ماموري موسيو واپد
صندق امينى موسيو ادوارس ع٤	محاسبه مأموري موسيو عود
تلغراف مقتشى وانكليوس	سر ماكيست موسيو بيقون

ادوات مأموري موسيو برن

قصبه تيمور يولنه متعلق معلومات

قصبه شمندوفرينك انشا آتنه ١٢٧٩ سنه‌سنده مباشرت اولنمشيدى طقسان سكز سنه‌سى ظرفنده بوخط (٥٣١٩٧٩) يولجى و (١٥٣٠٢٤) قنطار ثقلنده امتعه واشياى تجاريه نقل ايدرك وارداتى (١١١٠١٤) انكليز ليراسنه بالغ اولوب وارداتدن يوزده قرق سكز نسبتنده مصرف وقوع بولور قصبه شمندوفرى حد وسط اعتباريله ساعتده يكرمى ميل مسافه قطع ايدر بوخطك طولى ازميردن الاشهره قدر يوز بش وازميردن بيرون آباده قدر اوچ ميلدر

EK-12: Kasaba Demiryolu hakkında malumat (Aydın Vilayet Salnamesi 1300-1301).



EK-13/a: İzmir-Kasaba Demiryoluyla Temdidi Osmanlı Şirketi'nin 1895 tarihli 22 Lira (500 frank) değerinde % 4 faizli tahvil örneği. İzmir Kent Müzesi Arşivi, F.Görsel_0029 No-2



EK-13/b: İzmir-Kasaba Demiryoluyla Temdidi Osmanlı Şirketi'nin 18 Temmuz 1894 tarihli 500 frank değerinde hamiline ait hisse senedi. İzmir Kent Müzesi Arşivi, F.Görsel_0029 No-18



EK-14: İzmir Kasaba Demiryolu Haritası, *BOA, T.DMİ.* 793/53. (10 Ekim 1865)



EK-15: Batı Anadolu Demiryollarını Gösterir Harita, *BOA, İ.MMS*, 99/4167 (8 Haziran 1888)



Resim-1. Basmane Garı, İzmir Kent Müzesi Arşivi, (D_Gul-Bes_GRSL_0002-001)



Resim-2. Basmane Garı, İzmir Kent Müzesi Arşivi, (D_Gul-Bes_GRSL_0002-002)



Resim-3. Basmane İstasyonu (Günümüzdeki hali)



Resim-4. Alaşehir-Eşme arasındaki 1 no'lu büyük köprü ve tünel.

Dünyada ortaya çıkmasından kısa bir süre sonra demiryolları Osmanlı Devleti'nde de yapılmaya başladı. İzmir-Kasaba Demiryolu ve uzantıları da Osmanlı Devleti sınırları içinde imtiyazı verilen hatlar arasında beşinci, Anadolu'da ikinci sırayı alıyordu. Her ne kadar Kasaba Demiryolu için 1856 yılından itibaren çeşitli kişi ve gruplar tarafından girişimler olmuşsa da imtiyaz, 4 Temmuz 1863'te Edward Price'a verildi ve demiryolunun inşa ve işletmesini İngilizler üstlendi. 19 Nisan 1864'te yapımına başlanan demiryolu inşaatı çok hızlı bir şekilde devam etti ve 23 Ocak 1866 tarihinde resmî açılış yapıldı.

Böylelikle 19 Nisan 1864 tarihinde inşasına başlanan ve dört yılda bitirilmesi için müddet verilen İzmir-Turgutlu arasındaki demiryolu, belirtilen süreden çok daha önce tamamlandı. Bu aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin Anadolu topraklarında işletmeye açılan ilk demiryolu hattı idi. Bundan çok daha önce, yani 1856 yılında imtiyazı verilen İzmir-Aydın hattı bu tarihte henüz tamamlanamamıştı.

Turgutlu-Alaşehir arasındaki demiryolu inşaatına 8 Haziran 1867'de başlandı. Ancak mali yetersizlikler sonucu ara verilen inşaata 1872'de tekrar başlandı ve Mart 1875'te bitirilerek hizmete açıldı. Daha sonraki süreçte Alaşehir-Afyon arası 1897'de ve Soma-Bandırma arası 1912'de tamamlandı. Uzantıları ile birlikte 703,376 kilometreye ulaşan İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattı o zamana kadar Anadolu'da yapılan demiryolları içerisinde en uzun demiryolu olma unvanını elde ediyordu.

Mukavele gereği Manisa-Soma arasındaki hat üç kısımda inşa edilecekti. Bu kısımlardan ilki Manisa'dan Akhisar'a, ikincisi Akhisar'dan Kırkağaç'a ve üçüncüsü de Kırkağaç'tan Soma'ya kadar olacaktı. 23 Kasım 1888 tarihinde kurbanlar kesilerek, dualarla temeli atılan ve yaklaşık 17 ay gibi kısa bir sürede tamamlanan 92 kilometrelik Manisa-Soma şubesi, 1890 Mart'ında tamamen bitirildi ve 1 Mayıs 1890 tarihinden itibaren de işletmeye açıldı.

Bu süreç içerisine Belçikalı bir banker olan George Nagelmackers'in dâhil olmasıyla mesele çözüme kavuşturuldu. 17 Şubat 1893 tarihinde verilen imtiyazla Nagelmackers, Kasaba Demiryolu hattını Alaşehir'den Afyonkarahisar'a kadar uzatma ve mevcut şirketi de işletme hakkını elde ediyordu. Nagelmackers imtiyazı aldıktan sonra bütün hukukunu bir Fransız şirketine devretti. Böylelikle Kasaba Demiryolu hatları İngilizlerden Fransızlara geçiyordu.

Bütün prosedürlerin tamamlanmasından sonra 18 Ekim 1895 tarihinde Alaşehir'den demiryolu inşaatına başlandı. Hattın, tesviye ve inşa çalışmaları için güzergâh kısımlara ayrıldı ve her kısım farklı müteahhide ihale edildi. Alaşehir-Afyon arası daha önce inşa edilen hatların güzergâhlarına göre oldukça zordu. Arazi düz değildi. Özellikle Uşak'a kadar olan kısımda arazi şartları çok kötü idi, meyil ve yokuş devamlı artıyordu. İrili ufaklı birçok tepe ya yarılarak ya da kesilerek düzlendi. Killik-Eşme arsında 20 tünel ve üçü büyük olmak üzere çok sayıda köprü yapıldı. Yirminin üzerinde müteahhidin işi yüklenmesi ve onbinin üzerinde işçi çalıştırılmasıyla oldukça kısa sayılabilecek bir sürede inşaat tamamlandı. Önce Eylül 1897'de Alaşehir-Elvanlar, Elvanlar-Uşak arası daha sonra da 20 Ekim 1897 tarihinde Afyon'a kadar olan kısım işletmeye açıldı.

Daha sonra İzmir Kasaba Demiryolu Temdidi Osmanlı Şirketi 1910 yılında, Soma-Bandırma arasında yapılacak demiryoluyla igilenmeye başladı ve Temmuz 1910 tarihinde istediği izni aldı. Kısa sürede inşaatın bitirlmesiyle Soma-Bandırma hattı da 1912'de işletmeye başladı.

ISBN 978-975-17-4558-9

Fiyatı: 40,00 TL