

T.C.
GAZİANTEP ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI

**II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİNDEN İTİBAREN VERİLEN
İMTİYAZLAR (1876-1923)**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MERVE DENİZ ÖZTÜRK

GAZİANTEP 2019

T. C.
GAZİANTEP ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI

II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİNDEN İTİBAREN VERİLEN İMTİYAZLAR (1876-1923)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MERVE DENİZ ÖZTÜRK

DANIŞMAN

DR. ÖĞRETİM ÜYESİ CELAL PEKDOĞAN

GAZİANTEP 2019

T.C.
GAZİANTEP ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH. ANA BİLİM DALI
**II. ABDÜLHAMİT DÖNEMİNDEN İTİBAREN VERİLEN
İMTİHAZLAR(1876-1923)**

YÜKSEK LİSANS TEZİ
MERVE DENİZ ÖZTÜRK

Tez Savunma Tarihi: 18/01/2019

Sosyal Bilimler Enstitüsü Onayı


Doç. Dr. Zekiye ANTAKYALIOĞLU

SBE Müdürü

Bu tezin Yüksek Lisans/ tezi olarak gerekli şartları sağladığını onaylarım.


Prof. Dr. Ahmet GÜNDÜZ
Enstitü ABD Başkanı

Bu tez tarafımca (tarafımızca) okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans olarak kabul edilmiştir.


Dr. Öğretim Üyesi Celal PEKDOĞAN
Tez Danışmanı

Bu tez tarafımızca okunmuş, kapsam ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans/Doktora tezi olarak oybirliği/ oyçokluğu ile kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri:

Doç Dr. Mehmet Ali YILDIRIM

Dr. Öğr. Celal PEKDOĞAN

Dr. Öğr. İsmail PEHLİVAN

İmzası




ETİK BEYAN

Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- ✓ Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- ✓ Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- ✓ Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- ✓ Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- ✓ Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Merve Deniz ÖZTÜRK

ÖZET

II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİNDEN İTİBAREN VERİLEN İMTİYAZLAR (1876-1923)

ÖZTÜRK, Merve Deniz
Yüksek Lisans Tezi, Tarih ABD
Tez Danışmanı: Dr. Öğretim Üyesi Celal PEKDOĞAN
Ocak 2019, 105 Sayfa

Osmanlı Devleti 1299'dan 1922'ye kadar geçen sürede sırasıyla kuruluş, yükselme, duraklama, gerileme ve dağılma dönemlerini yaşamıştır. Dağılma Dönemi Padişahı olan Sultan II.Abdülhamid dağılmak üzere olan bir ülkenin tahtına oturmuştur. 1876 yılında padişah olan II.Abdülhamid Osmanlı'nın otuz dördüncü padişahı ve islamın yüz onüçüncü halifesidir. Osmanlı'nın en zor zamanlarında dağılma döneminde milliyetçilik akımı sebebiyle azınlık isyanları, çağdaşlaşma ve batılılaşmanın etkisiyle oluşan bir aydın sınıfı, yeni dünya düzeninin getirdiği demokrasi, özgürlük, meşruti yönetim kavramları hazinesi ve sermayesi az kalmış bu sebeple aldığı dış borçları ödeyemez duruma gelmiş lakin yer altı ve yer üstü zenginlikleri olan bir devletin başına geçmiştir. Gelişen teknoloji ile ulaşım maliyetinin azalması ve çağdaşlaşma yolunda atılan adımlara dahil olmak isteyen Devlet-i Aliyye yeterli hazineye sahip değildir. Maddi imkansızlıklarla yerli sermayenin yapabileceği kadarıyla demir yolları, maden araştırması, maden işletmeleri, Osmanlı mimarisi, yerli işletmeler yapılmıştır. Maliyenin yetersiz kaldığı alanlarda ise yabancı devletlerin yardımına ihtiyaç duyulmuştur, yardım karşılığında devletlere imtiyazlar verilmiştir. Aldıkları imtiyaz çerçevesinde devletler imtiyaz aldıkları bölgelerde demir yolu hattı yapımı, maden ve petrol arama işletme hakkı, ticari imtiyazlara sahip olmuşlardır. Bu çalışma Osmanlı Devleti'nin son dönemlerini 1876 senesinden 1923 yılına kadar yabancı devletlere verilen imtiyazları araştırıp ve inceleyerek bir araya getirmiştir.

Anahtar kelimeler: II.Abdülhamid Dönemi,İmtiyaz,Demir yolları

ABSTRACT

II. PRIVILEGES GIVEN FROM ABDULHAMID PERİOD (1876-1923)

ÖZTÜRK, Merve Deniz

M. A. Thesis, Department of History

Supervisor: Assist. Prof. Dr. Celal PEKDOĞAN

January 2019, 105 Sayfa

During the period between 1299 and 1922, the Ottoman Empire lived the periods of entablshment, ascension, stagnation, decline and disintegration respectively. Sultan II. Abdulhamid Khan, who was the sultan of the period of the period of the Imperialism, sat on the throne of an emancipation country. In 1876, is the thirty-fourth sultan of Islam and the thirteenth halif of Islam. During the disintegration period of the Ottoman Empire, minority rebellions, an intellectual class formed by the influence of modernization and westernization, democracy, freedom, legitimate administration concepts, treasury and capital the liquor which has become unable to pay the foreing debts it has received has become the head of a state with riches of underground and above ground. The reduction of the cost of transportation with the adwent of technology, the State-i Aliyye enough to take part in the steps taken towards the monmodernization, there are railways, mining exploration, mining operations, Ottoman architecture, domestic capital can do with occasional impossibilities. In areas where the ministry inadequate, the foreign states need to be trained ad the states have been granted concession area, railway construction, mining and oil exploration rights, commercial concessions. This study brought together the recent periods of the Ottoman State by searching and examining the privileges granted to foreing states from 1876 to 1923.

Key Words : II. Abdulhamid Period, Concession, Railways

ÖN SÖZ

Sultan II.Abdülhamid 1876 senesinde Osmanlı padişahı olup, ülkeyi otuz üç sene süreyle yönetmiş, devletin başındaki yöneticisi olması sebebiyle halkının gereksinimlerini karşılamaya özen göstermiştir. İhtiyaçlar neticesinde ülkenin mali durumu göz önüne alınarak yerli yatırımcılardan destek alınmıştır. Hazinesinin yeterli olmadığı zamanlarda, yerli yatırımcıların maddi yetersizlikleri sebebiyle yabancı devletlerden yardım alma karşılığında imtiyazlar verilmiştir. Bu imtiyazlar zamanla uzun vadeli olmuş Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuna kadar devam etmiştir.

Bu çalışma giriş, gelişme ve sonuç bölümleri dışında iki ana bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın birinci bölümünde II.Abdülhamid'in Osmanlı padişahı olması, başa geçtiği dönemde karşılaştığı olaylar ve bu olayların sonucunda oluşan durumlar kısaca anlatılmıştır. İkinci bölümde ise gelişen dünya teknolojilerini takip etmeye çalışan Osmanlı Devleti'nin sermayesinin yetersiz kaldığı alanlarda ya da dış ülkelerin kendi çıkarları doğrultusunda talep ettiği demir yolu, maden, petrol, tramvay, vapur işletmeleri, borçlar imtiyazları anlatılmıştır. Bu çalışmadaki asıl amaç Osmanlı'nın otuz dördüncü padişahı II.Abdülhamid döneminden başlayıp 1923 senesinde Cumhuriyet'in kuruluşuna kadar geçen zaman içinde yerli ve yabancı yatırımcılara verilen imtiyazları araştırıp sonraki çalışmalara kaynaklık etmesi için eser hazırlamaktır.

Çalışmam süresi boyunca desteğini ve yardımlarını esirgemeyen değerli danışman hocam Dr. Öğretim Üyesi Celal PEKDOĞAN'a daima desteğini görmüş olduğum canım anneme, kardeşime ve eşime teşekkürlerimi sunarım.

2018
Merve Deniz ÖZTÜRK

İÇİNDEKİLER

T. C. GAZİANTEP ÜNİVERSİTESİ.....	2
ÖZET.....	i
ABSTRACT	ii
ÖN SÖZ.....	iii
KISALTMALAR	vi
TABLolar	vii
BİRİNCİ BÖLÜM.....	1
1.1. GİRİŞ	1
1.2. II.ABDÜLHAMİD DÖNEMİ 1876-1909 OLAYLARI.....	5
1.2.1. Birinci Meşrutiyet'in İlanı.....	5
1.2.2 Tersane (İstanbul) Konferansı.....	6
1.2.3. 93 Harbi (1877 – 1878 Osmanlı Rus Savaşı).....	10
1.2.4. Ayastefanos(Yeşilköy) Antlaşması.....	12
1.2.5. Berlin Kongresi	14
1.2.6. Düyûn-ı Umûmiye İdaresinin Kurulması (Düyûn-ı Umûmiye-i Osmaniye Varidat-ı Muhassasa İdaresi).....	17
1.2.7. İkinci Meşrutiyetin İlanı.....	18
İKİNCİ BÖLÜM.....	22
2. II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİNDEN İTİBAREN VERİLEN İMTİYAZLAR (1876-1923).....	22
2.1. İmtiyaz Ve Osmanlı Devleti'nde İmtiyaz	22
2.2. Osmanlı İmparatorluğunda Demir Yolu İmtiyazları.....	23
2.2.1.Almanya Demir Yolları İmtiyazı	30
2.2.2.İngiltere Demir Yolları İmtiyazı	40
2.2.3. Rusya Demir Yolları İmtiyazı	44
2.2.4. Fransa Demir Yolları İmtiyazı	47
2.2.5. Amerika Demir Yolu İmtiyazları ve Chester Projesi.....	49
2.3. Osmanlı İmparatorluğunda Petrol İmtiyazları	55
2.4. Osmanlı İmparatorluğunda Maden İmtiyazları.....	58
2.4.1. II.Abdülhamid Dönemi Bor Madeni İşletme İmtiyazı Mücadelesi	64
2.5. Tramvay Ve Vapur İşletmesi İmtiyazları.....	65
2.6. Telefon Hattı İmtiyazları.....	69

2.7.Elektrik Ve Aydınlanma İmtiyazları	72
2.8.Borçlar İmtiyazı	75
2.9.Liman İmtiyazı	84
2.10.Diğer İmtiyazlar	85
SONUÇ.....	87
KAYNAKLAR	89
EKLER.....	100
ÖZGEÇMİŞ.....	105
VITAE.....	105



KISALTMALAR

a.g.e	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.t.	: Adı geçen tez
bkz.	: Bakınız
BOA.	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
c.	: Cilt
Çev.	: Çeviren
Ed.	: Editör
Haz.	: Hazırlayan
S.	: Sayı
s.	: Sayfa
ss.	: Sayfa sayısı
vd.	: ve diğerleri
Y. Yön.	: Yayın Yönetmeni
v.b.	: Ve benzeri benzerleri
vd.	: Çok yazarlı eserlerde ilk yazardan sonrakiler
TBMM.	: Türkiye Büyük Millet Meclisi

TABLÖLAR

Tablo 2.2. 1914 Yılına Kadar Osmanlı Demir Yolu İmtiyazları(Eldem, 1994:164).....	29
Tablo 2.4.1. Devletlerin Tek Başına ve Ortaklaşa Aldıkları Maden İmtiyazları(Gökmen, 2007:994).....	62
Tablo 2.4.2. Osmanlı Yabancı Yatırımcıların Sektörel Dağılımı(Geyikdağı, 2008:124).....	64
Tablo 2.8.1. 1886-1903 Tarihlerinde Alınan Dış Borçlar (Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, 1985 : 681).....	81
Tablo 2.8.2. Düyun-u Umumiye İdaresinin Kuruluşu'ndan Birinci Dünya Savaşı'na Kadar Alınan Dış Borçlar(Faruk Yılmaz, 1996 : 58-66).....	83

BİRİNCİ BÖLÜM

1.1. GİRİŞ

Sultan Abdülaziz'in tahttan indirilmesiyle yerine geçen padişah V. Murat, 30 Mayıs 1876'da padişah olur. V.Murat Yeni Osmanlılar'a yakındır ve onun saltanatında anayasal monarşiye geçileceği düşünüldüğü için Yeni Osmanlılar tarafından desteklenmiştir. Yeni Osmanlılar adıyla anılan grup Osmanlı Devleti içerisinde bir grup aydının oluşturduğu kişilerdir. Yeni Osmanlıların destekleriyle tahta geçen V. Murat padişah olur fakat akıl sağlığı bozulan V. Murat'ın saltanatı 93 gün sürmüştür.¹ Meclis-i Vükela (Bakanlar Kurulu) toplantısıyla V. Murat'ın hal fetvasına karar verilir.² Yeni padişahın II.Abdülhamid olmasına karar verilir padişah Osmanlı Devleti'nin otuz dördüncü padişahı olmuştur, Abdülhamid Han Sultan Abdülmecid'in V.Murat'tan sonra doğan çocuklarındandır.³ 1842 yılında İstanbul'da doğmuştur, annesi Tiri Müjgan Hanımefendi'dir ancak annesinin vefat etmesi sebebiyle onu Abdülmecid'in diğer eşlerinden olan ve çocuğu olmayan Piristu Hanım yetiştirir.⁴ Çocukluğunda hassas bir bünyeye sahip olması sebebiyle herkes tarafından hoşgörü ile karşılanmıştır. Kültür dersleri ve piyano dersleri görmüştür, cömert ve hayırsever bir kişiliğe sahip olan padişah Yunan Savaşı zamanında hazine yetersiz kalınca atalarından kalan kendi hazinesinden masrafları karşılamıştır. Kendisine ait bir marangozhanesi ve çiftliği vardır.⁵ Küçük yaştan itibaren zekası ve politik kabiliyeti dikkatleri üzerine çekmiş ve amcası Sultan Abdülaziz'in Mısır ve Avrupa seyahatlerine dahil olmuştur.⁶ II.Abdülhamid uzun boylu, uzun burunlu, esmer tenli, ela gözlü ve kıvrıkcık sakallı biridir, keskin zekaya ve güçlü hafızaya sahiptir ve sabırlı bir yapısı olduğu bilinmektedir. Marangozluk atölyesi ve çok sayıda kitaptan oluşan bir kütüphanesi vardır. Bir takım müzik aletlerini kullanmayı

¹ ULUBAŞ, Tolga, *Geçmişten Günümüze Osmanlı-Alfabetik Osmanlı Tarihi*, İstanbul, Venedik Yayınları Yayınevi, 2016, s.14.

² IŞIK, Mehmet, *II.Abdülhamid:Son Kudretli Hünkâr* . İstanbul, Yediveren Yayınevi, 2017, ss.49-50.

³ ÖZTUNA, Yılmaz, *II.Abdülhamid:Zamanı Ve Şahsiyeti*, İstanbul, Ötüken Yayınevi, 2013, s.7.

⁴ İNAL, Halil İbrahim, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, İstanbul , Nokta Kitap Yayınevi, 2016, s.261.

⁵ ULUBAŞ, Geçmişten Günümüze Osmanlı, 14.

⁶ULUBAŞ, Geçmişten Günümüze Osmanlı, s.13-14.

öğrenmiştir.⁷ Şehzade Abdülhamit 31 Ağustos 1876'da otuz dört yaşında Osmanlı tahtına oturmuştur.⁸ Osmanlı Devleti o zamanlar yıkılma aşamasındadır ancak ülkeyi, 33 sene ayakta tutabilmiş bir sultan olma özelliği göstermiştir. Devleti idare etmeye başladığı ilk zamanlar ülke bir bunalım içerisindeydi.⁹ Osmanlı Devleti Sırbistan ve Karadağ savaş halindedir bu vaziyet dış devletler ile denge politikası izlenmesi zorunluluğu doğurmuştur. Bir yandan Karadağ ve Sırp Savaşı'nın Osmanlı aleyhine dönmesi, bir yandan ise mali krizler ve Grid, Bosna-Hersek Ayaklanması gibi olaylar yaşanmıştır. İtalya ve Almanya siyasi birliklerini tamamlamış, Almanya Fransa'ya üstünlük sağlamıştır. Osmanlı Devleti'ndeki Mütercim Rüşdi Paşa'nın istifası ile tekrar sadârete çıkan Midhat Paşa'nın öncülüğünde ve arkadaşlarının isteği doğrultusunda 1. Meşrutiyet'i 23 Aralık 1876'da ilan etmiştir. II. Abdülhamid'in devlet yönetim şeklini ise; Ahmet Cevdet Paşa'nın geliştirdiği Hilafet-i İslamiye, Saltanat-ı Osmaniye, Haremeyn-i Şerifeyn'in vikayesi ve Payitaht-ı İstanbul üzerine kurmuştur. Güzel sanatlar Akademisi, ziraat ve ticaret okulları, kız meslek okulu, kör ve dilsiz okulları onun zamanında açılmıştır.¹⁰ 19. yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı Devleti hâlâ geniş topraklar ve çok uluslu bir yapıdan oluşmaktadır. Müslüman Türkler, Çerkezler, Araplar, Sırlar, Boşnaklar, Bulgarlar, Romenler, Hristiyan Ortodoks Rumlar Osmanlı vatandaşlarıdır. Katolik Maruni ve Ermeniler, Gregoryen Ermeniler, Hırvatlar, İspanya'dan göç etmiş Seferad Yahudileri gibi gruplarda Osmanlı Devleti içerisinde yerini almıştır. Bu milletler daha sonra ulaşım ve haberleşmenin gelişmesi sonucunda milliyetçilik akımının etkisi sebebiyle milliyetçi taleplerde bulunmuştur, II. Abdülhamid daha saltanatının en başında bu isyanlarla uğraşmak zorunda kalmıştır. Devletin ilk resmi gazetesi Takvim-i Vekayi yarı resmi ve özel gazeteleri de toplum içinde kamoyu oluşturmaya başlamıştır.¹¹

Sultan II. Abdülhamid Han (Abdülhâid-i Sâni) dönemi Genel Olayları: Birinci Meşrutiyet'in ilanı, Tersane (İstanbul) Konferansı, 1877-1878 (93 Harbi) Osmanlı-Rus Savaşı, Ayestefanos (Yeşilköy) Antlaşması, Berlin Kongresi, Berlin Antlaşması ve bu antlaşma sonucunda dile getirilen şark meselesi (doğu sorunu), Kıbrıs'ın kaybedilmesi, Duyun-u Umumiye İdaresinin kurulması, Tunus'un Fransızlar tarafından işgali, Mısır'ın İngilizler tarafından işgali, Doğu Rumeli'nin Bulgar

⁷ HÜLAGÜ, M. Metin, *Sultan Abdülhamid'in Sürgün Günleri Hususi Doktoru Atıf Hüseyin Bey'in Hatıratı*, İstanbul, Pan Yayıncılık, 2007, s.39.

⁸ İNAL, Osmanlı İmparatorluğu Tarihi, s.260-265.

⁹ SARI, İbrahim, *Sultan II. Abdülhamid Han*, İstanbul, Net Medya Yayıncılık Yayınları, 2016, s.8.

¹⁰ İNAL, Osmanlı İmparatorluğu Tarihi, s. 261-262.

¹¹ KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, VIII, 1995, s.263.

Prensligi ile birleşmesi, Girit Sorunu, Bosna-Hersek'in Avusturya'ya bağlanması, Bulgaristan'ın bağımsızlığı, İkinci Meşrutiyet'in ilanı, 31 Mart vakasından oluşmaktadır.¹²

Hafiye teşkilatı ve jurnalcılık birliklerini kurmuştur. Kendisinden önce iki padişahın tahttan indirilmesi ve tahta çıktığı zamandan itibaren darbe girişimlerine şahit olmuş bu nedenle kendisine karşı oluşacak olumsuzluklar ve muhalefetin önüne geçmeyi sağlamıştır.¹³

Osmanlı borçları için Düyun-u Umumiye (genel borçlar) idaresini kurup iki yüz elli iki milyon tutan borcu yüz altı milyona indirmiştir.¹⁴ Yunan ayaklanmaları ve de yaptıkları katliam sonucunda Almanların geçilemez dediği Termopil geçidini geçip Atina'ya kadar ilerleyip Avrupa ve Yunanlılar barış istemek zorunda bırakılmıştır. Demir yolları, atlı tramvay hatları yaptırmıştır, Darülaceze ile Şişli Etfal Hastanesi'ni kendi parasıyla inşa ettirmiş, aleyhine yapılan basın hareketlerine karşılık, lehine yayın yapan basın ve yayın kuruluşlarını desteklemiş hatta yabancı basınla doğrudan ilişkiye girmiş ilk padişah'tır.¹⁵ Ermeni isyanlarına karşı Doğu Anadolu'da Hamidiye Alaylarını kurmuştur. Yahudilerin Osmanlı borçlarını silme karşılığında Filistin'in devredilmesi hususunu reddetmiştir. Tanzimat Dönemi sonrası başlayan çağdaşlaşma, batılılaşma, eşitlik, özgürlük, millet ve vatan sevgisi gibi konuları işleyen Genç Osmanlılar ya da diğer bir deyişle Jön Türkler kavramı oluşmuştur. Genç Osmanlılar Tanzimat'ın etkisiyle gelişen eğitim, basın süresince yetişen aydın sınıfına verilen isimdir.¹⁶ Mithat Paşa, Namık Kemal, Şinasi ve Ziya Paşa gibi kişiler yazılarıyla toplumu etkileyen, Genç Osmanlılara bağlı aydın sınıfına mensup kişilerdir. Asıl amaçları yeni bir yönetim şekli olan Meşrutiyet'in ilan edilmesini gerçekleştirmektir. Padişahın başkanlığında oluşan parlamento sistemine meşruti yönetim denilmektedir. Meşrutiyet'in ilan edilmesi olayı Balkan durumlarının görüşülmesi için yapılan İngiltere, Rusya, Fransa, İtalya, Almanya, Avusturya gibi devletlerin anlaşma için geldiği Tersane(İstanbul) Konferansı sırasında gerçekleşmiştir. Osmanlı Devleti iç işlerine yapılacak herhangi bir müdahale durumu

¹² ULUBAŞ, Geçmişten Günümüze Osmanlı, ss.98-117.

¹³ ÇAKMAK, Aydın, *Sürgünde Bir Hakan: II: Abdülhamid'in Selanik Ve Beylerbeyi Günleri*, İstanbul, Ötüken Yayınevi, 2014, s.10-12.

¹⁴ ULUBAŞ, Geçmişten Günümüze Osmanlı, s.15.

¹⁵ KOLOĞLU, Orhan, *Avrupa'nın Kıskaçında Abdülhamid*, İstanbul, İletişim Yayınları Yayınevi, 2017, s.65.

¹⁶ MARDİN, Şerif, *Jön Türklerin Siyasi Fikirleri (1895-1908)*, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları Yayınevi, 1964, s.25-26.

sebebiyle meşrutî yönetime geçildiğini duyurmuş ve konferans dağılmıştır. 19.yy temel problemleri; Avrupalı devletlerin Osmanlı topraklarını paylaşma çabaları, milliyetçilik akımı etkisiyle milliyetçi grup tarafından çıkarılan isyanlar, Yeni Osmanlıların yapmış oldukları muhalefet, iflas eden bir Osmanlı maliyesi gibi olaylar yaşanmıştır.¹⁷

II.Abdülhamid kendi dönemi içinde;Viyanada Tıp Fakültesi, Mekteb-i Mülkiye, müze, yol, telgraf hattı, hastane, çeşme, demir yolu hattı, Beyoğlu Kadın Hastanesi¹⁸, 1881 senesinde Güzel Sanatlar Akademisi, 1891 Halkalı Ziraat ve Baytar Mektebi, yatılı kız lisesi, yüksek mühendislik okulu, 1889 Bursa İpekçilik Okulu, 1892 Hamidiye Kağıt Fabrikası, Osmanlı Sigorta Şirketi, Kadıköy Havagazı Fabrikası, Galata Tophane Rıhtımı, Dolmabahçe Saat Kulesi, mum fabrikası, 1900’de akıl hastanesini, İstanbul-Eskişehir-Ankara demir yolları, Eskişehir-Adana-Bağdat demir yolu, Medine-Adana-Şam demir yolu hattını yaptırmıştır.¹⁹

II.Abdülhamid’in tahttan indirilmesi 13 Nisan 1909’da gerçekleşen tarihe 31 Mart Vak’ası olarak geçen olaydan sonra olmuştur. Rumî takvime göre 31 Mart’ta gerçekleştiği için bu isim verilmiştir. II.Meşrutîyetin ilanından sonra gerçekleşmiştir. İttihat ve Terakki partisi yeni rejimin korunması için Makedonya’dan getirdiği Avcı Taburları Meclis-i Mebusan önünde toplanmıştır. Amaçları meclisin kapatılıp bazı milletvekillerinin görevlerinden uzaklaştırmasının istenmesidir. Hem padişah II.Abdülhamid’e hemde İttihat ve Terakki grubuna karşı olan isyancı grubun yarattığı kaos ortamı çok sayıda insanın ölümüne sebebiyet vermiştir. Kaos ortamının dağıtılması için 24 Nisan günü Selanik’ten gelen Hareket Ordusu isyanı bastırmıştır. Hareket Ordusu başkanlığını Mahmut Şevket Paşa yapmıştır yine bu ordu içinde Mustafa Kemal de görev almıştır. İsyani Hareket Ordusu bastırmıştır.²⁰ Derviş Vahdeti gibi İttihat ve Terakki partisi karşıtları olaylardan sorumlu tutularak öldürülmüştür. Olayların sorumlusu olarak görülen ve isyanı zamanında yatıştırmayan II.Abdülhamid görevden alınmış yerine V.Mehmet Reşat geçmiştir.²¹

¹⁷KARAL, Osmanlı Tarihi, VIII, s.122.

¹⁸ALKAN, Necmettin , *Mutlakîyetten Meşrutîyete II.Abdülhamid ve Jön Türkler:1889-1908*, İstanbul, Selis Kitaplar Yayınları, 2009, s.52-67.

¹⁹ORTAYLI, İlber, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2008, s.214.

²⁰ALKAN, Mutlakîyetten Meşrutîyete II.Abdülhamid, s.78-90.

²¹TÜRKGELDİ, Ali Fuat ,*Görüp İştiklerim*. Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları,1987, s.4.

1.2. II.ABDÜLHAMİD DÖNEMİ 1876-1909 OLAYLARI

1.2.1. Birinci Meşrutiyet'in İlanı

Rusya'nın Panslavizm politikası ile Girit de dahil olarak, Balkan Devletleri'ni kışkırtması sonucunda Osmanlı Devleti'ne karşı isyanlar çıkmıştır. Avrupa Devletleri ise bu olaylara dahil olarak İstanbul'da Tersane-İstanbul Konferansı'nı yapmıştır. Osmanlı Devleti Avrupa Devletleri'nin bu tutumu ve Balkan isyanlarını bastırmak için Meşrutiyet ile yönetime geçmeye karar vermiştir²². Osmanlı Tanzimat Döneminde Avrupa'ya öğrenciler göndermiş Avrupaî eğitim alan öğrencilerin oluşturduğu aydın sınıfı oluşmuştur. Avrupaya gönderilen öğrenciler gittikleri yerlerden etkilenerek Osmanlı'nın kurtuluşunu Meşrutiyet'te görmüştür. Meşrutiyet'in ilanını Sultan Abdülaziz istememiştir; ancak Mithat Paşa, Namık Kemal, Serasker Hüseyin Avni Paşa gibi isimler padişah Abdülaziz'i tahtan indirirerek yerine V.Murat'ı padişah yapmışlardır ama akli dengesi yeterli görülmeyen V. Murat tahttan indirilmiştir. II.Abdülhamit ile Meşrutiyet'i ilan etme şartıyla anlaşarak onu padişah yapmışlardır. Tersane Konferansı'nın toplandığı gün 23 Aralık 1876'da meşrutiyet ilan edilmiştir.²³

1876 senesi tahtın üç padişah tarafından el değiştirdiği bir senedir.²⁴ Sultan Abdülaziz, Midhat Paşa ve Hüseyin Avni Paşa gibi kişiler tarafından tahttan indirilir, yerine V. Murat getirilir. Akıl sağlığı yerinde olmayan V.Murat, Çerkes Hasan'ın Abdülaziz'in intikamını almak için öldürdüğü Hüseyin Avni Paşa ve Hariciye Nazırı Raşid Paşa'yı öldürme hadisesine tanık olunca da ruh sağlığı iyice bozulur. İhtilalci grup şehzade II.Abdülhamid'in padişah olmasına razı olur ancak şart olarak padişahın Meşrutiyet yönetimine geçmesiyle Kanun-i Esasi olarak bilinen anayasayı ilan etme sözüne karşılık kabul etmişlerdir.²⁵ 23 Aralık 1876 senesinde Kanun-i Esasi yürürlüğe girmiştir. II. Abdülhamid daha sonra bir konuşmasında Meşrutiyetin ilanını ve Kanuni Esasinin yürürlüğe girmesini istediğini de belirtmiştir.²⁶ Meşrutiyet ile kurulan meclis iki farklı yapıdan oluşmaktadır; birinci grup halkın seçtiği kişilerden oluşan Meclis-i Mebusan diğer grup da padişah tarafından seçilen devletin

²²KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi Cilt:VIII. Birinci Meşrutiyet Ve İstibdat Devirleri*, Ankara, TTK, 1995, III, s.212-214.

²³KARAL, Birinci Meşrutiyet Ve İstibdat, s.214-219.

²⁴KARAL, Birinci Meşrutiyet Ve İstibdat, s.219.

²⁵İRTEM, Süleyman Kani, *Birinci Meşrutiyet Ve Sultan Abdülhamid*. (Ed.) Osman Selim Kocahanoğlu, İstanbul, Temel Yayınları, 2004, s.20.

²⁶HÜLAGÜ, Sultan Abdülhamid'in Sürgün Günleri..., s.80.

yetişmiş önemli devlet adamlarından oluşan Meclis-i Ayan grubundan oluşmuştur. Meclise seçilen vekiller her elli bin erkek için bir vekildir, seçilme yaşının 30 olduğu meclis daha sonra seçilme yaşı yirmi beş olmuş, elli bin nüfuslu taşranın nüfusunun az olmasından dolayı daha aşağı çekilmiştir.²⁷ Türkçe bilen Osmanlı vatandaşları vekil seçilebilmiştir, seçimler Şehremaneti gözetiminde gerçekleştirilmiş, İstanbul'daki seçimler iki dereceden oluşmuştur. Meclis-i Mebusan başkanlığına Ahmet Vefik Paşa getirilmiştir. Meclis-i Mebusan'ın önerdiği kanun maddeleri Meclis-i Ayan tarafından incelenir bazen tamamen reddedilebilir bazense düzeltme şartı ile geri gönderilir. Ayan üyeleri kırk yaşını doldurmuş devletin önemli görevlerinde çalışmış devlet adamları tarafından seçilmiştir. Kanun-i Esasi Osmanlı Devleti'nin ilk anayasasıdır ve Kanun-i Esasi'nin bir araya getirilmesinde ulema, bürokrat ve askerlerin bir araya gelerek ortak bir görüşle hazırladığı metinlerden oluşmuştur. Kanun-i Esasi'nin en dikkat çeken maddesi 113. Maddesi'dir içeriği padişahın şüpheli gördüğü kişiyi sürgüne göndermesidir. Bu madde ilk kez Midhat Paşa'nın sürgüne gönderilmesini sağlamıştır. 93 Harbi yenilgisi sonrası meclis padişah tarafından süresiz kapatılır.²⁸ Böylece Meşrutî yönetimin ilk safhası kapanmış İstibdat Dönemi denilen dönem başlamıştır.²⁹

Meşrutîyetin ilan edilme nedenleri: Balkanlar'da oluşan isyanları engellemek, Avrupa'ya da Avrupa gibi bir siyasi politika izlediğini göstermek, yabancı devletlerin Osmanlı iç meselelerine karışmasını önlemek, Osmanlı Devleti'nin dağılmasını önlemek, Mithat Paşa, Namık Kemal gibi Jön Türklerin Osmanlı'nın çöküşünü sona erdirmenin Meşrutîyeti ilan etmekle olacağı inancı ve Tersane Konferansı'nda çıkacak olumsuz kararları engellemektir. Jön Türk Namık Kemal'in telkinleriyle Mithat Paşa bir komisyon oluşturmuştur. Komisyon bir anayasa oluşturmak için kurulur ve Prusya ve Belçika Anayasalarından yararlanıp 119 maddelik Kanun-i Esasi hazırlanır.³⁰

1.2.2 Tersane (İstanbul) Konferansı

1875 yılında başlayan Hersek Ayaklanması ile Balkan krizi İngiltere'nin doğu politikası açısından dönüm noktası olmuştur. II.Abdülhamid'in tahta çıkmasından bir

²⁷İRTEM, Birinci Meşrutîyet, s.192-105.

²⁸HANİOĞLU, M.Şükrü, ALATLI, Alev, MİLLAS, Herkül, ALKAN, Ahmet Turan, *Kanun-i Esasiden Askeri Müdahaleye II. Meşrutîyet*, Ed. Yusuf Çağlar, Ankara, 1968, Zaman Kitap Yayınevi, s.20-22.

²⁹ HANİOĞLU, ALATLI vd., *Kanun-i Esasiden Askeri Müdahaleye*, s.29.

³⁰ ÖZTUNA, II.Abdülhamid:Zamanı Ve Şahsiyeti ,s.62-88.

gün önce İngiltere’de yayımlanan broşürde “Bulgar Dehşeti ve Doğu sorunu” başlıklı yazı Avrupa da büyük yankı bulur. Doğu sorununu çözmek için İngiltere öncülüğünde İstanbul Konferansı toplanır. İngiliz delegesi Lord Salisbury İngiltere’nin konferansdaki temsilcisidir, Rusya’nın temsilcisi İgnatiev’dir. İngiliz temsilcisi Salisbury ve Rus temsilcisi İgnatiev’in hazırladığı program Osmanlı için bir çözüm olmaktan ziyade bir çözümsüzlüktür. Rusya’nın amacı Hristiyanları Osmanlı esaretinden kurtarmaktır, İngiltere’nin amacı ise Doğu sorununu çözüme kavuşturmaktır. Bu konferansın içeriği ise Rusya’nın emelleri ve İngiltere’nin çıkarlarına aykırıdır.³¹

Tersane Konferansının Kararları:

- 1 Sırbistan ve Karadağ toprakları genişleyecektir.
- 2.Bulgaristan ve Bosna Hersek’e özerklik verilecektir.
3. Tesalya Yunanistan’a verilecektir.

Osmanlı bu kararları kabul etmemiştir, Avrupa Devletleri Londra’da bir araya gelip kararları Osmanlı’nın karara uymasını istemektedirler. 4 Kasım 1876 tarihinde İngiltere, Paris Anlaşması’nda imzası bulunan devletleri Balkan Meselesini tartışmak için İstanbul’da yapılacak konferansa toplamıştır. İngiltere Lord Salisbury’i sorunu çözmesi için gönderir, Salisbury İngiltere de Hindistan bakanlığı yapmış bir politikacıdır. İngiliz Lord Derby’nin ölümüyle onun yerine Dış İşleri Bakanı olmuştur.³² Doğu politikası uzmanı olan İngiliz Lord Salisbury toplantıda İngiltere adına bulunup sorunun çözümü için gerekli yardımda bulunmak üzere görevlendirilir. Salisbury ile Rusya ise böyle bir toplantıda Osmanlı Devleti’nin de olmasını uygun görmemiştir. Osmanlı da konferansa katılmadan önce sadrazam değişikliği yapılmıştır. Tuna ve Balkanlar’da tanınan eski Tuna valisi Midhat Paşa Sadaret makamına getirilir. Balkan ıslahatları için uygun bulunan ve Balkanlar’da tanınmış ve sevilen bir kişi olması onun tercih edilmesinin sebebidir. İstanbul Konferansı 23 Aralık 1876 günü Haliç Tersanesi’nde görüşmeye açılır.³³ Osmanlı Hükümeti’ni Hariciye Nazırı Safvet Paşa temsil etmektedir. İstanbul Konferansı görüşmeleri sırasında duyulan top atışları padişah II.Abdülhamid’in Kanun-i Esasi yani ilk Osmanlı Anayasası’nın ilan edildiği ifade edilmiştir. Konferans gününde ilan edilen Kanun-i Esasi konferansta çıkacak kararları olumlu yönde etkilemek ve asıl

³¹ HANİOĞLU, ALATLI vd., *Kanun-i Esasiden Askeri Müdahaleye*,s.44-46.

³² ÖZTUNA, II.Abdülhamid:Zamanı Ve Şahsiyeti, s.78-80.

³³HANİOĞLU, ALATLI vd., *Kanun-i Esasiden Askeri Müdahaleye*, s.33-45.

toplanma sebebini ortadan kaldırma fikriyle yine yapılacak baskı ve zorlamaların azaltılması amacı taşımaktadır. Top atış seslerini duyan Safvet Paşa Kanun-i Esasi'nin ilan edildiğini artık konferansa devam etme gerekliliğinin kalmadığını vurgular lâkin Avrupalı temsilciler yeni anayasayı tebrik ederek konferansa devam etmek istemiştir. Sadece toplantının bir sonraki güne ertelenmesi gerçekleşir o dönemde Avrupa ülkeleri içerisinde anayasası olmayan tek ülke konumuna düşen Rusya anayasanın ilanına tepki göstermiştir. Daha önce görüşülen maddeler tekrar gündeme getirilir, Osmanlı Devleti'nin toplantıyı kabul etme sebebi İngiliz Delege Lord Salibury'nin Osmanlı çıkarlarına zarar gelmeyeceği güvencesidir. Lord Salisbury çıkarları gereği Rusya safında yer almıştır ve dolayısıyla da Osmanlı karşısında yer almıştır. Yeni oluşan teklifler şu şekildedir:³⁴

- Osmanlı askeri Sırbistan topraklarından çekilecektir, Sırbistan da kendi askerlerini geri çekecektir. Savaş sırasında karşı cepheye hizmette bulunan kişiler için genel bir af ilan edilmesi istenmiştir.
- Karadağ'a Boyana Nehri'nde gemi işletme hakkı tanınacak,
- Bosna sınırı her iki tarafın memurları tarafından belirlenip Sırbistan sınırı eskisi gibi kalacaktır.
- Karadağ'a İşkodra ve Hersek'ten bazı topraklar verilip Karadağ sınırı uluslararası kişilerce güvence altına alınacaktır.
- Bulgaristan doğu ve batı olarak ayrılıp valilerini ise Fransa, Avusturya, İngiltere, Rusya, Almanya, İtalya'nın ortak onayı sonucunda beş seneliğine atanacaktır.
- Bulgaristan için seçilen valilerin mutlaka Hristiyan olma zorunluluğu vardır.
- Osmanlı askerleri belirli merkezlerde bulup vali istemediği sürece hiç bir yere hareket edemeyecektir.
- Aşar vergisi kaldırılacak, yerine arazi vergisi konulacaktır. Vergi gelirlerinin üçte biri devlet hazinesine aktarılacaktır.
- Hristiyan ve Müslüman halktan milis kuvvetler kurulacaktır. Eğer Hristiyanlar içerisinde milis askeri olamayan varsa askerlik bedeli ödeme şartı vardır.
- Bosna-Hersek ve Bulgaristan'da gerçekleştirilecek ıslahatları kontrol için bir gözlemci ekip bulunacaktır.

³⁴ÖZTUNA, II.Abdülhamid:Zamanı Ve Şahsiyeti, s.97-102.

- Yabancı askerlerin oluşturduğu özel jandarma ekibi Bulgaristan'da bulunabilecektir.
- Yerel diller Türkçe ile birlikte mahkemelerde kullanılabilir.
- Müslümanlara ve Çerkezlerle verilen silahlar toplanacaktır.
- Bulgaristan'da bulunan müslümanların arazilerinin intikali Hristiyan çiftçilere yapılacaktır.

Yeni şartların reddi ve tekrar müzakere edilmesi söz konusu değildir. Aslında bu yeni maddeler daha önceki reddedilen maddelerin benzeri olma özelliği taşımaktadır. İngiltere'yi temsil etmek için gelen Hindistan Nazırı Lord Marki Salisbury'dir,³⁵ İngiliz Delege Lord Salisbury teklifin kabulünün Osmanlı açısından önemini anlatan bilgileri Osmanlı Devleti'ne sunmuştur. II.Abdülhamid'i ikna etmesi için Sadrazam Mithat Paşa'dan destek almak istemiştir padişah uzunca düşünüp bazı kararların değişmesiyle kabul edilebileceğini dile getirirse de kabul görülmemiştir. Hiç kimse böyle büyük bir sorumluluğu tek başına almak istemediği için bir grup asker, alim ve saray görevlileri gibi bir çok kişinin olduğu bir komisyonla maddeler konuşulup değerlendirilir. Çıkan sonuca göre bu maddelerin reddi istenmiştir. Devlet teklifi reddetmiş 20 Ocak 1877 yılında Hariciye Nazırı tarafından tebliğ edilir.³⁶ İsmet Bozdağ'ın da hatıratında yayınladığı şekliyle Sultan Abdülhamit şu şekilde bahsetmiştir: “Bir toplumda eski sadrazam gibi devlet büyüğü işi kahramanlık edebiyatına dökerse sonunun nasıl geleceği bellidir.” Sadrazam Mehmet Rüştî Paşa: “ Erbab-ı namus için tek yol vardır ben konferans tekliflerinin kattiye reddedilmesine taraftarım.” demiştir.³⁷ Sultan Abdülhamit en baştan beri kuşku ile yaklaştığı özellikle Abdülaziz'in tahttan indirilmesine sebep olarak gördüğü Midhat Paşa'yı konferansta Balkanlardaki şöhretinden ötürü sadrazamlık makamını vermiştir. Midhat Paşa'nın şöhreti konferansta olumlu kararlar çıkması için yeterli olmamıştır. Rusya ile savaş taraftarı olması ve sert tavırları konferansta bu sonuçların çıkmasının sebepleri arasında görülmüştür. Fazlaca katkısının olduğu Osmanlı Anayasası Kanun-i Esasi 113. Maddesi gereğince padişahın şüphe duyduğu ve devletin yararına görmediği kişilerin sürgün edilmesi maddesi, ilk kez Midhat Paşa'ya uygulanır. Mithat Paşa şüphe duyulup devletin yararına görülmediği

³⁵ÖZTUNA, II.Abdülhamid:Zamanı Ve Şahsiyeti, s.56-58.

³⁶ÖZTUNA, II.Abdülhamid:Zamanı Ve Şahsiyeti, s.50-62.

³⁷BOZDAĞ, İsmet, *II.Abdülhamid'in Hatıra Defteri*, İstanbul, Pınar Yayınları, 2000, s.40.

gerekçesiyle İtalya'ya 5 Şubat tarihinde sürülür yerine Edhem Paşa Sadaret Makamı'na geçmiştir.³⁸

1.2.3. 93 Harbi (1877 – 1878 Osmanlı Rus Savaşı)

Hicri takvime göre 1293 yılına denk gelen savaş Osmanlı ve Rusya arasında gerçekleşir savaşın asıl sebebi Rusya'nın Osmanlı'yı Balkan topraklarından çıkartma düşüncesidir.³⁹ 1875 senesinde mali iflasa uğramış, 1876 Abdülaziz'in tahttan indirilmesi yerine V.Murat'ın daha sonrada II.Abdülhamid'in geçmesi, Çerkez Hasan Paşa olayı sebebi ile sadrazam Hüseyin Avni Paşa'nın öldürülmesi gibi olaylar Rusya için uygun bir ortam sağlamıştır. Çerkez Hasan Paşa vakası Sultan Abdülaziz'in tahttan indirilip öldürülmesini sağlayan Hüseyin Avni Paşa'nın Çerkez Hasan Paşa tarafından öldürülmesidir.⁴⁰ 1875 Hersek 1876 Bulgar isyanları Rusya'nın istediği fırsatı yaratmıştır. Tersane Konferansı toplandığı sırada ilan edilen 1876 Kanun-i Esasi dahi azınlıkların çıkardığı isyanları engellemeye yetmemiştir.⁴¹ Rusya Devleti'nin Karadağ Prenslığı adına bazı taleplerde bulunması, Londra Protokolü'nü Osmanlı'ya imzalatma teşebbüsleri sonuçsuz kalınca Başbakan Gorçakof Petersburg'da bulunan Osmanlı büyük elçiliğine savaş ilanını bildirir. Tarihe Doksan üç Harbi başka bir deyişle 1877-1878 Rus Savaşının başlangıç fitili ateşlenmiştir.⁴² Osmanlı 1877-1878 savaşında hem Tuna cephesinde hem de Kafkasya cephesinde savaşı. Karadağ, Romanya, Sırbistan Rusya saflarında savaşa dahil olmuştur. Balkan(Tuna) cephesinde Tuna Nehrinin solu birinci savunma hattı, Balkan Dağları ikinci savunma hattını oluşturmuştur, 160 bin kişilik orduya sahip Rusya ordusunu Rus çarının kardeşi Grandük Nikola idare etmektedir.⁴³ Şıpka 1877 yılında tahliye edilince başarısızlıklar sonucunda bir zaman Osmanlı Devleti'nin başkentinin değişmesi fikri ortaya atılmış.⁴⁴ Başkentin İstanbul'dan Bursa'ya taşınacağı söylentileri yayılmıştır. Gazi Osman Paşa Plevne(Pleven) savunmasıyla birinci saldırıyı başarıyla püskürtmüştür. İkinci ve üçüncü saldırıları da püskürtmesi sebebiyle Osman Paşa'ya Gazilik unvanı verilmiştir. Rusya Romanya'yı kendi yanında savaşa dahil etmesiyle üç katı askeri üstünlük sağlar ve Osmanlı ordusuna

³⁸ÖZTUNA, II.Abdülhamid:Zamanı Ve Şahsiyeti, s.78-85.

³⁹KURAT, Yuluğ Tekin, “ 1877-78 Osmanlı Rus Harbinin Sebepleri” , *Belleten Dergisi*, Ankara 1962, S.103 s.567.

⁴⁰ÖZTUNA, Yılmaz, *Bir Darbenin Anatomisi*, İstanbul, Ötüken Yayınları, 2008, s.129-131.

⁴¹KURAT, “ 1877-78 Osmanlı Rus Harbinin Sebepleri”, s.569-577.

⁴²KURAT, “ 1877-78 Osmanlı Rus Harbinin Sebepleri”, s.560-577.

⁴³KURAT, “ 1877-78 Osmanlı Rus Harbinin Sebepleri”, ss.563-564.

⁴⁴ARMAOĞLU, Fahir, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, İstanbul, TimaşYayınevi, 2013, s. 523.

gelecek yardımların yollarını da kesmiştir.⁴⁵ Osmanlı askerleri arasında uyumsuzlukların yaşanması, Çerkez askerlerinin firar etmesi, yiyecek sıkıntısı gibi durumlar askerlerini moralini bozmuştur. Açlık sıkıntısı nedeniyle ölen atların eti bile tüketilmiştir. Doğu Anadolu Ordusu Komutanı Gazi Ahmet Muhtar Paşa'nın teslim olduğu yönünde propagandalar yapılır hareket sonucu otuz beş bin Türk askeri ve Gazi Osman Paşa ağır bir yenilgiye uğramıştır. Esirler daha sonra imzalanacak olan Yeşilköy Antlaşması ile serbest bırakılmıştır. Bu savaşta Osmanlı ağır bir yenilgi ile karşılaşır, 20 Ocak 1878'de Edirne Rusların eline geçmiştir.⁴⁶ İstanbul'un yakınına (Yeşilköy) kadar gelen Rus ordusu Osmanlı varlığını tehdit etmiştir. Çar II.Aleksandr padişah II.Abdülhamid'in ateşkes teklifini kabul etmiş Osmanlı Devleti'ni Server ve Namık Paşa temsil ederken Rusya'yı Grandük Nikola temsil etmiştir. Edirne Ateşkes Antlaşması 31 Ocak 1878 tarihinde imzalanır.⁴⁷ Edirne Ateşkes Antlaşması Maddeleri;

- Sırbistan, Karadağ ,Romanya'nın bağımsızlığı tanınacaktır.
- Özerk bir Bulgar Prenslığı kurulacaktır.
- Erzurum Rusya'ya teslim edilecektir.
- Boğazlar konusunda bazı imtiyazlar verilip Rusya'ya tazminat verilecektir.
- Bosna-Hersek'e özerklik verilecek ve Hristiyanların olduğu yerlerde ıslahat yapılacaktır.⁴⁸

Fransa ve İngiltere güçlü bir Rusya yerine zayıf bir Osmanlı görmeyi tercih etmektedirler. Osmanlı Devleti'nin ise Sultan Abdülmecid'ten itibaren alınan dış borçlar daha da artmış, bu durumda olan Osmanlı devleti Balkanlar'daki vergileri daha da artmak zorunda kalmıştır.⁴⁹

Osmanlı ordusu Gazi Ahmet Muhtar Paşa komutasında Kafkasya cephesinde Rus Melikov'un komutasındaki Rus askeri birlikleri ile uzun süre mücadele etmiştir. Kış koşullarından yararlanan Gazi Ahmet Muhtar Paşa Kars, Erzurum yöresinde olağanüstü bir müdafaa gerçekleştirir.⁵⁰ Aziziye Tabyası'nda büyük bir cesaretle savunma oluşturan Nene Hatun savaşta unutulmayan kahramanlardan birisidir. Nene

⁴⁵ARMAOĞLU, 19. Yüzyıl Siyasi Tarihi, s.565.

⁴⁶DÜZDAĞ, M. Ertuğrul, *Başımıza Gelenler:93 Harbinde Anadolu Cephesi-Ruslar'la Savaş* . (Der.), İstanbul, İz Yayınları, 2006, s.88-97.

⁴⁷DÜZDAĞ, Başımıza Gelenler:93 Harbinde Anadolu Cephesi-Ruslar'la Savaş, s.92-95.

⁴⁸RIFAT BEY, Mehmet, *93 Harbi Faciası*. Der. Tahsin Yıldırım, İstanbul, DBY Yayınları, 2010, s.107.

⁴⁹ARMAOĞLU, 19. Yüzyıl Siyasi Tarihi, s.567-570.

⁵⁰DÜZDAĞ, Başımıza Gelenler:93 Harbinde Anadolu Cephesi-Ruslar'la Savaş, ss.97.

Hatun 1857’de Erzurum’da doğmuştur, 1877-1878 yıllarında 93 Harbi Savaşı’na katılmıştır. 8 Kasım 1877 gecesi Ermeni Çeteleri Aziziye Tabyası’nı koruyan askerleri uykuda iken yakalayıp öldürmüştür.⁵¹

Kurtulan bir asker, Moskof askerinin Aziziye Tabyası’nı ele geçirdiğini cami minaresinden Erzurum halkına haber vermiştir. Aziziye Tabyası’na giden halkın arasında Nene Hatun da vardır. Tam donanımlı Rus Ordusu askeri donanımı bulunmayan Erzurum Halkı karşısında sadece yarım saat dayanabilmiş ve geri çekilmek zorunda kalmıştır. Bölgenin savunulması için kurulmuş olan tabya geri alındıktan sonra Erzurum Halkı içerisinde de yaralılar olmuştur ve yaralılar arasında kundaktaki bebeğini bırakıp savaşa giden Nene Hatun da vardır fakat Nene Hatun yaralı olmasına rağmen diğer yaralıların tedavisini yapmaya çalışır bu sebeptir ki sevilip ve tanınmıştır.⁵²

Tuna Cephesi ise Çırpanlı Abdülkerim Nadir Paşa komutasında savunulur. Niğbolu ve Tırnova’yı alan Rus birlikleri Şıpka’ya kadar ilerler, Şıpka günümüz Bulgaristan sınırları içerisinde Şıpka Geçidi’ni savunan Süleyman Hüsnü Paşa’dır. Yenilgi ile sonuçlanır ancak savaşın yenilgiyle sonuçlanmasına rağmen savunmadaki cesaretinden dolayı Hüsnü Paşa’ya Şıpka Kahramanı denilmiştir. Ancak savaşta yenildiği için ilk önce idam cezası alır ve daha sonra bu ceza sürgüne çevrilir Bağdatta 14 yıl sürgün yaşadıktan sonra vefat etmiştir. Plevne Savunması’nda da ön plana çıkan Gazi Osman Paşa olmuştur.⁵³

93 Harbi devletin dağılma sürecindeki önemli olaylardandır. II. Abdülhamid bu yenilgiden sonra Meclis-i Mebusan’ı süresiz tatil yapar, Kanun-i Esasi askıya alınır. Savaştan sonra Kafkasya ve Balkanlardan gelen göçlerle Anadolu’ya 1 milyona yakın insan nüfusu göç etmiştir.⁵⁴

1.2.4. Ayastefanos(Yeşilköy) Antlaşması

Edirne Mütarekesinin imzalanması en çok İngiltere ve Avusturya gibi ülkeleri endişelendirmektedir. Edirne Mütarekesi ile Rusya İstanbul yakını olan Çatalca Bölgesine kadar ilerlemiştir Boğazlar açısından ise egemen olma durumu demektir. İngiltere’nin müdahalesi kaçınılmaz olup Osmanlı Devleti’ne donanmasını gönderir.

⁵¹RIFAT BEY, 93 Harbi Faciası, s.125-129

⁵²RIFAT BEY, 93 Harbi Faciası, s.127-129

⁵³KARPAT, Kemal H., *Osmanlı Nüfusu (1830-1914)*, İstanbul, Timaş Yayınları Yayınevi, 2003, s.114.

⁵⁴ŞİMŞİR ,Bilâl, *Rumeli’den Türk Göçleri*, Ankara, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, I, 1989, s.132.

Ruslar karargahını Ayastefenos Yeşilköy'e kurup görüşmelere burada devam edilmiştir.⁵⁵ 1877 – 1878 Osmanlı Rus Savaşı(93 Harbi) savaşı ile Osmanlı'nın başkenti olan İstanbul yakınlarındaki Yeşilköy'de Ayastefanos Antlaşması imzalanır. Osmanlı Devleti 1877-1878 Rus Savaşında ağır bir yenilgiye uğramıştır.⁵⁶ Savaşın ağır bir yenilgiyle sonuçlanmış olması imzalanan antlaşmanın da şartlarını Osmanlı lehine ağır içeriği olan bir antlaşma olmasına neden olmuştur. Rusya Panslavizm politikası doğrultusundaki emellerine ulaşmak adına kârlı bir antlaşma ile masaya oturmuştur. Bu antlaşmanın isminin Yeşilköy olmasının sebebi ise; Rus ordularının Osmanlı'nın İstanbul (başkent) yakınlarındaki Yeşilköy'e kadar gelmesidir. 1878 Ayastefanos Antlaşmasına göre;⁵⁷

- Osmanlı Devleti'ne bağlı bir Bulgaristan Prensliği kurulacak ve bu prenslik Tuna'dan başlayıp Ege'ye, Trakya'dan Arnavutluk'a kadar uzanacaktır.
- Bosna-Hersek'e iç işlerinde tamamen bağımsız olacaktır.
- Romanya, Sırbistan ve Karadağ bağımsız olacaktır.
- Kars, Ardahan, Batum ve Doğu Beyazıt Rusya'ya verilecektir.
- Teselya Yunanistan'a bırakılacaktır.
- Girit ve Ermenistan'da ıslahat yapılacaktır.
- Osmanlı Devleti Rusya'ya 30 bin ruble (245 milyon Osmanlı altını) savaş tazminatı ödeyecektir.

Ayastefanos Antlaşması'nın şartlarına en çok İngiltere karşı çıkmıştır. Sebebi ise antlaşma olarak Paris Antlaşması'na karşı çıkan bir antlaşma niteliği olmasıdır. Daha önce Paris Antlaşması'nı imzalayan devletler tekrar Berlin'de toplanıp bir karara varır sonuncunda şartları daha makul olan Berlin Antlaşması imzalanır. Berlin Antlaşması ile daha önce kurulan Bulgaristan 3 bölüme ayrılır. ⁵⁸Bosna-Hersek'i Avusturya yönetecek ancak Osmanlı Devleti'ne bağlı kalacaktır. Romanya, Sırbistan ve Karadağ bağımsız olacak fakat sınırları değişecektir Kars, Ardahan, Batum, Rusya'ya verilmiştir. Doğu Beyazıt Osmanlı Devleti'ne bırakılır. Teselya Bölgesi Yunanistan'a bırakılır, asıl önemli maddesi Rumeli ve Anadolu'da Ermenilerin oturduğu bölgelerde ıslahatlar yapılacak olmasıdır. Ayrıca Osmanlı Devleti, Rusya devletine 60 milyon ruble savaş tazminatı ödeyecektir. İngiltere antlaşmada kârlı

⁵⁵AKSUN, Ziya Nur, *II.Abdülhamid Han*, İstanbul, Ötüken Yayınları, 2010, s.122-124.

⁵⁶ERKAN, Süleyman, *Kırım ve Kafkasya Göçleri (1878-1908)*, Trabzon, Kafkasya ve Orta Asya Ülkeleri Araştırma Merkezi Yayınları, 1996, s.17-22

⁵⁷ AKSUN, II.Abdülhamid Han, s.127-130.

⁵⁸GENCER, Ali İhsan, *Ayastefanos Antlaşması*, İstanbul, Diyanet Vakfı Yayınları, IV, 1991, s.225.

ıkan devlet olmuştur; çünkü Rusların yıllardan beri en büyük hayali olan Akdeniz'e inme düşüncesi engellenmiştir, antlaşma sonucuna göre İngiltere'ye bağılı bir Ermeni Devleti kurulmuştur. İngiltere Berlin Antlaşması için arabulucuk yaptığı için Osmanlı Devleti egemenliğindeki Kıbrıs Adası'nı almıştır.⁵⁹

1.2.5. Berlin Kongresi

Ayastefanos Antlaşması ve Doğı Sorununu sadece kendi yararına çözen Rusya'nın emelleri İngiltere ile Avusturya gibi devletlerin istediğı şekilde gerçekleşmemiştir. Avrupalı Devletler Ayastefanos Antlaşması maddelerini tekrar gözden geçirerek değıerlendirme yapılmasını istemişlerdir. Rusya başbakanı olan Gorçakof Avrupalı Devletlerin katılacağı ve yeniden Ayastefanos maddelerinin tartışılıp düzenleneceğı konferansa katılma talebini kabul etmiştir.⁶⁰

Ayastefanos antlaşmasına en fazla karşı çıkan devlet İngiltere'dir.⁶¹ Balkanlarda güçlü bir Rusya'nın olması, Bulgaristan ordanda Ege Denizi'ne inen Rusya düşüncesi İngiltere için tehlike arz etmektedir.⁶² Osmanlı'nın Avrupa bağlantısının kesilmesi Bulgaristan, Ege ve Makedonya'ya yerleşen Rusya düşüncesi Kars, Ardahan, Batum illerinin Rusya tarafından alınması gibi olaylar İngiltere'nin Ayastefanos'a itiraz etme nedenlerindendir. İngiltere Rusya'yı kendi çıkarlarına ters düşen maddelerden vazgeçirmek için olanca gücünü kullanmıştır. Hatta gerekirse imzalanan maddeler için savaşılabileceğini imasında bulunmuştur. İngiltere-Rusya arasında 30-31 Mayıs 1878 günü üç memorandum imzalanır atılan imza Berlin antlaşması alt maddeleri niteliğindedir.⁶³ Buna göre Bulgaristan toprakları ikiye ayrılır, Teselya ve Epir'de İngiliz hakimiyeti olması istenir, Doğı Beyazıt ve Eleşkirt'in tekrar Osmanlı'ya iadesi istenmekte Osmanlı Devleti'ne bir nevi yardım niteliğinde olan maddeleri içermektedir elbette karşılığında İngiltere'nin Kıbrıs'a yerleşmesi yapılan yardımın karşılığı olacaktır. Avusturya ise Selanik yolundan ayrılmış Bosna-Hersek'in kontrolünün sadece kendisine ait olabileceğini, Balkanlarda Slav bir devlet istemediklerini belirtmiştir. 4 Haziran 1878 günü Kıbrıs'ın yönetimi İngiltere'ye bırakılır.⁶⁴ Osmanlı-Rus savaşında Rus tehlikesine

⁵⁹GENCER, Ayastefanos Antlaşması, s.220-226.

⁶⁰GENCER, Ayastefanos Antlaşması, s.225.

⁶¹LEWIS, Bernard, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, Çev. Metin Kıratlı, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2007, s.164

⁶²GENCER, Ayastefanos Antlaşması, s.226.

⁶³LEWIS, Modern Türkiye'nin Doğuşu, s.169.

⁶⁴GÖKTEPE, Cihat, *Devr-i Hamid*, Kayseri Erciyes Üniversitesi Yayınları, I, 2011, s.433-446.

karşı askeri bir üs olması düşüncesi barındırdığı için Kıbrıs'ın yönetimi İngilizlere verilmiştir.⁶⁵

Berlin Kongresi Alman Başbakanı Bismarck yönetiminde 13 Haziran 1878 günü toplanmış görüşmeler bir ay sürmüştür. Osmanlı Devletini temsilen Kara Todor Paşa, Berlin Sefiri Sadullah Bey, Müşir(mareşal) Mehmet Ali Paşa toplantıya gönderilmiştir. İngiltere'yi temsilen Lord Salisbury, Lord Otto Ruselli; Almanya'yı Bismarck, Hohenlohe, Von Bülow; Fransa'yı F.Desperz, Waddington, Kont de Saint Vallier; İtalya'yı Kont de Laumag, Kont Corti; Avusturya-Macaristan Kont Karoly, Kont Andreassy, Baron Haymerle, Rusya'yı Kont Şuvalov, Prens Gorçakof, Baron d'Ubril gibi isimler temsil etmişlerdir. Berlin Antlaşması Berlin'de yapılmış antlaşma şartları altmışdört maddeden oluşup genellikle bütün devletler kendi çıkarlarına göre metinlerin düzenlenmesini talep etmiştir.⁶⁶

- Ayastefanos Antlaşmasında büyük Bulgaristan ortaya çıkmış Berlin Antlaşması'nda ise Bulgaristan'ın üçe bölünerek idare edilmesi istenmiştir. Bulgaristan Prensliği, Osmanlı Devleti'ne vergi verilip özerk olup Bulgaristan Prensini seçerken halkoyu sonucu seçip Osmanlı'ya onaylatacaktır. Sınırları içinde Osmanlı askeri olmayacak kendi askerleri olacaktır.
- Şarki Rumeli ili Bulgaristan'ın ikinci bölgesini oluşturup askeri ve siyasi olarak Osmanlı Devleti'ne bağlı, yöneticilerini Avrupa Devletlerine ardındanda Osmanlı'ya onaylatacaktır. Gerekirse Osmanlı askeri yardım alabilecek Osmanlı'nın imzaladığı bütün antlaşmalar aynen Doğu Rumeli'de de geçerli sayılacaktır.
- Bulgaristan'ın diğer bölgesi yani üçüncü bölgesi Makedonya'dır. Osmanlı Devleti'nin Makedonya'da ıslahat yapma şartıyla Osmanlı idaresine bırakılmıştır.
- Girit'in 1868 Nizamnamesi ile devam eden özerkliği korunacaktır.
- Sırbistan bağımsız olacak ve Osmanlı borçlarının bir kısmını ödeme zorunluluğu olacaktır. Pirot ve Niş Sırbistan'a, Mitroviça Osmanlı'ya iade edilir.
- Karadağ bağımsızlığı Osmanlı tarafınca tanınacaktır. Osmanlı borçlarından bir kısmını ödeme zorunluluğu olacaktır.

⁶⁵GÖKTEPE, Devr-i Hamid, s.447.

⁶⁶GENCER, Ali İhsan, *Berlin Antlaşması*, İstanbul, Diyanet Vakfı Yayınları, V,1991, s.516-517.

- Romanya'nın bağımsızlığı tanınacaktır.
- Yunanistan konferansa katılmaz ancak Teselya, Girit, Epir'in kendisine verilmesini istemektedir Osmanlı ve Yunanistan daha sonra bu konu hakkında müzakere yapacaktır.
- Bosna-Hersek yönetimi kısa süreliğine Avusturya'nın egemenliğine bırakılacaktır.
- Osmanlı Devleti Ermenilerin yaşadığı bölgelerde ıslahat yapıp Ermenileri Çerkezlere ve Kürtlere karşı koruyacaktır.(61. Madde)⁶⁷
- 1841 Londra, 1856 Paris antlaşmasıyla belirlenen İstanbul ve Çanakkale Boğazı durumu aynen devam edecektir.
- Elviye-i Selase olarak adlandırılan Kars, Ardahan ve Batum Rusya'ya, Doğu Beyazıt, Eleşkirt Osmanlı'ya bırakılacak Kotur İran'a verilecektir.
- Savaş tazminatını Rusya ve Osmanlı kendi arasında değerlendirip anlaşma yapacaklardır.

Ayastefanos Antlaşması'nda tek muhatabı Rusya olan Osmanlı, Berlin Antlaşması sonrası diğer Avrupalı Devletlerle de antlaşma masasına oturmuştur. Ayastefanos'a göre şartları hafifletilmiş bir antlaşmadır, Bulgaristan üçe bölünmüş daha önce Rusya'ya verilen Eleşkirt ve Doğu Beyazıt Osmanlı'ya iade edilmiştir. 1858 Paris Antlaşması dışına çıkılıp ilgisi olmamasına rağmen İran ve Yunanistan'da toprak kazanmıştır.⁶⁸ Ermeni sorununun bir maddeye verilmesi daha sonra bu şekilde diğer devletler gibi İngiltere de Ermeni ıslahatları maddesini sürekli kullanacak Osmanlı'yı parçalama emelini gerçekleştirme yoluna gidecektir. Antlaşma ile ortaya çıkan yeni düzenin getirdiği durum Birinci Dünya Savaşı'na doğru çıkan kapıyı aralamıştır. Almanya antlaşmada Rusya değil Avusturya'nın yanında yer almış ve Birinci Dünya Savaşı bloklaşmasına kadar bu durum aynen devam etmiştir. Osmanlı iki yüz on iki bin kilometre toprak, beş milyon nüfusunu kaybetmiştir.Yeni oluşan durum Birinci Dünya Savaşı'na kadar devam etmiş savaşın alt sebepleri içerisine dahil olmuştur. İngiltere'nin kendi çıkarlarını koruma politikası karşısında Osmanlı Almanya'ya yakın davranmıştır.⁶⁹

⁶⁷KÜÇÜK, Cevdet, *Osmanlı Diplomasisinde Ermeni Meselesinin Ortaya Çıkışı(1878-1897)*, İstanbul, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları,1986, s.52-64.

⁶⁸GENCER, Berlin Antlaşması, s.518-520.

⁶⁹UÇAROL, Rifat, *1878 Kıbrıs Sorunu Ve Osmanlı İngiliz Antlaşması*, İstanbul, Filiz Kitabevi Yayınları,1978, s.35-42.

1.2.6. Düyûn-ı Umûmiye İdaresinin Kurulması (Düyûn-ı Umûmiye-i Osmaniye Varidat-ı Muhassasa İdaresi)

Osmanlı ekonomisi toprak sistemi üzerine şekillenmiştir. İslam hukukuna göre topraklar işlenmekte vergilerin %51'i has, %12 vakıf, %37'si zeamet ve tımdan oluşmaktadır.⁷⁰

19. yüzyıla gelindiği zaman Osmanlı ekonomisi bütçe açığı vermeye başlamış uzun savaşlar ve ekonomik çöküntüler sonucu 1854 yılında ilk dış borç yapılmıştır. Kırım Savaşı gerçekleştiği dönemde 1854'de Osmanlı Devleti savaştaki müttefikleri olan İngiltere ve Fransa Devleti'nden borç alır(ilk dış borç). Padişah Abdülmecid'in çıkardığı fermanla borç antlaşması imzalanır. Dent and Company ve Goldsmith and Company isimli banka ile hükümet arasında ilk dış borç antlaşması imzalanır. 200.000 Sterlin olarak İngiltere'den ilk borç alınmıştır. Boç veren ülkelerin şartı paranın Kırım Savaşı'nın finansmanı için harcanmasıdır.⁷¹

1854-74 yılları içerisinde yirmi yıllık zamanda 15 kez borç alınmıştır. Alınan miktar 127 milyon Osmanlı altınıdır fakat faizi ile birlikte 239 milyon Osmanlı altını olmuştur.⁷² Osmanlı Devleti'nin batılı devletler ve bankerlerden borç alamayacak duruma gelmesi mali açıdan zor dönemler geçirildiğinin göstergesidir. Berlin Kongresi'nde de Osmanlı dış borçları konusu ele alınmıştır. Rusum-ı Sitte(altı vergi) adı verilen gelirleri toplamak için Rusum-ı Sitte idaresi kurulmuştur. Rusum-ı sitte vergileri; ipek, tuz, içki, damga vergisi, balık avı vergilerinden oluşmaktadır.⁷³ Vergi toplama işlemi özel bir kuruluş tarafından gerçekleştirilecektir, bu durum devlet içinde devlet olması anlamı taşımıştır. Rusya'ya ödenecek savaş tazminatı ödenmemiş toplanan vergiler yeterli olmayınca padişah II. Abdülhamid Osmanlı Devleti'nin borçlu olduğu devletleri İstanbul'a davet etmiştir, bir Ocak 1881'de başlayan görüşmeler Hicri Muharrem ayında görüşüldüğü için Muharrem Kararnamesi ismiyle oynanmıştır, Rusum-ı Sitte idaresi feshedilmiştir.⁷⁴ Kurulan Düyûn-ı Umûmiye idaresi; İngiliz, Fransız, Hollandalı, Alman, Avusturyalı, İtalyan ve Osmanlıdan birer kişiden oluşmuştur.⁷⁵ Yabancı devletlerin Osmanlı maliyesini kontrol altında tutması

⁷⁰ÖNSOY, Rifat, *Mali Tutsaklığa Giden Yol Osmanlı Borçları(1854-1914)*, Ankara, Turhan Kitabevi Yayınları, 1999, s.44-48.

⁷¹KIRAY, Emine, *Osmanlı'da Ekonomik Yapı Ve Dış Borçlar*, İstanbul, İletişim Yayınları, 2008, s.27-28.

⁷²YILMAZ, Faruk, *Devlet Borçlanması Ve Osmanlı'dan Cumhuriyete Dış Borçlar*, İstanbul, Birleşik Yayıncılık Yayınları, 1996, s.84-92.

⁷³AÇBA, Sait, *Osmanlı Devleti'nin Dış Borçlanması*, Ankara, Vadi Yayınları, 2004, s.82-95.

⁷⁴AÇBA, Osmanlı Devleti'nin Dış Borçlanması, s.102.

⁷⁵OĞUZ, Zafer, *Osmanlı Devleti'nin Genel Borçları (Duyun-ı Umumiye İdaresi)*, Ankara, Gökkuşluğu Yayınları, 2001, s.49.

da devlet içinde devlet olması anlamı taşımıştır.⁷⁶ Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'nin kurulmasıyla borçlar ve faizleri azalır önceden borçların yoğun bir kısmı Fransa, İngiltere gibi ülkelerden alınırken, Borçlar İdaresi'nin kurulmasıyla en çok Almanya'dan borç alınmaya başlanmış ve Alman nüfuzu Osmanlı iktisadi yapısında etkili olmaya başlamıştır.⁷⁷ Muharrem Kararnamesi 1882 yılı başında yürürlüğe girmiştir. Düyûn-ı Umûmiye idaresinin sorumlu olduğu vergi kaynakları Rusum-ı Sitte gelirlerine ek olarak Doğu Rumeli gelirleri, Bulgaristan gelirleri, devlet gelirlerinden, temettü vergisinden sağlanacak gelirlerden oluşmuştur.⁷⁸

Borçlar İdaresi'nin olumlu tarafları; borçların azalması ve faizlerinde indirim uygulanması sağlamıştır. Olumsuz tarafları; devlet içinde devlet yapılması, kurumda çalışan kişilerin bazı imtiyazlar elde ederek demiryolu yapımı çalışmalarına katılmaları gibi durumlar ortaya çıkmıştır.⁷⁹

1.2.7. İkinci Meşrutiyetin İlanı

Rusya ve İngiltere'nin görüşmesi olan Reval görüşmelerinde Almanya'ya karşı alınacak tavır ve de Makedonya gibi Osmanlı Devleti'nin diğer meseleleri üzerinde görüşülmüştür. İttihat ve Terakki grubu Reval görüşmelerinde Osmanlı'nın paylaşılmasının görüşüldüğünü ileri sürerek harekete geçme sebebi bulmuşlardır.⁸⁰ Böyle bir olay olmasının asıl sebebinin meşruti yönetimin olmayışına bağlamış ve meşrutiyetin ilanı üzerine bildiri dağıtmışlardır. II.Abdülhamid olaylara temkinli yaklaşıp yine olayların yerinde incelenmesi için subaylar göndermiştir fakat netice alamamıştır. Eğer padişah Meşrutiyeti ilan etmezse padişahı tanımayacaklarını Kanun-i Esasinin derhal ilan edilmesini eğer ilan edilmezse yerine V. Mehmet Reşat'ın geçmesini ve ona biat edileceğini bildirip padişah II.Abdülhamid'in meşrutiyeti ikinci kez ilan etmesini istemişlerdir. Padişah bakanlarını toplayarak olayların değerlendirilip görüşülmesini emreder. İstanbul'da yayınlanan bir gazetede padişahın 24 Temmuz günü Meşrutiyeti ilan ettiğini bildirilir.⁸¹

Said Paşa Hükümetini isteyemen İttihatçılar hükümetinde değişmesi için bazı düşünceler öne sürmüştür. Bu durum karşısında Said Paşa meşruti yönetime uygun

⁷⁶OĞUZ, Osmanlı Devleti'nin Genel Borçları, s.53.

⁷⁷ÖZDEMİR, Biltekin, *Osmanlı Devleti Dış Borçları:1854-1954 Döneminde Yüzyıl Süren Boyunduruk*, Ankara, Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı Yayınları, 2010, s.102-120.

⁷⁸KAZGAN, Haydar, *Galata Bankerleri*, İstanbul, Orion Kitebevi Yayınları, 2005, s.156.

⁷⁹OĞUZ, Osmanlı Devleti'nin Genel Borçları, 2005, s.56-63.

⁸⁰AHMAD, Feroz Ahmad, *İttihat ve Terakki*, İstanbul, Kaynak Yayınları, 2016, s.125

⁸¹HANIOĞLU, M. Şükrü, *Bir Siyasi Örgüt Olarak Osmanlı İttihat ve Terakki ve Jön Türkler* (1889-1902, İstanbul, İletişim Yayınları, 1989, s.87-95.

yeni bir hükümet kurmayı başlatmıştır. İttihatçılar hafiyelik teşkilatının kaldırılmasını istemiş fakat bu durum padişah II.Abdülhamid'in isteyeceği bir olay değildir ve İttihat Terakki üyeleri Cavid, Rahmi, Enver Bey'in İstanbul'a girmesine onay vermiştir. 1 Ağustos 1908 yılında Said Paşa padişahın görüşleri ve Hatt-ı Hümayun'u I.Meşrutiyet'in ilanı sırasında okunan yazı gibi okumuştur.⁸² On beş maddeden oluşan hatt-ı hümayuna göre; halk şahsi hürriyete hak ve görevlere eşit olarak sahip olacaktır. Sorgusuz sualsiz tutuklama olmayacak, basın sansürü kaldırılacak, seyahat eğitim, toplantı özgürlüğü, askerler dışındaki memurların istedikleri yere tayini gerçekleşmeyecek, her memur kendi ilgili bakanlığınca tayin edilecektir.⁸³ Devletin gelir ve giderleri her malî yıl başında açıklanacaktır. Bahriye ve Harbiye Nazırlarının padişah tarafından atanması maddesi İttihatçıların tepkisini çekmiştir.⁸⁴ İttihatçılar Kanun-i Esasinin 27. Maddesi bakanların sadrazam tarafından seçilip padişah tarafından onaylanmasının gerektiğini maddenin bu şekilde olduğunu ifade etmişlerdir. Said Paşa hükümeti olaylar karşısında daha fazla tutunamayıp istifasını vermiştir. Aslında İttihatçılar padişaha doğrudan muhalefet edemeyip hükümete muhalefet etmişlerdir. II.Abdülhamid'in aniden ilan ettiği Meşrutiyete hazırlıksız yakalanan İttihatçılar eski hükümetle devam etmek zorunda olup emelleri seçim sonrasına kalmıştır.⁸⁵

Seçimlere I. Meşrutiyet Meclisi'nin daha önce hazırladığı seçim kanunu ile gidilir Kamil Paşa başkanlığında yeni bir hükümet kurulur. İttihat ve Terakki gurubu dışında Prens Sabahattin'in kurduğu liberal görüşüyle Osmanlı Ahrar Fırkası da vardır. Meşrutiyetin ilan edilmesindeki gösterdikleri gayreti seçimlerde de göstermiş seçim sadece bir gün değil başka günlerde de gerçekleşir ve seçimin kazananı İttihat ve Terakki olmuştur. Osmanlı Ahrar Fırkası sadece bir mebusunun meclise girişi sağlanmıştır. Otuz dokuz kişilik Meclis-i Ayan üyelerini de padişah II.Abdülhamid görevlendirir.⁸⁶ Meclisin yeni başkanı eski firari Ahmet Rıza olmuştur. Osmanlı Ahrar Fırkası üyesi olmasına rağmen Kamil Paşa hükümet başkanı olur ancak ikinci oylamada güven oyu alamayınca yerine Hüseyin Hilmi Paşa sadrazam olarak atanır ilk kez hükümet programı meclisin güven oyuna sunulmuştur.⁸⁷

⁸²RAMSAUR, Ernest E., *Jön Türkler ve 1908 İhtilâli*, Çev. Nuran Y., İstanbul, Pozitif Yayınları, 1990, s.60-72.

⁸³AHMAD, İttihat ve Terakki, s.191-193.

⁸⁴RAMSAUR, Jön Türkler ve 1908 İhtilâli, s.82-90.

⁸⁵HANİOĞLU, Bir Siyasi Örgüt Olarak Osmanlı İttihat ve Terakki, s.95-99.

⁸⁶AHMAD, İttihat ve Terakki, s.197.

⁸⁷HANİOĞLU, Bir Siyasi Örgüt Olarak Osmanlı İttihat ve Terakki, s.102.

Kanun-i Esasi'nin 120. Maddesi haber verilmeden toplantı ve teşkilat kurma özgürlüğü vermektedir.⁸⁸ Bazı gruplar özellikle kendilerini baskı altında hisseden şahısların toplanıp birleşmesi önünde bir engel kalmamıştır. İttihatçılar kendilerini güvende hissetmemektedir ve İttihatçı olan Avcı taburlarının İstanbul'a gelmesi ve Yıldız Sarayı yakını Taşkışla'ya yerleştirilmesini gerçekleştirmişlerdir.⁸⁹ Avcı taburları içerisinde alaylı subaylar II.Abdülhamid'i Meşrutiyetin önündeki tehdit olarak görmüşlerdir. Alaylı subayların getirilme nedeni II.Abdülhamid'in korkutulup baskı kurularak gözdağı verilmesi içindir. İdare ettikleri küçük askeri gruplar alaylı subaylar gibi düşünmeyip II.Abdülhamid'i seven ve saygı duyan kişilerden oluşmaktadır. Alaylı subayların işine son verilir ki bu durum daha da tepki toplamıştır. Sabah gazetesi yazarı Hasan Fehmi'nin bir sukikasta kurban gitmesi ölmeden önce İttihatçıları eleştiren bir yazının kaleme alınması ve öldürülmesiyle şüpheler İttihatçılara yönelir.⁹⁰ Volkan gazetesi yazarı Derviş Vahdeti gazetesinde Hasan Fehmi Suikastını ele almış, hem İttihatçılara hem II.Abdülhamid'e eleştiri içeren yazılar yazmıştır daha sonra İttihat-ı Muhammedi Cemiyeti'ni kurmuş, gazetesinde ilan etmiştir.⁹¹

13 Nisan 1909 yani Rumî 31 Mart'ta Avcı Taburları Ayasofya Meydanında toplanıp silah atmış ve isteklerde bulunmaya başlamıştır.⁹² İstekleri içerisinde göze çarpan konular harbiye ve bahriye nazırlarının padişah tarafından atanması ve Mebusan başkanı Ahmet Rıza'nın görevden alınması konularını içermektedir. Hem İttihat Terakki hem de II.Abdülhamid yönetimine karşı çıkmışlardır. Bu durumda Derviş Vahdeti'nin kurduğu İttihat-ı Muhammedi Cemiyetini hatırlatmaktadır ki içlerinde cemiyetin bayrağını taşıyan kişilerde olmuştur. Ahmet Rıza zannettikleri Nazım Bey'i öldürmüş yine Tanin gazetesi yazarı Hüseyin Cahit zannettikleri Lazkiye Mebusu Aslan Bey'i öldürmüş caddelerde mektepli subaylı avına çıkmışlardır.⁹³ Olaylar kontrolden çıkmış ancak padişah II.Abdülhamid savaş olmamasını istediği için üzerlerine asker göndermemiştir. Selanik de ise Meşrutiyetin tehlikede olduğunu düşünen bir grup İstanbul'a hareket etmiştir, Selanik'ten gelen grup, askerlerden oluşan gönüllü bir gruptur daha sonra "Hareket Ordusu" diye

⁸⁸YÜCEKÖK, Ahmet N., TURAN, İlter, ALKAN, Mehmet Ö., *Tanzimattan Günümüze Sivil Toplum Kuruluşları*, İstanbul, Türkiye Ekonomi Ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, 1998,s.46-52.

⁸⁹HANIOĞLU, Bir Siyasi Örgüt Olarak Osmanlı İttihat ve Terakki, s.104-106.

⁹⁰YÜCEKÖK, TURAN vd., *Tanzimattan Günümüze Sivil Toplum Kuruluşları*, s.51-54.

⁹¹YÜCEKÖK, TURAN vd., *Tanzimattan Günümüze Sivil Toplum Kuruluşları*, s.55-56.

⁹²ALKAN, Ahmet Turan, *Ordu Siyaset İlişkisinin Tarihine Bir Derkenar:31 Mart Vak'ası ve Sonuçları Osmanlı*, İstanbul, Yeni Türkiye Yayınları, II, 1999, s.420-429.

⁹³ ALKAN, Ordu Siyaset İlişkisinin Tarihine Bir Derkenar, s.425-427.

isimlendirilmiştir.⁹⁴ İstanbul'a yaklaşan Hareket Ordusu komutasını Mahmut Şevket Paşa idare etmiştir. Hareket ordusu içinde Mustafa Kemal de asker olarak bulunmuştur, Mustafa Kemal Hareket Ordusu'nda kolağası görevindedir. 24 Nisan da sıkıyönetim ilan edilir isyan sona ermiş, II.Abdülhamid İttihatçılara karşı muhalefeti harekete geçirmekle suçlanır ancak herhangi bir delil bulunmamıştır.⁹⁵ Said Paşa başkanlığında Meclis-i Umûm-i Milli toplanır II.Abdülhamid'in hal'ine karar verilmiştir, yerine kardeşi V.Mehmet Reşat padişah olmuştur. II.Abdülhamid'in otuz üç yıllık saltanatı sona ermiştir, Derviş Vahdeti'nin idamı gerçekleştirilir. İngilizler Ahrarcıları desteklemiştir ve aslında Ahrarcı faaliyetleri gözden kaçırmıştır. Çünkü isyanlar sadece İstanbul'da sınırlı kalmayıp Anadolu'ya da yayılmış Suriye ve Hicaz'da isyanlar başlamıştır. İstanbul isyanlarının başladığı günün ertesinde Adana'da Ermeni olayları çıkmıştır Adana olaylarında asıl hedef İttihatçılardır. İngilizler Bağdat Demiryolları imtiyazının kendi lehlerine çözümlenmesi için Prens Sabahattin taraftarlarının desteğini almıştır. Bu devrim İngilizlerin yaptığı karşı devrim niteliği taşır hem tahtta istemedikleri II.Abdülhamid'ten kurtulmuş hem de İttihat ve Terakki'ye baskı kurmuştur. Bu baskının en iyi örneği bir kaç ay sonra Bağdat Demiryolları ile ilgili görüşmelerin başlamış olmasıdır.⁹⁶

⁹⁴TÜRKMEN, Zekeriya, *Hareket Ordusu ve Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal*, Ankara, Genel Kurmay Basımevi Yayınları, 1999, s.21-25.

⁹⁵TÜRKMEN, *Hareket Ordusu ve Kurmay Yüzbaşı*, s.35-44.

⁹⁶TÜRKMEN, *Hareket Ordusu ve Kurmay Yüzbaşı*, s.48.

İKİNCİ BÖLÜM

2. II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİNDEN İTİBAREN VERİLEN İMTİYAZLAR (1876-1923)

2.1. İmtiyaz Ve Osmanlı Devleti'nde İmtiyaz

İmtiyaz kelimesinin sözlük anlamı başkalarına tanınmamış hak ve kişisel uygulanmış şarttır. Hukuki anlamda maden işletmek, fabrika kurmak ve benzeri bir kişi veya kuruluşa devlet tarafından özel izin verilmesi, bir şahıs veya şirket yahut da bir hey'ete tahsis edilmesidir. İmtiyaz alan kurum veya şahıs aldığı imtiyaz alanında yaptığı antlaşma sonucunda belirli hak ve kazanç sağlamak düşüncesi ile imtiyaz talep eder.⁹⁷ Bir ülkede yaşayan yabancı devlet vatandaşlarına tanınan imtiyazların tamamı kapitülasyonları açıklar.⁹⁸ Osmanlı Devleti kapitülasyon kelimesi olarak genellikle imtiyazat-ı ecnebiye demiştir daha sonra uhud-u atika, ahidname, imtiyazat-ı atike-i ecnebiye, muahedat-ı atika gibi kelimeler kullanmıştır.⁹⁹ İmtiyaz ile kapitülasyon kelimeleri çoğunlukla birbiriyle karıştırılmış genel olarak imtiyaz denilince kapitülasyon, kapitülasyon denildiği zaman akla imtiyaz kelimesi gelmiştir. İmtiyaz sözleşmelerinde yapılacak kamu hizmeti imtiyaz alan kişi tarafından tüm masraflarının karşılanması ve işletilmesi esasına dayalı antlaşmalardır.¹⁰⁰ Verilen haktan yararlanan kişi aldığı hak karşılığında bir ücret öder kâr ve zarar kendisine aittir. Ayrıcalık veren kişiye imtiyaz veren, hakkı alan kişiye imtiyazcı ya da imtiyaz sahibi denir. Kapitülasyon ise bir hükümdar tarafından bazı gruplara tanınan imtiyazlar bütünüdür kapsar. Hükümdar değişikliğinde kapitülasyonlar tekrardan yenilenir. Kanuni Sultan Süleyman'ın Fransa'ya vermiş olduğu kapitülasyonlar 1740'da süresiz verilmiş dostluk ve ticaret antlaşmalı olarak anılmıştır.¹⁰¹ İmtiyazlar, şirketlerin öncülüğünde işletilen şirkete ayrıcalık verilir ve imtiyaz tanıyan taraf

⁹⁷GÖZLER, Kemal, *İdare Hukuku*, Bursa, Ekin Kitabevi Yayınları, II, 2003, s.362.

⁹⁸DOĞAN, Cahit, "Kapitülasyonların Siyasi Ve İktisadi Sebepleri", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, İstanbul 1980, II, s.126-127.

⁹⁹MALHUT, Mustafa, *Meclis-i Mebusan'da İmtiyazlar Sorunu Ve Tartışmaları (1908-1914)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2009, s.2.

¹⁰⁰İNALCIK, Halil, İmtiyazat, *Türk Diyanet Vakfı Ansiklopedisi*, c.XXII, İstanbul, Türk Diyanet Vakfı Yayınları, XXII, 2000, s.242.

¹⁰¹NEBİOĞLU, Osman, *Bir İmparatorluğun Çöküşü Ve Kapitülasyonlar*, Ankara, İş Bankası Kültür Yayınları, 2016, s.14

herhangi bir zarara uğramaz. Kapitülasyon veren ülke ekonomik ve siyasi anlamda zarara uğrayabilir. Kapitülasyonların yaptığı etki ile posta, banka, tramvay, deniz yolu, elektrik, maden, telefon, gaz gibi hizmetlerin imtiyaz verilip yabancı şirketlerin yönetimine geçmesidir.¹⁰²

II.Meşrutiyet zamanında verilen kapitülasyon ve imtiyazların kaldırılması görüşü Osmanlı Devleti içerisinde egemen olmuştur. 1911 yılında İttihat ve Terakki grubu kapitülasyonların kaldırılmasını kurul içerisinde görüşmüştür.¹⁰³ 1914’de İttihat ve Terakki Grubu Birinci Dünya Savaşı başladığı tarihlerde yabancı devlet elçilerine kapitülasyonları kaldırdıklarını bildirmiştir. Mondros Ateşkes Anlaşmasıyla tekrar kapitülasyonlar yerini almış, Lozan sonrası kapitülasyonlar kaldırılmıştır. Dünya ekonomik Buhranı’nın yaşandığı zamanda Türkiye Cumhuriyeti’ndeki pek çok yer millileştirilir.¹⁰⁴

1881-1914 yılları arasında Osmanlı işletmelerine aktarılan para bir milyar franktan fazladır. Genellikle dış ülkelerden alınan sermaye ile açılan şirketlerin oranı fazladır. En fazla sermaye alınan ülkeler Fransa, Almanya, İngiltere, Belçika’dır.¹⁰⁵

2.2. Osmanlı İmparatorluğunda Demir Yolu İmtiyazları

Kara yolu ulaşımı oldukça yavaş ve maliyetli ulaşım şeklidir, deniz ve nehir ulaşımının gerçekleşemediği yerlerde kara ulaşımının maliyetinin aza indirilmesi mali açıdan önem arz etmiştir. Demir yolu ulaşımı diğer ulaşım araçlarına göre daha hızlı olması demir yolu ulaşımını cazip hale getirmiştir. Avrupa da ilk demir yolu 1830 senesinde açılır, Osmanlı Devleti’nde ilk demir yolu ulaşımı Islahat Fermanı’ndan sonra yabancı yatırımcılara olanak tanınması ile başlamıştır. Padişah Abdülmecid saray duvarına tren resmi asıp ülkede bu tür trenleri görmek istediğini belirtmiştir.¹⁰⁶ Demir yolu ulaşımı Osmanlı Devleti’ne diğer yeni ulaşım araçlarından daha önce gelmiştir. Osmanlı devleti için askeri, ekonomik, siyasi önem taşımaktadır. Osmanlı Devleti’nde ülke içerisinde halkın ihtiyaçlarına göre düzenlenmiş bir ulaşım ağı bulunmamaktadır. Üretim ve tüketim mallarının işlenmiş yer altı yer üstü kaynaklarının ihracatında yollara gereksinim duyulmuştur.

¹⁰²İNALCIK, İmtiyazat, s.250-251.

¹⁰³TUNAYA, Tarık Zafer, *Türkiye’de Siyasi Partiler*, İstanbul, İletişim Yayınları, III, 2000, ss.287-289.

¹⁰⁴ NEBİOĞLU, Bir İmparatorluğun Çöküşü, s.68-69

¹⁰⁵ TUNAYA, Türkiye’de Siyasi Partiler, III, s.290-295.

¹⁰⁶SERTOĞLU, Mithat, “Türkiye’de İlk Tren”, *Demiryol Dergisi*, 1964, S.456, s,6

İşyanların olduğu ya da savaşların yapıldığı alanlara sevkiyat işlemlerinde güvenli yolların olması gereklidir. İlk defa demir yolu hattı İngiltere de ortaya çıkar 1825’de demir yolu ulaşımına açılır.¹⁰⁷

Osmanlı Devleti’nde ilk defa demir yolu imtiyazı İngiltere’ye Kırım Savaşı’ndaki yardımlarından ötürü verilmiştir. Mısır’da 1851 yılında yapımına başlanır 4400 km. uzunluğunda yapılır.¹⁰⁸ Mısır en yoğun demir yolu hattına sahip olmuştur. Anadolu’da ise ilk demir yolu hattı Avrupalı girişimcilerin desteğiyle 1860 senesinde yapımı başlanan İzmir-Aydın hattı inşaatı ile gerçekleştirilmiştir. Hattın devamı 1879 Sarayköy, 1888 Dinar’a kadar uzatılmış bu hattın imtiyaz sahipleri İngilizler olmuştur.¹⁰⁹ 1873 Haydarpaşa İzmit demir yolu açılır, 1875 Bursa-Mudanya Demir Yolu yapılırsa da yapımı sırasında oluşan hata sebebiyle hizmet verememiştir. Osmanlı da Abdülmecid zamanı Ali Paşa ve Fuat Paşa demir yolu üzerine bir program hazırlar programa göre Tuna İstanbul arası ulaşım gerçekleştirilip İstanbul, Viyana, Paris birbirine bağlanmış olacaktır bu proje için gerekli mali kaynak yetersizdir.¹¹⁰ Ali Paşa ve Fuat Paşa’nın projesini gerçekleştirmek için Abdülaziz Davut Paşa’yı Avrupa’ya gönderir. Nafia Nazırı Davut Paşa bir Belçika Bankeri Bay Hirsch ile iki bin kilometre garanti şartıyla 99 yıllığına anlaşma imzalanmıştır.¹¹¹ Paris, Viyana, İstanbul bağlantısı sağlanmıştır.¹¹² Abdülaziz’in bir projesi de İstanbul ve Bağdat’ın bağlanması bu amaç doğrultusunda Alman mühendis Pressel’i Asya Osmanlı genel müdürlüğüne getirirerek bir proje hazırlamasını istemiştir. Pressel Projesini yapar; ancak Osmanlı maliyesinin çökmesiyle proje gerçekleştirilmez.¹¹³

Demir yolu yapımı imtiyazlarını uluslararası siyasette önemli bir denge aracı olarak kullanan Sultan II.Abdülhamid, demir yolu projelerinin ne kadar stratejik bir konuma sahip olduğunu bu siyaseti ile ortaya koymuştur. Osmanlı demir yolları denildiği zaman II.Abdülhamid’in demir yollarındaki önemi çok fazladır çünkü demir yolu yapımı padişahın temel politikasından birini oluşturur. Sirkeci ve Haydarpaşa Garı’nı yaptırmış ve de ülke demir yolu hattının % 73.4’ü II.Abdülhamid

¹⁰⁷ SERTOĞLU, Türkiye’de İlk Tren, s.7-8.

¹⁰⁸ GÜLSOY, Ufuk, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul, Eren Yayınları, 1994, s.38.

¹⁰⁹ HOBBSWARM, Eric, *Devrim Çağı*, Çev. Bahadır Sina Şener, İstanbul, Dost Kitabevi Yayınları, 1998, s.59.

¹¹⁰ IMBERT, Paul, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Yenileşme Hareketleri Türkiye’nin Meseleleri*, Çev. Adnan Cemgil, İstanbul, Engin Yayıncılık, 1981, s.68.

¹¹¹ SAYAR, Nihat, *Türkiye İmparatorluk Dönemi Mali Olayları*, İstanbul, Kişisel Yayınlar Yayınevi, 1987, s.217.

¹¹² IMBERT, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Yenileşme ...*, s.69-70.

¹¹³ SAYAR, Türkiye İmparatorluk Dönemi Mali Olayları, s.72-78.

zamanında yapılmıştır.¹¹⁴ En fazla demir yolu hattı yapımı Düyun-ı Umumiye kurumu kurulduktan sonra olmuştur. Anadolu demir yolları 1888, Bağdat Demir Yolu 1889, Selanik ve Manastır demir yolu 1890, Kudüs Yafa demir yolu 1889, Şam-Beyrut 1890, İstanbul ve Selanik demir yolu 1892 senesinde yabancı sermayedarların yatırımları sonucunda imtiyaz hakkı verilerek yaptırılır.¹¹⁵ Sermaye girişinin fazla olduğu yine kilometre garantisinin fazlaca verildiği Bağdat Demir Yolu Hattı imtiyazı Osmanlı adına siyasi ve iktisadi getirisi olan bir yol yapımıdır. Bağdat Demir Yolu ile Musul ve Bağdat ordan da Basra'ya ulaşım sağlanmıştır. Almanya'ya verilen bu hat diğer ülkeler İngiltere ve Fransa gibi devletlerce kuşkuyla karşılanmış oluşan bu ortaklık istenilmemiştir. Almanya ise Bağdat Demir Yolu Hattı imtiyazı ile Anadolu'da etkin ve söz sahibi olacağının bilincindedir. Osmanlı için en önemli nedenlerden biri stratejik ve askeri amaçlı faydadır. Egemenliğe uzak olan vilayetlerin güvenliğinin sağlanması açısından asker sevkiyatı yapıp bu bölgelerin denetimi yapılacak olması fikridir.¹¹⁶ Demir yolu imtiyazları Osmanlı Devleti için önemli bir yere sahiptir; çünkü dağılmayı engelleyebilecek ve ekonomi düzeyini yükseltmek için bir fırsat olarak görülmüştür. Güzergahta bulunan yol üzerindeki önemli maden yatakları işletilecek, verimli topraklarından elde edilen ürünler ucuz ulaşım ile diğer bölgelere ulaşacaktır, bozulan Osmanlı otoritesi yeniden sağlanıp oluşan isyanlara karşı hızlıca asker sevkiyatı yapılacaktır. Toplanan vergiler ile Osmanlı ekonomisi düzeleceği için dış borçlar ödenecektir. Osmanlı yöneticileri demir yolu yapımına iç güvenliğin sağlanması, tarımsal vergilerin az kayıpla alınması hususunda destek vermektedir.¹¹⁷ Osmanlı itibarını yeniden yükselticektir, demir yolları kilometre teminatı, iltizam usulü, imtiyaz olarak verilerek inşa edilmiştir. Osmanlı Devleti konumu açısından stratejik bölgeleri içinde barındıran noktaların ortasında bulunmaktadır. Demir yolu yapımı Osmanlı Devleti'ni Avrupa'ya daha bağımlı hale getirir.¹¹⁸

Demir yolu sistemi içerisinde siyasi, askeri, stratejik, ekonomik özellikler barındırmıştır. Büyük devletleri İngiltere, Fransa, Rusya ve Almanya gibi devletlerin dikkatini bölgeye çekmiş ve bu devletleri çeşitli amaç ve beklentiler etrafına

¹¹⁴PAMUK, Şevket, *Osmanlı Ekonomisi Ve Kurumları*, İstanbul, İş Bankası Kültür Yayınları, 2016, s.55-67.

¹¹⁵PAMUK, Osmanlı Ekonomisi Ve Kurumları, s. 65-69.

¹¹⁶QUATAERT, Donald, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı Ve Direniş1881-1908*, Çev. Sabri Tekay, Ankara, İletişim Yayıncılık, 2017, s.68-70.

¹¹⁷ENGİN, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul, Eren Yayınları, 1993, s.38-42.

¹¹⁸IMBERT, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme ...*, s.74-77.

toplamıştır.¹¹⁹ Osmanlı Demir yolu hatlarının %90'ı yabancı işletmeciler tarafından yapılır. En fazla demir yolu hattı yapımına sahip olan ülke Fransa'dır. Fransız yatırımcılar 19.yy'da Yafa-Kudüs, Beyrut-Şam, Trablusşam-Humus, Rayak-Halep demir yolunu yapmıştır. Hicaz demiryolu hattı yapımı Osmanlı Devleti'nin kendi maddi imkanlarıyla oluşturulur. 1903 Bağdat demiryolları hattı için bir imtiyaz antlaşması daha yapılır, bu hatla demiryolu Konya'dan Basra'ya kadar ulaşmıştır.¹²⁰ Hicaz Demir Yolları ise çok önemli özelliği islamiyetin kutsal yerleri ile Osmanlı'nın başkentini birbirine bağlayacaktır. Hac ziyaretini kolaylaştırıp Osmanlı Devleti'nin dışarıdaki itibarını arttıracaktır, demir yolu ulaşımı politikasının temeli stratejik, askeri ve siyasi yapıya dayanmıştır.¹²¹ Padişah II.Abdülhamid ülke içerisindeki iç güvenliğin kısa sürede sağlanıp olası isyan ve tehditlere kısa sürede ulaşıp refah düzeyinin artacağını, tarım ürünlerinin ülke içerisinde dağıtımını ile ülke gelirlerinin artacağını düşünmüştür. Tarım üzerinden alınan verim arttığı için vergilerde artmıştır, ithalat ve ihracatta alınan gelirin artmasıyla ülke kalkınmış olacaktır.¹²²

Ekonomik olarak demir yolu tarım ürünlerini geliştirirken, endüstriyi olumsuz etkilemiştir. Tarım ürünlerinin değişik coğrafyalara taşınması demir yolu hattı sayesinde gerçekleştirilir. Tarım ürünlerinin hayvanlar aracılığıyla karadan taşınması çok maliyetlidir. Demir yolu hattının bulunduğu yerlerde çiftçilik ile uğraşılması çiftçilik faaliyetlerini de olumlu etkileyip çiftçiliğe özendirmiş, Osmanlı Balkanlar'dan göç eden halkı demir yolu hattı üzerinde çiftçilik yapması için teşvik etmiştir. Demir yollarının yapımı Osmanlı askeri imkanlarını yükseltir. Asker sevkiyatını hızlandırır hatta 1897 Yunan Savaşı sırasında askerleri Anadolu'dan cepheye ulaştırıp galibiyetle sonuçlanmıştır. Osmanlı da İngiltere ve Fransa'nın inşa ettiği demir yollarını maddi çıkarlarını yansıtırken Almanya'nın yaptığı demir yolu ulaşımı stratejik ve askeri yapıdadır.¹²³

Osmanlı Devleti'nin dışa bağımlılığını arttıran bir araç olan demir yolu ulaşımıdır. Emperyalist devletlerin çıkarlarına göre askeri, ekonomik, siyasi çıkarlarına göre hareket etmek zorunda kalmıştır. Avrupalıların gayesi demir yolu bölgelerinde etkinlik oluşturup sömürgelerine dahil etmektir.¹²⁴ Hatların geçeceği

¹¹⁹İNALCIK, İmtiyazat, s.240-250.

¹²⁰ NALCIK, İmtiyazat, s.240-250.

¹²¹KURMUŞ, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul, Yordam Kitap Yayınları, 2012, s.48-50.

¹²²KURMUŞ, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, s.46-52.

¹²³AKBULUT, Gölpinar, *Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*, Ankara, Anı Yayınevi, 2010, s.87.

¹²⁴AKBULUT, *Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*, s.65-71.

yolları belirlerken sorunlar oluşmuştur yatırımcı devletler kendi çıkarlarına uygun olarak yolları belirlemek istemiştir. İngilizler Hint sömürge yollarını tehdit edeceğinden Bağdat Demir Yoluna karşı çıkmıştır. Almanya ve Fransa da demir yolu yaparken çıkarlarına ters düşmemeye özen gösterir. Almanya Rus sınırına yakın olmak istememiştir Almanya-Kayseri hattını Rus baskısından dolayı yapamamıştır. Borç karşılığında imtiyaz verilerek yapılması Osmanlı'nın borçları ödemek için demir yolu hattına yöneldiğini de gösterir. Hicaz Demir Yolları dışında Osmanlı Devleti'nde yapılan diğer demir yolları yabancı sermayenin desteğiyle gerçekleşir.¹²⁵

İşletme ve inşası imtiyaz olarak verilen demir yolları Osmanlı'nın önemli bir politikasıdır. Yatırımcıların şirketleri kilometre garantisi ile korunmuş devletin arazisi şirketlere hiçbir bedel ödemedi verilmiştir. Kilometre garantisiyle demir yolu hattından beklenen gelir elde edilmezse aradaki zararı Osmanlı teminat olarak gösterdiği öşürler ile kapatmıştır. Verginin yeterli olmadığı zamanlarda Osmanlı borçlanmak mecburiyetinde kalmıştır verilen imtiyaz başka borçları doğurmuştur. Dışarıdan gereken malzeme Anadolu'ya hiç bir gümrük vergisi ödenmeden alınır. Hat çevresindeki alanlarda petrol ve maden arama işleme hakları da vardır.¹²⁶

Demir yolu hattı yapımıyla Osmanlı Rusya, Romanya, Bulgaristan buğdayına olan ihtiyacı azalmış Anadolu ve Rumeli'nden temin edebilmiştir. Yine demir yolu hatlarında çalışacak insan gücüne ihtiyaç duyulmuş bu durum istihdam olanağı sağlamış, makasçı, istasyon şefi, gişe memuru gibi işlerde çalışılmıştır. Bazı mesleklerin bitmesine de sebep olmuştur. Osmanlı el sanatları daha önce Sanayi Devrimi'nin etkisiyle makinalı ve az maliyetle ucuza satılan ürünler karşısında rakip olmakta zorlanırken demir yolu yapımı ile daha fazla ürün ucuz fiyata ihraç edilip satılmıştır. İç kesimlerdeki ve İstanbul, İzmir, Selanik gibi kentlerdeki esnaf sınıfı en çok etkilenen kesimdir.¹²⁷ Daha önce demir yolu hattı yapılan alanlarda demir yolu ulaşımı olmadığı için kervancılar tarafından ulaşım sağlanır bu sebeple kervancılar iş bulamaz hale gelmiştir. Toplumsal açıdan demir yolunun olduğu yerlerde taşrada yaşayan halk diğer bölgedekilerle etkileşim yapmışlardır. Demir yolu çalışanları arasında yabancı olan çalışanlar üst düzeyde çalışırken müslüman çalışanlar teknik

¹²⁵KURMUŞ, Emparyalizmin Türkiye'ye Girişi, s.45-55.

¹²⁶ENGİN, Rumeli Demiryolları, s. 430-442.

¹²⁷GÜLSOY, Hicaz Demiryolları, s.179-185.

bilgi yetersizliği ve imtiyaz sahiplerinin yabancılara üst düzey yetki vermesi sebebiyle müslümanlar daha alt konumda bakım, tamir kısmında çalıştırılmış.¹²⁸

Yabancı şirketlerin yapmış olduğu demir yolları hattı: Anadolu'da: Anadolu Hattı, İzmir-Aydın ve İzmir Kasaba, Bursa-Mudanya, Bağdat, Adana-Mersin hattıdır. Avrupa bölümünde: Varna-Ruşçuk, Şark demiryolu, Cernovada-Köstence, İstanbul-Selanik, Selanik- Manastır hatlarıdır. Osmanlı Devleti'nin kendi başına yaptığı: Hicaz Demir Yolu. Arap coğrafyasında yapılan demir yolu hatları: Havran-Beyrut-Şam, Humus-Trablusşam, Yafa-Kudüs, Halep-Riyak demir yollarından oluşur. Osmanlı sınırlarında toplamda 8343 kilometre demir yolu inşa edilmiş bu yolların 6778 kilometresini yabancı sermayenin yaptığı yollar oluşturur. Yerli olarak yapılan Hicaz demir yollarını Osmanlı kendi hazinesinden yaptırır 1564 kilometredir.¹²⁹ Milli çıkarlar doğrultusunda ilerleyemeyen demir yolları emperyalist güçlerin kendi çıkarlarına göre şekillenir.¹³⁰

Kilometre garantisi, işletme ve inşa imtiyazı alan devletler kârlı yatırımlar kazanmış bir nevi sömürü yöntemiyle çıkarlara uygun davranılmıştır. Sırf kâr sağlamak isteyen yatırımcılar çoğunlukla düz bir arazide bile karmaşık ve dolambaçlı ilerleyip coğrafyadaki petrol, maden, kilometre garantisi gibi unsurları daha fazla almak için gerçekleştirmişlerdir.¹³¹ Uzun süreliğine verilen imtiyaz bölgelerindeki kâr ve zarar hattı işleyen tarafa ait olmuştur.¹³² Ucuz ve kolay ulaşım imkanı ve gerektiğinde asker sevkiyatı konusu Osmanlı'nın demir yolu ile kazandığı kârı olmuştur. İmtiyaz alan kumpanyanın aldığı seneden itibaren ve imtiyaz süresi boyunca elde ettiği kâr ve zararı kumpanyaya ait olup devlet hiç bir mesuliyet kabul etmeyerek haklarını korumuştur.¹³³ Dünya pazarlarına açılma olanağı sağlamış ihracatta farklı bir ivme yapılmıştır. İmtiyazların verilmesiyle en fazla fayda sağlayan Osmanlı Devleti olmamış, yabancı sermaye olmuştur.¹³⁴

¹²⁸ELDEM, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, İstanbul, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1994, s.200-210.

¹²⁹GEORGEON, François, *Sultan Abdülhamid*, Çev. Ali Berktaş, İstanbul, İletişim Yayınları, 2012, s. 501.

¹³⁰AKBULUT, Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı, s.65-71.

¹³¹SATAN, Ali, "*Osmanlı'nın Demiryolu Çağına Girişi*", *Osmanlı'da Ulaşım*, ed. Vahdettin Engin vd., İstanbul, Çamlıca Yay, 2012, s. 209-210.

¹³²BOA., Bab-ı Asafi Divan-ı Hümayun Sicilleri Mukavelename Defterleri, 30/5.

¹³³BOA., Bab-ı Asafi Divan-ı Hümayun Sicilleri Mukavelename Defterleri, 30/5.

¹³⁴ÖZDEMİR, Mehmet, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları Yapısal ve Ekonomik Sorunlar (1918-1920)*, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınevi, 2001, s.10-22.

Tablo 2.2. 1914 Yılına Kadar Osmanlı Demir Yolu İmtiyazları(Eldem, 1994:164)

Adı	Kilometre uzunluğu	İmtiyaz Tarihi	Sermayenin Kaynağı
Köstence-Cernovada	661	1856	İngiltere
Ruşçuk Varna	856	1861	İngiltere
Şark Demiryolları:			Banque de Partis et de Pays-Bas
İstanbul-Edirne	318	1868	(Fransa,İsviçre,Avusturya,Belçika)
Şarki Rumeli	386	1868	
Selanik-Mitroviçe	363	1868	
Edirne-Dedeâğaç	149	1868	
Bosna Kısmı	102	1868	
Babaeski-Kırkkilise	46	1910	
Mudanya-Bursa	41	1871	Fransa
Mersin Adana	67	1883	İngiltere ve Almanya
Üsküp-Sırp	131	1884	Osmanlı Bank
Selanik-Manastır	219	1890	Deutsche Bank
Dedeâğaç-Selanik	508	1892	Osmanlı Bank
Aydın Hatları:			
İzmir-Aydın	130	1856	İngiltere
Aydın Dinar Eğridir	347	1879	İngiltere
Tire-Ödemiş-Çivril	137	1882	İngiltere
İzmir-Kasaba	97	1863	
Kasaba-Alaşehir	76	1872	
Manisa-Soma	92	1888	Fransız Sermayesiyle İngiltere
Alaşehir-Afyon	252	1884	
Soma-Bandırma	184	1888	
İzmir-Bandırma	5		

Anadolu hatları:	93	1888	İngiltere (Doyçe Bank)
Haydarpaşa-İzmit	486	1888	
İzmit-Ankara	9	1898	
Arifiye-Adapazarı	445	1893	Deutsche Bank
Eskişehir-Konya			
Suriye Hatları:			
Beyrut-Şam-Müzeyrib	258	1890	Fransa-Belçika
Riyak-Halep	332	1893	Fransa
Trablusşam-Humus	102		Fransa
Yafa-Kudüs	87	1888	Fransa
Bağdat Hattı:			
Konya-Ulukışla-Karapınar	291	1899	Deutsche Bank
Durak-Mamure	115	1899	Deutsche Bank
Toprakkale-İskenderun	59	1899	Deutsche Bank
İslahiye-Resulayn	453	1899	Deutsche Bank
Bağdat-Samarra	119	1899	Deutsche Bank
Hicaz DemirYolu	1564		Milli

2.2.1.Almanya Demir Yolları İmtiyazı

Alman-Osmanlı ilişkileri köklü bir geçmişe dayanmaktadır, Prusya birliğinin kurulmasıyla ve daha sonra devletleşmesi sonucu Almanya ile Osmanlı sıkı bir münasebet içerisine girmesine etkili olmuştur. Almanya ve Osmanlı düşman olarak karşı karşıya gelmemiş hatta bazı Alman yazarlar Osmanlı adına yayınlar yapmış, gelişimini geç tamamlayan Almanya hayat sahası politikası gereği Osmanlı Devleti'ne yakın olmayı çıkarlarına uygun bulmuştur. Almanya Mezopotamya, Anadolu, Suriye gibi bölgelerde hayat sahası politikasını etkin bir şekilde kullanabileceğinin farkındadır.¹³⁵

¹³⁵KAYNAK, Muhteşem, "Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Elazığ 1984, S.5, s.76.

1890’lardan itibaren Almanya kendisini gelecekte dünyanın efendisi olarak görmeye başlar. Kayzer II. Wilhelm’in dünya hakimiyeti sloganına, akıllı diplomat Bismark böyle bir şey yoktur diye cevap vermiştir. Ancak Bismark görevinden ayrılınca Alman politikası dolu dizgin bu olmayacak şeyin peşine düşmüştür.¹³⁶ Bismark’ın “realpolitik politikası”ndan sonra II.Wilhelm’in “weltpolitik politikası” diğer bir deyişle güneşte bir yer edinmek politikası gereği koloni savaşlarında diğer güçlü devletlere karşı durabilecek güçte ve güçlü bir donanma sahibi olup Afrika kolonilerindeki İngiltere’ye benzer bir güce ulaşmıştır. Weltpolitik politikası ile güçlenen Almanya İngiltere’nin dikkatini çeker ve İngiltere, Fransa, Rusya, Belçika’yla ittifak kurar. Almanya ise Avusturya-Macaristan ve İtalya ile ittifak kurar bu durum daha sonra 1.Dünya Savaşı’na zemin hazırlamıştır.¹³⁷

Osmanlı ülkelerine karşı Almanlar daha henüz Prusya Krallığı zamanında yakın bir ilgi duymuştur. Büyük Friedrich’in 18. Yüzyıl sonlarında ülkemizle yakından ilgilenip askeri bir ittifak girişiminde bulunduğu bilinmektedir. 1830’larda Türkiye’de genç bir subay olarak hizmet gören, sonraki dönemde Genel Kurmay Başkanı Helmuth Von Moltke, daha o zaman bu ülkeyi sadece bir asker olarak değil, bir siyaset adamı ve adeta bir iktisatçı gözü ile incelemiştir. Hatta Moltke özellikle Tuna Eyaleti’ne Alman göçlerinin yerleştirilmesini önermiştir.¹³⁸ Aynı dönemde Alman İktisatçı Friedrich Liszh Balkanlar ve Ortadoğu’nun zenginlikleri Alman teknikleri sayesinde yakın gelecekte büyük kuvvet sağlayacak bir kaynak olduğunun üzerinde durmuştur ve Almanya’nın gözlerini bu bölgeye çevirmesini istemiştir.¹³⁹ Sultan Abdülmecid 1860 yılında Ali Paşa ve Fuat Paşa’ya bir demir yolu programı hazırlattırır paşaların hazırlayıp sundukları programa göre demir yolu Tuna ve İstanbul arasında ulaşım sağlanıp Osmanlı’nın başkenti İstanbul’u Paris,Viyana’ya bağlayacaktır programa göre Bağdat-İstanbul arasında demir yolu hattı döşenecektir. Projeyi gerçekleştirmek için dört yüz milyon sermayeye ihtiyaç vardır fakat Osmanlı Devleti’nin iktisadi yapısı bu parayı karşılayacak durumda değildir.¹⁴⁰ Midhat Paşa Bağdat valiliği sırasında Bağdat Demir Yolu Hattı’nın gerekliliğini tekrar gündeme getirir.Padişaha bir rapor gönderir 1871 yılında ve raporunda Bağdat Demir

¹³⁶ORTAYLI, İlber, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman nüfuzu*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2016, s.45-48.

¹³⁷ORTAYLI, Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman nüfuzu, s.139-142

¹³⁸MOLTKE, Helmut Von, *Türkiye Mektupları*,Çev.Hayrullah Örs, İstanbul, Remzi Kitabevi, 2014, s.45.

¹³⁹ORTAYLI, Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman nüfuzu, s.126-129.

¹⁴⁰ÖZYÜKSEL, Murat, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Nüfuz Mücadelesi Anadolu Ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2013, s.15.

Yolu'nun yararlarından söz edip İngilizlere hat için imtiyaz verilmemesini maliyetin devlet tarafından karşılanmasının daha olumlu olacağı görüşündedir.¹⁴¹ Pressel isimli Avusturyalı Mühendis İstanbul'a davet edilerek demiryolları hakkında bir rapor yazması istenmiştir Pressel'in hazırladığı raporunu padişaha sunar ancak proje gerçekleşmez. Tarihe 93 Harbi olarak geçen 1877-1878 Rus Savaşı sonrasında maddi zorluklar olması sebebiyle İngiltere'den borç alma yoluna gidilir.¹⁴² İngiltere Dış İşleri Bakanı olan Salisbury İstanbul-İskenderun-Bağdat üzerinden bir demir yolu imtiyazının verilmesi şartıyla borç verebileceklerini bildirir. Salisbury İngiltere İstanbul büyükelçisi Layard'a demir yolları hakkında bir rapor hazırlattırıp II.Abdülhamid'e sunulmasını istemiştir. Bağdat Demir Yolları ile Arabistan coğrafyasına ulaşımın kolaylaşacağını, sevkiyatın hızlı gerçekleşeceğini, ekonomik anlamda kalkınma sağlayacağını anlatır, II. Abdülhamid böyle bir imtiyazı İngiltere'ye verme taraftarı değildir.¹⁴³ Bağdat Demir Yolları imtiyazı konusu 1830'lara kadar dayanmaktadır. Fransa, İngiltere, Rusya gibi devletler bu hat üzerinde imtiyaz almak istemiştir.¹⁴⁴ Bağdat Demir Yollarının inşasını II.Abdülhamid de çok önemsemektedir Bağdat Demir Yolu ile İstanbul Medine'ye bağlanacaktır.¹⁴⁵

Almanya siyasi birliğini geç kurmuş sömürge ve koloni savaşlarında geç kalmıştır. İngiltere ve Fransa gibi büyük devletler çoktan sömürge yarışında yerlerini almış ve önemli topraklara sahip olmuşlardır. Almanya Çin'e yönelmek istediğinde ise burada karşısına sanayileşme yarışına giren Rusya çıkmıştır. Tüm bu sebeplerden ötürü Almanya'nın Osmanlı Devleti'nden başka bir alternatifi de kalmaz. 1878 Berlin Kongresi ile Balkan topraklarını kaybetmiş olan Osmanlı İngiltere, Rusya ve Fransa devletlerinin kendisine karşı topraklarını paylaşma politikası içerisinde olduklarının farkında olmuştur. Almanya ise diğer devletlere nazaran Osmanlı Devleti'nin devamlılığını isteyen tarafta yer almıştır. Osmanlı denge politikası ile hareket edip Almanya'nın dostane yaklaşımına karşı tepkisiz kalmayıp dostça ilişkiler kurmalarında vesile olmuştur. Örneğin, Alman subayları Osmanlı ordusunda yer almıştır ve II.Wilhelm Osmanlı Devleti ziyaretinde bulunmuştur.¹⁴⁶

Alman şirketleri ve bankası 19.Yüzyıldan itibaren Osmanlı ülkelerinde faaliyete geçmiştir. Özellikle madencilik ve ulaştırma İngiliz ve Fransız şirketleri

¹⁴¹ÖZYÜKSEL, Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi, s.14.

¹⁴²SALİHOĞLU, Hüseyin, *Alman Kültür Tarihi*, İstanbul, İmge Yayınevi, 1993, s.167.

¹⁴³BOZDAĞ, İsmet, *Sultan Abdülhamid'in Hatıra Defteri*, İstanbul, Pınar Yayınları, 2000, s.60-61.

¹⁴⁴ORTAYLI, Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzu, s.80-90.

¹⁴⁵ORTAYLI, Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzu, s.100-103.

¹⁴⁶ORTAYLI, Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzu, s.85.

kendi aralarında paylaşmıştır. Almanya ise Mezopotamya'nın eşsiz zenginliklerinden yararlanmak istemekte ve bu durum Alman yatırımcısının dikkatini çekmektedir.¹⁴⁷

1877-1878 Osmanlı-Rus savaşından sonra Osmanlı'nın İngiltere'ye olan güveni ve ümidi sona ermiştir. Osmanlı Devleti Almanya'ya yaklaşır Berlin ve Bağdat Demir Yolları projesi bu yıllarda gündeme getirilmiştir Bağdat demiryolu projesini ilk önce İngiltere gündeme getirir amacı ise Bağdat Demir Yolu hattını Basra Körfezine bağlamaktır.¹⁴⁸ Böylece Avrupa'yı zengin petrol yataklarına bağlayacaktır, demiryolları projesine Osmanlı da sıcak bakmamıştır. 1897 Osmanlı-Yunan savaşında demir yollarının önemini anlamışlardır, Osmanlı devleti asker sevkiyatı ve vergi gelirlerinin arttırmak için demir yollarının yapılmasını istemiştir. Almanya Osmanlı Devleti'nden ilk defa demir yolu hattı imtiyazını 1888 Ankara-İzmit Demir Yolu hattı yapımı ile alır sonra İzmit-Haydarpaşa yapımı imtiyazı Alman Deutsche Bank şirketine verilir. Anadolu Demir Yollarını uzatmak amacıyla Deutsche Bank şirketi Kayseri-Ankara,Eskişehir-Konya yoluna doğru uzatılması ayrıcalığı tanınır.¹⁴⁹ Ayrıca 1897 Yunan-Osmanlı Savaşlarında Almanların maddi ve manevi desteğini alan II.Abdülhamid Eskişehir-Konya Demir Yolu Hattı'nın Afyon-Dinar'a uzatılması imtiyazını vermiştir padişah II.Abdülhamid Haydarpaşa Garı yapımını hakkını da Almanlara tanımıştır. 1888 Osmanlı yönetimi Deutsche Bank önderliğinde Anadolu demiryolu şirketi kurulur, Anadolu Demir Yolu Şirketi Haydarpaşa Ankara-Konya'ya kadar olan yerler ve Mersin-Tarsus-Adana Hattı'nın denetimi ve Bağdat Demir Yolu hattı imtiyazı Almanya'ya verilir. II.Abdülhamid Bağdat Demir Yolu projesiyle İngiltere'nin Mısır, Suriye ve Irak'a yayılmasının engelleneceğini isyanların kısa sürede bastırılacağını düşünmüştür. İngiltere'nin Basra'ya inmesi önünde set olacaktır.¹⁵⁰ İngiltere Hindistan yollarını tehdit olarak algıladığı Bağdat Demir Yolu hattına karşı çıkmıştır.Fransa da kendi çıkarlarına uymaması sebebiyle Bağdat Demir Yolu hattına karşı olmuştur. Anadolu Demir Yolu Şirketi Almanya'nın imtiyazında olduğu için Fransa'ya da Suriye demiryolları yapımı imtiyazı tanınmıştır.¹⁵¹

¹⁴⁷ÖZYÜKSEL, Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi, s.22-29.

¹⁴⁸ÇOLAK, Mustafa, *Alman imparatorluğunun Doğu Siyaseti Çerçevesinde Kafkasya Politikası (1914-1918)*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2006, s.38-43

¹⁴⁹KON, Kadir, *Birinci Dünya Savaşı'nda Almanya'nın İslam Stratejisi*, İstanbul, Küre Yayınları, 2013, s. 85-93.

¹⁵⁰SARICA, Murat, *Siyasal Tarih*, İstanbul, Yeni Zamanlar Sahaf Yayınları, 1980, s.221.

¹⁵¹ÇOLAK, Alman imparatorluğunun Doğu Siyaseti, s.30.

Anadolu-Bağdat demir yollarının olduğu alan petrol, krom, bakır ve kurşun gibi madenlerin bulunduğu bir coğrafyadır. Aynı zamanda önemli ticaret yollarını içinde barındırır verimli toprakları tarıma elverişlidir. Demir yolları yapımı ile isyanlar kolayca bastırılıp, padişahın islam dünyasındaki nüfuzu artacaktır. Ekonomik olarak büyüme sağlanıp tarımsal artış yaşanmış olacaktır.¹⁵²

İngiltere, Fransa ve Rusya gibi devletlerin tüm engellemelerine rağmen Bağdat Demir Yolları imtiyazı Alman Deutsche Bank şirketine verilmiştir. Demir yolu hattı Konya'dan başlayıp sırası ile; Karaman, Ereğli, Adana, Kilis, Musul, Samarra, Kerbela en sonda Bağdat'a ulaşacaktır.¹⁵³ Antlaşma 99 yıllığına imzalanır hattın geçtiği alanlarda daha önce İzmit-Ankara hattında olduğu gibi taş ve kum ocakları kullanılacaktır.¹⁵⁴ Osmanlı Devleti her kilometrede 275.00 tahvil vermiştir. Tahviller için ipotek olarak gösterilen şirketin taşınmaz mallarıdır. Hattın yirmişer kilometrelik kısımları içerisinde ormanlardan yararlanılır, maden çıkarılıp işlenebilir, arkeolojik kazı çalışması yapılabilmiştir. Elektrik enerjisi sağlamak için elektrik santralleri yapılabilecektir. Demiryolu yapım çalışmaları 1902'den 1911'e kadar sürmüştür. Bu tarihte yeni bir antlaşma imzalanır ve demir yolu hattı yapım çalışmaları hız kazanır. Deutsche Bank İngiltere ile 1914 yılında ortak olur böylece projeye İngilizlerde dahil olmuştur.¹⁵⁵ Fakat bundan çok kısa bir süre sonra 1.Dünya Savaşı başlar bu ortaklık tarihe karışmıştır. 1902 ve 1914 yılları arasında açılan demiryolları hatları şöyledir;¹⁵⁶

- Bulgurlu - Ulukışla (38 km)
- Dorak - Yenice (18 km)
- Yenice - Mamüre (97 km)
- Radşu - Halep – Trablusşam (203 km)
- Ulukışla-Karapınar(53km)
- Toprakkale-İskenderun(59km)
- Bağdat-Sumike(62km)
- Trablusşam-Tel Ebiat(100 km)
- Sumike-İstabolat(57 km)
- İstabolat-Samarra(57 km)

¹⁵²ORTAYLI, Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzu, s.90.

¹⁵³BOA., Yıldız Perakende Evrakı Posta Telgraf Nezareti Maruzatı,19/86.

¹⁵⁴ÖZYÜKSEL, Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi, s.79.

¹⁵⁵ÖZYÜKSEL, Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi, s.81-88.

¹⁵⁶GÜLSOY, Ufuk, *Kutsal Proje*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2010, s.242-243.

- Konya-Bağdat Hattının 887 km.si tamamlanmıştır.
- Samarrat-Musul-Tel Ebiat(690 km)

Bağdat Demir Yolları'ndan Osmanlı Devleti'nin de birçok beklentisi vardır, ulaşımın ve ticaretin gelişmesini sağlamıştır. Demir yollarının olması üretim tüketim mallarının kısa zamanda halka ulaşmasına destek olmuştur, sulama kanalları, ticaretin zenginleşmesi, bataklıkları kurutma gibi düşünceler gelişmiştir. Asker sevkıyatıyla oluşan isyanlar kısa zamanda bastırılacaktır islam ülkeleriyle iletişim ve ulaşım sağlanmış olacaktır. Almanya'nın Osmanlı Devleti'ni hiçbir zaman sömürmemesi ve sınırının olmaması da Almanya'nın daha cazip olmasının sebeplerindendir.¹⁵⁷

1888 yılında Deutsche Bank ile imzalanan antlaşma sonrasında Almanya ile ilişkiler daha da gelişir imzalanan antlaşma ile Haydarpaşa-İzmit Hattı satın alınıp hattın Ankara'ya kadar uzatılacağı kararlaştırılır.¹⁵⁸ Hattın yapımı 99 yıllığına yapılan bir antlaşma ile imtiyaz edilir yine hattın her iki bölgesinde taş, kum, tuğla ocakları açılabilir olması kabul edilmiştir. Maden kömürü, makina, araç-gereçler dışarıdan geldiği için bu ürünlerden vergi alınmayacaktır. Şirketin çıkardığı tavillerden vergi alınmayacaktır, demir yolu hattı boyunca telgraf hattı kurma ayrıcalığı vardır,Osmanlı ormanlarından kereste alınabilecektir, demir yolu çalışanları Osmanlı'nın belirlediği kıyafeti giyme zorunluluğu vardır. Demir yolu hattının geçtiği yirmişer kilometrelik alan içerisinde maden işleme imtiyazına da sahiptirler. Anadolu'da Demir Yolu Hattı'nı yapmak isteyen devletlerin sermayedarlarının asıl nedeni ham madde pazar gereksiniminden dolayıdır. Demir yolu hattı yapacak olan ülkenin bu hat üzerindeki beklentisi de asıl sebeplerdendir. II.Adülhamid'in demir yolu yapımındaki düşüncesi ise Osmanlı egemenliğinde olan ancak uzak mesafelerden ulaşamayan yerlerin ulaşımının sağlanmasıdır. Asker sevkıyatı, isyanlar, eşkiyalıklar önlenebilecek tarım ürünlerinin pazara açılması sağlanmış olacaktır.¹⁵⁹1872 yılında Alman W.Persel Asya Osmanlı demir yolları genel müdürlüğüne getirilir. Projesi Haydarpaşa başlangıcıyla Ankara, Sivas, Musul, Bağdat oradan da Basra'ya ulaşacaktır. Belirlenen bu bölgenin hububat açısından zengin olması Almanya'nın yararına olmuştur. Demir yolu hattı yapımı ticari amaç güden, sermayedar olan kişilerin yatırdıkları sermayeyi tekrar kazanıp bu yoldan kâr

¹⁵⁷ÜLMAN, A.Haluk, *Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yol Ve Savaş*, İstanbul, İmge Kitabevi Yayınları, 2002, s.146.

¹⁵⁸ÖZYÜKSEL, Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi, s.61-67.

¹⁵⁹ORTAYLI, Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzu , s.93.

kazanması temeliyle olmuştur.¹⁶⁰ Alman demir yolu hatlarının kurulduğu alanlarda pazar alanlarının oluşturulması planlanmıştır. Eskişehir, Konya ve Ankara’da yapılan hat ile buradaki hububatın İstanbul ve Avrupa’ya taşınması düşünülmüştür. Anadolu Demir Yolları hattı için Hububat hattı denilmesinin sebebi budur.¹⁶¹

Almanya ile imzalanan Eskişehir-Konya Demir Yolu Hattı projesiyle 20 kilometrelik alan içerisinde taş ve kum ocağı işletmesi, maden arama imtiyazı hakkı ve de hat için lazım olan kerestenin orada kullanılacak olan arazideki ormanlardan temin edilmesi hakkı tanınmıştır. Osmanlı keşif amaçlı bu bölgeye gidebilecek yapımı gözlemlene imkanı sağlayıp, eğer bir yıl süre içerisinde hattın yapımına başlanılmazsa imtiyaz fesh edilecektir, devlet isterse otuz yıl sonra yeniden hattı satın alabilir maddesi vardır. Konya’ya ulaşan demir yolu hattının başlangıcı Eskişehir’den geçer ve 445 kilometre uzunluğunda olan hat Almanya tarafından başarılı bir şekilde yapılmıştır. Demir yolu hattının Konya’ya ulaşması 29 Temmuz 1896’da olmuştur.¹⁶² Hattın açılışıyla Konya’dan uzak olan bölgelere sanayi ve tarım hizmetinin ulaştırılması maddi olarak güç kazanmayı sağlamasıyla önem teşkil etmiştir. Afyon üzerinde yapımı planlanan demir yolu hattı da Anadolu ulaşımı için önemli noktada yer almıştır, Afyon’da üretilen haşhaş, keçe ve afyon gibi tarım ürünlerinin dışarıya açılmasının mümkün olmasıdır.¹⁶³ Otuz sene sonra Osmanlı Devleti’ne bu hattı satın alma hakkı tanınmıştır.¹⁶⁴

Eskişehir-Konya Demir Yolu Hattı’nın yapılmasıyla bu bölgedeki sosyo-kültürel değerler ivme kazanmış ekonomik anlamda kalkınma yaşanmıştır. Üretim ve tüketim alanları arasındaki ulaşımın kısaltılması ve güvenli ulaşımın sağlanması hem üretici hemde tüketici için güvenli bir ortam oluşmasına sebep olmuştur. Konya Anadolu’nun tahıl ambarı niteliğindedir bu tahılın Anadolu’nun iç ve kıyı bölgelerine ulaşması ekonomiyi olumlu etkilemiştir. Anadolu tahılı İstanbul’a ulaşınca İstanbul’un daha önce almak mecburiyetinde olduğu Rusya, Bulgaristan, Romanya tahılına bağımlılığı sona ermiştir. Önceden hayvanlarla yapılan yük taşımacılığının artık daha güvenli ve daha az maliyetle gerçekleştirilmesi de önemli bir başarıdır. Kervanlar daha sonraları demir yolu istasyonlarına eşya taşıyan aracı

¹⁶⁰RATHMANN, Lothar, *Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye’ye Girişi*, Çev. Ragıp Zarakoğlu, İstanbul, Belge Yayını, 1982, s.38.

¹⁶¹KAYNAK, “Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”, s.77.

¹⁶²ÖZYÜKSEL, Osmanlı İmparatorluğu’nda Nüfuz Mücadelesi, s.90.

¹⁶³KAYNAK, “Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”, s.78-83.

¹⁶⁴BOA., Yıldız Sadaret Resmi Maruzat Evrakı, 62/53.

konumuna gelmiş bu şekilde geçimlerini sağlamaya devam etmişlerdir. Bölge halkının yaşamını demir yolu kolaylaştırmıştır.¹⁶⁵

Sonuç olarak Hububat Yolu üzerindeki taşımacılıkla İstanbul'un alacağı buğdayın ucuza gelmesi planlanmış lâkin Konya'dan gönderilen buğday kervan ve bekleme süresiyle de daha pahalı olarak gelmiştir. İstanbul'a gönderilen un miktarı da yeterli olmamıştır. Demir yolları gelişen teknoloji ile ulaşımın kolay, güvenilir ve az maliyetle yapıldığı bir ulaşım aracıdır. Üretici ve tüketicinin bir araya geldiği yerel ürünlerin dünya pazarına aktarımının yapıldığı toplum içerisindeki ilişkilerde büyük değişiklikler meydana getiren bir yapıdadır. Almanya hububat yoluyla yerel üretimin Dünya'ya açılmasını düşünmüş ancak Fransa demir yolu şirketi ve kervan taşımacılığıyla karşı karşıya kalıp başarısızlıkla sonuç almıştır. Konya'ya kadar giden demir yolunun Bağdat ordanda Basra'ya ulaşması düşüncesiyle de Bağdat Demir Yolu yapılmıştır.¹⁶⁶

Almanya'ya ilk defa imtiyaz verilen hat 1888 Ankara-İzmit Hattıdır. Sırasıyla 1893 Eskişehir-Konya Demir Yolu Hattı, 1903 Bağdat Demir Yolu imtiyaz hakkı verilir.¹⁶⁷ Bağdat Demir Yolları içerisinde birçok unsur barındıran en çok önem verilen demir yolu hattıdır, Almanya'nın subayları uzunca bir zaman Osmanlı ordusu içerisinde yer almıştır. Herhangi bir savaş zamanı Almanya gerekli olan askerlerini Osmanlı içindeki askerlerdende sağlayabileceği fikrindedir, Alman subaylar orduda en yüksek kademelerde görev yapmıştır. Osmanlı savaş zamanında da Yunan Savaşında, İstanbul-Selanik yolu üzerinde asker sevkiyatı olmuştur.¹⁶⁸ Bağdat Demir Yolu Hattı imtiyazının Almanya tarafından alınmasına birçok devlet karşı çıkmıştır. İngiltere de daha önce bu yolu istemiş ancak alamamıştır, İngiltere Almanya'nın güçlenmesini istememiştir. Fransa da Almanya'nın güçlenmesini tercih etmemekte halifenin müslümanlara yakınlaşması ve Hint ticaret yolunun önemini yitirmesinden tedirginlik yaşamaktadır. İslam'ın cihat çağrısında sömürgelerinin bu çağrıya olumlu yanıt vereceği düşüncesinden dolayı istememektedir.¹⁶⁹ Rusya tarafından da olumsuzlukla karşılanan Bağdat Demir Yolu hattının açılmasıyla Rusya'dan ithal edilen buğday Mezopotamya coğrafyasından getirilen buğday ile yarışmak zorunda kalmıştır, Rus buğdayı daha ucuza alınır. Rusya kendi çıkarlarına aykırı bulduğu

¹⁶⁵ KAYNAK, "Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", s.77.

¹⁶⁶ KAYNAK, "Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", s.71.

¹⁶⁷ RATHMANN, Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi, s.25-27.

¹⁶⁸ AVNİ, Hüseyin, *Bir Yarı Müstemleke Oluş Tarihi*, İstanbul, Sinan Matbaa Neşriyat Yayınları, 1932, s.30

¹⁶⁹ ÜLMAN, Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yol Ve Savaş, s.146.

Bağdat Demir Yolu Hattının yapılmasını çoğunlukla engellemeye çalışmıştır. Rusya Osmanlı Devleti'nin güçlenmesini tercih etmemektedir, Ankara-Doğu Anadolu Hattından Musul'a giden hattın Kafkasya sınırını tehdit etmesini istememiş ve Osmanlı'ya bu konuda baskı yapmıştır. Bağdat Demir Yolu Hattı Ankara, Kayseri, Diyarbakır Musul yerine Konya, Adana, Halep, Musul hattı üzerinden gidilmiştir. Balkan Savaşları sırasında askelerin, atların, askeri malzemelerin taşınması bu hatla gerçekleştirilir.¹⁷⁰ Osmanlı demir yollarına bir milyar frank para harcanmıştır. Osmanlı Devleti'nin demir yolu yapım bedeli olarak Deutsche Bank'a yirmi yedi milyon Osmanlı parası borcu vardır.¹⁷¹ Hayal edilen tarımsal üretime ulaşan Osmanlı demir yolları sayesinde bu emeline ulaşır. Almanya'da çiftçinin tarımsal üretimi destekleyip Eskişehir Konya'da patates yetiştiriciliğini teşvik etmiştir, Eskişehir ilinde arpa yetiştiriciliği yapılmıştır.¹⁷² Demir yolu yapımıyla bazı iş imkanları ortaya çıkmıştır. Almanya kendi sanayi imkanlarını Osmanlı Devleti'ne taşımış Alman üretimi ürünler Osmanlı piyasasına yayılmış pek çok ürün Almanya'dan ithal edilmiş bu ürünler arasında; pamuk, yün, ipekli kumaş, çelik, kağıt, karton, cam, deri, motor, dikiş makinası, boya gibi ürünler vardır. Almanya bu ürünleri Osmanlı'dan aldığı ham maddeleri işleyip tekrar Osmanlı Devleti'ne ihraç etmiştir. 1908'de II.Meşrutiyetin ilanı sonrası Osmanlı Devleti'deki Jön Türkler Almanya ile fazla siyasi birliktelik kurmak istememiştir 1911 yılına gelindiğinde İttihat ve Terakki üyeleri Almanya'ya sempati duymaya başlamıştır. 1898-1914 yılları arasında yapımı tamamlanan Bağdat demir yolu hattı Birinci Dünya Savaşı'nda kullanılır.¹⁷³ Türkiye Cumhuriyeti Devleti kurulduktan sonra hattın eksik kalan yerleri 1940 yılında yapılmıştır.¹⁷⁴

Osmanlı Devleti'nin kendi gelir kaynaklarıyla yaptığı Hicaz Demir Yolları Hattı projesini ilk kez Hicaz'da görev yapan Osman Nuri Paşa tarafından Osmanlı Padişahı II.Abdülhamid'e mektupla durumu iletilir.¹⁷⁵ Hicaz Demir Yolları için en önemli çalışma Cidde Evkaf Müdürü Ahmet İzzet Paşa (Arap İzzet Paşa) tarafından sunduğu layihası ile yapılmıştır.Arap İzzet Paşa'nın layihasında demiryollarının önemi ve gerekliliğinden bahsetmiş, Hicaz'a yönelik olacak saldırı ve isyanlara karşı

¹⁷⁰YAVUZ, Ünsal, "Askeri Tarih Açısından Demiryolları", *Birinci Askeri Tarih Semineri*,Ankara 1983, II, s.179-182.

¹⁷¹ELDEM, Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında BirTetkik, s.150-153.

¹⁷²AVNİ, Bir Yarı Müstemleke Oluş Tarihi, s.30-31.

¹⁷³ELDEM, Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında BirTetkik, s.162.

¹⁷⁴ YAVUZ, "Askeri Tarih Açısından Demiryolları", II, s.188.

¹⁷⁵GÜLSOY, Hicaz Demiryolları, s.142-148.

bir savunma hattı oluşturacağı, Hac ibadeti için kolaylık sağlayacağını yazmıştır.¹⁷⁶ Layiha II. Abdülhamit'in ilgisini çeker ve bu konunun tartışılması için Komisyon-ı Askeri üyesi Mehmet Şakir Paşa'ya durumu tetkik etmesini emretmiştir. Mehmet Şakir Paşa tetkik eder, demir yolları alan çalışmasını ve güzergahını gösteren bir harita ile padişaha sunar. Hicaz Demir Yolları Hattı Bağdat Demir Yolları Hattı'nın bir bakıma devamı sayılmıştır.¹⁷⁷ Bağdat ve Hicaz demiryollarının birleşmesi ile İstanbul, Şam üzerinden Mekke ve Medine'ye bağlanacaktır; fakat Hicaz Demir Yollarının maliyeti için diğer devletlerden mali yardım alınmayacaktır. İç kaynaklardan finans edilecektir yapılan bu açıklama Avrupalı devletler tarafından müstehzi bir eda ile karşılanmış hatta Padişahın yakın dostu olan Alman Büyükelçisi Marshall Von Bierberstein bir mektubunda aklı başında olan hiç bir insan, bu dinsel amaçlı 1200 km'lik demiryolunun yapılabileceğine inanmaz demiştir.¹⁷⁸

İstanbul'dan Medine'ye demir yolu ile ulaşım 120 saatte gerçekleşebilecektir. İran, Hindistan, Arap basını demir yolları projesini coşku ile karşılamıştır. İstanbul'da yayımlanan Sabah gazetesi demir yolundan kutsal hat ve Halifenin en muhteşem eseri olarak değinmiştir. Osmanlı Padişahı Sultan II.Abdülhamid bu projenin gerçekleşmesi için bir bağış kampanyası başlatmıştır Hicaz Hattı'na çok miktarda bağış yapılmıştır. Hindistan 40000 lira bağış yaparak en büyük bağışı yapan ülkelerin başındadır. Hattın açılışı II.Abdülhamid Hanın tahta çıkışının 33.Yılında 1908 (1 Eylül) de resmi bir törenle açılır.¹⁷⁹

7 Ocak 1919'da Medine komutanı Fahrettin Paşa Mondros Ateşkes Antlaşması'nın 16.maddesinin sebebi ile Medine'yi teslim edince Hicaz Demir Yolları'ndaki Osmanlı hakimiyeti sona ermiştir. Kutsal emanetler ve sivil halkın İstanbul'a gelmesi bu demiryolları sayesinde gerçekleştir. Toplamda 968000 sivil yolcu taşınmıştır.¹⁸⁰

¹⁷⁶BİLGENOĞLU, Ali, *Osmanlı Devleti'nde Arap Milliyetçi Cemiyetleri*, Antalya, Yeniden Anadolu Müfâa-i Hukuk Yayınları, 2007, s.67-68.

¹⁷⁷ÖZYÜKSEL, Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi, s.74.

¹⁷⁸GÜLSOY, Ufuk, *Kutsal Proje Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2010, s.41-45.

¹⁷⁹BİLGENOĞLU, Osmanlı Devleti'nde Arap Milliyetçi Cemiyetleri, s.74-78.

¹⁸⁰BOZDAĞ, İsmet, *Osmanlı'nın Son Kahramanları, Batı Trakya Türkleri ve Medine Müdafası*, İstanbul, Emre Yayınları, 1996, s.76.

2.2.2.İngiltere Demir Yolları İmtiyazı

Osmanlı İngitere ilişkileri 1396 Niğbolu Savaşı ile başlamıştır, ikili temasları ise ilk kez Kanuni döneminde yaşanmıştır.1580 yılında İngilizlere Fransız ve Venedikli tüccarların sahip olduğu haklara benzer haklar verilmiş karşılığında ise Osmanlı, İran ile yaptığı savaşta kullanmak üzere çelik, demir, bakır, teneke almıştır. İngiliz gemileri kendi bayraklarıyla Osmanlı sularında dolaşabilecektir, 1583 Osmanlı Devleti'nde daimi elçilik bulundurma hakkı verilip İngiliz tüccarların siyasi haklarını korumak için Mısır, Trablusşam gibi yerlere konsoloslar gönderme hakkı verilmiştir.¹⁸¹

1601 III.Mehmet Dönemi bazı ticari haklar tanınmış bir grup tüccara İngiliz bayrağıyla ticaret yapma imtiyazı verilmiştir. Büyük bir donanmaya sahip olan İngiltere'nin deniz kuvvetleri başka devletlere de cazip gelmiştir. Hint ticaret yoluna hakim olan İngiltere için Hindistan'a giden ticaret yolları önemli sayılmaktadır. Osmanlı Akdeniz, Karadeniz ve Kızıldeniz ticaret yollarına sahiptir. Bu yollardan geçecek tüccarlar İngilizler ya da Fransızlar için Osmanlı sınırından geçerek ticaret yapmak önemli olmuştur. Daha önce Kızıldeniz'in hakimiyeti için Kanuni Sultan Süleyman zamanında Portekizlerle savaşılmış Kızıldeniz'e Portekizlilerin girişi önlenmiştir. İngiltere Osmanlı ilişkileri genelde dostluk çerçevesi içinde gelişmiş Osmanlı Devleti'nin başka ülkeler ile olan savaşında zaman zaman hakemlik görevi üstlenmiş ve Osmanlı yanında yer almıştır. Karlofça ve Pasarofça Antlaşmalarında Hollanda ve İngiltere arabuluculuk yapmış antlaşmaların imzalanmasına yardımcı olmuşlardır. Ancak 18.yy'da bu durum değişmiş ülkeler kendi çıkarları doğrultusunda Osmanlı Devleti'nin savaşlardaki yenilgisinden sonra topraklarının açık pazar haline gelmesine göz yummuşlardır.¹⁸² Kapitülasyonlar ile kazandıkları haklarla ticaret yapma ayrıcalığı bulmuş Osmanlı'nın ticaretini ele geçirmişlerdir. Fransa-İngiltere İspanya Veraset Savaşlarında 1703-1713 Osmanlı İngiltere'nin yanında yer almış İngilizlerin ihtiyaç duyduğu zahirenin toplanıp gönderilmesi emrini vermişlerdir.¹⁸³

18.yy'dan sonraki süreçte İngiltere Fransa ile rakip olmuş ve Rusya ile siyasi ilişkiler kurmaya başlamıştır. Hatta 1768-74 savaşlarında Rusya yanında Osmanlı'ya karşı savaşmış, 1770 Osmanlı Donanmasının Çeşme'de imha edilmesinde yardımda

¹⁸¹UÇAROL, Rifat, *Siyasi Tarih(1789-2014)*, İstanbul, Der Yayınları, 2013, s.59-60.

¹⁸²BERKES, Niyazi, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, Ankara, Yapı Kredi Yayınları, 2016, s.36-45.

¹⁸³UZUNÇARŞILI, İ.Hakkı, *Ondokuzuncu Asır Başlarına Kadar Türk-İngiliz Münâsebatına Dair Vesikalar. Belleten Dergisi*, Ankara 1982,13,51, s.580.

bulunmuştur. 18.yy sonlarına doğru Osmanlı Rusya'ya karşı yenilmiş Doğu Sorunu gündeme gelmiştir.¹⁸⁴ Fransa'nın Mısır'ı işgal etmesi İngiltere'nin Hindista'a giden sömürge yollarını tehdit etmesinden dolayı İngiltere Osmanlı'nın Mısır savaşında yardım edeceğini bildirir bu vaziyette İngiliz-Osmanlı ilişkileri yeniden eski haline dönmüştür. 1801 senesinde Fransızlar, İngilizlerin Osmanlı'ya desteğiyle Mısır'da yenilmiş ve çekilmek zorunda kalmışlardır. Denge politikası gereği İngiltere'yle beraber hareket etmek Osmanlı'nın uzunca bir süre yapmak zorunda kaldığı bir politika olmuştur. 1807 yılında tekrar kendi çıkarları için Mısır'a saldıran İngiltere ile tekrar dostluk ortamı kriz ortamına dönüşmüş Mısır'da yenilgiye uğramışlardır. Rusya 1826 yılında imzaladığı protokolde Yunanistan bağımsızlığını savunmuş, İngiltere ve Fransa'yı da yanına çekmiş, Navarin'de Osmanlı donanmasını yakmışlardır, Edirne Antlaşması 1829 ile Yunan bağımsızlığını tanımıştır. Bâbıali milliyetçilik akımı etkisiyle uzun süre azınlıkların isyanlarıyla uğraşmak zorunda kalmış Yunan bağımsızlığında İngiltere, Rusya ve Fransa yardımıyla Yunanistan bağımsızlık kazanmıştır. Kavalalı Mehmet Ali Paşa isyanında İngiltere ve Fransa'dan destek göremeyen II.Mahmut'un Rusya'dan istediği yardım kabul görülmüş Rus ordusu Mısır'da olan isyanda Osmanlı Devleti'ne yardımda bulunmuştur. Bu yardım karşılığında Hünkâr İskeleyi Antlaşması imzalanmış Rusya ve Osmanlı arasında antlaşma maddeleri ticari imtiyazlar içermiştir. Boğazlardan geçiş hakkı tanınmıştır. İngiltere Hünkâr İskeleyi Antlaşması'nın değişmesi gerektiğini bu değişiklik konusunda yardımda bulunabilecekleri haberini göndermiştir. Mehmet Ali Paşa'nın ikinci bir sefer bağımsızlık için isyan başlatmasıyla İngiltere 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması'nı imzalamak için Osmanlı'yla antlaşma masasına oturmuştur. Oldukça kârlı ticaret imtiyazı içeren maddeler İngiltere'ye büyük avantajlar sağlamıştır.¹⁸⁵

İngiltere demir yolları imtiyazıyla Hint ticaret yolunu güvenlik altına almak, sanayi inkılabıyla elde ettiği imajının devam etmesini istemesinden sebeptir ki demir yolu hattı yapma imtiyazı istemişlerdir. Petrol yatakları yönünden oldukça zengin Orta doğu egemenliğine sahip olmak önemlidir. Demir yolu yapımının imtiyaz olarak verilmesi Osmanlı Devleti'nin önemli bir politikasıdır, demir yolu yapımını gerçekleştiren şirkete bazı haklar tanınmış eğer şirket istediği geliri alamazsa kaybı Osmanlı tarafından karşılanmıştır. Ödemenin yapılması için Osmanlı bir kaç öşür

¹⁸⁴KARPAT, Kemal, *İslamın Siyasallaşması*, İstanbul, TimaşYayınları, 2001, s.20-22.

¹⁸⁵EKİNCİ, Mehmet Fatih, *Türkiye'nin Mali İhtiharı:Kapitülasyonlar ve 1838 Balta Limanı Ticaret Sözleşmeleri'nden Servis Antlaşması'na*, İstanbul, Platin Yayınları, 2008, s.10-13.

vergisini kaynak göstermiş gerektiğinde ve ödeme durumu geldiği vakit yeterli maddi olanağı olmadığı zaman borçlanma yoluyla başka devletlere borçlanmıştır. İngiltere de Osmanlı Devleti'nden demir yolu imtiyazı alan ve bu sayede siyasi, ekonomik, askeri, mali, idari haklar sağlamıştır. Demir yolu imtiyazı Avrupalı Devletler için neredeyse bir yarışa dönüşmüştür. Mısır sorunu için 1840 Londra'da bir konferans toplanır ve çözüme kavuşturulur. Hünkâr İskeleyi Antlaşması maddelerinin değişmesi için 1841 Boğazlar Antlaşması imzalanır, Boğazların korunması amaçlanmıştır.¹⁸⁶

Boğazların güvence altına alınması sorunları çözmeye yetmemiştir. Balta Limanı Ticaret Antlaşması Osmanlı Devleti'nin ticaretini derinden sarsmıştır. Ayrıca Doğru Sorunu devam etmiş Rusya ve diğer Avrupalı devletler Osmanlı Devleti'ni "Hasta Adam" olarak görmektedirler. 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi daha önce Rusya Devleti'ne Hünkâr İskeleyi Antlaşması ile verilen boğazlardan geçiş üstünlüğünün kaldırılmasıdır. İngiltere zaman zaman çıkarlarına göre Rusya yanında yer alsada da Boğazlar hususunda Osmanlı tarafında bulunmuştur. İngiltere Karadeniz ve Boğazlara hakim bir Rusya, İngiliz ticaretine zarar verebilir görüşündelerdir. 1841 Boğazlar Antlaşması sonrası Rusya da diğer devletler gibi Boğazlardan aynı derecede yararlanacaktır.¹⁸⁷

İngiltere'nin üstlendiği arabuluculuk durumu kendisini pek çok antlaşmada göstermiş İngiltere arabuluculuk sonucunda pek çok imtiyaz elde etmiştir. Osmanlı Devleti'nin yer altı ve yer üstü zenginlikleri her zaman ilgi çekmiş Avrupalı devletler için ham madde ve ticaret anlamına gelmiştir. II. Abdülhamid Dönemi'de kamu hizmetleri imtiyazla idare edilmiş verilen imtiyazlarla devletler hem gelir kazanmış hemde Osmanlı coğrafyasında demiryolu imtiyazı gibi bir imtiyaz aldıkları vakit hattın geçtiği yerlerdeki ham maddeleri kullanma imkanı bulmuşlardır. İngiltere'de diğer devletler gibi imtiyaz alarak bu haklardan yararlanmıştır.

Demir yolu hattı yapımı imtiyazını alan devletler içerisinde yer alan ülkelerden biri de İngiltere'dir. İzmir-Aydın demir yolu hattı yapımı imtiyazını İngiliz Robert Wilkin talep etmiştir. Wilkin kendi aldığı imtiyazı İngiltere'ye devretmiş, İngiltere Osmanlı'dan ilk demir yolu imtiyazı elde eden ülke olmuştur. 1856 yılında bir İngiliz şirketi Anadolu'da demir yolu inşası imtiyazı almıştır. Yüz

¹⁸⁶ACAR, Kezban, *Ortaçağ'dan Sovyet Devrimi'ne Rusya*, İstanbul, İletişim Yayınları, 2014, s.47-54.

¹⁸⁷ACAR, *Ortaçağ'dan Sovyet Devrimi'ne*, s.49-54.

otuz kilometre garantiyle İzmir-Aydın Hattı yapılır. Yapılan mukavelenin tarihinden itibaren yedi seneye kadar inşa edilip işletilmesi için kumpanyaya verilmiştir.¹⁸⁸

- Ayaslo'dan kuş adasına
- Balatcık'dan Söke'ye
- Aydın'dan Sobice'ye
- Karataş'dan Tırbolu'ya
- Akhan'dan Denizli'ye
- Dize'den Işıklı'ya
- Ödemiş'den Kaymakçı'ya

Yedi yıllık süre boyunca inşasına başlanan alan ilk önce kumpanya tarafından belirtilecektir, belirtilen tarihten iki sene sonra tamamlanarak açılış yapılacaktır.¹⁸⁹

İzmir-Aydın Hattına sonradan doksan üç kilometre daha eklenip İzmir-Kasaba İzmir-Alaşehir hatları da eklenir. İngiltere, İzmir-Aydın, Aydın Dinar Eğridir, Tire-Ödemiş-Çivril yolları üzerinden geçen demir yolu hattı imtiyazı ve Deutsche Bank ile ortaklaşa Haydarpaşa-İzmit demir yolu hattını almıştır.¹⁹⁰ Kumpanyanın müsadese olmaksızın 4 temmuz sene 1879 tarihli mukâvelenâmenin sekizinci maddesi gereğince Gediz Vadisi ayrı tutulmak üzere Saray köyünden Diz'e kadar olan hat her yönden kırk kilometre yani yirmi beş mil kadar alan hatta rekabet edecek olan başka hatların inşası imtiyâzı hükümet tarafından bir kimseye veya bir şirkete verilebilecektir.¹⁹¹

Osmanlı demir yollarında imtiyaz kazanmak İngiltere için çok büyük önem teşkil etmektedir. İngiltere'nin asıl hedefi Bağdat Demir Yolu imtiyazıdır alacağı imtiyaz ile Sanayi Devrimi'nden itibaren elde ettiği maddi gelirlerini kaybetmeyecek, Ortadoğunun zengin petrol yataklarına sahip olmayı ve Ortadoğu'da güç unsuru olma hakkını bölgenin stratejik ve jeopolitik özelliklerini değerlendirecektir, Süveyş Kanalı'nın ticari zenginliklerinden yararlanmayı, önemli ticaret yollarından olan Hindistan yolunun herhangi bir devlet tarafından tehdit altına alınmaması açısından önemlidir. Bölgenin krom, fosfat, civa bakımından zengin olması da başka bir cazip noktasını teşkil eder ancak Bağdat Demir Yolu imtiyazında muvaffak olamayıp demir yolu hattı yapımını Almanya'ya kaptırmıştır. Osmanlı

¹⁸⁸BOA., Bab-ı Asaî Divan-ı Hümayun Sicilleri Mukavelename Defterleri, 30/5.

¹⁸⁹ BOA., Bab-ı Asaî Divan-ı Hümayun Sicilleri Mukavelename Defterleri, 30/5.

¹⁹⁰KURMUŞ, Emparyalizmin Türkiye'ye Girişi, s.77.

¹⁹¹BOA., Bab-ı Asaî Divan-ı Hümayun Sicilleri Mukavelename Defterleri, 30/5.

devleti gümrük vergilerinde artışa gideceği zaman red ederek Bağdat Demir Yolu Hattı yapımının İngiltere'ye verilmesiyle bu artışı kabul edebileceklerini belirtirler.¹⁹²

Osmanlı'nın çok ve düşük ücretli pamuğu, değerli madenleri Sanayi İnkılabı ile nüfus artışı yaşayan İngiltere açısından kârlıdır. Ayrıca Ortadoğu da söz sahibi olmak ve Fransa, Almanya, Rusya gibi rakiplerine karşı güç kaybetmek istememiştir. 1876 yılında aldığı Süveyş Kanalı hisseleriyle de İngiltere, Fransa Devleti'ne bağımlılıktan kurtulmuştur Süveyş Kanalı ve Hindistan yoluna sahip olduğu için güçlü konumdadır, bu sebeple yapılan herhangi bir demir yolunun kendi yolarına tehdit unsuru olmamasına özen göstermiştir. Batı Anadolu'da önemli tarım alanlarına demir yolu imtiyazı alan İngiltere özellikle tarım faaliyetlerinin çok olduğu yerlerde imtiyaz elde etmiştir. Almanya'nın Anadolu'da demir yolu imtiyazı alması ile birlikte İngiltere bu verimli toprakların Almanya nüfuzuna geçmesi tehlikesi ile karşılaşır. Anadolu-Bağdat demir yolu imtiyazını Fransa ya da Almanya'nın almasını istememiştir. İzmir-Aydın hattı denetimini ise İngiltere gerçekleştirmiştir.¹⁹³

İngiltere'nin Osmanlı'dan demiryolu imtiyazıyla yapımını üstlendiği demiryolu bölgeleri: İzmir-Aydın, Üsküp-Sırp, Selanik-Manastır, Dedeağaç-Selanik'tir.¹⁹⁴

Demir yollarının yapılacağı alanın zımpara, petrol, kömür kaynağına sahip olması da sanayi alanında iyi olan İngiltere için ham made ihtiyacı olarak önemlidir. Sultan II.Abdülhamid İngiltere'ye hiç bir zaman güven duymamıştır. Ve hatta menfaat uğruna verilen desteğin menfaat bitince kesildiğinin farkında olmuştur.¹⁹⁵ II. Abdülhamid'e göre Osmanlı Devleti daima yalnızdır Avrupalı devletler Osmanlıya karşı birlik olarak düşmanca tavırlar sergilemektedir.¹⁹⁶

2.2.3. Rusya Demir Yolları İmtiyazı

Rusya ve Osmanlı ilk diplomatik ilişkileri II.Beyazıd ve III.İvan döneminde başlamıştır. Kırım Hanı Mengli Giray zamanında II.Beyazıd'a III.İvan'ın elçilik heyetini gönderip Azak ve Kefe'deki Rus tüccarların sorunlarının gidirilmesini

¹⁹²BOA., Hariciye.Siyasi. 96/1.

¹⁹³BOA., Hariciye.Siyasi. 96/1

¹⁹⁴KURMUŞ, Emparyalizmin Türkiye'ye Girişi, s.52-64.

¹⁹⁵İLHAN, Hasan, *Abdülhamid'in Hatıra Defteri*, Ankara, Alter Yayınları, 2010, s.69.

¹⁹⁶İLHAN, Abdülhamid'in Hatıra Defteri, s.69-70.

istemiştir.¹⁹⁷ Karadeniz ve Boğazların Osmanlı egemenliğinde olması ilerleyen zamanlarda Rusya için bir problem haline gelmiştir. Rusya'nın Karadeniz'e inme isteği her iki devlet arasında çatışmalara sebep olmuştur. Karadeniz için ilk karşı karşıya gelme olayı II.Viyana Kuşatması'ndan sonra gerçekleşir. 1683 Viyana yenilgisinde Kutsal ittifak grubunda yer alan Rusya ile de anlaşma imzalanmıştır. Kutsal ittifakla Karlofça Antlaşması imzalanmış, Rusya ile de 1700 İstanbul Antlaşması imzalanmıştır. İsveç-Rus Savaşı gerçekleştiği zaman İsveç kralının İstanbul'a sığınması Rusya Osmanlı arasındaki ilişkiyi gerginleştirmiştir.¹⁹⁸ 20 Aralık 1710'da Rusya'nın askeri sınır bölgesine yığınak yapmasından dolayı Rusya'ya savaş ilan edilmiştir. Baltacı Mehmet Paşa komutasındaki Osmanlı ordusu savaşı kazanır, Rus ordusunu Prut yakınlarında bataklıkta sıkıştırır I.Petro barış antlaşması imzalamak zorunda kalmıştır. Ruslarla 1711 Prut Antlaşması imzalanmıştır daha sonra tekrar bir antlaşma isteyen Rusya maddelerin değiştirilmesi ve bazı ticari imtiyazlar istemiş ancak antlaşma maddeleri önceki şeklini korumuş 1713 Edirne Antlaşması imzalanmıştır.1715 Avusturya ve Venedik Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmiş ancak Rusya Avusturya ya da Venedik yanında yer almamıştır. III.Ahmet Rusya'nın bu tutumu karşısında teşekkürünü bildirmiş, I.Petro ise bu teşekkür karşılıklı olarak Edirne Antlaşması'nın gözden geçirilmesini rica etmiştir.Tekrar gözden geçirilen Edirne Antlaşması'yla Rus tüccarlara Osmanlı'da serbest ticaret hakkı verilmiştir.¹⁹⁹ 1720 tarihinde imzalanan bu ticaret antlaşması ile Rusya Osmanlı Devleti'nden ilk ticari imtiyazını almıştır. Rusya'nın Karadeniz'e inme düşüncesi her zaman varlığını korumuş 1736 Karadeniz'de Azak ve Bahçesaray'ı işgal etmiştir. Rusya kendi yanına Avusturya'yı da çekmiş Osmanlı bu savaşa direnemeyerek yenilmiştir.Savaş sonunda Avusturya ile 1739 Belgrat Antlaşması,Rusya ile Niş Antlaşması imzalanmıştır.Rusya Niş Antlaşması içerisinde ticari imtiyaz içeren maddeler koyulmasını başarmıştır.İlk defa Rus tüccarlara Karadeniz'de ticaret yapma ayrıcalığı tanınmıştır.²⁰⁰ Çar I.Petro'dan sonra Rusya tahtına çıkan II.Katerina Lehistan taht kavgalarına dahil olmuş ve Osmanlı için bu savaş yenilgiyle sonuçlanmıştır. Osmanlı devleti 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasını

¹⁹⁷KURAT, Akdes Nimet, *Rusya Tarihi Başlangıçtan 1917'ye Kadar*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1999, s.118-120.

¹⁹⁸ACAR, Kezban, *Başlangıçtan 1917 Rus Bolşevik Devrimi'ne Kadar Rusya Tarihi*, İstanbul, Nobel Yayın Dağıtım Yayınları, 2004, s.130-131.

¹⁹⁹KURDAKUL, Necdet, *Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonları*, İstanbul, Döler Neşriyat Yayınları, 1981, s.140-143.

²⁰⁰AYVERDİ, Samiha, *Türk-Rus Münasebetleri Ve Muharebeleri*, İstanbul, Kubbealtı Neşriyat Yayınları, İstanbul, 2004, s.25-32.

imzalamıştır. Ağır maddelerden oluşan bir antlaşma olma özelliği taşır. Rusya ilk defa boğazlardan serbestçe geçme hakkı yine ilk defa kendi gemileriyle Akdeniz ve Karadeniz sularında ticaret yapma ayrıcalığı kazanmıştır. Küçük Kaynarca Antlaşması sonrası Kırım Osmanlı Devleti'nden koparılmış Rusya Kırım'ı işgal edip kendi toprakları içine dahil etmiştir. Rusya'nın Karadeniz hayali gerçek olmuştur Kırım'ı almak hem ticari hem de siyasi yönden fayda sağlamıştır. Rus Osmanlı ilişkilerinin en yoğun olarak yaşandığı dönem 18.yy'da olmuştur.²⁰¹

Osmanlı Devleti demir yolu yapımına Kırım Savaşı'ndan sonra başlamıştır. Ancak teknik eleman ve donanım yeterli sermaye olmadığı için yabancı sermayeden yardım alarak demir yolu yapılmıştır. İstanbul'dan Balkanlar Viyana ve Paris hattı üzerinden geçecek olan bir demir yolu hattı ilk önce İngilizlerin dikkatini çekmiştir. Ruslar genellikle demir yolu hattına karşı çıkmış kendi çıkarlarına uygun bulmadıklarını dile getirmişlerdir. Demir yolu yapımı konusundaki ilişkiler Rus-Osmanlı ilişkilerini de etkilemiştir.²⁰² Berlin-Bağdat Demir yolu Hattı yapımında Rusya kendi sınırlarına yakın yerlerde geçecek olan hatta karşı çıkmıştır. Osmanlı 1871'den sonra demir yolu yapımını kendi sermayesiyle yapma düşüncesine gitmiş ancak başarılı olamayınca yeniden yabancı sermaye yardımına başvurulmuştur.²⁰³

Deutsche Bank'ın 1888'de Haydarpaşa-İzmit Hattı'nın Ankara'ya kadar uzatılması antlaşmasını imzalamasıyla İngiltere, Fransa ve Almanya Osmanlı Devleti'nden demir yolu imtiyazı alan devletler olmuşlardır. Rusya'nın yazdığı mektupta demir yollarına hakim olmanın Rusya için çok önemli olduğunu büyük bir güce sahip olacaklarını mektupta belirtmişlerdir. Rusya Osmanlı Devleti'nde Karadeniz üzerinde yapılacak demir yolu hattının yapımını istemiştir. Erzurum ve Karadeniz sahillerini kapsayan bu imtiyaz Rusya'nın Karadenizde bulunması açısından önem teşkil etmektedir. Bağdat Demir Yolu hattı Anadolu'daki kaynakların sömürülmesine sebep olurken yine Bağdat Demir Yolu Birinci Dünya Savaşı'na giden kapıyı da aralamıştır.²⁰⁴

Rusya'nın Kuzeyinde buzulların olması Güneyinde ise Osmanlı Devleti'nin olması hayat sahalarını kısıtlamıştır. Kendisine hayat sahası bulma işini sıcak

²⁰¹KURDAKUL, Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları, s.144-146.

²⁰²NOVİÇEV, A.D., *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*, Çev.Nabi D., Ankara, Onur Yayınları, 1979, s.26-28.

²⁰³NOVİÇEV, Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi, s.39.

²⁰⁴RATHMANN, Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi, s.13-15.

denizlere inme ile gerçekleştirebileceği fikrindeydiler. Bağdat Demir Yolu projesini Rusya Doğu Anadolu politikası için tehlikeli görmektedir.²⁰⁵

Demiryolları yapımı imtiyazına ilk dahil olan ülkelerden biri Rusya olmuştur. Ancak yeterli teknik desteği ve sermayesi olmadığı için emellerinde başarılı olamamıştır.²⁰⁶

Bulgaristan'dan temin ettiği buğdayın ucuzlaması Rusya'da ekonomik kayıplara yol açacağı gerekçesi ile demir yolu imtiyazlarına karşı çıkmışlardır. Yeterli teknik destek ve mali açıdan yeterli olmadıkları için karşı çıkmaktan başka bir yöntemleri kalmamıştır. Osmanlı Devleti'ne baskı kurarak imtiyazların önüne geçmek istemişlerdir. Kendi çıkarları doğrultusunda bazen İngiltere, bazen de Fransa yanında yer almışlardır.²⁰⁷

2.2.4. Fransa Demir Yolları İmtiyazı

Fransa ile Osmanlı ilk ilişkileri 1525 yılına dayanmaktadır. Daha öncesinde de her iki devlet karşı karşıya gelmiştir ancak ikili ilişkileri Kanuni Sultan Süleyman zamanında gerçekleşir.²⁰⁸ II.Selim zamanında Fransa daha önce aldığı kapitülasyondan çok daha kapsamlı kapitülasyon almış ekonomik imtiyazlar almışlardır. 18.yy'da Osmanlı Devleti 1683 II.Viyana Kuşatması'ndan sonra geriye dönüş söz konusudur. Coğrafyada söz sahibi Rusya ve İngiltere olmuş Fransa ise Osmanlı sınırlarında en fazla imtiyaz sahibi ülke olması sebebiyle hak kaybına uğramak istememiştir. 1720 yılında Osmanlı'dan Fransa'ya gönderilen elçi 28.Mehmet Çelebi Fransa'ya Kudüs'te bulunan Kutsal Lahit Kilisesi'ne padişahın onarım emrini verdiğini bildirmek için gitmiştir. Aslına bakacak olursak burada amaç gönderilen elçinin fabrika ve kaleleri gezmesi, eğitim araçlarını incelemesi uygulamak için uygun olanların bildirilmesini istenmiştir.²⁰⁹ 1740 senesinde Fransa'nın daha önce aldığı kapitülasyonlar sürekli hale getirilmiştir. Osmanlı'nın kaybettiği toprakları geri alma düşüncesiyle yaptığı askeri alandaki ıslahatlarda Fransa'dan da yardım almıştır. Fransız İhtilâlinde Babıâli ne eski ne de yeni rejim taraftarları yanında yer almamış tarafsız davranmıştır. Fransız İhtilâli olduğu zamanlarda Osmanı Rusya ve Avusturya ile savaş halindedir ihtilâlin çıkması

²⁰⁵ORTAYLI, Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzu ,s.94.

²⁰⁶ORTAYLI, Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzu, s.136-139.

²⁰⁷NOVIÇEV, Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi, s.38.

²⁰⁸BAYKAL, Bekir Sıtkı,*Yeni Zamanda Avrupa Tarihi*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1998, s.35-36.

²⁰⁹FINKEL, Caroline, *Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı (1300-1923)*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2014, s.304.

savaşların sona ermesini anlaşmazlıkların çözülmesini sağlamıştır. 1797 Fransa'nın Ege Adalarında savaşı Osmanlı ile ilişkilerinde gerginlik oluşturur Kırım Savaşı 1853-1856 Rus-Osmanlı Savaşıdır, savaşta Osmanlı İngiltere ve Fransa ile ortak hareket etmiştir. Fransa Kırım Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin yanında savaşa katılmıştır.²¹⁰ Kırım Savaşı'nda Osmanlı Devleti savaş masraflarını çıkarmak için Fransa ve İngiltere'den ilk dış borcunu almıştır, alınan bu borç daha sonra ardı ardına alınacak başka borçların başlangıcı olup Osmanlı maliyesinin iflasına kadar devam etmiştir.²¹¹

Fransa Devleti Kuzey Afrika'da 1830 yılında Cezayir, 1881 Bordo Antlaşması ile Tunus gibi yerleri sömürgesi altına almıştır. Demiryolu imtiyazını Fransa dışındaki devletlerin almasıyla Kuzey Afrika'daki sömürge devletlerinin tehlikeye girme ihtimali düşüncesindedirler. Osmanlı Devleti'nin İngiltere veya Rusya Devleti'ne vereceği demir yolu imtiyazının karşısında yer almışlardır, Fransa'nın Demir Yolu imtiyazlarına dahil olma sebepleri; sömürgelerinin tehdit altına girme durumu, İngiltere ve Rusya'nın bu imtiyaz ile güç kazanmasını istememesi, İngiltere Devleti'nin 1876 Süveyş Kanalı'nı alması ve Mısır'a 1882'de yerleşmesi sonucunda Süveyş Kanalı ile kaybettiği üstünlüğünü demir yolu imtiyazı ile tekrar elde etmek istemesi, yıllardan beri süregelen Alman düşmanlığı sebebiyle Almanya'nın kendi çıkarlarını tehdit etmesini önlemek gibi sebeplerden dolayı demir yolları imtiyazlarında mücadeleye girmişlerdir.²¹²

Osmanlı padişahının cihat çağrısı ile sömürgesindeki müslümanların Osmanlı yanında yer alması ve sömürge devletlerinin isyan edebilir olması düşüncesi Fransa'nın demir yolu yapımına temkinli yaklaşmasına sebep olmuştur. Suriye ve civarında oluşturduğu misyonerlik faaliyeti ve sömürgeciliğin, demir yolu imtiyazıyla Almanya'nın nüfuzuna geçmesi ihtimalini tehdit unsuru görmektedir. Anadolu-Bağdat Demir Yolu imtiyazının Fransa tarafından alınması, bölgedeki Fransız etkinliğini, İngiltere, Almanya ve Rusya gibi devletleri Fransa'ya bağlı hale getirecektir.²¹³

²¹⁰DANIŞMEND, İsmail Hami, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, İstanbul, Doğu Kütüphanesi Yayınları, 2011, IV, s.147-150.

²¹¹BAYKAL, Yeni Zamanda Avrupa Tarihi, s.49-54.

²¹²FINKEL, Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı, s.300-308.

²¹³EARLE, Edward Mead, *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı*, İstanbul, Örgün Yayınları, 2003, s.145-148

Fransa'nın Osmanlı Devleti'nden demir yolu imtiyazı aldığı yerler;1891-1892 Mudanya-Bursa, 1892-1896 Dersaadet-Selanik, 1900-1906 Riyad-Halep ,1909-1911 Trablusşam-Hums demiryolu hatlarının imtiyazını alır. Fransız sermayesi İzmir-Kasaba-Afyon Hattı'nı denetlemiştir.1914 İzmir-Çanakkale Karadeniz Ağı 2344 km'lik tren yolu imtiyazını Fransa almıştır. Küçük Mudanya-Bursa Hattı'nı Fransız ve Belçika ortak imtiyazla almıştır. İngilizlerin yaptığı İzmir-Kasaba demir yolu imtiyazını daha sonra Fransa şirketine devretmiş İzmir-Kasaba demir yolu imtiyazı Fransızlara geçmiştir.²¹⁴

Osmanlı topraklarının tarıma elverişli olması, petrol ve maden yatakları yönünden zengin olması Fransa'nın demir yolu imtiyazında mücadele etme sebeplerindedir.

2.2.5. Amerika Demir Yolu İmtiyazları ve Chester Projesi

Demir yolu hattı projesi Almanya, İngiltere, Fransa gibi ülkelerin imtiyazla aldıkları ve kâr sağladıkları projelerdir. Gelişimini diğer ülkelere göre geç tamamlayan Amerika'da Osmanlı sınırlarında demir yolu hattı imtiyazı almak istemiştir. Amerika 1908 yılında demiryolu projelerine ilgi göstermiş diğer gelişmiş ülkeler gibi demiryolu hattı yapımı yarışına katılmıştır.²¹⁵

Chester projesinin başlangıcı 1870'e dayanır, Ermeni olaylarından dolayı zarar gören Amerikan mallarının zararını araştırmak amacıyla gelen Amiral Chester bir geminin kaptanıdır. Gemisiyle İstanbul'a gelip araştırmada bulunmuştur, araştırmaları sırasında Osmanlı Devleti'nin Amerika açısından zengin bir pazar olduğunu ve verimli maden, petrol yatakları olduğunu gözlemler. Amiral Chester tekrar 1908 yılında geldiği zaman amacı Osmanlı Devleti'nin topraklarını keşfetmek olmuştur ve Chester Anadoludan başlayıp Musul'a kadar Musul'dan da Akdeniz Limanlarını kapsayan demir yolu, maden, petrol imtiyazları içeren antlaşmayı Türk Milleti ile imzalamak için uğraşmıştır.²¹⁶ 1908 senesinde Dr. Glaskow Amerikan temsilcisi olarak Osmanlı Devleti'ne gelmiş burada doksan dokuz yıllığına sürecek bir antlaşma ile demir yolu hattı çevresindeki kırk kilometrelik alanda bulunan maden, petrol aramasının yapılıp çıkartılan petrol ve madenin demir yolu işletmesini gerçekleştiren kişilerce çıkartılıp işleme imtiyazı üzerine antlaşma imzalamak

²¹⁴AKBULUT, Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı, s.103.

²¹⁵EARLE, Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı, s.41-43.

²¹⁶TEZEL, Yahya Sezai, "Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcılığı", *AÜ Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C. XXV, No. 4 (Aralık 1970), s.288-290.

istemiştir. Dr Glaskow dışında Amiral Chester da demiryolu projesini almak için Osmanlı Devleti'ne başvurmuştur.²¹⁷ II.Abdülhamid ve diğer devlet adamlarıyla da temasa geçilmiştir ve toplamda 40 km'lik alanı içeren imtiyazı alma mücadelesine girmiştir. Padişah II.Abdülhamid Amerika Devleti'ne karşı olumlu düşüncededir. Chester Nafia Bakanlığı ile anlaşır, plandıkları hat 2000 km'ye dayanır Sivas'tan başlayıp Harput, Diyarbakır, Siirt, Musul, Kerkük, Süleymaniye Hattı'nı ve Süveydiye bölgesinde yapılacak bir inşaatı kapsamaktadır. Bağdat Demir Yolları'nı tehdit etmesinden dolayı Almanya yapılacak olan demir yoluna temkinli yaklaşır Sivas-Samsun Hattı'nın Rusya'ya verilmesinin daha uygun olacağını vurgulayan Rusya'da bu hatta karşı çıkmıştır.²¹⁸ Hattın sermayesini çıkartmak için Chester Osmanlı da bir şirket kurmuştur şirketin geliri 600.000 dolardan oluşur şirket Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi adıyla açmıştır.²¹⁹ Antlaşma Osmanlı Devleti tarafından onaylanmaz, Almanya ve İngiltere Türk Petrol Şirketi ismiyle bir şirket kurmuştur. Osmanlı Türk Petrol Şirketi'ne petrol imtiyazını verir böylece Chester başarısız olmuştur. 1914 yılında ise 1. Dünya Savaşı başladığı için şartlar değişir birinci Dünya Savaşı'ndan sonra 1920'de yine Osmanlı hükümetine başvurmuş olan Chester Amerika'nın da desteğini almak için önemli devlet adamlarıyla görüşmüş ancak sonuç alamamıştır.²²⁰

1.Dünya Savaşı'na kadar Amerika imtiyaz mücadelesinde yer almaz ama değişen savaş koşulları sonrası ve sanayileşme süreciyle ham madde ve pazar arayışı gereksinimi duymuşlardır. Colby Mitcell Chester ve ekibi ilk olarak 1908-1914 senesinde imtiyaz projesi sunmuşlardır fakat kabul edilmemiştir. Daha sonra 1922-1923 senesinde yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'ne Atatürk hükümetine projeyi sunmuştur.²²¹ Amerika'dan destek almak isteyen Chester kendi devletinden destek göremeyip Amerikadaki bazı tanınmış kişilerden yardım almıştır. Ottoman Development Company adıyla kurulan ortaklaşa şirket daha önce Chester tarafından kurulan şirketin devamı niteliğindedir fakat yeni katılan ortaklarla şirket artık sadece

²¹⁷TEZEL, "Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı", s.290.

²¹⁸İLKİN, Selim, "1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi", Türkiye İş Bankası Uluslararası Atatürk Sempozyumu: Bildiriler ve Tartışmalar, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1984, s. 741.

²¹⁹YILDIRIM, İsmail, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları(1923-1950)*, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2001, s.25-30

²²⁰TEZEL, "Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı", s.291-292.

²²¹İLKİN, "1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi", s.742-744.

amirala ait değildir.²²² Amerika'nın Osmanlı elçisi olan Gillespie Ankara hükümetiyle görüşmüş demir yolu imtiyazı hakkındaki görüşlerini öğrenmek istemiştir. Osmanlı Gillespie görüşmesinden sonra elçi Osmanlı'nın maddi açıdan desteğe ihtiyacı olduğunu ancak bunun borçla ve de iç işlerine karışılmadan yapılmasını istemekte olduklarını anlamıştır. Chester Projesine en fazla karşı çıkan devlet çıkarlarına uygun olmamasından ötürü Fransa'dır. Fransa aldığı rapor doğrultusunda sadece Chester projesinin olmadığını ayrıca Sivas-Erzurum, Sivas-Samsun, İnebolu-Samsun demir yolu hattının da Amerika tarafından alındığını duyması hayli tedirgin olmalarına sebep olmuştur. Ottoman Development Company Chester ve ekibinin projesiyle 99 yıllığına sürecek olan anlaşma 4400 km. uzunluğunda demir yolu hattı, Karadeniz ve Akdeniz kıyısında üç liman inşaatını ücret almadan yapılacağını taahhüt etmiştir.²²³ Amerikan ticaret elçisi Gillespie Ankara, Konya, Adana ve Mersin'e gitmiş buradaki yatırım alanlarını inceleme fırsatı yakalamış, Amerikalı sermayedarların maden işletmeciliği ve sulama alanlarında kazançlı olması dışında çarşaf, pamuklu bez, çimento, tarım aletleri gibi ürünlerin ithalatının yapılabileceğini raporlamıştır.²²⁴ Fransa Chester Projesi'ni daima yakından izlemiş ve proje hakkında rapor istemiştir. Albay Mougin Osmanlı Devleti'nde bulunup Fransa'ya proje hakkında rapor göndermiş Chester Projesi'nin onaylanma durumunun olumlu olduğunu Fransa'ya bildirmiştir.²²⁵ Mahmut Esat Bey İsviçre'de bulunan Harun Bey'e Ankara hükümeti tarafından Chester projesinin desteklendiğini hatta Trabzon ve Erzurum Hattı'nın da bu hatta dahil olacağını bildirir. Ankara hükümeti içerisinde Chester grubunun destekleyicisi hükümet görevlileri vardır bu kişiler; Ali Fuat Paşa, Fethi Bey, Rauf Bey gibi yöneticilerdir. Türkiye Devleti'nin gelişmesi açısından yeterli sermayenin sadece Amerika tarafınca karşılanabileceği görüşündeydiler.²²⁶

Demir yolu Hattının güzergâhının geçeceği yerler şu hatlardan oluşmaktadır;²²⁷

- Sivas, Harput, Ergani, Diyarbakır, Bitlis, Van

²²² YILDIRIM, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950), s.43.

²²³ İLKİN, "1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi", s.744.

²²⁴ İLKİN, "1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi", s.746.

²²⁵ YILDIRIM, Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950), s.49.

²²⁶ TEZEL, "Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı", s.291-292.

²²⁷ YAVUZ, B.S., "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 24-2, 2003, s.546-547

- Harput-Yumurtalık
- Diyarbakır-Bitlis Hattından başlayıp Musul-Kerkük ve ordan Süleymaniye'ye kadar
- Sivas,Zile,Amasya,Havza,Samsun
- Ankara-Musaköy (4 hattan oluşan yol ile)
- Erzurum-Çaltı-Doğu Beyazıd
- Akçakale ya da Pikriç –Karadeniz Kıyıları
- Hacı Şefaattli-Kayseri-Ulukışla

İmtiyaz antlaşmasına göre 99 yıl sürecek olan 40 km yolda çıkarılan petrol ve maden işleme hakkı imtiyaz hak eden şirkete ait olacaktır.Türkiye 30 sene sonra isterse işletmeyi değerince satın alabilecek ya da 99 yıl sonra kendiliğinden sahibi olabilecektir. Demir yolu hattı boyunca hattın her iki yanında 20'şer km.lik alanda çıkarılan maden ve petrolü işleme hakkı yine imtiyaz alan ülkeye ait olacaktır.²²⁸ Bu toprakları daha önce Fransa, İngiltere, Almanya keşif ekiplerini gönderip inceletmiş bölgenin yeraltı kaynaklarını rapor etmiştir. Rapora göre bölgede; kömür, tuz, nikel, petrol, altın, gümüş, platin, bakır, demir, civa, kurşun, çinko, kobalt, magnezyum, antimon bakımından zengin olduğu keşfedilmiştir.²²⁹

Chester ayrıca kendi içinde bir imtiyaz istemiş bu imtiyaz; Ankara'nın güneybatısında yeni bir şehir kurma projesinden oluşmaktadır. Yeni şehir içerisinde park, yol, cadde, kaldırım, suni göl, hükümet binası, tünel, telefon, telgraf, aydınlatma sistemleri kurulacaktır. TBMM 29 Nisan 1923 tarihinde antlaşmayı onayladığını duyurmuştur antlaşmayı onaylamak Türkiye'de büyük bir coşku yaratırken Amerika tarafından beklediği ilgi ile karşılanmamıştır. Asıl sorun bunu dünyaya duyurmakla olmuştur sebebi o bölgelerin daha önce başka devletlere İngiltere,Fransa gibi ülkelere imtiyaz olarak verilmesidir.²³⁰

Amerika Chester Projesini en başından beri desteklememiştir. Proje Amerika'nın 19 yy'dan beri süregelen açık kapı ideolojisine uymamıştır yani bir sömürge ülkesini yalnızca bir devlet değil diğer sömürgeci devletlerde işgal etmelidir. Amerika, Chester ve ekibinin uzun bir süredir anlaşmazlıklarının olduğunun farkındadır ve Chester ekibine güven duymamıştır. Almanya, Fransa,

²²⁸TEZEL, "Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı", s.292-294.

²²⁹SOYSAL, İsmail, *Tarihleri ve Açıklamaları ile Birlikte Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, I, 1983, s. 51-52.

²³⁰CAN, Bilmez Bülent, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2016, s. 296-300.

Rusya, İngiltere gibi devletler demir yolu hattı yapımı imtiyazına karşı çıkmıştır, daha önce bu hat üzerinde İngiltere ve Fransa imtiyaz elde etmiştir. Proje itirazları devam ederken 1922 yılında Lozan görüşmeleri başlar Türkiye Devleti Lozan görüşmelerinde Musul, azınlıklar, Boğazlar, kapitülasyonlar, Türk-Yunan sınırı, Osmanlıdan kalan borç konularını görüşür fakat bir karara bağlanamaz. Ancak 24 Temmuz 1923 tarihinde anlaşma sağlanmıştır. Lozan Antlaşması'nda tüm konular karara bağlanır yalnızca Musul konusu çözümlenmez, Musul sorunu Lozan'da en çok ilgilenilen konulardan birini oluşturmaktadır, Amerika ise Lozan Konferansında sadece gözlemci statüsündedir. Lozan görüşmelerinin devam ettiği sırada İsmet İnönü Amerikalı Untermyer ile görüşmüş Untermyer Abdülhamid'in kendine ait mal varlığının bir bölümünün yurt dışında kaldığının ve Türkiye'ye geri iade edilmesi gerektiği yönündeki düşüncelerini açıklamıştır. Bu ifadeler üzerine İsmet İnönü Musul Meselesi'nde Amerika'nın Türkiye yanında yer alacağını fikrine kapılmıştır. Ancak İsmet Paşa Chester Projesi'ne pek olumlu bakmaz aynı projenin daha önce Fransızlara söz verildiğini fakat şimdi Amerika'ya verilecek olmasının Fransızları tahrik edebileceği görüşündedir. Amerika'nın Chester Projesi'ni geciktirmeninse Amerika gibi bir desteğin geri çekilmesi ihtimalini doğuracağını bilmektedir. İsmet Paşa Rauf Bey'den Chester Projesinin daha önce Fransa'ya verilmesi durumunun tetkik edilmesini talep eder. Rauf Bey'in yaptığı inceleme sonucunda bu konunun 1912 yılında devletin borçlanması nedeniyle bir Fransız şirketine verildiğini ancak resmi olarak bir sözleşmenin bulunmadığını hatta bu karışık durumun gerekirse Fransa Devleti'ne tazminat verilerek çözülebileceğini bildirmiştir. Her ne kadar Amerika ile görüşmeler sürdürülüp II.Abdülhamid'in mirası olan Musul'un Lozan'da Amerika desteği ile alınacağı görüşü hakim olsa da gereken destek görülmemiştir. Amerika Musul'un Türkiye'ye verilmesini kendi çıkarlarına uygun bulmamıştır çünkü; Musul'daki petrol yataklarına ve İngiltere'ye ters düşmek istememiştir. Musul sorunu ileriki bir tarihte Milletler Cemiyeti'nde tartışılmak üzere ertelenir, Musul 1925 yılında Milletler Cemiyeti kararı sonucunda 25 yıllığına İngiltere mandası olarak Irak Devleti'ne bırakılmıştır. 9 Nisan 1923 yılında imzalanan Chester Projesi Amerika için büyük bir coşku ile karşılanmamıştır. Fransa'nın Chester projesine asıl tepkisinin nedeni Sivas-Samsun yollarının daha önce Fransa'ya verilmiş olmasıdır.²³¹ Osmanlı ise Fransa'ya daha önce verildiği iddia edilen projeyi TBMM tarafından onaylanmadığı Osmanlı döneminden kalması sebebiyle hemde

²³¹CAN, Demiryolundan Petrole Chester Projesi, s.291-292.

Osmanlı Parlementosu tarafından onaylanmaması sonucunda geçersiz olduğu kanısındadır. Türk Hükümeti 16 Mart 1920'den önce yapılan tüm antlaşmaları geçersiz kabul etmiştir.²³²

Türk Hükümeti Chester projesini destekler ancak Amerika'dan gerekli ilgi ve desteği görmemiştir. Chester ekibinin kendi içersindeki anlaşmazlıkları sorun oluşturmaktadır. Musul petroleri açısından çıkarlarına ters olan Amerika'da projeyi desteklememiştir. Amerika Dış İşleri Bakanı'nın Chester grubunun projesinden duydukları rahatsızlığı dile getirip bu proje için Türk Hükümeti'ne Amerika'nın hiç bir mali yardımda bulunulmayacağını bildirmiştir. Türk Hükümeti 1923 yılında daha önce TBMM ve Chester grubunun imzaladığı antlaşmayı iptal ettiğini duyurmuştur. Proje için imtiyaz antlaşması imzalanmasına rağmen proje uygulanmamıştır. Başlıca sebepleri projeyi Amerika hükümetinin desteklememesi, proje kabul edilmesine ve Ankara Hükümeti tarafından defalarca çağırılmalarına rağmen proje grubunun gelmemesi, hiçbir ilerlemenin olmamasıdır.²³³

Chester Projesi bir proje olmaktan öteye gidememiştir, Lozan görüşmelerindeki Musul Meselesi'nin çözüme kavuşamaması, Lozanda çıkan karar ile Musul'un İngiltere'nin sömürge faaliyetlerini gerçekleştirmek için İngilizlerde kalacağı ortaya çıkınca Chester Projesine yatırımın geri çekilmesi de projenin iptal edilmesi sebeplerinden birini oluşturmaktadır. Mustafa Kemal Atatürk'ün projeyi onaylamasının asıl sebebi Osmanlı'dan devralınan mali yetersizlikler ile demir yolu yapma imkanının zor olması devletin çıkarlarına ve özgürlüğüne ters düşmeden yabancı yatırımcıların verdiği desteği kabul etmesi Türkiye'nin kendi imkanlarıyla demir yolu hattı yapma durumunun bulunmamasıdır.²³⁴

Amerika Dış İşleri Bakanı'nın İstanbul'daki Amerika Yüksek Komiseri'ne yazdığı cevapta Sivas-Samsun demir yollarına maddi destekte bulunmayacaklarını yazması ve TBMM Hükümetinin durumdan bilgisinin olması sonucu antlaşmayı fesh etmesi de Türk Hükümeti'nin projeyi olumsuz karşılaması nedenlerindendir.²³⁵ Projenin uygulanmama sebeplerinden biri de Chester Projesi ekibi içerisindeki

²³² SONYEL, Salahi R, *Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politikası*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayını Yayınevi, II, 2003, s.341.

²³³ ULUĞBAY, Hikmet, *İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik*, Ankara, Ayraç Yayınları, 2003, s.182-183.

²³⁴ ULUĞBAY, *İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik*, s.201-202.

²³⁵ İLKİN, "1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi", s.779

uyumsuzluktur. Amerikalı ortaklar ile Kennedy'in destek olduğu Kanadalı ortakların anlaşamamasıdır.²³⁶

TBMM Hükümetinin projeyi kabul etme nedeni yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin yeterli maddi desteğinin bulunmaması sermayeye ihtiyaç duymasıdır. Lozan görüşmelerinin yapıldığı dönemde Atatürk öncülüğünde açılışı yapılan İzmir İksitirat Kongresinde Türkiye iktisadi yapısı konuşulur yabancı sermayeye karşı olunmadığını Türkiye'nin sermayeye ihtiyacı olduğunu ancak alınan bu sermaye karşılığında Osmanlı Devleti'nde olduğu gibi yabancı sermayenin esiri olunmayacağı yapılan yardımın Türk yasalarına saygılı olunması şartıyla kabul edileceği belirtilir.²³⁷

Sonuç olarak Chester Projesi 1.Dünya Savaşı'ndan önce bir demir yolu hattı projesi iken 1.Dünya Savaşı sonrası Petrol imtiyazına dönüşmüştür. Kısacası demiryolu sisteminin önemini erken sayılabilecek bir dönemde anlayan Osmanlı Devlet adamları, iktisadî ve siyasî şartların yönlendirmesi dolayısıyla yabancıların bu işe girmelerini istemek zorunda kalmışlardır. Bu nedenle, Osmanlı Devleti kendine ait bir demir yolu sistemi kuramamanın sıkıntılarını zaman içerisinde hissetmiştir.²³⁸

2.3. Osmanlı İmparatorluğunda Petrol İmtiyazları

Sanayi Devrimi'nin başlamasıyla hayatımıza giren ve önemli bir yer tutan petrol önemli yakıt kaynaklarından birisidir. Petrolün bulunmasıyla kömür yakıtı popülaritesini kaybetmiş petrol bölgeleri önem kazanmıştır. Karbonlu yapısı oksijen ile birleşince yanmaya başlayan değerli fosil yakıtı petrol, kuyulardan çıkartılıp rafine edilmektedir. Petrol ulaşım, askeri, sağlık sektöründe kullanılır.En fazla benzin ve mazot yakıtı olup ulaşımında kullanılmaktadır. Dünya üzerinde orantısız dağıldığı için yoğun olarak Ortadoğu'da ve Kafkaslarda bulunması sonucunda petrol savaşlarına ve petrol işleme imtiyazını almak gibi durumlara sebep olmuştur.²³⁹

Osmanlı Devleti'nde petrol bulunması ve işletilmesi 19.yy'a doğru gerçekleşir.İlk Petrol 1889 İskenderun Kabaev nahiyesi Çingen köyü civarında işletme imtiyazı verilmiştir.²⁴⁰

²³⁶ SONYEL, Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politikası, s.332.

²³⁷ TEZEL, "Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı", s.308-310.

²³⁸ YILDIRIM, İsmail, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)*, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınevi, 2001, s.23.

²³⁹ YAZICI, N., II.Abdülhamit Dönemi Kerkük Ve Musul Petrolleri. *Devlet Dergisi*, 462-6, 2005, s.4

²⁴⁰ BOSTAN, İ., "Osmanlı İmparatorluğunda Petrolün Bulunuşu Ve İskenderun'da İlk Petrol İşletme Çalışmaları", *Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, II, 1990, s.22.

Doğu Anadolu bölgesinde keşif yaptıran padişah II. Abdülhamid buradaki toprakları kendi üzerine almıştır. Böylece yabancı devletlerden gelecek herhangi bir karmaşayı engellemek için yapmıştır satın alınan petrolü korumak için karakolhaneler kurmuştur.²⁴¹ Osmanlı petrolü gemilerin kalafatlanması için kullanmış, kalafatçı ustaları Tersane-i Amire çalışanıdır kalafatlamaksa gemilerin halat ve bez parçasıyla ziftlenmesidir.

Musul Önemli petrol yataklarının bulunduğu coğrafyadadır, Musul İngiltere, Fransa, Almanya gibi büyük sömürge devletlerinin ilgi odağı olan petrol için önemlidir.²⁴² Padişah II.Abdülhamid Musul-Bağdat petrollerini Hazine-i Hassa mülkü haline getirerek sömürgeci devletlerden korumak istemiştir.²⁴³ Osmanlı petrolünü kim işlerse işlesin petrol gelirleri padişah hazinesine dahil olmuştur. Padişah olarak tahta çıktığı ilk zamanlarda sultan II.Abdülhamid Hazine-i Hassa için bakanlık kurmuştur, Emlak-ı Hümayun kararıyla ülke toprakları padişahın kontrolüne geçmiştir.²⁴⁴ Hazine-i Hassa Bakanı Agop Paşa Musul Bölgesi petrolünü işletme imtiyazını Hazine-i Hassa Bakanlığına verilmesini talep etmiştir.²⁴⁵ Yapılan incelemeler neticesinde Arif Bey'in teftişi ile Musul'da neft, petrol ve gaz yağı bulunduğu dile getirilir, bulunan neft ve yağlarla sokakların aydınlatılacağı düşüncesi öne sürülür. Madenlerin korunması amacıyla 1878, 1885, 1906 senesinde üç tane nizamname çıkarılmıştır.²⁴⁶ Musul bölgesi kendi içerisinde üç bölgeden oluşur; Kerkük, Musul, Süleymaniye'den oluşmaktadır.²⁴⁷ Musul Petrol İmtiyazları talebi sırasıyla; Amasyan Efendi, Ahmet Necati, Hasan Tahsin, İskenderun Petrol Şirketi, Halil Rıfat Paşa, Şarl Kayser tarafından verilir.²⁴⁸

19. yüzyılın ikinci yarısında ticari amaçlarla işletilmeye uygun olduğu anlaşılan Mezopotamya Bölgesi'ndeki kaliteli petrol kaynakları, hem Sultan II. Abdülhamid'in hem de nüfuz alanlarını genişletmek isteyen büyük devletlerin iktisadi, sosyal ve siyasal politikalarını belirlemiştir.²⁴⁹

²⁴¹ÇARK, Ferah, *19. Yüzyıl Osmanlı Devletinde Neft ve Petrol Üretimi ve İmtiyazları*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2016, s.22-25

²⁴²TERZİ, Arzu, *Abdülhamit'in Mirası Petrol Ve Arazi*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2014, s.15-22

²⁴³TERZİ, Abdülhamit'in Mirası Petrol Ve Arazi, s.57-62.

²⁴⁴TERZİ, Abdülhamit'in Mirası Petrol Ve Arazi,s.26

²⁴⁵EDİGER, Volkan Ş., *Osmanlıda Neft Ve Petrol*, Ankara,Odtü Yayınları, 2006, s.172.

²⁴⁶ULUĞBAY, İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik, s.38-42.

²⁴⁷TERZİ, Arzu, *Bağdat-Musul'da Paylaşılamayan Miras Petrol ve Arazi*, İstanbul, Truva Yayınevi, 2007, s.44.

²⁴⁸EDİGER, Osmanlıda Neft Ve Petrol, s.173.

²⁴⁹GÜREL, Şükrü Sina, *Ortadoğu Petrolünün Uluslar arası Politikadaki Yeri*, Ankara, İmge Kitabevi Yayınevi, 1979, s.54.

İkinci Abdülhamid Döneminde Bağdat vilayetinde zengin petrol yataklarının olduğu keşfedilmiş bu bölgedeki en zengin petrol yatakları Mendelli de ortaya çıkmıştır. Hit nahiyesi ve Fırat Nehri kıyısında petrol ve zift yatakları bulunmuştur.²⁵⁰ Bazı araştırmacılar tarafından Musul bölgesi raporlanır bölgenin işletilmesi ve petrol arama imtiyazı elde etmek için yabancı ülkeler imtiyaz yarışına başlar.²⁵¹ Fransız maden mühendisi Jacquerez, mühendis Alman Graskopf, Bergingen Osmanlı Devleti'ne davet edilir, İngiltere'nin tercih edilmeme sebebi padişahın İngilizlere güven duymamasıdır.²⁵² Mühendis Graskopf ve Bergingen'in padişaha sundukları rapora göre Halep, Bilecik, Urfa, Siverek, Diyarbakır bölgelerinde petrol ve neft kuyuların verimli olmadığını fakat Kerkük Bölgesi yakınlarında verimli petrolün olduğunu rapor ederler.²⁵³

Almanya ve Chester ekibi petrol imtiyazı talebinde bulunur. Jacquerez petrol yollarının sadece bir şirket tarafından yapılmasının uygunluğunu raporlar. Alman Anadolu Demiryolları Şirketi'ne Musul ve Bağdat şehrinde petrol arama imtiyazı verilir.²⁵⁴

Sultan II.Abdülhamid 1909 yılında tarihi 31 Mart vak'asından sonra 27 Nisan 1909'da tahttan indirilir.²⁵⁵ Hazine-i Hassa gelirleri Sultan Reşat'ın onayıyla maliye hazinesine aktılır. Padişah fermanında maliye hazinesine aktarılan mal varlığının devredilmesine ait belge düzenlenmemiştir.²⁵⁶

Musul petroleri ve Mezopatamya petrollerinin imtiyaz hakkı siyasi bir sorundur. Kömür yakıtının yerini petrole bırakmasıyla günümüze kadar gelen petrol savaşlarını doğurmuştur. Osmanlı topraklarının verimli petrol arazileri yabancı arama çalışmaları ve raporlarından haberdar olan Sultan Abdülhamid güzel bir politika izlemiştir. Ortadoğu petrollerini Hazine-i Hassa mülkü yapmıştır. Sultanın şahsi mülkiyeti yapmasının amacı ekonomik gelirden ziyade dış tehditlere karşı petrol arazilerini koruma altına almaktır. İngiltere, Fransa, Almanya gibi ülkeler petrol imtiyazı alma yarışında sıraya girmiştir. Durumun öneminin farkında olan Osmanlı,

²⁵⁰TERZİ, Abdülhamit'in Mirası Petrol Ve Arazi, s.114.

²⁵¹ÖKE, Mim Kemal, *Musul Meselesi Kronolojisi (1918-1926)*, Ankara, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınevi, 1991, s.23.

²⁵²TERZİ, Abdülhamit'in Mirası Petrol Ve Arazi, s.163-170.

²⁵³ORTAYLI, Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzu, s.92-93.

²⁵⁴MELEK, Kemal, *İngiliz Belgeleriyle Musul Sorunu (1890-1926)*, İstanbul, Üçdal Neşriyat Yayınevi, 1983, s.14.

²⁵⁵ALTIN, Şükrü, *II.Abdülhamid Efsanesi*, İstanbul, Çelik Yayınevi, 2016, s.340-347.

²⁵⁶KARTIN, Cengiz, "İngiliz Arşiv Belgeleri Işığında II.Abdülhamid'in Mirası (1920-1921)", *Uluslararası Tarih Ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 13-2, 2015, s.97.

petrol teftiş ekibiyle petrol yataklarını araştırır sadece bir ülkenin imtiyaz sahibi olması hem maddi hem de siyasi anlamda daha uygun görülür.²⁵⁷

2.4. Osmanlı İmparatorluğunda Maden İmtiyazları

Madencilik sektörü kendine özgü bir yapısı olan ve diğer sektörlerle de iç içe olan bir yapıdadır, maden pek çok alanda kullanılan bir maddedir. Ekonomik anlamda madencilik çok önemlidir, tarihi çağların ayrımında da kullanılan madenler tarihin başlangıcından itibaren insanların hayatlarında önemli bir konuma sahiptir. Maden işçiliği denildiği zaman akla gelen Türkler olmuştur, maden işlemek Türk kültüründe önemli bir konuma sahiptir. Çok eskilerden beri madenleri işleyip silah, eşya, para, süs eşyası gibi alanlarda kullanmışlardır. Osmanlı Devleti için madenlerin işlenmesi Kuruluş Dönemine dayanmaktadır, para sistemi içerisinde ve savunma sanayisinde maden işletmesini geliştirmiştir. Devlet açısından önemi ise sikke ve savunma amaçlıdır, halk içinse eşyalar tarım aletleri gibi alanlarda kullanılır. Çelik maden olarak çok dayanıklı bir madendir Avrupa ancak 19 yy.'da birkaç teknikle çelik kalitesindeki madene ulaşır.²⁵⁸ Fatih Sultan Mehmet zamanında madenlerin işletilmesi ile ilgili kanunname çıkarılır.²⁵⁹ Osmanlı hukukuna göre madenler toprak olarak değerlendirilir, kendi içerisinde bölümlere ayrılır. Madenlerden miri arazi madenlerinin tamamı devletindir, metruk olanlarının 1/5'i devlete aittir geriye kalanı madeni bulan kişiye aittir. Mülk ve vakıf arazinin 1/5'i devletin geri kalanı mülk sahibine veya vakıfa kalır.²⁶⁰ Devlet tarafından işletilen araziler olduğu gibi emaneten verilen madenler ve iltizamla satışa çıkarılan maden arazileri vardır.²⁶¹ Maden işleyenler iki tür vergi vermişlerdir; rüsumı nisbiye, resmi mukarrer vergileridir. Ekonomik açıdan önemli madenler gümüş, bakır, güherçile, şap, altın, demir, kükürt, kurşun v.b. Osmanlı imparatorluğunda madencilik çoğunlukla işlenip sanayi maddesi olarak kullanılmaktansa ticari olarak satışa sunulmuştur. Maden işletme hakkına sahip olan kişiler bu hakkı bir başkasına devredip satabilmiş, satın

²⁵⁷KARTIN, “İngiliz Arşiv Belgeleri Işığında II.Abdülhamid’in Mirası (1920-192)”, s.104.

²⁵⁸TABAKOĞLU, Ahmet, *Türkiye İktisat Tarihi*, İstanbul, Dergah Yayınevi, 2012, s.247-250.

²⁵⁹ÖKÇÜN, A.Gündüz, *XX.Yüzyıl Başlarında Osmanlı Maden Üretiminde Türk,Azınlık Ve Yabancı Payları*, Ankara, Türk İktisat Tarihi Notları, 1997, s.111-112.

²⁶⁰AKGÜNDÜZ, Ahmet, *Osmanlı Kanunnâmeleri Ve Hukuki Tahlilleri*, İstanbul, Osmanlı Araştırmaları Vakfı Yayınevi, 2006, s.156-158.

²⁶¹ÖZKAYA, Yücel, *18.yy'da Osmanlı Toplumunu*, Ankara, Yapı Kredi Yayınları Yayınevi, 2010, s.300.

alan kişi bir müddet sonra kazanç elde edip başka bir işletmeciye devredebilmiştir maden alıp satıp kârlı kazanç sağlanmıştır.²⁶²

Osmanlı Devleti'nde 1815 yılında borasit, 1829 yılında kömür, 1848 yılında kömür bulunup işletmeye açılır.²⁶³ II.Abdülhamid Dönemi'nde madenlerin işletilmesi hususunda 1878, 1885, 1906 yıllarında nizamname yayınlanır. Madenlerden alınacak vergiler, maden araştırmaları, yabancı devletlere verilen imtiyazlar nizamnameyle belirlenir. Yabancı yatırımcıları Osmanlı topraklarında demir yolu, petrol imtiyazı dışında maden imtiyazı alma talebinde de bulunmuştur. İmtiyaz olarak verilen madenler; çinko, antimon, bakır, linyit, kömür, krom, zımpara, maden suyu, demir, borasit, arsenik, simli kurşun, antimon gibi madenlerdir.²⁶⁴ Madenleri işletme imtiyazı almak için Osmanlı Devleti'ne başvuran devletler; Fransa, İngiltere, Almanya, Amerika, İtalya, Yunanistan, Rusya, Karadağ, Avusturya-Macaristan ülkelerinin vatandaşlarıdır. Hatta imtiyaz olarak verilen madenlerin bir kısmı ortaklık usulü ile işletilmiştir. Madenler tek başına işletilebildiği gibi ortak kurulan şirketler aracılığıyla ya da veraset usulüyle imtiyaz olarak kullanılmıştır. Kullanıma açılan madenler içerisinde en fazla imtiyaz elde eden maden kromdur. Osmanlı kendi başına işlettiği madenler kömür, petrol gazı, çinkodur. 1887 nizamnamesine göre madenler 99 yıllığına imtiyaz olarak verilmesi belirlenmiştir. Maden imtiyazı ilk önce Hüdavendigar vilayetinin Bursa Sancağı İnegöl kazasına krom madeni olarak verilmiştir.²⁶⁵ Devletin yerli ve yabancı maden işletmecilerinden aldığı yıllık gelir 80.000 liradır.²⁶⁶ En son verilen maden imtiyazı Manastır ili Serfice sancağı Kozana kazasındaki altmış yıllığına Osmanlı vatandaşı Hasan Bey'e verilmiştir.²⁶⁷ Yılda on kez maden arama hakları olan imtiyaz sahiplerini 1900'lü yıllara geldiği vakit maden arama sayısı 139'a kadar yükselir bunun asıl sebebine bakacak olursak Avrupa yatırım sermayesi artışıdır.²⁶⁸ Bir İngiliz şirketi 1887 yılına geldiği vakit Borax Konsolide Şirketi(The Borax Consalidated Company) Amerikan-İngiliz ortaklığıyla Osmanlı arazilerinde borasit arama imtiyazı

²⁶²ELDEM, Vedat, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomisi*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları Yayınevi, 1994, s.176.

²⁶³ELDEM, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları Yayınevi, 1970, s.92.

²⁶⁴GÖKMEN, Ertan, "II.Abdülhamid Dönemi Maden İmtiyazları", *Belleten Dergisi*, Ankara 2007, 262, s.975.

²⁶⁵GÖKMEN, "II.Abdülhamid Dönemi Maden İmtiyazları", s.985.

²⁶⁶KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi VIII.Cilt Birinci Meşrutiyet Ve İstibdat Devirleri*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınevi, 1988, s.457-458.

²⁶⁷GÖKMEN, "II.Abdülhamid Dönemi Maden İmtiyazları", s.985.

²⁶⁸QUATAERT, Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı Ve Direniş1881-1908, ss.153-157.

almışlardır.²⁶⁹ Balya Karaaydın Şirketi Edremit kazası Karaaydın civarı linyit madeni işletme amaçlı kurulur. Öncelikle Alman Rayzer'in işlettiği linyit madenleri sonradan Balya Karaaydın Şirket-i Osmani şirketine devredilir.²⁷⁰ Hüdavendigar ilinin (Bursa) kazasında çıkarılan antimon madeni işletmesi sahibi yabancı ortakların bulunduğu şirkette mevcuttur.²⁷¹

Kesendire Madeni Şirketi, Selanik ili Drama Sancağı Kesendire kazası mevkisinde varolan simli kurşun, antimon, manganez madenlerini işletmek sebebiyle ortaklaşa kurulan şirkettir. Karesi Sancağı Hüdavendigar ili borasit madeni Fransız şirketince imtiyaz ile işletilmiştir.²⁷²

2 Haziran 1898 senesi Hüdavendigar ili İzmit Sancağı Karasu köyünde bulunan çinko ile simli kurşun işletmesi doksan dokuz seneliğine Hafız Nuri Efendi'ye işletmesi için verilmiştir. Karasu madenleri Osmanlı-İtalyan-Rus ortaklaşa şirketine devredilmiştir. İtalyan Fernandez, Rusyadan gelen iki işletmeci, Osmanlı Süreyya ile Şükrü Bey Karasu Maden İşletmesi başında bulunan kişilerdir. Madenin yıllık geliri üç milyon iki yüz bin frank civarındır.²⁷³

19.yy ikinci yarısında madenlerle ilgili yapılan değişikliklerin temel sebebi Osmanlı Devleti'nin Avrupa açısından açık pazar olarak görülmeye başlanması ile ilişkilidir. Madenler üzerinde yapılan 1861 Nizamnamesi daha önce hazırlanan 1810 Fransız Madenleri Nizamnamesi örnek alınarak tasarlanmıştır. 1861 Nizamnamesinin maddelerinden birinde maden ruhsatının sürekli ticaret amacı olarak kullanılması sınırlandırılıp maden ile toprak mülkiyeti birbirinden ayrılmış, yabancı yatırımcıların maden şirketlerinde sadece hissedar olmasına imkan tanınmıştır. Yabancı yatırımcıların sadece hissedar olabileceği maddesi Islahat Fermanı'yla yabancılara tanınmış haklara uygun olmadığı gerekçesi sonucunda 1861 nizamnamesi 1870 yılında yeniden düzenlenir. Yabancı yatırımcılar son değişilen yasa ile madenleri alıp satmaya başlamışlardır. 1906 maden nizamnamesiyle yabancılara 99 yıllığına işletme hakkı verilmiştir. Türk yatırımcıların zararına olan bu durum Türk vatandaşlarını destekleme adına olumlu bir sonuç olmamıştır. Yabancı sermaye içerisinde başta Fransa, İngiltere, Almanya gelmektedir. Fransa

²⁶⁹ÖKÇÜN, XX.Yüzyıl Başlarında Osmanlı Maden Üretiminde Türk, Azınlık Ve Yabancı Payları,s.115.

²⁷⁰ÖKÇÜN, XX.Yüzyıl Başlarında Osmanlı Maden Üretiminde Türk, Azınlık Ve Yabancı Payları s.118.

²⁷¹QUATAERT, Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı Ve Direniş 1881-1908, s.157.

²⁷² GÖKMEN, II.Abdülhamid Dönemi Maden İmtiyazları, s.985.

²⁷³GÖKMEN, II.Abdülhamid Dönemi Maden İmtiyazları, s.989.

%80, Almanya %6, İngiltere %14 sermaye ile maden işletmesi yapmışlardır. Fransız sermayedarlar en fazla kömür, çinko, manganez, kurşun işlemiş, Alman sermayedarlar kömür, krom, İngiliz sermayedarlar krom, boraks işlemiştir.²⁷⁴ Osmanlı madenleri yabancılar tarafından işlenmiş ve yine yabancılar tarafından satılmıştır.²⁷⁵

Sultan II.Abdülhamid padişahlığı süresi içerisinde yabancı ve yerli yatırımcıya birçok maden imtiyazı hakkı tanımıştır. Tahttan indirildikten sonra İttihat ve Terakki grubunun Osmanlı Devleti başına geçeceği zamana kadar devam etmiştir. 1892 Fransız sermayeli Balya-Karaaydın Şirket-i Osmaniyesi simli kurşun ve çinko üretimi yapmıştır.²⁷⁶ Fransız Alman ortaklığıyla 1914’de Ergani Bakır Sendikası kurulur. Yabancı yatırımcılar Osmanlı madenlerinde oldukça fazla imtiyaz sahibi olmuşlardır. 1903 yılında % 51 olan maden imtiyazı %76’ya çıkmıştır.²⁷⁷ İttihat ve Terakki Dönemi yöneticileri imtiyazlara karşı bir duruş sergilemiştir. 1911 senesinde imtiyazlara karşı olduklarını açıklamalarının 12. maddesinde belirtmişlerdir. Hatta yabancı devletler ile görüşmeler talep ederek imtiyazların kaldırılması hususundaki önerilerini dile getirmişler.²⁷⁸ 1914 senesinde imtiyazların kaldırılacağına dair muhtıra yayınlanmıştır. Bir çok ayrıcalık kazanmış Amerika, Almanya, İngiltere, Fransa, Rusya, İtalya gibi ülkeler muhtıraya karşı çıkmıştır. Ancak İttihat ve Terakki liderleri halka gönderdiği talimatlarla süreci başlatmıştır.²⁷⁹ Birinci Dünya Savaşı’ndan mağlup sayılan Osmanlı Devleti 1918 Mondros Antlaşması maddelerine dayanarak işgal edilir.²⁸⁰ Rus donanması tarafından bombalanmış Ereğli mevkiisi kömürü iki yüz bin tonun altına düştüğü vakit maden tesisleri maddi zarara uğramıştır.²⁸¹ Fransa yatırımcıları Birinci Dünya Savaşı sonunda mal varlıklarını koruma amacını öne sürerek Zonguldak Ereğli Havzası’na kadar işgal etmiştir. 1921 yılında Celal Bayar işçilerin çalışma şartlarını denetlemek ve madenleri kontrol amaçlı Zonguldak’a gitmiş orada Havza-i Fahmiye Amele Kanunu çıkarılıp yabancı

²⁷⁴KEPENEK, Yakup, *Gelişimi, Üretim Yapısı ve Sorunlarıyla Türkiye Ekonomisi*, Ankara, Teori Yayınları, 1987, s.15.

²⁷⁵KEPENEK, Gelişimi, Üretim Yapısı ve Sorunlarıyla Türkiye Ekonomisi, s.25.

²⁷⁶ELDEM, Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomisi, s.176-181.

²⁷⁷PAMİR, Aybars, “Kapitülasyon Kavramı Ve Osmanlı Devleti’ne Etkileri.”, *Ankara Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2:80, Ankara 2002, s.98.

²⁷⁸ARSLAN, Ozan, “Birinci Dünya Savaşı Başında Kapütülasyonların İttihat Ve Terakki Yönetimi Tarafından Kaldırılması Ve Bu Gelişme Karşısında Büyük Güçlerin Tepkileri”, *Sakarya Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 1:262, 2008, s.278.

²⁷⁹ARSLAN, “Birinci Dünya Savaşı Başında Kapütülasyonların İttihat Ve Terakki Yönetimi ...”, s.267-276.

²⁸⁰TAMZOK, Nejat, Osmanlı İmparatorluğunun Son Döneminde Madencilik Politikaları 1861-1948. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 63-4, 2008, s.182-184.

²⁸¹ELDEM, Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomisi, s.78.

sermaye denetiminde olan Türk işçilerin haklarına düzenleme getirilmesini gerçekleştirmiştir. Çıkarılan kanun ile yaşı on sekizin altındaki işçilerin çalıştırılmaması, çalışma saatinin sekiz saat ile sınırlandırılması, fazla mesai durumunda iki kat ücret ödenmesi, ücretsiz tedavi, asgari ücretin belirlenmesi, hamam ve yatakhanelerinin yapılması gibi maddeler belirlenir.²⁸²

Atatürk Dönemi 24 Temmuz 1923 Lozan Konferansı'na giden İsmet İnönü iki aşamada görüşme sağlamıştır. Lozan Konferansı ilk dönem sonrası verilen arada İzmir İktisat Kongresi yapılmıştır. İzmir İktisat Kongresi'nde yer altı ve yer üstü kaynaklarımızın önemi vurgulanmış bu kaynakların millileştirilmesi gündeme gelmiştir.²⁸³ On yedi gün süren İzmir İktisat Kongresi maddeleri şunlardır;

- Türk teknik elemanlarının çalışacağı madenleri havzalara ayırmak
- Madenlerin ihaleyle Türk vatandaşlarınca işletilmesi
- Yerli ulaşım araçları ve yerli kömürün kullanılması
- Savaş sırasında işletilmeyen madenlerden vergi affı,
- Madenleri gösteren maden haritalarının yapılması
- Maden değeri ve üretimi ile alakalı istatistiklerin yapılması
- Maden ocaklarının hukuki sınırlarının çizilmesi
- Yunanistan Devleti ile zımpara madeni hususunda rakip olunması²⁸⁴

İktisat Kongresi kararlarına göre Türkiye Cumhuriyeti kendi madenlerini işletir kararı alınır. Lozan Konferansı ikinci bölümünde İsmet Paşa önderliğinde Osmanlı Devleti tarafından verilen imtiyazlar kaldırılmıştır.²⁸⁵

Tablo 2.4.1. Devletlerin Tek Başına ve Ortaklaşa Aldıkları Maden İmtiyazları(Gökmen, 2007:994)²⁸⁶

Ülke İsmi	Aldıkları Madenler ve madenlerin sayısı
Osmanlı Devleti	Simli kurşun(10),manganez(4),antimon(3),simli kurşun ve çinko(2),krom(15),zımpara(8),bakır(3),petrol gazı(1),Cüruf(1),borasit(4), çinko(1), kömür ve linyit(4), simli kurşun ve antimon(3),maden suyu(2)

²⁸² ELDEM, Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi, s.83.

²⁸³ İLERİ, Turgut, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye'de Madencilik Genel Durumu Ve Atatürk'ün Madencilikle İlgili Düşünceleri", *Kastamonu Eğitim Dergisi*, 19-1, 2011, s.289.

²⁸⁴ İNAN, Afet, *Devletçilik İlkesi Ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı 1933*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları Yayınevi, 1972, s.70.

²⁸⁵ ELDEM, Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi, s.78-93.

²⁸⁶ GÖKMEN, II.Abdülhamid Dönemi Maden İmtiyazları, s.994.

Almanya	Antimon(1),kömür ve linyit(1),simli kurşun(3),demir bakır ve simli kurşun(1), bakır(1)
İngiltere	Krom(8),Simli kurşun bakır ve antimon(2),kurşun(1), zımpara(1),simli kurşun (4),
Fransa	Maden suyu(3),manganez(4),simli kurşun bakır ve antimon(3)
Yunanistan	Krom(2),simli kurşun (1),simli kurşun ve çinko(1)
İtalya	Manganez(1)
Osmanlı-İngiltere	Bakır(4),kurşun ve antimon(1),bakır ve simli kurşun(2)
Osmanlı-İtalya	Krom(1),antimon(1)
Osmanlı-Yunanistan	Manganez(1)

Osmanlı İmparatorluğu'nda maden üretimindeki yabancı, azınlık ve yerli yatırımcı payı şöyledir;1902 senesindeki Türk yatırımcı payı 42.70, yabancı:50.05, azınlık:7.25, 1903 senesi Türk yatırımcı payı 43.76, yabancı:52.68, azınlık:3.56, 1904 senesi Türk yatırımcı payı 38.49, yabancı:59.66, azınlık:1.85, 1905 yılı Türk yatırımcı payı 33.43, yabancı:64.44, azınlık:2.13, 1906 yılı Türk yatırımcı payı 45.84, yabancı:52.84, azınlık:1.32, 1907 senesi Türk yatırımcı payı 37.66, yabancı:60.18, azınlık:2.16, 1908 senesi Türk yatırımcı payı 22.79, yabancı:64.92, azınlık:12.29, 1909 senesi Türk yatırımcı payı 19.38, yabancı:68.20, azınlık:12.42, 1910 yılı Türk yatırımcı payı 19.05, yabancı:68.49, azınlık:11.46, 1911 yılı Türk yatırımcı payı 18.86, yabancı:65.30, azınlık:15.58'dir.²⁸⁷ Osmanlı Devleti maden işletmesi ve sermayesinde yabancı, azınlık sermayesi daha fazla yer almaktadır.

²⁸⁷ÖKÇÜN, XX.Yüzyıl Başlarında Osmanlı Maden Üretiminde Türk, Azınlık Ve Yabancı Payları, s.803-892.

Tablo 2.4.2. Osmanlı Yabancı Yatırımcıların Sektörel Dağılımı(Geyikdağı, 2008:124)²⁸⁸

Sektörler	1888 Yılı	1914 Yılı
Demir Yolu	%33,4	%58,7
Bankacılık	%31,6	%17,9
Sanayi	%12	%3,5
Liman	-	%4,9
Kent Hizmetleri	%9,3	%5
Ticaret	%8,1	%6,1
Maden	%5,6	%3,3

2.4.1. II.Abdülhamid Dönemi Bor Madeni İşletme İmtiyazı Mücadelesi

Balıkesir Susurluk ilçesinde keşfedilen bor madeni, İngiliz asıllı Hanson ve İtalyan asıllı Cove'in ortaklaşa kurduğu Hanson-Cove şirketi tarafından işletilmek üzere Padişah II.Abdülhamid'e başvurulur. Daha önce buradaki mevcut madeni

²⁸⁸GEYİKDAĞI, Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914, s.124.

keşfeden Nathan Rothschild ve Padişah Abdülaziz Dönemi Susurluk Bor'u madeni imtiyaz talebinde bulunan Desmazures tepki ile karşılaşmıştır.²⁸⁹ Her iki grup kendi aralarında rekabete girer alacakları imtiyaz ile Osmanlı payına düşen vergilerini yükseltme isteğinde olduklarını dile getirmişlerdir, %5 olan vergiyi %20'ye kadar çıkartırlar. Araya Osmanlı Devleti içindeki nüfuzlu kişileri koyarak imtiyaz elde etmeye çalışmışlardır. Rothschild Fransa Konsolosu'nu devreye koyarak bu imtiyazın kendilerinin olması konusunda talepte bulunmuştur. Osmanlı Bakanlar Kurulu Hanson-Cove Şirketi'ne bor madeni işletmesinin verilmesini onaylar ancak en son padişah onayından geçmesi gerekmektedir. Sultan II. Abdülhamid bor madenlerinin ne derece mühim olduğunun farkında olmuştur. 1883'de bor madenlerinin yabancı yatırımcıya verilmeyeceği kanunlaştırılır. 1889 senesi Osmanlı vatandaşı Fuad Paşa da bor madeni işletmesi talebinde bulunmuştur. Bütün bu durumlardan sonra Osmanlı padişahı II. Abdülhamid bir karara varır ve bu hakkı yerli yatırımcı ve yerli sermayenin olduğu Fuat Paşa'ya takdim etmiştir.²⁹⁰

“Hüdavendigâr vilayetinde, Karesi sancağında, Fart nahiyesinde, İldiz ve Aziziye köyleri civarında, doğusunda Ilıca yolundaki Kapalıdere içinde Suluçek mezarlığı ve kuzeyinde Suluçek ince yolu boyunca Arnavud Ağılı ve Germe Kaya ve batısında Küplü deresindeki köprüye ve oradan da Sultançayı'ndan gelen caddede biri İldiz'a ve diğeri Hanson-Cove şirketine giden yoldan kesildikleri noktaya kadar ve güneyinde söz konusu noktadan adı geçen şirketin sınırı boyunca Kapalıdere'de sonlanan sınır dahilinde yaklaşık olarak 1500 dönüm arazide çıkacağı düşünülen borasit madeni imtiyazının usul ve nizamı dairesinde padişah hazretlerinin değerli yaverlerinden ve büyük mareşallerinden Fuad Paşa hazretlerine verilmesi onun verdiği dilekçe üzerine çıkan padişahın irade-i seniyyesi gereğidir. 23 Ağustos 1889.”²⁹¹

Günümüzde dahi önemli olan bor madeninin Osmanlı'nın son dönemlerindeki padişahı II. Abdülhamid çok daha önceden fark etmiştir.²⁹²

2.5. Tramvay Ve Vapur İşletmesi İmtiyazları

Tramvaylar ilk önceleri atlı olarak kullanılmıştır, ilk tramvay Amerika'da 1830'da ortaya çıkmıştır ve atlı tramvay kullanımı tüm Avrupa Devletleri'ne yayılmıştır. Osmanlı Devleti'nde de atlı tramvay halk tarafından istenilmiş, tramvayın kısa veya uzun mesafelerde ulaşım kolaylığı sağlaması ilgi çekici duruma

²⁸⁹MUTLUÇAĞ, H, Borasit ve Anadolu'da Yabancı Çıkarları, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, İstanbul 1967, I, s.25-34.

²⁹⁰MUTLUÇAĞ, H, Borasit ve Anadolu'da Yabancı Çıkarları, s.34.

²⁹¹BOA., Yıldız Perakende Evrakı Başkıtabet Dairesi Maruzatı, 16/53.

²⁹² MUTLUÇAĞ, H, Borasit ve Anadolu'da Yabancı Çıkarları, s.33-34.

getirmiştir. 1869 senesinde tramvay yapımı ile ilgili çalışmalara başlanmış Ticaret Bakanı Mehmet Kabuli Bey tarafından Dersaadet Tramvay Şirketi'ne demir yolu hattı üzerinden yapılacak olan insan ve yük taşımacılığı yapan atlı tramvay yapma imtiyazı verilmiştir. İlk atlı tramvay Galata-Azapkapusu-Tophane-Beşiktaş'da 1871 yılında tamamlanmıştır. Ancak atlı tramvaylar çok fazla ilgi görmemiştir. Çünkü hem atlı olması yani atların zaman zaman ölmesi ve yerine yenilerinin alınması gibi unsurların olması hem de ulaşım ücretlerindeki pahalı olması sebebiyle halk pek fazla tercih etmemiştir.²⁹³

Atlı tramvayda hayvanların beslenme ve bakım masrafları, hastalanıp ölmeleri, toplu halde salgın hastalıklara yakalanmaları da ekonomik açıdan olumsuz sonuçlar doğurmuştur.²⁹⁴

Raylı ulaşım aracı olan tramvay teknolojinin gelişmesi sonucunda 19.yy'a geldiği vakit buharlı ve de elektrikle çalışır duruma gelmiştir. Osmanlı Devleti'nde 1869 yılında tramvay ulaşımı çalışmaları başlamıştır, ulaşım sağlamak amacıyla ilk yapılan tramvay atlı tramvaydır.²⁹⁵ Tramvayı çekme amacıyla at kullanmak hem maddi hemde fiziki açıdan zor bir durum oluşturmaktadır. Balkan Savaşı zamanında 1912 senesinde tramvayın atları savaş için kullanılmıştır.²⁹⁶ Atların Balkan Savaşı için kullanılmasıyla Osmanlı Devleti bir yıl süreyle tramvaysız kalmıştır ve savaş sırasında oldukça fazla at ölmüştür. Dünya'da ilk elektrikli tramvay 1881 Berlin'de, Osmanlı Devleti'nde ilk elektrikli tramvay 1914 Ortaköy-Karaköy Hattı üzerine kurulmuştur.²⁹⁷

İstanbul Tramvay İşletmesi'ni yöneten şirket Dersaadet(İstanbul) Tramvay Şirketi'dir. 1907 senesinde Dersaadet Tramvay Şirketi'yle bir imtiyaz antlaşması daha imzalanır fakat İngiliz The Metropolitan Railway of Constantinople from Galata of Pera bu imtiyaz hakkının kendisine ait olduğunu iddia etmektedir.²⁹⁸ Osmanlı Devleti her iki şirketin uzlaşmasını ister, böylece İngiliz şirketi tüm mal varlığını Dersaadet Tramvay Şirketi'ne 95 bin sterlin karşılığında devretmiştir.²⁹⁹

²⁹³KAÇAR, Mustafa , İHSANOĞLU, Ekmeleddin ,*Çağını Yakalayan Osmanlı*, 1995, İrcica Yayınları, İstanbul, s.335.

²⁹⁴KAÇAR,İHSANOĞLU, *Çağını Yakalayan Osmanlı*, s.335.

²⁹⁵KAÇAR, İHSANOĞLU, *Çağını Yakalayan Osmanlı*, s.330-340.

²⁹⁶KAYSERİLİOĞLU, R. Sertaç, *Dersaadetten İstanbul'a Tramvay*, İstanbul, İ.E.T.T Genel Müdürlüğü Yayınları, I, 1998, s.197.

²⁹⁷ KAYSERİLİOĞLU, Dersaadetten İstanbul'a Tramvay, s.197-199.

²⁹⁸KIRMIZI, Zikrullah, ÇALIŞKAN, Fehime Tunalı, *İstanbul Ulaşım Zaman Dizini*, İstanbul, Cinius Yayınları Yayınevi, 2012, s.128.

²⁹⁹KIRMIZI, ÇALIŞKAN, *İstanbul Ulaşım Zaman Dizini*, s.128.

Osmanlı nehirlerinde ve göllerinde ticaret yapmak isteyen ve uluslararası ticarete açılmasını isteyen Avrupalı Devletler Osmanlı Devleti'ne bu konuda girişimde bulunmuştur. 1839-42 yılları arasında İngiliz vapuru nehirleri incelemek için Osmanlı Devleti'ne gelir. Gemi kaptanı İngiliz Lynch'tır amacı Osmanlı nehirlerini incelemek vapur işletmesine uygunluğunu denetlemektir. Osmanlı'da vapur işletmesi için Lynch'a yetki verilir.³⁰⁰ Osmanlı'da vapur işletmesi Sultan Abdülmecid dönemi kurulan Şirket-i Hayriye tarafından yapılmıştır.³⁰¹ Göller ve nehirlerin uluslararası ticarete açılmasını isteyen Osmanlı devlet adamları ve Avrupalı yatırımcılar vardır, Fırat ve Dicle Nehirleri üzerinde taşımacılık 1887 yılına geldiği vakit Hazine-i Hassa yetkililerine geçmiş, 1904 yılında ise Hamidiye Vapur İdaresine dönüşmüştür.³⁰² Lynch şirketi Fırat ve Dicle Nehirlerinde vapur taşımacılığında Hamidiye Vapur İdaresiyle rekabet içine girmiştir. Osmanlı Devleti'ne göre asıl amaç nehirlerdeki taşımacılığın millileştirilmesidir. Hamidiye Vapur İdaresi Lynch Şirketi ile yarışmış ancak yeterli olamamıştır, tecrübesizlik ve vapurların az olması sebebiyle Lynch şirketi egemenliği devam etmiştir.³⁰³ Haliç Vapur İmtiyazı Haliç Dersaadet Şirket-i Hayriyesine 20 sene süreyle imtiyaz olarak verilmiştir. Meriç Nehri üzerinde yapılan vapur taşımacılığı imtiyazı dört Avrupalı yatırımcıya verilmiştir.³⁰⁴ İzmir Körfezi'nde ise 1880'e kadar vapurlar hiç bir imtiyaz almadan işletilmiştir. 1883 senesinde Osmanlı vatandaşı Yahya Efendi'ye İzmir Körfezi vapur işletme imtiyazı verilir.³⁰⁵ İzmir Hamidiye Vapur Şirketi kurulmuştur. Fırat ve Dicle yolu üzerinden Hindistan'a ulaşma fikri sonucunda İngiltere Lynch Şirketi de vapur işletme imtiyazı talebinde bulunmuştur.³⁰⁶ Osmanlı Devleti Fırat ve Dicle üzerinde vapur işletme görevini Hazine-i Hassa yöneticiliğinde Hamidiye Vapur İdaresi'ne bırakmıştır.³⁰⁷ Lynch şirketinin imtiyaz alma girişimi II.Meşrutiyet yönetimi zamanında da gerçekleşmiştir. Padişah II.Abdülhamid'in tahttan indirilmesiyle yerine geçen Padişah Mehmet Reşat Hazine-i Hassa'nın Nafia imtiyazını devlet hazinesine bağışlamıştır. Lynch şirketi vapur imtiyazı almak için

³⁰⁰EKİNCİ, İlhan, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı İngiliz Rekabeti:Hamidiye Vapur İdaresi*, İstanbul,Asil Yayınları Yayınevi, 2007, s.28-30.

³⁰¹TUTEL, Eser, *Şirket-i Hayriye*, İstanbul, İletişim Yayınları Yayınevi, 2008, s.13-16.

³⁰²EKİNCİ, Fırat ve Dicle'de Osmanlı İngiliz Rekabeti:Hamidiye Vapur İdaresi, s.134-142.

³⁰³EKİNCİ, Fırat ve Dicle'de Osmanlı İngiliz Rekabeti:Hamidiye Vapur İdaresi, s.293-297.

³⁰⁴KAÇAR, İHSANOĞLU, *Çağın Yakalayan Osmanlı*, s.117.

³⁰⁵KURT, Sadık, "İzmir Hamidiye Vapur Şirketi", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*,1-1, 1991, s.74.

³⁰⁶KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri*, Ankara, Türk Kültürünü Araştırma Yayınları, 1974, s.76.

³⁰⁷EKİNCİ, Fırat ve Dicle'de Osmanlı İngiliz Rekabeti:Hamidiye Vapur İdaresi, s.83.

artık Nafia Bakanlığı ile iletişime geçmesi gerekmektedir.³⁰⁸ Nafia Nazırlığı ile görüşme yapılır tekrar imtiyaz alır, hükümet başkanı Hüseyin Avni Paşa da Lynch'ın aldığı imtiyazı onaylamıştır. Şirket Fırat ve Dicle'deki yük ve yolcu taşıma fiyatını kendisi belirlemiştir yarı sermaye Osmanlı Devleti'ne verilmiştir. Lynch şirketine Osmanlı sularında vapur işletmeciliği yaptığı zamanda Osmanlı bayrağının vapurlarda taşınması şartı koyulmuştur.³⁰⁹ Osmanlı hükümet başkanı Hüseyin Avni Paşa 1909 yılında istifasını bildirir yerine İbrahim Hakkı Paşa hükümeti kurulur. İbrahim Hakkı Paşa kendisinden önceki hükümetin imzaladığı antlaşmaların hiçbirini kabul etmediğini bildirmiştir. Bu durum Lynch imtiyazını reddettiği anlamına gelmektedir.³¹⁰ Van Gölü'nde vapur işletme imtiyazı kırk seneliğine Van Gölü Şirketi Osmaniyesi'ne verilir. Yenice Gölünde vapur işletmesi imtiyazı Yanko, Salih, İbrahim ve Ahmet Bey'e vapur işletmeleri ve bataklıkları kurutmaları için imtiyaz verilmiştir.³¹¹ Nehirlerde vapur işletmesi yapan müteşebbis nehrin temizliği köprülerin bakımını üstlenmektedir. Taşınan yolculardan alınan yol ücreti Osmanlı Devleti'nce denetlenmektedir, taşınan askeri mühimmattan vergi yarım alınırken, para, çanta gibi eşyalar posta idaresinin izniyle gönderilicektir. Yolcu tarifeleri üç bölmeye ayrılmıştır. Birinci yerdeki her yolcu için kilometre başına alınacak ücret 50, ikinci yerdeki her yolcu için kilometre başına alınacak ücret 40, üçüncü yerdeki her yolcu için kilometre başına alınacak ücret 25 liradır.³¹² Ticaret malları için ham eşyanın her kantarı için kilometre başına alınacak ücret 5, işlenmiş eşyanın her kantarı için kilometre başına alınacak ücret 7, ham eşyanın her tonu için kilometre başına alınacak ücret 95, işlenmiş eşyanın her tonu için kilometre başına alınacak ücret 142 liradır.³¹³ İmtiyaz alan kurum köprüleri yükseltme ve onarma, gemiler için iskele yapma hakkına sahiptir.³¹⁴ Osmanlı nehirlerinde vapur ve gemi işletmek Avrupa nehirlerine göre yapılan vapurlar ile taşımacılık yapmak, akışı düzensiz olan Osmanlı sularına uygun olmamıştır. Nehirlerde yapılan temizlik ve nehirleri ulaşıma açmak uzun zaman çok fazla maliyet gerektirmektedir.³¹⁵

Vapur işletmesi imtiyazlarında yerli ve yabancı yatırımcılar farklı şekilde yarar sağlamışlardır. Vapur imtiyazları ve tramvay hattı imtiyazları, demir yolu

³⁰⁸KIRMIZI, ÇALIŞKAN, *İstanbul Ulaşım Zaman Dizini*, s.432.

³⁰⁹ BOA., Bab-ı Ali Evrak Odası, Bab-ı Asaflı Divan-ı Hümayun Kalemî,22/29

³¹⁰AHMAD, Feroz, *İttihatçılıktan Kemalizme*, İstanbul, Kaynak Yayıncılık, 2016, s.149.

³¹¹BOA.,Mukavelename Defteri 3, 25 Mart 1881,Ankara, s.35-38

³¹²BOA., Bab-ı Asaflı Divan-ı Hümayun Sicilleri Mukavelename Defterleri,30/5.

³¹³BOA., Bab-ı Asaflı Divan-ı Hümayun Sicilleri Mukavelename Defterleri,30/5.

³¹⁴EKİNCİ, Fırat ve Dicle'de Osmanlı İngiliz Rekabeti:Hamidiye Vapur İdaresi, s.187-188.

³¹⁵KAÇAR, İHSANOĞLU, *Çağın Yakalayan Osmanlı*, s.122.

imtiyazlarının bir uzantısı olarak yerini alsa da demir yolları imtiyazları kadar birinci planda tutulmamıştır.

2.6. Telefon Hattı İmtiyazları

Osmanlı Devleti son dönemlerinde teknolojinin ilerlemesiyle haberleşme amacıyla telgraf kullanılır, ilk telgraf hattı 1855 İstanbul-Varna arasında yapılan hat ile gerçekleştirilir. Uzaktaki insanlarla iletişim kurulmasını sağlayan telefonun mucidi Alexander Graham Bell'dir. 1876 senesinde işitme cihazı yapacağı sırada tesadüf eseri telefonu icat etmiştir. Osmanlı Devleti'nde ilk telefon hattı 1881 yılında İstanbul'a yapılır.³¹⁶ Soğuk Çeşme Posta Telgraf binası ve Yeni Cami arasına yapılan telefon hattı 1881'de kurulur fakat kullanımı 1914 yılında gerçekleştirilir. Bilindiği üzere II.Abdülhamid kişilik olarak şüpheli ve baskıcı bir tavır sergileyen padişahtır bu sebeple telefon kullanımını şüpheli karşıladığından dolayı bir süre sonra telefon kullanımını yasaklamıştır. Yurt dışından telefon alımı ve telefon yapımında lazım olan cihazların ülke içerisine girmesi yasaklanır Rüşûmat-ı Emanete yazılan yazı ile gümrüklerden telefon girişi yasaklanmıştır.³¹⁷ Telefon yasağının kalkması II.Meşrutiyet ile gerçekleşmiştir.³¹⁸ II. Abdülhamid kendi dönemi içerisinde telefon malzemesi ithaline de izin vermemiştir, telefonun gizli kapaklı işler çevirmek için kullanılabileceği inancındadır. İlk telefon santrali Osmanlı Devleti tarafından Sirkeci Postanesi'ne kurulmuştur. 1840 senesinde postane nezareti 1855'de telgraf kurulmuştur, iki kurum 1870'de tek bir kurumda birleşerek Posta ve Telgraf nezaretine dönüşmüştür. Telefon yasağının olmasına rağmen Fransız Bankası ve Alman maden şirketi telefon kullanmak için izin istemektedir.³¹⁹

Osmanlı Devleti'nde ilk telefon imtiyazı isteği 1888 Macar asıllı bir general olan Klapka gönderdiği imtiyaz talebi yazısında telefonun devlet kurumları için gerekli olduğuna değinmiştir.³²⁰ Telefon imtiyazı talebinde bulunan diğer grup Mösyö A.Zola ve Solutare'dir haklarında fazla bir bilgi bulunmamakla birlikte Dersaadet ve çevresinde telefon hattı kurmayı talep etmişlerdir. Meşrutî yönetimle beraber telefon kullanımı konusu da tartışılarak yerli ya da yabancı sermaye ile

³¹⁶KAÇAR, İHSANOĞLU, *Çağını Yakalayan Osmanlı*, s.123.

³¹⁷BOA., Bab-ı Ali Evrak Odası,167/12519, 8 Şubat 1891

³¹⁸ALŞAN, Reşat, "Cumhuriyetin Kuruluşu ve İlk Onbeş Yılında PTT İşletmesi", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 6-2, 1990, s.17.

³¹⁹ BOA., Yıldız Tasnifi Perakende Evrağı Tahrirat-ı Ecnebiye Mütercimliği 11/47, 10 Ocak 1888.

³²⁰ BOA., Yıldız Tasnifi Perakende Evrağı Tahrirat-ı Ecnebiye Mütercimliği 11/47, 10 Ocak 1888.

yapılması konusu uzunca bir zaman gündem konusu olmuştur. Posta ve Telgraf Nezareti telefon işletmesinin kendilerince yapılmasını istemekte ancak büyük çoğunluk yabancı yatırımcılara imtiyazla telefon işletmesi yaptırma taraftarıdır. 1908 meşrutiyetle kurulan hükümet telefon işletmesinin imtiyazla yapılmasını uygun bulmaktadır. Telefonun imtiyazla verilmesi ya da devlet tarafından işletilmesine dair konu mecliste uzunca bir zaman tartışılmıştır. Telefon imtiyazı için çok sayıda başvurunun olması aradan seçilecek en iyi ekibin belirlenmesi hususunu zorlaştırır. Avrupalı yatırımcılar devlete telefon hattı yapımı imtiyazı alma isteğinde bulunmuştur ancak bu durum uzun bir süre mecliste görüşülüp karara varıldıktan sonra kabul edilir, ilk defa telefon işletmesi kurma imtiyazı isteyen Fransa yatırımcılarıdır. Mecliste verilen teklifler ve görüşmeler sonucunda Fransız, İngiliz, Amerikan ortakların oluşturduğu şirkete verilir. Fransız, İngiliz ve Amerikan ortakların bir de temsilcileri Herbert Laws Webbe vardır ki şirketi temsil etmektedir. İngiliz Mühendis Webbe hükümete verdiği raporda telefonun hükümetin elinde olmasının seçim zamanı hükümet açısından yararlı olacağını Dahiliye Nazırı Hüseyin Hilmi Paşa'ya yazdığı mektubunda bildirmiştir. Mektubunda Osmanlı Devleti'nde posta telgraf işlerinin düzgün işletilmediğini eklemiştir.³²¹ Webbe İngiliz asıllı bir mühendistir, telefon hattı yapımının devlet tarafından ya da özel kişiler tarafından yapılacağına dair bir istatistik sunarak hangi seçeneğin daha uygun olacağını hükümete raporla göndermiş, teknik bilgi birikiminin telefon işletmesi için lazım olduğunu belirtmiştir. Yirmi sekiz senelik tecrübesini ilave ederek işletme için uygun olduğunu Posta Telgraf Nezareti'nin teknik donanım ve tecrübesizliğini vurgulayarak telefon imtiyazı için uygun olmadığını ifade etmiştir. Raporunda telefonun gerekli bir teknolojik iletişim aracı olduğunu, yapımının telgraf kadar kolay olmadığını uzman kişilerce yapılmasının elzemliğini belirtir. Webbe haricinde Stockholm Telefon Şirketi de telefon hattı imtiyazı talebinde bulunanlar arasındadır.³²²

Herbert Laws Webbe'nin içinde bulunduğu grup meclise en iyi teklifi veren birinci grup olma özelliği taşır. Webbe grubunun haricinde telefon imtiyazı talebinde bulunan başka gruplarda vardır. Hatta Webbe ekibinin imtiyaz sahibi olma konusuna bir çok kişi tepki gösterip kendi tekliflerinin daha iyi olduğunu ima etmiştir. Telefon hattı imtiyazı verilen ortaklardan Osmanlı Devleti en kısa süre içerisinde imtiyazı

³²¹ BOA., Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi, 2681/91, 7 Aralık 1908.

³²² ALŞAN, "Cumhuriyetin Kuruluşu ve İlk Onbeş Yılında PTT İşletmesi", s.17.

geri alma düşüncesinde olmuştur.³²³ Geri alınacak olursa daha önce imtiyaz için başvuruda bulunan ikinci ekip yeni bir imtiyaz antlaşması için hazır bulunabileceklerini belirtmektedir. Meclis içinde telefon işletmesinin yerli sermayeyle yapılmasını isteyen ya da imtiyaz olarak bir şirkete işletimini verme taraftarı olan iki grup vardır. Meclis-i Vükela ‘daki görüşmelere göre Posta Telgraf Nezaretinin telefon işletmesinin çıkarlara uygunluğu kanaati büyük bir çoğunluğu oluşturur³²⁴, geriye kalan diğer grup ise Posta Telgraf Nezareti’nce işletilecek telefon yapımının mali açıdan hazineyi olumsuz etkileyeceği görüşünü ileri sürmüştür. Mecliste Bedri Bey telefon kullanımının imtiyazla verilmesinin uygun olmadığını Şükrü Efendi problemin çözümünün hızlıca ve devlet tarafınca yapılmasını söylemiştir. Fakat en sonunda yabancı kişilere telefon işletmesi imtiyaz edilmiştir. Mecliste belirlenen karara göre 1911 senesinde Herbert Laws Webbe’nin teklifi birinci kabul edilen teklif olmuş, yap-işlet ve devret aşamalarından oluşan imtiyaz verilmiştir. Tahhütname süresi otuz yıldır ve imtiyaz alan heyet Dersaadet Telefon Anonim Şirket-i Osmaniyesi ismiyle şirket kurmuştur. Şirketin satışı halinde devletin yapabileceği hakların antlaşma şartları;³²⁵

- Hükümet şirketi sekizinci yılındayken satın alma hakkına sahiptir.
- Şirketin tutacağı defter ile gelir ve giderlerinin devlet tarafından denetlenebileceği, yapılan tesislerin devletçe gözetim altında olacağı düzenli olarak rapor tutulması gerektiği belirtilir.

Herbert Laws Webbe imtiyaz almadan önce devlete yazdığı mektupda telefonun ne kadar gerekli bir iletişim aracı olduğunu, telefon işletmesinin imtiyaz verilerek daha uygun yapılacağını ve kendisinin bu iş için ne kadar yeterli birisi olduğunu dile getirmiştir.³²⁶ Webbe imtiyaz verilmesi için Maliye Nezareti görevlendirilir. Telefon hattı imtiyaz talebi için başvuru şehirler; Selanik, Mersin-Adana, İzmir, Beyrut-Suriye-Halep-Basra şehirlerinden oluşmaktadır. Selanik Şehri için üç tane imtiyaz talebi vardır; Alman Fister imtiyaz isteyen birinci kişidir, Selanik Belediyesi ve Stockholm Telefon Şirketidir. Mersin-Adana telefon imtiyazı için başvuruda bulunan kişi sayısı oldukça fazladır. İzmir telefon imtiyazı için başvuruda bulunan Luici Rutzi imtiyaz istemiş, Aydın vilayeti için Evliyazade Refik Bey itiyaz

³²³ERGİN, Osman Nuri, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, VI, 1995, s.2755.

³²⁴BOA., Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi, 2679/54.

³²⁵KAÇAR, İHSANOĞLU, *Çağın Yakalayan Osmanlı*, s.157.

³²⁶ALŞAN, “Cumhuriyetin Kuruluşu ve İlk Onbeş Yılında PTT İşletmesi”, s.16-17.

talep etmiştir. Beyrut-Suriye-Halep-Bağdat telefon hattı imtiyazı için Abdülkadir El Dana imtiyaz talep etmiştir.³²⁷ Dersaadetten gelen cevapta telefon imtiyazı için öncelikli olarak Dersaadette telefon hattı için antlaşma yapılacağı daha sonra taşraya imtiyaz hakkı tanınacağı belirtilmiştir.³²⁸

2.7. Elektrik Ve Aydınlanma İmtiyazları

Elektik kelimesi eski Yunanca'da mıknaṭis ve elektrik kelimelerinin birleşmesiyle elektron sözcüklerinin bir araya gelmesi sonucunda oluşmuştur.³²⁹

Geçmişten günümüze önemli teknolojik kaynaklardan biri olan elektriğin çok fazla kullanım alanı mevcuttur. Hemen hemen her alanda kullanılan elektrik insan yaşamını kolaylaştırmış ve fayda sağlamıştır. Dünya tarihinde ampülü keşfeden Thomas Edison'dur. Elektriğin bulunması ve yaygınlaşmasından sonra Avrupa'da pek çok yerde küçük istasyonlar kurulup elektrik kullanımı sağlanmıştır. Elektrik ihtiyacının karşılanması için büyük elektrik santralleri kurulur sanayi devrimi sonrasında önem teşkil eden fabrikalarda elektrikli araçlar kullanmaya başlanır. Osmanlı Devleti elektrikten önce aydınlanma ihtiyacını mum, kandil, yağ lambası, meşale gibi araçlarla karşılanmıştır. Aydınlanmak için Osmanlı Devleti ilk önce hava gazından yararlanmıştır, hava gazı sayesinde aydınlanmış ve bu yerlerden daha sonra aynı hat üzerinden elektrik kablosu çekilmiş ve elektrik kullanılmıştır. İlk Gazhane Dolmabahçe Sarayı'na Abdülmecid Dönemi yapılmış hava gazı ile aydınlanma gerçekleştirilmiştir.³³⁰ Evlere elektrik gelmeden önce sokaklar kandil, evler mumla aydınlatılmıştır.³³¹ Sokakların elektrikle aydınlanması sağlanmadan önceki zamanda sokaklar karanlık ve ıssızdır bu sebeple sokaklara kandilsiz çıkmama yasağı vardır, sokak güvenliği bekçiler vasıtasıyla sağlanmıştır.³³² Fakir halk zeytinyağı, yağ mumu ile aydınlanırken zengin kesim balmumu kullanarak evlerini aydınlatmıştır.³³³ Sokakların aydınlatılması düşüncesi ilk kez Tazminat Fermanı'ndan sonra konuşulmuş, 1846'da bir nizamnameyle sokaklara esnaf ve ev sahipleri tarafından

³²⁷BOA., Bab-ı Ali Evrak Odası 3374/283022, 24 Haziran 1910

³²⁸ALŞAN, "Cumhuriyetin Kuruluşu ve İlk Onbeş Yılında PTT İşletmesi", s.17-19.

³²⁹BAHADIR, Osman, *Elektriğin Kısa Tarihi*, İstanbul, TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası Yayınevi, 2001, s.13.

³³⁰MAZAK, Mehmet, *Gündelik Hayatından Renklerle Eski İstanbul*, İstanbul Kitabevi Yayınevi, 2009, s.126.

³³¹AKSOY, Asu, *Silahtarağa Elektrik Santali(1910-2004)*, İstanbul, Ofset Yayınları, 2009, s.3-4.

³³²KAYSERİLİOĞLU, R. Sertaç , MAZAK, Mehmet, KON, Kadir, *Osmanlı'dan Günümüze Havagazı Tarihçesi*, İstanbul, İBB Yayınları, 1999, s.37-39.

³³³AKSOY, Silahtarağa Elektrik Santali(1910-2004), s.13.

kandil koyularak aydınlatılması istenmiştir.³³⁴ Sultan Abdülmecid Dönemi ilk kez hava gazı aydınlanması Dolmabahçe Sarayı'nın aydınlanması için kurulmuştur. Fazla gelen hava gazı 1855 senesinde Beyoğlu Caddesi'nin aydınlanmasını karşılamıştır.³³⁵ Sırasıyla Beyoğlu, İstiklal, Yüksek Kaldırım, Pera gibi yerler elektrikle aydınlanan yerlerdir.³³⁶ Gazhane imtiyazı ilk defa İzmir'de 1859 Paris Gaz Şirketi'ne kırk yıllığına imtiyaz verilmiştir. Elektrik santrali Osmanlı Devleti'nde ilk kez Adana-Tarsus'da 1902 senesinde açılan su santralidir.³³⁷

Sultan II.Abdülhamid İstanbul'un elektrikle aydınlanmasına karşı çıkmaktadır. Osmanlı Devleti içinde ilk elektrik üretimi 1902 Tarsus su değirmeninden oluşan elektrik santralidir.³³⁸ İstanbul'a elektriğin diğer Avrupa ülkelerinden daha geç gelmesinin temel sebeplerinden biri Abdülhamid'in baskıcı ve kuşkucu kişiliği diğer bir sebep ise daha önce hava gazı imtiyazı sahibi olan kişilerin haklarından vazgeçmek istememesidir.³³⁹ Padişah II.Abdülhamid'in Yıldız Suikasti'nde kullanılan dinamitten dolayı dinamoyu dinamite benzettiği için sarayda elektrik ihtiyacı bazı kişiler tarafından izinle kullanılmıştır. Fransız Mösyö Tukas 1879 senesinde elektrikle İstanbul'un aydınlatılması girişimiyle imtiyaz istemiştir.³⁴⁰ Fakat Mösyö Tukas bir sonuç alamamıştır. Elektrik ile hem aydınlanma sağlanması hemde gece karanlığında asayiş sağlanması ve deniz fenerlerini aydınlatması sayesinde denizcilik açısından gerekli olmasına rağmen kabul edilmemiş, kısıtlı alanlarda elektrik kullanımı söz konusu olmuştur. Bir kamu hizmetinin gerçekleştirilmesi için yabancı sermayeden alınan yardımla verilen imtiyazlardan biri de elektrik santralleri kurmak için istenmiştir. İmtiyaz alanı çok çeşitli bölümlerden oluşur hava gazı, doğal gaz, maden, tramvay vd. gibi. İşletmelerin yapımı ve de işletilmesi imtiyazla verilip imtiyaz sahibi olan kişinin verilen hizmeti işletme mecburiyeti vardır. Osmanlı 19.yy sonrası kamu hizmetlerinin büyük bir kısmını yabancı işletmelere vermiştir. İmtiyaz verilen şirketlere gerektiği yerde maddi yardımda da bulunulmuş ve de kamu hizmetinin aksaması engellenmek istenmiştir. Yabancı işletmeciler imtiyaz bölgesi

³³⁴KAYSERİLİOĞLU vd., *Osmanlı'dan Günümüze Havagazı Tarihçesi*, s.38-39.

³³⁵KAYSERİLİOĞLU vd., *Osmanlı'dan Günümüze Havagazı Tarihçesi*, s.46-47.

³³⁶KAYSERİLİOĞLU vd., *Osmanlı'dan Günümüze Havagazı Tarihçesi*, s.50.

³³⁷AKSOY, Silahtarağa Elektrik Santrali(1910-2004), s.17.

³³⁸ÖZÜLKÜ, Hasan, "Türkiye'de Elektriğin Tarihsel Gelişimine Özet Bakış", *Dünya Enerji Konseyi Türk Milli Komitesi 10. Enerji Kongresi*, İstanbul 2006, s.1.

³³⁹ALPERÖZ, Nusret, "İstanbul Elektrik İşletmesinin Tarihçesi", *Elektrik Mühendisliği Dergisi*, 179-2, 1971, s.174.

³⁴⁰ÇOŞKUN, Yahya, *20.Yüzyılın İlk Çeyreğinde İstanbul'da Aydınlatma Aracı Olarak Elektrik*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara,2013, s.56.

dahilindeki coğrafyada bulunan ham made ihtiyacı kadar ücretsiz olarak karşılaması imkanı verilmiştir. İstanbul'un hava gazı sayesinde aydınlatılması 1807'de Fransız bir şirkete elli seneliğine imtiyaz verilir aydınlanma gerçekleştirilmiştir.³⁴¹ II.Abdülhamit elektrik kullanımını güvenlik açısından uygun bulmamış bir tel aracılığıyla yayılan elektriğin sanayiye altüst edeceğini düşünmüştür. Ahşap evlerden oluşan Osmanlı'nın elektrikten çıkacak bir yangın sonucu evlerin küle döneceği korkusu da vardır. İstibdat Dönemi'ndeki evlerin içinin elektrikle aydınlatılması ve şehrin hareketli olması konusunda dahil edilebilir. Bu sebeple uzunca bir süre elektrikli tramvay yerine atlı tramvay tercih edilmiş oysa o dönem içerisinde pek çok Avrupa kentinde elektrikli tramvay kullanımı artmış hem ucuz hem daha güvenli hemde hızlı olması cazip görülmesine sebep olmuştur. Birinci Dünya Savaşı'nın olduğu zamanlarda gaz sıkıntısı çeken halk elektrik kullanmaya yönelmiştir.³⁴²

II.Abdülhamid'in tahttan ayrılmasından sonra İttihat ve Terakki grubu padişahın daha önce yasakladığı hemen hemen herşeyde serbestlik getirmiş, elektrik kullanımı da yasak olan konular içerisinde olduğu için elektrik santralleri, elektrikle aydınlatma gibi konulardaki yasakları kaldırmıştır. Daha önce elektrik yapımı imtiyazı talep edenler arasında bir ihale düzenleyerek santral tesisi, elektrik ihtiyacı, elektrik dağıtımı hususunu imtiyaz isteyenler arasında ihaleye açılmıştır. Ganz Anonim Elektrik Şirketi 1910 senesinde elli seneliğine elektrik yapımı imtiyazını hak etmiştir. Aydınlatılma İstanbul ili içerisinde; Bakırköy, Beylerbeyi, Beykoz, Kadıköy, Yenimahalle, Hasköy, Eyüp, Samatya, Fatih, Sultanahmet, Beyazıt, Büyükdere, Tarabya, Anadoluhisarı, Doğancılar bölgelerinde gerçekleştirilir.³⁴³ Şehremaneti sokak lambalarının yerlerini belirlemekle ve hangi saatlerde aydınlanmanın yapılacağını belirlemekle görevlendirilmiştir. Ganz Elektrik Şirketi Alman ve Belçikalılarla yaptığı ortaklıktan sonra Osmanlı Elektrik Anonim Şirketi adını almıştır.³⁴⁴ İstanbul Silahtarağa Elektrik şirketi ancak 1914 yılına gelindiğinde açılmıştır. Silahtarağa elektrik şirketi ilk ticari elektrik şirketi olma özelliği gösterir ve yine Silahtarağa şirketi sayesinde atlı tramvaylardan elektrikli tramvaya geçiş

³⁴¹ ALPERÖZ, "İstanbul Elektrik İşletmesinin Tarihçesi", s.22-23.

³⁴² AKSOY, Silahtarağa Elektrik Şirketi (1910-2004), s.17.

³⁴³ ALPERÖZ, "İstanbul Elektrik İşletmesinin Tarihçesi", s.24.

³⁴⁴ GEYİKDAĞI, V. Necla, *Osmanlı Devlet'inde Yabancı Sermaye 1854-1914*, İstanbul, Hil Yayınları Yayınevi, 2008, s.172.

yapılmıştır.³⁴⁵ Silahtarağa elektrik şirketi bir sene sonra bütün hisselerini Sofina Şirketi'ne devretmiştir.

Atatürk Dönemi'nde toplanan 1923 İktisat Kongresi'nde yabancı sermaye desteğine devletin çıkarlarını zedelemeyeceği sürede kabul edilebileceği belirtilmiştir. Cumhuriyet döneminde daha önce yapılan elektrik imtiyazı verilen şirketlerle antlaşmalar tekrar sağlanmış aynı kişilerle elektrik işletmelerinin devamı gerçekleştirilmiştir. İzmir'de 1922 senesine kadar kullanılan hava gazı 1924'ten sonra havagazı ve elektrik şeklinde elektrik tüketimi olmuştur.³⁴⁶ Osmanlı Devleti'nden kalan elektrik imtiyazı verilen şirketlerin haricinde yeni şirketlerle de elektrik anlaşmaları imzalanır. Yerli sermayenin ve yeterli teknik personelin olmaması yabancı sermayedara imtiyaz verilme sebeplerindendir. Cumhuriyet Dönemi Gaziantep, Balıkesir, Mersin, Bursa, Edirne gibi şehirlerin elektrik üretimi ve satışı İtalyan bir şirkete imtiyaz olarak verilmiştir. Adana ve Ankara illerinin elektrik üretimi ile satış imtiyazı hakkı Alman şirkete verilmiştir.³⁴⁷

2.8.Borçlar İmtiyazı

Sembolleri olan renk ve büyüklükteki madenler ve kağıtlar para yapımında kullanılır. Para değişim aracıdır, hesap birimidir, değer koruma amacı taşımaktadır. Paralar mal para ve itibari para olmak üzere iki aşamadan oluşmuştur. Mal para hem değişim amacıyla kullanılırken hemde mal olarak değerli olan paradır, mal paraya en iyi örnek altındır. İtibari para ise mal olarak bir değer ifade etmeyen değişim amacıyla kullanılan paradır, itibari paraya örnek kağıt paradır.³⁴⁸ Osmanlı Devleti Klasik Dönem maliyesi tarımsal üretime dayanmıştır. Klasik dönemde madeni para kullanılır hesap birimi akçedir. Batılı kaynaklarda akçe ismi asperon, asper ya da aspre olarak geçmiştir. Irak Selçukluları kaynaklarında bu terim geçmektedir.³⁴⁹ Altın paraya geçilmeden önce Osmanlı'da gümüş ve bakır para kullanılmıştır. Para basım

³⁴⁵ÖZDEMİR, Naziye, "İmparatorluktan Cumhuriyete Türkiye'de Elektriğin Tarihsel Gelişimi(1850-1938)", *Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi*, 2-3, 2016, s.24.

³⁴⁶BAYRIL, Bahadır, ERÖZÇELİK, Seyhan, YILMAZ, Serdar, *Önce Ateş Vardı,Türkiye'de Enerji Devrimi ve Modern Hayatın Etkileşimi*, İstanbul,Mehmet Zorlu Vakfı Yayınları, 2009, s.113-114.

³⁴⁷ÖZDEMİR, İmparatorluktan Cumhuriyete Türkiye'de Elektriğin Tarihsel Gelişimi(1850-1938)", s.25.

³⁴⁸PAMUK, Şevket, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları Yayınevi, 1999, s.123-137.

³⁴⁹TABAKOĞLU, Ahmet, *Türkiye İktisat Tarihi*, İstanbul, Dergah Yayınları Yayınevi, 2012, s.103-144.

işlemi darphane denilen yerde yapılmıştır. Sınırları içerisinde Hollanda esedi kuruşu, İspanya real kuruşu ve Venedik dükası Yıldız Altunu da kullanılmıştır.³⁵⁰

Osmanlı ilk altın parası sultani veya hasane-i sultaniye Fatih Sultan Mehmet Han zamanı 1477-78 senesinde bastırılmıştır. Altın sikkeler günlük hayatta fazla kullanılmasa da ticari açıdan büyük ödemeleri gerçekleştiren tüccarlarca kullanılmıştır. Günlük alışveriş içerisinde mangır kullanımı görülür.³⁵¹ Darphane işletmeleri iltizam usulü ile idare edilmektedir. Osmanlı tahtına yeni çıkan padişah bir önceki sikkeyi tedavülden kaldırıp kendi adına yeni sikkesini bastırır bu paraya tecdid-i sikke denilir ancak Kanuni Sultan Süleyman'dan sonra gelen padişahlar yeni sikke bastırmamıştır. Tahşiş uygulaması paranın değerinin düşürülmesi yani içerisindeki maden miktarının azaltılarak paranın değerinin düşürülmesidir. Poliçeye benzer uygulama süftece ve kitabu'l kadı olarak isimlendirilir. Süftecenin amacı uzun mesafeden oluşan ticaretin finans kaynağının sağlanmasıdır. Kitabu'l Kadı(kadı mektubu) eskiden kalma alacakları tahsil etmek için düzenlenmiş kadı mektubudur.³⁵²

Para vakıfları Osmanlı taşınabilir servetinin vakfedildiği vakıflardır kredi ve finans kurumları olmuştur. Para vakıfları bilinen yerine Kanuni Sultan Süleyman zamanında kavuşmuştur. Başka kredi veren kurumlar yasal olmasa da tefeci gruplarıdır. Bu tefeci gruplar devlete de borç verebilen Yahudi ve Rum sarraflardır. İslam hukuku çerçevesinde faiz yasaktır, faiz yerine çifte satış, para vakıfları, mudarebe gibi yöntemler tercih edilmiş. Mudarebe usulünde sermayedar aldığı kârdan önceden belirlenen bir oranda parayı yatırımcısına geri iade etmiştir. Ortaklık sonucunda bir iş yaparken mudarebe, müfavaza ortaklığı yani her anlamda eşit ortaklık, müşakere(inan) ortaklığı eşit olmayan miktarlarda yatırım ve kâr, vücut ortaklığıysa parasız ortaklıktır.³⁵³ On altıncı yüzyıla gelindiği vakit bütçe açıkları artınca iltizam usulü devletin iç borçlanma kaynağı olmuştur. Malikane sisteminde ömür boyu kontrat imzalanması ve malikaneci ölünce tekrar devlet denetimine tabii tutulmaması durumundan ötürü vergi gelirlerinin azalması sonucunu doğurmuştur. Esham usulünde vergi kaynağı paylara bölünür, muaccele ismiyle anılan sabit yıllık

³⁵⁰PAMUK, Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi, s.134.

³⁵¹PERE, Nuri, *Osmanlılarda Madeni Paraları*, İstanbul, Doğan Kardeş Matbaacılık Yayınevi, 1968, s.203.

³⁵²TABAKOĞLU, Türkiye İktisat Tarihi, s.124-145.

³⁵³ÇİZAKÇA, Murat, *İslam Dünyasında Ve Batıda İş Ortakları Tarihi*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları Yayınevi, 1999, s.89-122.

geliri sağlamak için alıcıya satılır ancak borçlanma yönünden pahalı bir yöntem olduğu ortaya çıkmıştır.³⁵⁴

Yenileşme Dönemi Osmanlı para sisteminde akçe değer kaybetmiş yabancı sikkeler tedavülde olmaya başlamıştır. 1880 senesinde para kararnamesi yayınlanır bakır paraların tümü kaldırılıp altın ve gümüş paralar ve de bozuk para olarak metelik kullanılmaya başlanır.³⁵⁵ İlk kağıt para Osmanlı Devleti'nde 1840'da kaime ismiyle piyasaya sürülmüştür. Kaime kelimesi uzun bir kağıdın üstüne yazılan ferman anlamındadır iç borçlanma süreci aşamalarından bir tanesidir.³⁵⁶ Kaimelerin ilk zamanlarda el yazısı ile yazılması seri numarasının olmaması taklit edilmesini kolaylaştırmış. Halk taklit edilen kaimelerin varlığından dolayı güvenemeyip madeni para kullanmıştır zamanla alışılıp yaygınlaşmıştır.³⁵⁷

Galata Bankeri sermayedarlarının kurduğu ilk Osmanlı Bankası Dersaadet Bankası (Banque de Constantinople) 1840'da faaliyete geçer.³⁵⁸ Bank-ı Osmani Şahane (Osmanlı Bankası) 1863 yılında Fransız ve İngiliz sermayedarlar kurmuştur. İç borç ve dış borç ödemeleri ve transferleri Bank-ı Osmani-i Şahane tarafından gerçekleştirilmiştir. 1877-78 Rus Savaşı sırasında Osmanlı Galata bankerleri ile Osmanlı Bankası'ndan aldığı borçları geri ödeyemeyeceğini bildirmiştir. Borçların karşılanması Rûsûm-u Sitte adı verilen damga, içki, tuz, tütün, balık avı, ipekten alınan vergilerin tahsili ile sağlanması için alacaklılara bırakılır. Rûsûm-u Sitte idaresi daha sonra Düyûn-ı Umûmiye idaresinin kurulmasıyla vergi tahsil işlemini bu kuruma bırakmıştır. Osmanlı Devleti'nde ilk resmi borçlanma Kırım Savaşı ile başlamış bu savaşta alınan 75.000.000 franktır, alınan bu tutar Osmanlı maliyesinin savaşın masraflarını karşılayamaması sebebindendir.³⁵⁹ Sonradan alınan başka borçlar ile artık 1875 yılına gelindiğinde borçlar ödenemez hale gelmiştir. Toprakta özel mülkiyet hakkı 1858'de Osmanlı tarafından tanınmıştır. Tarımda özel mülkiyet hakkı verilmiş olursa da yabancı sermayedar için demir yolu yapımı kadar önemli görülmemiştir. Demir yolu hattı yapımını isteyen yabancı sermayedarlar bunun

³⁵⁴TABAKOĞLU, Türkiye İktisat Tarihi, s.124-145.

³⁵⁵TABAKOĞLU, Türkiye İktisat Tarihi, s.144-145.

³⁵⁶EROL, Mine, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Kağıt Para*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları Yayınevi, 1970, s.18-22.

³⁵⁷AKYILDIZ, Ali, *Osmanlı Finans Sisteminde Dönüm Noktası Kağıt Para Ve Sosyo-Ekonomik Etkileri*, İstanbul, Eren Yayınları Yayınevi, 1996, s.155-176.

³⁵⁸KAZGAN, Galata Bankerleri, s.404-407.

³⁵⁹AKYILDIZ, Osmanlı Finans Sisteminde Dönüm Noktası Kağıt Para Ve Sosyo-Ekonomik Etkileri, s.158

karşılığında kilometre garantisini talep etmekten geri durmamıştır. Kilometre garantisi kilometre başına alınan yıllık kâr miktarıdır.³⁶⁰

19. yüzyıla kadar bürokrasi bankerlerden borçlanmıştır. Borçlanmanın temel sebebi oluşan bütçe açıkları kaynaklı olmuştur. Modernleşme süresindeki askeri ve idari harcamalar devletin mali yükünü arttırmış borçlanmaya sevk etmiştir. Avrupa'ya borçlu olunması Avrupa açısından bir silah olarak kullanılmıştır.³⁶¹ Osmanlı Devleti'nden borçlar nedeniyle yabancı devletlerin sürekli imtiyaz isteme hakkına sebebiyet vermiştir. Ve bürokratlar istenen imtiyazları vermeye mecbur kalmıştır. 1881'de iflas eden Osmanlı maliyesinin artık borçlarını ödeyemeceğini açıklamasıyla kurulan Düyûn-ı Umûmiye idaresiyle borçlar tahsil edilmeye başlanmıştır. Oluşan yeni durum Osmanlı açısından mali egemenliğin sona ermesinin ifadesidir. Düyûn-ı Umûmiye idaresi Avrupalı tahsildarların borçlarını tahsil etmesini sağlamıştır. Bâbîâli'nin Avrupa kamuoyunda güven duyulmasını sağlarken her türlü yapılacak mali yeniliğe karşı çıkmaktadır. Borçlar idaresi örgütsel olarak zamanla Maliye Nezareti kadar genişlemiş, devlet gelirlerinin üçte bir vergisini kontrolü altına almıştır.³⁶² Düyûn-ı Umûmiye oluşumu bakımından Fransız İhtilali öncesinde kurulan Fermier Generaux'la benzerlik göstermekte her ikisinde ülke yöneticisinin alacaklılarından oluşan kuruluşu temsil etmektedir. Borçlar idaresi örgütsel olarak nerdeyse Osmanlı Devleti ile rakip olacak duruma gelmesi bürokratik kesimin tepkisine sebep olmuştur.³⁶³

Yabancı üreticiler içerisinde en fazla yatırımı Fransızlar yapmış, Fransa %78 demir yolu %18 belediye hizmetlerinde bulunmuşlardır. Fransız sermayedarların yabancı yatırımcılar içerisinde oranı %50 iken, Alman sermayesinin payı %25 oranında olmuştur.³⁶⁴ Alman sermayedarlar daha çok ticaretin gelişmesine yönelik yatırımları ile %86 demir yolu hattı yapımı, %5 liman ve %8 belediye hizmetinde bulunmuştur. Liman ve demir yolu hattı yapımı ticaretin gelişmesini sağlarken yerel pazardaki üreticinin ulusal anlamda pazara açılmasına vesile olurken belediye hizmetleri ticaretin daha da gelişmesini sağlamıştır. Selanik, İzmir, İstanbul gibi liman kentlerinde belediye hizmetlerinin yapılması ticari anlamda değer

³⁶⁰EROL, Osmanlı İmparatorluğu'nda Kağıt Para, s.22-35.

³⁶¹BLAÏSDELL, Donald C., *Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa Mali Denetimi:DüyunuUmumiye*, Çev. Ali İhsan Dalgıç, Ankara, Doğu Batı Yayını,1979, s.47-53

³⁶²PAMUK, Şevket, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi(1820-1913)*, Ankara, Yurt Yayınları Yayınevi, 1984, s.75-92.

³⁶³AKYILDIZ, Osmanlı Finans Sisteminde Dönüm Noktası Kağıt Para Ve Sosyo-Ekonomik Etkileri, s.165.

³⁶⁴BLAÏSDELL, Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa Mali Denetimi, s.65.

kazandırmıştır, buradaki tramvay, elektrik ve şehir hatları yabancı sermayenin elindedir. Borç, ticaret ve yabancı yatırımların etkisiyle bir çeşit yerel ve Avrupa ekonomisi arasında köprü vazifesi görmüştür.³⁶⁵

Yabancı kaynaklardan borç alma geleneği Avrupa’da Ortaçağ’a kadar dayanmaktadır. 19. yy’da sanayi devriminden sonra Fransa ve İngiltere’nin mali açıdan yükselmesiyle başka ülkelere sermaye ihraç edecek duruma gelmiştir. Fransa ve İngiltere gibi ülkelerin gelişmesi ve sermaye fazlası sonucunda bu ülkelerin bankacıları halkı borçlanmaya sevk etmektedir, tahvil çıkartıp belli bir oranda faizle borç alacak ülkeye sunmuştur. Tımar sisteminin bozulması Osmanlı maliyesini olumsuz etkilemeye başlamıştır. Yenilgiyle sonuçlanan savaşlar, bürokratik kesimin artması sonucu tarımla uğraşan sınıfın azalması da iktisadi açıdan zorluklara sebep olmuştur. Osmanlı Klasik Dönemi’nde iken Osmanlı maliyesi bunalıma girdiği vakit avarız ismiyle bilinen olağanüstü durumlarda alınan vergilere başvurulur, akçe tağşiş edilir, tımarlar iltizama dönüştürülür, Galatalı Bankerler’den borç alması gibi çözümler üretilmiştir. Maliyenin yeterli olmadığı zamanlarda Osmanlı saraylarındaki altın kaşık çatal bıçaklar eritilerek para elde edilmiştir. İlk kez bu yöntem Osmanlı’da IV. Murat tarafından cülus bahşişi ödemek için denenmiştir. Müsadere yöntemi devlet adamları için bir cezalandırma yöntemiymken 18. yy’da Osmanlı maliyesine bir gelir kaynağı olarak görülmüştür. Kaime denilen kağıt paraların sahtelerinin yapılması piyasaya sürülmesi bütçe açığını arttırmış aradaki borç açığını kapatmak için dış borç almaktan başka çare kalmamıştır. Osmanlı Devleti halkı içerisinde İngiltere ve Fransa’dan alınan borç karşılığında geri ödememenin faizli olacağını ve boyundurukları altına girecekleri fikri olmuştur. İlk dış borçlanma antlaşması 24 Ağustos 1854 yılında imzalanır, Fransa vereceği borç karşılığında Osmanlı Devleti’nin genel garantisi, bazı gümrük gelirlerinin borcun teminatı olarak gösterilmesini istemiştir. Mısır gelirlerinin teminat olarak gösterilmesi istenmiştir. Reşit Paşa Osmanlı adına şartları kabul ettiklerine dair mektubu yollamıştır. Böylece 5.500.000 lira on beş yılda ödenecek ve de Mısır’ın gelirinden yıllık 231.000 İngiliz ve Fransız bankalarına gönderilecektir.³⁶⁶ 1875 yılına moratoryuma kadar Osmanlı 15 kez dış borç almıştır, ilk alınan borçla 1854 Kırım Savaşı masrafları karşılanmıştır. Kağıt paraları piyasadan çekmek için, Galata Bankerleri’nin borçlarını ödemek için, alınan borçların taksidini ödemek amacıyla dış borçlara

³⁶⁵ BLAISDELL, Osmanlı İmparatorluğu’nda Avrupa Mali Denetimi, s.67-74.

³⁶⁶GÜRSEL, Seyfettin, *Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, İstanbul, İletişim Yayınları, III,1985, s.678.

başvurulmuştur. 1870 yılında alınan borç Rumeli Demir Yolu Hattı yapımında, moratoryumdan sonra 1877 Rus Savaşı giderlerini karşılamak için, 1879 Galata Bankerleri borçlarını ödemek için borçlanma yapılmıştır.³⁶⁷

Borçlara karşı gösterilen teminatlar ihraç fiyatlarının düşmesine sebep olur, verilen teminatlar daha sonra borçlar kurumu tarafından aynı sebeple kabul görmüştür. Gümrük vergilerinin bittiği yerlerde sancak öşürleri teminat edilmiş, zeytinyağı, ipek, balık avı, tuz, ağnam vergisi, tütün, pul resmi, tahıl aşarı, maden gelirleri teminat olmuştur. 1874 senesi ile de başka teminat kalmayınca Osmanlı tamamı teminat olarak gösterilmiş umumi borçlar oluşmuştur. Geciken memur ve asker maaşları Fransız Charles de Moryl'ın raporlarına göre on bir ay olduğu dile getirilmiştir. Bütçe açığı 1875'e gelindiğinde 5.000.000 liradır. 1877-78 Rus Savaşı'nın da başlaması ve yenilgiyle sonuçlanması sonucunda imzalanan Ayastefanos Antlaşması maddesince 35.000.000 savaş tazminatı ödemeyi kabul eden Osmanlı daha sonra Avrupalı Devletlerin desteği ile Berlin Antlaşması ile daha ılımlı maddelerin içinde barındığı antlaşmayı imzalamıştır.³⁶⁸ Berlin antlaşmasıyla verilecek tazminatın Osmanlı ekonomisini sarsmayacak düzeyde olması, savaş tazminatının bir kısmının Yunanistan, Sırbistan, Bulgaristan, Karadağ'ın ödemesi belirlenir. 20 Aralık 1881 senesinde borçların artık ödenemez hale gelmesiyle Muharrem Kararnamesi yayınlanır. Kurulan Düyun-ı Umumiye kurumu borçların tahsil edilmesini sağlamış, ödenecek borçların faizlerini silinip ana parasının ödenmesi amaçlanmıştır. Borçlar idaresi kurulduktan sonra Osmanlı geçen 5 yıllık süre içerisinde borç almaz ancak bütçe açığını kapatmak sebebiyle 1886-1903'e kadar on üç borç antlaşması daha imzalar. Eski tahvillerin yeni tahvillerle değiştirilip borç tahvili yapılmıştır.³⁶⁹

Avrupalı yatırımcılar Osmanlı topraklarını bir pazar olarak gördükleri için Osmanlı'yı borçlandırıp ve kendilerine bağımlı hale getirmişlerdir. Borçların ödenmesi için rüsumu sitte gelirlerinden alınarak yapılmıştır. Tuz, tütün gelirleri, damga resmi (varaka-yı sahiha), alkollü içeceklerden alınan vergi, ipek öşürü, balık resmi geliri alınmıştır. Rüsumu sitte gelirleri haricinde gümrük gelirleri, Kıbrıs Adası'ndaki hasılat fazlasının geliri, Doğu Rumeli vergisi, patent vergisi geliri gibi vergilerden de tahsil edilmiştir. Düyun-ı Umumiye idaresinin merkezi İstanbul olup

³⁶⁷UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi: Karlofça Anlaşmasından XVIII.Yüzyılın Sonlarına Kadar*, İstanbul, Türk Tarih Kurumu Yayınları, IV, 2011, s.400-436.

³⁶⁸GÜRSEL, Tanzimat'tan Cumhuriyet Türkiye Ansiklopedisi, III, s.681.

³⁶⁹GÜRSEL, Tanzimat'tan Cumhuriyet Türkiye Ansiklopedisi, III, s.681.

yedi üyeden oluşmuştur, İngiliz ve İrlanda tahvillerini temsilen bir üye, İtalya tahvilini temsilen bir üye, Fransız tahvillerini temsilen üye, Alman tahvilleri için üye, Avusturya-Macaristan tahvili üyesi, Osmanlı tahvillerini temsilen üye ve Osmanlı Bankası tahvilleri için üye olmak üzere yedi üyeden oluşmuştur.³⁷⁰ Üyeler beş yıl çalışabilecek, İstanbul'da yaşama şartı taşıyıp ve tekrar seçilmeyecektir. Birinci Dünya Savaşı öncesinde şu şehirlerde müdürlükleri vardır: İzmir, Selanik, Halep, Adana, Edirne, İstanbul, Erzurum, Konya, Girit, Draç, Midilli, Musul, Manastır, Foça, Samos, Sivas, Siirt, Trabzon, Yemen.³⁷¹

1886-1903 yılında yapılan borçların nedenlerinden biri Konya-Basra Demir Yolu için harcamalarıdır.³⁷² Faiz oranları daha düşük tutulmuş, yine borçlara karşı teminat istenmiştir. Faizlerin düşük tutulmasının temel sebebi Düyun-ı Umumiye güven duymalarından kaynaklıdır. Demir yolu şirketlerinin aldıkları imtiyaz sonucunda verecekleri gelirlerde yine teminat olarak gösterilmiştir. Osmanlı ve Düyun-ı Umumiye kurumu arasında 1903'te imzalanan yeni antlaşma ile borçlarda indirim yapılmıştır.³⁷³

Tablo 2.8.1. 1886-1903 Tarihlerinde Alınan Dış Borçlar (Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, 1985 : 681)

Senesi	Borç tutarı	Ortalama İhraç Fiyatı	Alınan Net gelir	Faiz oranı	Aracı Kuruluş
1886	6500	100	6370	5	Osmanlı Bankası
1888	1650	70	1122	5	Deutsche Bank
1890	1961	75	1431	4	Osmanlı Bankası
1890	5000	88	4300	4	Osmanlı Bankası

³⁷⁰KAZGAN, Haydar, *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, İstanbul, İletişim Yayınları , III, 1985, s.707.

³⁷¹KAZGAN, Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, III, s. 708.

³⁷²KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi: Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907*, İstanbul, Babil Yayınları, VIII, 2001, s.418-419.

³⁷³ KARAL, Osmanlı Tarihi: Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907, VIII, s.419.

1891	2663	90	2397	4	Osmanlı Bankası Rothschild (Londra ve Paris)
1893	1000	70	680	4	Bir Grup banker adına Tömbeki şirketi
1894	1762	73,5	1260	4	Deutsche Bank ve Banque Internationale
1894	631	91	577	3,5	Osmanlı Bankası Rothschild (Londra ve Paris)
1986	3273	85	2717	5	Osmanlı Bankası
1902	3467	80	2713	4	Osmanlı Bankası
1903	3276	81,5	1889	4	Deutsche Bank ve Anadolu demiryolu şirketi
1903	1701	81,5	1361	4	Deutsche Bank
1903	2668	81	1792	4	Osmanlı Bankası
TOPLAM	34652	-	28609	-	-

1904 yılından Birinci Dünya Savaşı'na kadar Osmanlı Devleti borçları artmıştır. Bu dönem içerisinde alınan borçların büyük kısmı demir yolu hattı yapımı çalışmalarında kullanılmış, Almanya'dan alınan askeri malzemelerin gelirlerini karşılamak amacıyla bütçe açıklarını karşılamak, 1914 yılında alınan borçla Balkan ve Trablusgarp Savaşı masraflarını karşılamak için borç alınır. Borç karşılığında yine teminat gösterilmesi durumu vardır. Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı itilaf

devletlerini borç tahsilini durdurur. Lozanda Osmanlı'dan kalan borç 129.604.000 olarak belirlenip Türkiye Cumhuriyeti payına 84.597.500 düşmüştür.³⁷⁴

Tablo 2.8.2. Düyun-u Umumiye İdaresinin Kuruluşu'ndan Birinci Dünya Savaşı'na Kadar Alınan Dış Borçlar(Faruk Yılmaz, 1996 : 58-66)³⁷⁵

Yıl	Borcun Adı	Alacaklı	Miktarı	Teminat
1886	Gümrük	Osmanlı Bankası	6.500.000 1r	Bursa,Beyrut,Edirne,İzmit, Selanik Gümrükleri
1888	Demiryolu	Deutsche Bank	6.000.000 fr	Ankara,İzmir,Kütahya,Bilecik Öşrü
1888	Sayd-ı Mahi	Deutsche Bank	1.617.647 1r	Sayd-ı Mahi ve Öşrü
1890	Tebdil	Osmanlı Bankası	159.000	Esham Mübadelesi
1890	Osmaniye Borç	Osmanlı Bankası	4.995.500 1r	Bursa,Karahisar,Karasi, Kayseri,Yozgat Aşarı
1890	Km teminatı	Deutsche Bank	547.030	Selanik Demiryolu Teminatı
1891	Borç Değişimi	Osmanlı Bankası Rotschild	6.948.612	Borç değişiminde öncelik
1893	Tönbeki	Tönbeki	1.000.000	Bağdat,Basra,Yemen gümrük
1894	Demiryolu Borç	Deutsche Bank	40 milyon fr	Tahvil
1894	Borç Değişimi	Osmanlı Bankası Rotschild	9.033.522	Tahvil değişimi
1896	Borçlanma	Osmanlı Bankası	3.272.720	Bursa,Karahisar,Karasi Aşarı
1898	Avans	Osmanlı Bankası	300.000	Aydın,Kosova,Suriye,Halep, Bağdat,Basra,Yanya Öşürü
1902	Gümrük	Osmanlı Bankası	8.600.020	Tahvil
1903	Bağdat demiryolu	Deutsche Bank	2.376.000	Konya,Urfa,Halep Öşürü
1903	Sayd-ı Mahi	Deutsche Bank	2.640.000	Balık avı,Kara avı tezkiresi, ipek öşürü
1903	Dış borçların birleşimi	Düyun-ı Umumiye	43.179.247	Tahvil
1904	Borçlanma	Osmanlı Bankası	2.750.000	Tahvil
1905	1901-05 Borçlanma	Osmanlı Bankası	5.336.664	Gümrük Resimleri

³⁷⁴ KAZGAN, Haydar, Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, III, s.704.

³⁷⁵ YILMAZ, Faruk, Devlet Borçlanması Ve Osmanlı'dan Cumhuriyete Dış Borçlar, s.58-66.

1905	Askeri Donatım	Deutsche Bank	2.640.000	Esham Faizleri
1906	Tahvil	Düyun-ı Umumiye	9.537.000	Halep,Habeş Gelirleri
1908	Bağdat Demiryolu	Deutsche Bank/Düyunı Umumiye	9.998.000	Tahvil
1908	Borçlanma	Osmanlı Bankası	3.069.455	Öşür ve ağnam vergisi
1909	Borçlanma	Osmanlı Bankası	7.000.000	Demiryolu geliri
1910	Soma-Bandırma demiryolu	şirket	1.712.304	Hudeyde Cebana Gümrük Geliri
1911	Hudeyde-Sana demiryolu	şirket	1.090.010	Konya Bölgesi Öşrü
1913	Konya ovası sulama	Anadolu Demiryolu şirketi	818.970	Sivas Vilayeti Öşrü
1913	Doklar	Amstrong Whit World And Company	1.485.000	Trabzon Gümrük Geliri
1914	Borçlanma	Osmanlı Bankası	19.525.000 altın	

2.9.Liman İmtiyazı

Liman kentleri ham madde ve pazarların içinde bulunduğu ticaretin en fazla olduğu bölgelerdir. Uluslararası ilişkilerin geliştiği üretici ve tüketiciyi bir araya getiren, üretimin pazarlanmasını dağıtım işlemlerinin gerçekleştirildiği yerdir. Osmanlı'daki liman kentleri İstanbul, İzmir, Beyrut, Trabzon, İskenderun, Mersin,

Selanik kentlerinden oluşur.³⁷⁶ Ülke içindeki üretimi yapılan el sanatları ve ham madenin dışarı çıktığı Avrupa'dan gelen ürünlerin dağıtımının yapılmasının sağlandığı çok uluslu kentlerdir. Beyrut Limanı ipek dağıtımının olduğu önemli limanlardandır. Yün, ipek, deri, tahıl, sebze, fosfat ihraç edilir.³⁷⁷

1888 Beyrut Liman Şirketi'ni kuran Edmond de Perthuis'dir. Beyrut Liman şirketi daha sonra Beyrut-Şam Kara yolunun yapılmasını sağlamıştır. İzmir, Beyut, İstanbul limanı şirketlerinde belirleyici olan devlet Fransa olmuştur. Osmanlı'dan alınan liman işletme imtiyazı ile 1891'de Anonim şirkete dönüşen Fransız İzmir Rıhtım Şirketi uzunca bir zaman varlığını sürdürmüştür.³⁷⁸ 15 gemi, 18 buharlı römorkör, 235 mavna ile deniz ulaşımında bulunur, pay sahipleri olan kişilere %8 pay dağıtılır. 1895 liman işletmeleri başkanlığı Osmanlı Bankası'na bırakılmıştır. Fenerler İdaresi imtiyazını alan Michael(Mişel) Paşa limanlar içinde imiyaz istemiştir. 1891'de Michael Paşa, Fransız Credit Lyonnais yardımıyla İstanbul Rıhtımları Şirketi'ni kurmuştur.³⁷⁹ Daha sonra İstanbul Rıhtımları Şirketi'nin işletmesini de Osmanlı bankası üstlenmiştir.³⁸⁰ Haydarpaşa Limanı imtiyazını 1899'da Anadolu Demiryolu Şirketi almıştır. 1911 yılında kurulan Limanlar konsorsiyomu yani Osmanlı Bankası ve diğer birkaç Avrupalı ortakdan oluşan grup Tire, İnebolu, Ereğli, Hayfa, Yafa imtiyazlarını almıştır. İskenderiye Limanı imtiyazını en son Almanya Bağdat Şirketi elde etmiştir. National Bank of Turkey de bulunan İngiliz grup 1913 senesinde Trabzon, Samsun, Basra, Bağdat Limanı imtiyazlarına sahip olmuştur.³⁸¹

2.10.Diğer İmtiyazlar

Düyun-ı Umumiye ile birlikte rüsum-u sitte gelirleri borçlar idaresine bırakılmıştır. Bu gelirlerden biri de Tütün Reji idaresidir. Tütün Rejisinin %50'si

³⁷⁶KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, İstanbul 1979, s.509-510.

³⁷⁷PANZAK, Daniel, "XVII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Ticareti", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, IV, İzmir 1989, s. 184-185.

³⁷⁸ÖZYÜKSEL, *Hicaz Demiryolu*, s.32.

³⁷⁹ÖZVEREN, Y. Eyüp, *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994 s.79

³⁸⁰ÖZTÜRK, Ali İhsan, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İmtiyaz Usulüyle Yürütülen İstanbul Belediye Hizmetleri*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür Aş. Yayınları Yayınevi, İstanbul, 1984, s.87-95.

³⁸¹ ÖZTÜRK, Ali İhsan, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İmtiyaz Usulüyle Yürütülen İstanbul Belediye Hizmetleri*, s.95

Osmanlı Bankası'na, Viyana Credit Anstalt grubuna %30, Bleichröder ekibi %20'sinde imtiyaz almıştır.³⁸²

Sular İdaresi Başkanlığı Fransız ortakların yardımıyla 1882'de kurulur; fakat sermayeleri yeterli gelmediği için bu kurumun denetimi Osmanlı Bankası'na geçmiştir. İzmir Sular İdaresi Macar yatırımcı Banque de Barabant tarafından, Beyrut Sular İdaresi ve Ereğli kömür madenleri Fransa tarafından imtiyaz edilir.³⁸³

Fenerler İdaresi Başkanlığının imtiyazını Marius Michael Paşa elde etmiş, Kızıldeniz'e kadar yayılma göstermiştir. Fenerler İdaresi 1894 devlet payının %50'ye çıkartılıp İngilizlerin isteğiyle tarifelerin %20 düşürme şartıyla imtiyazını 1924'e kadar sürdürmüştür. 500.000 liralık borcu Balkan Savaşı'ndan sonra Edirne'nin geri alınması için verilmesiyle fenerler idaresi imtiyazı 1949'a kadar uzatılmıştır. İstanbul Hava Gazı İmtiyazı Fransız yatırımcılarca idare edilir. Kadıköy-Üsküdar Sular İdaresi Alman yatırımcılarına imtiyaz verilmiştir.³⁸⁴

Tramvay şirketleri de Osmanlı ulaşımında önemli paya sahiptir. 1898 yılına gelindiğinde Fransızların denetiminde olan İstanbul Tramvay Şirketini Almanlar alır. Kıyasa SOFINA ismiyle anılan Fransız, Alman, Belçikalı, İsveçli, Macar gruptan oluşan ekip 1911 yılında başkenteki tüm ulaşım ve enerji işlerini yürütmekle görevlendirilir. Bu ekip 1914 tarihinde İstanbul Tramvay ve Elektrik Şirketi'ni kurmuştur. İstanbul Elektrik İdaresi ve hava gazı idaresi birleşir. İzmir Tramvay şirketi Belçikalılara aittir. Üsküdar-Kadıköy gaz ve elektrikle aydınlatılması imtiyazı Belçikalı sermayedarlar tarafınca işletilir. İzmir Hava Gazı Şirketi İngiliz işletmecilerce işletilir. Metro yapımı imtiyazı Alman işletmecilere işletme hakkı verilmesine rağmen gerçekleşmemiştir.³⁸⁵

Osmanlı telefon şirketi ise birçok ülkenin ortaklarının bir arada olduğu aralarında imtiyazları yüzdeler olarak paylaştıkları bir kurumdur. 1911 senesinde açılan İstanbul Telefon Şirketi ortakları; İngiltere %60, Fransa %25, Amerika %7 ortaklardan oluşmuştur.³⁸⁶

³⁸²KÖSE, Osman, *İlk Adımdan Cumhuriyete: Milli Mücadele*, İstanbul, Mavi Yayıncılık Yayınevi, 2008, s.19-22.

³⁸³KÖSE, İlk Adımdan Cumhuriyete: Milli Mücadele, s.25.

³⁸⁴İRTEM, Süleyman Kani, *Şark Meselesi: Osmanlı'nın Sömürgeleşme Tarihi*, İstanbul, Temel Yayınları Yayınevi, 1999, s.173.

³⁸⁵İRTEM, Şark Meselesi: Osmanlı'nın Sömürgeleşme Tarihi, s.182.

³⁸⁶İRTEM, Şark Meselesi: Osmanlı'nın Sömürgeleşme Tarihi, s.173.

SONUÇ

Osmanlı Devleti 1299 yılında kurulmuş ve 1 Kasım 1922 yılına kadar yaşamını sürdüren en uzun ömürlü Türk Devleti olmuştur. Osmanlı Devleti tarihini incelediğimiz zaman şu devirlere ayrılır; Kuruluş, Yükselme, Duraklama, Gerileme ve Dağılma dönemi olmak üzere dört dönemde incelenir. Osmanlı Yükselme Döneminde Fatih Sultan Mehmet Han zamanında ilk defa Batılı bir devlete Venedik'e imtiyaz verilmiştir. Bu imtiyazın verilme sebebi Osmanlıya karşı oluşabilecek Haçlı birliğini parçalamak. Kanuni Sultan Süleyman zamanında ise Osmanlı Devleti Fransa'ya kapitülasyonlar vermiş ancak Kanuni zamanında verilen kapitülasyonlar geçici olarak verilmiştir. Bu geçici kapitülasyonları sürekli hale getiren ise Osmanlı padişahı ise I. Mahmut olmuştur.

Osmanlı Devleti Duraklama ve Gerileme dönemi yaşadığı zamanlarda Avrupa'da bilimsel gelişmeler yaşanmış. Bu bilimsel gelişmeler sonrası Avrupalı Devletler sömürgecilik yarışını başlattılar. Osmanlı Devleti ise bu gelişmeleri takip edememiş Avrupalı devletlerin gerisinde kalmış. Osmanlı Devleti XVIII. yüzyılda Avrupalı Devletleri örnek alıp eski gücüne kavuşmak istemiş fakat başarılı olamamıştır. Avrupalı Devletler ise Osmanlı'nın güçsüz olmasından yararlanmak istemişlerdir. Osmanlı Dağılma Dönemi Padişahı olan II. Abdülhamid Osmanlı Devleti'nin 34. Padişahıdır. II. Abdülhamid Osmanlı Devletinin bu kötü gidişine çare bulmak ister ve bir takım projeler ve fikirler ortaya atar. Örneğin İslamcılık politikası vb. II. Abdülhamid kendisinden önceki Padişahların ıslahatlarını örnek alıp Avrupalı tarzda ıslahatlar yapmaya başlamıştır. II. Abdülhamid ülkeyi bayındır hale getirmek ister ancak bunun için devletin maliyesi uygun değildir. Bu durumun farkında olan II. Abdülhamid ıslahatlar yaparken şahsi hazinesinden de harcama yapmış. Ancak bu dönemde Osmanlı Devleti'ne yatırım yapacak Avrupalı Devletler ise Osmanlı Devletinin kötü durumunu biliyorlardı. Sultan II. Abdülhamid ise halkın refahı için Avrupalı Devletlere bir takım imtiyazlar vermiştir. Verilen imtiyazlar demir yolları, maden, petrol, elektrik hattı, vapur işletmeleri ve telefon vb. kurum ve kuruluşlar gibi imtiyazlardır. Bu dönemde özellikle demir yolları Almanya, İngiltere, Fransa'ya imtiyaz olarak verilmiş. Verilen imtiyazlar doğrultusunda Osmanlı'yı modern bir devlet yapmak amaçlanmış. Bu imtiyazlar sayesinde II. Abdülhamid zamanında ortaya atılan İslamcılık fikir akımının hayat bulmasını amaçlandı. Örneğin bu fikir sayesinde Hicaz Demir Yolları yapılmıştır. Demir yolları için

verilen imtiyazlar ise bazı sonuçları doğurmuştur. Demir yolu için verilen imtiyazla kilometre garantisi alan Avrupalı Devletlerdir. Bu yollar üzerinde maden, kereste, petrol, taş ve kum ocaklarından, ormanlardan yararlanma, arkeolojik kazı yapma arama ve işletme hakkına sahip oldular. Bu durumu fırsat bilen Avrupalı Devletlerdir. Osmanlı Devleti sınırları içerisinde düz bir hatta yol yapmadılar. Demir yollarını genelde dolamançlı yaptılar. Osmanlı Devletinde hiç bir zaman imtiyaz alan şahıs ya da kurumun kuracağı işletme için yurt dışından gelen ürünlerden gümrük vergisi alınmamış. Kurulan yeni alanlarda çalıştırılmak üzere işçi alımı yeni iş olanakları sağladığı gibi demir yolu yapımıyla önemini kaybeden kervancılık mesleği gibi mesleklerinde yerini yeni mesleklere bırakmış. Kilometre garantisi alan imtiyaz sahibi kazanç sağlayamadığı durumda Osmanlı kaybettiği zararı ödemeyi de temin etmektedir. Zararı ödemek için alınan borçlar başka imtiyazları doğurmuş, borç para alınan devletler karşılığında demir yolu, maden, petrol gibi imtiyazlar istemişler yani verilen imtiyazlar başka imtiyazlara dönüşmüştür. 99 yıllığına onaylanan imtiyaz sürelerinin uzun olması da başka olumsuzluklara yol açmıştır. Ülkenin gereksinimlerini karşılamak adına kullanılan imtiyazların olumlu yanları teknolojiyen yararlanıp zamandan ve maddiyattan tasarruf edilmiştir. İmtiyazların olumsuz tarafı kilometre garantisiyle kazanılan haklarla yer altı ve yer üstü kaynakların imtiyaz sahiplerince kullanılmasıdır. Verilen kilometre garantisi ve uzun süren imtiyaz süreleriyle Osmanlı Devleti yabancı devletlere bağımlı olmak zorunda kalmıştır.

İmtiyazların uzun yıllar sürecekt olması daha sonrası için olumsuz sonuçlara sebep olmuş. Padişahın tahttan indirilmesiyle İttihat ve Terakki Grubu imtiyazlara karşı olduklarını duyurup bu hakların geri alınması talebinde bulunmuştur. 1923 senesine kadar geçen sürede Osmanlı savaşılarına girmiş yeni kurulan devlet ve yönetim şeklinin değişmesiyle şartlar da değişmiştir. Daha önce verilen imtiyaz ve kapitülasyonların kaldırılması hususu Lozan Konferansı'nda görüşülmüş. Cumhuriyetle birlikte imtiyazlı şirketler millileştirilmiş. Bu tezde II. Abdülhamid zamanında Avrupalı Devletlere verilen imtiyazlardan bahsedilmiştir imtiyazların Osmanlı'ya faydadan çok zarar verdiği gözlemlenmiştir.

KAYNAKLAR

A.ARŞİV KAYNAĞI

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Harici.Siyasi. 96/1

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, 3 Numaralı Mukavelename Defteri, Ankara, 1881

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Bab-1 Ali Evrak Odası, Bab-1 Asafl Divan-1 Hümayun Kalemî,22/29

Başbakanlık Osmanlı Arşivi , Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemî,2681/91, 7 Aralık 1908.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi ,Bab-1 Ali Evrak Odası,167/12519, 8 Şubat 1891.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Tasnifi Perakende Evrağı Tahrirat-ı Ecnebiye Mütercimliği 11/47, 10 Ocak 1888

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Bab-1 Ali Evrak Odası 3374/283022, 24 Haziran 1910

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Sadaret Resmi Maruzat Evrakı, 62/53.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Perakende Evrakı Başkitabet Dairesi Maruzatı,16/53.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Bab-1 Asafl Divan-1 Hümayun Sicilleri Mukavelename Defterleri,30/5.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Perakende Evrakı Posta Telgraf Nezareti Maruzatı,19/86.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemî, 2679/54.

B. İNCELEME ESERLERİ

ACAR, Kezban, *Başlangıçtan 1917 Rus Bolşevik Devrimi'ne Kadar Rusya Tarihi*, İstanbul, Nobel Yayın Dağıtım Yay., 2004.

ACAR, Kezban, *Ortaçağ'dan Sovyet Devrimi'ne Rusya*, İstanbul, İletişim Yayınları, 2014.

AÇBA, Sait, *Osmanlı Devleti'nin Dış Borçlanması*, Ankara, Vadi Yayınları, 2004.

AHMAD, Feroz, *İttihat ve Terakki*, İstanbul, Kaynak Yayınları, 2016.

AHMAD, Feroz, *İttihatçılıktan Kemalizme*, İstanbul, Kaynak Yayıncılık, 2016.

ALKAN, Ahmet Turan, *Ordu Siyaset İlişkisinin Tarihine Bir Derkenar:31 Mart Vak'ası ve Sonuçları Osmanlı*, İstanbul,Yeni Türkiye Yayınları, 1999.

ALKAN, Necmettin, *Mutlakiyetten Meşrutiyete II.Abdülhamid ve Jön Türkler:1889 1908*, İstanbul,Selis Kitaplar Yayınları Yayinevi, 2009.

ALTIN, Şükrü, *II.Abdülhamid Efsanesi*, İstanbulÇelik Yayinevi, 2016.

AKBULUT, Gülpınar, *Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı*, Ankara, Anı Yayinevi, 2010.

AKGÜNDÜZ, Ahmet, *Osmanlı Kanunnâmeleri Ve Hukuki Tahlilleri*, İstanbul, Osmanlı Araştırmaları Vakfı Yayinevi, 2006.

AKSOY, Asu, *Silahtarağa Elektrik Santali(1910- 2004)*, İstanbul, Ofset Yayınları, 2009.

AKSUN, Ziya Nur, *II.Abdülhamid Han*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2010.

AKŞİN, Sina, *Jön Türkler ve İttihat ve Terakki*, İstanbul, İmge Kitebevi Yayınları, 1998.

AKYILDIZ, Ali, *Osmanlı Finans Sisteminde Dönüm Noktası Kağıt Para Ve Sosyo-Ekonomik Etkileri*, İstanbul, Eren Yayınları Yayinevi, 1996.

ARİF, Mehmet, *Başımıza Gelenler:93 Harbinde Anadolu Cephesi-Ruslar’la Savaş* . Der. Düzdağ, M. E., İstanbul, İz Yayınları, İstanbul, 2006.

AVNİ, Hüseyin, *Bir Yarı Müstemleke Oluş Tarihi*, İstanbul, Sinan Matbaa Neşriyat Yayınları, 1932.

ARMAOĞLU, Fahir, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, İstanbul, Timaş Yayinevi, 2013.

AYVERDİ, Samiha, *Türk-Rus Münasebetleri Ve Muharebeleri*, İstanbul, Kubbealtı Neşriyat Yayınları, 2004.

BAHADIR, Osman, *Elektriğin Kısa Tarihi*, İstanbul,TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası Yayinevi, 2001.

BAYKAL ,Bekir Sıtkı, *Yeni Zamanda Avrupa Tarihi*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1998.

BAYRIL, Bahadır, **ERÖZÇELİK**, Seyhan, **YILMAZ**, Serdar, *Önce Ateş Vardı, Türkiye’de Enerji Devrimi ve Modern Hayatın Etkileşimi*, İstanbul, Mehmet Zorlu Vakfı Yayınları, 2009.

BERKES, Niyazi, *Türkiye’de Çağdaşlaşma*, Ankara, Yapı Kredi Yayınları, 2016.

BİLGENOĞLU, Ali, *Osmanlı Devleti’nde Arap Milliyetçi Cemiyetleri*, Antalya, Yeniden Anadolu Müfaa-i Hukuk Yayınları, 2007.

BLAISDELL, Donald. C., *Osmanlı İmparatorluğu’nda Avrupa Mali Denetimi: Düyunuumumiye*, Çev. Dalgıç, A. İ., Ankara, Doğu Batı Yayını, 1979.

BOZDAĞ, İsmet, *Osmanlı'nın Son Kahramanları, Batı Trakya Türkleri ve Medine Müdafaaası*, İstanbul, Emre Yayınları, 1996.

BOZDAĞ, İsmet, *II.Abdülhamid'in Hatıra Defteri*, İstanbul, Pınar Yayınları, 2000.

BOZDAĞ, İsmet, *Osmanlı'nın Son Kahramanları, Batı Trakya Türkleri ve Medine Müdafaaası*, İstanbul, Emre Yayınları, 1996.

CAN, B. B., *Demiryolundan Petrole Chester Projesi*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2016.

ÇAKMAK, Aydın, *Sürgünde Bir Hakan: II: Abdülhamid'in Selanik Ve Beylerbeyi Günleri*, İstanbul, Ötüken Yayınevi, 2014.

ÇİZİKÇA, Murat, *İslam Dünyasında Ve Batıda İş Ortakları Tarihi*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları Yayınevi, 1999.

ÇOLAK, Mustafa, *Alman imparatorluğunun Doğu Siyaseti Çerçevesinde Kafkasya Politikası (1914-1918)*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2006.

DANIŞMEND, İsmail Hami, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, İstanbul, Doğu Kütüphanesi Yayınları, 2011.

EARL, Edward Mead, *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı*, İstanbul, Örgün Yayınları, 2003.

EDİGER, Volkan Ş., *Osmanlıda Neft Ve Petrol*, Ankara, Odtü Yayınları, 2006.

EKİNCİ, İlhan, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı İngiliz Rekabeti:Hamidiye Vapur İdaresi*, İstanbul, Asil Yayınları Yayınevi, 2007.

EKİNCİ, M. Fatih, *Türkiye'nin Mali İntiharı:Kapitülasyonlar ve 1838 Balta Limanı Ticaret Sözleşmeleri'nden Servis Antlaşması'na*, İstanbul, Platin Yayınları, 2008.

ELDEM, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara,Türk Tarih Kurumu Yayınları Yayınevi, 1970.

ELDEM, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında BirTetkik*, İstanbul, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1994.

ELDEM, Vedat, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomisi*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları Yayınevi, 1994.

ENGİN, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul,Eren Yayınları, 1993.

ERKAN, Süleyman, *Kırım ve Kafkasya Göçleri (1878-1908)*, Trabzon, Kafkasya ve Orta Asya Ülkeleri Araştırma Merkezi Yayınları, 1996.

ERGİN, Osman Nuri, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, 1995,

EROL, Mine, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Kağıt Para*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları Yayınevi, 1970.

FİNKEL, Caroline, *Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı (1300-1923)*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2014.

GENCER, Ali İhsan, *Ayastefanos Antlaşması*, İstanbul, Diyanet Vakfı Yayınları, 1991.

GENCER, Ali İhsan, *Berlin Antlaşması*, İstanbul, Diyanet Vakfı Yayınları, 1991.

GEORGEON, François, *Sultan Abdülhamid*, Çev. Ali Berktaş, İstanbul, İletişim Yayınları, 2012.

GEYİKDAĞI, V. Necla, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914*, İstanbul, Hil Yayınları Yayınevi, 2008.

GÖKTEPE, Cihat, *Devr-i Hamid*, Kayseri, Erciyes Üniversitesi Yayınları, 2011.

GÖZLER, Kemal, *İdare Hukuku*, Bursa, Ekin Kitabevi Yayınları, 2003.

GÜLSOY, Ufuk, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul, Eren Yayınları, 1994.

GÜLSOY, Ufuk, *Kutsal Proje Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2010.

GÜREL, Şükrü S., *Ortadoğu Petrolünün Uluslar arası Politikadaki Yeri*, Ankara, İmge Kitabevi Yayınevi, 1979.

HANİOĞLU, M. Şükrü, **ALATLI**, A. **MİLLAS**, H., *Kanun-i Esasiden Askeri Müdahaleye II. Meşrutiyet*, Ed. Çağlar, Ankara, Y.Zaman Kitap Yayınları, 1968.

HANİOĞLU, M. Şükrü, *Bir Siyasi Örgüt Olarak Osmanlı İttihat ve Terakki ve Jön Türkler (1889-1902)*, İstanbul, İletişim Yayınları, 1989.

HOBSWARM, Eric, *Devrim Çağı*, Çev. Bahadır Sina Şener, İstanbul, Dost Kitabevi Yayınları, 1998.

HÜLAGÜ, M. Metin, *Sultan Abdülhamid'in Sürgün Günleri Hususi Doktoru Atıf Hüseyin Bey'in Hatıratı*, İstanbul, Pan Yayıncılık, 2007.

İMBERT, Paul, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri Türkiye'nin Meseleleri*, Çev. Adnan Cemgil, İstanbul, Engin Yayıncılık, 1981.

İŞİK, Mehmet, *II.Abdülhamid:Son Kudretli Hümkâr*, İstanbul, Yediveren Yayınevi, 2017.

İLHAN, Hasan, *Abdülhamid'in Hatıra Defteri*, Ankara, Alter Yayınları, 2010.

İNAL, Halil İbrahim, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, İstanbul, Nokta Kitap Yayınevi, 2016.

İNAN, Afet, *Devletçilik İlkesi Ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı 1933*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları Yayınevi, 1972.

İRTEM, Süleyman Kani, *Şark Meselesi: Osmanlı'nın Sömürgeleşme Tarihi*, İstanbul, Temel Yayınları Yayınevi, 1999.

İRTEM, Süleyman Kani, *Birinci Meşrutiyet Ve Sultan Abdülhamid*, Ed. Kocahanoğlu, O. S, İstanbul, Temel Yayınları, 2004.

KAÇAR, M. **İHSANOĞLU**, E., *Çağını Yakalayan Osmanlı*, İstanbul, İrcica Yayınları, 1995.

KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi VIII.Cilt Birinci Meşrutiyet Ve İstibdat Devirleri*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınevi, 1988.

KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi Cilt:VIII. Birinci Meşrutiyet Ve İstibdat Devirleri*, Ankara, TTK, 1995.

KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi: Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907*, İstanbul, Babil Yayınları, 2011.

KARPAT, Kemal H., *Osmanlı Nüfusu (1830-1914)*, İstanbul, Timaş Yayınları Yayınevi, 2003.

KARPAT, Kemal H., *İslamın Siyasallaşması*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2011.

KAYSERİLİOĞLU, R. S., *Dersaadetten İstanbul'a Tramvay*, İstanbul, İ.E.T.T Genel Müdürlüğü Yayınları, 1998.

KAYSERİLİOĞLU, R. S., **MAZAK**, M., **KON**, K., *Osmanlı'dan Günümüze Havagazı Tarihçesi*, İstanbul, İBB Yayınları, 1999.

KAZGAN, Haydar, *Galata Bankerleri*, İstanbul, Orion Kitebevi Yayınları, 2005.

KEPENEK, Yakup, *Gelişimi, Üretim Yapısı ve Sorunlarıyla Türkiye Ekonomisi*, Ankara, Teori Yayınları, 1987.

KIRAY, Emine, *Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar*, İstanbul, İletişim Yayınları, 2008.

KIRMIZI, Z. **ÇALIŞKAN**, F. T., *İstanbul Ulaşım Zaman Dizini*, İstanbul, Cinius Yayınları Yayınevi, 2012.

KOLOĞLU, Orhan, *Avrupa'nın Kısacasında Abdülhamid*, İstanbul, İletişim Yayınları Yayınevi, 2017.

KÖSE, Osman, *İlk Adımdan Cumhuriyete: Milli Mücadele*, İstanbul, Mavi Yayıncılık Yayınevi, 2008.

KURAT, Akdes Nimet, *Rusya Tarihi Başlangıçtan 1917'ye Kadar*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1999.

KURDAKUL, Necdet, Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonları, İstanbul, Döler Neşriyat Yayınları, 1981.

KURMUŞ, Orhan, *Emparyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul, Yordam Kitap Yayınları, 2012.

KÜÇÜK, Cevdet, *Osmanlı Diplomasisinde Ermeni Meselesinin Ortaya Çıkışı (1878-1897)*, İstanbul, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, 1986.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat. S., *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri*, Ankara, Türk Kültürünü Araştırma Yayınları, 1974.

LEWIS, Bernard, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, Çev. Metin Kırıralı, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2007.

MARDİN, Şerif, *Jön Türklerin Siyasi Fikirleri (1895-1908)*, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları Yayınevi, 1964.

MAZAK, Mehmet, *Gündelik Hayatından Renklerle Eski İstanbul*, İstanbul, Kitabevi Yayınevi, 2009.

MELEK, Kemal, *İngiliz Belgeleriyle Musul Sorunu (1890-1926)*, İstanbul, Üçdal Neşriyat Yayınevi, 1983.

MOLTKE, Helmut Von, *Türkiye Mektupları*, Çev. Hayrullah Örs, İstanbul, Remzi Kitabevi, 2014.

NEBİOĞLU, Osman, *Bir İmparatorluğun Çöküşü Ve Kapitülasyonlar*, Ankara, İş Bankası Kültür Yayınları, 2016.

NOVİÇEV, A. D., *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*, Çev. Dinçer, N. , Ankara, Onur Yayınları, 1979.

OĞUZ, Zafer, *Osmanlı Devleti'nin Genel Borçları Düyun-ı Umumiye İdaresi*, Ankara, Gökkuşığı Yayınları, 2001.

ORTAYLI, İlber, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2008.

ORTAYLI, İlber, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzu*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2016.

ÖKE, Mim Kemal, *Musul Meselesi Kronolojisi (1918-1926)*, Ankara, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınevi, 1991.

ÖZDEMİR, Biltekin, *Osmanlı Devleti Dış Borçları:1854-1954 Döneminde Yüzyıl Süren Boyunduruk*, Ankara, Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı Yayınları, 2010.

ÖZDEMİR, Mehmet, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları Yapısal ve Ekonomik Sorunlar (1918-1920)*, Ankara, Kültür Bakanlığı Yayınevi, 2001.

ÖZKAYA, Yücel, *18.yy'da Osmanlı Toplumunu*, Ankara, Yapı Kredi Yayınları Yayınevi, 2010.

ÖZTUNA, Yılmaz, *Bir Darbenin Anatomisi*, İstanbul, Ötüken Yayınları, 2008.

ÖZTUNA, Yılmaz, *II.Abdülhamid:Zamanı Ve Şahsiyeti*, İstanbul, Ötüken Yayınevi, 2013.

ÖZTÜRK, Ali İhsan, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İmtiyaz Usulüyle Yürütülen İstanbul Belediye Hizmetleri*, İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür Aş. Yayınları Yayınevi, 1984.

ÖZYÜKSEL, Murat, *Osmanlı İmparatorluğu'ndaNüfuz Mücadelesi Anadolu Ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul,Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2013.

PAMUK, Şevket, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi(1820-1913)*, Ankara, Yurt Yayınları Yayınevi, 1984.

PAMUK, Şevket, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi*, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları Yayınevi, 1999.

PAMUK, Şevket, *Osmanlı Ekonomisi Ve Kurumları*, İstanbul, İş Bankası Kültür Yayınları, 2016.

PERE, Nuri, *Osmanlılarda Madeni Paraları*, İstanbul, Doğan Kardeş Matbaacılık Yayınevi, 1968.

QUATAERT, Donald, *OsmanlıDevleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı Ve Direniş 1881-1908*, Çev. Sabri Tekay, Ankara, İletişim Yayıncılık, 2017.

RAMSAUR, Ernest E., *Jön Türkler ve 1908 İhtilâli*, Çev. Yavuz, N., İstanbul, Pozitif Yayınları, 1990.

RATHMANN, Lothar, *Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, Çev. Zarakoğlu, R., İstanbul, Belge Yayını, 1982.

RIFAT, M., *93 Harbi Faciası*, Der. Yıldırım, T., İstanbul, DBY Yayınları, 2010.

SALİHOĞLU, Hüseyin, *Alman Kültür Tarihi*, İstanbul, İmge Yayınevi, 1993.

SARI, İbrahim, *Sultan II.Abdülhamid Han, İstanbul*, Net Medya Yayıncılık Yayınları, 2016.

SARICA, Murat, *Siyasal Tarih*, İstanbul, Yeni Zamanlar Sahaf Yayınları, 1980.

SATAN, Ali, “*Osmanlı’nın Demiryolu Çağına Girişi*”, *Osmanlı’da Ulaşım*, ed. Vahdettin Engin vd., İstanbul, Çamlıca Yay, 2012.

SAYAR, N. S. *Türkiye İmparatorluk Dönemi Mali Olayları*, İstanbul, Kişisel Yayınlar Yayınevi, 1987.

SONYEL, Salahi R., *Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politikası*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayını Yayınevi, 2003.

SOYSAL, İsmail, *Tarihleri ve Açıklamaları ile Birlikte Türkiye’nin Siyasal Antlaşmaları*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1983.

ŞİMŞİR, Bilal, (1989). *Rumeli’den Türk Göçleri*, C.I, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, s.132.

TABAKOĞLU, Ahmet, *Türkiye İktisat Tarihi*, İstanbul, Dergah Yayınevi, 2012.

TERZİ, Arzu, *Bağdat-Musul’da Paylaşılamayan Miras Petrol ve Arazi*, İstanbul, Truva Yayınevi, 2007.

TERZİ, Arzu, *Abdülhamit’in Mirası Petrol Ve Arazi*, İstanbul, Timaş Yayınları, 2014.

TUNAYA, Tarık Zafer, *Türkiye’de Siyasi Partiler*, İstanbul, İletişim Yayınları, 2000.

TUTEL, Eser, *Şirket-i Hayriye*, İstanbul, İletişim Yayınları Yayınevi, 2008.

TÜRKMEN, Zekeriya, *Hareket Ordusu ve Kurmay Yüzbaşı Mustafa Kemal*, Ankara, Genel Kurmay Basımevi Yayınları, 1999.

ÖNSOY, Rıfat, *Mali Tutsaklığa Giden Yol Osmanlı Borçları(1854-1914)*, Ankara, Turhan Kitabevi Yayınları, 1999.

UÇAROL, Rıfat, *1878 Kıbrıs Sorunu Ve Osmanlı İngiliz Antlaşması*, İstanbul, Filiz Kitabevi Yayınları, 1978.

UÇAROL, Rıfat, *Siyasi Tarih(1789-2014)*, İstanbul, Der Yayınları, 2013.

ULUBAŞ, Tolga, *Geçmişten Günümüze Osmanlı-Alfabetik Osmanlı Tarihi*, İstanbul, Venedik Yayınları Yayınevi, 2016.

ULUĞBAY, Hikmet, *İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik*, Ankara, Ayraç Yayınevi, 2003.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi: Karlofça Anlaşmasından XVIII. Yüzyılın Sonlarına Kadar*, İstanbul, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2011.

ÜLMAN, Ahmet Haluk, *Birinci Dünya Savaşı’na Giden Yol Ve Savaş*, İstanbul, İmge Kitabevi Yayınları, 2002.

YILDIRIM, İsmail, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları(1923-1950)*, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2001.

YILMAZ, Faruk, *Devlet Borçlanması Ve Osmanlı'dan Cumhuriyete Dış Borçlar*, İstanbul, Birleşik Yayıncılık Yayınları, 1996.

YÜCEKÖK, A. N. **TURAN**, İ. **ALKAN**, M. Ö., *Tanzimattan Günümüze Sivil Toplum Kuruluşları*, İstanbul, Türkiye Ekonomi Ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, 1998.

C.MAKALE

ALPERÖZ, Nusret, “İstanbul Elektrik İşletmesinin Tarihçesi”, *Elektrik Mühendisliği Dergisi*, 1971, 179-2, s.22-174.

ALŞAN, Reşat, “Cumhuriyetin Kuruluşu ve İlk Onbeş Yılında PTT İşletmesi”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, XVI, Mart 1990, s.17

ARSLAN, Ozan, “Birinci Dünya Savaşı Başında Kapütülasyonların İttihat Ve Terakki Yönetimi Tarafından Kaldırılması Ve Bu Gelişme Karşısında Büyük Güçlerin Tepkileri”, *Sakarya Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Dergisi*, SAKARYA 2008, s.262-278.

BOSTAN, İdris, “Osmanlı İmparatorluğunda Petrolün Bulunuşu Ve İskenderun'da İlk Petrol İşletme Çalışmaları”, *Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, 1990, s.22.

DOĞAN, Cahit, “Kapitülasyonların Siyasi Ve İktisadi Sebepleri”, *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 1980, 2-2, s.126-127.

GÖKMEN, Ertan, “II.Abdülhamid Dönemi Maden İmtiyazları”, *Belleten Dergisi*, Ankara 200, 262, s.975-989.

İLERİ, Turgut, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye’de Madencilik’in Genel Durumu Ve Atatürk’ün Madencilikle İlgili Düşünceleri”, *Kastamonu Eğitim Dergisi*, Kastamonu 2011, 19-1, s.289.

KARTIN, Cengiz, “İngiliz Arşiv Belgeleri Işığında II.Abdülhamid’in Mirası (1920-1921)”, *Uluslararası Tarih Ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2015,13-2, s.97.

KAYNAK, Muhteşem, “Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Elazığ 1984, s.76-77.

KURAT, Yuluğ Tekin, “1877-78 Osmanlı Rus Harbinin Sebepleri”, *Belleten Dergisi*, Ankara 1962, 103, s.567-577.

KURT, Sadık, “İzmir Hamidiye Vapur Şirketi”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 1991, 1-1, s.74.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., “İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, İstanbul 1979, s.509-510.

MUTLUÇAĞ, H., “Borasit ve Anadolu’da Yabancı Çıkarları”, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, İstanbul 1967, s.25-34.

ÖKÇÜN, A. Gündüz, “XX.Yüzyıl Başlarında Osmanlı Maden Üretiminde Türk, Azınlık Ve Yabancı Payları” *Türk İktisat Tarihi Notları*, Ankara 1969, s.111-892.

ÖZDEMİR, N., “İmparatorluktan Cumhuriyete Türkiye’de Elektriğin Tarihsel Gelişimi(1850-1938)” ,*Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi*, 2016, s. 24-25.

PAMİR, Aybars, “Kapitülasyon Kavramı Ve Osmanlı Devleti’ne Etkileri” *Ankara Hukuk Fakültesi Dergisi*, Ankara 2002, s.80-98.

PANZAK, Daniel, “XVII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Ticareti”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, İzmir 1989, s.184–185.

SERTOĞLU, Mithat, “Türkiye’de İlk Tren”, *Demiryol Dergisi*, 1964, S.456, s.6.

TAMZOK, Nejat, “Osmanlı İmparatorluğunun Son Döneminde Madencilik Politikaları 1861-1948”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Ankara 2008, s.182-184.

TEZEL, Yahya Sezai, "Birinci Büyük Millet Meclisi Anti-Emperyalist miydi? Chester Ayrıcalığı," *AÜ Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 1970, ss.288-290.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, “Ondokuzunu Asır Başlarına Kadar Türk-İngiliz Münâsebatına Dair Vesikalar” *Belleten Dergisi*, Ankara 1982, s.580.

YAVUZ, Biçe Sukan, “Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Ankara 2003, 24-2, s.546-547.

YAZICI, Nevin, “II.Abdülhamit Dönemi Kerkük Ve Musul Petrolleri”, *Devlet Dergisi*, 2005, s.4.

D.TEZ

COŞKUN, Yahya, *20.Yüzyılın İlk çeyreğinde İstanbul’da Aydınlatma Aracı Olarak Elektrik*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2013.

ÇARK, Ferah, *19. Yüzyıl Osmanlı Devletinde Neft ve Petrol Üretimi ve İmtiyazları*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2016.

MALHUT, Mustafa, *Meclis-i Mebusan’da İmtiyazlar Sorunu Ve Tartışmaları (1908-1914)*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2009.

E. SEMPOZYUM

İLKİN, Selim, “1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi,” *Türkiye İş Bankası Uluslararası Atatürk Sempozyumu: Bildiriler ve Tartışmaları*, Ankara, 1998.

F.KONGRE

ÖZÜLKÜ, Hasan, “Türkiye’de Elektriğin Tarihsel Gelişimine Özet Bakış”, *Dünya Enerji Konseyi Türk Milli Komitesi 10. Enerji Kongresi*, İstanbul, 2006.

G.SEMİNER

YAVUZ, Ünsal, “Askeri Tarih Açısından Demiryolları”, *Birinci Askeri Tarih Semineri*,Ankara, 1983.

H.ANSİKLOPEDİ

İNALCIK, Halil, “İmtiyazat”, *Türk Diyanet Vakfı Ansiklopedisi*, Türk Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul 2000.

GÜRSEL, S., *Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul 1985.

KAZGAN, Haydar (1985). *Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, İstanbul 1985.

EKLER

T.C. BASBAKANLIK OSMANLI ARSIVI DAIRE BASKANLIGI (BOA)

في ١٨٩٠
وصول نومروسي

N° d'arrivée
دقيقه ساعت
h. m. du

ارسالي
Réexpédié

à
مأمورك امضائي

Signature de l'employé

De Pour

نمونه ١



في ١٨٩٠

Transmis par
واسطه سيله
دقيقه ساعت
h. m. du
بدأ غباره

Commencé à
ختم غباره

Fin à
مأمورك امضائي

Signature de l'employé

عن بك غباري الى

اشارات مخصوصه	طريق	روز ويانب	دقيقه	ساعت	محل تاريخي	غروب	عدد كلمات	محل نومروسي
Indications non taxés	Voies	Matin ou soir	Minutes	Heures	Date du dépôt	Group	Nombre de mots	N° du dépôt
								٢٧-٦

متعجله بك غباري الما غباري قولوغيا ره دومره غباري
بيكوره جبهه ايسر حقه بسره جبهه لغبار تيمور لولز رابر
اداره شرفنامه اجتماع امضائيه
ناهر

Y-PRK-PT

19/86

Y.PRK.PT.00019.00086.001

7

Tarifs et Conditions relatifs au transport des voyageurs et des marchandises.

Tarif I. Voyageurs

1 ^{re} Classe	56 Paras par tête et par Kilom.
2 ^{me} -	40 " " "
3 ^{me} -	35 " " "

Les enfants jusqu'à l'âge de trois ans portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent, seront transportés gratuitement; à partir de trois ans jusqu'à sept ans ils paieront la demi-taxe et occuperont place entière; les enfants de huit ans et au-dessus paieront, dans un compartiment, occuper plus d'une place entière.

Tarif II. Bagages.

Comme au titre IV, Tarif II, page 19.

Tarif III. Chiens.

Comme au titre IV, Tarif III, page 19.

Tarif IV. Marchandises.

Pour les produits bruts 5 Paras par quintal par Kilomètre
les marchandises manufacturées 7 1/2 "

Pour les produits bruts 95 Paras par tonne par Kilomètre
les marchandises manufacturées 143 1/2 "

Les taxes prévues au Tarif IV embrassent tous les frais accessoires.

Tarif V.

Paquets, colis et objets pesant moins de 25 Kilos expédiés par trains de voyageurs.

Comme au titre IV, Tarif V, page 20.

Tarif VI. Lignes, espères et objets de valeur, comme au titre IV, Tarif VI, page 21.

Tarif VII. Voitures et matériel roulant, comme au titre IV, Tarif VII, page 22.

Tarif VIII. Bestiaux, comme au titre IV, Tarif VIII, page 22.

Tarif IX. Trains spéciaux, comme au titre IV, Tarif IX, page 24.

Note. Pour les évaluations à faire conformément aux tarifs, les poids plus haut et à ceux à intervenir, la base est considérée comme la 100^{me} partie de la pièce et la pièce comme la 100^{me} partie de la pièce longue.

Le 19/30 Avril 1888. H. M. S. M. S.

A

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

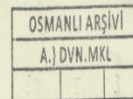
برقیه

برقیه

برقیه

برقیه

برقیه



ÖZGEÇMİŞ

Merve Deniz Öztürk 1992 Gaziantep ili Şahinbey ilçesinde doğdu. 2006 yılında 30 Ağustos İlköğretim Okulunu, 2010 yılında Gaziantep Cumhuriyet Lisesi'ni bitirdi. Anadolu Üniversitesi Tarih Bölümü'nden 2015 yılında mezun oldu. Hasan Kalyoncu Üniversitesi'nden 2015 yılında Pedagogik Formasyon Sertifikası eğitimini tamamladı. Milli Eğitim Bakanlığı'na ait kurumlardan Bilgisayar, İngilizce, Osmanlı Türkçesi Sertifikası eğitimini tamamladı. 2016-2017 yılında Gaziantep Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı'nda yüksek lisans eğitimine başladı. Merve Deniz Öztürk evli ve bir çocuk annesi olup yabancı dili İngilizcedir.

VITAE

Merve Deniz Öztürk was born is 1992 in Şahinbey district of the Gaziantep Province. After graduating from the 30 Agust Primary School in 2006. She graduated from Gaziantep Cumhuriyet Hingh School in 2010. And then she graduated from Anadolu University, Department of History in 2015, in the same year completed her Pedagogic formation certificate training at the University of Hasan Kalyoncu. Besides these she completed her education in computer, English, Ottoman Turkish certificate from institutions belonging to the Ministry of National Education. 2016-2017 Academic year fall semester she started her masters degree in the department of modern history at the university of Gaziantep, institute of social sciences. She is married, has one child's mother and speak English.