

ALİ AKYILDIZ • Anka'nın Sonbaharı

İletişim Yayınları 1092 • Araştırma-İnceleme Dizisi 185

ISBN-13: 978-975-05-0338-2

© 2005 İletişim Yayıncılık A. Ş.

1. BASKI 2005, İstanbul
2. BASKI 2018, İstanbul

*DIZI KAPAK TASARIMI* Ümit Kıvanç

*KAPAK* Suat Aysu

*UYGULAMA* Hasan Deniz

*DÜZELTİ* Serap Yeğen

BASKI Sena Ofset • SERTİFİKA NO. 12064

Litros Yolu 2. Matbaacılar Sitesi B Blok 6. Kat No. 4NB 7-9-11

Topkapı 34010 İstanbul Tel: 212.613 38 46

*CLT* Güven Mücellit • SERTİFİKA NO. 11935

Mahmutbey Mahallesi, Devekaldırımı Caddesi, Gelincik Sokak,

Güven İş Merkezi, No: 6, Bağcılar, İstanbul, Tel: 212.445 00 04

**İletişim Yayınları** • SERTİFİKA NO. 10721

Binbirdirek Meydanı Sokak, İletişim Han 3, Fatih 34122 İstanbul

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

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

ALİ AKYILDIZ

# Anka'nın Sonbaharı

Osmanlı'da İktisadî Modernleşme  
ve Uluslararası Sermaye



i l e t i ŝ i m

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

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



# İçindekiler

<i>Kısaltmalar</i> .....	9
<b>ÖNSÖZ</b> .....	11
<b>BİRİNCİ BÖLÜM</b>	
Osmanlı Anadolu'sunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866) .....	15
<b>İKİNCİ BÖLÜM</b>	
Demiryolları ve Değişme: Batı Anadolu Örneği .....	41
<b>ÜÇÜNCÜ BÖLÜM</b>	
Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği .....	59
<b>DÖRDÜNCÜ BÖLÜM</b>	
Balkanlar'a Osmanlılar'dan Miras Bir Çağdaş Medeniyet Ürünü: Rusçuk-Varna Demiryolu .....	75
<b>BEŞİNCİ BÖLÜM</b>	
Alman Sermayesinin Balkanlar'daki Uzantısı: Selânik-Manastır Demiryolu .....	107

## **ALTINCI BÖLÜM**

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

## **YEDİNCİ BÖLÜM**

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

## **SEKİZİNCİ BÖLÜM**

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

## **SONUÇ**

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

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

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

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



## ***Kısaltmalar***

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

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

## ÖNSÖZ

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

Önsöz bir şiirle başladı; bu pek alışıldık değil, dolayısıyla hikâyesinin anlatılması gerekir. Kitaba *Anka'nın Sonbaharı* üst başlığını<sup>1</sup> koymayı geçen yaz düşünmüştüm; bununla Osmanlı Devleti'nin Avrupa'da ortaya çıkan yeni medeniyet karşısında son yüzyılında verdiği var olma kavgasını, bu süreçte iktisadî olarak ortaya koyduğu direnci ve mücadele serüvenini anlatmak istiyordum. Bu esnada yukarıdaki şiirden haberdar değildim; daha sonra şiiri ve bunun kitabın konusuyla ve ismiyle bire bir örtüştüğünü gördüm; zira şiir benim düşündüğüm *Anka'yı* tarif ediyordu. Midhat Cemal Kuntay'ın *kimdi* başlıklı bu güzel şiirinde kastedilen *Osmanlı Devleti'*ydi. Şiir, son beytin dışında, Osmanlı Devleti'nin üstün olduğu dönemleri anlatır; oysa bu kitapta, şiirde tarif edilen *Anka'nın* üstün olduğu değil, Avrupa karşısında savunma pozisyonu aldığı devirler, diğer bir deyişle, şiirin son iki dizesinde vurgu yapılan ve şâirin ifadesiyle *Anka'nın* “bir kerre eğildi”ği dönem incelenmektedir.

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

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

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

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

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

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

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

ALİ AKYILDIZ  
Acıbadem, Mayıs 2005

## BİRİNCİ BÖLÜM

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

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

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

2 O. Kurmuş, a.g.e., s. 37.

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

Bölgede nakliyat aracı olarak develer ve iki tekerlekli öküz veya manda arabaları kullanılır; şehirler arasında posta ve eşya nakli ise katırlar vasıtasıyla gerçekleştirilirdi.<sup>3</sup> Taşımacılığın develerle yapılması, maliyeti yükselttiği gibi, başka zorluklara da neden olurdu. Şöyle ki, köprülerin yeterli olmaması yüzünden bazen yağışlardan dolayı develer su yataklarından geçemiyor veya savaş zamanlarında devlet nakliyatta yararlanmak üzere develere el koyabiliyor; ayrıca, devciler, yolun uzunluğuna ve malın cinsine göre ücret talep edebiliyordu. Bu olumsuzluklar yüzünden ithal malların bölgenin iç kısımlarına girip yayılabilmesi ve bölgede üretilen eşya ve emtianın da İzmir limanına gönderilebilmesi zorlaşıyor<sup>4</sup> ve bu da, tarım ve ticareti olumsuz yönde etkiliyordu. Öte yandan İzmir-Aydın arası deveyle yaklaşık dört gün sürüyordu.<sup>5</sup> Bu süre, taşınan malın cinsine göre olumsuzlukları bünyesinde barındırabiliyor; daha açık bir ifadeyle, taşınan malın taze sebze veya meyve olması durumunda nakledilen mal büyük zararlar görebiliyordu.

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

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

4 O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 31-32.

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



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

## İmtiyazın verilmesi ve şartları

Bölgenin en önemli iki şehrini, İzmir'le Aydın'ı birbirine bağlayacak bir demiryolunu inşa imtiyazını elde etmek üzere Joseph Paxton, George Whytes, Augustus William Rixon ve William Jackson adına hareket eden Robert Wilkin, 11 Temmuz 1856'da Osmanlı hükümetine başvurdu;<sup>7</sup> ayrıca bu konuda hükümete tesir etmesi için İngiltere'nin İstanbul'daki büyükelçisinin yardımını almayı da ihmal etmedi.<sup>8</sup> Başvuru, Meclis-i Mahsus'ta müzakere edilip incelendikten sonra şirketle yapılacak sözleşmenin müsveddesi hazırlandı<sup>9</sup> ve ardından çıkan 23 Eylül 1856 tarihli bir fermanla şirketi teşkil ve demiryolunu inşa etme imtiyazı söz konusu gruba verildi. Konu açısından önemli olan imtiyaz fermanının metni şöyleydi:

“İzmir'den Güzelhisar-ı Aydın'a kadar bir demiryolu inşası zımında Londra'da zuhur eden kumpanyanın müessisleri olan İngiltere muteberanından Joseph Paxton, George Whytes ve William ve Augustus Rixon<sup>10</sup> taraflarından vekâlet ve mezûniyet-i kâmile ile Dersaadet'ime gelmiş olan Robert Wilkin'in takdim ettiği bir kıta lâyiha Meclis-i Âlî-i Tanzimat'ta ve Meclis-i Âlî-i Vükelâ'da müzakere ve tedkik ve mütâlaa

6 O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 37.

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

8 O. Kurmuş, *aynı yer*.

9 I. MM, nr. 304.

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

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

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

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

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

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

Şirketin sermayesi 1.200.000 sterlindi. Sözleşmeye göre şirket sermayesinin %2'si<sup>13</sup> olan 24.000 sterlini kefalet akçesi olarak devlete vermesi ve dört sene içinde yolu tamamlayamadığı takdirde bu paranın Osmanlı hazinesinde kalması gerekiyordu. Eğer şirket inşaatı durdurur ve üzerinden altı ay geçerse, demiryolu bütün mal varlığıyla birlikte devlete kalacağı gibi, bu durumda şirketin tazminat talep etme hakkı yoktu; ancak, güzergâh üzerindeki tünellerin delinmesinde güçlükler çıktığı takdirde şirkete ek süre verilebilirdi. Hükümet isterse elli yıl olarak belirlenen imtiyaz süresini uzatabilirdi; fakat kömür madenleri için böyle bir ihtimal söz konusu değildi. İmtiyaz müddetinin sonunda hükümetin 1.000.000 sterline hattı satın alması ve bu meblağı taksitle ödemesi durumunda senelik %6 fâiz ödemesi öngörülür. Devletin şirkete tanıdığı teşviklerden birisi de, 1.200.000 sterlin olan şirket sermayesinin %6'sını, yani 72.000 sterlini imtiyaz süresi boyunca her yıl senelik kâr olarak garanti etmesiydi. Bu garanti, hattın kısım kısım tamamlanıp açılan bölümleri için de geçerliydi. Hattın net kârının %7'den fazlasının şirketle devlet arasında paylaşılması öngörülür. Hükümetin şirkete tanıdığı diğer bir imtiyaz da, şirketin rızası dışında İzmir'le Aydın arasında başka bir demiryolunun yapılmasına izin vermeme sözüydü. Buna karşılık şirketin de demiryolunu uzatabilmek için hükümetten izin alması gerekiyordu.

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

13 O. Kurmuş, %2'lik kefalet oranını %3,3 olarak verir (a.g.e., s. 38) ki bu yanlıştır.

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

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

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

14 I. MM, nr. 304; *Mukavelename Def.*, nr. 1, s. 1-8; A. DVN. NMH, 8/21.

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

## **Sermayenin toplanmasında karşılaşılan güçlükler**

Şirket, sermayesinin teşekkülü için piyasaya her biri 20 sterlin değerinde olmak üzere 60.000 hisse senedi sürdü. Yukarıda da belirtildiği gibi, hisselerin dörtte birlik kısmının, yani 15.000'inin Osmanlı Devleti'nde satılması sözleşme gereği idi. Şirket bu hisselerin dağıtımıyla Robert Wilkin'i görevlendirdi. Hisse sahibi olabilmek için hisse başına bir sterlinlik peşinatı şirketin İstanbul'daki sarrafı olan Henry James Hanson'a makbuz karşılığı yatırmak ve ikişer sterlinlik dokuz ve bir sterlinlik onuncu bir taksiti ödemeyi taahhüt eden bir sözleşmeyi imzalamak yeterliydi.<sup>15</sup> Hükümet vilâyetlere listeler göndererek senetlerden almak isteyen memurların isimlerini yazdırmalarını isterse de, çeşitli malî sıkıntılar ve zorluklar içerisinde bulunan memurların isteksiz davranmaları üzerine bunları teşvik etmek için<sup>16</sup> padişahın 500 hisse senedi satın almasına rağmen,<sup>17</sup> hisselerin ancak 8.000'i satılabildi. Geriye kalan 7.000 senet ise hazine adına alınır.<sup>18</sup> Öte yandan şirketin yurtdışında satışa sunduğu hisselerin tamamı kısa bir süre içerisinde satılır.<sup>19</sup>

Osmanlı sınırları dahilinde satılan 15.000 hisse senedinden gerek hazineye kalanların ve gerekse şahıslarca satın alınanların taksit ödemelerinde bazı sorunlar meydana gelir. Hazine adına satın alınan 7.000 hisselerin peşinat da dâhil olmak üzere,

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

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

17 O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 39.

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

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

birinci taksitlerinin tutarı olan 21.000 sterlin zamanında ödenir; ancak, 14.000 sterlinlik ikinci taksitin, hazinenin müsait olmaması yüzünden<sup>20</sup> Banker Baltacı'dan %6 faizle borç alınarak ödenmesi kararlaştırılır.<sup>21</sup> Öte yandan 19 Nisan 1859'da vadesi dolan beşinci taksit de iki sene ödenemez<sup>22</sup> ve şirketin sürekliliği uyarıları sonucunda Sadrazam Âli Paşa paranın ödenmesi için gerekli emirleri verir.<sup>23</sup>

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

## Faaliyetlerin başlaması ve istimplâk sorunları

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

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

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

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

23 A.g.v., lef 1.

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

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

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

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

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

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

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

28 I. MM, nr. 304.

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

30 O. Kurmuş, *a.g.e.*, s. 38.

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